

**OGÓLNE WARUNKI UBEZPIECZENIA ŁADUNKÓW
W TRANSPORCIE (CARGO)
z dnia 29 lipca 2008 r.**

Spis treści

	strona
§ 1 Postanowienia ogólne	3
§ 2 Definicje	3
§ 3 Przedmiot ubezpieczenia	6
§ 4 Zawarcie umowy ubezpieczenia	6
§ 5 Czas trwania ochrony ubezpieczeniowej	8
§ 6 Zakres ubezpieczenia	10
§ 7 Wyłączenia i ograniczenia odpowiedzialności TUiR WARTA	12
§ 8 Suma ubezpieczenia i wartość ubezpieczonego ładunku	14
§ 9 Składka ubezpieczeniowa	15
§ 10 Postępowanie w razie powstania szkody	16
§ 11 Ustalenie wysokości szkody i odszkodowania	17
§ 12 Wypłata odszkodowania	18
§ 13 Roszczenia regresowe	19
§ 14 Zawiadomienia i oświadczenia	19
§ 15 Postanowienia końcowe	19

Postanowienia ogólne

§ 1

Niniejsze ogólne warunki ubezpieczenia (zwane dalej OWU) stosuje się w umowach ubezpieczenia ładunków w transporcie zawieranych przez Towarzystwo Ubezpieczeń i Reasekuracji WARTA Spółka Akcyjna, zwane dalej TUiR WARTA, z osobami fizycznymi i prawnymi oraz jednostkami organizacyjnymi nie posiadającymi osobowości prawnej, zwanymi dalej ubezpieczającym.

Definicje

§ 2

1. Przez określenia użyte w niniejszych OWU należy rozumieć:
 - 1) **AKT TERRORYSTYCZNY** – użycie przemocy dla osiągnięcia celów politycznych lub społecznych, skierowanej przeciw społeczeństwu z zamiarem jego zastraszenia
 - 2) **AWARIA WSPÓLNA** – nadzwyczajne poświęcenia lub wydatki poniesione rozmyślnie i rozsądnie w celu ratowania statku, ładunku na nim przewożonego oraz frachtu ze wspólnego dla nich niebezpieczeństwa
 - 3) **DEWASTACJA** – rozmyślne zniszczenie lub uszkodzenie ładunku przez osoby trzecie
 - 4) **FRANSZYZA REDUKCYJNA** – określona w umowie ubezpieczenia kwotowo lub procentowo część szkody, o którą każdorazowo obniża się kwotę należnego odszkodowania; jeżeli wysokość należnego odszkodowania nie przekracza wysokości ustalonej franszyzy redukcyjnej, TUiR WARTA nie jest zobowiązane do wypłaty odszkodowania
 - 5) **HANDEL OBWOŻNY** – sprzedaż towarów przewożonych z miejsca na miejsce, prowadzona ze środka transportu
 - 6) **KLAUZULE INSTYTUTOWE** – opracowany przez Instytut Ubezpieczycieli Londyńskich zestaw warunków ubezpieczeń stosowany w ubezpieczeniach ładunków w transporcie
 - 7) **KRADZIEŻ** – zabór ładunku przez sprawcę w celu przywłaszczenia
 - 8) **KRADZIEŻ Z WŁAMANIEM** – zabór ładunku przez sprawcę w celu przywłaszczenia z zamkniętego środka transportu/lokalu po usunięciu przy użyciu siły i narzędzi zabezpieczeń lub po otworzeniu zabezpieczeń podrobionym kluczem, albo zabór ładunku ze środka transportu/lokalu, w którym sprawca ukrył się przed jego zamknięciem
 - 9) **KRADZIEŻ Z WŁAMANIEM Z JEDNOCZESNYM ZABOREM ŚRODKA TRANSPORTU** – zabór ładunku przez sprawcę w celu przywłaszczenia w drodze włamania do środka transportu z jednoczesnym dokonaniem zaboru środka transportu lub jego czasowego zawłaszczenia
 - 10) **OBRÓT TRANSPORTOWY** – wartość ładunków przewożonych na ryzyko ubezpieczającego w określonym czasie. Wartość tę podaje ubezpieczający na podstawie faktur dostawcy lub dowodów wewnętrznych, a w przypadku ich braku na podstawie faktycznych kosztów zakupu lub wytworzenia
 - 11) **PARKING STRZEŻONY** – wydzielony teren, całodobowo dozorowany, oświetlony w porze nocnej, wyposażony w urządzenia blokujące wjazd i wyjazd,

uniemożliwiający wjazd i wyjazd pojazdu bez zezwolenia osoby dozorującej parking

- 12) **PRZEDSIĘBIORCA** – osoba fizyczna, osoba prawna i jednostka organizacyjna nie będąca osobą prawną, której ustawa przyznaje zdolność prawną, prowadząca we własnym imieniu działalność gospodarczą lub zawodową
- 13) **PRZESYŁKA** – ładunek stanowiący przedmiot przewozu dokonywanego na podstawie jednej umowy przewozu lub na podstawie jednej faktury albo innego dokumentu towarzyszącego ładunkowi w czasie przewozu
- 14) **PRZEWOŹNIK ZAWODOWY** – osoba fizyczna, osoba prawna oraz jednostka organizacyjna nie posiadająca osobowości prawnej, uprawniona i prowadząca na podstawie przepisów prawnych stałą i zarobkową działalność przewozową
- 15) **RABUNEK (ROZBÓJ)** – zabór ładunku przez sprawcę w celu przywłaszczenia (w tym również z jednoczesnym zaborem środka transportu) przy użyciu przemocy fizycznej wobec osoby dokonującej przewozu/sprawującej pieczęć nad ubezpieczonym ładunkiem lub groźby jej natychmiastowego użycia, albo przez doprowadzenie tej osoby do stanu nieprzytomności lub bezbronności
- 16) **ROZŁADUNEK** – ogół czynności wykonywanych bezpośrednio po zakończeniu przewozu w miejscu przeznaczenia, mających na celu wyjęcie ładunku ze środka transportu, z włączeniem czynności przemieszczania ładunku z bezpośredniego sąsiedztwa środka transportu do magazynu, innego pomieszczenia lub miejsca składowania
- 17) **RYZYKO POLITYCZNE** – ryzyko utraty, ubytku lub uszkodzenia ubezpieczonego ładunku podczas jego przewozu na skutek:
 - a) **ryzyk strajkowych**, przez które rozumie się strajki, lokauty, rozruchy lub zamieszki społeczne, akty terrorystyczne bądź działania osób działających z pobudek politycznych, ideologicznych lub religijnych i/lub
 - b) **ryzyk wojennych**, przez które rozumie się: działania wojenne, stan wyjątkowy, stan wojenny, rewolucję, rebelię, powstanie, porzucone miny, torpedy, bomby lub inną, porzuconą broń wojenną
- 18) **RYZYKO TRANSPORTOWE** – ryzyko poniesienia uszczerbku majątkowego na skutek utraty, ubytku lub uszkodzenia ładunku podczas przewozu objętego ubezpieczeniem
- 19) **TRANSPORT KRAJOWY** – przewóz, którego początek i zakończenie ma miejsce na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej
- 20) **TRANSPORT MIĘDZYNARODOWY** – przewóz, którego początek i/lub zakończenie mają miejsce na terytorium różnych państw
- 21) **TRANSPORT MORSKI** – przewóz, którego całość lub część odbywa się drogą morską na podstawie konosamentu morskiego lub innego morskiego listu przewozowego
- 22) **TRANSPORT INNY NIŻ MORSKI** – przewóz dokonywany koleją, samochodem, samolotem, środkami transportu żegluga śródlądowej oraz promem morskim (z zastrzeżeniem, że przewóz promem morskim nie jest dokonywany na podstawie konosamentu morskiego)

- 23) **TRANSPORT WŁASNY** – transport inny niż zawodowy
- 24) **TRANSPORT ZAWODOWY** – transport wykonywany przez przewoźnika zawodowego na podstawie zawartej umowy o przewóz, potwierdzonej wydaniem listu przewozowego lub innego dokumentu przewozowego
- 25) **WARTOŚCI PIENIĘŻNE** – krajowe i zagraniczne znaki pieniężne, czeki, weksle, inne papiery wartościowe, złoto, srebro, kamienie szlachetne i perły, a także platyna i inne metale z grupy platynowców
- 26) **WYPADEK ŚRODKA TRANSPORTU** – zdarzenie polegające na nagłym działaniu siły mechanicznej w momencie zetknięcia się pojazdu z osobami, przedmiotami, zwierzętami, a także przewrócenie się, wywrócenie się, wykolejenie się, spadnięcie, zatonięcie środka transportu, utknięcie na mieliźnie bądź wyrzucenie na brzeg
- 27) **ZAŁADUNEK** – ogół czynności wykonywanych bezpośrednio przed rozpoczęciem przewozu w miejscu nadania, mających na celu umieszczenie przygotowanego do przewozu ładunku na lub wewnątrz środka transportu z włączeniem czynności dostarczenia ładunku z magazynu, innego pomieszczenia lub miejsca składowania w bezpośrednie sąsiedztwo środka transportu
- 28) **ZDARZENIA LOSOWE**
- a) **deszcz nawalny** – opady deszczu o współczynniku wydajności co najmniej 4. Wystąpienie deszczu o podanym parametrze TUiR WARTA potwierdza w placówce meteorologicznej; w przypadku braku możliwości uzyskania takiego potwierdzenia przyjmuje się stan faktyczny i rozmiar szkód w miejscu ich powstania lub w sąsiedztwie
- b) **grad** – opad atmosferyczny w postaci cząsteczek lodowych
- c) **huragan** – wiatr o prędkości nie mniejszej niż 17,5 m/s. Prędkość wiatru TUiR WARTA potwierdza w placówce meteorologicznej; w przypadku braku możliwości uzyskania takiego potwierdzenia przyjmuje się stan faktyczny i rozmiar szkód w miejscu ich powstania lub w sąsiedztwie
- d) **lawina** – gwałtowne zsuwanie się lub staczanie mas śniegu, lodu, błota, skał lub kamieni ze zboczy górskich
- e) **osuwanie się ziemi** – ruchy na stokach nie spowodowane działalnością ludzką
- f) **powódź** – zalanie terenu w wyniku podniesienia się poziomu wody w korytach wód płynących lub stojących wskutek: nadmiernych opadów atmosferycznych, spływu wód po zboczach lub stokach na terenach górskich lub falistych, topnienia kry lodowej, tworzenia się zatorów lodowych, uszkodzenia linii brzegowej sztucznych jezior lub kanałów, sztormu powodującego podniesienie się poziomu morskich wód przybrzeżnych
- g) **pożar** – ogień, który przedostał się poza palenisko lub powstał bez paleniska i jest w stanie rozszerzyć się o własnej sile
- h) **trzęsienie ziemi** – nie wywołane przez działalność człowieka zaburzenia systemu równowagi we wnętrzu ziemi, któremu towarzyszą wstrząsy i drgania gruntu
- i) **uderzenie pioruna** – gwałtowne wyładowanie elektryczne w atmosferze działające bezpośrednio na środek transportu lub ubezpieczony ładunek

- j) **upadek przedmiotu na środek transportu** – upadek jakiegokolwiek przedmiotu nie należącego do ubezpieczającego i nie będącego pod jego kontrolą, spadającego z wysokości na środek transportu
- k) **wybuch** – gwałtowna zmiana stanu równowagi układu z jednoczesnym wyzwoleniem się gazów, pary, pyłów lub cieczy, wywołanym ich właściwością rozprzestrzeniania się; za wybuch uważa się również implozję polegającą na uszkodzeniu zbiornika lub aparatu próżniowego ciśnieniem zewnętrznym
- l) **zapadanie się ziemi** – obniżenie się terenu z powodu zawalenia się podziemnych pustych przestrzeni powstałych w sposób naturalny, a nie w wyniku jakiegokolwiek działalności człowieka

Przedmiot ubezpieczenia

§ 3

1. Przedmiotem ubezpieczenia są określone w umowie ubezpieczenia ładunki w czasie przewozu w transporcie krajowym i międzynarodowym, dokonywanym środkami transportu samochodowego, kolejowego, lotniczego, morskiego i żeglugi śródlądowej.
2. TUiR WARTA nie obejmuje ochroną ubezpieczeniową następujących rodzajów ładunków:
 - 1) wartości pieniężnych, banderoli akcyzy, kart kredytowych i płatniczych,
 - 2) akt, dokumentacji, wzorów i prototypów,
 - 3) rzeczy przeznaczonych do sprzedaży w ramach handlu obwoźnego,
 - 4) rzeczy uszkodzonych lub zdekompletowanych,
 - 5) rzeczy przewożonych w obrębie jednej nieruchomości, to jest:
 - a) z lokalu do lokalu położonego w tym samym budynku,
 - b) z budynku do budynku położonego na tym samym gruncie (posesji).

Zawarcie umowy ubezpieczenia

§ 4

1. Ładunki w transporcie mogą być ubezpieczone na podstawie:
 - 1) umowy ubezpieczenia jednostkowego - gdy ochroną ubezpieczeniową objęta jest jedna przesyłka,
 - 2) umowy ubezpieczenia generalnego - gdy ochroną ubezpieczeniową objęte są ładunki przewożone na ryzyko ubezpieczającego w określonym czasie.
2. TUiR WARTA potwierdza dokumentem ubezpieczenia zawarcie umowy ubezpieczenia po otrzymaniu od ubezpieczającego wypełnionego wniosku, zawierającego wszystkie dane niezbędne do zawarcia umowy ubezpieczenia.
3. Wniosek o ubezpieczenie powinien zawierać co najmniej następujące dane:
 - 1) dla umów ubezpieczenia jednostkowego:
 - a) imię, nazwisko i adres/ nazwę i siedzibę ubezpieczającego,
 - b) rodzaj zgłaszanego do ubezpieczenia ładunku, z podaniem czy ładunek jest rzeczą nową, czy używaną,

- c) liczbę sztuk, wagę netto i brutto, rodzaj i liczbę opakowań,
 - d) sumę ubezpieczenia
 - e) rodzaj środków transportu używanych do przewozu ładunku,
 - f) określenie, czy przewóz będzie dokonywany transportem własnym, czy zawodowym,
 - g) dokładne określenie środka transportu: numery rejestracyjne pojazdu, naczepy, przyczepy, numer wagonu, rejsu(lotu), barki, nazwę i wiek statku, nr rejsu,
 - h) trasę przewozu (miejsce nadania - miejsce przeznaczenia),
 - i) zakres ubezpieczenia,
 - j) datę rozpoczęcia przewozu;
- 2) dla umów ubezpieczenia generalnego:
- a) imię, nazwisko i adres/ nazwę i siedzibę ubezpieczającego,
 - b) rodzaje ładunków planowanych do przewiezienia w okresie ubezpieczenia, z podaniem czy ładunek jest rzeczą nową, czy używaną,
 - c) maksymalną wartość ładunków przewożonych na jednym środku transportu,
 - d) wielkość obrotu transportowego planowanego w okresie ubezpieczenia,
 - e) rodzaj transportu, jakim będą przewożone ładunki,
 - f) określenie, czy przewóz będzie dokonywany transportem własnym, czy zawodowym,
 - g) zakres terytorialny przewozów (miejsce/kraje nadania – miejsce/kraje przeznaczenia),
 - h) zakres ubezpieczenia,
 - i) okres ubezpieczenia.
4. Ubezpieczający zobowiązany jest do udzielenia TUiR WARTA odpowiedzi na wszystkie pytania zamieszczone w formularzu wniosku lub skierowane do niego w innej formie oraz podać wszystkie znane mu okoliczności, o które TUiR WARTA zapytało we wniosku lub w innej formie przed zawarciem umowy. Jeżeli ubezpieczający zawiera umowę przez przedstawiciela, obowiązek ten ciąży również na przedstawicielu i obejmuje ponadto okoliczności jemu znane.
5. W okresie trwania umowy ubezpieczenia, ubezpieczający ma obowiązek zgłaszania zmian dotyczących okoliczności, o których mowa w § 4 ust. 4.
6. Umowa ubezpieczenia może być zawarta na cudzy rachunek. W przypadku zawarcia umowy na cudzy rachunek:
- 1) obowiązki ubezpieczającego określone w:
 - a) § 4 ust. 4 i 5,
 - b) § 10 ust. 1 i 2,
 - c) § 12 ust. 3,
 - d) § 13 ust. 2
- spoczywają również na ubezpieczonym, chyba że ubezpieczony nie wiedział o zawarciu umowy na jego rachunek,

- 2) postanowienia dotyczące ubezpieczającego, określone w:
- a) § 7 ust. 1 pkt 5) – 11) oraz ust. 3 i 4,
 - b) § 11 ust. 2 pkt 1) i 3), ust. 6 i 7
- stosuje się również odpowiednio do ubezpiezonego.

Czas trwania ochrony ubezpieczeniowej

§ 5

1. Umowę ubezpieczenia zawiera się na czas podany w dokumencie ubezpieczenia jako okres ubezpieczenia.
2. Umowy ubezpieczenia generalnego zawiera się na czas określony lub nieokreślony.
3. Umowy ubezpieczenia jednostkowego zawiera się na czas trwania przewozu ładunku.
4. W przypadku transportu krajowego ochrona ubezpieczeniowa:
 - 1) rozpoczyna się z chwilą rozpoczęcia załadunku w miejscu nadania, określonym w umowie ubezpieczenia jako miejsce rozpoczęcia przewozu i kończy się z chwilą zakończenia rozładunku w miejscu przeznaczenia, określonym w umowie ubezpieczenia jako miejsce zakończenia przewozu, z zastrzeżeniem, że rozpoczęcie czynności załadunku/rozładunku ma miejsce w czasie nie dłuższym niż 12 godzin przed rozpoczęciem/po zakończeniu przewozu,
 - 2) obejmuje również niezbędne czynności przeładunkowe oraz niezbędne, przejściowe składowanie (do 7 dni) w czasie przewozu.
5. W przypadku transportu międzynarodowego ochrona ubezpieczeniowa, z uwzględnieniem postanowień kontraktu handlowego:
 - 1) rozpoczyna się:
 - a) z chwilą rozpoczęcia załadunku w miejscu nadania, określonym w umowie ubezpieczenia jako miejsce rozpoczęcia przewozu, z zastrzeżeniem, że przy transporcie samochodowym rozpoczęcie czynności załadunku ma miejsce w czasie nie dłuższym niż 24 godziny przed rozpoczęciem przewozu,
 - b) z chwilą rozpoczęcia przewozu w miejscu określonym w umowie ubezpieczenia jako miejsce rozpoczęcia przewozu,
 - 2) obejmuje również niezbędne czynności przeładunkowe oraz przejściowe składowanie w czasie przewozu,
 - 3) kończy się:
 - a) z chwilą dostarczenia do magazynu/miejsca składowania w miejscu przeznaczenia,
 - b) z chwilą zakończenia rozładunku w miejscu przeznaczenia, określonym w umowie ubezpieczenia jako miejsce zakończenia przewozu, z zastrzeżeniem, że przy transporcie samochodowym rozpoczęcie czynności rozładunku ma miejsce w czasie nie dłuższym niż 24 godziny po zakończeniu przewozu,
 - c) z upływem 30 dni po wyładunku z samolotu w końcowym miejscu wyładunku,

- d) z upływem 60 dni po zakończeniu wyładowania ze statku morskiego w końcowym porcie wyładunku
którakolwiek z tych okoliczności zdarzy się najpierw.
- 4) w odniesieniu do ryzyk wojennych ochrona ubezpieczeniowa rozpoczyna się w momencie umieszczenia ładunku na pokładzie statku/samolotu i kończy się:
- a) w momencie wyładunku ze statku/samolotu w końcowym porcie/miejscu wyładunku,
b) z upływem 15 dni od przybycia statku/samolotu do końcowego portu/miejsca wyładunku
którakolwiek z tych okoliczności zdarzy się najpierw.
6. Ochrona ubezpieczeniowa – na wniosek ubezpieczającego i za zapłatą dodatkowej składki, zgodnie z § 6 ust. 9 – może również obejmować składowanie ładunków w magazynach portowych, celnych, przewoźnika i spedytora w okresie nie objętym ubezpieczeniem na czas transportu.
7. Ochrona ubezpieczeniowa – na wniosek ubezpieczającego i za zapłatą dodatkowej składki, zgodnie z § 6 ust. 10 – może również obejmować okres trwania wystaw i targów, oraz składowania bezpośrednio przed i po wystawach i targach.
8. Jeżeli nie umówiono się inaczej, odpowiedzialność TUIR WARTA rozpoczyna się od dnia następnego po zawarciu umowy ubezpieczenia, nie wcześniej jednak niż od dnia następnego po zapłaceniu składki (w całości lub jej pierwszej raty).
9. Odpowiedzialność TUIR WARTA ustaje i tym samym wygasa stosunek ubezpieczenia:
- 1) z upływem ostatniego dnia okresu ubezpieczenia, na jaki zawarta została umowa ubezpieczenia, jeśli umowa została zawarta na czas określony,
2) z dniem odstąpienia od umowy ubezpieczenia przez ubezpieczającego w przypadku określonym w § 5 ust. 11,
3) z dniem rozwiązania umowy ubezpieczenia w przypadkach określonych w § 5 ust. 10, 16 i 17 oraz § 9 ust. 5,
10. Jeżeli TUIR WARTA ponosi odpowiedzialność jeszcze przed zapłaceniem składki lub jej pierwszej raty a składka lub jej pierwsza rata nie została zapłacona w terminie, TUIR WARTA może wypowiedzieć umowę ze skutkiem natychmiastowym i żądać zapłaty składki za okres, przez który ponosiła odpowiedzialność. W braku wypowiedzenia umowa ulega rozwiązaniu z końcem okresu, za który przypadła niezapłacona składka.
11. Jeżeli umowa ubezpieczenia została zawarta na okres dłuższy niż 6 miesięcy, ubezpieczający ma prawo odstąpienia od umowy ubezpieczenia w terminie 30 dni, a w przypadku gdy ubezpieczający jest przedsiębiorcą w terminie 7 dni od dnia zawarcia umowy.
12. Odstąpienie ubezpieczającego od umowy ubezpieczenia nie zwalnia ubezpieczającego od obowiązku opłacenia składki za okres, w którym TUIR WARTA udzielało ochrony ubezpieczeniowej.
13. Odstąpienie od umowy powinno zostać potwierdzone pisemnym oświadczeniem woli ubezpieczającego z równoczesnym zwrotem oryginalnego dokumentu ubezpieczenia.

14. W przypadku odstąpienia lub rozwiązania umowy ubezpieczającemu przysługuje zwrot składki za okres niewykorzystanej ochrony ubezpieczeniowej.
15. Wysokość składki podlegającej zwrotowi ustala się po podaniu przez ubezpieczającego wielkości obrotu transportowego, faktycznie zrealizowanego w okresie, przez który TUiR WARTA ponosiło odpowiedzialność, z uwzględnieniem zapisów § 9 ust. 4.
16. W przypadku opłacania przez ubezpieczającego składki w ratach niezapłacone w terminie kolejnej raty składki może spowodować ustanie odpowiedzialności TUiR WARTA, jeśli po upływie tego terminu TUiR WARTA wezwie ubezpieczającego do zapłaty składki wyznaczając mu dodatkowy, 7-dniowy termin, liczony od daty otrzymania wezwania do zapłaty. W razie nieopłacenia przez ubezpieczającego składki w tym dodatkowym terminie, umowa ulega rozwiązaniu z upływem ostatniego dnia dodatkowego terminu przewidzianego dla dokonania płatności.
17. Umowa ubezpieczenia generalnego zawarta na czas nieokreślony może być rozwiązana
 - 1) przez każdą ze stron bez podania przyczyny za trzymiesięcznym wypowiedzeniem listem poleconym lub za zwrotnym poświadczeniem odbioru,
 - 2) w dowolnym czasie za obopólnym porozumieniem.

Zakres ubezpieczenia

§ 6

1. W ramach niniejszych OWU wprowadza się trzy zakresy ochrony ubezpieczeniowej:
 - 1) zakres podstawowy,
 - 2) zakres rozszerzony,
 - 3) zakres pełny.
2. **W zakresie podstawowym** - TUiR WARTA ponosi odpowiedzialność za szkody polegające na utracie, ubytku lub uszkodzeniu przewożonego ładunku powstałe podczas jego przewozu oraz załadunku i rozładunku wskutek jednego lub wielu następujących zdarzeń:
 - 1) zdarzeń losowych wymienionych w § 2 ust.1 pkt 28) OWU,
 - 2) wypadku środka transportu,
 - 3) uderzenia przez urządzenia załadownicze/wyładowcze oraz na skutek upadku ładunku spowodowanego przez urządzenia załadownicze/wyładowcze podczas i w związku z operacją załadunku/rozładunku.
3. **W zakresie rozszerzonym** - TUiR WARTA ponosi odpowiedzialność za szkody polegające na utracie, ubytku lub uszkodzeniu przewożonego ładunku powstałe podczas jego przewozu oraz załadunku i rozładunku wskutek jednego lub wielu następujących zdarzeń:
 - 1) zdarzeń losowych wymienionych w § 2 ust.1 pkt 28) OWU,
 - 2) wypadku środka transportu,
 - 3) rabunku (rozboju),
 - 4) kradzieży z włamaniem i kradzieży z włamaniem z jednoczesnym zaborem

- środka transportu wyłącznie wtedy, gdy zamknięty środek transportu został pozostawiony na czas postoju na terenie parkingu strzeżonego,
- 5) uderzenia przez urządzenia załadownicze/wyładowcze oraz na skutek upadku ładunku spowodowanego przez urządzenia załadownicze/wyładowcze podczas i w związku z operacją załadunku/rozładunku.
 4. **W zakresie pełnym** TUIR WARTA ponosi odpowiedzialność za szkody polegające na utracie, ubytku lub uszkodzeniu ładunku podczas jego przewozu oraz załadunku i rozładunku, powstałe wskutek jednego lub wielu nagłych, niespodziewanych i niezależnych od woli ubezpieczającego zdarzeń, z zastrzeżeniem postanowień § 6 ust. 5, z wyjątkiem szkód wyraźnie wyłączonych w § 7 niniejszych OWU.
 5. W odniesieniu do transportu własnego TUIR WARTA ponosi odpowiedzialność za szkody polegające na kradzieży podczas postoju środka transportu z ładunkiem:
 - 1) na parkingu strzeżonym,
 - 2) na całodobowej stacji benzynowej – w celu pobrania paliwa lub odpoczynku koniecznego dla przestrzegania przepisów o czasie pracy kierowców,
 - 3) podczas czynności związanych z dostawą/odbiosem ładunku,
 - 4) w miejscach innych niż wymienione powyżej wyłącznie w następujących przypadkach:
 - a) wypadek środka transportu,
 - b) awaria eksploatacyjna środka transportu i / lub jego wyposażenia uniemożliwiająca dowiezienie przesyłki do miejsca przeznaczenia,
 - c) nagłe zachorowanie kierowcy (potwierdzone zaświadczeniem lekarskim),
 - 5) pod warunkiem, że:
 - a) pojazd, którym przewożony jest ładunek musi posiadać co najmniej jedno zabezpieczenie przeciwkradzieżowe, tj. alarm lub immobiliser lub blokadę skrzyni biegów itp.,
 - b) ładunek musi być przewożony w części ładunkowej pojazdu – nie może być widoczny na zewnątrz,
 - c) w czasie każdego postoju środek transportu musi być zamknięty, a wymienione powyżej zabezpieczenia włączone, zaś kierowca opuszczając pojazd winien zabrać ze sobą dokumenty związane z przewozem ubezpieczonego ładunku – z wyjątkiem sytuacji, o których mowa w pkt 4) lit a) i c).
 6. W odniesieniu do transportu morskiego zakres ubezpieczenia, o którym mowa w § 6 ust. 2, 3 i 4, obejmuje również udział ubezpieczonego ładunku:
 - 1) w awarii wspólnej i kosztach ratownictwa,
 - 2) w odpowiedzialności wynikającej z zamieszczenia w umowie frachtowej klauzuli „Zderzenia z obopólnej winy”.
 7. Na wniosek ubezpieczającego i za zapłatą dodatkowej składki ładunki ubezpieczone w transporcie międzynarodowym mogą zostać objęte ubezpieczeniem od ryzyk politycznych:
 - 1) strajkowych,
 - 2) wojennych – tylko w odniesieniu do przewozu ładunku drogą morską lub lotniczą.

8. Na wniosek ubezpieczającego umowa ubezpieczenia ładunków w transporcie międzynarodowym może zostać zawarta na warunkach wynikających z Klauzul Instytutowych, z rozszerzeniem o szkody powstałe podczas załadunku/rozładunku. W takiej sytuacji postanowienia zastosowanych w umowie ubezpieczenia Klauzul Instytutowych mają pierwszeństwo przed postanowieniami niniejszych OWU z wyłączeniem postanowień dotyczących angielskiego prawa i praktyki – chyba że strony umówią się inaczej.
9. Na wniosek ubezpieczającego i za zapłatą dodatkowej składki ładunki ubezpieczone w transporcie międzynarodowym mogą zostać objęte ubezpieczeniem podczas składowania do 60 dni w magazynach portowych, celnych, przewoźnika i spedytora, w okresie nie objętym ubezpieczeniem na czas transportu, od ryzyk:
 - 1) pożaru,
 - 2) kradzieży z włamaniem.
10. Na wniosek ubezpieczającego i za zapłatą dodatkowej składki ładunki ubezpieczone na czas transportu mogą zostać objęte ubezpieczeniem podczas ekspozycji na wystawach i targach oraz składowania bezpośrednio przed i po wystawach i targach od ryzyk:
 - 1) pożaru, uderzenia pioruna, wybuchu,
 - 2) kradzieży z włamaniem – pod warunkiem, że ekspozycja/składowanie ma miejsce w lokalu zamkniętym,
 - 3) rabunku (rozboju),
 - 4) dewastacji.

Wyłączenia i ograniczenia odpowiedzialności TUiR WARTA

§ 7

1. TUiR WARTA nie odpowiada za szkody:
 - 1) polegające na braku miary, wagi lub objętości – w granicach obowiązujących norm ubytku naturalnego, ustalonego zgodnie z obowiązującymi przepisami lub przyjętymi zwyczajami;
 - 2) powstałe wskutek naturalnego zużycia ubezpieczonego ładunku lub jego wad bądź naturalnych właściwości;
 - 3) polegające na utracie informacji zapisanych na wszelkiego rodzaju nośnikach danych, w tym na nośnikach magnetycznych i optycznych;
 - 4) powstałe w ładunku będącym rzeczą używaną z przyczyn wynikających z dotychczasowego użytkowania tej rzeczy;
 - 5) powstałe z winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa ubezpieczającego;
 - 6) spowodowane użyciem alkoholu lub stanem nietrzeźwości kierowcy albo odurzenia środkami, po użyciu których kierowca nie powinien kierować pojazdem – jeśli przewóz był wykonywany transportem własnym, a w przypadku transportu zawodowego – jeśli ubezpieczający o tym wiedział lub przy dołożeniu należytej staranności mógł się dowiedzieć;
 - 7) spowodowane użyciem niewłaściwego środka transportu, nie przystosowanego do przewozu określonego rodzaju ładunku lub o złym stanie technicznym – jeśli przewóz był wykonywany transportem własnym, a w przypadku

- transportu zawodowego – jeśli ubezpieczający o tym wiedział lub przy dołożeniu należytej staranności mógł się dowiedzieć;
- 8) spowodowane niezdatnością żeglugową statku lub jednostki pływającej, jeśli ubezpieczający o tym wiedział lub przy dołożeniu należytej staranności mógł się dowiedzieć;
 - 9) powstałe wskutek braku lub niedostatecznego opakowania, bądź opakowania niezgodnego z obowiązującymi normami lub zwyczajami przyjętymi dla danego rodzaju ładunku, w tym użycia wadliwego kontenera – jeśli czynności te były wykonywane przez ubezpieczającego albo jeśli czynności te nie były dokonywane na ryzyko ubezpieczającego;
 - 10) powstałe w wyniku niewłaściwego załadunku, umocowania i rozmieszczenia ładunku na lub w środku transportu lub kontenerze – jeśli czynności te były wykonywane przez ubezpieczającego albo jeśli czynności te nie były dokonywane na ryzyko ubezpieczającego;
 - 11) powstałe w czasie załadunku lub rozładunku ładunku dokonywanego:
 - a) przez osoby będące po użyciu alkoholu, w stanie nietrzeźwości lub odurzenia narkotycznego,
 - b) przez osoby nie posiadające odpowiednich uprawnień, zatrudnione do wykonywania tych czynności,
 - c) za pomocą urządzeń niesprawnych i/lub nie posiadających aktualnego świadectwa badania technicznegojeśli ubezpieczający był odpowiedzialny za wykonanie tych czynności bądź – jeśli czynności te były powierzone do wykonania innym podmiotom – ubezpieczający wiedział lub przy dołożeniu należytej staranności mógł się dowiedzieć o powyższych nieprawidłowościach;
 - 12) spowodowanych ryzykami strajkowymi – o ile zakres ubezpieczenia nie został rozszerzony zgodnie z postanowieniami § 6 ust. 7 pkt 1); rozszerzenie to nie dotyczy szkód powstałych wskutek wynikłego z ryzyk strajkowych zaniechania działania bądź uniemożliwienia wykonania działania oraz szkód powstałych wskutek nie dojścia do skutku przewozu
 - 13) spowodowanych ryzykami wojennymi – o ile zakres ubezpieczenia nie został rozszerzony zgodnie z postanowieniami § 6 ust. 7 pkt 2); rozszerzenie nie dotyczy szkód powstałych wskutek nie dojścia do skutku przewozu
 - 14) spowodowane reakcją jądrową lub skażeniem radioaktywnym niezależnie od źródła skażenia;
 - 15) powstałe w wyniku zajęcia, przetrzymania ładunku przez organy państwowe do tego uprawnione;
 - 16) powstałe w wyniku opóźnienia w przewozie;
 - 17) powstałe w wyniku niewyłączalności lub złej kondycji finansowej właścicieli, zarządców, czarterujących lub armatorów statku.
2. W przypadku zawarcia umowy ubezpieczenia na warunkach wynikających z Klauzul Instytutowych TUIR WARTA nie ponosi odpowiedzialności za szkody wyłączone zgodnie z tymi Klauzulami.
 3. TUIR WARTA nie ponosi odpowiedzialności za szkodę w przypadku naruszenia przez ubezpieczającego:

- 1) umyślnie obowiązku określonego w § 4 ust. 4 oraz
- 2) umyślnie lub wskutek rażącego niedbalstwa obowiązku określonego w § 10 ust.1 pkt 1.
4. W przypadku nie wywiązania się przez ubezpieczającego z winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa z obowiązku określonego w § 10 ust. 1 pkt 3), TUIR WARTA może odpowiednio zmniejszyć odszkodowanie, jeżeli naruszenie to przyczyniło się do zwiększenia szkody lub uniemożliwiło TUIR WARTA ustalenie okoliczności i skutków zdarzenia.

Suma ubezpieczenia i wartość ubezpieczonego ładunku

§ 8

1. W umowie ubezpieczenia jednostkowego określa się sumę, na którą jest ubezpieczony ładunek (suma ubezpieczenia).
2. Suma ubezpieczenia nie powinna przekraczać wartości ubezpieczonego ładunku.
3. Wartością ubezpieczonego ładunku, z zastrzeżeniem postanowień § 8 ust. 4, jest:
 - 1) w przypadku ładunku będącego rzeczą nową – jego wartość określona w fakturze dostawcy lub zastępującym fakturę dostawcy dowodzie wewnętrznym, a w przypadku ich braku faktyczne koszty wytworzenia lub wartość rynkowa w miejscu i czasie załadowania, określona na podstawie przeciętnych cen stosowanych w obrocie rzeczami tego samego rodzaju i gatunku, z uwzględnieniem miejsca położenia i stanu rzeczy,
 - 2) w przypadku ładunku będącego rzeczą używaną – jego wartość określona w fakturze dostawcy lub zastępującym fakturę dostawcy dowodzie wewnętrznym, a w przypadku ich braku wartość rzeczywista w miejscu i czasie załadowania, stanowiąca wartość nowej rzeczy pomniejszona o stopień jej faktycznego zużycia.
4. Na wniosek ubezpieczającego wartość ubezpieczonego ładunku określona na podstawie ust. 3 może zostać powiększona o nieuwzględnione w fakturze dostawcy:
 - 1) podatek od towarów i usług VAT,
 - 2) koszty dostarczenia ładunku do miejsca przeznaczenia,
 - 3) opłaty celne,
 - 4) przewidywany zysk w wysokości nie wyższej niż 10% wartości ładunku określonej wg § 8 ust. 3 – w przypadku realizacji umowy sprzedaży,
 - 5) przewidywane koszty handlowe w wysokości nie wyższej niż 10% wartości ładunku określonej wg § 8 ust. 3 – w przypadku realizacji umowy kupna.
5. Suma ubezpieczenia określona w umowie ubezpieczenia jednostkowego stanowi górną granicą odpowiedzialności TUIR WARTA.
6. Jeżeli ustalona w umowie ubezpieczenia suma ubezpieczenia przekracza wartość ubezpieczonego ładunku (nadubezpieczenie), TUIR WARTA odpowiada za szkody tylko do wartości ubezpieczonego ładunku.
7. Jeżeli ustalona w umowie ubezpieczenia suma ubezpieczenia jest niższa

od wartości ubezpieczonego ładunku (niedoubezpieczenie), TUIR WARTA odpowiada za szkody w takim stosunku, w jakim suma ubezpieczenia pozostaje do wartości ubezpieczonego ładunku.

8. W umowie ubezpieczenia generalnego określa się – z uwzględnieniem zapisów § 8 ust. 2, 3 i 4 – sumę ubezpieczenia, ustaloną na podstawie maksymalnej wartości ładunku:
 - 1) przewożonego na jednym środku transportu w okresie ubezpieczenia,
 - 2) składowanego/eksponowanego w jednej lokalizacji w okresie ubezpieczenia.
9. Ładunek, którego wartość przekracza określoną na podstawie § 8 ust. 8 sumę ubezpieczenia, może być objęty ubezpieczeniem w ramach umowy ubezpieczenia generalnego, o ile zostanie odrębnie zgłoszony do ubezpieczenia w terminie określonym w umowie. W przypadku braku takiego zgłoszenia TUIR WARTA odpowiada za szkody w takim stosunku, w jakim suma ubezpieczenia określona w umowie pozostaje do wartości przedmiotowego ładunku.

Składka ubezpieczeniowa

§ 9

1. Składka ubezpieczeniowa zależy od zakresu ubezpieczenia, rodzaju przewożonego ładunku oraz zakresu terytorialnego przewozu. Na obniżenie lub podwyższenie składki może mieć wpływ przebieg szkodowy ubezpieczenia.
2. Podstawę obliczenia składki stanowi:
 - 1) w umowie ubezpieczenia jednostkowego – suma ubezpieczenia,
 - 2) w umowie ubezpieczenia generalnego – ustalona z uwzględnieniem postanowień § 8 ust. 3 i 4 wielkość obrotu transportowego w rocznym okresie ubezpieczenia, z zastrzeżeniem, iż w odniesieniu do ryzyk dodatkowych, o których mowa w § 6 ust. 9 i 10 podstawą obliczenia składki może być część obrotu transportowego objęta ubezpieczeniem w zakresie tych ryzyk.
3. Składka ubezpieczeniowa płatna jest:
 - 1) w przypadku umowy ubezpieczenia jednostkowego – jednorazowo przy zawieraniu ubezpieczenia,
 - 2) w przypadku umowy ubezpieczenia generalnego – może zostać opłacona jednorazowo lub w ratach.
4. Składka obliczona zgodnie z § 9 ust. 2 pkt 2) jest składką zaliczkową. Ostateczne rozliczenie składki następuje w terminie podanym w umowie ubezpieczenia na podstawie faktycznie zrealizowanego w okresie ubezpieczenia obrotu transportowego.
5. W razie ujawnienia okoliczności, która pociąga za sobą istotną zmianę prawdopodobieństwa wypadku, każda ze stron może żądać odpowiedniej zmiany wysokości składki, poczynając od chwili, w której zaszła ta okoliczność, nie wcześniej jednak niż od początku bieżącego okresu ubezpieczenia.

W razie zgłoszenia takiego żądania druga strona może w terminie 14 dni wypowiedzieć umowę ze skutkiem natychmiastowym.

Postępowanie w razie powstania szkody

§ 10

1. W razie powstania szkody ubezpieczający jest obowiązany:
 - 1) użyć niezbędnych środków w celu jej zmniejszenia oraz nie dopuszczenia do jej powiększenia;
 - 2) jeżeli szkoda powstała w wyniku rabunku (rozboju), kradzieży, kradzieży z włamaniem, kradzieży z włamaniem z jednoczesnym zaborem środka transportu, wypadku środka transportu – o zdarzeniu tym powiadomić policję natychmiast, a najpóźniej w ciągu 12 godzin od zajścia zdarzenia lub momentu, w którym ubezpieczający dowiedział się o nim;
 - 3) niezwłocznie po otrzymaniu informacji o zaistnieniu szkody zawiadomić TUIR WARTA lub komisarza awaryjnego TUIR WARTA lub agenta Lloyd's. Uważa się, że wymóg ten jest spełniony, gdy ubezpieczający dokona zgłoszenia szkody w ciągu 7 dni od dnia powstania szkody lub od dnia, w którym dowiedział się o szkodzie, ze wskazaniem charakteru i rozmiaru szkody;
 - 4) umożliwić przedstawicielowi TUIR WARTA lub powołanemu przez niego rzeczoznawcy lub komisarzowi awaryjnemu TUIR WARTA lub agentowi Lloyd's dokonanie oględzin zniszczonego lub uszkodzonego ładunku w celu ustalenia okoliczności powstania szkody, jej rozmiaru i rodzaju oraz udzielić potrzebnych w tym celu wyjaśnień, jak również przedstawić niezbędne dowody;
 - 5) w przypadku szkody powstałej w czasie przewozu – zażądać od przewoźnika lub spedytora sporządzenia protokołu o stanie przesyłki, zgodnie z przepisami prawa przewozowego, konwencji CMR, kodeksu morskiego lub innych, podobnych przepisów odnoszących się do danego transportu oraz wziąć udział w jego sporządzeniu; w razie odmowy sporządzenia takiego protokołu przez przewoźnika lub spedytora albo w razie przewozu ładunku transportem własnym – sporządzić komisyjny protokół szkody uwzględniający wszystkie istotne dla sprawy okoliczności i dowody;
 - 6) w przypadku szkody powstałej w czasie załadunku lub rozładunku – sporządzić komisyjny protokół szkody z dokładnym opisem okoliczności i rozmiarów szkody, uwzględniający wszystkie istotne dla sprawy okoliczności i dowody;
 - 7) w przypadku szkód i strat nie stwierdzonych w czasie odbioru ładunku zebrać wystarczające dowody, włączając sporządzony komisyjny protokół szkody oraz przedstawić pisemne wystąpienie z roszczeniem do przewoźnika w takim zakresie, w jakim może on być odpowiedzialny za szkodę;
 - 8) dostarczyć TUIR WARTA w terminie 14 dni od daty zgłoszenia szkody następujące dokumenty:
 - a) dowód ubezpieczenia ładunku,
 - b) protokół szkody, o którym mowa w punktach 5) i 6),
 - c) oryginał listu przewozowego lub innego dokumentu, na podstawie którego przewóz był dokonywany,
 - d) oryginalny rachunek (fakturę) dostawcy, a w przypadku nie wystawienia rachunku (faktury) – inny wiarygodny dokument dostawy (np. dowód magazynowy),

- e) kopię zawiadomienia złożonego policji, o którym mowa w pkt. 2), wraz z potwierdzeniem przez policję jego otrzymania,
 - f) obliczenie poniesionych strat, zgodnie z ustaleniami protokołów szkody, o których mowa w punktach 5) i 6),
 - g) inne dokumenty niezbędne do likwidacji szkody.
2. Na wniosek TUIR WARTA ubezpieczający obowiązany jest dostarczyć postanowienie o umorzeniu postępowania wszczętego w sprawie zgłoszonej szkody lub odpis prawomocnego orzeczenia wydanego w sprawie.
 3. Zasady postępowania w przypadku powstania szkody dla zagranicznej osoby uprawnionej do odszkodowania podane są na odwrotnej stronie dokumentu ubezpieczeniowego. Ubezpieczający powinien w uzasadnionych przypadkach, na wniosek TUIR WARTA, współpracować przy likwidowaniu roszczeń zgłaszanych przez uprawnioną osobę zagraniczną.

Ustalenie wysokości szkody i odszkodowania

§ 11

1. Wysokość odszkodowania nie może przekroczyć sumy ubezpieczenia określonej w § 8, z zastrzeżeniem postanowień § 8 ust. 7.
2. Jako wysokość szkody przyjmuje się:
 - 1) w przypadku utraty, ubytku lub całkowitego uszkodzenia ładunku albo takiego jego uszkodzenia, że z uwagi na jego właściwości nie nadaje się on do naprawy – wartość zniszczonego, utraconego lub uszkodzonego ładunku, określoną zgodnie z § 8 ust. 3 i 4, z zastrzeżeniem, iż wydatki, o których mowa w § 8 ust. 4 zostały faktycznie poniesione przez ubezpieczającego,
 - 2) w razie uszkodzenia ładunku w stopniu kwalifikującym go do naprawy – rzeczywisty koszt naprawy,
 - 3) w razie uszkodzenia ładunku w stopniu kwalifikującym go do dalszej sprzedaży, lecz po obniżonych cenach – różnicę pomiędzy wartością ładunku przed szkodą a ceną ustaloną w drodze przeceny. O planowanej przecenie uszkodzonego ładunku ubezpieczający jest obowiązany zawiadomić TUIR WARTA, które zastrzega sobie prawo delegowania swego przedstawiciela do wzięcia udziału w dokonywanej przecenie.
3. Wysokość szkody zostaje pomniejszona o wartość pozostałości po zniszczonym lub uszkodzonym ładunku, które mogą być przeznaczone do dalszego użytku, przeróbki lub sprzedaży.
4. Odszkodowanie ustala się w kwocie odpowiadającej wysokości szkody jak w § 11 ust. 2 i 3, z potrąceniem kwoty franszyzy redukcyjnej ustalonej w umowie ubezpieczenia.
5. Jeżeli wysokość szkody została ustalona według kosztu naprawy ładunku określonego w § 11 ust. 2 pkt 2) odszkodowanie nie może przekroczyć rzeczywistej wartości uszkodzonego ładunku w dniu powstania szkody.
6. TUIR WARTA pokrywa dodatkowo poniesione przez ubezpieczającego i udokumentowane koszty:
 - 1) ratunku ubezpieczonego ładunku, mające na celu zmniejszenie strat lub niedopuszczenie do ich zwiększenia;

- 2) wynagrodzenia rzeczoznawców, powołanych przez TUiR WARTA albo za jego zgodą w celu ustalenia okoliczności zdarzenia lub rozmiaru szkody;
 - 3) usunięcia pozostałości po szkodzie łącznie z kosztami wywozu, krótkotrwałego składowania i utylizacji, pod warunkiem, że ubezpieczający jest zobowiązany do dokonania tych czynności.
7. Koszty wymienione powyżej pokrywane są:
- 1) w odniesieniu do ładunków w transporcie innym niż morski – w granicach sumy ubezpieczenia, o ile nie ustalono inaczej w umowie ubezpieczenia,
 - 2) w odniesieniu do ładunków w transporcie morskim – w granicach określonych zgodnie z przepisami kodeksu morskiego.
8. W uzasadnionych przypadkach wysokość odszkodowania może być ustalona na podstawie kosztorysu sporządzonego przez rzeczoznawcę powołanego przez TUiR WARTA lub powołanego przez ubezpieczającego w porozumieniu z TUiR WARTA.
9. Wysokość szkody wynikającej z udziału ubezpieczonego ładunku w awarii wspólnej lub kosztach ratownictwa jest ustalana w oparciu o przepisy Kodeksu morskiego oraz inne, zwyczajowo stosowane w tych wypadkach reguły międzynarodowe.

Wyплата odszkodowania

§ 12

1. Odszkodowanie lub bezsporna jego część jest wypłacana w ciągu 30 dni od daty otrzymania zawiadomienia o szkodzie.
2. Jeżeli złożenie dokumentów wymienionych w § 10 ust. 1 pkt 8) lub wyjaśnienie okoliczności koniecznych do ustalenia odpowiedzialności TUiR WARTA czy też wysokości odszkodowania w terminie, o którym mowa w ust. 1 okazało się niemożliwe, odszkodowanie jest wypłacane w ciągu 14 dni od dnia, w którym przy zachowaniu należytej staranności wyjaśnienie tych okoliczności było możliwe.
3. W razie odnalezienia ładunku, za który zostało wypłacone odszkodowanie, ubezpieczający jest zobowiązany przyjąć ten ładunek i w terminie 14 dni od daty odzyskania ładunku dokonać zwrotu odszkodowania w granicach wartości odzyskanego ładunku i po odliczeniu kosztów związanych z jego odzyskaniem.
4. Jeżeli uprawniony do otrzymania odszkodowania posiada miejsce zamieszkania lub siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, odszkodowanie wypłacane jest w złotych polskich. Natomiast jeżeli uprawnionym do odszkodowania jest osoba mająca miejsce zamieszkania lub siedzibę poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej odszkodowanie wypłacane jest w walucie obcej bezpośrednio za granicę. Przeliczenia walut obcych na złote polskie dokonywane są przy zastosowaniu kursu średniego walut obcych ogłaszanego przez Narodowy Bank Polski obowiązującego w dniu wystawienia polecenia wypłaty.
5. TUiR WARTA obowiązane jest uzasadnić na piśmie ustalenia dotyczące wysokości przyznanego odszkodowania lub jego odmowy, wskazując okoliczności oraz podstawę prawną uzasadniającą całkowitą lub częściową odmowę wypłaty odszkodowania i poinformować o możliwości dochodzenia roszczenia na drodze sądowej w przypadku gdy uprawniony do odszkodowania nie zgadza się z ustaleniami TUiR WARTA.

Roszczenia regresowe

§ 13

1. Z chwilą wypłaty odszkodowania roszczenia ubezpieczającego przeciwko osobie trzeciej odpowiedzialnej za szkodę przechodzą z mocy prawa na TUiR WARTA do wysokości wypłaconego odszkodowania. Jeżeli TUiR WARTA pokryło tylko część szkody, ubezpieczającemu przysługuje co do pozostałej części pierwszeństwo w zaspokojeniu roszczeń, przed roszczeniami regresowymi TUiR WARTA.
2. Ubezpieczający obowiązany jest dokonać czynności niezbędnych dla zabezpieczenia skutecznego dochodzenia przez TUiR WARTA roszczeń regresowych do osób trzecich, odpowiedzialnych za powstanie szkody, w trybie ustalonym w obowiązujących przepisach prawnych i przesłać do TUiR WARTA odpowiednią dokumentację. Ubezpieczający obowiązany jest ponadto podać do wiadomości TUiR WARTA znane mu okoliczności, które mogą mieć znaczenie dla oceny odpowiedzialności osoby, w stosunku do której przysługiwać może roszczenie regresowe.
3. TUiR WARTA może odmówić wypłaty odszkodowania lub je odpowiednio zmniejszyć, gdy ubezpieczający bez zgody TUiR WARTA zrzekł się roszczeń do osób trzecich odpowiedzialnych za szkodę lub przez zbyt późne dostarczenie dokumentów, o których mowa w § 13 ust. 2, uniemożliwił TUiR WARTA dochodzenie roszczenia regresowego na skutek jego przedawnienia. Jeżeli zrzeczenie się lub ograniczenie roszczenia zostanie ujawnione po wypłaceniu przez TUiR WARTA odszkodowania, TUiR WARTA przysuguje prawo dochodzenia od ubezpieczającego zwrotu całości wypłaconego odszkodowania.

Zawiadomienia i oświadczenia

§ 14

1. Zawiadomienia i oświadczenia stron w związku z umową ubezpieczenia powinny być składane na piśmie za pokwitowaniem odbioru lub przesyłane listem poleconym, odpowiednio na adres wskazany przez ubezpieczającego lub na adres jednostki terytorialnej TUiR WARTA, na terenie której została zawarta umowa ubezpieczenia.
2. Jeżeli którakolwiek ze stron zmieniła adres lub siedzibę i nie zawiadomiła o tym drugiej strony, pismo skierowane do ostatniej, znanej siedziby, wywiera skutki prawne od chwili, w której by doszło, gdyby strona nie zmieniła siedziby.


Postanowienia końcowe

§ 15

1. W porozumieniu z ubezpieczającym do umowy ubezpieczenia mogą być wprowadzane postanowienia dodatkowe lub odmienne od ustalonych w niniejszych OWU w formie pisemnej pod rygorem nieważności. Postanowienia te nie mogą być sprzeczne z obowiązującymi przepisami prawa.
2. Do umów ubezpieczenia zawartych na podstawie niniejszych OWU mają zastosowanie przepisy polskiego prawa, a w szczególności przepisy kodeksu cywilnego, kodeksu morskiego, Ustawy o działalności ubezpieczeniowej oraz inne powszechnie obowiązujące przepisy prawne, chyba że w umowie ubezpieczenia dokonano wyboru prawa obcego.

3. Powództwo o roszczenia wynikające z umowy ubezpieczenia można wytoczyć albo według przepisów o właściwości ogólnej albo przed sąd właściwy dla miejsca zamieszkania lub siedziby ubezpieczającego, ubezpieczonego lub uprawnionego z umowy ubezpieczenia albo – jeśli w umowie tej dokonano wyboru prawa obcego – przed sąd określony w umowie ubezpieczenia jako sąd właściwy do rozstrzygnięcia ewentualnych sporów mogących powstać między stronami.
4. Skargi i zażalenia mogą być składane przez ubezpieczającego lub uprawnionego z umowy ubezpieczenia w formie pisemnej do jednostki terytorialnej TUiR WARTA:
 - 1) na terenie której zawarto umowę ubezpieczenia – jeśli dotyczą zawarcia umowy ubezpieczenia
 - 2) która prowadziła proces likwidacji szkody – jeśli dotyczą likwidacji szkody.Organy rozpatrujące skargi lub zażalenia udzielają pisemnej odpowiedzi osobie składającej skargę lub zażalenie.
5. Niniejsze Ogólne Warunki Ubezpieczenia w powyższym brzmieniu mają zastosowanie do umów ubezpieczenia zawartych od dnia 1 kwietnia 2009 r.

WICFPRF7FS 7AR7ADI I



Frank FRIPON

PREZES ZARZADU



Krzysztof KUDELSKI