



Rynek ubezpieczeń morskich na tle konfliktu na Morzu Czarnym

Ostatnie lata zmusiły ubezpieczycieli do wyptknięcia na nieznaną wodę i mierzenia się z zupełnie nową dla nich sytuacją. Najpierw Covid-19, teraz wojna na Ukrainie niemal każdego dnia dostarcza nowych wyzwań. Bo jak ustalić przyczynę szkody, jeśli nie można dotrzeć do jakichkolwiek faktów czy przeprowadzić badania? Gdzie kończy się ryzyko wojenne?

Żegluga morska obsługuje obecnie 77% europejskiego handlu zagranicznego i 35% ogółu (w ujęciu wartościowym) wymiany handlowej między państwami członkowskimi UE, jest więc podstawowym elementem międzynarodowego łańcucha dostaw¹. Oznacza to, że każda większa zmiana w sektorze gospodarki morskiej będzie miała wpływ nie tylko na samą branżę, ale również na światowy rynek. Przykładem może być sytuacja z ubiegłego roku, gdy statek Ever Given zablokował Kanał Sueski na sześć dni – zakończenia w łańcuchach dostaw były odczuwalne miesiącami.

Blokada ukraińskich portów

Rosyjska Flota Czarnomorska od miesięcy skutecznie destabilizuje transport na wodach międzynarodowych Morza Czarnego, blokując szlaki komunikacyjne i odcinając innym państwom dostęp do ukraińskiej żywności. Wiele można było przypisać zamknięciu portów i nabrzyżu, ostrzeżeniu statków handlowych, zajęciu siłą obcego terytorium, blokowaniu ukraińskich portów czy przechwytywanie przez Rosjan statków handlowych innych bander.

Działania militarne rozpoczęły się 24 lutego od ataku na Wyspę Weży. W ukraińskich portach cumowały wówczas 120 statków, a kolejne 60 statków transportowych czekało na wejście do portu. W związku z rosyjską inwazją na Ukrainę zakotwiczone statki otrzymały instrukcje na-

tychmiastowego opuszczenia obszaru podwyższonego ryzyka. Rankiem 24 lutego statki opuściły kotwiczowisko. A te, które były zacumowane w porcie, pozostały uwięzione tam razem z ok. 2000 marynarzami na pokładzie. I choć liczba zablokowanych statków stale maleje, to dziś nadal wstrzymanych pozostaje 39 jednostek z 14 krajów. Niektóre załogi pozostały na pokładzie, na innych statkach zatrudniono lokalnych armatorów, żeby zastąpili dotychczasową załogę. Jeszcze w innych przypadkach załoga całkowicie opuściła statek, przez co dalsza żegluga nie jest możliwa.

Rozwój sytuacji śledziliśmy na bieżąco, ponieważ w tej flocie znalazły się trzy statki ubezpieczone przez PZU. W momencie rozpoczęcia konfliktu były bezładne, po decyzji o opuszczeniu akwenu Morza Czarnego czekały na odprawę i pozwolenie na wyjście z portu. Armator niezwłocznie jednak podjął decyzję, aby jak najszybciej odplynąć z miejsca postoju. Wiązało się to z ryzykiem poniesienia kar finansowych za niedopełnienie formalności, ale w tej sytuacji bezpieczeństwo załogi stało się priorytetem.

Ubezpieczyciele w impasie

Następstwa rosyjskiej inwazji na Ukrainę doprowadziły do niespotykanej od XIII wieku reakcji rynków na ubezpieczenie ryzyka wojennego. W strefie Morza Czarnego i Morza Azowskiego stawki osiągnęły niebagatelny poziom nawet do 10% za jedną podróż morską. Taka stawka mogła być oferowana przez ubezpieczycieli ryzyk wojennych z rynku londyńskiego, inni wstrzymywali się lub wycofywali z kwotacji. Rynki, które ube-

piecają od ryzyk wojennych transporty do pozostałych portów Rosji, podzieliły się w podejściu do podejmowania ryzyka.

Rozdźwięk widoczny był również na naszym rodzimym podwórku. Sami mieliśmy sytuację, w której zdecydowaliśmy się nie wydać zgody na udzielenie ochrony dla statku na podróż morską do portu rosyjskiego, mimo iż dwaj pozostali gwarantcy byli gotowi podjąć takie ryzyko. Z czasem okazało się, że armator zrezygnował z podjęcia zlecenia podróży morskiej i transportu towarów w zagrożone rejon, gdyż uznał takie ryzyko za zbyt wysokie.

Obecnie mamy takie realia, że po pięciu miesiącach wojny składka za jedną podróż wynosi tyle, ile trzeba by zapłacić za roczne ubezpieczenie Hull & Machinery z ryzykami wojennymi (ubezpieczenie casco), oczywiście wyłączenie do tych portów Rosji, w których nie są prowadzone żadne działania wojenne. Podróż taka, wobec nalożonych sankcji, ma inne dodatkowe zastrzeżenia i wyłączenia z ochrony. Otwarte pozostają kwestie: kiedy handel w tym rejonie powródzi? Czy reputacja wciąż pozostanie istotna wobec utrzymania jednolitego frontu państw europejskich?

Sankcje UE wobec Rosji

Wiele czynników wpływa obecnie na obniżenie potencjalnych zysków na światowym rynku ubezpieczeń morskich. Przede wszystkim jest to odejście od handlu z Rosją, która jest największym partnerem handlowym UE wg tonażu przewożonego drogą morską – 13% rynku². Kolejne to

zerwanie łańcuchów dostaw, wzrosty frachtów, a tym samym wartości statków, czy chociażby odejście rachunków rosyjskich z europejskiego rynku ubezpieczeniowego.

Jak długo rejon Morza Czarnego i Azowskiego będzie wyłączony z transportu, tak długo straty rynku wobec zatrzymania statków będą miały wpływ na ocenę ryzyka ubezpieczeniowego. Standardowo po upływie 12 miesięcy od zatrzymania statku armator może zgłosić roszczenie z tytułu straty całkowitej w związku z przejęciem czy zatrzymaniem statku (tzw. blocking and trapping). Takie działania mogą negatywnie wpłynąć na zwiększenie ryzyka i wypłaty odszkodowań.

Ponadto w tej chwili trudno ocenić, gdzie tak naprawdę kończy się ryzyko wojenne przy stracie całkowitej statku i jak ustalić przyczynę szkody, gdy nie można przeprowadzić żadnego badania ani ustalić jakichkolwiek faktów po dniu zagłady statku. Przyjmuje się, że w takich sytuacjach ubezpieczyciele ryzyk Hull & Machinery i ryzyk wojennych ponoszą solidarnie udział w stracie statku po 50% ze względu na brak ustaleń faktycznej przyczyny szkody.

Czego możemy być pewni? Transformacja gospodarcza wywołana sytuacją geopolityczną każdego dnia będzie rezonować na rynek ubezpieczeniowy. Obok zmiany oferowania ubezpieczeń od ryzyk wojennych i transportowych widoczna jest zmiana w podejściu do ryzyka cybernetycznego. Tu rynek bardzo szybko ocenił zwiększenie ryzyka i odszedł od oferty ubezpieczeń cybernetycznych. Na jaki okres? I jakie jeszcze zmiany nas czekają – czas pokaże.

¹ „Raport o oddziaływaniu europejskiego transportu morskiego na środowisko”, Europejska Agencja Środowiska i Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego, 2021



Katarzyna Grysińska, Dyrektorka Biura Klienta Strategicznego i Leasingu



Beata Gojdz, Kierownik Zespołu Ubezpieczeń Morskich w PZU