

Marek Białkowski

Ochrona praw właściciela towaru w międzynarodowym łańcuchu dostaw - ubezpieczenie CARGO

International Journal of Management and Economics 31, 25-41

2011

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

Marek Białkowski

Katedra Prawa Gospodarczego i Ubezpieczeń

Uniwersytet Szczeciński

Ochrona praw właściciela towaru w międzynarodowym łańcuchu dostaw – ubezpieczenie CARGO

Uwagi wstępne

Zarządzanie w transporcie towarowym wiąże się z wieloma działaniami zmierzającymi do zapewnienia efektywnego procesu podejmowania wzajemnych działań o podłożu partnerskim przez przedsiębiorstwa tworzące wzajemny łańcuch dostaw¹. Istnienie tego rodzaju form współdziałania ma bezpośredni wpływ na inne podmioty gospodarcze, funkcjonujące na rynku; fakt ten przekłada się również na wysokość ceny oferowanej² klientowi końcowemu. Z analizy odnoszącej się do definicyjnego ujęcia łańcucha dostaw można przyjąć, że jak dotąd nie została sformułowana jedna definicja. Wobec tego dla podjętej tematyki badawczej (zgodnie z poglądem prezentowanym przez J. Witkowskiego) przyjęto, że pod pojęciem międzynarodowego „łańcucha dostaw należy rozumieć współdziałające w różnych obszarach funkcyjnych przedsiębiorstwa przede wszystkim o charakterze usługowym, wydobywczym, czy też handlowym, a także ich klientów, pomiędzy którymi następuje przepływ strumieni produktów, informacji i środków finansowych”³. Przyjęta definicja zawiera pewne odniesienia do działań logistycznych⁴ i spedycyjnych, które w kontekście umiędzynarodowienia działalności gospodarczej przedsiębiorstw transportowych mają szczególne znaczenie.

Zatem działania tej kategorii podmiotów skupiają się przede wszystkim na organizowaniu i przeprowadzaniu usług transportowych, w ramach których wykonywany jest załadunek towaru, zapewnienie właściwej dokumentacji przewozowej, celnej i fitosanitarnej zwłaszcza w przypadkach otrzymania zlecenia przewiezienia ładunków, w tym także w relacjach międzynarodowych⁵. Dla tych czynności szczególnego znaczenia nabiera planowanie związane z przemieszczaniem się ładunku, ze wskazaniem tych rodzajów ryzyka, które mogą zaistnieć w trakcie jego realizacji. Założenia do planu powinny uwzględniać poszczególne etapy czynności logistycznych w procesie zarządzania ładunkiem, w tym również ubezpieczenie ryzyka utraty lub uszkodzenia ładunku. Właśnie temu celowi winna służyć umowa ubezpieczenia towaru w transporcie CARGO.

Przy planowaniu nie należy zapominać, że oprócz ubezpieczeń o charakterze *stricte* majątkowym, obejmującym ubezpieczenie ryzyka utraty i/lub uszkodzenia ładunku, istnieje wiele ubezpieczeń, które w sposób pośredni wpływają na zakres odpowiedzialności czy to przewoźnika, czy spedytora wykonującego usługi w transporcie międzynarodowym. Do tej grupy należą ubezpieczenia z zakresu ubezpieczeń gospodarczych, takie jak: ubezpieczenia środków transportowych, ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody wyrządzone ruchem pojazdów (zwane dalej ubezpieczeniami OC) oraz ubezpieczenia następstw nieszczęśliwych wypadków (zwane dalej ubezpieczeniami NNW). Przy czym odpowiedzialność z zakresu ubezpieczenia NNW zachodzi wówczas, gdy nastąpi zdarzenie sprawcze, którego skutki odczuwać mogą przewoźni w pojeździe mechanicznym pasażerowie bądź sam kierującym pojazdem⁶. Ubezpieczenia te zabezpieczają jedynie właścicieli środków transportowych przed odpowiedzialnością za szkody na osobie, ale już nie chronią właścicieli towarów. Do kolejnej grupy ubezpieczeń majątkowych należy zaliczyć ubezpieczenia środków transportowych *casco* (zwane dalej ubezpieczeniem AUTOCASCO). Jest to ubezpieczenie pojazdów mechanicznych i ma jednocześnie charakter majątkowy. Do tej grupy zalicza się szkody, których przedmiotem mogą być pojazdy samochodowe, ciężarowe, przyczepy, naczepy, a nawet motocykle i motorowery. Ciekawostką tego rodzaju ubezpieczeń jest istnienie tzw. franszyzy⁷, czyli kwoty, poniżej której wypłata odszkodowania nie następuje. Jej wysokość uzależniona jest albo od warunków zawartych w Ogólnych Warunkach Ubezpieczeń (zwanym dalej OWU), albo też od indywidualnych uzgodnień stron umowy ubezpieczenia zawartych w jej treści. W przypadku zaistnienia szkody przewyższającej wartość franszyzy, wypłata stanowi różnicę między ogólną kwotą przyznanego odszkodowania, a kwotą uprzednio ustalonej wartości franszyzy.

Reasumując, można stwierdzić, iż ubezpieczenia gospodarcze zabezpieczają przed stratami o charakterze majątkowym, odnoszącymi się przede wszystkim do właściciela środka transportowego oraz obejmują te rodzaje ryzyka, które są związane z samym przedmiotem przesyłki. Zapewniają więc przede wszystkim ochronę praw właściciela przed utratą, ubytkiem bądź też uszkodzeniem ładunku i określane są mianem ubezpieczenia CARGO. W przypadku zdarzenia prowadzącego do wypłaty odszkodowania osobą uprawnioną może być jedynie ta, która została wskazana w treści polisy ubezpieczeniowej; jednakże w pewnych sytuacjach beneficjentem może być wskazana inna trzecia osoba, na rzecz której dokonano ubezpieczenia ładunku.

Istotą wspomnianych rodzajów ubezpieczeń jest to, że nie są to ubezpieczenia o niezmiennej formie. O tym, z jakim rodzajem ubezpieczenia CARGO będziemy mieli do czynienia, decydować może rodzaj użytego środka transportowego. W związku z tym mamy do czynienia z ubezpieczeniami CARGO drogowymi, kolejowymi i morskimi, ubezpieczeniami w żegludzie śródlądowej czy też wreszcie ubezpieczeniami lotniczymi. Jest to oczywiście tak olbrzymia sfera prawa ubezpieczeniowego, że nie sposób omówić jej całościowo, dlatego też na potrzeby opracowania skupiono się jedynie na niektórych aspektach ubezpieczeń CARGO, zwłaszcza tych opisujących sposób ich zawierania.

Dotychczas stosowana terminologia używana do określenia pojęcia ubezpieczeń transportowych, czy też szerzej — gospodarczych, była daleka od jednoznacznego określenia tej dziedziny prawa. W związku z tym pojawiały się rozbieżne pojęcia i definicje, nie zawsze oddające istotę problemu, czemu towarzyszyła znaczna niekonsekwencja ustawodawcy. Sytuacja ta powodowała rozbieżności interpretacyjne w zakresie stosowania przepisów krajowych i norm kolizyjnych do nich się odnoszących. Na tym tle daje się zauważyć, że do pewnego czasu obowiązywały niespójne przepisy, z których brzmienia trudno było wywieść jedną, precyzyjną definicję. Pojawiające się jednak głosy doktryny prawa transportowego wskazują, że podstawowym kryterium dla pojęcia ubezpieczeń powinien być środek użyty do przemieszczenia ładunku. Dla tego rodzaju ubezpieczeń należy więc używać pojęcia „ubezpieczenia transportowe”, a ze względu na rodzaj użytego do transportu środka⁸ można przyjąć, że będziemy mieli do czynienia z „ubezpieczeniami drogowymi”, „ubezpieczeniami kolejowymi”, „ubezpieczeniami morskimi” oraz „ubezpieczeniami lotniczymi”.

Wszelkie rodzaje ubezpieczeń transportowych mają wspólny wyznacznik stanowiący o tym, że można je zakwalifikować do ubezpieczeń transportowych – tzw. ryzyko transportowe, czyli takie, które wiąże się z poruszaniem się środka transportowego, ładunków czy też pasażerów. Najważniejszy jest jednak nie sam rodzaj wykonywanego transportu, lecz w przypadku ubezpieczeń – ryzyko z tym związane⁹. Zagrożenie jego wystąpienia powoduje konieczność zabezpieczenia się przed szkodą w substancji przesyłki.

Reguły kolizyjne w ubezpieczeniach transportowych

Przy odpowiedzialności sprawczej o charakterze cywilnym pojawiła się odpowiedzialność ubezpieczeniowa, której zalety opierają się zasadniczo na należyтым zabezpieczeniu zasady kompensacji i maksymalnemu ułatwieniu usunięcia skutków zaistniałych szkód, niezależnie od zachowania się ich sprawcy. Zauważyć przy tym wypada, że wysokość dochodzonej szkody często przekracza możliwości finansowe przedsiębiorstw przewozowych. Okoliczność ta ma niezwykle znaczenie dla zabezpieczenia interesów właścicieli ładunków lub spedytorów działających na ich zlecenie.

Zasadniczo więc można wskazać, iż w tym przypadku ciężar naprawy szkody przenoszony jest z podmiotów o niestałej lub słabej kondycji finansowej na przedsiębiorstwo ubezpieczeniowe, zwane również ubezpieczycielem. Konsekwencją takiej struktury ubezpieczeń CARGO jest również ciężar dowodowy, na podstawie którego można wskazać bezpośrednio przyczyny zaistnienia zdarzenia. Od tego bowiem zależne jest zaspokojenie uzasadnionych roszczeń ubezpieczonego właściciela lub innego uprawnionego do przedmiotu przesyłki. Sytuacja ta powoduje, że ubezpieczycielowi może przysługiwać regres w stosunku do przewoźnika, jeżeli przesłanki wskazują na to, iż szkoda w prze-

syłce mogła nastąpić wyłącznie z winy przewoźnika. Okoliczność ta sprzyja właściwemu rozłożeniu odpowiedzialności, z czym w parze idzie także ograniczenie kwotowe. Sytuacją tego rodzaju będziemy mieli doczynienia zwłaszcza w takim przypadku, kiedy dochodzi do tzw. odpowiedzialności solidarnej, co w istocie przyczynia się do właściwego zabezpieczenia interesów zarówno ubezpieczyciela¹⁰, jak i nadawcy przesyłki.

Szczególne komplikacje pojawiają się wówczas, gdy do zawarcia umowy ubezpieczeniowej dojdzie z przedsiębiorcą zagranicznym, przy czym również zdarzenie, z którego szkoda wynikła, będzie miało miejsce poza granicami kraju. W takich przypadkach niezwykle ważne jest, już na etapie ustalania treści umowy ubezpieczeniowej, który z obowiązujących strony systemów prawnych znajdzie zastosowanie. W regulacjach międzynarodowego prawa ubezpieczeniowego stosuje się zasadę, według której w braku odpowiednich przepisów stosuje się tzw. normy kolizyjne. Niektóre z nich znajdują wprost zastosowanie bez konieczności stosowania dodatkowych zapisów, a w innych zajdzie konieczność dokonania odpowiedniej wykładni, w której następstwie łatwiej będzie doprowadzić do ustalenia jurysdykcji krajowej jednej z umawiających się stron¹¹. Zasadą jest jednak w myśl art. 29 ust. 1 ustawy Prawo międzynarodowe prywatne¹² (zwane dalej Mpp), że jeżeli prawo polskie przewiduje obowiązek ubezpieczenia, umowa takiego ubezpieczenia podlega prawu polskiemu. W pozostałych przypadkach regulacje inne niż krajowe będą miały zastosowanie jedynie wówczas, gdy na obszarze państwa innego aniżeli Polska, należącego do Europejskiego Obszaru Gospodarczego, przewidziano obowiązek ubezpieczenia. W takich i podobnych okolicznościach dochodzenie roszczeń z ubezpieczenia odbywać się może jedynie na podstawie przepisów wewnętrznych tego kraju. Zasada ta wynika wprost z art. 29 ust. 2 Mpp., w którym mówi się, że jeżeli prawo państwa członkowskiego Europejskiego Obszaru Gospodarczego, które przewiduje obowiązek ubezpieczenia, każe dla umowy takiego ubezpieczenia stosować jako właściwe własne prawo, stosuje się to prawo.

Natomiast w pozostałych przypadkach kwestie sposobu dochodzenia roszczeń na obszarze państw członków Unii Europejskiej, zgodnie z zapisem art. 28 ust. 1 Mpp, należy ustalać według brzmienia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 593/2008 w sprawie prawa właściwego dla zobowiązań umownych (Rzym I)¹³. Natomiast w stosunku do zobowiązań umownych, które na podstawie art. 1 ust. 2 lit. j), zostały wyłączone ze stosowania rozporządzenia wymienionego z ust. 1 art. 28 Mpp i w zasadzie należy stosować przepisy tego rozporządzenia, z uwzględnieniem specyfiki zobowiązania, z którego roszczenie wynika. Jest to znaczna zmiana w stosunku do poprzedniej regulacji Mpp, gdyż jego dotychczasowe brzmienie zostało dopasowane do realiów rynku europejskiego. Wskazuje na to także brzmienie art. 30 ust. 1 Mpp, w którym obywatelom Unii, w relacjach z obywatelami państw trzecich, zapewniono odpowiedni poziom ochrony prawnej i to na takim poziomie, jaki mają przyznany według zasad prawa europejskiego. Mówi się w nim, że poza przypadkami wskazanymi w art. 28 Mpp, należy dokonać wyboru porządku prawnego dla zobowiązań umownych w przypadku

wejścia w relacje z państwem niebędącym państwem członkowskim Europejskiego Obszaru Gospodarczego (zwanego dalej EOG). Zasada ta ma szczególne znaczenie w sytuacjach, kiedy jedna ze stron umowy ma siedzibę na obszarze państwa członkowskiego EOG, jakim jest również Polska. W związku z tym dla tego rodzaju zdarzeń postanowienia umowne nie mogą pozbawić konsumenta ochrony przyznanej mu przepisami prawa polskiego, jeżeli prawo to spełnia wymogi zawarte w treści dyrektyw europejskich. Można zatem przyjąć, że prawo zagraniczne, inne od regulacji Mpp może być stosowane, ale tylko pod takim warunkiem, iż zdarzenie będzie miało miejsce na terenie innego państwa niż państwo należące do EOG, albo też taka możliwość zaistnieje, gdy strony w zapisie umowy zgodzą się co do tego, aby wynikłe z realizacji umowy ubezpieczeniowej roszczenia były rozpatrywane przez inny (niż wynikałoby z Mpp) organ.

Omawiając zagadnienia związane z formą, w jakiej umowa ubezpieczenia może być zawarta, należy wskazać, że w takim przypadku będzie ona podlegać tym samym regułom, jakie zostały przewidziane dla samej umowy, której kształt w realiach polskich wskazany został w przepisach ustawy Kodeks cywilny¹⁴ (zwanej dalej kc). Zasada ta wynika wprost z treści art. 25 ust. 1 Mpp, w którym stwierdza się, iż forma czynności prawnej podlega prawu właściwemu dla tej czynności. Jeżeli jednak umowę zawierają osoby znajdujące się w chwili złożenia oświadczeń woli w różnych państwach, to wystarczająco zachowanie formy przewidzianej dla tej czynności przez prawo jednego z tych państw.

Istnieje również i taka sytuacja, w której żadna ze stron nie wybierze do zawartej umowy prawa, według którego będą mogły być rozstrzygane roszczenia. W takim przypadku zastosowanie znajdzie prawo państwa, na terenie którego obie strony zamieszkują lub mają swoje siedziby w momencie zawierania umowy, co wynika z kolei odpowiednio z art. 11 ust. 2 i art. 17 ust. 1 Mpp.

W zakresie zawierania umów ubezpieczeniowych przez ubezpieczycieli zagranicznych zastosowanie znajdą normy kolizyjne sformułowane w treści art. 129 ustawy o działalności ubezpieczeniowej¹⁵ (zwanej dalej udu). Wynika z niego, że zagraniczny zakład ubezpieczeń mający swoją siedzibę w jednym z państw członkowskich Unii Europejskiej, wykonujący działalność na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej jest obowiązany stosować prawo polskie, a za zobowiązania stąd wynikające zakład ten odpowiada całym swoim majątkiem¹⁶. Wskazany aspekt jest niezwykle ważny przy wyborze ubezpieczyciela, kiedy dokonuje się ubezpieczenia tzw. dużego ryzyka w transporcie (czym jest owo ryzyko wskazano w art. 2 pkt 2 udu w związku z ust. 7 Działu II Załącznika do udu). Szczególne znaczenie tego rodzaju ubezpieczeń związane jest z samym faktem wykonywania usług transportowych¹⁷. Dlatego też należy przyjąć, że dochodzenie roszczeń w tym przypadku zostało nieco bardziej zliberalizowane, co daje ubezpieczonemu możliwość wyboru systemu prawnego, na podstawie jakiego będzie zawierana umowa ubezpieczenia ładunku w transporcie. Tym samym następuje istotne ułatwienie w zaspokajaniu roszczenia z majątku ubezpieczyciela, który znajduje się w innym państwie niż to, gdzie zawarto umowę.

Źródła prawa ubezpieczeń majątkowych

Do uregulowań prawnych, obejmujących ryzyka szkód w ładunku w międzynarodowym łańcuchu dostaw, niewątpliwie można zaliczyć wiele ustaw odnoszących się do kategorii ubezpieczeń gospodarczych.

Wśród nich na szczególną uwagę zasługują te, które konkretyzują działalność ubezpieczeniową w Polsce, a jednocześnie dostosowują uregulowania krajowe, których przedmiotem są ubezpieczenia, do standardów europejskich. Z całego segmentu ustaw „ubezpieczeniowych” obowiązujących w polskim systemie prawnym na szczególną uwagę zasługują: ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczeń Komunikacyjnych¹⁸ (zwana dalej uuo), ustawa o nadzorze ubezpieczeniowym i emerytalnym oraz Rzeczniku Ubezpieczonych¹⁹ (zwana dalej unieru), ustawa o pośrednictwie ubezpieczeniowym²⁰ (zwana dalej upu), a także regulacje odnoszące się do ubezpieczeń w żegludze śródlądowej i ubezpieczeń morskich zawartych w ustawie Kodeks morski²¹ (zwana dalej km). Na podstawie ich zapisów ubezpieczający mogą się ubiegać o minimalizację ryzyka ponoszonego przy wykonywaniu działalności gospodarczej. Choć nie wszystkie one odnoszą się do ubezpieczenia praw właściciela towaru, tym niemniej jednak w sposób pośredni wpływają na jego sytuację prawną, zwłaszcza w przypadku zaistnienia zdarzenia powodującego odpowiedzialność finansową²². Chodzi o takie sytuacje, w których jedna ze stron umowy przewozowej, w przypadku ubezpieczenia CARGO może mieć szczególny interes prawny w zabezpieczeniu pewnego rodzaju ryzyka, czemu druga strona umowy nie może się sprzeciwić. Ubezpieczenie to zawierane jest najczęściej przez właściciela towaru lub spedytora w ramach posiadanego zlecenia, ale jedynie w takim przypadku, kiedy umowa spedycji zawiera w swojej treści zobowiązanie spedytora do przewozu przesyłki. Wówczas na czas trwania przewozu może on zabezpieczyć się przed potencjalnymi stratami w podobny sposób, jaki przysługuje w tym względzie właścicielowi przesyłki.

Odpowiedzialność przewoźnika w transporcie

W systemie polskiego prawa ubezpieczeniowego przyjęto, że ubezpieczenia transportowe należą do ubezpieczeń tzw. dużego ryzyka. Zatem co do zasady zawierać się będą w kategorii ubezpieczeń dobrowolnych o charakterze majątkowym, uzależnionych każdorazowo od brzmienia przepisów regulujących obowiązki nadawcy i przewoźnika. Tak przyjęta regulacja nie pozostaje bez wpływu na rolę odbiorcy ładunku, który staje się jej stroną w przypadku żądania wydania mu kopii listu przewozowego bądź kiedy ładunek zostanie mu już wydany.

W doktrynie prawa transportowego za szkodę *sensu largo* uznaje się więc ubytek, uszkodzenie bądź zniszczenie całości lub znacznej części ładunku nadanego do prze-

wozu. Oczywiście, oprócz wspomnianego pojęcia szkody, istnieje również szkoda *sensu stricte*, polegająca na częściowym ubytku substancji przesyłki z jednoczesnym uszkodzeniem lub zniszczeniem pozostałej jej części²³.

Niezależnie od wskazanego rozróżnienia, przez szkodę należy rozumieć uszczerbek w dobrach lub interesach prawnie chronionych²⁴, przy czym ustalenie jej zakresu odbywa się według norm przewidzianych w kc. Zgodnie z treścią art. 361 § 2 kc, na stronę zobowiązaną do naprawienia szkody nakłada się zasadniczo obowiązek jej wyrównania w formie rekompensaty finansowej²⁵. Odnosi się to do wyrównania rzeczywistej szkody (z łac. *damnum emergens*), jak również utraconych a spodziewanych korzyści, które poszkodowany mógłby osiągnąć, gdyby mu szkody nie wyrządzono (z łac. *lucrum cessans*). W tym jednak miejscu nasuwa się wątpliwość, co do możliwości dochodzenia odszkodowania w kwotach przenoszących wartość przesyłki. Jednak obowiązujące w tym względzie przepisy umożliwiają dochodzenie roszczeń w kwotach stanowiących co najwyżej równowartość przesyłki, na co wskazują obowiązujące przepisy ustawy Prawo przewozowe²⁶ (zwane dalej Pp). Przede wszystkim jednak z treści art. 788 § 1 kc wynika, iż odszkodowanie za utratę, ubytek lub uszkodzenie przesyłki w czasie od jej przyjęcia, aż do jej wydania odbiorcy nie może przewyższać zwykłej wartości przesyłki. Uszczegółowienia wspomnianej zasady szukać należy w art. 80 ust. 1 Pp, gdzie wskazuje się, że strata, jaka wiąże się ze wspomnianymi przypadkami nie może przewyższać przeciętnej wartości towaru, określonej na podstawie ich wartości rynkowej w miejscu nadania przesyłki do przewozu. W przypadkach szczególnych, a więc kiedy nie można określić wartości szkody, wartość ta ustalana jest na podstawie brzmienia ust. 2 art. 80 Pp, skąd wywieść należy, że ostatecznie wartość szkody może ustalić rzeczoznawca majątkowy.

Nieco inaczej przedstawia się odpowiedzialność za szkody w transporcie z wartością deklarowaną, o czym mówi art. 80 ust. 3 Pp²⁷. Należy jednak przyznać, iż ta metoda należy do wyjątków wynikających z ust. 1 i 2 cytowanego artykułu. Jej istotą jest fakt, że na tej podstawie wyznaczana jest jedynie górna granica odpowiedzialności ubezpieczyciela, ale w przypadku przyczynienia się przewoźnika do zaistnienia szkody — również przewoźnika. Ustalona w podany sposób wartość przesyłki nie jest jednak bezwzględnie pewna i jako tzw. domniemanie proste może zostać zmieniona na podstawie przeprowadzonego w tym względzie dowodu przeciwnego²⁸.

Odmiennie od poprzedniej przedstawia się zasada ustalania wartości odszkodowania za szkody w przesyłce, przewidziana przy przewozach morskich. Tutaj szczególnie znaczenie ma art. 166 § 1 km, dzięki któremu istnieje możliwość określenia wysokości odszkodowania za utratę ładunku, według zwykłej jego wartości. W przypadku konieczności wypłacenia odszkodowania za uszkodzenie ładunku w transporcie, ubezpieczyciel musi ustalić różnicę między zwykłą wartością ładunku w stanie nieuszkodzonym a jego wartością w stanie uszkodzonym. Powstała w ten sposób różnica stanowi górną granicę odszkodowania. Jednakże i ta zmienna jest uzależniona od wartości ładunku w miejscu i w czasie, w którym został on lub powinien być zostać wyładowany ze statku zgodnie

z umową przewozową. Wyznaczniki ułatwiające ustalenie wartości przesyłki zostały określone w treści art. 166 § 2 zd. 2 km, gdzie wskazano, że podstawowym wyznacznikiem ustalenia wartości przesyłki jest cena, jaka obowiązuje na giełdzie towarowej, a w jej braku – wartość rynkowa towaru. Jeżeli jednak żadna z metod nie jest miarodajna, to wartość szkody w przesyłce ustala się na podstawie ceny towarów takiego samego rodzaju i jakości, jakie obowiązują w miejscu wyładunku. Istnieje więc podejrzenie, iż wskaźnik ten w dużej mierze jest sprzeczny z zasadami ustalonymi na podstawie kc.

Kolejnym sposobem ustalania wysokości odszkodowania jest sytuacja opisana w art. 166 § 3 km, który określa sposób ustalania wysokości odszkodowania za szkody na przesyłce z tzw. wartością deklarowaną. W tym przypadku podanie wartości ładunku nadanego do przewozu musi nastąpić przed jego załadowaniem na środek transportu. Pochodną tego obowiązku jest konieczność wpisania tego faktu do treści morskiego listu przewozowego, czyli do konosamentu. Wpisanie wartości zadeklarowanej co do rodzaju i wartości przesyłki powoduje, tak jak w poprzednim przypadku, domniemanie proste, które przewoźnik może obalić dowodem przeciwnym, jeśli tylko będzie miał w tym interes prawny.

Zakres przedmiotowy ochrony ubezpieczeniowej

Niezależnie od obowiązków zmierzających do ochrony praw przewoźnika z inicjatywą zawarcia umowy ubezpieczeniowej, której przedmiotem jest przesyłka, występuje ten, w którym władaniu ładunek się znajduje, czyli gestor ładunku²⁹, z którym to pojęciem wiąże się również tzw. gestia ubezpieczeniowa. W tym przypadku najbardziej zainteresowanym podmiotem będzie osoba fizyczna lub jednostka organizacyjna, ponosząca ryzyko zaistnienia szkód w transporcie, które najczęściej obciąża właściciela przesyłki. Właścicielem natomiast może być ten spośród uprawnionych, któremu prawo to będzie pozwalało na dysponowanie przesyłką. W realiach gospodarczych może to być nadawca lub odbiorca, a nawet spedytor. Za dyskusyjne należy uznać przyznanie gestii ubezpieczeniowej kapitanowi statku w transporcie morskim, czy też śródlądowym. Jednakże zważywszy na realia, w jakich wykonywany jest transport morski, a także, wzięwszy pod uwagę obowiązujące w tym zakresie przepisy km, zabieg ten należy uznać za w pełni uzasadniony.

Elementem nieodzownym, który towarzyszy zawieraniu umowy ubezpieczenia CARGO jest ryzyko gospodarcze, które to pojęcie ma istotny wpływ na zakres ryzyka ubezpieczeniowego, a to z kolei związane jest bezpośrednio z obrotem gospodarczym. Zagadnienia związane z omawianym problemem rozstrzygają jednoznacznie przepisy odnoszące się bezpośrednio do obrotu gospodarczego, dla którego wymownym przykładem jest w szczególności umowa sprzedaży, co wynika wprost z przepisów art. 612 kc. W tym kontekście w myśl art. 548 § 1 kc stwierdza się, że z chwilą wydania rzeczy sprzedanej na kupującego przechodzą korzyści i ciężary związane z rzeczą oraz nie-

bezpieczeństwo przypadkowej utraty lub uszkodzenia rzeczy. Natomiast regulacja art. 544 § 1 kc wskazuje na to, że jeżeli rzecz sprzedana ma być przesłana przez sprzedawcę do miejsca, które nie jest miejscem spełnienia świadczenia, poczytuje się w razie wątpliwości, że wydanie zostaje dokonane z chwilą, gdy w celu dostarczenia rzeczy na miejsce przeznaczenia sprzedawca powierzył ją przewoźnikowi trudniącemu się przewozem rzeczy tego rodzaju. W poruszonym przypadku (jak słusznie wskazał W. Górski) ryzyko związane z możliwością zaistnienia szkody w substancji przesyłki przechodzi na kupującego, pełniącego w tym przypadku rolę adresata przesyłki. Na zbywcy zaś ciąży jednak pewien element ryzyka pojawienia się szkody w przedmiocie przesyłki. Odnosi się to do tej części umowy, w której sprzedawca, jako nadawca, przekazuje rzecz przewoźnikowi lub też potencjalnemu nabywcy.

W tym miejscu należy zwrócić uwagę na fakt, że poruszane przepisy odnoszą się do momentu przejścia ryzyka szkody w ładunku. Stanowią one zasadę, na podstawie której wykonywany jest stosunek zobowiązaniowy. Jednakże ów stosunek ma przecież charakter względnie obowiązujący i jako taki może zostać uregulowany w zależności od woli stron w sposób odmienny w samej treści wiążącej ich umowy. W praktyce obrotu gospodarczego pojawiły się tym samym specjalne reguły interpretacyjne, służące wypełnianiu przewozowych o nazwie Incoterms (z ang. *International Commercial Terms*, w skrócie ICT), a jednocześnie ułatwiające ustalenie podmiotu odpowiedzialnego za ładunek, co przekłada się na ustalenie zakresu odpowiedzialności ubezpieczeniowej. Klauzule te określane są często jako warunki przewozu od sprzedawcy do odbiorcy i odnoszą się do ustalenia wysokości obciążeń finansowych poszczególnych stron umowy przewozowej³⁰. Reguły te zostały powołane do życia przez Międzynarodową Izbę Handlową w Paryżu. Ostatnia edycja ICT pochodzi z 2010 r. i obowiązuje od 1 stycznia 2011 r. Niezależnie jednak do istnienia kolejnych edycji ICT, to ostatecznie od stron umowy będzie zależał fakt, czy w relacjach gospodarczych, łączących strony umowy, zdecydują się one na stosowanie wcześniejszych czy też późniejszych reguł.

Generalnie można przyjąć, iż klauzule te wykorzystywane są na różne sposoby. Jednak takie ich stosowanie odnosi się zasadniczo do obowiązków sprzedawcy, który w tym przypadku będzie pełnił rolę nadawcy przesyłki. Niezależnie od poczynionych uwag, wskazać należy, iż reguły te dzielą się według ich treści na kategorie literowe. Z treści wymienionych reguł zawartych w ICT, tylko jedna nakazuje zawieranie umowy ubezpieczenia przesyłki transporcie i jest to formuła z grupy „C”, czyli „CIP” (z ang. *Carrige and Insurance Paid to*, z niem. *Frachtfrei versichert*). W tłumaczeniu skrót ten oznacza „przewoźne i ubezpieczenie opłacone do miejsca przeznaczenia”. Podobnie sprawa wygląda z klauzulą z grupy „F” oznaczaną jako „FCA” (z ang. *Free Carrier*, z niem. *Frei Frachtführer*), co oznacza „Franco przewoźnik – oznaczone miejsce”. Reguła ta ma istotne znaczenie przy wykonywaniu usług spedycyjnych. W tym przypadku sprzedający dostarcza ładunek do spedytora, który może być jednocześnie operatorem logistycznym. Zatem w swojej treści wspomniana reguła nakłada na kupującego obowiązek zawarcia

zasadniczej umowy przewozu, a w związku z tym na nim także ciąży konieczność uiszczenia należności przewozowych³¹. Za W. Górskim, należy zauważyć, że klauzule z grup „F” i „C” odnoszą się do formuł „na załadunek”, w których na sprzedającym spoczywa obowiązek dostawy przesyłki do załadunku oraz przekazania przesyłki przewoźnikowi w celu dokonania przewozu³². Oczywiście formuły te dotyczą również przewozów morskich i śródlądowych.

W tym jednak przypadku na szczególną uwagę zasługują trzy spośród nich, które mieszczą się w grupie „C” i „F”. Pierwsza z nich, formuła „CIF” (z ang. *Cost, Insurance, Freight*, z niem. *Kosten, Versicherung, Fracht*), wskazuje na „koszty, ubezpieczenie, ładunek”, nakładając na sprzedawcę szereg obowiązków takich, jak dostarczenie przedmiotu przesyłki do portu, w którym ma odbyć się załadunek, dokonanie załadunku, opłacenie przewoźnego i innych należności związanych z przewozem o charakterze administracyjnym, jak również ubezpieczenia ładunku na czas transportu. Druga z reguł dotyczących transportu wodnego określana jest jako „FOB” (z ang. *Free on Board*, z niem. *Kostenlose auf dem Flöz*); oznacza „bezpłatnie na pokładzie” i obejmuje swoim zakresem przedmiotowym obowiązek sprzedawcy, w ramach którego ma on dotransportować przesyłkę do portu, w którym będzie dokonywany załadunek oraz dokonać załadunku na swój koszt. W pozostałym zakresie obowiązki przechodzą na kupującego, który od tego momentu ponosi ryzyko zaistnienia szkód w nadanym do przewozu ładunku. Ponadto kupujący zobligowany jest do poniesienia kosztów transportu, a jednocześnie ubezpieczenia ładunku. Trzecią z reguł odnoszących się do przewozów morskich jest formuła „FAS” (z ang. *Free along Shipside*, z niem. *Kostenlose entlang Schiffseite*), która oznacza „bezpłatnie wzdłuż burty statku”. Na podstawie takiego zapisu na sprzedawcę został nałożony obowiązek dostarczenia ładunku jedynie do portu załadunku i ulokowania go równolegle do burty statku, z jednoczesnym obowiązkiem przygotowania towaru do załadunku. Z momentem wykonania tych czynności na nabywcę przechodzi konieczność dokonania opłat za załadunek, przewóz oraz możliwość zaistnienia szkody w substancji przesyłki, jak również konieczność ubezpieczenia towaru nadanego do przewozu³³.

Umowa ubezpieczenia CARGO

Ubezpieczenie ryzyka pojawienia się szkody w transporcie krajowym czy też międzynarodowym obejmuje zasadniczo okres od nadania przesyłki do przewozu po jej wydanie uprawnionemu adresatowi i powinno być dokonane na rzecz osoby, która ma w tym interes prawny i gospodarczy.

W tym miejscu może pojawić się problem metodologiczny, a mianowicie uprawnionym do ubezpieczenia CARGO nie może być ani przewoźnik, ani spedytor, jeśli działają oni we własnym imieniu. Inaczej rzecz się przedstawia, jeśli mamy do czynienia z działaniami podjętymi w porozumieniu z podmiotem uprawnionym, a więc właścicielem

towaru lub spedytorem, któremu przyznano prawo do dysponowania przesyłką. Wobec tego należy przyznać, że to od nich zależy sposób zabezpieczenia się przed ewentualnymi szkodami transportowymi. Także te podmioty są uprawnione do zawarcia umowy ubezpieczenia CARGO, tym samym stając się beneficjentami wypłaty odszkodowania w przypadku dojścia do szkody na ładunku³⁴.

Dla właściwego rozumienia umów ubezpieczeniowych trzeba wskazać, że w realiach krajowych regulacje prawne, odnoszące się do zawarcia umowy ubezpieczeniowej majątkowej w zakresie transportu lądowego, zawarte są w art. 805–828 kc, a w zakresie ubezpieczeń morskich w art. 292–338 km. Jak słusznie zauważył R. Walczak, z ogólnych przepisów regulujących rynek ubezpieczeniowy w Polsce, nie da się wywieść zasad, jakimi należy się kierować przy zawieraniu umów ubezpieczenia. Dlatego też reguł tych należy poszukiwać w Ogólnych Warunkach Ubezpieczeń, jakimi posługują się poszczególni ubezpieczyciele. Dopiero na tej podstawie można wyciągnąć odpowiednie wnioski, z których wynika, iż każda z umów ubezpieczeniowych, a umów ubezpieczeniowych CARGO w szczególności, musi zawierać określone w kc elementy, których uszczegółowienie znajduje się w OWU. Potwierdzeniem tej reguły jest treść art. 807 § 1 kc, w którym wskazuje się, że OWU i treść samej umowy ubezpieczenia winny być zgodne z bezwzględnie obowiązującymi przepisami kc, gdyż w przeciwnym razie będą nieważne. Okoliczność ta ma szczególne znaczenie w obrocie międzynarodowym, gdyż krajowe zakłady ubezpieczeń w kontaktach gospodarczych z zagranicą stosowały dotychczas OWU obcych ubezpieczycieli w tłumaczeniu na język polski. Postępowanie to jest sprzeczne z obowiązującą w polskim prawie zasadą terytorialności, a odstępstwa od jej reguł znajdują się również w polskim Mpp³⁵. Wykładnia systemowa i funkcjonalna przepisów Mpp prowadzi do wniosku, iż takie postępowanie jest sprzeczne z prawem. Zatem wskazać należy, iż o warunkach, na jakich dojdzie do zawarcia umowy ubezpieczenia CARGO, zasadniczo decydować będą zapisy OWU polskich ubezpieczycieli, chyba że przy dojściu do skutku umowy jej strony postanowią inaczej³⁶.

Na podstawie brzmienia OWU o ubezpieczenie może ubiegać się podmiot, który złoży u ubezpieczyciela tzw. wniosek ubezpieczeniowy ze wskazanymi warunkami, na jakich może dojść do zawarcia umowy ubezpieczenia CARGO. We wniosku tym należy w sposób precyzyjny oznaczyć sam przedmiot przesyłki, stanowiący przedmiot zgłoszany do ubezpieczenia, jego rodzaj, ilość i/lub masę, wartość towaru, jak również metodę opakowania ze wskazaniem sposobu, w jaki tego dokonano. Należy określić rodzaj pojazdu, miejsce i datę nadania przesyłki do przewozu oraz adres, pod którym ma nastąpić odbiór przesyłki.

Zatem na ubezpieczającym ciąży również obowiązek wskazania rodzajów ryzyka objętych przedmiotem ubezpieczenia, czy wręcz tych spośród potencjalnych zdarzeń, za które odpowiedzialności ubezpieczyciel nie będzie ponosił. Równie ważne jest, aby wszelkie dane, jakie podaje zainteresowany podmiot, były prawdziwe, gdyż przekładają się one w sposób bezpośredni na ocenę ryzyka, jakie będzie zmuszony podjąć ubezpieczyciel.

Zabieg ten pozwoli obliczyć, na podstawie obowiązującej taryfy, odpowiednią wysokość składki ubezpieczeniowej. Przy czym wysokość składki może być również ustalona indywidualnie po przeprowadzeniu stosownych negocjacji z zainteresowanym podmiotem.

Dowodem potwierdzającym zawarcie umowy ubezpieczenia CARGO jest polisa ubezpieczenia CARGO, która w tych i innych przypadkach będzie miała charakter polisy generalnej. Dokument ten ma jedynie charakter dowodowy (z łac. *ad probationem*)³⁷. Ustalenie warunków, na podstawie których umawiające się strony gotowe są do zawarcia umowy ubezpieczeniowej, nie stanowi jeszcze przesłanki odpowiedzialności ubezpieczyciela za zdarzenia będące przedmiotem ubezpieczenia. Zgodnie bowiem z art. 814 § 1 kc, odpowiedzialność ubezpieczyciela rozpoczyna się od dnia następującego po zawarciu umowy, nie wcześniej jednak niż od dnia następnego po zapłaceniu składki lub jej pierwszej raty. Reguła ta często jest zmieniana na korzyść klienta, który z ubezpieczycielem może ustalić inny termin jej uiszczenia. Tym samym na ubezpieczycielu ciąży obowiązek wydania dokumentu polisy ubezpieczeniowej, potwierdzającej fakt zawarcia umowy, niezależnie od momentu opłacenia składki, którą klient może także opłacić po tym terminie³⁸.

Ubezpieczenia morskie różnią się od ubezpieczeń funkcjonujących w transporcie drogowym lub kolejowym wieloma istotnymi szczegółami. Wśród nich należy wymienić choćby składkę ubezpieczeniową, jak również sposób wykonania tejże usługi. Jednak na zakres umownego ubezpieczenia morskiego ładunku największy wpływ mają wzorce umowne, wśród których dla ubezpieczenia praw właściciela ładunku szczególne znaczenie będą miały instytucyjne klauzule ładunkowe (z ang. *Institute cargo clauses*), jak również reguły P&J określające odpowiedzialność cywilną armatora. W polskich realiach prawnych ubezpieczyciele mają możliwość wydawania OWU na podstawie art. 12a udu. Jednakże dla działalności armatorskiej związanej z przewozem ładunków tego nie robią, wychodząc z założenia, że skoro mogą posługiwać się regulacjami obcymi naszemu prawu, to nie mają tym samym obowiązku stosować regulacji krajowych. Zastępuje się je regułami obcymi, których obowiązywanie w Polsce ma wątpliwe podstawy prawne. Jednak, aby te obowiązywały, należy uznać, że w polskim systemie prawa ubezpieczeniowego będą pełniły rolę OWU. Zabieg ten umożliwia treść art. 385 i nast. kc. Natomiast wzorce umowne używane przez armatorów noszą nazwę regulaminów (z ang. *rules*) i te z kolei zakresem swojej regulacji są zbliżone do instytucji regulaminów właściwych dla ubezpieczeń krajowych. Przy czym do ich interpretacji stosuje się orzecznictwo sądów brytyjskich³⁹, co z punktu widzenia krajowych zasad stosowania prawa jest działaniem nie do końca uzasadnionym.

Niezależnie od poczynionej uwagi, w przepisach art. 292 § 1 km, wskazano sposób, w jaki ubezpieczyciel będzie mógł obliczać wysokość składki należnej mu z tytułu zawarcia umowy. Jest to niezwykle ważne, gdyż opłacana składka z ubezpieczenia przesyłki przekłada się także na wysokość odszkodowania należnego ubezpieczonemu. Przy czym sam ten fakt jest niezwykle ważny z punktu widzenia określenia niebezpieczeństwa w żegludze morskiej. Niebezpieczeństwo to jest zmienne i zasadniczo dzieli się na dwa

rodzaje ryzyka: ryzyka morza (z ang. *perils of the sea*) oraz ryzyka na morzu (z ang. *perils on the sea*)⁴⁰. W odróżnieniu od przewozów lądowych jest to rozszerzenie zakresu odpowiedzialności armatora, które łączy te elementy w całość. Pojawia się wobec tego niebezpieczeństwo związane ze zdarzeniami, które mogą mieć miejsce zarówno na pokładzie jednostki, jak i poza pokładem, a więc za jej burtą. Ciekawostką jest również poszerzenie zakresu ubezpieczenia transportu morskiego na inne rodzaje transportu towarów, składające się na umowę transportu morskiego, a wykonywane przez przewoźników lotniczych, na wodach śródlądowych lub na lądzie, przy czym będzie to jedna i ta sama umowa, na co wskazuje treść art. 292 § 2 km.

Niezależnie od wskazanych uwag, zasadniczo ubezpieczenie morskie może zawrzeć każdy, kto ma w tym interes ubezpieczeniowy związany z żeglugą morską. W tym zakresie uprawniony podmiot ma prawo zawrzeć umowę ubezpieczenia we własnym imieniu, ale również w imieniu osób trzecich. Przedmiotem ubezpieczenia może być, zgodnie z art. 293 § 2 km, ładunek, fracht, opłata za czarter, spodziewany zysk na ładunku, prowizja oraz wierzytelność zabezpieczona na ładunku lub frachcie. Polisa ubezpieczeniowa w tym przypadku ma charakter dokumentu prywatnego zgodnie z art. 245 ustawy Kodeks postępowania cywilnego⁴¹ (zwanej dalej kpc) i wydawana jest na wyraźne żądanie ubezpieczonego, będąc tym samym dowodem na zawarcie umowy ubezpieczenia. Elementem wyróżniającym ten rodzaj ubezpieczeń jest okoliczność opisana w art. 294 § 2 km, gdzie jednoznacznie wskazuje się, że wydanie polisy musi poprzedzić konieczność wydania ubezpieczającemu na jego żądanie tymczasowego dokumentu stwierdzającego zawarcie umowy. Jest to więc kolejne odstępstwo od zasad, jakie obowiązują w ubezpieczeniach transportu lądowego, co jest oczywiście zrozumiałe zważywszy na specyfikę przewozów morskich.

Podsumowanie

Kształtowanie się, a także działanie łańcuchów dostaw, związane są z koniecznością podejmowania wielu decyzji o charakterze strategicznym, jak również operacyjnym. Jednocześnie jedne decyzje są uzależnione od innych i są od siebie wzajemnie zależne. Wśród wielu z nich, odnoszących się do procesu zarządzania łańcuchem dostaw, wskazać należy te, które mają bezpośredni wpływ na ochronę praw właściciela towaru. Odnosić się one będą w głównej mierze do określenia dostawców i pośredników w dystrybucji, stopnia outsourcingu tych usług, jak również opracowania zasad bądź też modelu zarządzania ryzykiem w międzynarodowym łańcuchu dostaw⁴². Z punktu widzenia przepisów prawa, właściwe zarządzanie ryzykiem związane jest przede wszystkim z zabezpieczeniem praw właściciela i/lub innego podmiotu uprawnionego do rozporządzania ładunkiem. Istniejące rozwiązania w systemie polskiego prawa ubezpieczeniowego zapewniają wiele narzędzi, które temu celowi mogą służyć. Obecnie obowiązują regulacje prawne w randze

ustawy, które służą m.in. zabezpieczeniu praw właściciela towaru, który został nadany do międzynarodowego przewozu. Wśród nich, niezależnie od obowiązujących umów międzynarodowych regulujących kształt i formę umów przewozowych, na szczególną uwagę zasługuje przede wszystkim cały pakiet „ustaw ubezpieczeniowych” z kodeksem cywilnym na czele. W tym kontekście odnośnie regulacji, co do sposobu zawierania umów ubezpieczeniowych w międzynarodowym obrocie gospodarczym, należy wskazać ustawę Międzynarodowe prawo prywatne, która opisuje sposób zawierania umów ubezpieczeniowych, w tym także umów ubezpieczenia ryzyka utraty, uszkodzenia, czy też zniszczenia ładunku nadanego do przewozu, chroniąc tym samym jego właściciela przed ryzykiem gospodarczym mogącym go narazić na straty finansowe.

Podobnie sprawę należy traktować z punktu widzenia innych podmiotów uprawnionych do dysponowania ładunkiem, a więc także odbiorcy bądź armatora w regulacjach Kodeksu morskiego, odnoszących się do ryzyka w transporcie morskim i śródlądowym. Pojawia się jednak praktyka stosowania regulacji prawnych formułowanych dla innego niż polski system prawny, przez co łamana jest zasada terytorialności obowiązywania norm prawnych. Dotyczy to głównie zasad ubezpieczania ładunku w transporcie morskim, poczynając od sposobów obliczania wartości przesyłki aż po skuteczność zawarcia umowy ubezpieczenia i ustalanie wysokości odszkodowania. Nie jest to działanie uprawnione i w znacznej mierze kolidujące z przyjętymi w tym zakresie regulacjami, odnoszącymi się do tzw. norm kolizyjnych. Mowa jest tutaj o powszechnej praktyce ubezpieczycieli, którzy zamiast do kwestii spornych stosować zapisy Mpp, stosują prawo obce. Wychodzą bowiem z założenia, że w celu ubezpieczenia ryzyka związanego z prawami właściciela ładunku należy posługiwać się powszechnie stosowanymi zasadami, wypracowanymi przede wszystkim przez doktrynę i judykaturę brytyjską. Jednak z punktu widzenia zasad, jakie w tym względzie obowiązują w polskim systemie prawa, w szczególności w odniesieniu do zakresu obowiązywania norm kolizyjnych, takie działanie nie jest działaniem uprawnionym, a wręcz kolidującym z powszechnie obowiązującymi zasadami wykładni prawa.

Niezależnie jednak od uwag poczynionych odnośnie do źródeł prawa ubezpieczeniowego wskazać należy wspólne przesłanki, jakie łączą ubezpieczenie ryzyka szkód w substancji przesyłki w transporcie lądowym, morskim i śródlądowym. Ubezpieczyciel ponosi znaczny ciężar wypłaty odszkodowania, a dowodem na tę okoliczność, jaki musi być wydany, jest polisa ubezpieczeniowa towaru w transporcie CARGO, która we wszystkich z wymienionych okoliczności jest dokumentem prywatnym i jest wydawana na wyraźne żądanie uprawnionego podmiotu. Podmiotem jest w związku z tym ten, kto, uczestnicząc w międzynarodowym obrocie gospodarczym, założył w swojej strategii konieczność ubezpieczenia ryzyka jako element niezbędny do ochrony swoich interesów. Jest to szczególnie ważne, kiedy dostrzeże się, że w obecnie funkcjonujących realiach gospodarczych podmioty w nich uczestniczące znajdują się w różnych częściach globalnej gospodarki, w ramach której warunkiem osiągnięcia sukcesu jest konieczność uczestniczenia w międzynarodowym łańcuchu dostaw.

Przypisy

¹ J. Witkowski, Zarządzanie łańcuchem dostaw, Koncepcje, procedury, doświadczenia, PWE, Warszawa 2010, s. 7–8.

² M. Ciesielski, Łańcuchy dostaw, [w:] Instrumenty zarządzania łańcuchami dostaw, red. M. Ciesielski, PWE, Warszawa 2009, s. 13.

³ J. Witkowski, Zarządzanie łańcuchem dostaw, Koncepcje, procedury, doświadczenia, PWE, Warszawa 2003, s. 17–18.

⁴ Ibidem, s. 18.

⁵ Ibidem, s. 13–14.

⁶ A. Daszewski, Ubezpieczenia NNW kierowcy i pasażerów pojazdów mechanicznych, [w:] Ubezpieczenia komunikacyjne, red. S. Rogowski, Wydawnictwo Poltex, Warszawa 2006, s. 205.

⁷ W. Górski, E. Mendiak, Prawo transportu lądowego, WKiŁ, Warszawa 2005, s. 205–206.

⁸ W. Górski, Ubezpieczenia transportowe, Wydawnictwo Zachodnie Centrum Organizacji, Zielona Góra 1999, s. 73–76.

⁹ Ibidem, s. 83–84.

¹⁰ R. Walczak, Międzynarodowy przewóz drogowy towarów, C.H. Beck, Warszawa 2006, s. 161–162.

¹¹ R. Walczak, op.cit., s. 163–164.

¹² Ustawa z dnia 4 lutego 2011 r. Prawo prywatne międzynarodowe (Dz.U. nr 80, poz. 432).

¹³ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 593/2008 z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie prawa właściwego dla zobowiązań umownych (Rzym I) (Dz. Urz. UE L z 4 lipca 2008 r., strona 6).

¹⁴ Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. Kodeks cywilny (Dz.U. nr 16, poz. 93 z późn. zm.).

¹⁵ Ustawa z dnia 22 maja 2003 r. o działalności ubezpieczeniowej (tekst jedn. Dz.U. z 2010 r., nr 11, poz. 66 z późn. zm.).

¹⁶ Ibidem, s. 164.

¹⁷ Ibidem, s. 165.

¹⁸ Ustawa z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz.U. nr 124, poz. 1152 z późn. zm.).

¹⁹ Ustawa z dnia 22 maja 2003 r. o nadzorze ubezpieczeniowym i emerytalnym oraz Rzeczniku Ubezpieczonych (Dz.U. nr 124, poz. 1153 z późn. zm.).

²⁰ Ustawa z dnia 22 maja 2003 r. o pośrednictwie ubezpieczeniowym (Dz.U. nr 124, poz. 1154 z późn. zm.).

²¹ Ustawa z dnia 18 września 2001 r. Kodeks morski (tekst jedn. Dz.U. z 2009 r., nr 217, poz. 1689 z późn. zm.).

²² W. Górski, E. Mendiak, op.cit., s. 203–204.

²³ W. Górski, op.cit., s. 109–111.

²⁴ J. Mojak, Świadczenie – pojęcie i rodzaje, [w:] T.A. Filipiak, J. Mojak, M. Nazar, E. Niezbecka, Zarys prawa cywilnego, Wydawnictwo Verba, Lublin 2008, s. 300.

²⁵ Ibidem, s. 301.

²⁶ Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (tekst jedn. Dz.U. z 2000 r., nr 50, poz. 601 z późn. zm.).

²⁷ T. Szancilo, Prawo przewozowe, Komentarz, C.H. Beck, Warszawa 2008, s. 300.

²⁸ W. Górski, op.cit., s. 112.

²⁹ Ibidem, s. 114.

³⁰ Ibidem, s. 115–116.

³¹ W. Górski, E. Mendyk, *op.cit.*, s. 74.

³² Ibidem, s. 75.

³³ W. Górski, *op.cit.*, s. 116.

³⁴ W. Starowicz (red.), Międzynarodowy transport drogowy, Podręcznik przewoźnika drogowego w zakresie certyfikatu kompetencji zawodowych, Zeszyty naukowo-techniczne Stowarzyszenia inżynierów i techników Rzeczypospolitej Polskiej Oddział w Krakowie nr 17 (Zeszyt nr 145), Kraków 2009, s. 108–110.

³⁵ A. Brodecka-Chamera i inni, Prawo ubezpieczeń gospodarczych, Komentarz, tom II, Prawo o kontraktach w ubezpieczeniach, Komentarz do przepisów i wybranych wzorców umownych, Wydawnictwo Lex a Wolters Kluwer bussines, Warszawa 2010, s. 180–181.

³⁶ R. Walczak, *op.cit.*, s. 166.

³⁷ Ibidem, s. 177–178.

³⁸ A. Brodecka-Chamera i inni, *op.cit.*, s. 240–241.

³⁹ Ibidem, s. 800.

⁴⁰ Ibidem, s. 802.

⁴¹ Ustawa z dnia 17 listopada 1964 r. Kodeks postępowania cywilnego (Dz.U. nr 43, poz. 296 z późn. zm.).

⁴² M. Ciesielski, *op.cit.*, s. 18.

Bibliografia

Brodecka-Chamera A. i inni, Prawo ubezpieczeń gospodarczych, Komentarz, tom II, Prawo o kontraktach w ubezpieczeniach, Komentarz do przepisów i wybranych wzorców umownych, Wydawnictwo Lex a Wolters Kluwer bussines, Warszawa 2010

Ciesielski M., Łańcuchy dostaw, [w:] Instrumenty zarządzania łańcuchami dostaw, red. M. Ciesielski, PWE, Warszawa 2009

Daszewski A., Ubezpieczenia NNW kierowcy i pasażerów pojazdów mechanicznych, [w:] Ubezpieczenia komunikacyjne, red. S. Rogowski, Wydawnictwo Poltex, Warszawa 2006

Górski W., Mendyk E., Prawo transportu lądowego, WKiŁ, Warszawa 2005

Górski W., Ubezpieczenia transportowe, Wydawnictwo Zachodnie Centrum Organizacji, Zielona Góra 1999

Mojak J., Świadczenie – pojęcie i rodzaje, [w:] Filipiak T.A., Mojak J., Nazar M., Niezbecka E., Zarys prawa cywilnego, Wydawnictwo Verba, Lublin 2008

Starowicz W. (red.), Międzynarodowy transport drogowy, Podręcznik przewoźnika drogowego w zakresie certyfikatu kompetencji zawodowych, Zeszyty naukowo-techniczne Stowarzyszenia inżynierów i techników Rzeczypospolitej Polskiej Oddział w Krakowie nr 17 (Zeszyt nr 145), Kraków 2009

Szanciło T., Prawo przewozowe, Komentarz, C.H. Beck, Warszawa 2008

Walczak R., Międzynarodowy przewóz drogowy towarów, C.H. Beck, Warszawa 2006

Witkowski J., Zarządzanie łańcuchem dostaw, Konceptje, procedury, doświadczenia, PWE, Warszawa 2003

Witkowski J., Zarządzanie łańcuchem dostaw, Konceptje, procedury, doświadczenia, PWE, Warszawa 2010

Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. Kodeks cywilny (Dz.U. nr 16, poz. 93 z późn. zm.)

Ustawa z dnia 17 listopada 1964 r. Kodeks postępowania cywilnego (Dz.U. nr 43, poz. 296 z późn. zm.)

Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (tekst jedn. Dz.U. z 2000 r., nr 50, poz. 601 z późn. zm.)

Ustawa z dnia 18 września 2001 r. Kodeks morski (tekst jedn. Dz.U. z 2009 r., nr 217, poz. 1689 z późn. zm.)

Ustawa z dnia 22 maja 2003 r. o działalności ubezpieczeniowej (tekst jedn. Dz.U. z 2010 r., nr 11, poz. 66 z późn. zm.)

Ustawa z dnia 22 maja 2003 r. o pośrednictwie ubezpieczeniowym (Dz.U. nr 124, poz. 1154 z późn. zm.)

Ustawa z dnia 22 maja 2003 r. o nadzorze ubezpieczeniowym i emerytalnym oraz Rzeczniku Ubezpieczonych (Dz.U. nr 124, poz. 1153 z późn. zm.)

Ustawa z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz.U. nr 124, poz. 1152 z późn. zm.)

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 593/2008 z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie prawa właściwego dla zobowiązań umownych (Rzym I) (Dz. Urz. UE L z 4 lipca 2008 r.)

Ustawa z dnia 4 lutego 2011 r. Prawo prywatne międzynarodowe (Dz.U. nr 80, poz. 432)

Protecting the rights of the goods' owner in the international supply chain – CARGO insurance

Summary

In the science of economics, management plays a special and important role, namely to rationalize and streamline the processes aimed at securing the competitiveness of small, medium and large companies, operating in interdependent supply chains. The chains characterise with increasingly international dimension, which is also associated with increased risk of damage when performed in connection with the supply of goods for the entities located in different parts of Europe or the world. Therefore, the entrepreneurs participating in the global economy have become a very important safeguard against various risks, especially in those cases when CARGO is moved from one country to another. Actions of this type are performed on the basis of the CARGO under a contract of carriage. Its special feature needs to secure the rights of the goods' owner against loss, destruction, or damage to the shipment of the substance. These are manifested through the insurance policy, which gives the insurer the possibility of securing a CARGO owner against unpredictable events. This is particularly important in the current economic crisis with many hazards that cannot always be predicted.