

UBEZPIECZENIE CARGO W PRZEWOZACH MORSKICH

DATA PRZESŁANIA: 21.03.2018, DATA AKCEPTACJI: 7.11.2018, KODY JEL: K12, K19

Renata Husiatyńska

Uniwersytet Szczeciński
renata.husia@gmail.com

STRESZCZENIE

Celem artykułu jest analiza obowiązujących regulacji w zakresie odpowiedzialności i rozłożenia ryzyka spowodowanego utratą lub uszkodzeniem ładunku podczas transportu morskiego¹. W artykule omówiono kwestie wyłączeń odpowiedzialności przewoźnika na gruncie Reguł hasko-visbijskich w kontekście uszkodzeń albo zniszczeń towaru powstałych w trakcie transportu morskiego. Artykuł zawiera analizę powszechnie stosowanych klauzul instytucjonalnych w umowach ubezpieczeniowych zawieranych przez ubezpieczycieli.

Autorka zwraca uwagę na konieczność nowelizacji przepisów, które dotyczą wyłączeń odpowiedzialności przewoźnika za szkody bądź uszkodzenia ładunków w czasie transportu morskiego. Dawne instytucje prawne służące rozłożeniu ryzyka są przestarzałe i mało efektywne, choć nadal funkcjonują w prawie morskim ze względu na jego tradycjonalizm i uprzywilejowanie grupy armatorów. Patrząc jednak na specyfikę transportu morskiego, zwiększającą się ilość towarów transportowanych drogą morską oraz tendencję wzrostową we współpracy polskich przedsiębiorców z zagranicznymi przewoźnikami, powinna zostać poruszona kwestia zmiany podstawy prawnej dotyczącej tej gałęzi transportu.

SŁOWA KLUCZOWE

ubezpieczenie ładunków, transport morski, odpowiedzialność przewoźnika

WPROWADZENIE

W dobie globalizacji transport stanowi podstawę dla właściwie funkcjonującego międzynarodowego handlu towarami. Należy mieć na uwadze obecne tendencje wskazujące na wyraźne zwiększanie się stopnia wykorzystywania transportu morskiego. Wymaga to zapewnienia minimalizacji ryzyka związanego z możliwymi kosztami spowodowanymi uszkodzeniami bądź całkowitą utratą transportowanych ładunków. Sama idea rozłożenia ryzyka wiążącego się z transportem morskim leży u podstaw różnych ograniczeń odpowiedzialności przewoźnika morskiego, które spotykane

1 Analiza została zawężona tylko do umów przewozowych na podstawie konosamentów.

są we współczesnym prawie morskim, a które rozkładają finansowy ciężar szkody na jej sprawcę i poszkodowanego. Rozwój ubezpieczeń i reasekuracji jako efektywny instrument daje możliwość rozłożenia ryzyka związanego z prowadzeniem działalności na morzu.

W niniejszym artykule została podjęta próba wskazania tego, że obowiązujące regulacje dotyczące odpowiedzialności przewoźnika za utratę lub uszkodzenie ładunku opierają się na zasadzie winy, przy zachowaniu wielu wyłączeń, co wpływa na powszechność ubezpieczeń cargo. Celem artykułu jest analiza treści regulacji mających wpływ na przeniesienie finansowych następstw zdarzeń, które powodują szkody w mieniu, np. w ładunku, i są ponoszone nie przez podmioty prowadzące działalność morską, ale przez ich ubezpieczyciela. Obecnie tradycyjne instytucje prawa morskiego odgrywają rolę wtórną, stanowiąc podstawę rozliczeń między ubezpieczycielami. Należy zaznaczyć, że przejście ryzyka przez ubezpieczyciela ma jednak określony koszt wyrażony w składce ubezpieczeniowej, a więc podmioty ponoszące określone ryzyko związane z prowadzoną przez nie działalnością zainteresowane są tym, aby było ono jak najmniejsze.

Autorka zwraca uwagę na konieczność nowelizacji przepisów, które regulują zagadnienie odpowiedzialności przewoźnika za szkody bądź uszkodzenia ładunków w czasie transportu morskiego, ponieważ rozłożenie ryzyka przewidziane przez określone instytucje prawa morskiego sprowadza się do rozłożenia kosztów ubezpieczenia na podmioty zaangażowane w proces transportu. Nie jest to sprawa bagatelna, zwłaszcza gdy uwzględnimy trudności występujące na arenie międzynarodowej, jeśli chodzi o osiągnięcie porozumienia w takich kwestiach, jak odpowiedzialność przewoźnika morskiego lub ograniczenia odpowiedzialności za roszczenia morskie.

OGRANICZONA ODPOWIEDZIALNOŚĆ PRZEWOŹNIKA MORSKIEGO

Przewóz ładunków drogą morską jest regulowany przepisami Konwencji brukselskiej z 1924 roku o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów (Reguły haskie), uzupełnionej o podpisany w 1968 roku protokół zwany Regułami Visby oraz protokół z 1979 roku. Zasady te funkcjonują jako Reguły hasko-visbijskie² i regulują kwestie przewozu drogą morską wszelkich ładunków, na które wystawiono konosamenty. Są one także podstawą do określenia granic odpowiedzialności odszkodowawczej oraz możliwych roszczeń klientów przewoźnika morskiego za szkodę w ładunku przewożonym³.

Na podstawie art. 4 Reguł hasko-visbijskich przewoźnik nie odpowiada za szkody pochodzące lub wynikające z powodu niezeglowności statku, jak również za straty będące wynikiem niedbalstwa czy wady m.in. kapitana, marynarza w żegludze lub w administracji statku. W art. 4 konwencji wymieniono wiele przesłanek wyłączających odpowiedzialność przewoźnika za powstałe szkody. Wśród nich wymienione są: pożar, wypadki na morzu, siła wyższa, działania wojenne lub też zajęcie sądowe, szkody spowodowane czynem albo przeoczeniem załadowcy bądź właściciela towarów. Omawiane wyłączenie obejmuje także szkody wynikające m.in. ze strajków, zastoju czy też z powodu ratowania lub usiłowania ratowania życia albo mienia na morzu. Wyłączeniu

2 Konwencja, 1924. Polska jest stroną tej konwencji od 1936 r., a jej przepisy zostały ponadto inkorporowane do Kodeksu morskiego (Ustawa, 2001). W stosunkach prawnych pomiędzy podmiotami krajowymi stosuje się przepisy Kodeksu morskiego, a w relacjach z udziałem podmiotów zagranicznych przepisy ww. konwencji.

3 Wyrok, 2003.

podlegają również straty mechaniczne na objętości lub wadze czy też wszystkie inne straty bądź szkody wynikające z wady ukrytej, natury specjalnej albo wady właściwej towarowi, ewentualnie z niedostatecznego opakowania czy z wad ukrytych uchodzących uwadze przy zachowaniu należytej staranności.

Regulacje Reguł hasko-visbijskich w art. 4 ust. 5 określają kwotę odszkodowania za stratę lub uszkodzenie ładunku. Jest ona obliczana na podstawie wartości towarów w miejscu i czasie, w którym zostały lub powinny zostać wyładowane ze statku. Wartość towarów określa się według kursu giełdowego, a w przypadku braku takiego kursu według bieżącej ceny rynkowej lub też wartości towarów takiego samego rodzaju i jakości. W omawianej konwencji pojawia się również ograniczenie kwoty odszkodowania w przypadku, gdy rodzaj i wartość towarów nie zostały zadeklarowane przez załadowcę przed załadowaniem i zamieszczone w konosamencie. W takiej sytuacji przewoźnik będzie odpowiedzialny tylko i wyłącznie do kwoty stanowiącej równowartość 666,67 jednostek rozliczeniowych za opakowanie czy jednostkę lub dwóch jednostek rozliczeniowych za kilogram wagi brutto towarów straconych bądź uszkodzonych, w zależności od tego, która kwota będzie wyższa. Ponadto na podstawie art. 4 ust. 5 Reguł hasko-visbijskich całkowite wyłączenie odpowiedzialności przewoźnika za stratę lub uszkodzenie ładunku pojawiać się będzie w przypadku, gdy załadowca świadomie zadeklarował w konosamencie nieprawdziwy rodzaj albo wartość towaru. Natomiast w przypadku udowodnienia, że szkoda wynika ze świadomego działania czy na skutek niedbalstwa w działaniu lub zaniechaniu przewoźnika, nie będzie on miał podstaw do skorzystania z przesłanek dotyczących ograniczenia odpowiedzialności. Jest to szczególna postać winy nieumyślnej wyższego stopnia, którą w literaturze określa się jako „winę niewybaczalną”. Istotną cechą tego pojęcia winy jest jej element podmiotowy. Postępowanie osoby odpowiedzialnej nie tylko musi być lekkomyślne, a więc naruszające w sposób rażący przyjęte normy zachowania, lecz także niezbędny jest element świadomej akceptacji ryzyka po stronie tej osoby (Łopuski, 1998, s. 301). Jest to daleko idące zawężenie pojęcia winy, pozbawiające osobę odpowiedzialną za roszczenia morskie prawa do ograniczenia odpowiedzialności. Należy zaznaczyć, że w razie wątpliwości, czy zachodzi szczególna postać winy osoby odpowiedzialnej uzasadniająca wyłączenia stosowania ograniczenia, ciężar dowodu wykazania takiej winy będzie spoczywać na osobie dochodzącej roszczenia (Łopuski, 1998, s. 302), która z tego faktu wywodzi swoje prawo do pełnego odszkodowania.

Przeanalizowano regulamin przewozu jednego z największych przewoźników morskich, tj. A.P. Møller-Mærsk A/S, który opiera się na regulacjach zawartych w Regułach hasko-visbijskich i w którym przewoźnik określił górną granicę swojej odpowiedzialności. Jest ona ograniczona do dwóch jednostek rozliczeniowych za kilogram wagi brutto towaru uszkodzonego lub utraconego. Taki zapis w regulaminie przewozu konkretyzuje sposób obliczania kwoty odszkodowania należnego za powstałą szkodę. Nie zawsze jednak zastrzeżenie to wskazuje na przelicznik, który będzie odzwierciedlał wartość uszkodzonego towaru.

Wydawać się może, że to właśnie powszechnie stosowane regulaminy przewoźników i ich niechęć do zmian podstawy prawnej nie pozwalają na nowelizację regulacji, które by odpowiadały aktualnie panującym warunkom na rynku gospodarczym. Dlaczego podejmowane próby wprowadzenia zmian w przepisach, które powinny nakładać na przewoźników większą odpowiedzialność, kończą się niepowodzeniem? Dlaczego podstawą do dochodzenia odpowiedzialności za uszkodzenia bądź utratę ładunku są regulacje z poprzedniego stulecia? Stulecia, w którym transport morski wyglądał zupełnie inaczej. Pojawia się pytanie, czy na armatora można nałożyć obowiązek

pełnej odpowiedzialności za powstałe szkody, choćby była ona dla niego rujnująca i niemożliwa do objęcia w pełni ubezpieczeniem. Gdzie należy szukać złotego środka przy rozłożeniu ryzyka związanego z transportem morskim? Czy ubezpieczenie cargo może być narzędziem gwarantującym rekompensatę za straty w ładunku?

UBEZPIECZENIE CARGO

Towar w czasie transportu jest narażony na częściowe bądź nawet całkowite zniszczenie. Z uwagi na to jest on związany z kwestiami ubezpieczeń przesyłki, które coraz częściej są jedną z metod zarządzania ryzykiem. To właśnie ubezpieczenie ładunków w transporcie należy do podstawowej grupy ubezpieczeń transportowych. Zakres ochrony ubezpieczeniowej z tytułu ubezpieczenia cargo jest w warunkach ubezpieczeń dostosowany do specyfiki możliwego ryzyka. Ładunek może być objęty ubezpieczeniem na całej trasie przewozu podanej w dokumentach przewozowych, z użyciem jednego lub kilku środków transportu, obejmującym niezbędne czynności przeładunkowe czy przejściowe magazynowanie na trasie przewozu.

Ubezpieczenie ładunków należy do złożonych ubezpieczeń mających zastosowanie w transakcjach handlu zagranicznego, zwłaszcza w przewozie morskim (Sangowski, 2007, s. 409). Należy wymienić dwa czynniki, które wpływają na złożoność omawianego ubezpieczenia. Jest to m.in. konieczność precyzyjnego rozstrzygnięcia na podstawie umów mających zastosowanie w międzynarodowym obrocie gospodarczym, która ze stron tych umów i od jakiego momentu ponosi ryzyko szkód w ładunku w czasie transportu. Drugim czynnikiem jest udział wielu podmiotów w procesie transportu międzynarodowego, co wpływa na odpowiedzialność cywilną każdego z nich.

Omawiając ubezpieczenie cargo, należy zaznaczyć, że jest to dobrowolne ubezpieczenie ładunku, niezależne od ubezpieczenia casco, które dotyczy ubezpieczenia środka transportowego i jest zawierane przez przedsiębiorstwo transportowe (Januła, Truś, Gutowska, 2011, s. 188). Uprawnionym do ubezpieczenia cargo nie może być ani przewoźnik, ani spedytor, jeśli działają we własnym imieniu. Jeśli natomiast działania są podejmowane w porozumieniu z podmiotem uprawnionym, czyli z właścicielem ładunku lub ze spedytorem, któremu przyznano prawo do dysponowania przesyłką, podmioty te są uprawnione do zawarcia umowy ubezpieczenia cargo. W takim przypadku stają się beneficjentami wypłaty odszkodowania w przypadku dojścia do szkody na ładunku (Białkowski, 2011, s. 34). Podsumowując, niezależnie od obowiązków zmierzających do ochrony praw przewoźnika z inicjatywą zawarcia umowy ubezpieczeniowej występuje gestor ładunku.

Na gruncie krajowych regulacji prawnych umowy ubezpieczeniowe należy analizować na podstawie przepisów Kodeksu cywilnego (dalej: k.c.; Ustawa, 1964), tj. regulacji zawartych w art. 805–828 k.c., a w zakresie ubezpieczeń morskich w art. 292–338 Kodeksu morskiego (Ustawa, 2001).

Z kolei zasad, jakimi należy się kierować przy zawieraniu umów ubezpieczenia, należy poszukiwać w Ogólnych Warunkach Ubezpieczeń (dalej: OWU), jakimi posługują się poszczególni ubezpieczyciele. Dopiero na tej podstawie można wyciągnąć odpowiednie wnioski, z których wynika, iż każda umowa ubezpieczeniowa musi zawierać określone w k.c. elementy, których uszczegółowienie znajduje się w OWU. Potwierdzeniem tej reguły jest art. 807 § 1 k.c., w którym wskazuje się, że OWU i treść samej umowy ubezpieczenia winny być zgodne z bezwzględnie obowiązującymi przepisami k.c., gdyż w przeciwnym razie będą nieważne.

Na zakres umownego ubezpieczenia ładunku morskiego największy wpływ mają wzorce umowne, wśród których dla ubezpieczenia praw właściciela ładunku szczególne znaczenie będą miały instytucje klauzule ładunkowe, które zostaną omówione w dalszej części artykułu. W polskim systemie prawnym ubezpieczyciele mają możliwość wydawania OWU na podstawie art. 16 ustawy o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej (Ustawa, 2015), jednakże dla działalności armatorskiej związanej z przewozem ładunków tego nie robią. Są one zastępowane regulacjami obcymi, których obowiązywanie w Polsce ma wątpliwe podstawy prawne. Aby jednak obowiązywały, należy uznać, że w polskim systemie prawa ubezpieczeniowego będą pełniły rolę OWU. Zabieg ten umożliwia art. 385 i n. k.c. Natomiast wzorce umowne używane przez armatorów noszą nazwę regulaminów właściwych dla ubezpieczeń krajowych. Przy czym do ich interpretacji stosuje się orzecznictwo sądów brytyjskich, co z punktu widzenia krajowych zasad stosowania prawa jest działaniem nie do końca uzasadnionym (Brodecka-Chamera i in., 2010, s. 800).

Przedmiotem umowy ubezpieczenia ładunku jest nienaruszalność przesyłki. Przedmiotem ubezpieczeń ładunków mogą być m.in. towary natury handlowej powszechnie występujące w obrocie gospodarczym, które w umowie przewozu są określone jako ładunek, eksponaty targowe i wystawowe, wyroby artystyczne, rzeczy przemieszczane oraz inne przedmioty niebędące przedmiotem handlu (Brodecki, Sodolska, 2010, s. 845; zob. też: Salomon, 2003, s. 77).

W praktyce spotykane są zróżnicowane warunki pokrycia szkód skonstruowane w zależności od zaistniałych potrzeb i możliwości podmiotu ubezpieczającego. W tym celu wykorzystywane są klauzule instytucje opracowane przez Instytut Londyńskich Ubezpieczycieli. Najważniejsze z nich to: instytucje klauzule ładunkowe (A, B, C), instytucje klauzule wojenne, instytucje klauzule strajkowe oraz instytucje klauzule wyłączające skażenia radioaktywne. Instytucje klauzule ładunkowe (Klauzula A, 2009; Klauzula B, 2009; Klauzula C, 2009) są powszechnie używane w międzynarodowych ubezpieczeniach ładunkowych. Mają one charakter uniwersalny ze względu na możliwość ich zastosowania do większości rodzajów ładunków przewożonych różnymi środkami transportu. Najczęściej stosuje się trzy zestawy omawianych klauzul: A, B i C. Różnią się one głównie zakresem ochrony ubezpieczeniowej, czyli tzw. klauzulą ryzyka (Brodecki, Sodolska, 2010, s. 844). Skutkuje to różnicami w zakresie ciężaru dowodu. W klauzulach B i C zakres ochrony ubezpieczeniowej jest ograniczony do zamkniętych list ryzyka, a ciężar dowodu wykazania szkody powstałej wskutek nich spoczywa na ubezpieczonym. Zupełnie inaczej jest w klauzuli A, która oparta jest na zasadzie *all risks*, gdzie ubezpieczony musi wykazać, że szkoda powstała w sposób przypadkowy i nieunikniony. Również przy jej zastosowaniu ubezpieczenie obejmuje ryzyko straty lub szkody w przedmiocie ubezpieczenia z wymienionymi wyjątkami w pkt 4.1–4.7 klauzuli A, które pokrywają się z wyłączeniami na gruncie konwencji. W związku z tym wg klauzuli A ubezpieczeniem nie są objęte:

- strata, szkoda lub wydatek spowodowany przez samego ubezpieczającego;
- zwykły wyciek, zwykła strata na wadze lub objętości, lub zwyczajne zużycie przedmiotu ubezpieczenia. Dotyczy tylko takich przypadków, które noszą znamiona zwyczajności i należy się ich spodziewać podczas normalnego przebiegu transportu;
- strata, szkoda spowodowana przez niedostateczne lub niewłaściwe opakowanie, lub przygotowanie przedmiotu ubezpieczenia do podróży. Często kwestią sporną jest to, czy opakowanie towaru jest uznane za wystarczające i odpowiednie dla danego rodzaju ładunków transportowanych. Uznaje się, że opakowanie czy przygotowanie przedmiotu ubezpieczenia zgodnie

z powszechnie przyjętymi zwyczajami i praktykami handlowymi spełnia powyższe kryteria (F.W. Berg, 2010). W wypadku, gdy opakowanie stanowi integralną część ubezpieczonego ładunku i okaże się ono niedostateczne, strata lub uszkodzenie mogą zostać uznane za spowodowane wadą ukrytą przedmiotu ubezpieczenia;

- strata, szkoda lub wydatek spowodowany przez wadę ukrytą lub naturalną właściwość przedmiotu ubezpieczenia;
- strata, szkoda lub wydatek spowodowany bezpośrednio przez zwłokę, nawet jeśli spowodowana była przez niebezpieczeństwo, od którego zostało zawarte ubezpieczenie. Takie uregulowanie wskazuje na to, iż upływ czasu nie może być traktowany jako ryzyko, od którego można ubezpieczyć ładunki w transporcie;
- strata, szkoda lub wydatek wynikający z niewypłacalności lub niesprawności finansowej właścicieli i operatorów statku;
- strata, szkoda lub wydatek wynikający z użycia jakiejkolwiek broni wojennej wykorzystującej energię jądrową lub materiały radioaktywne.

Pojęcie *all risks* obejmuje jakiejkolwiek straty lub uszkodzenia ładunku będącego przedmiotem ubezpieczenia poniesione przypadkowo, a nie w sposób możliwy do przewidzenia (Brodecki, Sodolska, 2010, s. 845). Nie dotyczy to więc sytuacji pewnych lub wysoce prawdopodobnych, takich jak wada ukryta, naturalne właściwości bądź straty czy uszkodzenia, które można przypisać działaniom własnym ubezpieczonego. Ciężar dowodu spoczywa na ubezpieczonym, który jest obowiązany wykazać, że szkoda powstała wskutek ryzyka, które wystąpiło podczas trwania ochrony ubezpieczeniowej (Brodecki, Sodolska, 2010, s. 845). W tym miejscu należy zastrzec, że poprzez pojęcia straty lub uszkodzenia powinno się rozumieć szkody fizyczne w ubezpieczonym ładunku, a nie samoistne bądź następcze w stosunku do nich straty finansowe, choćby nawet powstały na skutek wystąpienia ryzyka objętego ochroną ubezpieczeniową (Brodecki, Sodolska, 2010, s. 845). Konsekwentnie ubezpieczeniem nie są objęte koszty czy wydatki, z wyjątkiem tych zwyczajowo ponoszonych w procesie ustalania rozmiaru i wysokości szkody, jak np. sortowanie i separacja ładunków uszkodzonych czy koszty ekspertyz ładunkowych.

Wada ukryta jest definiowana jako niezdolność ładunków do przetrwania w dobrym stanie podczas normalnie przebiegającej podróży, przy założeniu zachowania przez armatora wszelkiej staranności i dbałości o ładunek, do jakiej jest zobowiązany odpowiednią umową (Brodecki, Sodolska, 2010, s. 845). Szkoda powstała wskutek naturalnych właściwości to zaś taka, która jest spowodowana naturalnym zachowaniem ubezpieczonego ładunku w okolicznościach, w jakich jest on transportowany (British, 2010).

Klauzule B i C zawierają o jedno wyłączenie więcej w stosunku do tych zawartych w klauzuli A. Mianowicie jest to wyłączenie rozmyślnego uszkodzenia, zniszczenia przedmiotu ubezpieczenia lub jakiejkolwiek jego części wskutek bezprawnego czynu jakiejkolwiek osoby. Chodzi tu m.in. o takie działania, jak wyrzucenie ładunku za burtę bez rozsądnej przyczyny, podpalenie czy sabotaż skutkujący zatonięciem statku.

Ubezpieczenia cargo zawarte na podstawie instytucyjnych klauzul typu C, zapewniających tzw. ograniczone pokrycie, obejmuje straty lub szkody, które można przypisać tym samym przyczynom, co w przypadku klauzul B, z jednym jednak wyjątkiem. Klauzule C nie obejmują strat i szkód dających się przypisać trzęsieniu ziemi, wybuchowi wulkanu lub uderzeniu pioruna.

Omawiając ubezpieczenia ładunków w transporcie morskim, należy podkreślić, kto może wystąpić z inicjatywą ubezpieczenia przesyłki na czas transportu. Z takim wnioskiem do ubezpieczyciela występuje gestor ładunku, usługobiorca przewoźnika. Pojawia się pytanie, kto miałby być uznany za gestora ładunku oraz za kontrahenta przewoźnika – wysyłający przesyłkę, czyli nadawca, czy też może jej adresat. Zazwyczaj ryzyko szkód transportowych spoczywa na właścicielu przesyłki. On też ma tzw. gestię ubezpieczeniową (Górski, 1999, s. 114). Kogo należy uważać za właściciela ładunku w czasie transportu? To zależy od konkretnych okoliczności, a przede wszystkim od samych podmiotów obrotu gospodarczego oraz ponoszonego przez nie ryzyka. Zagadnienie to regulują przepisy odnoszące się bezpośrednio do obrotu gospodarczego, dla którego wymownym przykładem jest w szczególności umowa sprzedaży, co wynika wprost z przepisów art. 612 k.c. W tym kontekście, w myśl art. 548 § 1 k.c., stwierdza się, że z chwilą wydania rzeczy sprzedanej kuzności i ciężary z nią związane, a także niebezpieczeństwo jej przypadkowej utraty lub uszkodzenia przechodzą na kupującego. Natomiast regulacja art. 544 § 1 k.c. wskazuje, że jeżeli sprzedana rzecz ma być przesłana przez sprzedawcę do miejsca, które nie jest miejscem spełnienia świadczenia, w razie wątpliwości poczytuje się, że wydanie zostaje dokonane z chwilą, gdy w celu dostarczenia rzeczy na miejsce przeznaczenia sprzedawca powierzył ją przewoźnikowi trudniącemu się przewozem tego rodzaju rzeczy.

W tym miejscu należy zwrócić uwagę na fakt, że poruszane przepisy odnoszą się do momentu przejścia ryzyka szkody w ładunku. W praktyce obrotu gospodarczego pojawiły się specjalne reguły interpretacyjne, tzw. INCOTERMS. Klauzule te określane są często jako warunki przewozu od sprzedawcy do odbiorcy i odnoszą się do ustalenia wysokości obciążeń finansowych poszczególnych stron umowy przewozowej (Górski, 1999, s. 114). Ich treść została sprecyzowana przez Międzynarodową Izbę Handlową w Paryżu. Tylko dwie formuły z INCOTERMS zawierają wyraźnie określony obowiązek podstawowego ubezpieczenia towaru – CIF (stosowana w transporcie morskim) i CIP (Salomon, 2003, s. 77). Wszystkie pozostałe formuły precyzyjnie określają chwilę przejścia ryzyka ze sprzedającego na kupującego, gdzie strona będąca gestorem samodzielnie podejmuje decyzję o ewentualnym ubezpieczeniu. Podczas ustalania warunków dostawy należy pamiętać, że przejęcie przez jedną stronę umowy gestii transportowej i ubezpieczeniowej skutkuje tym, że druga strona nie uzyska ewentualnych korzyści wynikających z posiadania gestii. Po zawarciu umowy ubezpieczeniowej przez odpowiednią osobę i na jej żądanie ubezpieczyciel obowiązany jest wydać polisę stwierdzającą zawarcie umowy (Salomon, 2003, s. 78). Polisa ubezpieczeniowa stanowi jednostronne potwierdzenie zawarcia umowy ubezpieczenia na ściśle określonych w niej warunkach (Januła, Truś, Gutowska, 2011, s. 190). Podkreślenia wymaga to, że umowa ubezpieczenia cargo nie musi mieć charakteru okresowego, może to być umowa jednostkowa (Majerska, Sowa, 2015, s. 175). Mienie będące przedmiotem przewozu może być ubezpieczone na podstawie:

- umowy ubezpieczenia jednostkowego, tzw. polisa jednostkowa, gdzie ochroną ubezpieczeniową objęta jest wówczas konkretna przesyłka stanowiąca przedmiot określonego przewozu,
- umowy ubezpieczenia generalnego, tzw. polisa generalna – ochroną ubezpieczeniową objęte są wówczas wszystkie lub tylko niektóre ładunki przewożone na ryzyko ubezpieczającego w określonym czasie.

WNIOSKI

Podsumowując, przedmiotem ubezpieczenia może być mienie określone w umowie ubezpieczeniowej, przewożone na ryzyko ubezpieczającego w takim zakresie, które można określić jako elementarne (pożar, uderzenie pioruna, wybuch, huragan, sztorm, powódź) czy też od wypadku, jakiemu uległ środek transportowy, zaginięciu, kradzieży i rabunku albo z innych przyczyn niż wymienione powyżej, jeżeli w ich następstwie doszło do połamania, potłuczenia, rozbicia, zamoczenia, porysowania przewożonego mienia, tzw. ryzyka *sensu stricto* transportowego (Sangowski, 2007, s. 415).

Ubezpieczyciel odpowiada za szkody będące bezpośrednim następstwem niebezpieczeństw objętych umową ubezpieczenia. Nie odpowiada jednak za szkody powstałe z winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa ubezpieczonego czy wskutek ukrytej wady ładunku, jego naturalnej lub szczególnej właściwości oraz nienależytego opakowania (Salomon, 2003, s. 78). Ubezpieczyciel obowiązany jest zapłacić odszkodowanie ubezpieczeniowe, choćby szkodę objętą ubezpieczeniem była obowiązana naprawić osoba trzecia. Z tego też powodu dla ubezpieczycieli istotne jest sprawowanie chociaż częściowej kontroli nad okolicznościami wpływającymi na bezpieczeństwo ładunku w trakcie trwania ubezpieczenia. Uzyskują to, stosując w umowie ubezpieczenia tzw. klauzule klasyfikacyjną. Wymusza ona konieczność stosowania do przewozu tylko takich statków, których bezpieczeństwo ocenione zostało przez jedno z renomowanych towarzystw klasyfikacyjnych poprzez przyznanie odpowiedniej klasy statku.

Reasumując, na umowę ubezpieczenia cargo należy spojrzeć jak na instrument kompensaty i ochrony przed ryzykiem straty lub uszkodzeniami w transportowanym ładunku oraz związanym z tym kosztem. Obecnie obowiązujące regulacje dotyczące odpowiedzialności odszkodowawczej armatorów nie pełnią kompletnej funkcji ochronnej dla właścicieli transportowanych ładunków i mogą za bardzo uprzywilejowywać przewoźników morskich.

LITERATURA

- Białkowski, M. (2011). Ochrona praw właściciela towaru w międzynarodowym łańcuchu dostaw – ubezpieczenie CARGO. *International Journal of Management and Economics*, 31, 25–41.
- British (2010). *British & Foreign Marine Insurance Co. v Gaunt (1921) 7 Ll L Rep. 62, Sassoon v Yorkshire Insurance Co. (1923) 16 Ll L Rep. 129*. W: Brodecka-Chamera, A., Brodecki, Z., Fuchs, D., Glicz, M., Janyga, B., Kęszycka, B., Malinowska, K., Nawracała, J., Serwach, M., Sodolska, E., Sukiennik, P., Wiczorek, E. (red.), *Prawo ubezpieczeń gospodarczych. Komentarz. Tom II: Prawo o kontraktach w ubezpieczeniach, komentarz do przepisów i wybranych wzorców umów* (s. 854). Warszawa: Wolters Kluwer Polska.
- Brodecka-Chamera, A., Brodecki, Z., Fuchs, D., Glicz, M., Janyga, B., Kęszycka, B., Malinowska, K., Nawracała, J., Serwach, M., Sodolska, E., Sukiennik, P., Wiczorek, E. (red.), (2010). *Prawo ubezpieczeń gospodarczych. Komentarz. Tom II: Prawo o kontraktach w ubezpieczeniach, komentarz do przepisów i wybranych wzorców umów*. Warszawa: Wolters Kluwer Polska.
- Brodecki, Z., Sodolska, E. (2010). Klauzule ładunkowe 1/1/2009. W: Brodecka-Chamera, A., Brodecki, Z., Fuchs, D., Glicz, M., Janyga, B., Kęszycka, B., Malinowska, K., Nawracała, J., Serwach, M., Sodolska, E., Sukiennik, P., Wiczorek, E. (red.), *Prawo ubezpieczeń gospodarczych. Komentarz. Tom II: Prawo o kontraktach w ubezpieczeniach, komentarz do przepisów i wybranych wzorców umów* (s. 840–850). Warszawa: Wolters Kluwer Polska.
- F.W. Berg (2010). *F.W. Berg & Co. LTD v Style (1956) 1Q.B 180*. W: Brodecka-Chamera, A., Brodecki, Z., Fuchs, D., Glicz, M., Janyga, B., Kęszycka, B., Malinowska, K., Nawracała, J., Serwach, M., Sodolska, E., Sukiennik, P., Wiczorek, E. (red.), *Prawo ubezpieczeń gospodarczych. Komentarz. Tom II: Prawo o kontraktach w ubezpieczeniach, komentarz do przepisów i wybranych wzorców umów* (s. 853). Warszawa: Wolters Kluwer Polska.

- Górski, W. (1999). *Ubezpieczenia transportowe*. Zielona Góra: Zachodnie Centrum Organizacji.
- Klauzula (2001). Instytutowa klauzula klasyfikacyjna 01/01/2001. Pobrane z: <http://www.iaclauses.co.uk/site/cms> (20.10.2017).
- Klauzula A (2009). Instytutowa klauzula ładunkowa (A) 1/1/09. Pobrane z: <http://www.iaclauses.co.uk/site/cms> (20.10.2017).
- Klauzula B (2009). Instytutowa klauzula ładunkowa (B) 1/1/09. Pobrane z: <http://www.iaclauses.co.uk/site/cms> (20.10.2017).
- Klauzula C (2009). Instytutowa klauzula ładunkowa (C) 1/1/09. Pobrane z: <http://www.iaclauses.co.uk/site/cms> (20.10.2017).
- Januła, E., Truś, T., Gutowska, Ż. (2011). *Spedycja*. Warszawa: Difin.
- Łopuski, J. (red.), (1998). *Prawo morskie*. Tom II: *Prawo żeglugi morskiej*. Bydgoszcz: Oficyna Wydawnicza Branta.
- Majerska A., Sowa, A. (2015). *Ubezpieczenia w transporcie. Praktyczne porady dla przedsiębiorców z branży TSL*. Warszawa: Wydawnictwo C.H. Beck.
- Salomon, A. (2003). *Spedycja w handlu morskim. Procedury i dokumenty*. Gdańsk: Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego.
- Sangowski, T. (2007). *Ubezpieczenia ładunków w transporcie międzynarodowym*. Pobrane z: <https://www.logistyka.net.pl/bank-wiedzy/item/5354-ubezpieczenia-ladunkow-w-transporcie-miedzynarodowym> (15.10.2017).

AKTY PRAWNE

- Konwencja (1924). Konwencja Międzynarodowa o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów, podpisana w Brukseli dnia 25.08.1924 r. Dz.U. z 1937 r., Nr 33, poz. 258 z późn. zm.
- Ustawa (1964). Ustawa z 23.04.1964 r. – Kodeks cywilny. Dz.U. z 2018 r., poz. 1025 z późn. zm.
- Ustawa (2001). Ustawa z 18.09.2001 r. Kodeks morski. Dz.U. z 2016 r., poz. 66 z późn. zm.
- Ustawa (2015). Ustawa z 11.09.2015 r. o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej. Dz.U. z 2018 r., poz. 999, 1000.
- Wyrok (2003). Wyrok Sądu Apelacyjnego w Gdańsku z 16.07.2003 r., sygn. I ACa 1387/02 SIP LEX 106683.

CARGO INSURANCE IN MARITIME TRANSPORTATION

ABSTRACT

The aim of the article is to analyze the applicable regulations regarding liability and risk distribution caused by the loss or damage of cargo during sea transport. The article discusses the issues of exclusion of carrier liability under the Hague-Visbian Rules in the context of damage or destruction of goods created during maritime transport. The article contains an analysis of commonly used institutional clauses in insurance contracts concluded by insurers.

The author draws attention to the need to amend the provisions that apply to the exclusion of carrier's liability for damage or damage to cargo during sea transport. Former legal institutions serving the distribution of risk seem to be outdated and not very effective. These institutions are still functioning in maritime law through its traditionalism and privileging the group of shipowners, and due to the specificity of maritime transport, the increasing amount of goods transported by sea and an upward trend in the cooperation of Polish entrepreneurs with foreign carriers, the issue of changing the legal basis in this transport branch.

KEYWORDS

cargo insurance, maritime transport, carrier liability

Translated by Renata Husiatyńska