

**WARUNKI UBEZPIECZENIA MIENIA W TRANSPORCIE (CARGO)**  
**- obowiązują od 5 kwietnia 2025 roku**

**I. DEFINICJE**

- **Ubezpieczający** - ATC Cargo S.A z siedzibą w Gdyni;
- **Ubezpieczony** – Ubezpieczający (ATC CARGO S.A.) i każda osoba trzecia, na rzecz której zawarto ubezpieczenie podlegająca ochronie ubezpieczeniowej,
- **Ubezpieczyciel** - Sopockie Towarzystwo Ubezpieczeń ERGO HESTIA S.A. z siedzibą w Sopocie (81-731),
- **Osoba trzecia:**
  - a) zleceniodawca Ubezpieczającego,
  - b) kontrahent handlowy Ubezpieczającego lub kontrahent handlowy zleceniodawcy;
- **Uprawniony do odszkodowania:**
  - a) Ubezpieczający (ATC CARGO S.A.)
  - b) kontrahent zleceniodawcy Ubezpieczającego – jeżeli w oparciu o warunki kontraktu handlowego szkoda powstała po przejściu na niego ryzyka utraty lub uszkodzenia ładunku podczas przewozu,
  - c) zleceniodawca Ubezpieczającego, jeżeli na danym etapie transportu ponosi on ryzyko utraty lub uszkodzenia ładunku,
  - d) każdy inny podmiot nabywający prawa i tytuł do odszkodowania wynikającego z szkody w ładunku objętego ubezpieczeniem wskutek przejęcia praw do ładunku (np. bank, leasing, cesjonariusz, a także Ubezpieczający).
- **Franszyza integralna** - wysokość szkody, do jakiej Ubezpieczyciel nie ponosi odpowiedzialności,
- **Zlecenie spedycyjne (jednorazowe lub wielokrotne)** – umowa zawarta pomiędzy zleceniodawcą a spedytorem, zobowiązująca spedytora do wysłania, odbioru lub dokonania innych usług związanych z przewozem przesyłki lub partii towaru (zlecenie jednorazowe) bądź wielu przesyłek lub partii towaru tego samego lub różnego rodzaju na przestrzeni czasu określonego w zleceniu (zlecenie wielokrotne);
- **Zlecenie przewozowe (jednorazowe lub wielokrotne)** – umowa zawarta pomiędzy zleceniodawcą a Ubezpieczającym, zobowiązująca Ubezpieczającego do przewozu przesyłki lub partii towaru (zlecenie przewozowe jednorazowe) bądź wielu przesyłek lub partii towaru tego samego lub różnego rodzaju na przestrzeni czasu określonego w zleceniu (zlecenie przewozowe wielokrotne);
- **Ryzyko transportowe** – uważa się ryzyko poniesienia uszczerbku majątkowego wskutek utraty, ubytku lub uszkodzenia rzeczy podczas przewozu objętego ubezpieczeniem;
- **Za jeden środek transportu uważa się:**
  - pojazd drogowy, także z jedną lub kilkoma przyczepami lub naczepami
  - samolot
  - zestaw wagonów kolejowych (skład kolejowy)
  - statek / barka.
- **Susz tytoniowy** – bez względu na wilgotność, tytoń, który nie jest połączony z żywą rośliną i nie jest jeszcze wyrobem tytoniowym

Zgodnie z przepisami prawa, ubezpieczenie ma na celu rekompensatę szkód, kosztów objętych niniejszą umową ubezpieczenia i nie jest źródłem przynoszenia korzyści finansowych w postaci bezpodstawnego wzbogacania się poszkodowanego lub poszkodowanych.

**II. PRZEDMIOT UBEZPIECZENIA**

1. Przedmiotem ubezpieczenia w ramach niniejszej umowy są wszystkie ładunki z zastrzeżeniem pozostałych zapisów umowy określających rodzaj ładunków i transportów przyjętych do ubezpieczenia, będące przedmiotem umowy spedycji lub przewozu pomiędzy Ubezpieczającym a jego kontrahentem / zleceniodawcą. Ochrona

ubezpieczeniowa obejmuje wszystkie ładunki skonteneryzowane i nieskonteneryzowane, przewożone w transporcie lądowym, lotniczym, morskim, śródlądowym i multimodalnym / intermodalnym itp., z zastrzeżeniem ładunków wyłączonych w ust. 5 poniżej.

2. Ubezpieczenie obejmuje transporty, dla których zostało zmienione miejsce docelowe, o ile dokumenty spedycyjne / list przewozowy to potwierdzają.
3. Odpowiedzialność Ubezpieczyciela rozpoczyna się z chwilą przyjęcia towaru w gestię spedycyjną / przewozową ATC Cargo S.A.
4. Czas trwania ubezpieczenia zgodnie z zapisami Instytutowymi Klauzulami Ładunkowymi (A) 1.1.09 - Institute Cargo Clauses (A) 1.1.09 – klauzula 8 (klauzula o przewozie).
5. Z ubezpieczenia wyłączone są następujące ładunki:
  - 1) tytoń i wyroby tytoniowe (wyłączenie nie dotyczy suszu tytoniowego),
  - 2) cement, mączka rybna,
  - 3) płyty gipsowe przewożone poza kontenerem,
  - 4) złom przewożony luzem,
  - 5) środki transportu na odkrytych środkach transportu,
  - 6) przedmioty o wartości kolekcjonerskiej, medale, odznaczenia, numizmaty,
  - 7) dzieła sztuki, pieniądze i papiery wartościowe,
  - 8) metale szlachetne i wyroby z tych metali,
  - 9) żywe zwierzęta,
  - 10) wzory, modele, prototypy,
  - 11) ładunki na pokładzie statku, za wyjątkiem ładunków w kontenerach,
  - 12) nieskonteneryzowane ładunki ponadgabarytowe,
  - 13) bursztyn, kamienie szlachetne i wyroby z bursztynu, kamieni szlachetnych,
  - 14) rzeczy łatwo psujące się, określone w załączniku do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 19 grudnia 1997 roku w sprawie szczegółowego trybu ustalania wartości celnej przywożonych towarów (Dz.U.97.158.1051),
  - 15) jaja świeże,
  - 16) materiały niebezpieczne grupy I, w tym materiały pirotechniczne (wyłączenie nie dotyczy fajerwerków, poduszek powietrznych do aut, napinaczy pasów bezpieczeństwa i butli z helem),
  - 17) wszelkie rodzaje broni, materiały wybuchowe, amunicja, wszelkiego rodzaju uzbrojenie oraz produkty podwójnego zastosowania – w tym ładunki ponadgabarytowe, kolekcjonerskie tego typu / rodzaju,
  - 18) materiały niebezpieczne grupy VII (z uwagi na wyłączenia w polisach w OCS/OCP nie powinniśmy w ogóle przyjmować zleceń na tego typu towary),
  - 19) kosmetyki i preparaty zawierające aktywny kolagen morski, których przewóz / składowanie muszą odbywać się w warunkach regulowanej temperatury,
  - 20) ładunki przewożone na podstawie polskiej Ustawy Prawo pocztowe lub jej odpowiednikach w innych krajach, których suma ubezpieczenia na jednym środku transportu przekracza 10.000,00 PLN.
6. Przyjęcie do ubezpieczenia ładunków określonych w ust. 5 punkt 1) – 20) jest możliwe po uprzednim zgłoszeniu po uzyskaniu zgody oraz warunków ubezpieczenia od Ubezpieczyciela lub na innych warunkach po indywidualnej ocenie ryzyka.

### **III. RODZAJ TRANSPORTU**

1. Środek transportu rozumiany jest jako pojazd kołowy (drogowy), pojazd szynowy (kolej), pojazd wodny (statek, barka), pojazd lotniczy (samolot).
2. Ładunki objęte są ubezpieczeniem jedynie, kiedy ich przewóz na kolejnych, następujących po sobie etapach transportu, dokonywany jest przez zawodowych przewoźników, na podstawie umowy o przewóz potwierdzonej wydaniem listu przewozowego lub innego dokumentu przewozowego.

#### **IV. ZAKRES TERYTORIALNY**

- Zakres terytorialny dla wszystkich ładunków i transportów obejmuje cały świat, z wyłączeniem Iranu oraz z zastrzeżeniem KLAUZULI SANKCJI.
- W związku z faktem, że umowy ubezpieczenia zawierane przez ERGO Hestię nie mogą służyć do rozliczeń transakcji objętych sankcjami gospodarczymi lub handlowymi, embargiem, zakazami i ograniczeniami międzynarodowymi lub wynikającymi z prawa polskiego (dalej: „Sankcje”), w tym Sankcjami przyjętymi przez Unię Europejską, Organizację Narodów Zjednoczonych oraz Stany Zjednoczone Ameryki, Wielką Brytanię lub Australię, ERGO Hestia nie będzie uznana za udzielającego ochrony ubezpieczeniowej oraz nie będzie zobowiązana do dokonania zapłaty z tytułu jakiegokolwiek roszczenia ani do zapewnienia lub udzielenia jakiegokolwiek korzyści w związku z ochroną ubezpieczeniową – w zakresie, w jakim udzielenie ochrony ubezpieczeniowej, zapłata lub zapewnienie/udzielenie innej korzyści w związku z ochroną ubezpieczeniową mogłyby skutkować naruszeniem jakichkolwiek wyżej wskazanych Sankcji – o ile zastosowanie się do takich Sankcji nie będzie sprzeczne z przepisami prawa mającymi zastosowanie do ERGO Hestii.

#### **V. ZAKRES UBEZPIECZENIA**

1. Ładunki określone w pkt. II ust. 1 powyżej ubezpieczone są zgodnie z:
  - 1) Instytutowymi Klauzulami Ładunkowymi (A) 1.1.09 - Institute Cargo Clauses (A) 1.1.09,
  - 2) Instytutowymi Klauzulami Ładunkowymi (Lotniczymi) (z wyłączeniem przesyłek pocztowych) 1.1.09 - Institute Cargo Clauses (Air) (excluding sendings by Post) 1.1.09,
  - 3) Instytutowymi Klauzulami Strajkowymi (ładunkowymi) 1.1.09 - Institute Strikes Clauses (cargo) 1.1.09,
  - 4) Instytutowymi Klauzulami Strajkowymi (lotnicze ładunkowymi) 1.1.09 - Institute Strikes Clauses (Air Cargo) 1.1.09,
  - 5) Instytutowymi Klauzulami Wojennymi (ładunkowymi) 1.1.09 - Institute War Clauses (cargo) 1.1.09,
  - 6) Instytutowymi Klauzulami Wojennymi (lotnicze ładunkowymi) 1.1.09 - Institute War Clauses (Air Cargo) 1.1.09..
2. Zakres ubezpieczenia określony w ust. 1 zostaje rozszerzony o:
  - 1) częściowo odmiennie od postanowień Instytutowych Klauzul Ładunkowych (A) 1.1.09 punkt 4.4, zakres zostaje rozszerzony o połamania, potłuczenia, pęknięcia, pocięcia, zarysowania rozumiane jako szkody wynikające z właściwości naturalnych towaru, pod warunkiem prawidłowego przygotowania ładunku do transportu i zastosowania właściwego opakowania,
  - 2) ryzyko skażenia i zanieczyszczenia ładunku pod warunkiem prawidłowego przygotowania ładunku do transportu i zastosowania właściwego opakowania,
  - 3) zniszczenie ładunku polegające na zmieszaniu różnych rodzajów ładunków (np. paliw) i utratę ich wartości handlowej, dotyczy paliw lub ładunków ropopochodnych w jednej cysternie (posiadającej kilka zbiorników),
  - 4) uzasadnione koszty poniesione w celu zmniejszenia rozmiarów szkody, choćby okazały się one nieskuteczne, w szczególności koszty związane z akcją ratowniczą, zabezpieczeniem mienia przed dalszą szkodą, koszty utylizacji, uprzątnięcia pozostałości po szkodzie łącznie z kosztami rozbiórki (np.: demontażu, czyszczenia, utylizacji ładunku, złomowania)  
Limit na w/w koszty: 200.000 PLN na jedno i 300.000 PLN na wszystkie zdarzenia – ponad wartość fakturową ładunku.
  - 5) szkody wyrządzone umyślnie lub skutek winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa Ubezpieczającego, Ubezpieczonego oraz osób, za które ponoszą

odpowiedzialność, z wyłączeniem szkód wyrządzonych umyślnie lub wskutek winy umyślnej reprezentantów Ubezpieczającego (osoby / organ wieloosobowy (Zarząd), które zgodnie z obowiązującymi przepisami i statutem uprawnione są do zarządzania podmiotem gospodarczym),

- 6) utraty właściwości ładunku wskutek nieprawidłowej temperatury podczas transportu (m.in. rozmrożenie, przechłodzenie, przemarznięcie, przegrzanie) na skutek awarii urządzeń chłodniczych oraz uszkodzenia termoizolacyjnych opakowań transportowych, Rozszerzenie obejmuje również sytuacje, gdy rejestratory temperatury nie wskazują przekroczeń temperatury (+/-), a okoliczności zdarzenia potwierdzają uszkodzenie ładunku pod warunkiem prawidłowego przygotowania ładunku do transportu i zastosowania właściwego opakowania,
  - 7) ryzyko zawilgocenia, zapleśnienia, skażenia bakteriami i zarobaczenia pod warunkiem prawidłowego przygotowania ładunku do transportu i zastosowania właściwego opakowania,
  - 8) ryzyko ognia, kradzieży, kradzieży z włamaniem oraz innych ryzyk objętych ubezpieczeniem, w tym również w czasie operacji ładunkowych oraz podczas składowania ładunków w magazynach przewoźnika, spedytora, magazynach i placach (składach) celnych, placach i składach portowych, depotach itd. w sytuacji, gdy składowanie jest elementem procesu transportu,
  - 9) ryzyka polityczne (wojenne i strajkowe) w odniesieniu do wszystkich transportów na terenie całego świata zgodnie z klauzulami politycznymi wymienionymi ust. 1 pkt. 3) - 6) powyżej, z zastrzeżeniem poniższego zapisu, Dodatkowo zakres ubezpieczenia określony Klauzulami wojennymi i strajkowymi nie dotyczy transportów przebiegających przez regiony i kraje znajdujące się na liście krajów i regionów o podwyższonym ryzyku politycznym „The Joint Cargo Committee Global Cargo Watch List” dostępnej na stronie: [https://watchlists.ihsmarkit.com/services/watchlistinspector.aspx?watchlist\\_id=a661e336-c342-4965-b1e7-70980edf8cc2](https://watchlists.ihsmarkit.com/services/watchlistinspector.aspx?watchlist_id=a661e336-c342-4965-b1e7-70980edf8cc2), aktualnej w dniu rozpoczęcia ubezpieczonego transportu, dla których skala ryzyka wynosi 3,2 lub więcej (grupa ryzyka: very high, severe, extreme),
  - 10) ryzyka kradzieży oraz wyłudzenia ładunku przez osoby nieuprawnione, przewoźników, fałszywych przewoźników lub innych podwykonawców,
  - 11) ubytki wagowe wynikające z różnicy wagowej pomiędzy załadunkiem, a rozładunkiem, które przekraczają zwyczajowe normy, z udziałem własnym w wysokości 0,5% ubytku wagowego, nie mniej niż 500 PLN.
3. Ponadto do wszystkich ubezpieczanych transportów mają zastosowanie następujące klauzule:
- 1) Klauzula dotycząca prawidłowego rozpoznania danych – Data Recognition Clause,
  - 2) Instytutowa Klauzula Wyłączająca Ryzyko Skażenia Radioaktywnego, Broń Chemiczną, Biologiczną, Biochemiczną oraz Elektromagnetyczną 10.11.03 - Institute Radioactive Contamination, Chemical, Biological, Biochemical and Electromagnetic Weapons Exclusion Clause 10.11.03,
  - 3) Instytutowa Klauzula o Wymianie Części 1.12.2008 – Institute Replacement Clause 1.12.2008 (w odniesieniu do transportów maszyn i urządzeń),
  - 4) Dodatkowe ubezpieczenie cła 5.8.97 – Additional Cover For Duty 5.8.97.
4. Dodatkowo w transporcie morskim mają zastosowanie następujące klauzule:
- 1) Ładunkowy Aneks ISM / ISM Endorsement Clause,
  - 2) Instytutowa Klauzula Klasyfikacyjna 01.01.2001 – Institute Classification Clause 01.01.2001, – z zastrzeżeniem wprowadzenia zmian do niniejszej klauzuli, polegającej na objęciu ubezpieczeniem ładunków przewożonych na statkach nie starszych niż 40 lat bez konieczności powiadamiania o nich Ubezpieczyciela oraz ustalania dodatkowej składki,

- 3) Instytutowa Klauzula Odwołania Ryzyka Wojny (ładunkowa) 1.12.82 - Institute War Cancellation Clause (cargo) 1/12/82,
- 4) Klauzula Zakończenia Transportu (Terroryzm) JC2001/056 - Termination of Transit Clause (Terrorism) JC2009/056,
- 5) Całkowite wyłączenie szkód wyrządzonych przez azbest,
- 6) KLAUZULA CHORÓB ZAKAŹNYCH (JELC Communicable Disease Exclusion, JX2020-009A),
- 7) KLAUZULA WYŁĄCZAJĄCA RYZYKA CYBERNETYCZNE – LMA5403,
- 8) KLAUZULA SANKCJI.

Wszystkie wymienione wyżej klauzule stanowią integralną część warunków ubezpieczenia.

## **VI. SUMA UBEZPIECZENIA I LIMIT SUMY UBEZPIECZENIA**

1. Suma ubezpieczenia odpowiada rzeczywistej wartości przewożonego ładunku w miejscu i czasie załadowania (w szczególności wartości określonej w fakturze).
2. Górny limit sumy ubezpieczenia w odniesieniu do ładunków przewożonych na jednym środku transportu wynosi:
  - a) w transporcie lądowym drogowym per kontener, naczepa, pojazd - równowartość w złotych 3.000.000 EUR (słownie: trzy miliony euro),
  - b) w transporcie lądowym kolejowym per wagon, zestaw wagonów - równowartość w złotych 3.000.000 EUR (słownie: trzy miliony euro),
  - c) w transporcie lotniczym per środek transportu - równowartość w złotych 2.000.000 EUR (słownie: dwa miliony euro),
  - d) w transporcie morskim na jednym statku / barce, przewożonych na podstawie jednego lub kilku konosamentów lub innych dokumentów przewozowych – równowartość w złotych 4.000.000 EUR (słownie: cztery miliony euro),
  - e) dla ładunków przewożonych na podstawie polskiej ustawy Prawo pocztowe lub jej odpowiednikach w innych krajach: 10.000 PLN – niezależnie od rodzaju środka transportu,
  - f) dla ładunków materiałów wybuchowych, broni, amunicji: 1000 000 EUR – niezależnie od rodzaju środka transportu.
3. Suma ubezpieczenia powiększona zostaje o koszty związane bezpośrednio z transportem i jego organizacją oraz ubezpieczenia - do ich wysokości, ponad wartość fakturą ładunku - o ile Ubezpieczający lub Ubezpieczony lub Uprawniony do odszkodowania zobowiązany był do ich zapłaty.
4. Suma ubezpieczenia powiększona zostaje do 110% wartości fakturowej ładunku w tytule utraconego spodziewanego zysku.
5. Suma ubezpieczenia powiększona zostaje o należności celne i podatkowe (VAT) do ich wysokości, takie jak:
  - cło płacone w kraju docelowym lub w przypadku, gdy uszkodzony ładunek jest sprzedany w tranzycie – cło w kraju tranzytu na warunkach Additional Cover For Duty 5.8.97.,
  - podatek VAT pod warunkiem, że strona uprawniona (strona posiadająca gestię ubezpieczeniową) dokonała zapłaty podatku VAT i nie jest uprawniona do jego zwrotu.
6. Suma ubezpieczenia powiększona zostaje o należności podatkowe w zakresie akcyzy - o ile Ubezpieczający lub Ubezpieczony lub Uprawniony do odszkodowania zobowiązany był do ich zapłaty.
7. Suma ubezpieczenia powiększona zostaje o uzasadnione koszty poniesione w celu zmniejszenia rozmiarów szkody, choćby okazały się one nieskuteczne, w szczególności koszty związane z akcją ratowniczą, zabezpieczeniem mienia przed dalszą szkodą, koszty sortowania, operacji ładunkowych, manipulacyjnych, magazynowania, koszty utylizacji, uprzątnięcia pozostałości po szkodzie łącznie z kosztami rozbiórki (np.: demontażu,

czyszczenia, utylizacji ładunku, złomowania). Ponadto ubezpieczenie obejmuje koszty powołania rzeczoznawców w porozumieniu z Ubezpieczycielem, inspekcji ładunku i opłaty portowe powstałe bezpośrednio w wyniku szkód objętych ubezpieczeniem. Limit na w/w koszty: 200.000 PLN na jedno i 300.000 PLN na wszystkie zdarzenia – ponad wartość fakturą ładunku.

8. Suma ubezpieczenia powiększona zostaje o uzasadnione koszty poniesione w celu kontroli zawartości w rozplombowanym / rozszczelnionym kontenerze, celem ustalenia czy w ładunku doszło już do szkody, lub zabezpieczenia przed jej powstaniem. Strony ustalają limit odpowiedzialności Ubezpieczyciela w wysokości 50 000,00 PLN na jedno i wszystkie zdarzenia.
9. W przypadku, gdy wartość fakturowa ładunku przekracza górne limity sumy ubezpieczenia, określone w ust. 2, przy wypłacie odszkodowania nie będzie stosowana zasada proporcji.
10. Przeliczenia waluty w celu ustalenia sumy ubezpieczenia i kumulacji sum ubezpieczenia dokonuje się według tabeli kursów średnich NBP z dnia rozpoczęcia transportu.

## **VII. FRANSZYZA INTEGRALNA I REDUKCYJNA**

W warunkach ubezpieczenia nie ma zastosowania franszyza redukcyjna i integralna, z tym zastrzeżeniem, że:

- a) zastosowanie ma franszyza integralna dla każdej szkody rozpatrywanej w ramach niniejszej Umowy w transporcie morskim oraz kombinowanym / multimodalnym (łądowo-morskim, lotniczo-morskim), w wysokości 300,00 USD, wyrażona w złotych wg kursu średniego NBP z dnia wydania decyzji przyznającej odszkodowanie,
- b) dla żywności mrożonej i mięsa mrożonego, zastosowanie ma franszyza redukcyjna dla każdej szkody, w wysokości 5% odszkodowania, nie mniej niż 300 USD.

Zniesienie franszyzy możliwe jest pod warunkiem indywidualnego zgłoszenia zamiaru zniesienia franszyzy na 2 dni robocze przed rozpoczęciem transportu i opłacenia przez Ubezpieczającego dodatkowej składki.

## **VIII. OBOWIĄZKI UBEZPIECZAJĄCEGO I UBEZPIECZONEGO W PRZYPADKU POWSTANIA SZKODY**

1. W razie stwierdzenia zaistnienia zdarzenia losowego mogącego pociągnąć za sobą powstanie szkody w ładunku, które mogłoby stanowić podstawę do zgłoszenia roszczenia z tytułu niniejszej Umowy Ubezpieczający i Ubezpieczony są zobowiązani:
  - 1) użyć dostępnych mu środków w celu ratowania przedmiotu ubezpieczenia/ ładunku/ oraz zapobieżenia szkodzie/ w ładunku/ lub zmniejszenia jej rozmiarów,
  - 2) niezwłocznie zawiadomić Ubezpieczyciela, z zachowaniem formy telefonicznej lub elektronicznej; numer telefonu 0 801 107 107, +48 58 5555555.
  - 3) niezwłocznie zawiadomić policję, jeżeli istnieje podejrzenie, że utrata, zniszczenie lub uszkodzenie ładunku nastąpiły w rezultacie świadomego działania, którego celem było wyrządzenie szkody lub też w razie istnienia innych znamion wykroczenia lub przestępstwa,
  - 4) udzielić Ubezpieczycielowi lub powołanym przez Ubezpieczyciela ekspertom wszelkich wyjaśnień i udostępnić wszelkie dokumenty, które mogą okazać się niezbędne do ustalenia okoliczności powstania szkody, odpowiedzialności Ubezpieczyciela oraz określenia wysokości odszkodowania, przy czym Ubezpieczający lub Ubezpieczony obowiązany jest jednocześnie sporządzić, na podstawie posiadanych materiałów i na własny koszt, obliczenie poniesionych szkód oraz przygotować i przesłać Ubezpieczycielowi roszczenie,
  - 5) z zastrzeżeniem uzasadnionych działań podjętych w celu zabezpieczenia mienia lub zapobieżenia powiększania się rozmiarów szkody, do zachowania stanu faktycznego

spowodowanego zdarzeniem losowym, do czasu rozpoczęcia przez Ubezpieczyciela inspekcji bądź oględzin lub otrzymania zgody Ubezpieczyciela na przystąpienie do usuwania skutków szkody,

- 6) zażądać od przewoźnika lub spedytora sporządzenia protokołu o stanie ładunku zgodnie z przepisami prawa przewozowego lub innych przepisów prawa regulujących umowę przewozu oraz wziąć udział w jego sporządzaniu; w razie odmowy sporządzenia takiego protokołu przez przewoźnika lub spedytora, sporządzić z udziałem dwóch osób postronnych własny protokół zawierający dane dotyczące przyczyn powstania szkody i jej wysokości oraz inne okoliczności i dowody istotne dla sprawy,
- 7) pisemnie obciążyć przewoźnika lub inny podmiot, w stosunku do którego przysługiwać będzie możliwość dochodzenia roszczeń odszkodowawczych, odpowiedzialnością za powstanie szkody przez wysłanie notyfikacji lub protestu morskiego lub dokonać innych czynności niezbędnych dla zabezpieczenia skutecznego dochodzenia przez Ubezpieczyciela w/w roszczeń w trybie przewidzianym odnośnymi przepisami prawa, a następnie przesłać Ubezpieczycielowi odpowiednią dokumentację oraz podać do wiadomości Ubezpieczyciela wszelkie znane mu okoliczności, które mogą mieć znaczenie dla oceny odpowiedzialności osoby, w stosunku do której przysługiwać może w/w roszczenie..

## 2. Przedstawiciele Ubezpieczyciela są upoważnieni:

- a) do wejścia na teren miejsca składowania przedmiotu ubezpieczenia oraz inspekcji miejsc, w których wydarzyła się szkoda, a także do zabezpieczenia lub zatrzymania uszkodzonego mienia,
- b) do rozporządzania odzyskami z mienia dotkniętego szkodą, z zastrzeżeniem, że pozostawienie uszkodzonego mienia Ubezpieczycielowi jest możliwe jedynie po uzyskaniu zgody Ubezpieczyciela.

Jeżeli Ubezpieczający lub Ubezpieczony w skutek winy umyślnej nie dopełni obowiązku określonego w 1.1. powyżej, Ubezpieczyciel jest wolny od odpowiedzialności za szkody powstałe z tego powodu.

3. W razie naruszenia przez Ubezpieczającego, Ubezpieczonego lub osoby, za które ponoszą oni odpowiedzialność, obowiązku wymienionego w 1.2. powyżej Ubezpieczyciel może odpowiednio zmniejszyć odszkodowanie, jeżeli naruszenie przyczyniło się do zwiększenia szkody lub uniemożliwiło Ubezpieczycielowi ustalenie okoliczności i skutków zdarzenia losowego.

W razie naruszenia przez Ubezpieczającego, Ubezpieczonego lub osoby, za które ponoszą oni odpowiedzialność, z winy umyślnej obowiązku wymienionego w 1.7. powyżej Ubezpieczyciel może odpowiednio zmniejszyć odszkodowanie, jeżeli naruszenie przyczyniło się do zwiększenia szkody lub uniemożliwiło Ubezpieczycielowi ustalenie okoliczności i skutków zdarzenia losowego.

4. Ubezpieczyciel może podnieść również przeciwko Ubezpieczonemu zarzuty, które mają wpływ na odpowiedzialność Ubezpieczyciela z tytułu umowy ubezpieczenia.

## **IX. TRYB DOCHODZENIA ROSZCZEŃ**

1. Jeżeli świadczenie nie będzie przysługiwać lub będzie przysługiwać w innej wysokości niż określona w zgłoszonym roszczeniu, Ubezpieczyciel poinformuje o tym pisemnie osobę występującą z roszczeniem, wskazując na okoliczności oraz na podstawę prawną uzasadniającą całkowitą lub częściową odmowę wypłaty świadczenia.
2. Z dniem zapłaty odszkodowania przez Ubezpieczyciela roszczenie Ubezpieczającego lub Ubezpieczonego przeciwko osobie trzeciej odpowiedzialnej za szkodę przechodzi z mocy prawa na Ubezpieczyciela do wysokości zapłaconego odszkodowania. Jeżeli ubezpieczyciel pokrył tylko część szkody, Ubezpieczającemu lub Ubezpieczonemu przysługuje co do pozostałej części pierwszeństwo zaspokojenia przed roszczeniem Ubezpieczyciela.

3. Ubezpieczyciel zrzeka się prawa regresu w stosunku do Ubezpieczającego, Ubezpieczonego lub innej spółki powiązanej / należącej do grupy kapitałowej, w której skład wchodzi Ubezpieczający, Ubezpieczony. Za Ubezpieczającego, Ubezpieczonego rozumie się również ich pracowników, osoby zatrudnione na podstawie umowy o pracę, umowy zlecenia, umowy o dzieło lub innej umowy cywilnoprawnej, w tym również osoby prowadzące jednoosobową działalność gospodarczą na rzecz Ubezpieczającego, Ubezpieczonego (samozatrudnienie). Zastrzega się jednak prawo do regresu przez Ubezpieczyciela w stosunku do podwykonawców Ubezpieczającego, podmiotów którym Ubezpieczający zlecił wykonanie usługi przewozu lub spedycji (przewoźnicy, spedytorzy, załadowcy itp.).
4. Ubezpieczający i Ubezpieczony zobowiązani są do udzielenia Ubezpieczycielowi, zarówno przed jak i po wypłacie odszkodowania, wszelkiej pomocy przy dochodzeniu roszczeń regresowych, w tym dostarczyć odpowiednie dokumenty i informacje. W szczególności, na wniosek Ubezpieczyciela, Ubezpieczający i Ubezpieczony zobowiązani będą do wydania, w celu skutecznego dochodzenia roszczeń regresowych, oświadczenia potwierdzającego prawa Ubezpieczyciela określone w ust. 2 powyżej.

## **X. WYPŁATA ODSZKODOWANIA**

1. Ubezpieczyciel wypłaca odszkodowanie w terminie 30 dni od daty otrzymania zawiadomienia o wypadku, z zastrzeżeniem ust. 2 poniżej.
2. Jeżeli w terminie określonym w ust. 1 wyjaśnienie okoliczności koniecznych do ustalenia odpowiedzialności Ubezpieczyciela albo wysokości odszkodowania okazało się niemożliwe, odszkodowanie wypłaca się w terminie 14 dni od daty wyjaśnienia tych okoliczności.
3. Jeżeli odszkodowanie wypłacane jest w walucie innej niż określona w fakturach, przeliczenie następuje na podstawie Tabeli Kursów Średnich NBP wydania decyzji przyznającej odszkodowanie.

### **Załączniki:**

**Załącznik nr 1** Instytutowa Klauzula Ładunkowa (A) 1/1/09

**Załącznik nr 2** Instytutowa Klauzula Ładunkowa (Lotnicza) z wyłączeniem przesyłek pocztowych 1/1/09

**Załącznik nr 3** Instytutowa Klauzula Strajkowa (ładunkowa) 1/1/09

**Załącznik nr 4** Instytutowa Klauzula Strajkowa (lotnicza ładunkowa) 1/1/09

**Załącznik nr 5** Instytutowa Klauzula Wojenna (ładunkowa) 1/1/09

**Załącznik nr 6** Instytutowa Klauzula Wojenna (lotnicza ładunkowa) 1/1/09

**Załącznik nr 7** Pozostałe klauzule dodatkowe

**Załącznik nr 8** Lista rzeczy łatwo psujących się

**Załącznik nr 9** List subrogacyjny - wzór