

PRAWO MORSKIE I UBEZPIECZENIA

(I semestr/15 - VI semestr/17 = 32 godziny.

KONSPEKT

1/9

UBEZPIECZENIA MORSKIE

Gwałtowny rozwój liczebności floty jak i tonażu pływających statków, zwiększył znacznie, mimo rozwoju technologicznego systemów nawigacyjnych, ilość wypadków morskich i strat związanych z wysokimi wartościami majątkowymi zaangażowanymi w żegludze. Tak właściciele statków jak i przewożonych ładunków od dawien dawna próbowali w jakikolwiek sposób ograniczyć ryzyko swoich strat, które bez stosownego zabezpieczenia często doprowadzały do ruiny uprawiających żeglugę jak i tych, którzy z niej korzystają.

Takim systemem, który należy do najstarszych w dziedzinie ubezpieczeń, jest niewątpliwie system UBEZPIECZEŃ MORSKICH (*marine insurance*).

Istnieje bardzo wiele systemów organizacyjnych ubezpieczeń w zależności od obowiązującej kodyfikacji tego zagadnienia w różnych krajach. W Polsce Ubezpieczenia Morskie reguluje Kodeks Morski (Tytuły VIII i IX, artykuły 292-354 – z dnia 18/09/2001).

Przedmiotem Ubezpieczenia morskiego może być każdy interes majątkowy, każda działalność związana z uprawianiem żeglugi i przewozem ładunków drogą morską, o ile da się oszacować w wartość w obowiązujących środkach płatniczych.

Każda strona związana z uprawianiem żeglugi i przewozem ładunku ma różny interes, który podlega ubezpieczeniu. Właściciel, armator, właściciel ładunku, załadowca, czy odbiorca, wszyscy ci zainteresowani zabezpieczają się od strat w swoim zakresie odpowiedzialności.

Podstawowymi interesami majątkowymi ubezpieczanymi przez Armatora są:

- kadłub (casco)
- maszyna (casco)
- fracht i pokrewne zainteresowania
- OC
 - o Pasażerowie
 - o Właściciele ładunków
 - o Wszystkie inne osoby, którym statek może wyrządzić szkodę.

PRAWO MORSKIE I UBEZPIECZENIA

(I semestr/15 - VI semestr/17 = 32 godziny.

KONSPEKT

2/9

- ubezpieczenie Załogi na wypadek śmierci
- ubezpieczenie Załogi na wypadek kalectwa
- ubezpieczenie rzeczy osobistych Załogi
- ubezpieczenie ładunku (cargo) – najczęściej ubezpiecza właściciel ładunku

Oczywistym jest, że zakres ubezpieczeń, jakimi zabezpiecza się każda zainteresowana ze stron jest niejednakowy. Dla przykładu wielu Armatorów ubezpiecza swe statki jedynie od starty całkowitej i niektórych, bardziej kosztownych szkód. Wiele ewentualnych strat jest ubezpieczanych niecałkowicie – do pewnej wartości.

Bardzo zróżnicowany jest charakter i zakres ubezpieczeń w zależności od rodzaju ubezpieczanego niebezpieczeństwa. W szczególności odróżnia się niebezpieczeństwa morskie od wojennych, które są zazwyczaj objęte zupełnie odrębną umową.

Na podstawie umowy ubezpieczenia ubezpieczyciel (*insurer*) zobowiązany jest, za wpłacaną jemu składkę, do wypłaty umownego odszkodowania za szkodę wymienioną w umowie ubezpieczenia.

Umowa ubezpieczenia morskiego obejmuje w zasadzie jedynie szkody wynikające z niebezpieczeństw związanych z uprawieniem żeglugi. W praktyce wiele firm ubezpieczeniowych rozszerza swoją ofertę na wiele innych szkód towarzyszących, choć nie bezpośrednio związanych z żeglugą, czy przewozem ładunków morzem.

Często do ubezpieczeń morskich dołączane jest ubezpieczenie ładunku na odcinkach drogi lądowej jak i jego składowania na ladzie w magazynach portowych, a nawet poza nimi.

Takie zróżnicowanie wynika z kosztów ubezpieczeń, które stanowią poważny wydatek dla Armatora. Często, w zależności od stopnia zagrożenia przedmiotu ubezpieczenia w różnych rejonach pływania i na różnych odcinkach trasy przewozu, stawki ubezpieczeniowe są zróżnicowane. Tak firmy ubezpieczeniowe jak i Armatorzy żonglują cenami i wartościami w szerokim zakresie.

Dokumentem stwierdzającym zaistnienie umowy pomiędzy ubezpieczającym a ubezpieczycielem jest t.zw. polisa

PRAWO MORSKIE I UBEZPIECZENIA

(I semestr/ 15 - VI semestr/ 17 = 32 godziny.

KONSPEKT

3/9

ubezpieczeniowa (*policy*), która musi być wydana na życzenie ubezpieczającego. Jeśli Polisa nie jest wydana w dniu zawarcia umowy to do jej wydania obowiązuje tymczasowy dokument stwierdzający zawarcie umowy.

Zawartość Polisy jest ściśle określona przepisami i oprócz różnych innych klauzul określających szczególne warunki ubezpieczenia musi zawierać takie podstawowe dane jak:

- oznaczenie ubezpieczyciela (nazwa firmy ubezpieczającej)
- oznaczenie przedmiotu ubezpieczenia (opis, nazwa, dane)
- oznaczenie niebezpieczeństw objętych umową ubezpieczenia (wyszczególnienie i określenie bliższe zagrożeń i wypadków podlegających ubezpieczeniu)
- określenie czasu na który zawarto ubezpieczenie (może to być okres czasu lub określona podróż lub jej część)
- sumę ubezpieczenia (wartość zwrotna na wypadek pełnego odszkodowania)
- miejsce i data wystawienia polisy (moment od którego polisa obowiązuje obie strony jeśli inne szczegółowe klauzule polisy nie oznaczają momentu inaczej)
- podpis ubezpieczyciela (osoby umocowanej prawnie w firmie ubezpieczeniowej, mającej kompetencje do zawierania umów ubezpieczeniowych w imieniu firmy, którą reprezentuje).

Polisa może być wystawiona na:

- imiennie (polisa imienna)
- na zlecenie
- na okaziciela
- na rzecz osoby trzeciej (ubezpieczonego)
- na rzecz nieokreślonego ubezpieczonego (na rzecz tego, kogo dotyczy)

Ubezpieczający (posiadacz polisy) rozporządza prawami wynikającymi z polisy do póki polisa znajduje się w jego posiadaniu.

PRAWO MORSKIE I UBEZPIECZENIA

(I semestr/15 - VI semestr/17 = 32 godziny.

KONSPEKT

4/9

Polisa jest nieważna jeśli:

- jeśli w chwili jej zawarcia szkoda objęta ubezpieczeniem już nastąpiła
- nie istniała możliwość jej powstania

Powyższe nie ma zastosowania, jeśli umowa obejmuje okres poprzedzający moment podpisania umowy i stan rzeczy nie jest znany obu stronom.

Odstąpienie od umowy ubezpieczenia może nastąpić:

- dopóki nie rozpoczął się stan niebezpieczeństwa objętego umową.

Roszczenia z tytułu umowy przedawniają się z upływem 5 lat od dnia wymagalności roszczenia.

Wartość ubezpieczenia statku:

- zwykła wartość przedmiotu ubezpieczenia
 - o wartość statku chwili rozpoczęcia ubezpieczenia
 - o wartość przynależności statku – przedmiotów wyposażenia i zaopatrzenia statku (jeśli umowa nie określa inaczej)
 - o koszt ubezpieczenia statku

Wartość ubezpieczenia ładunku;

- wartość ładunku w miejscu i czasie załadowania
 - o koszt ubezpieczenia
 - o koszt dostarczenia ładunku do miejsca przeznaczenia

Wartość ubezpieczenia frachtu:

- suma frachtu brutto
 - o koszt ubezpieczenia

Wartość innych przedmiotów ubezpieczenia (bez OC):

- kwota, na której utratę jest narażony ubezpieczający w chwili rozpoczęcia ubezpieczenia
 - o koszty ubezpieczenia

PRAWO MORSKIE I UBEZPIECZENIA

(I semestr/15 - VI semestr/17 = 32 godziny.

KONSPEKT

5/9

Podstawowym obowiązkiem ubezpieczającego jest takie działanie w wypadku zaistnienia szkody, aby zminimalizować wartość szkody a staranność w tym zakresie powinna być taka, jak by ubezpieczający nie był ubezpieczony. Staranność ubezpieczającego nie może się zmniejszyć w żadnym zakresie na skutek świadomości posiadania ubezpieczenia.

Staranność postępowania w szczególności obejmuje:

- zapewnienia statkowi zdolności żeglugowej
- zapewnienia wymagań BHP na statku
- podjęcia właściwych, zgodnych z dobrą praktyką morską działań na rzecz uratowania przedmiotu ubezpieczenia będącego w niebezpieczeństwie
- podjęcie właściwych i rozsądnych kroków na rzecz zminimalizowania szkody, jeśli nie można już było jej uniknąć całkowicie
- zabezpieczenie roszczeń względem osób trzecich (innych firm związanych poza własną), które szkodę uczyniły, lub przyczyniły się do jej powstania poprzez zabezpieczenie dowodów ich winy.

Podstawowym obowiązkiem ubezpieczającego jest natychmiastowe powiadomienie ubezpieczyciela o każdej szkodzie, objetej ubezpieczeniem, okolicznościach jej powstania i podjętych krokach zabezpieczających przed powiększeniem się szkody. Większość statków posiada specjalne „Instrukcje Ubezpieczeniowe” wydawane przez firmy, w których statki są ubezpieczone – kapitan winien postępować (w porozumieniu z Armatorem) zgodnie z instrukcjami ubezpieczyciela.

PRAWO MORSKIE I UBEZPIECZENIA

(I semestr/15 - VI semestr/17 = 32 godziny.

KONSPEKT

6/9

UBEZPIECZENIE STATKU

Ryzyka morskie (ub. Casco):

- szkody wynikłe ze zderzenia z innym statkiem
- szkody wynikłe ze zderzenia z innym pływającym obiektem niż statek
- szkody wynikłe ze zderzenia z obiektem stałym
- odpowiedzialność wobec osób trzecich, które poniosły straty majątkowe w wyniku kolizji
- szkody doznane przez statek i jego wyposażenie w wyniku:
 - o sztorm
 - przeciążenie maszyn w sztormie
 - wadliwa obsługa urządzeń w trudnych warunkach
 - o huragan
 - o wejście na mieliznę
 - o wejście na skały
 - o pożar
 - o uszkodzenia lodowe
- szkody będące następstwem wypadków związanych z eksploatacją statku
 - o załadunek
 - o wyładunek
 - o bunkrowanie
 - eksplozja
 - wylew
- awaria wspólna
 - o koszty ratownictwa
 - o koszty poniesione w celu ograniczenia szkody
 - o koszty poniesione w celu uniknięcia szkody
- szkody wynikłe z:
 - o błędów i zaniedbań załogi statku
 - o błędów i zaniedbań osób trzecich zatrudnionych na statku.

Ubezpieczyciel nie odpowiada za szkody wynikłe z:

- zużycia elementów statku i wyposażenia
- wynikłe z błędów konstrukcyjnych

PRAWO MORSKIE I UBEZPIECZENIA

(I semestr/15 - VI semestr/17 = 32 godziny.

KONSPEKT

7/9

- błędzie ukrytym (chyba, że Polisa stanowi inaczej)
- szkody wynikłe z braku należytej staranności armatora (jego administracji)

Nie podlegają ubezpieczeniu:

- szkody częściowe do wysokości franszyzy

Franszyza – kwota do jakiej statek (armator) ponosi koszty we własnym zakresie. Wysokość franszyzy jest określona w Polisie i określona sumą lub procentem sumy ubezpieczenia.

- szkody nie podlegające franszyzie:
 - o utknięcie
 - o zatonięcie
 - o pożar
 - o zderzenie

Szkody powstałe w trzech po sobie następujących podróżach (lub dwóch z ładunkiem) mogą być zliczone w celu osiągnięcia franszyzy.

Ryzyka wojenne.

- szkody powstałe na skutek:
 - o działania wojenne
 - o powstania
 - o rewolucje
 - o zamieszki
 - o piractwo
 - o zagarniecie
 - o konfiskata
 - o zniszczenie
 - o uszkodzenie
 - o miny
 - o torpedy
 - o bomby
 - o zapory wojenne
 - o inne pozostałości po działaniach wojennych
 - o strajki

PRAWO MORSKIE I UBEZPIECZENIA

(I semestr/ 15 - VI semestr/ 17 = 32 godziny.

KONSPEKT

8/9

Jeżeli podróż jest planowana w rejon zagrożeń wojennych to musi ona być uzgodniona z ubezpieczycielem dla ewentualnego rozszerzenia umowy ubezpieczenia o ewentualne możliwe zagrożenia. Do uzupełnienia o zagrożeniach wojennych winna być włączona klauzula o warunkach anulowania ubezpieczenia wojennego. W razie wybuchu konfliktu atomowego, czy konfliktu między mocarstwami (Francja, USA, W.Brytania, Rosja, Chiny) ubezpieczenie wojenne przestaje obowiązywać automatycznie.

Ubezpieczenie OC Armatora (P&I).

- śmierć osób przewożonych na statku
- śmierć osób znajdujących się na statku
- śmierć osób znajdujących się w pobliżu statku
- uszkodzenie cielesne osób przewożonych na statku
- uszkodzenie cielesne osób znajdujących się na statku
- uszkodzenie cielesne osób znajdujących się w pobliżu statku
 - o pobyt w szpitalu
 - o choroba
 - o leczenie
 - o pogrzeb
 - o repatriacja członka załogi i jego następcy
 - o dewiacja statku
- śmierć lub uszkodzenie ciała osób nie znajdujących się na statku ale spowodowana błędem nawigacyjnym ubezpieczonego statku lub innym niedbalstwem jego załogi.
- szkody wyrządzone innym statkom przez statek bez bezpośredniego zetknięcia z uszkodzonymi elementami
- szkody wyrządzone nabrzeżom lub innym obiektom przez statek ubezpieczony bez bezpośredniego kontaktu.
- umowy holowania
- udział ładunku w awarii wspólnej
- usunięcie wraku statku ubezpieczonego
- usunięcie wraku zatopionego w wyniku winy statku ubezpieczonego
- roszczenia związane z przewożonym ładunkiem

PRAWO MORSKIE I UBEZPIECZENIA

(I semestr/ 15 - VI semestr/ 17 = 32 godziny.

KONSPEKT

9/9

- kary nałożone przez władze
 - o przemyt
 - o niewłaściwość dokumentów okrętowych
 - o występki załogi
 - o nieprzestrzeganie przepisów o ochronie pracy
- kwarantanny
- dezynfekcja statku
- dezynfekcja załogi
- dezynfekcja osób znajdujących się na statku
- udział statku w awarii wspólnej (w części nie podlegającej ubezpieczeniu casco).

Oczywistym jest, że wszelkie odchylenia od zaleceń, instrukcji ubezpieczyciela jak i ogólnych przepisów, które zostaną ujawnione mogą pozbawić ubezpieczającego prawa do odszkodowania.

Każdy wypadek angażujący OC Armatora winien być przez kapitana zgłoszony odpowiedniemu komisarzowi awaryjnemu lub korespondentowi ubezpieczyciela. Kapitan powinien starannie rozeznaczyć, czy zaistniały wypadek podlega ubezpieczeniu OC (P&I) czy „casco” (np. uszkodzenie nabrzeża – casco; uszkodzenie barek przy nabrzeżu przez falę wywołaną zbyt dużą szybkością naszego statku – P&I)
