

UBEZPIECZENIE CARGO

Przewóz ładunku, którego jesteśmy właścicielem w myśl reguł handlowych INCOTERMS odbywa się na podstawie określonych praw/konwencji, ustaw:

- **w transporcie krajowym** przewóz odbywa się na podstawie Ustawy o Prawie Przewozowym z dnia 15 listopada 1984r. oraz na podstawie Ustawy o Transporcie Drogowym z dnia 6 września 2001

- **w transporcie międzynarodowym lądowym** na podstawie Konwencji o Międzynarodowym Przewozie Drogowym Towarów CMR,

- **w transporcie międzynarodowym morskim** na podstawie reguł Haskich zmienionych Protokołami z 1968 r. i 1979 r. tzw. Reguły Hasko-Visbijskie.

- **w transporcie lotniczym** na podstawie Konwencji Warszawskiej z 12 października 1929 r.

Powyższe przepisy określają odpowiedzialność przewoźnika za ładunek, a zarazem wykazują ryzyka za które przewoźnik nie odpowiada w myśl obowiązujących przepisów.

Podsumowując powyższe ubezpieczyciel Odpowiedzialności Cywilnej [OC Spedytora, OC Przewoźnika z Ruchu Międzynarodowym i Krajowym, OC Armatora] nie do końca odpowiada za ładunek tym samym narażając nas jako właściciela ładunku na dodatkowe koszty i stratę ładunku.

Uzupełnieniem luk wynikających z przepisów przewozowych jest Ubezpieczenie CARGO, które przyjmuje nie tylko ochronę za ładunek ale również rozlicza koszty ratownictwa i awarii wspólnej.

Ubezpieczenie mienia w transporcie lądowym, morskim i lotniczym zapewnia finansową rekompensatę w przypadku powstania szkody w towarze. Mienie objęte jest ubezpieczeniem na całej trasie przewozu wraz z czynnościami przeładunkowymi, załadunkowymi, wyładunkowymi oraz przejściowym składowaniem. Obowiązek ubezpieczenia ładunku wynika z handlowych reguł INCOTERMS stanowiących bazę handlu międzynarodowego, które między innymi określają odpowiedzialność za ubezpieczenie towaru.

Bazą ubezpieczeń są Instytutowe Klauzule Ładunkowe Instytutu Londyńskich Ubezpieczycieli CARGO tzw. *Institute Cargo Clauses A, B, C, z 1.01.09.*

Opis klauzul najbardziej popularnych i stosowanych w handlu międzynarodowym:

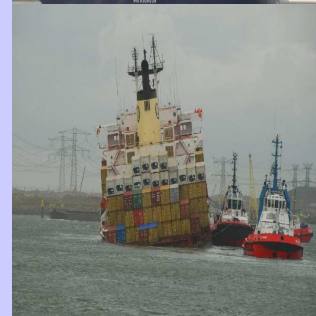
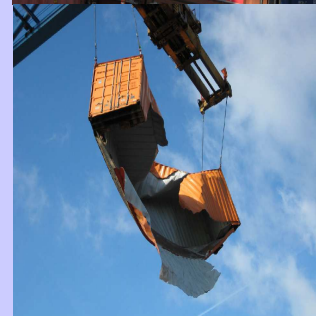
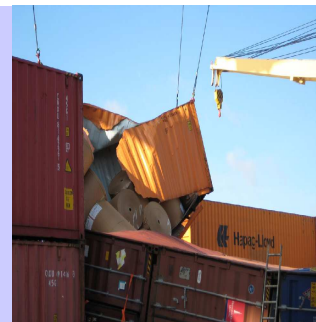
ICC (A) - ubezpieczenie w systemie **All Risks** tzn. od wszystkich ryzyk, między innymi:

- kolizja statku,
- zatonięcie statku,
- wyrzucenie za burtę (jako poświęcenie),
- zmycie ładunku z pokładu,
- załadunek kontenera,
- rozładunek kontenera,
- wejście statku na mieliznę,
- ratownictwo morskie,
- rozliczenia awarii wspólnej,
- przedostanie się wody do ładowni statku,
- pożar,
- wybuch,
- trzęsienie ziemi,
- wybuch wulkanu,
- uderzenie pioruna
- wyładunek kontenera

Dodatkowe KLAUZULE uzupełniające zakres ubezpieczenia:

- **uszkodzenia ze względu na właściwości naturalne ładunku** - dodatkowo zakres ubezpieczenia jest rozszerzony o **ryzyko wynikające ze specyfiki towaru** np. **zamoczenia, zapleśnienia, zgnicia towaru, rozdarcia, zabrudzenia, zawilgocenie, uszkodzenia mechaniczne, zbutwienie** itp. [jest to bardzo ważne rozszerzenie ponieważ ubezpieczyciel odpowiada bezwzględnie za powstałą szkodę, a my nie jesteśmy zobligowani do podawania przyczyny powstania szkody i okoliczności. Często podczas transportu morskiego dochodzi do wielu szkód wewnątrz kontenera, o których dowiadujemy się podczas wyładunku lub podczas rewizji celnej czy sanitarnej.

- **uszkodzenia ze względu na adhezję pary wodnej** - wszystkie uszkodzenia powstałe przez skropliną parę wodną.



AWARIA WSPÓLNA

Dokonując **transportu MORSKIEGO** nie musimy mieć uszkodzenia ładunku aby ponieść dodatkowe koszty związane z transportem. W przypadku ogłoszenia przez Armatora statku Awarii Wspólnej wszystkie strony transportu powoływane są do jej rozliczenia, a więc CASCO statku, OC Armatora, Cargo ładunku. Każda ze stron odpowiada procentowo, a osoba rozliczająca Awarię wzywa do potwierdzenia odpowiedzialności.

W przypadku posiadania przez importera/eksportera polisy CARGO ubezpieczyciel przejmuje pełną odpowiedzialność i potwierdza pokrycie wszystkich kosztów – w praktyce kontener zwalniany jest po ok. 2 dniach. W przypadku braku ubezpieczenia CARGO klient musi uzyskać z własnego banku zapewnienie o dokonaniu wszelkich opłat związanych z rozliczeniem kosztów – w praktyce zwolnienie kontenera następuje po ok. 14 dniach.

Z dotychczasowej praktyki morskiej średnio **koszty Awarii Wspólnej wynoszą od 5% do 60%** wartości faktury zakupu ładunku i dotyczą każdego kontenera.

Armator każdorazowo ogłasza Awarię Wspólną w przypadku pożaru na statku, wejścia statku na mieliznę, ratownictwa statku i ładunku.

RATOWNICTWO

Najczęściej towarzyszy rozliczaniu Awarii Wspólnej. Rozliczane jest procentowo od faktury zakupu. Średnio oscyluje w granicach **10 – 50%**. Dotyczy ratowania statku oraz ładunku cargo.

Jak widać z powyższych przypadków każdy uczestnik podróży Cargo może np. w przypadku wejścia statku na mieliznę zapłacić dodatkowo 30% za Awarię Wspólną oraz 20% za Ratownictwo co przy wartości kontenera 50.000 USD da kwotę 25.000 USD. Nasuwa się pytanie czy warto ubezpieczać cargo przy jednorazowej składce ok. 40 USD od wartości 50.000 USD.

Koordynatorem/Autorem powyższego opisu jest

Cezary Grzyb
właściciel

Cezary Grzyb Pośrednictwo Ubezpieczeniowe

ul. Przyszłości 15A, 70-893 Szczecin tel./fax: + 48 91 469 20 36, mob. 693 866 069 e-mail: ster1@home.pl, www.ster1.pl

