

# UBEZPIECZENIE ŁADUNKÓW CHŁODZONYCH I MROŻONYCH W TRANSPORCIE MORSKIM

## Wstęp

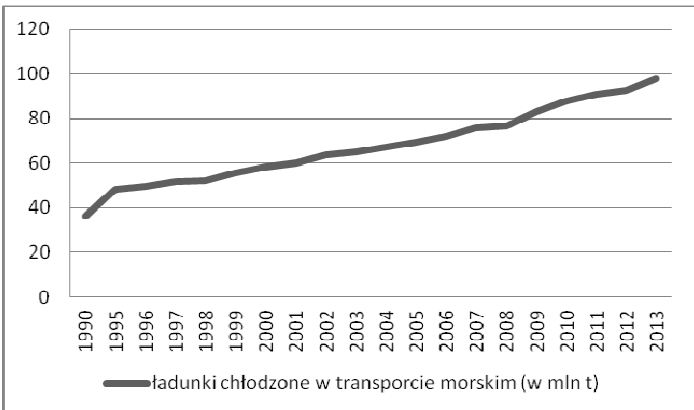
Międzynarodowy handel towarami wymagającymi kontrolowanych warunków przewozu<sup>2</sup> (temperatury, wilgotności, składu atmosfery itp.) systematycznie rośnie, średnio o 4% rocznie. Prognozuje się, że tendencja ta utrzyma się w kolejnych latach.

Transport tych ładunków wymaga specjalistycznej wiedzy i odpowiedniej staranności. W przeciwnym razie istnieje ryzyko przerwania ciągłości łańcucha chłodniczego, co prowadzi do powstania szkód ładunkowych. Wówczas towar traci swoją wartość handlową, a także może stanowić zagrożenie dla konsumenta.

Ładunki chłodzone to zazwyczaj towary wartościowe. Dla przykładu kontener z ładunkiem mrożonych homarów może być wart około 350 tysięcy dolarów. Przed finansowymi skutkami straty lub uszkodzenia ładunku chroni ubezpieczenie.

## Transport morski ładunków chłodzonych

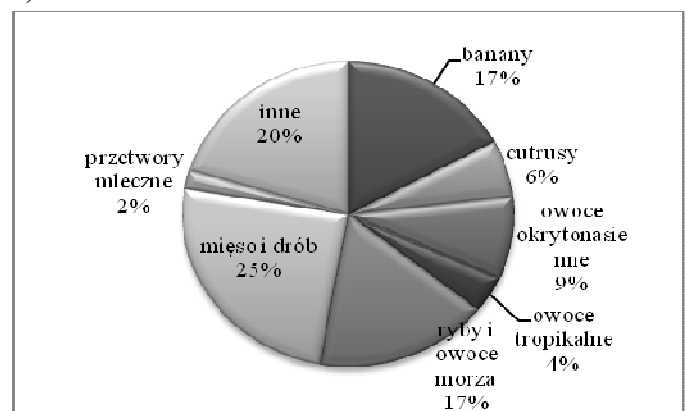
Systematycznemu wzrostowi obrotów handlowych towarami chłodzonymi towarzyszą także rosące przewozy morskie tej grupy ładunkowej. W 1990 r. przewieziono morzem 36,6 mln ton towarów chłodzonych, a w 2013 r. ilość ta zbliżyła się do 100 milionów ton. (Rys. 1)



**Rys. 1. Morskie przewozy ładunków chłodzonych w latach 1990-2013.**

Źródło: opracowanie własne w oparciu o dane Drewry Shipping Consultants, *Annual Reefer Shipping Market Review and Forecast 2013/14*, London, Drewry Publishing, 2014 oraz G. Arduino, M.D. Carillo., F. Parola, *Refrigerated container versus bulk: evidence from the banana cold chain*, "Maritime Policy & Management: The flagship journal of international shipping and port research", opublikowane online 20.11.2013, [www.tandfonline.com](http://www.tandfonline.com).

Większość ładunków przewożonych morzem a wymagających kontrolowanej temperatury przewozu to produkty żywnościowe, przede wszystkim mięso i drób, ryby i owoce morza oraz banany. Do grupy „inne” zaliczają się np. farmaceutyki, elektronika, produkty chemiczne, kwiaty, napoje, czekolada. (Rys. 2)



**Rys. 2. Udział poszczególnych grup towarowych w morskich przewozach ładunków chłodzonych w 2013 r.**

Źródło: opracowanie własne w oparciu o dane Drewry Shipping Consultants, *Annual Reefer Shipping Market Review and Forecast 2013/14*, London, Drewry Publishing, 2014.

<sup>1</sup> Dr, Akademia Morska w Gdyni, Katedra Logistyki i Systemów Transportowych, Wydział Przedsiębiorczości i Towaroznawstwa.

<sup>2</sup> Do tej grupy należą zarówno towary chłodzone, jak i mrożone, głównie spożywcze (mięso, owoce, warzywa), ale także farmaceutyki, sprzęt elektroniczny, napoje itp. Dla przejrzystości tekstu będą one dalej nazywane „towarami chłodzonymi” lub „ładunkami chłodzonymi”.

W transporcie morskim spośród wszystkich ładunków wymagających kontrolowanej temperatury przewozu 37% stanowią ładunki mrożone, a 63% chłodzone<sup>3</sup>.

Przez wiele lat ładunki chłodzone były przewożone najczęściej jako partie całostatkowe na pokładach konwencjonalnych chłodniowców. W 1980 r. kontenerowce zabezpieczały 33% pojemności w przewozach ładunków chłodzonych. Ich udział w morskich przewozach kontenerowych systematycznie rośnie i w 2010 r. osiągnął już 90%<sup>4</sup>. Kontenery chłodnicze zdominowały rynek przewozów ładunków chłodzonych i jedynie banany nadal, choć coraz słabiej, opierają się tej tendencji. W 2012 r. w kontenerach przewieziono 47% tych owoców, choć rok wcześniej było to jedynie 35%<sup>5</sup>.

### **Straty i szkody w transporcie morskim ładunków chłodzonych**

Statystyki potwierdzają, że od 25 do 40% transportowanej żywności ulega zniszczeniu (staje się nieprzydatna do spożycia) w wyniku nieprawidłowości w trakcie przewozu i magazynowania oraz błędów w trakcie czynności manipulacyjnych.<sup>6</sup>

Wynika to z faktu, że żywność najczęściej należy do grupy ładunków wymagających kontrolowanych warunków przewozu, a te są trudną grupą towarową w transporcie, właśnie ze względu na konieczność utrzymania odpowiednich parametrów w trakcie przewozu takich jak np. temperatura, wilgotność (konieczność wentylacji), skład atmosfery (np. regulowanie poziomu tlenu, etylenu i dwutlenku węgla). Czasem, z pozoru nawet niewielkie wahania temperatury, mogą zmniejszyć wartość handlową towaru lub uczynić go niezdatnym do spożycia.

Dla przykładu, owoce i warzywa muszą być transportowane w ściśle określonych granicach temperatur, która w niektórych przypadkach bliska jest temperaturze przechłodzenia lub zamrożenia np.

brzoskwinie i nektarynki powinny być przewożone w temperaturze minus 0,5 do 0°C, podczas gdy temperatura przemarzania wynosi już minus 0,9°C. Podobnie wrażliwe na wahania temperatury jest kiwi. Dodatkowo owoce te podatne są na działanie etylenu. Jego stężenie przekraczające 0,1 ppm może zapoczątkować proces dojrzewania kiwi już przy 0°C<sup>7</sup>.

W łańcuchu chłodniczym występuje wiele punktów krytycznych, w których może dojść do przerwania jego ciągłości, a tym samym do powstania straty lub szkody, np. w czasie wykonywania czynności manipulacyjnych (załadunek na środek transportu i wcześniejsze oczekiwanie, przeładunki z jednego środka transportu na drugi, transport, magazynowanie i ostatni etap w łańcuchu – rzeczywista dostawa do detalisty, z reguły wykonywana transportem samochodowym).

Przyczyny szkód i strat w transporcie morskim ładunków chłodzonych można by mnożyć. Są to zarówno usterki techniczne, jak i błędy ludzkie, czy też siła wyższa, mogące pojawić w różnych punktach łańcucha<sup>8</sup>.

Na etapie przygotowania ładunku do przewozu częstymi przyczynami szkód są:

1. zerwanie owoców/warzyw w nieodpowiednim czasie,
2. nieodpowiedni stan owoców (uszkodzenia biologiczne/mechaniczne),
3. brak wstępnego schłodzenia towaru (*pre-cooling*) lub jego przygotowania (np. pokrycia woskiem czy opakowania),
4. zbyt długie oczekiwanie towaru np. na załadunek.

W czasie transportu/magazynowania/składowania zdarza się natomiast:

1. brak zasilania na statku lub w magazynie,
2. wahania temperatury, wynikłe np. z nieregularnej pracy urządzenia chłodniczego lub niewłaściwego działania układu kontrolno-sterującego,
3. niepodłączenie kontenera do układu zasilania,
4. brak/niewystarczająca wentylacja, wyciek czynnika chłodzącego,
5. wprowadzenie niewłaściwych ustawień parametrów przewozu (np. zbyt niskiej temperatury, zamiana stopni Farenheita na Celsjusza),

<sup>3</sup> J.-P. Rodrigue, C. Comtois, B. Slack, *The Geography of Transport Systems*, Third Edition, New York, Routledge, 2013, s. 183.

<sup>4</sup> ibidem.

<sup>5</sup> Drewry Shipping Consultants, *Annual Reefer Shipping Market Review and Forecast 2012/13*, London, Drewry Publishing, 2013.

<sup>6</sup> M. Klopott, *Łańcuchy chłodnicze w handlu międzynarodowym* w: „Logistyka międzynarodowa w gospodarce światowej”, E. Gołębska, M. Szuster (red.), Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu, 2008, s. 102.

<sup>7</sup> A. Studziński, *Eksploatacja chłodniowców*, Wydawnictwo Trademar, Gdynia 2005.

<sup>8</sup> Ich dokładna analiza wykracza poza ramy niniejszego opracowania, stąd ograniczono się jedynie do wskazania tych najczęściej występujących.

6. błędy w instrukcji przewozu, powstałe podczas edycji w komputerze,
7. niewłaściwe zasztauowanie ładunku, uniemożliwiające cyrkulację powietrza,
8. niewłaściwe przygotowanie ładowni/kontenera do przewozu.

Przyczyną coraz większej liczby szkód nie jest jednak awaria urządzeń chłodniczych czy inne względy techniczne, ale błędy ludzkie i zaniedbania, wynikające z niewłaściwego przepływu informacji między poszczególnymi ogniwami, niewłaściwych procedur administracyjnych czy praktyk zarządczych<sup>9</sup>.

Przykładowe szkody w transporcie ładunków chłodzonych ilustruje poniższa tabela (Tab. 1.)

**Tabela 1. Przykłady szkód w transporcie ładunków chłodzonych**

	Ładunek	Przykładowa szkoda	Możliwa przyczyna szkody
1	banany	Banany przechłodzone, utraciły możliwość dojrzewania, pozostają zielone, mimo przebywania w komorze dojrzewalniczej.	Zbyt niska temperatura przewozu, która dla bananów powinna mieścić się w granicach 12-15°C (w zależności od odmiany); nieregularna praca instalacji chłodzącej.
2	homary	Szkoda całkowita, ładunek dotarł do portu przeznaczenia rozmrożony.	Błąd ludzki: wpisanie niewłaściwych parametrów w instrukcji przewozu, zamiast ujemnej temperatury -18°C, w instrukcji wpisano 18°C.
3	cebule tulipanów	Szkoda całkowita, cebulki pokryte pleśnią, część	Niewydolny system wentylacji (Cebule tulipanów powinny być przewożone w

**Tabela 1. Przykłady szkód w transporcie ładunków chłodzonych**

	Ładunek	Przykładowa szkoda	Możliwa przyczyna szkody
		zgniła.	temperaturze 17°C i wentylacji na poziomie 150 m <sup>3</sup> h <sup>-1</sup> ).
4	ser Cheddar	Rozwarstwienie sera i nadmierny wzrost jego objętości, ładunek zatrzymany przez służby sanitarne.	Przyspieszenie procesów fermentacyjnych w związku ze zbyt wysoką temperaturą przechowywania (prawidłowa to 0°C); kontener nie podłączony na placu składowym do zasilania.
5	tuńczyk luzem	Braki ilościowe w postaci 220kg ładunku.	Kradzież ładunku przez robotników portowych.

*Źródło: opracowanie własne*

Znaczne ryzyko w morskim transporcie ładunków chłodzonych sprawia, że aby ułatwić identyfikację odpowiedzialności i dochodzenie roszczeń, praktykuje się dołączanie urządzeń monitorujących temperaturę w czasie przewozu, pozwalających na zlokalizowanie miejsca i czasu, kiedy zadane warunki przewozu nie zostały dotrzymane.

Można spotkać się z opinią, że dzięki obecnej tendencji rosnącej dominacji kontenerów chłodniczych maleje ryzyko uszkodzenia towaru (a tym samym zmniejszają się składki ubezpieczeniowe), dzięki ciągłemu monitorowaniu temperatury i wilgotności w czasie całego łańcucha (transport, terminale)<sup>10</sup>. Nie jest to opinia potwierdzona żadnymi danymi statystycznymi. W przewozach konwencjonalnych także stosuje się urządzenia monitorujące i rejestrujące, a nie występują tu znowuż charakterystyczne dla przewozów kontenerowych przeładunki pośrednie, w których często dochodzi do powstania szkód. Ponadto, operatorzy chłodniowców świadczą usługi

<sup>9</sup> TT Club, *Problems with Refrigerated Containers? – Perish the Thought*, <http://www.ttclub.com/news-events/articles/article/problems-with-refrigerated-containers-perish-the-thought-78341/>, dostęp 29.05.2014.

<sup>10</sup> G. Arduino, M.D. Carillo., F. Parola, *Refrigerated container versus bulk: evidence from the banana cold chain*, "Maritime Policy & Management: The flagship journal of international shipping and port research", opublikowane online 20.11.2013, [www.tandfonline.com](http://www.tandfonline.com).

dedykowane, a ich wiedza i doświadczenie są z reguły większe i wyspecjalizowane. W rzeczywistości na poziom ryzyka wpływają różnorodne czynniki i wiele zależy też od tego, w jakie rozwiązanie monitorujące parametry przewozu wyposażony jest kontener. Nowoczesne systemy, działające nawet przy braku zasilania, wyposażone w moduły GSM, pozwalają na uzyskanie informacji o temperaturze wewnątrz kontenera, jego lokalizacji, momencie otwarcia i zamknięcia pokrywy itp., co pozwala na szybką reakcję w przypadku zagrożenia i z pewnością ułatwia dochodzenie roszczeń.

### **Warunki ubezpieczenia ładunków chłodzonych w transporcie morskim**

Wobec tak dużego ryzyka w transporcie morskim ładunków chłodzonych oraz biorąc pod uwagę ich wysoką wartość, rozsądnym jest zawarcie umowy ubezpieczenia, która pokryłaby finansowe następstwa potencjalnych strat i szkód. Powszechnie dostępne uniwersalne Instytutowe Klauzule Ładunkowe (*Institute Cargo Clauses*)<sup>11</sup>, niezależnie od przyjętego wariantu (A, B czy C) nie zapewniają pokrycia ryzyk charakterystycznych dla przewozu tej grupy ładunkowej<sup>12</sup>.

Na rynku dostępne są jednak różne zestawy klauzul branżowych, uwzględniających specyficzne cechy różnych grup towarowych oraz warunki kontraktów obowiązujących na poszczególnych rynkach towarowych. Swoje odrębne klauzule mają np. węgiel, drewno, oleje i właśnie żywność i mięso mrożone. W swojej budowie są one bardzo zbliżone do klauzul uniwersalnych.

Klauzule ubezpieczeniowe najczęściej używane w transporcie ładunków chłodzonych i mrożonych, zostały opracowane osobno dla żywności mrożonej i dla mięsa mrożonego<sup>13</sup>.

<sup>11</sup> Mowa o Instytutowych Klauzulach Ładunkowych (*Institute Cargo Clauses*), składających się z trzech zestawów, oznaczonych kolejnymi literami alfabetu: A, B i C, różniących się między sobą zakresem ubezpieczenia wyznaczonego przez ryzyka objęte ubezpieczeniem oraz towarzyszące im wyłączenia.

<sup>12</sup> Szerzej na temat ubezpieczeń ładunkowych w: M. Klopott, *Ubezpieczenia ładunkowe*, Wydawnictwo Akademii Morskiej w Gdyni, Gdynia 2010.

<sup>13</sup> Rynek ubezpieczeniowy oczekuje nowej edycji klauzul ubezpieczeniowych dla żywności mrożonej, które podążałyby za zmianami dokonanymi w klauzulach uniwersalnych w 2009 r. Jednak *Joint Cargo Committee*, odpowiedzialny za brzmienie klauzul, nie opublikował do tej

Dla żywności mrożonej, z wyjątkiem mięsa mrożonego, stosowane są poniższe zestawy klauzul:

- *Institute Frozen Food Clauses (excluding frozen meat) 1/1/86 (IFFC)* – Instytutowe Klauzule Żywności Mrożonej (z wyłączeniem mięsa mrożonego); dostępne wersje A oraz C;
- *Frozen Food Extension Clauses 1/1/86 (for use only with Institute Frozen Food Clauses (A) 1/1/86 (FFEC)*- klauzule rozszerzające zakres ubezpieczenia, mające zastosowanie tylko łącznie z IFFC (A);
- *Institute Strikes Clauses (Frozen Food)1/1/86*.

W praktyce ubezpieczenia mięsa mrożonego stosuje się natomiast:

- *Institute Frozen Meat Clauses (not suitable for chilled, cooled or fresh meat) 1/1/86 (IFMC)* - Instytutowe Klauzule Mięsa Mrożonego (nie mające zastosowania do mięsa schłodzonego lub świeżego) 01/01/86;
- *Institute Frozen Meat Clauses - 24 Hours Breakdown-01/01/86* - Instytutowe Klauzule Mięsa Mrożonego – 24-godzinna awaria 01/01/86 – dostępne wersje A oraz C;
- *IMTA Frozen Meat Extension Clause (for use only with Institute Frozen Meat Clauses (A) 1/1/86 (FMEC)* - klauzule rozszerzające zakres ubezpieczenia, mające zastosowanie tylko łącznie z IFFC (A);
- *Institute Strikes Clauses (Frozen Meat)1/1/86*.

Należy podkreślić, że nie opracowano specjalnych klauzul wojennych dla żywności mrożonej, co oznacza, że wówczas mają tu zastosowanie uniwersalne klauzule wojenne *Institute War Clauses*.

Mimo, że nazwy klauzul wskazują na ich zastosowanie tylko do ubezpieczenia żywności mrożonej („frozen”), klauzule są powszechnie stosowane - po wniesieniu odpowiednich poprawek w ich treści - także w przypadku produktów chłodzonych („chilled/colled”) czy wymagających kontrolowanej atmosfery przewozu (np. odpowiedniej zawartości tlenu), a niekoniecznie zaliczanych do tzw. produktów żywych.

pory nawet propozycji nowych warunków, które i tak najpierw muszą przejść szerokie konsultacje branżowe.

Warto przyjrzeć się charakterystycznym warunkom ubezpieczenia dla tego typu produktów<sup>14</sup>.

**Institute Frozen Food Clauses (excluding frozen meat) 01/01/86, wersja (A)**

Klauzula **ryzyk objętych ubezpieczeniem** (*Risk covered*) podzielona jest na dwie części.

Pierwsza stanowi, że ubezpieczone są wszystkie ryzyka straty lub szkody przedmiotu ubezpieczenia, ale inne niż te wynikające z wahań temperatury, niezależnie od ich przyczyny („*all risks of loss of or damage to the subject-matter insured, other than loss or damage resulting from any variation in temperature howsoever caused*”).

Druga część natomiast przywraca pokrycie strat i szkód w przedmiocie ubezpieczenia wynikłych właśnie z wahań temperatury, dających się przypisać albo awarii urządzenia chłodniczego („*loss of or damage to the subject-matter insured resulting from any variation in temperature attributable to breakdown of refrigerating machinery resulting in its stoppage for a period of not less than 24 consecutive hours*”), albo ryzykom nazwanym takim jak np. pożar i eksplozja, wejście na mieliznę, zatonięcie lub wywrócenie się statku, wywrócenie się lub wykolejenie pojazdu lądowego.

Sytuacja „awarii urządzenia chłodniczego” została skonkretyzowana poprzez dodanie słów „skutkującej zatrzymaniem jego pracy”, aby podkreślić, że nie każda szkoda wynikła z niesprawności agregatu będzie ubezpieczona. Dodatkowo, musi nastąpić zatrzymanie jego pracy na czas dłuższy niż 24 godziny (tzw. klauzula *24 hours breakdown*). Oznacza to np., że ubezpieczyciel nie uwzględni szkód wynikłych z faktu fluktuacji temperatury (np. skutek wadliwej pracy sensorów regulujących temperaturę wewnątrz kontenera), gdy urządzenie chłodnicze działa nieprzerwanie. W pojedynczych przypadkach, w umowie ubezpieczenia zapis ten może zostać zmieniony i czas trwania

przerwy w działaniu urządzenia chłodniczego skrócony w zależności od potrzeb konkretnego przewozu.

Pojawia się tu szereg wątpliwości interpretacyjnych, które najlepiej, aby zostały wyjaśnione z ubezpieczycielem jeszcze przed podpisaniem polisy. Formuluje je Vishwanath, wskazując jednocześnie na różne orzeczenia sądów w tym zakresie<sup>15</sup>. Przykładowo:

1. Czy każde zdarzenie skutkujące zatrzymaniem maszyny będzie się kwalifikowało jako „awaria”?

Według sądów „awaria” to każde zaburzenie działania urządzenia chłodniczego o podłożu mechanicznym/elektrycznym. Nie będą więc ubezpieczone szkody wynikłe np. z niepodłączenia kontenera chłodniczego do zasilania lub z braku zasilania na statku, spowodowanego błędem załogi. Niedopatrzenie przewoźnika w ustawieniu odpowiednich parametrów urządzenia (pomyłka w temperaturze, jednostkach temperatury, normy wentylacji) również nie kwalifikuje się do refundacji<sup>16</sup>.

2. Co to jest urządzenie? Cała jednostka, czy może być też jej część (podzespół)?

Orzeczenie sądów w tym zakresie różnią się. Z reguły jednak za „urządzenie” uznaje się jakkolwiek część jednostki chłodzącej (np. kontenera chłodniczego). Jeżeli jakaś część odpowiedzialna za utrzymywanie/regulowanie temperatury funkcjonowała niewłaściwie i jeżeli ta część nie pracowała przez więcej niż 24 godziny to szkoda wynikła z tego tytułu podlega refundacji (np. kiedy sensory przestają działać, ale urządzenie działa nadal, choć nie utrzymuje właściwej temperatury). Zdarzają się też sytuacje uznania roszczenia, kiedy siłownia statkowa nie wytwarza energii elektrycznej, sprawiając, że urządzenie chłodnicze nie działa dłużej niż 24 godziny (siłownia traktowana jest tu jako część instalacji chłodniczej statku).

Każdorazowo to na ubezpieczonym spoczywa obowiązek udowodnienia faktu zatrzymania urządzenia. W tym celu musi uzyskać od przewoźnika wszelkie niezbędne dowody potwierdzające zdarzenie jak np. zapisy z rejestratorów danych (temperatury

<sup>14</sup> Celem niniejszego opracowania nie jest analiza wszystkich postanowień Klauzul, ponieważ brzmienie części z nich jest identyczne jak w klauzulach uniwersalnych, a jedynie wskazanie na te postanowienia, które są charakterystyczne dla przewozu ładunków chłodzonych. Interpretacje klauzul uniwersalnych z 2009 r. znaleźć można w: M. Klopott, *Ubezpieczenia ładunkowe*, Wydawnictwo Akademii Morskiej w Gdyni, Gdynia 2010, a klauzul z 1982 r. w: Z. Kamiński, *Ubezpieczenia morskie*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Sopot, 1984.

<sup>15</sup> K.S. Vishwanath, *Insuring Cargoes - A practical guide to the law and practice*, Witherby Seamanship International, 2010, s. 310-315.

<sup>16</sup> Zob. także G. N. Hudson, T. Madge, K. Sturges, *Marine Insurance Clauses*, 5<sup>th</sup> Edition, Informa Law from Routledge, London-New York, 2013, s. 51-52.

przewozu, wilgotności itp.). Ponieważ nie zawsze przewoźnik jest skłonny udostępnić zapisy z urządzeń (np. papierowe tarcze z rejestratorów) lub są wątpliwości co do ich prawdziwości, warto umieszczać swoje własne rejestratory danych, które ułatwią dochodzenie roszczenia, a także mogą pomóc ubezpieczycielowi w regresie do przewoźnika.

Ubezpieczyciel często wprowadza do postanowień umowy ubezpieczenia zmiany, mające zabezpieczyć jego interesy (pozwalające lepiej kontrolować ryzyko) np. stawia warunek, co do osoby załadowcy (określenie podwykonawców), czasu, jaki ma upłynąć od zbiorów do załadunku, maksymalnego czasu oczekiwania na załadunek w porcie itp., skraca czas na zgłoszenie szkody.

Takie poczynania ubezpieczyciela zabezpieczają też interesy samego ubezpieczonego, który dzięki temu otrzymuje ochronę trudnego ryzyka po rozsądnej cenie<sup>17</sup>.

Warto zwrócić uwagę na **wyłączenia** z zakresu ubezpieczenia.

Standardowo, we wszystkich warunkach ubezpieczenia ładunków, wyłączone są straty, szkody lub wydatki spowodowane wadą ukrytą lub naturalną właściwością przedmiotu ubezpieczenia. Oczywiście jest, że takie wyłączenie nie miałoby sensu w przypadku ładunków chłodzonych, stąd w IFFC zostało ono ograniczone i nie obejmuje strat, szkód lub wydatków wynikających z wahań temperatury (wyłączenie 4.4. „*loss damage or expense caused by inherent vice or nature of the subject-matter insured (except loss damage or expense resulting from variation in temperature)*”).

Specyficzne jest też wyłączenie odpowiedzialności ubezpieczyciela za roszczenia wynikające z zaniedbania ubezpieczonego lub jego podwładnych w podjęciu wszelkich rozsądnych środków zapewniających, że towary są trzymane w miejscach zapewniających odpowiednie warunki mrożenia/chłodzenia (wyłączenie 4.8. „*any failure of the Assured or their servants to take all reasonable precautions to ensure that the subject-matter insured is kept in refrigerated or, where appropriate, properly insulated and cooled space*”).

Z klauzuli wyłączeń wynika też konieczność zgłoszenia szkody w ciągu 30 dni od zakończenia ubezpieczenia, a każde późniejsze zgłoszenie skutkuje brakiem odpowiedzialności ubezpieczyciela (wyłączenie 4.9). Jest to wyłączenie zupełnie

niespotykane w innych zestawach klauzul. Dlatego też odbiorcy ładunków chłodzonych powinni możliwie najszybciej sprawdzić ich stan po dostarczeniu, co zresztą nakazuje zdrowy rozsądek.

### Czas trwania ubezpieczenia

Ubezpieczenie rozpoczyna się z chwilą kiedy ładunek zostanie załadowany w miejscu chłodzenia/mrożenia na jakikolwiek środek transportu w celu rozpoczęcia przewozu. Wszystkie szkody spowodowane po załadunku, ale zanim jeszcze przewóz się rozpoczął są więc ubezpieczone<sup>18</sup>.

Dla zakończenia ochrony ubezpieczeniowej w klauzulach przewidziano kilka możliwych okoliczności, w zależności od tego, która zdarzy się pierwsza. Pozwala to ubezpieczonemu na pewną swobodę decyzji, dotyczącą losów towaru.

W najprostszym przypadku ubezpieczenie kończy się z chwilą dostarczenia ładunku do miejsca wskazanego w polisie, którym jest magazyn chłodniczy lub inne miejsce zapewniające odpowiednie warunki chłodzenia/mrożenia. Może też zakończyć się w innym miejscu/magazynie chłodniczym wybranym przez ubezpieczonego dla celów alokacji lub dystrybucji lub dla składowania innego niż w zwykłym przebiegu przewozu (np. w porcie pośrednim).

Maksymalnym czasem obowiązywania ochrony jest termin zaledwie 5 dni od czasu wyładunku w ostatecznym porcie przeznaczenia. Jest to znaczna różnica w porównaniu z klauzulami standardowymi, gdzie termin ten wynosi 60 dni.

Klauzule IFFC kończą się charakterystyczną dla nich **Notą Specjalną**. Jej celem jest podkreślenie, że jeśli ładunek nie doznał szkody ani straty wskutek działania ryzyka objętego ubezpieczeniem, a nie został wpuszczony do kraju importu z powodu obowiązujących w nim regulacji prawnych (np. sanitarnych itp.) lub w wyniku nałożonego embarga, ubezpieczony nie ma prawa do roszczeń z tego tytułu.

W **Institute Frozen Food Clauses (excluding frozen meat)**, wersja (C), zakres ubezpieczenia jest taki sam jak w klauzulach uniwersalnych **Institute Cargo Clauses (C)** z 1982 r. Również wyłączenia zaczerpnięte są z tego zestawu klauzul, uzupełnione dodatkowo o omówione wyżej klauzule 4.8 i 4.9. W niezmienionej postaci (tj. jak w ICC (C)) występuje tu też wyłączenie 4.4. (wada ukryta, naturalne

<sup>18</sup> G. N. Hudson, T. Madge, K. Sturges, *Marine Insurance Clauses*, 5<sup>th</sup> Edition, Informa Law from Routledge, London-New York, 2013, s. 53.

<sup>17</sup> Ibidem.



właściwości towaru), czyli nie uwzględnia się specyfikacji ładunku i strat, szkód lub wydatków wynikających z wahań temperatury. Nie oznacza to jednak, że ubezpieczyciel nie będzie odpowiadał za wszystkie szkody wynikłe z wahań temperatury, ale że w analizie każdego zdarzenia będzie trzeba brać pod uwagę zasadę przyczynowości bezpośredniej<sup>19</sup>. Nie są to zatem korzystne warunki ubezpieczenia ładunków chłodzonych i raczej znajdują zastosowanie tylko dla tych o niskiej wartości.

Jeżeli zakres ubezpieczenia oferowany na podstawie IFFC (A) jest niewystarczający, można skorzystać z *Frozen Food Extension Clauses*. Klauzule te, jak nazwa sugeruje, zapewniają rozszerzenie ochrony ubezpieczeniowej, które można nabyć za opłatą dodatkowej składki tylko i wyłącznie do ubezpieczenia podstawowego IFFC (A). Ponieważ zakres ubezpieczenia jest tu wyjątkowo obszerny, w praktyce ubezpieczyciele wyrażają zgodę na dołączenie klauzuli rozszerzającej tylko w stosunku do klientów z odpowiednim przebiegiem ubezpieczenia (liczba szkód w przeszłości, przyczyna szkód), co do których sposobu prowadzenia działalności nie mają zastrzeżeń.

Ubezpieczone są tu wszystkie ryzyka straty, pogorszenia stanu lub szkody w przedmiocie ubezpieczenia jakie powstaną w czasie trwania ochrony („*this insurance covers, ..., loss of, deterioration of, or damage to the subject-matter insured which shall arise during the currency of this insurance*”). W związku z tym ubezpieczony nie ma obowiązku udowodnienia, że do powstania szkody przyczyniło się zdarzenie losowe, oczywiście pod warunkiem, że towary przed rozpoczęciem ubezpieczenia były w dobrym stanie. Dlatego też koniecznym jest, aby ubezpieczony posiadał formalne zaświadczenie o stanie towaru, wydane po kontroli profesjonalnego rzeczoznawcy.

Korzystne dla ubezpieczonego zmiany dotyczą także klauzuli wyłączeń. Brzmienie omawianego wcześniej wyłączenia 4.4. zostaje zmienione i ogranicza się do szkód wynikłych z zakażenia przykostnego, zakażenia salmonellą i innych infekcji, które dotknęły ładunek przed rozpoczęciem umowy, a także błędów i zaniedbań w przygotowaniu ładunku, jego schłodzeniu/zmrożeniu, opakowaniu itp. („*loss damage or expense arising from bone taint, salmonella, infection prior to attachment of this*

*insurance, fault in preparation dressing cooling freezing wrapping or packing*”).

W miejscu wyłączenia 4.5. tj. strat, szkód i wydatków spowodowanych opóźnieniem, nawet jeśli opóźnienie to zostało spowodowane ryzykiem, od którego zawarto ubezpieczenie („*loss damage or expense proximately caused by delay, even though the delay be caused by a risk insured against*”) pojawia się wyłączenie szkód wynikłych z utraty rynku. Jest to wyjątkowa sytuacja w ubezpieczeniu ładunków, gdyż daje możliwość uzyskania odszkodowania za szkody spowodowane przez opóźnienie w dostawie, inne niż utrata rynku, czego brak w przypadku klauzul uniwersalnych.

Choć klauzula rozszerza znacznie odpowiedzialność ubezpieczyciela, to wyłącza jednocześnie jego odpowiedzialność za roszczenia, jeśli czas pomiędzy pierwszym wprowadzeniem ładunku do chłodni/magazynu chłodniczego a rozpoczęciem ubezpieczenia przekracza 60 dni, chyba, że wyraził na to osobną zgodę i pobrał dodatkową składkę.

#### *Institute Frozen Meat Clauses*

Jak wyżej wspomniano, osobne klauzule stosowane są do ubezpieczenia mięsa mrożonego. Pod tym pojęciem rozumie się tusze lub półtusze mięsa wołowego lub jagnięcego<sup>20</sup>. W nazwach klauzul jest wyraźnie zaznaczone, że nie nadają się one do ubezpieczenia mięsa świeżego i chłodzonego.

Wersja IMFC (A) oferuje zakres ubezpieczenia od wszystkich ryzyk, oczywiście z uwzględnieniem wyłączeń, które są zbliżone do tych w IFFC (A). Pojawia się tu jednak nowe, zgodnie z którym ubezpieczeniem nie są objęte szkody powstałe na lądzie spowodowane pośrednio lub bezpośrednio przez trzęsienie ziemi, erupcję wulkanów i/lub pożar z nich wynikły („*loss damage or expense on shore caused directly or indirectly by earthquake, volcanic eruption and/or fire resulting therefrom*”).

W IFMC (A) – 24 Hours Breakdown brzmienie klauzuli określającej zakres ubezpieczenia jest identyczne jak w omawianych wyżej IFFC (A).

Natomiast w IFMC (C) – 24 Hours Breakdown lista ryzyk objętych ubezpieczeniem jest taka sama jak w *Institute Cargo Clauses (C)/1982* z dodatkową

<sup>20</sup>Zgodnie z “Lloyd’s Survey Handbook”, LLP Professional Publishing, 1999, za mięso uważa się “*whole carcasses covered with cotton stockinette, as for lamb, or in part carcasses as for beef*”.

<sup>19</sup> Ibidem, s. 54.

klauzulą o brzmieniu jak opisywano powyżej tj. obejmującym straty i szkody w przedmiocie ubezpieczenia wynikłe z jakiegokolwiek wahania temperatury, dającą się przypisać awarii urządzenia chłodniczego, skutkującej zatrzymaniem jego pracy na czas nie krótszy niż 24 godziny. Dodatkowo znajdziemy tu wyłączenie znane z klauzul standardowych, a mianowicie „rozmyślne uszkodzenie lub rozmyślne zniszczenie przedmiotu ubezpieczenia lub jakiegokolwiek jego części wskutek bezprawnego czynu jakiegokolwiek osoby lub osób”, którego brak w pozostałych wersjach.

Rozpoczęcie ochrony ubezpieczeniowej w IFMC może mieć miejsce w jednym z trzech wymienionych w klauzulach punktów, które wskazuje ubezpieczony:

1. kiedy towar znajdzie się w komorze/magazynie chłodniczym i w takim miejscu nie może pozostać dłużej niż 60 dni przed załadunkiem na statek, chyba, że ubezpieczyciel zgodzi się na przedłużenie tego czasu za dodatkową składką,
2. kiedy ładunek zostanie załadowany w miejscu chłodzenia/mrożenia na jakikolwiek środek transportu w celu rozpoczęcia przewozu (czyli tak jak w IFFC),
3. z chwilą załadunku na statek.

Koniec ochrony ubezpieczeniowej uzależniony jest natomiast od miejsca przeznaczenia. Jeśli znajduje się ono w Europie kontynentalnej (włączając w to Irlandię i Wielką Brytanię), w USA lub Kanadzie to ubezpieczenie kończy się z upływem 30 dni od wyładunku ze statku w porcie przeznaczenia. W innych przypadkach ten czas jest krótszy i wynosi tylko 5 dni.

*IMTA Frozen Meat Extension Clause (for use only with Institute Frozen Meat Clauses (A) 1/1/86* oferuje takie same rozszerzenie jak omawiana wcześniej klauzula rozszerzająca pokrycie IFFC (A).

## Wnioski

Transport morski ładunków chłodzonych systematycznie rośnie. Jest to jednocześnie grupa ładunkowa wymagająca kontrolowanych warunków przewozu oraz uwagi i doświadczenia przewoźnika. Są to często także ładunki wysokowartościowe, których utrata lub uszkodzenie może być dotkliwą stratą finansową. Rozsądnym jest więc zabezpieczenie się w postaci ubezpieczenia. Znajomość specyficznych dla ładunków chłodzonych warunków klauzul ubezpieczeniowych pozwala na wybór najlepszego,

dostosowanego do potrzeb wariantu ubezpieczenia oraz takie postępowanie w czasie jego trwania, które ułatwi dochodzenie roszczeń.

## Streszczenie

*Celem artykułu jest zaprezentowanie możliwości ubezpieczenia ładunków chłodzonych i mrożonych przewożonych drogą morską oraz omówienie charakterystycznych klauzul stosowanych w ubezpieczeniu tej grupy ładunkowej, przede wszystkim Institute Frozen Food Clauses oraz Institute Frozen Meat Clauses. Bazę do rozważań stanowi krótka charakterystyka rynku morskich przewozów ładunków chłodzonych oraz występujących na nim tendencji. W dalszej kolejności dokonano analizy najczęstszych przyczyn strat i szkód w transporcie ładunków chłodzonych, wskazując jednocześnie na ich szczególne wymagania w trakcie przewozu (temperatura, wilgotność itp.).*

## Abstract

*The purpose of the article is to present the choice and scope of insurance of cooled and frozen marine cargo and to discuss the clauses applicable and characteristic to this type of cargo, with particular emphasis on Institute Frozen Food Clauses and Institute Frozen Meat Clauses. A brief summary of the nature and the trends occurring in frozen freight market grounds the discussion presented further in the article. Subsequently, the article analyses the most frequent causes of loss and damage in refrigerated cargo, while emphasizing the specific requirements that ought to be satisfied during such transport (e.g. temperature, humidity).*

## Literatura

1. Arduino G., Carillo Murillo D., Parola F., *Refrigerated container versus bulk: evidence from the banana cold chain*, "Maritime Policy & Management: The flagship journal of international shipping and port research", opublikowane online 20.11.2013, [www: tandfonline.com](http://www.tandfonline.com).
2. Drewry Shipping Consultants, *Annual Reefer Shipping Market Review and Forecast 2013/14*, London, Drewry Publishing, 2014.



3. Drewry Shipping Consultants, *Annual Reefer Shipping Market Review and Forecast 2012/13*, London, Drewry Publishing, 2013.
4. Hudson G. N., Madge T., Sturges K., *Marine Insurance Clauses*, 5<sup>th</sup> Edition, Informa Law from Routledge, London-New York, 2013.
5. Klopott M., *Łańcuchy chłodnicze w handlu międzynarodowym w: „Logistyka międzynarodowa w gospodarce światowej”*, E. Gołemska, M. Szuster (red.), Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu, 2008.
6. Klopott M., *Ubezpieczenia ładunkowe*, Wydawnictwo Akademii Morskiej w Gdyni, Gdynia 2010
7. Rodrigue J.-P., Comtois C., Slack B., *The Geography of Transport Systems*, Third Edition, New York, Routledge, 2013.
8. Rodrigue J.-P., Notteboom T., *Looking inside the box: evidence from the containerization of commodities and the cold chain*, “Maritime Policy & Management: The flagship journal of international shipping and port research”, opublikowane online 01.08.2014, [www.tandfonline.com](http://www.tandfonline.com).
9. Studziński A., *Eksploatacja chłodniowców*, Wydawnictwo Trademar, Gdynia 2005.
10. TT Club, *Problems with Refrigerated Containers? – Perish the Thought*, <http://www.ttclub.com/news-events/articles/article/problems-with-refrigerated-containers-perish-the-thought-78341/>, dostęp 29.05.2014.
11. Vishwanath K.S., *Insuring Cargoes - A practical guide to the law and practice*, Witherby Seamanship International, 2010.