

Ubezpieczenia pełnią bardzo ważną funkcję w obrocie towarami, podczas różnego rodzaju transakcji handlowych, jak również w naszym codziennym życiu. Osoby takie jak spedytor, przewoźnik posiadają swoje ubezpieczenia. To klient decyduje czy ubezpiecza swój towar na czas transportu czy nie. Podczas wyboru polisy należy zawsze pamiętać od jakiego rodzaju ryzyk chcemy się ubezpieczyć, czy polisa ma wymiar podstawowy czy rozszerzony. Ubezpieczenia obejmujące środki transportowe nazywane są casco, ubezpieczenia obejmujące ładunki – cargo, ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej – OC, ubezpieczenie od następstw nieszczęśliwych wypadków NNW. Ubezpieczenie ważne jest 1 rok, chcąc dalej je kontynuować należy przedłużyć polisę (jeśli nie zmieniają się żadne warunki pozostaje bez zmian). Podmioty zarobkowo zajmujące się organizowaniem i wykonywaniem przewozów zawsze korzystają z ubezpieczeń co podnosi wiarygodność i rzetelność wykonywanych usług. Proszę w zeszycie wyjaśnić pojęcie nieszczęśliwy wypadek i podać 5 przykładów zastosowania ubezpieczenia NNW. Proszę również potrafić wymienić co najmniej 5 przykładów dlaczego warto ubezpieczać towar.

15.2. Rodzaje, funkcje i klasyfikacja ubezpieczeń

Ubezpieczenie to usługa, której zadaniem jest łagodzenie i likwidowanie negatywnych skutków zdarzeń losowych poprzez rozłożenie ciężaru tegoż procesu na jednostki, którym takie zdarzenia mogą zagrażać.

W ramach ubezpieczenia ubezpieczyciel zobowiązuje się spełnić określone świadczenie w razie zajścia wypadku, natomiast ubezpieczający zobowiązuje się zapłacić składkę w terminie. Umowa może być zawarta na rzecz osoby trzeciej, czyli ubezpieczonego. W przypadku takim obowiązki ubezpieczającego związane z wykonaniem umowy przechodzą na ubezpieczonego. Zwykle ubezpieczający jest jednocześnie ubezpieczonym, ale w handlu zagranicznym, przykładowo przy zawieraniu umowy sprzedaży z zastosowaniem formuły CIF Incoterms 2000, ubezpieczającym jest eksporter (sprzedawca), zaś ubezpieczonym importer (nabywca).

Funkcją podstawową ubezpieczeń jest ochrona ubezpieczeniowa. Polega ona na dostarczeniu środków finansowych potrzebnych do wyrównania stabilności procesów produkcyjnych, jak też odtworzenia zniszczonych składników majątku trwałego. Pozostałe funkcje to: społeczna i finansowa.

Ryzyko ubezpieczeniowe to możliwość zaistnienia zdarzeń niezależnych od podmiotu gospodarczego, których nie jest on w stanie przewidzieć i nie jest im w stanie w pełni zapobiec.

Tabela 15.1. Rodzaje ryzyka

Rodzaje ryzyka ubezpieczeniowego	
finansowe	dające się wycenić
niefinansowe	niedające się wycenić finansowo
statyczne	niezależne od czasu – żywioty
dynamiczne	pochodne zmian ekonomicznych, technicznych, technologicznych
czyste	zrealizowanie tego ryzyka powoduje stratę, niezrealizowanie nie przynosi korzyści
spekulatywne	realizacja takiego ryzyka to brak zysku lub brak straty
fundamentalne	przyczyny społeczne lub polityczne
partykularne	polega na zagrożeniu indywidualnych interesów

Źródło: Opracowanie własne.

Rodzaje ubezpieczeń gospodarczych to:

- osobowe,
- majątkowe,
- obowiązkowe,
- dobrowolne.

Do najważniejszych ubezpieczeń gospodarczych możemy zaliczyć:

- ubezpieczenia transportowe – środków transportowych (casco),
- ubezpieczenia ładunku w transporcie (cargo),
- ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej – za szkody wyrządzone ruchem środków komunikacyjnych (OC),
- ubezpieczenie następstw nieszczęśliwych wypadków (NW) osób przewożonych lub innych osób poszkodowanych wskutek ruchu środków komunikacji.

Obowiązkowe ubezpieczenia dochodzą do skutku w drodze zawarcia umowy ubezpieczenia. Obowiązek zawarcia ubezpieczenia odnosi się do obu stron stosunku prawnego.

Do podstawowych aktów prawnych, które regulują działalność ubezpieczeniową, należą cztery ustawy, które weszły w życie z dniem 1 stycznia 2004 r., i są to:

- Ustawa o działalności ubezpieczeniowej,
- Ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym oraz Polskim Biurze Ubezpieczeń Komunikacyjnych,

- Ustawa o nadzorze ubezpieczeniowym i emerytalnym oraz Rzeczniku Ubezpieczonych,
- Ustawa o pośrednictwie ubezpieczeniowym.

Ustawa dotycząca działalności ubezpieczeniowej określa zasady i warunki wykonywania działalności w zakresie ubezpieczeń osobowych i majątkowych.

Ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczeń Komunikacyjnych określa zasady zawierania i wykonywania umów obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych, obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności rolników z tytułu posiadania gospodarstwa rolnego i obowiązkowego ubezpieczenia budynków wchodzących w skład gospodarstwa rolnego od ognia i innych zdarzeń losowych. Ustawa ta określa sposób kontroli spełniania obowiązku zawarcia powyższych umów ubezpieczeń oraz konsekwencje niespełnienia tego obowiązku.

Ustawa dotycząca nadzoru ubezpieczeniowego i emerytalnego oraz Rzecznika Ubezpieczonych określa sposób nadzoru ubezpieczeniowego i emerytalnego oraz zasady działania Rzecznika Ubezpieczonych.

Ustawa dotycząca pośrednictwa ubezpieczeniowego określa zasady wykonywania pośrednictwa ubezpieczeniowego w zakresie ubezpieczeń osobowych i majątkowych.

15.3. Ubezpieczenia środków transportowych – casco

Ubezpieczenia transportowe mają bardzo złożony charakter, gdyż na nie składają się różne przedmioty ubezpieczenia, a mogą nimi być: środki transportowe, przewożony ładunek, odpowiedzialność cywilna przewoźników za szkody w przesyłce lub opóźnienie w realizacji umowy przewozu, odpowiedzialność cywilna posiadaczy środków komunikacji. Wymienione przedmioty ubezpieczenia mogą być ubezpieczone jako każdy z osobna jak też przez różne zainteresowane osoby.

Ubezpieczenie casco jest ubezpieczeniem dobrowolnym i umownym. Powszechnie znanym pojęciem, które odnosi się do pojazdów samochodowych, jest autocasco (AC).

Tabela 15.2. Rodzajowy podział ubezpieczeń transportowych

Podział ubezpieczeń na:	Ze względu na:
Gałąź transportu	Transport lądowy – kolejowy, samochodowy Transport morski Transport żeglugi śródlądowej Transport lotniczy
Zasięg terytorialny	Transport krajowy Transport międzynarodowy
Przedmiot ubezpieczenia	Ubezpieczenie casco Ubezpieczenie cargo Ubezpieczenie OC Ubezpieczenie NW W transporcie morskim – interes majątkowy W transporcie samochodowym – assistance oraz ubezpieczenie ochrony prawnej

Źródło: Opracowanie własne.

Przedmiotem ubezpieczeń autocasco są:

- pojazdy wraz z wyposażeniem podlegające rejestracji w Polsce oraz motorowery,
- inne pojazdy napędzane umieszczonym na nich silnikiem, zasilanym z własnego źródła energii,
- trolejbusy oraz tramwaje.

Ochroną ubezpieczeniową są objęte szkody, które powstały w pojeździe, polegające na uszkodzeniu, zniszczeniu lub utracie pojazdu na skutek: powodzi, pożaru, kradzieży⁵³.

Ochroną ubezpieczeniową nie mogą być objęte między innymi szkody: franszyza, spowodowane umyślnie przez posiadacza pojazdu, powstałe podczas kierowania.

Tabela 15.3. Zakresy ubezpieczeń autocasco

Zakres ubezpieczenia	Skutek szkody
Pełny zakres	Zniszczenie, utrata pojazdu
Ograniczony zakres	Kradzież i inne zdarzenia losowe
Zakres mini-casco	Szkoda powstała wskutek zderzenia z innym pojazdem

Źródło: Opracowanie własne.

Umowę ubezpieczenia autocasco zawiera się zazwyczaj na 1 rok lub też na okres krótszy. Dokumentem potwierdzającym zawarcie umowy jest polisa lub inny dokument ubezpieczenia. Innym dokumentem występującym oprócz polisy jest certyfikat ubezpieczeniowy. Dokumenty te mają charakter jednostronnego potwierdzenia zawarcia umowy ubezpieczenia i stwierdzenia jej warunków.

3. Dlaczego należy ubezpieczać ładunki w transporcie, pomimo że zwykle za szkody w przewożonych ładunkach odpowiedzialność ponosi przewoźnik ?

Zalecane jest ubezpieczenie ładunków w transporcie przez nadawcę lub odbiorcę tych ładunków z następujących powodów:

1. Przewóz ładunków, a co za tym idzie także odpowiedzialność cywilna przewoźnika, jest regulowana różnymi przepisami. Przepisy te to: postanowienia umowy przewozu, bezwzględnie obowiązujące postanowienia prawa zarówno krajowego, jak i międzynarodowego, względnie obowiązujące postanowienia prawa zarówno krajowego, jak i międzynarodowego. Te przepisy mogą w różnym stopniu:
 - wyłączać odpowiedzialność cywilną przewoźnika za szkody w przewożonym ładunku,
 - ograniczać kwotowo odpowiedzialność przewoźnika za szkody,
 - ograniczać czasowo możliwości dochodzenia roszczeń o naprawę przez przewoźnika szkód w przewożonych ładunkach.
2. Egzekucja odpowiedzialności, o ile nie jest wyłączona w oparciu o umowę przewozu lub obowiązujące przepisy prawa, może być utrudniona zwłaszcza, że niejednokrotnie umowa przewozu nie łączy z przewoźnikiem osoby (fizycznej lub prawnej), która ponosiła ryzyko transportowe i w związku z tym poniosła szkodę na skutek uszkodzenia lub utraty ładunku w transporcie.
3. Egzekucja odszkodowania od ubezpieczyciela oparta jest o umowę ubezpieczenia, zawartą bezpośrednio z ubezpieczonym lub pośrednio na rzecz ubezpieczonego z ubezpieczającym. Jest to zdecydowanie prostsze rozwiązanie niż egzekucja odpowiedzialności od przewoźnika.
4. Roszczenie nadawcy lub odbiorcy ładunku do przewoźnika z umowy przewozu ulega przedawnieniu zgodnie z reżimem prawnym, dotyczącym określonej gałęzi transportu. Zwykle jest to okres znacznie krótszy niż okres przedawnienia roszczenia ubezpieczonego do ubezpieczyciela z umowy ubezpieczenia (3 lata w świetle k.c. i 5 lat w świetle k.m.).