

CASE STUDY LIKWIDACJI SZKÓD – USZKODZONA PAPRYKA

Case study przygotowane na podstawie rzeczywistego przypadku. Wszystkie nazwiska, nazwy firm i miejscowości oraz towarów zostały celowo zmienione. Ich ewentualna zbieżność jest przypadkowa.

CZĘŚĆ I

Pierwszy przypadek jaki przedstawiam jest szczególnie nietypowy, gdyż profesjonalni inspektorzy nie przeprowadzili oględzin i nie prowadzili całej szkody (być może właśnie dlatego stała się trudną szkodą), a jedynie około pół roku po zdarzeniu zostali poproszeni przez zagranicznego Ubezpieczyciela o “wyrażenie opinii” na temat odpowiedzialności przewoźnika, gdyż właśnie taki był zakres pokrycia Ubezpieczyciela. Charakter tego przypadku pozwoli nam zatem bezkarnie – dla potrzeb tego artykułu - “pogdybać”, co normalnie nie miałyby prawa się zdarzyć.

Pękata teczka (ale bez informacji w środku)

Otrzymałem pękatą teczkę zawierającą komplet osiągalnych dla ubezpieczyciela informacji i dokumentów – jak się później okazało, dla mnie zdecydowanie niewystarczających. Po przestudiowaniu dokumentacji mogłem z całą pewnością stwierdzić, że przewożonym ładunkiem było 18 ton czerwonej, świeżej papryki, której wartość wynosiła 5’472 EUR, EXW Xanthi (Grecja). Papryka była pakowana w skrzynie (było ich 24 szt) i w worki (600 szt). Niestety to wszystko, co na ten moment wiemy na temat opakowania i sposobu załadunku oraz właściwości tegoż ładunku.

Zgodnie z listem przewozowym CMR, załadunek przeprowadzono w dniu 18.09.1999 – jak później wykaże, okazało się to nieprawdą (po raz pierwszy przeprowadzimy tzw dowód przeciwny do domniemania, wynikającego z treści listu przewozowego CMR). Instrukcje dla przewoźnika zawarte w liście CMR mówiły o temperaturze przewozu od plus 4 do plus 6 stopni Celsjusza (czyli jak ustale później, nieco poniżej temperatury teoretycznie zalecanej). Zgodnie z oświadczeniem kierowcy, przewoźnik nie otrzymał żadnych innych instrukcji ponad te, które były zapisane w CMR. List CMR zawierał adnotacje przewoźnika (kierowcy), iż w momencie załadunku temperatura mięszu papryki wynosiła 38 stopni celsjusza. Jak później wykaże, wartość tego zapisu będzie bardzo wątpliwa.

Podróż trwała od 18.09 godzin rannych do 22.09 godzin rannych, czyli 4 dni. Kontrola fitosanitarna przeprowadzona na granicy RP w Cieszynie dnia 20.09.1999 zezwoliła na wjazd ładunku do kraju, jednak - zgodnie z oświadczeniem kierowcy - skrytykowała sposób załadunku papryki w naczepie jako nieprawidłowy. Transport przybył do UC w Warszawie w dniu 22.09 rano, lecz został przetrzymany i rozładunek rozpoczął się późnym wieczorem. Odbiorca umieścił w liście przewozowym CMR adnotację: „Paprykę otrzymano w stanie zniszczonym z uwagi na złą temperaturę przewozu. Wezwano przedstawiciela firmy Petrygo”. Wartość tego zapisu jest jednak wątpliwa: orzecznictwo międzynarodowe dotyczące konwencji CMR wskazuje, że zapis „otrzymano w stanie zniszczonym” mógłby okazać się niewystarczająco precyzyjny, do przeprowadzenia dowodu i obciążenia przewoźnika odpowiedzialnością - brak jednoznacznego opisu zniszczenia (np. cały ładunek przegrzany, 50% ładunku zgniło). Dopuszczalne jest natomiast powołanie się w adnotacji w CMR na raport firmy rzeczoznawczej i wtedy przyjmuje się, że jest on integralną częścią tej adnotacji (jej rozszerzeniem).

Tajemniczy raport (bo niewiele z niego wynika)

Z raportu rzeczoznawcy Petrygo dowiadujemy się, że rozładunek przeprowadzono jeden dzień po przybyciu ciężarówki na miejsce dostawy. Przedstawiony raport Petrygo nie określa, które strony sporu były obecne przy rozładunku i oględzinach, można jednak domniemywać, że obecni byli Pan Zbyszko

Masłon - kierowca (wg oświadczenia przewoźnika), Pan Bernard Parmiak – Petrygo (działający na rzecz firmy Daltan) oraz prawdopodobnie przedstawiciel firmy Daltan, odbiorcy. Raport Petrygo stwierdza, że odbiorca odnotował temperatury pulpy podczas rozładunku w zakresie plus 26 do plus 28 stopni Celsjusza. Niestety, z raportu nie dowiadujemy się wielu kluczowych dla sprawy informacji: kto, jak, kiedy i gdzie dokonał pomiaru temperatur oraz czy temperatura była jednolita dla całej masy ładunku. Raport Petrygo nie komentuje również czy ułożenie ładunku umożliwiało wystarczającą cyrkulację powietrza.

Jeśli chodzi o stan samej papryki po otwarciu naczepy w Koziej Wólce, cytujemy za raportem Petrygo: „odbiorca stwierdził, że papryka jest (...) zagrzana, (...) z wysokim procentem zepsucia”, „stwierdzono wycieki soku z gnijącej papryki”, „w naczepie ostry, nieprzyjemny obcy zapach zgniłych, rozpadających się papryk”, „w opakowaniach papryka mokra, zabrudzona sokiem i pestkami z rozpadających się zgniłych papryk”. Niestety, mimo barwnego opisu, znów nie wiemy nic na temat rozmieszczenia procesów gnilnych w naczepie. Dalej, wspomniany raport Petrygo stwierdza jedynie, że naczepa była wyposażona agregat, natomiast nie przeprowadzono kontroli funkcjonowania agregatu, jego typu ani przebiegu.

Po przesortowaniu ładunku ustalono, że 49,5% ładunku to „papryka zgniła, nadgniła, z plamami gnilnymi”. Całą winą obciążono oczywiście – kogo ? – przewoźnika.

Zdjęcia (niestety, nie obnażają całej prawdy)

Od firmy Daltan otrzymano oryginały zdjęć wykonanych przez przedstawiciela Petrygo. Potwierdzają one stwierdzenia w raporcie Petrygo dotyczące wycieku soku, widocznego przegrzania papryki, oraz zaawansowanych procesów gnilnych, lub fermentacyjnych.

Przedstawione zdjęcia nie pokazują jednak całego ładunku, a jedynie 5-6 różnych skrzyń. Nie wiadomo również, czy zdjęcia pokazują paprykę odrzuconą w wyniku sortowania (papryka widoczna na zdjęciach jest jedynie na dnie skrzyń) czy też reprezentatywną próbkę całego ładunku.

Zdjęcia – podobnie jak inne materiały dowodowe – również nas „nie zawiodły” - tzn dla dobra tego artykułu (a na nieszczęście dla ubezpieczyciela) pozostawiły nas bez odpowiedzi i rozwiązania. To wszystko co mamy na początku.

No niezupełnie - mamy również mnóstwo pytań:

- jakie były ustawienia agregatu i czy był on rzeczywiście sprawny ?
- jakie są „książkowe” warunki transportowania papryki ?
- jaki był stan papryki tuż przed załadunkiem i sposób załadunku (ułożenia) papryki na naczepie ?
- jakie były rzeczywiste temperatury powietrza zewnętrznego oraz w naczepie podczas przewozu ?
- skoro jest wpis w liście CMR broniący przewoźnika, czy jest się o co martwić ?
- co tak naprawdę widział rzeczoznawca Petrygo „na miejscu zbrodni”, a nie chciał zdradzić ?

CZEŚĆ II

Postawiliśmy już pierwsze pytania, czas popracować nad odpowiedziami i ... kolejnymi pytaniami

Agregat

W następnej kolejności ustaliłem, iż użyta naczepa była wyposażona w agregat chłodzący ThermoKing SB1. Pan Gerard Waśko (szef firmy przewozowej) oświadczył, iż jest to naczepa szczelna, bez krętek wentylacyjnych, z ociepleniem grubości 5 cm. Kierowca telefonicznie oświadczył, że ustawił temperaturę

chłodzenia na plus 5 stopni Celsjusza, czyli zgodnie z instrukcją w CMR, i przez całą drogę utrzymywał taką temperaturę ustawienia agregatu. Przedstawiony wydruk pokazuje, iż rzeczywiście nastawa agregatu wahała się w okolicy zadanej temperatury. Pytam więc: dlaczego papryka zamieniła się w leczo ?

Papryka - jaka jest każdy widzi ...

... ale nie każdy wie, jaka może być groźna. Najlepsze warunki składowania w kontrolowanej atmosferze (a więc chodzi o dłuższe przetrzymywanie produktu w specjalistycznym magazynie) to temperatura 5-12 stopni Celsjusza. Natomiast najlepsze warunki dla przewozów samochodem chłodnią to temperatura 8 stopni Celsjusza (plus/ minus 2 stopnie) – a więc o 3 stopnie więcej, niż instrukcja na liście przewozowym CMR. Czy daje nam to do myślenia ?

Mądra literatura (i wieloletnie doświadczenia kilku pokoleń “prawdziwych” rzeczoznawców) pokazują, że papryka jest niezmiernie wrażliwa na dehydrację (tzn utratę wilgotności), oraz – co jest pierwszym kluczem w tym case study – reaguje nadpobudliwie na ekstremalne wartości temperatury i sama zaczyna intensywnie produkować ciepło. Np. w temperaturze powyżej 30 stopni, produkcja ciepła w papryce może wzrosnąć do ponad 500 W/tonę – czyli wystarczą dwie tony papryki, aby ogrzać zimną niewielki pokój ... (to kiepski pomysł, choć ekologiczny).

To już powinno nam dać bardzo dużo do myślenia ...

Kierowca kręci ...

W rozmowie telefonicznej z dnia 02.02.2000, kierowca stwierdził, że w tym samym miejscu i czasie odbywał się również załadunek dla innego polskiego przewoźnika z Elbląga. Kierowca drugiej ciężarówki posiadał termometr do mierzenia temperatury mięszu i wynik pomiaru wykonanego wspólnie przez obu kierowców wskazywał temperaturę mięszu 38 stopni celsjusza, co znalazło swój zapis w dokumencie CMR. Pomiar temperatury został dokonany najprawdopodobniej w piątek 18.09.99 w godzinach przedpołudniowych. Pan Zbyszko Masłon (kierowca) nie był w stanie jednak podać nazwiska drugiego kierowcy, nazwy jego firmy ani numeru rejestracyjnego drugiej ciężarówki. Mamy potencjalnego świadka „koronnego”, ale kierowca wypuścił go z ręki - tracimy więc dowód wprost. Może tego świadka wcale nie było ? Może temperatura papryki była właściwa ? Tylko skąd w takim razie ten wpis w liście CMR ?

Tajemniczy list ... CMR

Zapoznałem się z otrzymaną kopią listu CMR wraz z zapisem kierowcy o wysokiej temperaturze papryki i nie mam zastrzeżeń co do jej autentyczności. W rozmowie telefonicznej z dnia 23.02.2000 kierowca stwierdził, że dokument CMR otrzymał dopiero po załadunku, najprawdopodobniej tuż przed, lub w czasie odprawy celnej. Kierowca nie potrafił sobie przypomnieć kiedy dokładnie dokonał wpisu w CMR oraz na ilu kopiach ten wpis został wykonany. Nie mi się takie tłumaczenie - sięgamy do źródeł i ... za pośrednictwem Agenta Lloyda w Grecji (Agenci Lloyda w różnych krajach pomagają sobie) otrzymuję kserokopię egzemplarza listu CMR, która pozostała u załadowcy (została ona wydobyta od nadawcy i potwierdzona przez Agenta Lloyd'sa w Grecji). Na tej kopii nie widnieje adnotacja kierowcy. Czy to nam daje do myślenia* ?

W samo południe ...

Bogatszy o wiedzę, że ktoś tutaj na pewno kręci, nieubłaganie prowadzę dalsze dociekania: zgodnie z raportem Wetter Online, maksymalne temperatury powietrza w drugiej połowie września 1999, w miejscowości Komotini (ok 70 km od miejsca załadunku), wynosiły od 32 do 37 stopni Celsjusza. Zgodnie z raportem Greckiej Akademii Nauk, Instytut Meteorologii i Hydrologii w Komotini, temperatury w miejscowości Nestos, oddalonej o około 15 km od miejsca załadunku, przed i w czasie



załadunku kształtowały się następująco:

data	temp. min	temp. maks
16.09	23,9	36,5
17.09	22,6	37,2
18.09	21,2	36

Temperatury podano w stopniach Celcjusza. Należy przyjąć, iż temperatury minimalne wystąpiły w nocy a maksymalne w południe. Super pogoda na wakacje, ale nie dla papryki.

Co tam naprawdę się działo, w tej Grecji ?

Z dokumentów wiemy, że kierowca załadował, dokonał wpisu w CMR i sobie pojechał. A jaka była prawda ? Czas na przyciśnięcie kierowcy ...

Zgodnie z listem przewozowym CMR, załadunek przeprowadzono w dniu 18.09.1999, lecz w rzeczywistości (telefoniczne oświadczenie kierowcy z dnia 02.02.2000) załadunek trwał od 16.09.1999 (czwartek) wieczorem aż do 17.09.1999 (piątek) wieczorem, natomiast w dniu 18.09.1999 rano odbyła się odprawa celna. Co z tego wynika: otóż wspomniany wcześniej zapis w liście CMR nt czasu załadunku był co najmniej nieścisły, jeśli nie po prostu nieprawdziwy: załadunek trwał co najmniej dobę ! Nie tylko kierowca tu kręci ...

Zgodnie z oświadczeniem przewoźnika, załadunek papryki odbywał się „prosto z pola, podczas jej zbioru”, należy stąd realnie przyjąć, że nie został on presortowany ani oczyszczony. Podczas załadunku oraz w przerwach pomiędzy załadunkami (dwie noce), zgodnie z instrukcjami załadowcy naczepa była otwarta i agregat wyłączony. Worki z papryką zostały ułożone na skrzyniach przygniatając je i wypełniając całkowicie przestrzeń ładunkową. Kierowca oświadczył, iż część skrzyń nie wytrzymała obciążenia i rozpadła się (jednak otrzymane zdjęcia nie pokazują takiej sytuacji – czy kierowca koloryzuje, czy też znowu rzeczoznawca Petrygo „niezawodnie nawalił” ?). Kierowca zwrócił uwagę załadowcy, że taki załadunek uniemożliwi obieg powietrza w chłodni jednak jego uwagi zostały zignorowane.

To przecież rozbój w biały dzień, a nie załadunek tzw ładunków szybkopsujących się !

Co tak naprawdę widział w Koziej Wólce rzeczoznawca Petrygo ?

Teraz, wiedząc już tak wiele, byłem gotowy do wydobycia informacji tak mocno dotąd strzeżonych przez rzeczoznawcę, że nawet nie zostały ujawnione ubezpieczycielowi. Czas na przesłuchanie tego, który dotychczas sam przesłuchiwał. Przesłuchanie okazuje się być owocne. Wyciągam od rzeczoznawcy bowiem wszystko co widział, a czego nie opisał: część papryki była luzem zasypana do drewnianych, ażurowych skrzyń sięgających do wysokości około 150 cm, a pozostała część papryki była zapakowana w plecione worki z polipropylenu i układana na skrzyniach aż pod sufit naczepy. Warstwa worków nie była oddzielona od warstwy skrzyń, ani od ścian czy sufitu. Bingo ! To jest drugi klucz do case study.

Proszę o odpowiedź na następne pytanie: rzeczoznawca Petrygo własnoręcznie dokonał pomiaru temperatur (to bardzo dobrze), a pomierzona temperatura 26-28 stopni była jednolita i charakterystyczna dla całej masy ładunku, pomiaru temperatury papryki dokonywał on nie w naczepie lecz w magazynie lub na placu (fatalnie dla odbiorcy i siły jego argumentacji), gdyż przybył do odbiorcy około 10-12 godzin po rozpoczęciu rozładunku. Bingo po raz drugi ! Rzeczoznawca tak naprawdę widział za przeproszeniem musztardę po obiedzie ...

Risk Management Consulting Rafał Rudnicki

skr. poczt. 70, 62-035 Kórnik, tel. 501 449 889, e-mail rafal@rudnicki.com.pl

Pytam dalej: zgniła papryka nie była skupiona w określonej partii ładunku (ogniska gnilne/fermentacyjne) lecz równomiernie rozproszona we wszystkich opakowaniach. Bingo po raz trzeci ! Czy wiecie Państwo, co jest tak ważnego w tej informacji ?

** Uwaga : może to oznaczać, że mamy do czynienia z jedną z dwóch sytuacji:*

- adnotacja została dokonana po formalnym odprawieniu ładunku, po zabraniu kopii CMR załadowcy i bez jego obecności, co stawia ważność zapisu pod znakiem zapytania, lub
- załadowca świadomie przekazał Agentowi Lloyd'sa w Grecji „czystą” kopię listu CMR (niezgodną z ostateczną wersją dokumentu), co byłoby równoznaczne z fałszerstwem.

CZEŚĆ III

Zademonstrowałem Państwu, że wcale nie tak trudno pozornie beznadziejnie niejasną i niekompletną szkodę transportową doprowadzić do stanu “nadwyżki informacyjnej”. Sztuką nie jest gromadzić informacje, ale je nieustannie porównywać, ważyć, weryfikować, selekcjonować i przetwarzać. A na koniec wykorzystać do wnioskowania na tyle rzetelnego, aby mogło posłużyć za narzędzie decyzyjne: ubezpieczycielom, przewoźnikom, sądom.

Czas na pierwsze podsumowania i wnioski

Załadunek papryki odbywał się „prosto z pola, podczas jej zbioru”. W rozmowie telefonicznej kierowca opisał, że papryka była zbierana z pola do worków a następnie zasypywana do naczep (ciężarówek) pod plandeką oraz przetrzymywana tam do godzin popołudniowych lub wieczornych, kiedy następował przeładunek do chłodni Pana Gerarda Waśko (szefa firmy przewozowej). Należy stąd realnie przyjąć, że nie tylko ładunek nie został przesortowany i oczyszczony ani też odpowiednio schłodzony, ale wręcz musiał ulec podgrzaniu podczas wielogodzinnego składowaniu pod plandeką, narażoną na bezpośrednie operowanie słońca. Przy temperaturach powietrza osiągających 37 stopni, wydaje się realne podgrzanie papryki zamkniętej pod plandeką do temperatury 38 stopni.

Kierowca podjął wszelkie możliwe kroki w celu zabezpieczenia ładunku przed zniszczeniem, a więc:

- dokonał kontrolnego pomiaru temperatury papryki i jej zapisu w CMR
- ustawił temperaturę pracy agregatu zgodnie z instrukcją zawartą w CMR,
- zaprotestował przeciwko ładowaniu podgrzanej papryki,
- zaprotestował przeciwko zostawianiu otwartej chłodni z wyłączonym agregatem, niestety, nie potrafimy tego wszystkiego skutecznie udowodnić.

Instrukcje dla przewoźnika zawarte w liście CMR mówiły o temperaturze przewozu od plus 4 do plus 6 stopni Celsjusza, czyli nieco mniej niż temperatura zalecana - może to oznaczać, że załadowca oczekiwał, iż chłodnia samochodu będzie w stanie zmniejszyć wysoką temperaturę własną owoców do temperatury zbliżonej do optimum - około 10 stopni.

I tutaj prawdopodobnie dochodzimy do sedna

Moim zdaniem poważnym błędem merytorycznym jest oczekiwanie, że agregat zbije temperaturę ponad 18 ton ładunku z 38 do 5 czy nawet 10 stopni. Dlaczego ?

Przeprowadziłem rozmowę Panem Jerzym Waculą, szefem serwisu Thermo King w Rawie Kaszubskiej. Podczas rozmowy uzyskałem informacje, iż:

- agregat generalnie służy jedynie do utrzymania istniejącej temperatury ładunku, a nie do jej obniżania
- dla nowego agregatu ThermoKing SB1, zdolność do odbierania ciepła z ładunku przy temperaturze zewnętrznej 30 stopni celsjusza wynosi około 11'000 W

Risk Management Consulting Rafał Rudnicki

skr. poczt. 70, 62-035 Kórnik, tel. 501 449 889, e-mail rafal@rudnicki.com.pl

- na podstawie okresu, w którym produkowano ten model należy przyjąć, że agregat typ SB1 był eksploatowany minimum 10 lat, więc jego praktyczna sprawność była z pewnością niższa.

Pozwólmy sobie na czysto teoretyczną kalkulację, która nie jest żadną wiedzą tajemną – przeprowadza się ją standardowo np. w budownictwie, dla każdego budynku (tzw bilans cieplny). Kalkulacja pokazuje warunki równowagi między uciezką ciepła z domu a ciepłem dostarczanym przez grzejniki. W naszym przypadku będziemy omawiać przypadek odwrotny: “ucieczkę zimna” z chłodni.

Założmy, że:

- temperatura zewnętrzna powietrza podczas większej części przewozu Grecja – Polska wynosiła skromnie licząc 25 stopni, czyli różnica w stosunku do oczekiwanej temperatury ładunku wynosiła $25 - 5 = 20$ stopni,
- że przy całkowitej powierzchni ścian i podłóg ładowni wynoszącej około 110 m² i ich izoalcyjności K równej około 0,7 (blacha 1mm / styropian 5cm / blacha 1mm), straty „chłodzenia” przez przegrody wynoszą około:

$$0,7 \text{ (izolac. K)} * 20 \text{ (różnica temp)} * 110 \text{ m}^2 \text{ (pow. przegrod)} = 1'540 \text{ W.}$$

Jeśli z kolei temperatura załadowanej papryki wynosiła ponad 30 stopni – a wiemy, że tak było - to sam ładunek 18 ton papryki produkował ciepło o wartości minimum:

$$18 \text{ t} * 500 \text{ W/t} = 9'000 \text{ W.}$$

Można stąd bezpiecznie wnioskować, że ciepło dostarczane do naczepy o wartości $1'540 + 9'000 = 10'540$ W co najmniej równoważyło efekt pracy agregatu, o mocy z pewnością poniżej 11'000 W. Tak więc teoretycznie rzecz biorąc prawidłowo pracujący agregat nie mógł w sposób znaczący obniżyć temperatury załadowanej papryki. Przyjmując, że temperatura załadowanych produktów wynosiła 38 stopni Celsjusza a ich temperatura przy wyładunku około 28 stopni, można jedynie wnioskować, że agregat w ciągu 4 dni podróży zdołał obniżyć temperaturę papryki o około 10 stopni, czyli działał poprawnie.

Czy odważymy się już na konkluzje ?

Zadaniem rzeczoznawcy nie jest rozstrzygać – od tego są sądy. Bajka byłaby jednak kiepska jeśli nie kończyłaby się morałem. Moim skromnym zdaniem pełną odpowiedzialność za zniszczenia ładunku ponosi załadowca, gdyż:

- nie schłodzono ładunku do wymaganej temperatury przewozu - brak ognisk gnilnych i zaawansowany stopień zniszczenia papryki potwierdza, iż cała masa ładunkowa była w sposób równomierny podgrzana już w momencie załadunku (awaria agregatu zwykle powoduje nierównomierny rozkład temperatury i stopnia zniszczenia ładunku w naczepie)
- załadowca uniemożliwił podjęcie próby chociaż częściowego obniżenia temperatury papryki podczas kilku dni trwania załadunku
- papryka została załadowana w sposób uniemożliwiający lub utrudniający cyrkulację chłodnego powietrza.

Można pokusić się o oskarżenie załadowcy o sabotowanie własnego ładunku i wysiłków przewoźnika, aby dowieźć go w całości.

Tak, to prawda – kierowca nie dokonał skutecznego protestu w liście CMR, jednak jestem zdania, że przeprowadzono wystarczający dowód, iż przewiezienie tego konkretnego ładunku po tej konkretnie trasie i w tych konkretnych warunkach pogodowych i tym środkiem przewozu – nie było fizycznie możliwe dla żadnego przewoźnika.

Risk Management Consulting Rafał Rudnicki

skr. poczt. 70, 62-035 Kórnik, tel. 501 449 889, e-mail rafal@rudnicki.com.pl



Co mówi Konwencja CMR

Art. 17 ustęp 2 Konwencji CMR stwierdza, że: „Przewoźnik jest zwolniony od (...) odpowiedzialności, jeżeli zaginięcie, uszkodzenie lub opóźnienie spowodowane zostało winą osoby uprawnionej, jej zleceniem nie wynikającym z winy przewoźnika, wadą własną towaru lub okolicznościami, których przewoźnik nie mógł uniknąć i których następstwom nie mógł zapobiec.”

Ten artykuł Konwencji jest chyba najczęściej interpretowany i to bardzo szeroko – powiedziałbym nawet maltretowany - przez przewoźników, ubezpieczycieli i prawników. Państwo – czytelnicy - też macie prawo do tego samego: zapraszam do dyskusji w kontekście ugotowanej papryki.