

Kolejnym ważnym ubezpieczeniem w transporcie jest ubezpieczenie ładunku (cargo). Brak wykupionego ubezpieczenia może przyczynić się do strat klienta (spedytor, przewoźnik posiadają swoje ubezpieczenia a zleceniodawca decyduje czy na czas transportu ubezpiecza swój ładunek). Klient, że względu na częstotliwość realizowanych zleceń może wybrać rodzaj polisy obejmującej cały potok ładunków (wiele przewozów) co upraszcza formalności i oszczędza czas. Spedytor jako osoba odpowiedzialna za cały proces transportowy może uchylić się od przypisanej odpowiedzialności i po spełnieniu wybranych przesłanek. Zakład ubezpieczeń również wskazuje wyraźnie za co odpowiedzialności nie bierze. Proszę w zeszycie scharakteryzować polisy: jednostkową, generalną, obrotową, odpisową. Proszę również wypisać za co zakład ubezpieczeń nie odpowiada.

15.4. Ubezpieczenie ładunku w transporcie – cargo

Ubezpieczenie cargo jest to dobrowolne ubezpieczenie ładunku, niezależne od ubezpieczenia casco. Środek transportowy ubezpieczany jest przez posiadacza (przedsiębiorstwo transportowe), natomiast ładunek jest ubezpieczany przez nadawcę-gestora lub odbiorcę.

Tabela 15.4. Kryterium odpowiedzialności przewoźnika i zakładu ubezpieczeń

Grupy ryzyka	Przewoźnik	Zakład ubezpieczeń
I. ponosi odpowiedzialność	tak	tak
II. ponosi odpowiedzialność	tak (opóźnienie przewozu)	nie
III. ponosi odpowiedzialność	nie	tak (za cały cykl transportowy)
IV. ponosi odpowiedzialność	nie (np. z wadliwego załadowania przesyłki)	nie (np. z wadliwego załadowania przesyłki)

Źródło: Opracowanie własne.

Przedmiotem ubezpieczenia ładunku jest nienaruszalność przesyłki. Ubezpieczenie ładunku pokrywa ryzyko utraty lub uszkodzenia przesyłki przez cały okres trwania przewozu. Zakres odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń wynika z treści umowy ubezpieczenia, przy uwzględnieniu „ogólnych warunków ubezpieczenia” i postanowień taryfowych, które są wydawane przez zakłady ubezpieczeń. Natomiast zakres odpowiedzialności przewoźnika wynika z Ustawy Prawo Przewozowe oraz na podstawie jej przepisów wykonawczych.

Tabela 15.5. Zakres ubezpieczeń ładunku

Zakres ubezpieczenia	aspekt
Podstawowy	Odnosi się do ładunków przewożonych środkiem transportu należącym do ubezpieczonego lub przez niego dzierżawionym.
Pełny	Oferta w odniesieniu do ładunków przewożonych transportem wykonywanym przez firmę zawodowo trudniącą się przewozami w oparciu o koncesję, zezwolenia lub innego rodzaju uprawnienia, np. na podstawie listu przewozowego.

Źródło: Opracowanie własne.

W ubezpieczeniach ładunków w transporcie cargo można wyróżnić następujące polisy:

- polisa jednostkowa – dowód ubezpieczenia jednej konkretnej przesyłki na czas przewozu określonym środkiem transportu i na określonej trasie,
- polisa generalna – obejmuje cały potok ładunków na okres ustalony w umowie, zwykle jest to rok kalendarzowy,
- polisa obrotowa – jest odmianą polisy generalnej i obejmuje ona cały obrót transportowy ubezpieczającego,
- polisa odpisowa – to także odmiana polisy generalnej i stosowana jest w krajach ustabilizowanej gospodarki rynkowej. Dotyczy ona ochrony ubezpieczeniowej całej puli jednorodnych przesyłek.

15.6. Ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej spedytora

Ubezpieczenie OC jest to odpowiedzialność spedytora względem zleceniodawcy lub osób trzecich za szkody wynikłe z niewykonania lub niezgodnego z umową wykonania spedycji. Spedytor ponosi odpowiedzialność zgodnie z zapisami Kodeksu cywilnego.

Gdy spedytor wykonuje umowę spedycji w warunkach przewidzianych przez OPWS, odpowiedzialność jest regulowana, po pierwsze: właśnie zapisami Kodeksu cywilnego, a po drugie, w obszarze, gdzie Kodeks cywilny nie reguluje zakresu odpowiedzialności właśnie treściami OPWS.

Zakres ubezpieczenia może i powinien być różny. Tu wszystko zależy od stron, bo mimo ogólnych warunków ubezpieczeń konkretna umowa jest niczym innym jak umową cywilnoprawną i strony mają szeroki zakres regulacji warunków, ale też wysokości ubezpieczenia.

Są też umowy specyficzne, jak np. obejmujące szkody polegające na utracie, ubytku lub uszkodzenia przesyłki, powstałe w czasie od jej przejęcia aż do wydania przewoźnikowi, kolejnemu spedytorowi, ewentualnie zleceniodawcy.

Ubezpieczeniem OC spedytora w wydaniu klasycznym, polegającym na odpowiedzialności spedytora określonej w Kodeksie cywilnym objęte są tylko te ryzyka, za które ewidentną odpowiedzialność ponosi spedytor. Są to:

- nieumyślne błędy spedytora,
- konsekwencje wyboru przez spedytora podwykonawców.

W tym układzie klasycznym może nastąpić szereg innych wydarzeń, których finałem jest szkoda w towarze, ale nie są wtedy objęte ubezpieczeniem.

Z reguły tego typu OC spedytora nie znajduje aprobaty jego zleceniodawcy. Ten ostatni chce bowiem, żeby spedytor odpowiadał za całokształt przebiegu procesu przemieszczenia towaru. Dlatego też współczesne umowy ubezpieczeniowo-asekuracyjne w spedycji zawierają zwykle dodatkowy katalog rodzajów ryzyka.

Podmiot ubezpieczający generalnie nie odpowiada za szkody:

- wyrządzone umyślnie przez ubezpieczonego oraz osoby, za które ponosi on odpowiedzialność.
- powstałe wskutek wadliwego opakowania przesyłki,
- powstałe w przesyłkach wartościowych. Te przesyłki winny być dodatkowo zgłoszone do ubezpieczenia, oczywiście na innych stawkach asekuracyjnych,
- dotyczące żywych zwierząt,
- powstałe wskutek konfiskaty przesyłki przez prawomocne władze.
- powstałe w wyniku klęsk żywiołowych, aktów wojennych, terrorystycznych itp.

Ubezpieczyciel nie odpowiada ponadto za:

- grzywny i kary nałożone na ubezpieczonego,
- szkody osobowe,
- szkody, których wartość nie przekracza uzgodnionej franszyzy.

Franszyza to ustalona kwotowo lub procentowo wartość szkody objętej ubezpieczeniem w ramach umowy, którą powinien pokryć sam ubezpieczający lub ubezpieczony, a która nie obciąża ubezpieczyciela.

W praktyce występują dwa rodzaje fransyz:

- redukcyjna, tj. wtedy kiedy ubezpieczyciel potrąca z należnego odszkodowania określoną kwotowo wartość,
- integralna, czyli suma, po której przekroczeniu kwota objęta ubezpieczeniem jest wypłacana przez ubezpieczyciela w całości i bez potrąceń.

Górna granica odpowiedzialności ubezpieczyciela to suma gwarancyjna ustalona w umowie ubezpieczenia. Odszkodowanie ustala się do wysokości szkody, która nie może być wyższa niż suma gwarancyjna dla samego zdarzenia.

W granicach ustalonej sumy gwarancyjnej ubezpieczyciel poza szkodą pokrywa także koszty dodatkowe. Są to:

- ewentualne koszty prewencji, przeciwdziałające działaniu szkody,
- koszty ekspertyzy, jeżeli rozmiar szkody ocenia rzeczoznawca,
- koszty obrony sądowej w sporze prowadzonym za zgodą ubezpieczyciela.

Wysokość składki ubezpieczeniowej przy ubezpieczeniu OC spedytora uzależniona jest od dochodów, najczęściej rocznych, i od wybranej wysokości sumy gwarancyjnej.

Problematycznym jest zaspokajanie roszczenia poszkodowanego w wypadku, kiedy spedytor czyni to bez zgody ubezpieczyciela. Podmioty ubezpieczeniowe reprezentują tu doktrynę, że wtedy jest to samowolne działanie spedytora. Powinien on niezwłocznie zawiadomić ubezpieczyciela o wszelkich szkodach lub też o wdrożeniu przeciwko niemu postępowania sądowego.