

Tadeusz Sangowski

UBEZPIECZENIA ŁADUNKÓW W TRANSPORCIE MIĘDZYNARODOWYM

Wprowadzenie

Ubezpieczenie ładunków (zwane cargo) w transporcie międzynarodowym należy do jednych z najbardziej trudnych i złożonych ubezpieczeń mających zastosowanie w transakcjach handlu zagranicznego. Wynika to m.in. z tego, że:

- 1) Istnieje konieczność precyzyjnego rozstrzygnięcia na bazie wykonywania umów, mających zastosowanie w międzynarodowym obrocie gospodarczym (umowy sprzedaży, dostawy czy innych umów zbycia), która ze stron tych umów (sprzedawca/dostawca–kupujący/odbiorca) lub od jakiego momentu ponosi ryzyko szkód w przesyłce w czasie transportu. Z przejęciem ryzyka transportowego cargo łączy się zatem bardzo ważne zagadnienie gestii transportowej oraz często ściśle z nią skorelowaną gestią ubezpieczeniową, czyli ustalenia kto ma prawo rozstrzygnąć, czy towar na czas przewozu ma być ubezpieczony, w jakim zakładzie ubezpieczeń i na jakich warunkach.
- 2) W procesie transportu międzynarodowego jest najczęściej zaangażowanych wiele podmiotów zarówno bezpośrednio (np. spedytorzy, przewoźnicy), jak i pośrednio (np. agencje celne, firmy logistyczne oraz inne firmy specjalistyczne). Wiąże się to z bardzo ważnym zagadnieniem odpowiedzialności cywilnej tych podmiotów za szkody w transporcie oraz problemu jakości ochrony ubezpieczeniowej z tytułu odpowiedzialności cywilnej (OC).
- 3) Wielość form i środków transportowych mogących mieć zastosowanie do przewozów ładunków (transport wodny, powietrzny, drogowy, multimodalny).
- 4) Złożonego problemu dostosowania zakresu ochrony ubezpieczeniowej do warunków umowy danej transakcji oraz umowy/ów przewozu (ryzyka transportowego) z uwzględnieniem specyfiki formy i środków transportowych służących do przewozu danego ładunku.

Ryzyko transakcji – gestia transportowa – gestia ubezpieczeniowa

Generalnie trudno jest określić zakres odpowiedzialności za przesyłki uczestników procesu przewozowego. W przypadku nadawcy (sprzedającego) i odbiorcy (kupującego) zakres ich granic odpowiedzialności nie da się sztywno określić, gdyż w ich przypadku kluczowe znaczenia będą miały umowy, jakie te dwie strony

Tadeusz Sangowski

zawarły i to w ich oparciu o te umowy kształtować będzie się odpowiedzialność za szkody występujące w czasie transportu. Najczęściej jest to związane z gestią transportową, tj. zastrzeżone w kontrakcie prawo i obowiązek zorganizowania transportu towaru i pokrycia jego kosztów. Z gestią transportową wiąże się ściśle zagadnienie gestii ubezpieczeniowej, a więc określenie, która ze stron ma obowiązek ubezpieczyć towar będący przedmiotem umowy o przewóz. Z inicjatywą ubezpieczenia towaru (jeżeli nie określono tego w umowie) na czas transportu występuje zazwyczaj gestor ładunku, usługobiorca przewoźnika, gdyż ubezpieczającym towar może być ten z wchodzących w grę podmiotów, który ma w tym interes majątkowy, czyli ten który ponosi ryzyko szkód w ładunku w czasie transportu. Na ogół ryzyko szkód transportowych ciąży na właścicielu. Przejście ryzyka nie jest zawsze uzależnione od przejścia prawa własności, a strony umowy sprzedaży zachowują swobodę uregulowania tego w sposób odpowiadający ich potrzebom. Przepisy prawne regulujące tę sprawę nie są też jednoznaczne. Na przykład, w polskim prawie cywilnym – zgodnie z postanowieniem art. 548 § 1 kc – z chwilą wydania przez sprzedawcę rzeczy sprzedanej, przechodzą na kupującego korzyści i ciężary związane z rzeczą oraz niebezpieczeństwo jej przypadkowej straty lub uszkodzenia. Według zaś postanowień art. 544 § 1 kc – jeżeli rzecz sprzedana ma być przesłana do miejsca wskazanego przez kupującego, poczytuje się, że w razie wątpliwości „wydanie zostało dokonane z chwilą, gdy sprzedawca powierza ją przewoźnikowi, trudniącemu się przewozem rzeczy tego rodzaju” (tzn., że od tej chwili ryzyko szkody w towarze w czasie przewozu spoczywa na kupującym, czyli na odbiorcy towaru). Podany jedynie przykład rozwiązania, który może mieć zastosowanie na warunkach polskiej regulacji prawnej, wskazuje że w tym zakresie można mieć znaczne wątpliwości, stąd praktyka gospodarcza wykształciła szereg typowych wzorców, przyjętych szczególnie powszechnie w obrocie międzynarodowym, tzw. wzorcowe formuły umów handlowych. Najbardziej powszechne oraz przyjęte w międzynarodowym handlu są Międzynarodowe Reguły Wykładni Terminów Handlowych, tzw. **Incoterms**, opracowane przez Międzynarodową Izbę Handlową w Paryżu (ostatnia redakcja z 2000 r.)¹.

Incoterms regulują warunki dostawy (zawierają 13 terminów dostarczenia towaru) między sprzedającym a kupującym, a także ich relacje między przewoźnikiem i spedytorem. Aby określała formuła Incoterms miała zastosowanie do uregulowania między eksporterem a importerem wystarczy powołać się na nią w kontrakcie, dokonując odpowiedniego zapisu. Podstawową kwestią w „Incotermsach” są: gestia transportowa (tj. kto odpowiada za transport do określonego miejsca oraz ubezpieczenie towaru i odpowiedzialność za jego uszkodzenie bądź

¹ Szerzej zob. T. Szczepaniak, *Transport międzynarodowy*, PWE Warszawa, s. 266-295 oraz M. Kulińska, *Incoterms 2000, Prawo, Ubezpieczenia, Reasekuracja 1999* nr 12, s. 15-17. Należy zwrócić uwagę, że w kontaktach z eksporterami i importerami z USA mogą mieć zastosowanie znowelizowane Amerykańskie Definicje w Handlu Zagranicznym z 1941 r.

Ubezpieczenia ładunków w transporcie międzynarodowym

utrata podczas dostawy. Z formuł tych jasno wynika, kto ponosi koszty dostawy, a także z jakiego miejsca jest przekazywane ryzyko utraty lub uszkodzenia towaru drugiej stronie. Kupujący i sprzedawca przystępując do negocjacji muszą zdecydować na jakich warunkach chcieliby zawrzeć kontrakt, z własną czy obcą (tzn. partnera umowy) gestią transportową, i którą z formuł handlowych zastosować. Każda ze stron umowy, podejmując decyzję o wyborze bazy dostawy, winna wziąć pod uwagę z jednej strony koszty i ryzyko, a z drugiej strony korzyści, jakie wiążą się z przyjęciem gestii transportowej. Podjęcie się organizacji transportu wymaga określonych sił i środków, ale jednocześnie daje prawo wyboru sposobu przewozu oraz podmiotów realizujących proces transportowy².

Jeśli chodzi o korzyści, jakie wiążą się z przyjęciem gestii transportowej to możemy wśród nich wymienić m.in.: 1) możliwość decydowania o sposobie i warunkach przewozu, a tym samym wpływania na obniżkę kosztów przewozu; 2) możliwość wykorzystania własnych środków transportowych; 3) możliwość wykorzystania własnych powiązań z przewoźnikiem czy innymi realizatorami procesu przewozowego, zapewniającymi korzystne warunki przewozu, np. specjalne rabaty; 4) możliwość tworzenia przesyłek zbiorczych.

W przeciwieństwie do gestii transportowej obowiązek ubezpieczenia towaru nie musi być rozstrzygnięty w kontrakcie kupna–sprzedaży towaru. Wśród formuł Incoterms 2000 tylko dwie – CIF³ i CIP⁴ – regulują to zagadnienie. Przy zastosowaniu tych formuł ryzyko uszkodzenia lub utraty towaru w czasie przewozu ponosi kupujący, a zobowiązaniem do ubezpieczenia towaru od tego ryzyka jest sprzedający. Ma on obowiązek zawrzeć umowę z ubezpieczycielem, opłacić składkę ubezpieczeniową i dostarczyć kupującemu polisę ubezpieczeniową lub inny dowód zawarcia umowy ubezpieczenia, aby ten mógł dochodzić ewentualnych roszczeń bezpośrednio u ubezpieczyciela. W tym przypadku ubezpieczającym jest sprzedający, a ubezpieczonym, którego interesy są chronione przez umowę ubezpieczenia jest kupujący.

Formuły CIF i CIP określają, że umowa ubezpieczenia winna być zawarta z towarzystwem ubezpieczeniowym cieszącym się dobrą opinią. Wymóg ten jest istotny z punktu widzenia kupującego, ponieważ to on ponosi ryzyko transportu i będzie dochodził ewentualnych roszczeń u ubezpieczyciela. Należy jednak zwrócić uwagę na pewną niedogodność sytuacji importera, jaka może nastąpić przy zakupie towarów na warunkach CIP i CIF. Dotyczy to w szczególności handlu z partnerami z krajów, gdzie rynek ubezpieczeniowy nie jest rozwinięty. W tym przypadku

² Ma wtedy potencjalne prawo wyboru: drogi transportu gałęzi transportu, rodzaju transportu, trasy przewozu, spedytora, przewoźnika, środka przewozowego, miejsca załadunku i/lub wyładunku, a także ewentualnego przeładunku towaru; maklera frachtującego, ubezpieczyciela (jeżeli ma również gestię ubezpieczeniową), terminu odbioru lub dostawy towaru, ewentualnych innych podmiotów działających na rynku transportowym.

³ CIF – Cost, Insurance and Freight (do oznaczonego portu przeznaczenia).

⁴ CIP – Carriage and Insurance Paid to..., (do oznaczonego miejsca przeznaczenia).

Tadeusz Sangowski

ubezpieczenie towaru przez eksportera w towarzystwie ubezpieczeniowym we własnym kraju (a w niektórych krajach jest to wymóg nakładany na eksportera decyzją administracyjną) może utrudnić importerowi, w razie szkody czy straty towaru, dochodzenie roszczeń i uzyskanie odszkodowania u zagranicznego, często nieznanego mu, ubezpieczyciela. Dla importera ważne jest, czy w przypadku straty lub szkody dany ubezpieczyciel, poprzez tzw. komisarzy awaryjnych i swoich przedstawicieli za granicą, jest w stanie zapewnić szybką i sprawną obsługę. Jeśli tak nie jest, kupujący powinien się zastanowić, czy nie będzie dla niego korzystniej zawrzeć kontrakt na warunkach CFR lub CPT, kiedy to gestia ubezpieczeniowa znajduje się w rękach kupującego. Przy zastosowaniu tych formuł będzie mógł dokonać ubezpieczenia we własnym zakresie, w znanym sobie, solidnym krajowym lub zagranicznym towarzystwie ubezpieczeniowym. Kwestia ta jest tym bardziej godna rozważenia, że przy zastosowaniu formuł CIF i CIP sprzedający tylko formalnie ponosi koszt ubezpieczenia, gdyż w rzeczywistości wlicza go w cenę towaru opłacaną przez kupującego.

Jeżeli chodzi o zakres ubezpieczenia, to formuły CIF i CIP przewidują, że ma ono obejmować ryzyko określone w kontrakcie. Jeśli nie określono szczegółowego zakresu, sprzedający ma obowiązek objąć ochroną ubezpieczeniową minimalny zakres pokrycia ryzyka według Instytutowych Klauzul Ładunkowych, opracowanych przez Instytut Londyńskich Ubezpieczycieli, lub innych podobnych. Ubezpieczenie powinno pokrywać cenę uzgodnioną w kontrakcie z doliczeniem 10%, tj. wartości kontraktu (wliczony jest tu potencjalny zysk importera). Ewentualne ubezpieczenie dodatkowe odbywa się na wniosek i koszt kupującego.

Pozostałych 11 formuł Incoterms nie precyzuje, czy i kto winien ubezpieczyć towar i pokryć koszt ubezpieczenia. Strony kontraktu mogą to więc ustalić dowolnie w trakcie negocjacji nad kontraktem. Należy jednak pamiętać, że ubezpieczeniem zainteresowany jest ten, na którym ciąży ryzyko związane z transportem. Strona ponosząca to ryzyko podejmuje decyzję o ubezpieczeniu towaru lub o pozostawieniu towaru w transporcie bez ubezpieczenia.

Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej przewoźnika i spedytora

Proces przemieszczania towarów składa się z wielu etapów. Na każdym z nich ktoś ponosi odpowiedzialność za powierzoną przesyłkę. W zależności od złożoności procesu może być zaangażowana w nim różna liczba osób.

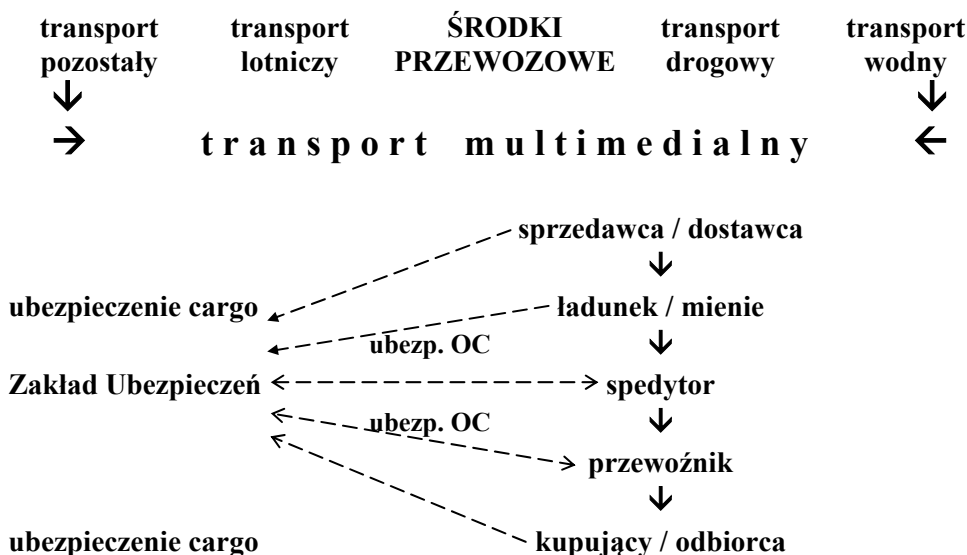
Z reguły proces przemieszczania towarów przy pomocy międzynarodowego transportu drogowego składa się z następujących etapów:

- 1) zleceniodawca – właściciel towaru/nadawca przesyłki zleca firmie spedycyjnej dostarczenie towaru w określonym czasie w określone miejsce;
- 2) spedytor – powierza wykonanie usługi przewoźnikowi, chyba że sam zajmuje się również wykonywaniem usług przewozowych;

Ubezpieczenia ładunków w transporcie międzynarodowym

- 3) przewoźnik – odbiera powierzoną mu przesyłkę i dostarcza na miejsce przeznaczenia;
- 4) odbiorca – przyjmuje przesyłkę, uprzednio sprawdzając jej stan.

Tak wygląda standardowy proces przemieszczania towarów (ilustruje to poniższy schemat). Oczywiście w praktyce może odbywać się to trochę inaczej: mogą pojawiać się różne odchylenia, np. większa liczba pośredników – spedytorów, czy też pominięcie etapu spedycji w ogóle, w przypadku gdy zleceniodawca zwraca się bezpośrednio do przewoźnika. Może również wystąpić sytuacja, gdy nadawca przesyła towar przy użyciu własnych środków transportu.



Nas najbardziej będzie interesować sytuacja standardowa, gdy w proces zaangażowane są cztery strony. Każdy z tych podmiotów jest zainteresowany w dostarczeniu przesyłki i każdy z nich ponosi za nią odpowiedzialność, w zależności od tego na jakim etapie przewozu przesyłka się znajduje. I tak, w kontekście powyższego możemy tu mówić o trzech ubezpieczeniach, które mogą się pojawić w związku z przewozem ładunku:

- 1) ubezpieczenie cargo – w jego zawieraniu zainteresowani będą nadawca i odbiorca przesyłki;
- 2) ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej spedytora – jak sama nazwa wskazuje jest to ubezpieczenie dla spedytora i
- 3) ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej przewoźnika – w zawarciu umowy tego ubezpieczenia zainteresowani będą przewoźnicy.

Tadeusz Sangowski

O ile ubezpieczenie cargo jest ubezpieczeniem stricte dobrowolnym, o tyle w przypadku ubezpieczeń odpowiedzialności cywilnej spedytora i przewoźnika istnieją przesłanki wskazujące na to, że w najbliższej przyszłości staną się one obowiązkowymi, jak to ma już obecnie miejsce w przypadku wielu ubezpieczeń odpowiedzialności cywilnej związanych z wykonywaniem pewnych zawodów.

Obecnie można w Polsce zauważyć pewne tendencje, które pojawiły się w związku z potrzebą zabezpieczenia się przed ewentualnymi szkodami poniesionymi podczas przewożenia towarów. Wszyscy chcą być ubezpieczeni, ale nikt nie chce ponosić kosztów ubezpieczenia. Szczególnie mocno ta tendencja ujawnia się w przypadku ubezpieczenia cargo: ubezpieczenie to jest stosunkowo drogie, dlatego też ani nadawca przesyłki, ani odbiorca nie chcą pokrywać jego kosztów, bo to automatycznie zwiększa koszty całego transportu. Dlatego też bardzo często (a właściwie z reguły) nadawca i odbiorca nie kupują tego ubezpieczenia, a po to aby nie pozostać zupełnie bez zabezpieczenia, wymagają od przewoźnika/spedytora, aby on posiadał ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej – w ten sposób przesyłka nie pozostaje całkowicie bez zabezpieczenia. Co prawda, inny jest zakres zabezpieczenia przesyłki w przypadku ubezpieczenia cargo, a inny w przypadku ubezpieczeń odpowiedzialności cywilnej – cargo ma szerszy zakres (z punktu widzenia nadawcy/odbiorcy), ponieważ obejmuje przesyłkę ochroną również podczas załadunku, rozładunku i składowania oraz obejmuje ryzyka, za które nie odpowiada przewoźnik (np. szkody spowodowane siłą wyższą). Natomiast odpowiedzialność przewoźnika jest ograniczona przepisami prawa przewozowego i różnymi konwencjami międzynarodowymi dotyczącymi poszczególnych rodzajów transportu⁵. Ponadto ubezpieczenia OC dają przesyłce ochronę tylko na czas, gdy znajduje się ona w rękach osoby, która jest posiadaczem polisy OC (czyli spedytora lub przewoźnika) oraz w wysokości określonej sumą gwarancyjną ubezpieczenia OC.

W ubezpieczeniu towarów w transporcie występują wątpliwości w związku z tym, że trzeba ustalić kto – i w jakiej fazie przewozu – jest odpowiedzialny za przewożenie mienia. Następstwem nieprawidłowego ustalenia tej okoliczności może być bądź niedoubezpieczenie towaru w przewozie, bądź też – co zdarza się częściej – jego podwójne ubezpieczenie przez różne osoby i u różnych ubezpieczycieli, co powoduje komplikacje. Wszystkie wyżej wymienione jednostki uczestniczą w procesie przewozu przesyłki i wszystkie one są zainteresowane tym, aby przesyłka dotarła „cało i szczęśliwie” na miejsce przeznaczenia. Każde z nich jest w jakimś stopniu i na jakimś etapie odpowiedzialne za przesyłkę, przy czym zakres tej odpowiedzialności uzależniony jest od umów, jakie te strony między sobą zawarły i od obowiązującego prawa. Wymaga to ze strony nadawcy oraz odbiorcy

⁵ Zob. szerzej m.in. W. Górski, *Ubezpieczenia transportowe*, ZCO, Zielona Góra 1999, s. 95 i n. oraz A. Gawroński, J. Handschke, J. Łańcucki, T. Sangowski, *Ubezpieczenia w handlu zagranicznym*, Poltext Warszawa 1999, s. 80 i n.

Ubezpieczenia ładunków w transporcie międzynarodowym

towaru stałego monitorowania sytuacji związanej nie tylko z procesem przewozu, ale ze sprawą zabezpieczenia właściwej ochrony ubezpieczeniowej tego procesu.

Ubezpieczenie cargo w transporcie międzynarodowym

Ubezpieczenie towarów (cargo) należy do podstawowej grupy ubezpieczeń transportowych. Ryzyko transportowe jest elementem wspólnym dla wszystkich działów ubezpieczeń transportowych. W zależności od gałęzi transportu oraz związanej z tym specyfiki rodzajów ryzyka – ubezpieczenia transportowe (w tym cargo) można podzielić na morskie, rzeczne (w żegludze śródlądowej), lotnicze oraz w transporcie lądowym, przy czym te ostatnie dzielą się na: ubezpieczenia w transporcie kolejowym, samochodowym i innymi (np. konnym)⁶. Zakres ochrony ubezpieczeniowej z tytułu ubezpieczenia cargo jest w warunkach ubezpieczeń dostosowany do specyfiki ryzyka. Jednakże w ubezpieczeniu towarów w transporcie międzynarodowym są stałe dążenia do pewnego uniwersalizmu, aby objąć ochroną ubezpieczeniową jedną polisą. Ochroną ubezpieczeniową objęte najczęściej jest wszelkie mienie przewożone na ryzyko ubezpieczającego wszystkimi środkami transportu na podstawie dokumentacji przewozowej, zgodnie z normami transportowymi i prawem transportowym. Mienie (ładunek) objęte może być ubezpieczeniem na całej trasie przewozu, podanej w dokumentach przewozowych, z użyciem jednego lub kilku środków transportu, obejmujące wszystkie fazy transportu mienia, tj. niezbędne czynności przeładunkowe, przejściowe magazynowanie na trasie przewozu itp.

Generalnie przedmiotem ubezpieczenia może być mienie określone w umowie ubezpieczeniowej, przewożone na ryzyko ubezpieczającego, w zakresie takich ryzyk, jak:

- a) elementarnych (pożaru, uderzenia pioruna, wybuchu, huraganu, sztormu, powodzi, zapadania się ziemi itp.);
- b) od wypadku, jakiemu uległ środek transportowy;
- c) zaginięcia, kradzieży i rabunku;
- d) z innych przyczyn niż wymienione powyżej, jeżeli w ich następstwie doszło do połamania, potłuczenia, rozbicia, pocięcia, zgniecenia, podarcia, zabrudzenia, poplamienia, rozsypania, zamoczenia, porysowania przewożonego mienia (tzw. ryzyka sensu stricto transportowe).

Praktyka wykształciła zróżnicowane warunki pokrycia strat, skonstruowane w zależności od potrzeb ubezpieczeniowych danego obrotu towarowego oraz możliwości ubezpieczającego. Temu celowi służą powszechnie stosowane na świecie klauzule instytucyjne, opracowane i rozpowszechnione przede wszystkim przez Instytut Londyńskich Ubezpieczycieli. Dla większości ładunków mają zas-

⁶ W. Górski, op. cit. s. 88.

Tadeusz Sangowski

tosowanie zestawu klauzul o charakterze uniwersalnym (w redakcji z roku 1982). Rozróżniają one 3 podstawowe warianty, a mianowicie: A, B oraz C.

Wariant „A” obejmuje objęcie ochroną ubezpieczeniową wszystkie rodzaje straty lub szkody w przedmiocie ubezpieczenia (tzw. All Risks z wyjątkiem ściśle określonych ryzyk).

Warianty „B” oraz „C” odróżniają się od wariantu „A” przyjęciem odmiennego punktu wyjścia. Mianowicie – w umowie są wyraźnie określone rodzaje ryzyka objęte ochroną ubezpieczeniową. Natomiast zakres rodzajów ryzyka objętych ubezpieczeniem według wariantu „B” jest nieco szersze od formuły przyjętej w wariantcie „C”⁷.

Ponadto dla poszczególnych rodzajów ładunków mogą mieć zastosowanie branżowe i specjalne warunki ubezpieczenia ładunków (np. dla transportu węgla, drewna, bawełny, mięsa, zboża itp.). Bardzo często wyłączona jest odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń za skażenia radioaktywne (zob. klauzulę I RCEC 1/10/90).

Przy ubezpieczeniu ładunku w transporcie wykształciło się w praktyce kilka wzorów polis, zwanych potocznie **polisami transportowymi**. Są to mianowicie: polisa jednostkowa, polisa generalna, polisa obrotowa oraz polisa odpisowa.

Polisa jednostkowa – stanowi dowód ubezpieczenia jednej konkretnej przesyłki, na czas przewozu określonym środkiem transportu, na określonej trasie. Polisa taka stosowana jest przy ubezpieczeniu przesyłek sporadycznych, przez osoby nie prowadzące działalności gospodarczej albo też nie korzystające często z usług przewoźnika. W obrocie gospodarczym przechodzi się bowiem na inne formy ubezpieczenia ładunku, o charakterze stałym, ciągłym, bieżącym, przy zastosowaniu innych rodzajów polis.

Polisa generalna – stosowana jest przy ubezpieczeniu nie pojedynczych przesyłek, lecz obejmuje cały potok ładunków. Opiewa ona nie na konkretny przewóz, lecz obejmuje cały okres ustalony w umowie, zazwyczaj rok kalendarzowy, w ciągu którego ochroną ubezpieczeniową mają być objęte wskazane w umowie rodzaje przesyłek, wysłanych bądź odbieranych przez ubezpieczającego. W ramach polisy generalnej (umowy) zakład ubezpieczeń jest nie tylko zobowiązany na żądanie ubezpieczającego wystawić polisę, ale również zaświadczenie o ubezpieczeniu dla każdego zgłoszonego ładunku (najczęściej takim dokumentem jest certyfikat ubezpieczeniowy).

Polisa obrotowa – stanowi odmianę polisy generalnej. Obejmuje ona cały obrót transportowy ubezpieczającego, tzn. wszystkie (z wyjątkiem wyraźnie wyłączonych) przesyłki przez niego wysyłane jak i otrzymywane, na odcinku trasy przewozu, na którym ponosi on ryzyko transportowe. Poszczególne przesyłki nie muszą być ewidencjonowane. Wystarczy, gdy ubezpieczający poda zakładowi ubezpieczeń co

⁷ Zob. szerzej A. Gawroński, J. Handschke, J. Łańcucki, T. Sangowski, *Ubezpieczenia...*, s. 92 i n.

Ubezpieczenia ładunków w transporcie międzynarodowym

pewien czas, np. co miesiąc czy co kwartał, wartość tych wszystkich przesyłek, według której oblicza się należną składkę. Jak z tego wynika, polisa obrotowa zapewnia maksymalne uproszczenie manipulacji przy obsługiwaniu ubezpieczeń cargo, przyczyniając się tym samym do obniżenia kosztów tej obsługi.

Polisa odpisowa – jest także odmianą polisy generalnej. Bywa ona stosowana w krajach ustabilizowanej gospodarki rynkowej. Według polisy odpisowej – ochroną ubezpieczeniową obejmuje się, w sposób niejako hurtowy, całą pulę jednorodnych przesyłek, przewożonych określonym rodzajem środków transportowych. Wartość kolejnych przesyłek odpisuje się (stąd nazwa polisy) od podanej na początku wartości globalnej, aż do wyczerpania całej sumy ubezpieczenia.

Złożony proces składający się na problematykę ubezpieczenia cargo w obrocie międzynarodowym, powinien stanowić dobrą bazę do poddania go procesom logistycznym, szczególnie że do ubezpieczeń w coraz szerszym zakresie wykorzystywana jest technologia informatyczna (zarówno w procesie zawierania ubezpieczeń, ich funkcjonowania oraz w likwidacji szkód i świadczeń ubezpieczeniowych).