



Modyfikacje w ubezpieczeniach cargo

Od 1 stycznia 2009 roku wprowadzono zmienione zapisy w instytutowych klauzulach ładunkowych, będących od lat uznanym na świecie wzorem umownych warunków ubezpieczeń towarów podczas ich przewozu (ubezpieczenia cargo). Ubezpieczyciele, pośrednicy ubezpieczeniowi, eksporterzy, importerzy, firmy sektora transportu, spedycji i logistyki (TSL) i wszyscy ubezpieczający ładunki w transporcie międzynarodowym, jako uzgodnionych warunków ubezpieczenia, najczęściej używają angielskich instytutowych klauzul ładunkowych.

Znane pod oryginalnym tytułem Institute Cargo Clauses, występują w trzech podstawowych wersjach oznaczonych literami:

- A – zakres i konstrukcje pokrycia na bazie „wszystkich ryzyk” (typu All Risks) są najszerze.
- B – ze średnim zakresem ubezpieczenia,
- C – dają najmniejszy zakres ubezpieczenia.

Klauzule A, B i C (będące zbiorem kilkunastu jednostkowych klauzul) zaczęły obowiązywać od 1 stycznia 1982 r. i są – co można teraz śmiało stwierdzić – epokowym dziełem, założonego w 1884 r. Instytutu Londyńskich Ubezpieczycieli (The Institute of London Underwriters). Wprowadzane w latach osiemdziesiątych ubiegłego wieku klauzule ładunkowe wyparty niemal całkowicie stosowane od 1963 r. w ubezpieczeniach ładunków klauzule ICC All Risks (against All Risks), ICC W.A. (With Average) oraz ICC F.P.A. (Free from Particular Average).

Chociaż na świecie istnieją także inne umowne wzorce ubezpieczeń przewożonych ładunków, np. American Institute Cargo Clauses czy solidne niemieckie DTV Guterversicherungsbedingungen, to jednak angielskie klauzule ładunkowe, znane też pod skrótowymi nazwami ICC (A) 1/1/82, ICC(B) 1/1/82 i ICC (C) 1/1/82, stały się powszechnym i uznanym wśród handlowców wzorcem ubezpieczeń cargo, powoływanym w kontraktach handlowych. Klauzule te są często traktowane jako standard ubezpieczenia towaru w akredytywach akceptowanych przez banki na całym świecie.

Należy podkreślić, że międzynarodowe formuły handlowe INCOTERMS (ostatnia wersja obowiązuje od 2000 roku) posiłkują się instytutowymi klauzulami ładunkowymi. Przy formułach CIF i CIP, sprzedający MA OBOWIĄZEK ubezpieczyć towar co najmniej w zakresie minimalnego pokrycia ryzyk zgodnie z Institute Cargo Clauses (C).

Co ważne, klauzule te mogą mieć zastosowanie do różnych gałęzi transportu, jednak dla przewozu transportem lotniczym powstały specjalne klauzule Institute Cargo Clauses (AIR) (excluding sendings by Post) 1/1/82 z zakresem ubezpieczenia All Risks.

Weryfikacja przepisów.

Po niemal ćwierć wieku stosowania klauzul praktyka pokazała, że wymagają one zmian i sprecyzowania niektórych zapisów. Uzgodnieniem zmian zajęą się „The Joint Cargo Committee”, działający w ramach współpracy dwóch zrzeszeń angielskich ubezpieczycieli: The International Underwriting Association of London (IUA) oraz The Lloyd's Market Association (LMA). Po dwóch latach pracy nad zmianami zdecydowano, że od 1 stycznia 2009 r. wejdą w życie zrewidowane i zmodyfikowane instytutowe klauzule ładunkowe.

W odróżnieniu od działań Instytutu Londyńskich Ubezpieczycieli z 1982 r., tym razem nie dokonano ani zmian w konstrukcji zestawu klauzul, a zmian w nazwie (oprócz skróconej daty wprowadzenia ich do użytku tj. 1/1/09). Trzeba podkreślić, że klauzule z 1982 r. pozostają w mocy i strony nawet przy zawieraniu nowych umów ubezpieczenia cargo, mogą się na nie nadal powoływać.

Dodatkowo zmodyfikowano także ładunkowe klauzule wojenne i strajkowe. Poczynione zmiany, choćby te ułatwiające interpretacje, uznaje się za korzystne zarówno dla ubezpieczonych, jak i ubezpieczycieli. Pozwala to sądzić, że np. Institute Cargo Clauses (A) 1/1/09 zastąpią w krótkim czasie Institute Cargo Clauses (A) 1/1/82.

Pozostałe informacje o ubezpieczeniach i Institute Cargo Clauses 1/1/82: Adam Salomon, Spedycja w handlu morskim. Procedury i dokumenty, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2004, s.72–84.

