

Bra att känna till om Transportförsäkring

Varför skall varan försäkras under transport?

Vid alla köpeavtal där varan skall förflyttas från en ort till en annan, måste en transport äga rum. Oavsett om transport sker med fartyg, bil, järnväg eller flyg utsätts varan alltid för risken att skadas, minskas eller förloras.

Fartyg drabbas av hårt väder, bilar kör i diket och gods stjäls eller utsätts för omild behandling (vid lastning, om-lastning eller lossning) i hamnar och terminaler.

Har inte transportören något ansvar?

Transportören har som huvudregel ett ansvar för godset från mottagande till utlämnande, men hans ansvar är begränsat på två sätt - dels till omfattning - dels beloppsmässigt. Förutsättningen för att ersättning skall utgå är att transportören är vållande till skadan. Man kan säga att han måste ”rå för” vad som inträffar. Är han ansvarig, får man som kund ersättning, men till ett begränsat belopp.

Vid sjötransport saknar redaren ansvar för skador till följd av faror ”säregna för sjön”, som grundstötning, hårt väder eller att en bilfärja sjunker. En bil kan köra i diket för att undvika att köra över ett utspringande barn eller till följd av en ringexplosion etc. Här saknar transportören oftast ansvar.

I de flesta fall avvisar transportören skador som beror på att avsändaren har lastat fordonet själv, att emballaget är bristfälligt eller att godset är bristfälligt märkt.

Dessutom - även i de fall ansvar föreligger - är transportörens ansvar alltid begränsat per kilo eller per kolti. För högvärdigt styckegods räcker beloppsgränserna

sällan till. Observera att ersättning bara utgår under förutsättning att ansvar föreligger - inte annars.

Ett vanligt argument från kunderna är: ”Jag har transporterat gods med XX under flera år, och alltid fått ersättning när gods har saknats.”

Det kan vara sant, men anledningen till att kunden har erhållit ersättning är att transportören vanligen har ett ansvar för stöld under transport. Om varuvärdet är lågt per kilo räcker dessutom beloppsbegränsningen till. Men - vad händer om en trailer blåser av däck vid hårt väder på Nordsjön eller om trailerfärjan från Polen sjunker? Då utgår ingen ersättning alls.

Har inte transportören någon försäkring?

Jo, transportören har en försäkring, men försäkringen omfattar bara hans ansvar. Föreligger inget ansvar, utbetalas ingen ersättning. Varje importör och exportör behöver därför se över sitt eget försäkringsskydd för varan som transporteras. Man kan göra en jämförelse med vanlig bilförsäkring.

Varje bilägare har en trafikförsäkring som ersätter skador man vållar på annans egendom. Det är en ansvarsförsäkring. Har man en bil av värde har man även en vagnskadeförsäkring på den egna bilen. Om man krockar, kan man inte förlita sig på att motparten är vållande till skadan. Den varuförsäkring som importören eller exportören tecknar är en ”vagnskadeförsäkring” för godset. Ersättning utgår oavsett om transportören är vållande eller ej. Är han vållande återkräver försäkringsbolaget ett visst belopp från transportören. Detta belopp kommer kundens skadekonto till godo.



Vem skall försäkra - köparen eller säljaren?

I de flesta köpeavtal förekommer ett leveransvillkor som t ex ”FOB” eller ”CIF”. Leveransvillkoret reglerar mellan säljare och köpare vem av dem som skall utföra vissa huvudfunktioner som t ex att arrangera transport, betala frakt och teckna försäkring. Leveransvillkoret avgör också vem som skall löpa transportrisken och hur långt. Riskövergången mellan säljare och köpare är preciserad. Observera att fraktbetalning eller betalning av transportförsäkring inte har samband med ansvar för godset under transport.

För att undvika tolkningstvister beträffande leveransvillkor hänvisar ofta köpare och säljare till ”INCOTERMS”, vilka varken är någon lag eller konvention, utan ett internationellt regelsystem som parterna i köpeavtalet kommer överens om att tillämpa. De säljs av Internationella Handelskammarens Svenska National kommitté.

Som företagare i Sverige bör man försöka tillse att transportförsäkring tecknas i Sverige. Då har man ett kundförhållande till sin svenske försäkringsgivare. Länsörsäkringar har en egen organisation för sjö- och transportförsäkring som ger råd både vad gäller val av leveransvillkor och försäkringslösning.

Som importör är det fördelaktigt att försäkra i Sverige bl a därför att skadereleringen kommer att ske här. Tecknas försäkring i Länsförsäkringar står vår skadeservice till förfogande för omedelbara åtgärder.

Vid export är det också fördelaktigt att försäkra i Sverige. Man får komma ihåg att varan inte är såld på ett tillfredsställande sätt förrän den är betald. Det kan då vara vanskligt att låta varans betalning bero på om köparen har tecknat en tillförlitlig transportförsäkring.

Hur tecknar man transportförsäkring?

Företag med oregelbundna transporter försäkrar sina sändningar från fall till fall. Det vanligaste sättet att teckna transportförsäkring är att man sluter ett årsavtal för försäkring av sina transporter. Avtalet kallas ”Transportförsäkringskontrakt” och ger ett automatiskt verkande försäkringsskydd för samtliga transporter som skall försäkras.

Dessa är alla transporter där kunden löper transportrisken, eller där han åtagit sig att försäkra för annans räkning, t ex för sin köpares räkning.

Sluts ett årsavtal behöver ingen löpande rapportering ske. I början av perioden gör man en uppskattning av sammanlagda värdet av det gods som skall försäkras under året. Värdet multipliceras med premiesatsen för att erhålla en årspremie. Den inbetalas helt eller delvis i förskott, varefter en slutavräkning sker efter periodens slut. Kunden får då en tilläggsfaktura eller en kreditnota, men försäkringsskyddet påverkas inte av detta.

Avtalet gäller ett år i taget med automatisk förlängning om ingen säger upp det inom en månad före förfallodagen. I avtalet anges ett högsta försäkringsbelopp per transportmedel, t ex 2 milj per bil eller fartyg.

Överskrides detta sker rapportering separat före riskens början. Det behövs vanligen inte. Anledningen till detta är att beloppet oftast tas till i överkant. Skälen är två.

För det första är det inte ovanligt att ett fartyg lämnar en container i lastningshamnen. Vid nästa skeppning lastas därför helt oväntat två containers med det dubbla tänkta värdet. Det andra skälet är att inflationen ”urholkar” beloppet. Försäkringsavtalet förlängs ju årsvis automatiskt, även om det maximala värdet per container ökar. Dessa är skälen till varför vi brukar ta till i överkant för att undvika att riskrapportering måste ske före transportens början vid högre belopp. Normalt påverkar inte detta premien.

Vad omfattar transportförsäkringsskyddet?

Försäkringen är för vanligt styckegods som emballeras oftast av ”allrisk”-karaktär, även om alla risker inte omfattas av försäkringen.

Huvudregeln är att varan skyddas från dörr till dörr eller så länge som kunden löper transportrisken eller åtagit sig att försäkra. Förutom katastrofriskerna att fartyget sjunker, bilen kör i diket, det uppstår brand etc, utgår ersättning för de vanliga skadeorsakerna - stöld, förlust, bräckage. Skada till följd av att varan ruttar eller möglar ersättes inte.

För vissa stapelvaror som olja, malm etc tillämpas andra försäkringsvillkor som bara ger ett skydd för katastrof-

riskerna. Här föreligger oftast inget behov av att försäkra sig mot t ex stöldrisken.

Vad som ersättes är själva varuvärdet, (inkl frakt) vanligen höjt med en schablonmässigt beräknad handelsvinst på 10%. Indirekta kostnader som förseningsböter, förlust av marknad etc, ersättes inte. För detta finns tilläggsförsäkringar, vilka kan bli aktuella vid handel med t ex säsons- eller modevaror.

Vid transport av varor i retur eller av begagnade varor, måste en separat överenskommelse träffas. De flesta företag tecknar även en tilläggsförsäkring för att varan kan skadas till följd av krig eller strejk. (Minrisken är fortfarande aktuell.)

Tillämpas samma villkor vid import och export?

Vid import och internordisk handel samt vid separata inrikes transporter i Sverige, tillämpas svenska villkor. Skadereglering sker i Norden där villkoren är kända. Vid övrig export tillämpas de engelska villkoren som är kända över hela världen. Länsförsäkringar har haveriagenter på alla stora orter i hela världen. De reglerar skador vid export. De engelska villkoren liknar de svenska, även om skillnader finns. I båda fallen erhåller man dock ett gott försäkringsskydd.

Vad kostar försäkringen?

Ja- det är som att svara på frågan: "Hur långt är ett snöre?" Premien beror på ett flertal orsaker som t ex varuslag, emballage, transportmedel, transportavstånd m m. Stora volymer ger en lägre premie i och med att administrationskostnaden sjunker per premiekrona.

Premien för t ex maskingods i trälådor som transporteras per bil till eller från kontinenten ligger på ca 0,1 - 0,2% beroende på volym per år.

Motsvarande premie för containergods till eller från fjärran östern är kanske 0,3 - 0,6% av varuvärdet. Fartygs-transporter är farligast och dyrast. Flygtransporter säkrast och billigast. Bil- och järnvägstransporter utgör en

"mellanrisk". Bulktransporter med fartyg är vanligen betydligt billigare. I samtliga fall brukar dock premien ligga under 1% av varuvärdet. Detta kan jämföras med den handelsvinst som företaget gör.

Vad är en försäkringspolis?

En försäkringspolis är ett försäkringsbrev för en enstaka sändning, och utgör ett bevis på att varan är transportförsäkrad. Försäkringspolis förekommer nästan bara vid exportaffärer när betalning sker via bank.

Köparen i utlandet löser dokumenten i bank. Bland dem finns försäkringspolisen, som gör det möjligt för köparen att vända sig till Länsförsäkringars haveriagent i utlandet för ersättning om varan har skadats eller försvunnit under transport.

Vid export till närliggande länder där regelbundna affärer sker, behövs vanligen ingen försäkringspolis. Exportören stämplar kanske bara fakturan som bekräftelse på att försäkring är tecknad. I andra fall utfärdar exportören dokumentet själv med sina andra skeppningshandlingar, genom en fullmakt från oss.

Behöver man andra försäkringar än transportförsäkring?

Som företagare behöver man även andra försäkringar. Förutom företagsförsäkring (som vi på Länsförsäkringar också erbjuder) kan man som företagare behöva andra försäkringar som erbjuds i anslutning till transportförsäkring. Dessa kan vara:

- Försäkring av varor till och från samt under mäsas.
- Försäkring som träder in i andra hand, om ens avtalspart fösummar att teckna transportförsäkring.
- Provkollektionsförsäkring för resande.
- Verktygsförsäkring för montörer.
- Försäkring av gods som transporteras med egen bil.
- Försäkring av gods som lyfts i eget lager med kran eller truck.

Länsförsäkringar hjälper till med en analys av företagets totala försäkringsbehov.

Länsförsäkringar:

Bergslagen 021-19 01 00, 019-19 46 00 **Blekinge** 0454-30 23 00 **Dalarna** 023-930 00 **Gotland** 0498-28 18 50 **Gävleborg** 026-14 75 00
Göinge 0451-489 00 **Göteborg och Bohuslän** 031-63 80 00 **Halland** 035-15 10 00 **Jämtland** 063-19 33 00 **Jönköping** 036-19 90 00
Kalmar 020-66 11 00 **Kristianstad** 044-19 62 00 **Kronoberg** 0470-72 00 00 **Norrbottn** 0920-24 25 00 **Skaraborg** 0500-77 70 00
Skåne 042-24 90 00 **Stockholm** 08-562 830 00 **Södermanland** 0155-48 40 00 **Uppsala** 018-16 05 00 **Värmland** 054-775 15 00 **Västerbotten**
090-10 90 00 **Västernorrland** 0611-253 00 **Älvsborg** 0521-27 30 00 **Östergötland** 013-29 00 00

www.lansforsakringar.se

