

DOMINIKA WETOSZKA *

UBEZPIECZENIE FRACHTU, PALIWA ORAZ ZAŁOGI JAKO PRZYKŁADY UBEZPIECZEŃ W ŻEGLUDZE MORSKIEJ

Abstrakt

Ubezpieczenia armatorskie pełnią istotną rolę we współczesnych stosunkach żegludowych. Niniejsze opracowanie dotyczy problematyki ubezpieczeń frachtu, paliwa oraz załogi. Omawiane zagadnienie nie znalazło należytego odzwierciedlenia w literaturze ubezpieczeń morskich, chociaż historia ubezpieczeń w transporcie morskim sięga XVIII w. Pierwsze ubezpieczenia morskie obejmowały swoim zakresem statek i ładunek, dopiero w następnej kolejności dostrzeżono potrzebę wprowadzenia ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z uprawianiem żegludki morskiej. Celem autorki jest zwrócenie uwagi na różnorodność i złożoność ubezpieczeń armatorskich zarówno w sferze przedmiotowej, jak i podmiotowej.

Słowa kluczowe: ubezpieczenia morskie, ubezpieczenie frachtu, ubezpieczenia armatorskie, przedmiot ubezpieczenia, instytucyjne klauzule ubezpieczeniowe

WPROWADZENIE

Ubezpieczenia frachtu, paliwa oraz załogi są nieodłącznie związane z uprawianiem żegludki morskiej i mają znaczenie przede wszystkim dla armatora oraz właściciela statku, ale także dla innych uczestników obrotu morskiego. Specyfika oraz międzynarodowy charakter żegludki morskiej uzasadniają szerokie zastosowanie zasady swobody umów i przyznanie charakteru dyspozycyjnego większości przepisów kodeksu morskiego regulujących ubezpieczenia morskie¹.

* dr Dominika Wetoszka, Wyższa Szkoła Administracji i Biznesu w Gdyni.

¹ M. Dragun-Gertner, *Ubezpieczenia morskie w kodeksie ubezpieczeń* [w:] O potrzebie polskiego kodeksu ubezpieczeń, red. E. Kowalewski, Toruń 2009, s. 143-149.

Zdaniem R. Kilińskiego „przedmiotem ubezpieczeń morskich jest „interes” związany z ubezpieczonym statkiem lub ładunkiem, czyli to nie statek lub ładunek są przedmiotem ubezpieczenia, a związany z nimi interes majątkowy, dający się wymiernie ocenić w przeliczeniu na konkretne sumy pieniędzy.”² Wobec czego, niewątpliwie dopuszczalna jest możliwość ubezpieczenia frachtu oraz paliwa jako przedmiotów, które są narażone w związku z żeglugą morską na tzw. niebezpieczeństwa morza (*perils of the seas*).

W podobnym tonie wypowiedział się Sąd Apelacyjny w Szczecinie, którego zdaniem „z zastrzeżeniem wyjątków przewidzianych w Kodeksie morskim, ubezpieczyciel odpowiada za szkody będące bezpośrednim następstwem niebezpieczeństw objętych umową ubezpieczenia. Zakres niebezpieczeństw zależy od tego, jakie niebezpieczeństwa zostały ujęte w umowie, a jakie niebezpieczeństwa umowa wyłącza. Wobec tego znaczenie mają postanowienia zawarte w umowie ubezpieczenia. Postanowienia te mogą rozszerzyć lub zawęzić zakres obowiązku ubezpieczyciela. Jedną z fundamentalnych zasad ubezpieczeń morskich jest odpowiedzialność jedynie za szkody spowodowane przez oddziaływanie najbliższego niebezpieczeństwa, a nie za szkody spowodowane przez działanie niebezpieczeństwa bardziej odległego”³. Wobec powyższego, należy uznać, że przedmiot ubezpieczeń morskich stanowi interes majątkowy narażony na szkodę spowodowaną niebezpieczeństwami określonymi w umowie.

Natomiast trudno wywodzić jakoby załoga była przedmiotem ubezpieczenia, aczkolwiek dotyczą jej również rozmaite ryzyka. Jest to ubezpieczenie na rzecz osoby trzeciej, w wyniku umowy zawartej przez ubezpieczyciela i ubezpieczającego lub tzw. klub P&I (*Protection and Indemnity Club*) i ubezpieczającego.

Zatem w pierwszej kolejności należy rozważyć charakter ubezpieczeń objętych niniejszym opracowaniem i możliwość ich zakwalifikowania do ubezpieczeń morskich.

Co do zasady, nie budzi wątpliwości zakwalifikowanie ubezpieczenia frachtu oraz paliwa do kategorii ubezpieczeń morskich. Zdaniem M. Adamowicz „cechą indywidualizującą ubezpieczenia morskie, jest wskazany wprost w przepisach Kodeksu morskiego przedmiot ubezpieczenia”⁴. Zaś stosownie do brzmienia art. 293 § 1 Kodeksu morskiego⁵ przedmiotem ubezpieczenia morskiego może być każdy interes majątkowy związany z żeglugą morską, dający się ocenić w pieniądzu. Powyższe warunki niewątpliwie spełnia fracht jako interes majątkowy przewoźnika i właściciela ładunku (lub frachtującego) oraz paliwo

² R. Kiliński, *Ubezpieczenia armatorów morskich* [w:] *Ubezpieczenia w zarządzaniu ryzykiem przedsiębiorstwa* (red.) L. Gąsiorkiewicz, J. Monkiewicz, Warszawa 2010, s. 229.

³ Wyrok SA w Szczecinie z dnia 20 września 2018 r., sygn. akt I AGa 171/18.

⁴ M. Adamowicz, *Reżim prawny obowiązkowych ubezpieczeń morskich* [w:] red. E. Kowalewski, *System ubezpieczeń obowiązkowych. Przesłanki i kierunki reform*, Toruń 2014, s. 224.

⁵ Dz.U. z 2013 r. poz. 758.

traktowane zarówno jako ładunek, jak i paliwo – siła napędowa statku, dająca oszacować się w pieniądzu. Natomiast w ocenie Z. Brodeckiego „*na interes ubezpieczeniowy należy patrzeć przez pryzmat określanego podmiotu. Inny jest interes właściciela ubezpieczonego statku, a inny osoby, która ma hipotetycznie zabezpieczoną wierzytelność na tymże statku. Różne są interesy osób zainteresowanych ubezpieczonym ładunkiem – właściciela, załadowcy, odbiorcy, przewoźnika. Nie należy zatem mylić interesu ubezpieczeniowego (insurable interest) z przedmiotem ubezpieczenia (subject – matter insured)*”.⁶

Wobec brzmienia art. 293 § 1 k.m. nie sposób zakwalifikować ubezpieczenia załogi jako ubezpieczenia morskiego, bowiem załoga nie ma charakteru majątkowego i nie da się jej oszacować w pieniądzu. Co więcej, ubezpieczenie załogi nie zostało również przez ustawodawcę wskazane w otwartym katalogu przedmiotów ubezpieczenia morskiego wymienionych w § 2 omawianego artykułu 293 k.m.

Fakt, że ubezpieczenia morskie należą do systemu ubezpieczeń gospodarczych⁷, gdzie przedmiotem jest rzecz, prowadzi do przekonania, że ubezpieczenie załogi nie może być zaliczone do ubezpieczeń morskich. Ma ono bowiem charakter ubezpieczenia osobowego, do którego zastosowanie mają właściwe przepisy Kodeksu cywilnego (art. 829-834).⁸ Jednak zdaje się pojawiać pewna niekonsekwencja takiej klasyfikacji w odniesieniu do ubezpieczeń odnoszących się do załogi w klubach P&I, o czym będzie mowa w dalszej kolejności.

Z przyczyn wyżej przywołanych, zgodzić się należy ze stanowiskiem J. Łopuskiego, że „*uregulowanie umowy ubezpieczenia morskiego w k.m. nie obejmuje ubezpieczeń osobowych, gdyż świadczenie ubezpieczyciela z ubezpieczenia osobowego nie ma charakteru odszkodowawczego.*”⁹

Jednakże w tym miejscu należy rozważyć jeszcze jedną kwestię, mianowicie różne rodzaje ubezpieczeń załogi. Pierwsze z nich to ubezpieczenia od następstw nieszczęśliwych wypadków załogi, które z pewnością nie należą do ubezpieczeń morskich, tylko osobowych. Drugi rodzaj ubezpieczeń załogi obejmuje zobowiązania z tytułu szeroko pojętej odpowiedzialności cywilnej właściciela/armatora statku, odnoszącej się również do działań lub zaniechań członków załogi w relacjach zewnętrznych. Zatem widziane w tym aspekcie ubezpieczenie członków załogi, które jako wynikające z art. 293 § 2 k.m. stanowi niewątpliwie przykład ubezpieczenia morskiego.

⁶ Z. Brodecki, *Kodeks morski. Komentarz* (red.) D. Pyć, I. Zużewicz-Wiewiórowska, Wolters Kluwer 2012, LEX/el.

⁷ M. Adamowicz, *Reżim prawny obowiązkowych ubezpieczeń morskich* [w:] red. E. Kowalewski, *System ubezpieczeń obowiązkowych. Przesłanki i kierunki reform*, Toruń 2014, s. 222.

⁸ M. Adamowicz, *Ubezpieczenia morskie*, [w:] (red.) D. Pyć, I. Zużewicz-Wiewiórowska, *Leksykon prawa morskiego*, C.H. Beck 2020, s. 400 i n.

⁹ J. Łopuski, *Prawo morskie*, t. II 2, Bydgoszcz-Toruń 2000, s. 297.

Rozważania te prowadzą do przekonania, że zarówno ubezpieczenie frachtu, jak i szeroko rozumiane ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej, a zatem także od szkód wyrządzonych przez członków załogi, jak i szkód spowodowanych zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi, wchodzi w skład tzw. ubezpieczeń armatorskich.

Rozważania te będą rozwijane w dalszej części artykułu, w tym miejscu wskazać bowiem należy na złożoność stosunku ubezpieczeniowego, którego stronami są ubezpieczyciel oraz podmiot, na rzecz którego umowa została zawarta (ubezpieczający lub ubezpieczony w przypadku, gdy umowa zawarta jest na rzecz osoby trzeciej). W ubezpieczeniach morskich ubezpieczającymi lub ubezpieczonymi mogą być zarówno armatorzy, właściciele statków, jak i właściciele ładunków, czy frachtujący.

Podkreślenia wymaga międzynarodowy charakter ubezpieczeń morskich, a także wzajemne powiązanie światowych rynków ubezpieczeniowych, wśród których powszechnie stosowane są rozwiązania anglosaskie. Dotyczy to nie tylko standardowych warunków ubezpieczeniowych, ale także wzorców polis. Z tego też względu warunki ochrony ubezpieczeniowej winny być dostosowane do potrzeb międzynarodowych.¹⁰

W praktyce ubezpieczenia armatorskie są zawierane w oparciu o instytucyjne klauzule ubezpieczeniowe wydawane przez Instytut Londyńskich Ubezpieczycieli (*Institute of London Underwriters*). Natomiast ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej są najczęściej zawierane z tzw. klubami armatorskimi P&I (*Protection and Indemnity Club*), zrzeszającymi armatorów i działających na zasadzie wzajemności według tzw. Rules. Nazwa klubów odzwierciedla powierzone im funkcje: ochronną i odszkodowawczą¹¹. Jednakże i tu zastosowanie mają warunki instytucyjne.

Wzorcowe klauzule są powszechnie stosowane również przez polskich ubezpieczycieli morskich, głównie Towarzystwo Ubezpieczeń i Reasekuracji Warta S.A. Polskie prawo, a w szczególności Kodeks cywilny oraz przepisy ustawy o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracji¹² przewidują możliwość korzystania z omawianych klauzul jako ogólnych warunków umów ubezpieczenia morskiego. Powyższe wynika z faktu, że umowa ubezpieczenia morskiego jest dość złożona, a regulacja kodeksowa ma charakter ramowy i ogólny, co daje stronom umowy ubezpieczenia możliwość korzystania z zasady swobody umów, w tym zawierania ich w oparciu o warunki zagraniczne.¹³

¹⁰ J. Łopuski, *Prawo...*, s. 292.

¹¹ M. A. Nesterowicz, *Wylączenia spod zasad prawa konkurencji w transporcie morskim – porozumienia między armatorskimi klubami ubezpieczeń wzajemnych*, *Prawo Morskie* 2018, t. XXIV, s. 34.

¹² Dz. U. z 2020 r. poz. 895.

¹³ M. Adamowicz, *Reżim prawny...*, s. 236.

Klauzule są wiążące tylko wtedy, gdy ubezpieczający zna ich treść i zgodził się na włączenie ich do umowy ubezpieczenia. Wskazać należy, iż umowa ubezpieczenia ujęta jest w dwóch dokumentach, a mianowicie polisie morskiej (*marine policy form*) zawierającej dane dotyczące konkretnej umowy oraz w warunkach ubezpieczenia znajdujących się we wzorcowym formularzu.¹⁴ Z. Brodecki wskazuje, iż „ogólne warunki i wzory umów należy traktować jako funkcjonalnie związane z kontraktem”, a zawarcie umowy przy użyciu wzorca „ma na celu jedynie uproszczenie techniki rokowań, nie zaś narzucanie woli kontrahentowi”.¹⁵

Należy zwrócić uwagę na fakt, iż co do zasady klauzule wzorcowe zawierają w swojej treści postanowienie poddające stosunek ubezpieczenia angielskiemu prawu i praktyce (*this insurance is subject to English law and practice*)¹⁶. Postanowienie to jest oczywiście niezwykle istotne z punktu widzenia prawa i sądu właściwego do rozpoznania sprawy z tytułu zdarzenia objętego ubezpieczeniem. Jednakże istnieje możliwość wykreślenia przedmiotowej klauzuli i poddania stosunku ubezpieczenia innemu prawu na zasadzie swobody umów.

Najczęściej używane klauzule instytucyjne w ubezpieczeniach *casco* to *Institute Time Clauses Hulls (ITC-Hull)* – ubezpieczenie statków na czas oraz *Institute Voyage Clauses – Hulls (IVC-Hulls)*. W dalszej kolejności wskazać można na *Institute Cargo Clauses* dotyczące ubezpieczenia ładunku oraz *Institute Voyage Clause Freight* dotyczące ubezpieczenia frachtu.

Wyżej wskazane przykłady nie wyczerpują jednakże bogatego katalogu klauzul instytucyjnych.

1. UBEZPIECZENIE FRACHTU

Niewątpliwie możliwość ubezpieczenia frachtu wynika z faktu, iż jest on interesem majątkowym, związanym z żeglugą i dającym się ocenić w pieniądzu, który może być utracony w wyniku niebezpieczeństw morskich.

Przedmiotem ubezpieczenia jest ryzyko utraty frachtu w całości lub w części, bowiem dopiero w przypadku utraty frachtu, ubezpieczający otrzyma rekompensatę od ubezpieczyciela. Zatem fakt, iż jego zapłacenienie może być zależne od niebezpieczeństw, jakie niesie za sobą żegluga morska, predysponuje fracht do objęcia go ochroną ubezpieczeniową. Natomiast wypłata ubezpieczenia będzie

¹⁴ P. Radwański, *Ubezpieczenia armatorskie – casco*, cz.1, *The Maritime Worker*, nr 1 (14) styczeń-luty 2009, s. 14 i n.

¹⁵ Z. Brodecki, *Prawo ubezpieczeń morskich*, Sopot 1999, s. 57-58.

¹⁶ M. Adamowicz, *Morskie ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej jako specyficzny typ ubezpieczeń przymusowych*, *Prawo Morskie* 2015, t. XXXI, s. 92.

zależała od tego, jaki jest zakres ryzyk objęty ubezpieczeniem oraz od samego faktu utraty frachtu w całości lub w części.

Określenie stron umowy ubezpieczenia zależy od tego po czyjej stronie jest ryzyko utraty frachtu. Kodeks morski – wzorując się na angielskim prawie – uzależnia ważność umowy ubezpieczenia od istnienia interesu ubezpieczeniowego po stronie ubezpieczającego.¹⁷ Stroną umowy ubezpieczenia będzie więc ubezpieczyciel oraz podmiot posiadający interes majątkowy w ubezpieczeniu frachtu, czyli armator – przewoźnik lub frachtujący albo właściciel ładunku.

W literaturze wskazuje się, że we wczesnym okresie żeglugi zawierano umowy przewozu, które przewidywały, że fracht należy się za wykonanie przewozu, a więc z dołu. Tym samym, jeżeli umowa nie została wykonana w sposób prawidłowy, uprawniony (przewoźnik) tracił prawo do wynagrodzenia, bowiem fracht był „w jego ryzyku”. Obecnie umowy przewozu przewidują najczęściej zapłatę frachtu z góry, jednocześnie nie biorąc pod uwagę możliwości jego zwrotu w przypadku utraty lub uszkodzenia ładunku. Tym samym ryzyko utraty frachtu przechodzi z przewoźnika na podmiot, który uiścił opłatę za przewóz, czyli frachtującego lub odbiorcę ładunku.¹⁸

Przewoźnik jest zainteresowany ubezpieczeniem frachtu, jeśli fracht pozostaje w jego ryzyku, czyli w sytuacji, kiedy nie został on zapłacony przed rozpoczęciem podróży lub został zapłacony jedynie częściowo. Co więcej, przewoźnik podejmuje starania zabezpieczenia frachtu poprzez umieszczenie w umowach przewozowych klauzuli, stosownie do której, fracht uważa się za zarobiony z chwilą przyjęcia ładunku na statek, niezależnie od tego czy fracht został zapłacony w całości z góry lub jedynie przedpłacony, nawet w przypadku utraty ładunku podczas podróży.¹⁹

Ubezpieczenie frachtu ma charakter fakultatywny i zależne jest od woli ubezpieczającego. Stosownie do brzmienia art. 300 § 2 pkt 3 k.m. wartością ubezpieczenia frachtu jest suma frachtu brutto łącznie z kosztami ubezpieczenia. Wynika to z faktu, że ubezpieczenia morskie mają za zadanie pokrycie jedynie strat rzeczywistych.

Warto zauważyć, że częstą praktyką wśród armatorów jest ubezpieczanie frachtu tylko na jedną podróż. Jednakże niezależnie od długości ubezpieczenia, umowa ubezpieczenia frachtu zawierana jest w oparciu o wspomniane wyżej klauzule instytucyjne, w tym przypadku *Institute voyage clauses – freight* (IVC-F) (CL288-85), które składają się z 17 klauzul, z których każda może być wykreślona lub zmieniona w ramach zasady swobody umów. Klauzule te zawierają odwołanie do stosowania angielskiego prawa i praktyki, co również może podlegać modyfikacjom.

¹⁷ M. Adamowicz, *Kodeks morski. Komentarz*, Wolters Kluwer, LEX/el.

¹⁸ J. Łopuski, *Prawo morskie ...s.* 373,

¹⁹ Z. Brodecki, *Ubezpieczenia morskie*, Gdańsk 1979, s. 154-155.

Zgodnie z klauzulą 5-tą określającą rodzaje ryzyk (*perils*), ubezpieczenie obejmuje utratę frachtu spowodowaną przez dwa rodzaje niebezpieczeństw. Pierwsze to straty, którym ubezpieczony nie mógł zapobiec, a mianowicie niebezpieczeństwa mórza, rzek, jezior i innych wód nawigacyjnych (co może mieć zastosowanie przy przewozach multimodalnych), eksplozje na statku lub poza statkiem, gwałtowny rabunek dokonany przez osobę z zewnątrz, rozmyślne wyrzucenie towarów lub części statku dokonane celem ratowania statku i pozostałych ładunków (*jettison*), atak piratów, wypadek z użyciem reaktora lub urządzenia jądrowego, zetknięcie z samolotem lub podobnym obiektem, dokiem, nabrzeżem, urządzeniem portowym; kontakt ze środkiem transportu ładowego, trzęsienie ziemi, wybuch wulkanu lub piorun. Wskazane wyżej niebezpieczeństwa mają zatem charakter siły wyższej, na której działanie ubezpieczony nie ma żadnego wpływu.

Natomiast druga grupa niebezpieczeństw to straty lub uszkodzenia, którym ubezpieczony mógł zapobiec przy dołożeniu należytej staranności, są to: wypadki przy załadunku lub wyładunku ładunku lub paliwa, wybuch kotłów lub pęknięcie wałów lub błąd ukryty w maszynie lub kadłubie statku; niedbalstwo kapitana, oficerów, załogi lub pilotów; niedbalstwo czarterujących pod warunkiem, że nie są oni podmiotami umowy ubezpieczenia; barateria (świadome popełnienie czynu bezprawnego, wyrządzonego na szkodę armatora lub właściciel ładunku).

Szkody pozostające poniżej 3% wartości ubezpieczeniowej nie są objęte ubezpieczeniem, chyba że statek utknął na gruncie, zatonął, w przypadku pożaru na statku, lub zderzenia z innym statkiem.

Warto również wskazać na klauzule, które wyłączają określonego rodzaju niebezpieczeństwa. Przykładowo klauzula wojenna (*war exclusion*) wyłącza pokrycie strat, uszkodzeń lub wydatków spowodowanych przez wojnę, wojnę domową, rewolucję, rebelię oraz jakikolwiek wrogi akt strony prowadzącej wojnę. Do zakresu ubezpieczenia nie wchodzi też pojmienie statku przez piratów ani ryzyka wybuchu porzuconych min i torped. Natomiast klauzula strajkowa (*strikes exclusion*) wyłącza pokrycie strat, uszkodzeń lub wydatków spowodowanych przez strajki, blokady robotnicze oraz działania osób biorących udział w zakłóceniach w pracy albo zamieszkach.

Klauzule *Institute voyage clauses – freight* w sposób bezpośredni regulują ubezpieczenie frachtu, jednakże, jak była mowa powyżej, mogą być modyfikowane na zasadzie swobody umów pomiędzy stronami stosunku ubezpieczeniowego. Możliwe jest nawet włączenie ryzyk wojennych oraz ryzyka strajku do zakresu ubezpieczenia, jednakże wymaga to dodatkowego porozumienia pomiędzy stronami ubezpieczenia.

Innym interesującym zagadnieniem, sygnalizowanym jedynie na marginesie, jest ubezpieczenie opłaty czarterowej w czarterze na czas. Opłata czarterowa, podobnie jak fracht jest wynagrodzeniem, dającym się oszacować w pieniądzu,

zatem może być przedmiotem ubezpieczenia. W przypadku czarteru na czas jest to uzasadnione, bowiem ryzyko utraty opłaty czarterowej (*hire*) zwykle leży po stronie armatora.

Czarterujący może odmówić zapłaty powołując się na niedochowanie przez armatora postanowień umowy czarteru na czas, na przykład: nieosiągnięcie uzgodnionej prędkości, niewłaściwie obsadzenie statku załogą, *off-hire*, nieutrzymanie statku w należytym stanie przez okres trwania czarteru. Stronami takiej umowy będzie ubezpieczyciel oraz armator. Trzeba jednak przyznać, że ze względu na koszty armatorzy nie zawsze zawierają takie ubezpieczenie.

2. UBEZPIECZENIE PALIWA

Paliwo w stosunkach morskich odgrywa szczególną rolę, a jego używanie lub przewóz wiąże się z pewnymi niebezpieczeństwami w zakresie zanieczyszczenia środowiska morskiego. Utrata paliwa, niezależnie od tego czy stanowi ono ładunek czy siłę napędową statku, niesie bowiem za sobą określone niebezpieczeństwo ekologiczne.

Rozważając kwestie ubezpieczenia paliwa, należy wziąć pod uwagę dwie okoliczności, w jakich paliwo może występować jako przedmiot ubezpieczenia. Pierwsza z nich dotyczy statków przewożących paliwo jako ładunek, gdzie mamy do czynienia z ubezpieczeniem typu *cargo*.

Druga zaś sytuacja odnosi się do olejów bunkrowych, stanowiących siłę napędową większości statków morskich, gdzie odpowiedzialność dotyczy szkody spowodowanej wyciekami paliwa i zanieczyszczeniem środowiska. W tym przypadku będzie to obowiązkowe ubezpieczenie armatorskie rozumiane jako ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej.

2.1. UBEZPIECZENIE PALIWA JAKO ŁADUNKU – CARGO

Stosownie do art. 293 § 2 k.m. ładunek jest drugim, obok statku morskiego, najważniejszym przedmiotem ubezpieczenia morskiego, narażonym na niebezpieczeństwa żeglugi. Wachlarz zagrożeń morskich na jaki jest on narażony jest szeroki i przykładowo mają one następującą postać: zniszczenie ładunku, jego utrata lub uszkodzenie (w omawianym przypadku może być to pozbawienie paliwa jego właściwości), niewłaściwe obchodzenie się z ładunkiem przez przewoźnika lub inne podmioty uczestniczące w przewozie, kradzież, zaginięcie. Zniszczenie lub uszkodzenie paliwa może nastąpić także w wyniku działania siły wyższej. Zatem zakres ryzyka transportowego jest szeroki i uzależniony od okoliczności, w których przewóz jest dokonywany.

Stronami umowy ubezpieczenia paliwa jako ładunku jest ubezpieczyciel oraz podmiot, który ma towar w ryzyku, który ponosi ryzyko transportowe. Co do

zasady, stroną ubezpieczającą jest właściciel ładunku, co wynika z umowy sprzedaży paliwa. Inną kwestią jest ustalenie chwili, w której ryzyko utraty lub uszkodzenia ładunku przechodzi ze sprzedającego na kupującego, co dokonuje się w oparciu o powołane w umowie sprzedaży reguły INCOTERMS. Przykładowo sprzedaż na warunkach FOB (*Free on Board*) w brzmieniu z 2020 r. oznacza, że ryzyko utraty lub uszkodzenia towaru przechodzi ze sprzedającego na kupującego w momencie, gdy towar przekroczył linię burty statku w porcie załadunku. Gestia ubezpieczeniowa leży zatem po stronie kupującego. Natomiast w formule CIF (*Cost, Insurance and Freight*) ryzyko utraty lub uszkodzenia towaru przechodzi ze sprzedającego na kupującego w momencie, gdy towar przekroczył burtę statku. Zatem to sprzedawca opłaca ubezpieczenie towaru w trakcie transportu.

Z. Brodecki wskazuje, iż „*stosowane formy ochrony ubezpieczeniowej dają możliwość uzyskania pełnego wyrównania szkody właścicielom ładunków, albowiem ich przedmiotem jest nie tylko ładunek jako taki, ale i utracony zysk.*”²⁰ Treść umowy ubezpieczenia ładunku odsyła do ogólnych warunków ubezpieczenia, do klauzul Instytutu Londyńskich Ubezpieczycieli – w tym przypadku do *Institute Cargo Clauses – ICC*. W praktyce stosuje się trzy główne warianty tych klauzul (A), (B) i (C), które charakteryzują się różnym zakresem ubezpieczenia, stosowanego w zależności od potrzeb ubezpieczającego. Klauzule te są najpowszechniejszymi w obrocie międzynarodowym warunkami ubezpieczeń transportowych, mających zastosowanie do umów ubezpieczenia morskiego towarów i innych umów ubezpieczenia towarów w żegludze międzynarodowej.²¹

Klauzule A obejmują najszerszy zakres ubezpieczenia i dotyczą wszystkich ryzyk (*all risks*) powodujących utratę lub uszkodzenie ładunku, na jakie jest on narażony w trakcie przewozu. Z pokrycia wyłączone są ryzyka: ubytków naturalnych, niewłaściwego opakowania towaru, wad wewnętrznych, lekkomyślnego lub świadomego niewłaściwego postępowanie ubezpieczonego, szkód spowodowanych opóźnieniem w dostawie towaru, szkód skażenia radioaktywnego. Natomiast ryzyka wojenne, ryzyka strajkowe oraz ryzyka zamieszek i niepokoїв społecznych są dodatkowo ubezpieczone, podobnie jak we wszystkich rodzajach klauzul. Wbrew nazwie klauzule *All risks* nie obejmują ubezpieczenia „wszystkich ryzyk”, co może powodować nieporozumienia. Za ich pomocą ubezpiecza się wypadki losowe polegające na działaniu przyczyny zewnętrznej w stosunku do przewożonego ładunku.²²

Wariant klauzul B obejmuje średni zakres ryzyka, a rodzaje ryzyka są takie jak w Klauzuli C oraz dodatkowo obejmują szkody spowodowane: trzęsieniem

²⁰ Z. Brodecki, *Prawo ubezpieczeń...*, s. 46.

²¹ J. Łopuski, *Prawo morskie...*, s. 396.

²² M. Huget, *Ubezpieczenia przewozów morskich*, Gdynia 1960, s. 366-367 [w:] J. Łopuski, *Prawo morskie...*, s. 410.

ziemi, wybuchem wulkanu, uderzeniem pioruna, zmyciem z pokładu, wtargnięciem wody do pojazdu (z wyjątkiem opadów atmosferycznych), szkody obejmujące stratę całkowitą ładunku powstała w czasie załadunku lub rozładunku ze statku. Wyłączenia są analogiczne jak w Klauzuli A, rozszerzone dodatkowo o rabunek oraz świadome działanie osób trzecich.

Jeśli zaś chodzi o Klauzule C, ubezpieczenie *cargo* na tych warunkach obejmuje wąski, podstawowy zakres ryzyk: pożar lub eksplozję, wejście statku na mieliznę, zatonięcie lub wyrzucenie się statku, przewrócenie się lub wykolejenie środka transportu lądowego, kolizja środka transportu z obiektem innym niż woda, rozładunek towarów w porcie schronienia, spowodowane awarią wspólną lub wyrzuceniem ładunku za burtę. Wyłączenia ryzyk są analogiczne jak w klauzulach A i klauzulach B.

W przypadku ubezpieczenia paliwa, zastosowanie mogą mieć dodatkowe klauzule specjalistyczne, a mianowicie *Institute Bulk Oil Clauses*, które uwzględniają problemy związane z tego rodzaju ładunkiem. Zakres ryzyka pokrywa się mniej więcej z Klauzulami B i C *Institute Clauses Cargo*, oczywiście z uwzględnieniem specyfiki ładunku. Ryzyka objęte *Institute Bulk Oil Clauses* obejmują dodatkowo utratę lub zanieczyszczenie przedmiotu ubezpieczenia spowodowane przez: awarię wspólną, rozmyślne wyrzucenie towarów lub części statku dokonane celem ratowania statku i pozostałych ładunków, wyciek z pomp doprowadzających podczas ładowania, przeładunku lub wyładowania, niedbalstwo kapitana, oficerów lub załogi w wypompowywaniu balastu lub paliwa. Klauzule przewidują także ryzyko zanieczyszczenia przedmiotu ubezpieczenia spowodowanego warunkami pogodowymi.

Z uwagi na restrykcyjną naturę wskazanych wyżej ryzyk podlegających ubezpieczeniu, wielu ubezpieczających preferuje ubezpieczenie na zasadach Klauzul A (*All risks*).

Ciekawą i wartą uwagi kwestią związaną z przewozem olejów luzem jest trudność z ich pomiarem. Mogą się bowiem pojawić różnice w ilości przy ładunku i wyładunku. Problem ten określa się mianem „*paper loses*”, gdzie kupujący otrzymuje mniej paliwa niż zapłacił, mimo, iż nie było żadnej oczywistej utraty podczas podróży. Z tego też względu *Bulk Oil Clauses 01/05/2016* zawiera klauzulę korekty (*adjustment clause*), która odnosi się do roszczeń z tytułu wycieku ładunku w czasie transportu na skutek jakiegokolwiek z ryzyk podlegających ubezpieczeniu. Kwota podlegająca odzyskaniu powinna być proporcjonalna do wartości ubezpieczenia, ustalonej przez porównanie objętości paliwa brutto zadeklarowanej jako załadowana na statek z objętością paliwa brutto zadeklarowanej jako dostarczonej do miejsca zakończenia przewozu. Wyjątkiem jest sytuacja, w której umowa sprzedaży paliwa oparta jest na wadze, a nie na objętości, kwota podlegająca odzyskaniu może być obliczona na podstawie zadeklarowanej wagi. W omawianym przypadku stronami umowy będzie

ubezpieczyciel oraz podmiot ubezpieczający ładunek, czyli armator (przewoźnik) albo właściciel ładunku.

Paliwo może zostać również ubezpieczone w ramach umowy generalnej. Kodeks morski przewiduje w art. 311 § 1, iż *umową ubezpieczenia generalnego można objąć wszystkie lub niektóre rodzaje ładunków, jakie ubezpieczający wysłał lub otrzymał w określonym czasie*. Rozwiązanie to jest wygodne dla przedsiębiorców prowadzących stały obrót towarowy. Umowa ubezpieczenia generalnego szczegółowo reguluje prawa i obowiązki stron i sposób ich wykonywania, a zwłaszcza rodzaje ładunków objętych umową. Brak jest przeciwskazań dla uznania, że umowa ubezpieczenia generalnego nie będzie miała zastosowania dla przewozu paliwa morzem. Wartością ubezpieczenia ładunku jest zgodnie z art. 300 § 2 pkt 2 k.m. wartość ładunku w miejscu i czasie załadowania łącznie z kosztami ubezpieczenia i dostarczenia ładunku do miejsca przeznaczenia. Zindywidualizowana umowa ubezpieczenia ładunku znajduje swoje odzwierciedlenie w polisie, która z kolei odwołuje się do wyżej wspomnianych instytucyjowych warunków ubezpieczenia. J. Łopuski słusznie zauważa, że „szczegółowa treść stosunku ubezpieczenia określona jest więc tymi warunkami, które nieodmiennie poddają ubezpieczenie „prawu i praktyce angielskiej”²³.

Tytułem przykładu, autorka wskazuje na postanowienia umowy ubezpieczenia (*cargo*) paliwa zawartej przez polskiego armatora. Przedmiotem ubezpieczenia w omawianej umowie są ładunki ropy naftowej wydobywanej na morskich polach naftowych na Morzu Bałtyckim w czasie załadunku, transportu drogą morską tankowcem X lub innymi jednostkami morskimi zaakceptowanymi przez ubezpieczyciela, wyładunku do zbiorników lądowych w porcie oraz ewentualnego transportu do pierwszego zbiornika lądowego odbiorcy w kraju.

Ubezpieczenie ładunków obejmuje okres od momentu przejścia ropy przez zawór odcinający na platformie aż do momentu przetransportowania ładunku do pierwszego zbiornika lądowego odbiorcy w kraju. W dalszej kolejności umowa wskazuje na zakres ubezpieczenia według Klauzul Instytucyjowych, wśród których wymienia:

- 1) *Institute Cargo Clauses (A) 1.1.2009*
(Instytucyjne Klauzule Ładunkowe „A” 1.1.2009)
w klauzuli nr 19 następuje zmiana na polskie prawo i jurysdykcję
- 2) *Institute Strikes Clauses (A) 1/1/2009*
(Instytucyjne Klauzule Strajkowe (Cargo) 1/1/2009)
w klauzuli nr 14 następuje zmiana na polskie prawo i jurysdykcję
- 3) *Institute War Clauses (A) 1/1/2009*
(Instytucyjne Klauzule Wojenne (Cargo) 1/1/2009)
w klauzuli nr 14 następuje zmiana na polskie prawo i jurysdykcję

²³ J. Łopuski, *Prawo morskie...*, s. 408.

4) *Institute Radioactive Contamination, Chemical, Biological, Bio-chemical and Electromagnetic Weapons Exclusion Clause 10/11/03*

(Instytutowa Klauzula Wyłączająca Ryzyko Skażenia Radioaktywnego oraz Następstw Użycia Broni Chemicznej, Biologicznej, Bio-Chemicznej, Elektromagentycznej) 10/11/03

5) *Institute Cyber Attack Exclusion Clauses (A) 10/1/03*

(Instytutowa Klauzula Wyłączająca Atak Cybernetyczny 10/1/03).

W postanowieniach dodatkowych omawiana umowa stanowi, iż zakres ubezpieczenia obejmuje ryzyko utraty lub uszkodzenia ładunku w wyniku wycieku z linii przesyłowej/węży łączących boje cumowniczo-przelewową z tankowcem lub na odcinku wyładunku z instalacji rurociągowych łączących tankowiec ze zbiornikiem lądowym.

Niniejsze ubezpieczenie nie obejmuje różnic wagowych/objętościowych, o ile nie miało miejsce uszkodzenie środka transportu (statku, linii przesyłowej/węży łączących boje cumowniczo-przelewową z tankowcem i/lub rurociągu łączącego w miejscu wyładunku statku z lądowym zbiornikiem wyładowniczym).

Istotny z punktu widzenia omawianej umowy jest szczegółowo określony przedmiot ubezpieczenia – ropa wydobywana na morskich polach naftowych na Morzu Bałtyckim, okres podlegania przez paliwo ubezpieczeniu, modyfikacja klauzul instytutowych wprowadzająca polskie prawo i jurysdykcję oraz wyłączenie różnic objętościowych, o których była mowa przy Klauzuli *Institute Bulk Oil Clauses*.

2.2. UBEZPIECZENIE PALIWA JAKO SIŁY NAPĘDOWEJ STATKU (OLEJE BUNKROWE)

Przedmiotem ubezpieczenia mogą być również oleje bunkrowe. Definicja olejów bunkrowych znajduje się w konwencji o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi z dnia 23 marca 2001 r.²⁴ i oznacza każdy węglowodorowy olej mineralny, łącznie z olejem smarowym, używany lub który ma być używany jako paliwo lub napęd statku oraz wszelkie pozostałości takiego oleju.²⁵

²⁴ Dz.U. z 2008 r. Nr 148, poz. 939.

²⁵ Godna uwagi jest także sytuacja, w której ubezpieczającym paliwo jest czarterujący. Paliwo jest wówczas najczęściej własnością czarterującego, a nie armatora, i pokryte jest w ramach ubezpieczenia OC (np. w przypadku awarii wspólnej czy też ratownictwa). Przykładowo w regulach *The West of England „Special Cover and Charterers Risk”* (rozdział 3 *loss of or damage to fuel oil*, ubezpieczenie P&I czarterującego pokrywa m.in. „*stores and supplies belonging to the Member or for which he is responsible*”. Przykładowe sytuacje dotyczące pokrycia paliwa w ubezpieczeniu OC czarterującego *hull / machinery damage*) to np.: uszkodzenie jednostki czarterowanej wskutek wadliwego paliwa czy usunięcie / zastąpienie wadliwego paliwa w celu uniknięcia uszkodzenia jednostki.

Ubezpieczenie tego rodzaju paliwa odbywa się najczęściej w ramach ubezpieczenia *casco* statku w oparciu o *Institute Time Clauses Hulls*. Klauzula 6.2.1. obejmuje swoim zakresem ryzyko wypadków przy załadunku lub wyładunku ładunku lub bunkra (paliwa). Tym samym szkody będące następstwem tego ryzyka objęte są ochroną ubezpieczeniową *casco*, a co za tym idzie stronami umowy mogą być ubezpieczyciel i armator lub czarterujący, który na własną rękę ubezpiecza statek i paliwo.

Dodatkowo, zwraca się uwagę na obowiązek ubezpieczenia bunkru wynikający z wyżej wskazanej konwencji. Zgodnie z jej postanowieniami zarejestrowany właściciel statku o tonażu brutto większym niż 1000 jednostek jest zobowiązany do posiadania ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego pokrywającego odpowiedzialność zarejestrowanego właściciela za szkody spowodowane zanieczyszczeniem do wysokości limitów odpowiedzialności ustalonych w konwencji. Właściciel zarejestrowany oznacza osobę lub osoby zarejestrowane jako właściciel statku lub w przypadku braku rejestracji, posiadacza lub posiadaczy statku. Definicja ta nie zawiera w sobie się czarterującego, zatem nie jest on obowiązany na zasadzie tej konwencji do zawarcia umowy ubezpieczenia bunkru.

Jest to zatem ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane przez bunkier.

3. UBEZPIECZENIE ZAŁOGI

Jak już wyżej była mowa, ubezpieczenie załogi jako ubezpieczenie osobowe, mimo, iż dotyczy osób i zdarzeń związanych z żeglugą morską, nie podlega przepisom kodeksu morskiego, lecz przepisom kodeksu cywilnego.²⁶ Zakres ubezpieczeń załogi może obejmować ubezpieczenie od następstw nieszczęśliwych wypadków członków załogi oraz odpowiedzialność cywilną za szkody spowodowane przez członków załogi.

Załoga statku morskiego najczęściej jest ubezpieczona w oparciu o reguły klubowe P&I (*Rules*) jako uzupełnienie ochrony ubezpieczeniowej zapewnionej armatorowi przez ubezpieczenie statku, które jedynie fragmentarycznie obejmuje ryzyka związane z odpowiedzialnością cywilną. Zatem w tym aspekcie ubezpieczenie załogi może być uznane za ubezpieczenie armatorskie, nie zaś ubezpieczenie osobowe. Tradycyjne reguły klubowe obejmują ryzyko odpowiedzialności związanej z roszczeniami z tytułu niektórych roszczeń. Reguły podzielone są na klasy, w ramach których pokrywane są różne grupy ryzyk. Co do zasady, w ramach klasy pierwszej pokrywa się szkody osobowe i z nimi związane (na przykładzie reguł Klubu *West of England*):

²⁶ J. Łopuski, *Prawo morskie...*, s. 297.

- 1) doznane przez marynarzy, pasażerów lub osoby trzecie na skutek zranienia, choroby lub śmierci,
- 2) wynagrodzenie marynarzy w przypadku kłopotów ze zdrowiem (tj. itp. hospitalizacji) poza granicami kraju,
- 3) kosztów repatriacji chorego (do miejsca zamieszkania) lub transportu członka załogi na statek (w przypadku, gdy nie może on wrócić do pracy na statku),
- 4) koszty zastępstwa,
- 5) utracone wynagrodzenia marynarzy w przypadku zatonięcia lub utracenia jednostki,
- 6) utrata tzw. rzeczy osobistych zarówno przez marynarzy jak i pasażerów (za wyjątkiem gotówki, kosztowności itp.),
- 7) kosztów dewiacji statku do danego portu celem zdania chorego marynarza (koszty zużytego paliwa, wyżywienia załogi, telekomunikacji),
- 8) wydatki poniesione na ratowanie oraz związane z pobytem na pokładzie "pasażerów na gapę" (*stowaways*), dezertków i uchodźców pod warunkiem, iż były one zasadne i niemożliwe do odzyskania od osób trzecich,
- 9) wydatki związane z podjęciem z morza (uratowaniem) rozbitków,
- 10) koszty związane ze zdaniem lub wysyłką zwłok do kraju (przy wypadkach śmiertelnych).²⁷

Zwraca się uwagę, że ubezpieczenia załogi mają charakter ubezpieczeń zbiorowych. Armator jako pracodawca zawierający z marynarzami umowy o pracę, przesyła ubezpieczycielowi listę załogi podlegającej ubezpieczeniu. Dane personalne członków załogi mogą, choć nie muszą być zawarte w polisie. Zakres ubezpieczenia zależy oczywiście od indywidualnych potrzeb armatora.

Warto wskazać na reguły Klubu *West of England*, będącego reasekuratorem Warty S.A., które brzmią następująco:

Rules of Clause 1

Section 1 – Injury, illness and death –seamen

- (A) zobowiązanie do zapłaty za szkody lub ich kompensację (z wyłączeniem szpitala, kosztów leczenia i pogrzebu) z tytułu szkód na osobie, choroby lub śmierci jakiegokolwiek marynarza z ubezpieczonego statku niezależnie od tego czy był na statku czy nie;
- (B) zobowiązanie do zapłaty kosztów szpitala, pomocy medycznej, pogrzebu lub innych wydatków (innych niż wynagrodzenie, koszty repatriacji, substytucji, dywersji) w związku z taką szkodą, chorobą lub śmiercią. Na mocy tego paragrafu, koszty pogrzebu powinny zawierać repatriację zwłok.

²⁷ R. Kiliński, *Ubezpieczenia armatorów morskich [w:] Ubezpieczenia w zarządzaniu ryzykiem przedsiębiorstwa* (red.) L. Gąsioriewicz, J. Monkiewicz, Warszawa 2010, s. 245.

(C) Koszty poniesione na badania marynarza przed jego zatrudnieniem.

Pod warunkiem, że:

Tam, gdzie odpowiedzialność powstaje lub koszty albo wydatki są poniesione zgodnie z postanowieniami umowy o pracę załogi lub innych umów o świadczenie usług lub pracy i nie wykraczają poza te postanowienia, odpowiedzialność za te koszty i wydatki jest pokrywana jedynie przez Członków i jeśli ma być szersza, wymaga uprzedniego pisemnego zatwierdzenia przez managera i w przypadku uszczerbku na zdrowiu marynarza podczas urlopu, jedynie w przypadku gdy ubezpieczony statek był ostatnim statkiem, na którym służył przed doznaniem uszczerbku.

Section 3 – Repatriation and substitutes' expenses

(A) Koszty repatriacji marynarza z ubezpiezonego statku:

- (a) który jest chory lub ranny,
- (b) jeśli podczas podróży, małżonek, dziecko lub w przypadku samotnego marynarza (*single seaman*), jego rodzice poważnie zachorują lub umrą i jego obecność jest potrzebna; lub
- (c) jeśli członek jest zobligowany do jego repatriacji; lub
- (d) jeśli członek jest zobligowany do jego repatriacji na podstawie warunków marynarskiej umowy o pracę lub innej umowy o świadczenie usług lub pracy, pisemnie zaakceptowanej przez managerów.

(B) Koszty zatrudnienia, wysłania lub repatriacji substytutu marynarza ubezpiezonego statku, który zmarł lub został zostawiony na lądzie (z powodu dezercji lub innych przypadkach) lub był repatriowany w okolicznościach określonych w poprzednim paragrafie.

(C) Koszty wysłania lub repatriacji małżonka, dziecka lub, w przypadku samotnego marynarza (*single seaman*), rodzice tego marynarza, który zmarł lub jest poważnie chory, w przypadku kiedy obecność małżonka, dziecka lub rodziców jest istotna.

Pod warunkiem, że:

Ta Sekcja nie pokrywa kosztów, które są spowodowane: (i) zakończeniem jakiegokolwiek umowy, jeśli zakończenie pozostaje w związku z postanowieniami tej umowy lub przez zgodne stanowisko stron w tym zakresie lub (ii) naruszenie przez członka jakiegokolwiek kontraktu lub innej umowy o świadczenie usług lub pracy lub (iii) sprzedaży statku lub (iv) jakakolwiek inna czynność członka w stosunku do ubezpiezonego statku.

Istotne są jeszcze tzw. *omnibus rules*, polegające na tym, że strony umowy ubezpieczenia mogą kształtować swój stosunek zobowiązaniowy w sposób wykraczający poza reguły klubowe, co jednakże wiąże się z dodatkową opłatą ze strony ubezpieczającego.

Tytułem przykładu wskazuje się postanowienia niektórych polis potwierdzających zawarcie umowy ubezpieczenia. Poniżej omawiana polisa ma za przedmiot następstwa nieszczęśliwych wypadków członków załogi (zatrudnionych na podstawie umowy o pracę) zamustrowanych na danym statku. W warunkach ubezpieczenia zawarte jest odwołanie do „Ogólnych Warunków Ubezpieczenia Następstw Nieszczęśliwych Wypadków”. Natomiast biorąc pod uwagę zakres pokrycia, omawiana polisa określa: NNW w zakresie podstawowym. Ubezpieczenie dotyczy następstw nieszczęśliwych wypadków polegających na uszkodzeniu ciała, rozstroju zdrowia lub śmierci Ubezpieczonego wywołane przyczyną zewnętrzną niezależnie od woli Ubezpieczonego, mające miejsce w okresie ubezpieczenia, z włączeniem następstw nieszczęśliwych wypadków powstałych w wyniku zawału serca i udaru mózgu, które wydarzyły się podczas wykonywania pracy zawodowej na ubezpieczonej jednostce oraz w drodze do i z pracy na w/w jednostce; w przypadku rejsów zagranicznych jednostki w czasie całego rejsu.

Natomiast w załączniku do omawianej polisy przedmiot ubezpieczenia określa się jako: następstwa nieszczęśliwych wypadków i następstwa zawałów serca lub krwotoków śródczaszkowych. Jeśli zaś chodzi o zakres ubezpieczenia obejmuje on świadczenia z tytułu śmierci ubezpieczonego oraz świadczenia z tytułu trwałego uszczerbku na zdrowiu obejmujące:

1. Świadczenie z tytułu śmierci,
2. Świadczenie z tytułu trwałego uszczerbku na zdrowiu,
3. Zwrot kosztów nabycia przedmiotów ortopedycznych i środków pomocniczych,
4. Zwrot kosztów przeszkolenia zawodowego osób niepełnosprawnych na terytorium RP,
5. Świadczenie za leczenie uciążliwe,
6. Świadczenia powypadkowe typu Assistance na terytorium RP.

Z kolei inna polisa zawiera w swojej treści imiennie wymienionych pracowników ubezpieczającego, którzy podlegają ubezpieczeniu. Warunki ubezpieczenia odsyłają do OWU NNW z zastrzeżeniem, że:

1. łączne odszkodowanie płatne z niniejszego ubezpieczenia za trwałe 100% inwalidztwo oraz utratę zdolności do wykonywania zawodu nie może być wyższe niż 100.000 zł w odniesieniu do każdej ubezpieczonej osoby odrębnie;
2. ubezpieczenie obejmuje wypadki powstałe w czasie wykonywania pracy zawodowej, czynności zleconych przez pracodawcę oraz w drodze do i z pracy;
3. wyłączone są wypadki, którym ulegnie ubezpieczony w życiu prywatnym, chyba że wypadek ten miał miejsce w czasie służbowego pobytu za granicą.

Wyżej przywołane przykłady polis wskazują na powszechność zasady swobody umów w kształtowaniu stosunku ubezpieczeniowego pomiędzy stronami i dostosowaniu warunków do potrzeb ubezpieczającego. Oczywiście jest, że na dodatkowe ryzyko narażeni są marynarze pływający na wodach zagrożonych piractwem, zatem w takich przypadkach zakres ubezpieczenia powinien być większy niż w przypadku żeglugi uprawianej na bezpiecznych wodach.

WNIOSKI

Celem niniejszego opracowania było przybliżenie problematyki prawnej wybranych rodzajów ubezpieczeń stosowanych w żegludze morskiej, w tym ubezpieczeń armatorskich. Przeanalizowane zostały konkretne stosunki umowne z zakresu ubezpieczeń morskich i ubezpieczeń osobowych, do jakich zalicza się ubezpieczenie załogi. Nadto, zwrócono też uwagę na zagadnienie odpowiedzialności z tytułu szkód spowodowanych wyciekami olejowymi w kontekście podlegania obowiązkowym ubezpieczeniom. Odwołano się także do przykładowych polis ubezpieczeniowych, na podstawie których wskazano konkretne przykłady warunków zawartych w umowach ubezpieczenia stosowanych w żegludze morskiej, co nadaje pracy walor nieco bardziej praktyczny.

Dokonane rozważania prowadzą do wniosku, że do ubezpieczeń armatorskich zalicza się ubezpieczenie frachtu i paliwa – jako ładunku oraz jako oleju bunkrowego, a także ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej armatora z tytułu działań lub zaniechań członków załogi w relacjach zewnętrznych. Do ubezpieczeń armatorskich zastosowanie będą miały postanowienia Kodeksu morskiego. Natomiast ubezpieczenie załogi od następstw nieszczęśliwych wypadków stanowi przykład ubezpieczeń osobowych zawartych na rzecz osoby trzeciej, regulowanych przez przepisy kodeksu cywilnego.

FREIGHT, FUEL AND CREW INSURANCE AS EXAMPLES OF INSURANCE IN MARITIME SHIPPING

Keywords: marine insurance, freight insurance, shipowners insurance, subject of insurance, institute insurance clauses

Abstract

Shipowner's insurance plays an important role in modern maritime relations. This paper deals with the issues of cargo, fuel and crew insurance. The discussed issue has not found proper reflection in maritime insurance literature, although the history of insurance in maritime transport dates back to the 18th century. The first maritime insurances covered the ship and its cargo and only then the need to introduce the insurance of civil liability for damages caused by sea navigation was noticed. The author's aim is to draw attention to the variety and complexity of shipowner's insurance both in the subjective and personal sphere.

BIBLIOGRAFIA

- Adamowicz M., *Reżim prawny obowiązkowych ubezpieczeń morskich* (red.) E. Kowalewski, *System ubezpieczeń obowiązkowych. Przesłanki i kierunki reform*, Toruń 2014
- Adamowicz M., *Morskie ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej jako specyficzny typ ubezpieczeń przymusowych* [w:] *Prawo Morskie* 2015, t. XXXI
- Brodecki Z., *Prawo ubezpieczeń morskich*, Sopot 1999
- Brodecki Z., *Ubezpieczenia morskie*, Gdańsk 1979
- Dragun-Gertner M., *Ubezpieczenia morskie w kodeksie ubezpieczeń* [w:] *O potrzebie polskiego kodeksu ubezpieczeń*, (red.) E. Kowalewski, Toruń 2009
- Huget M., *Ubezpieczenia przewozów morskich*, Gdynia 1960
- Kiliński R., *Ubezpieczenia armatorów morskich* [w:] *Ubezpieczenia w zarządzaniu ryzykiem przedsiębiorstwa* (red.) L. Gąsiorkiewicz, J. Monkiewicz, Warszawa 2010
- Kodeks morski, Dz.U. z 2018 r. poz. 2175
- Konwencja o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi z dnia 23 marca 2001 r., Dz.U. 2008 Nr 148, poz. 939
- Łopuski J., *Prawo morskie*, t. II 2, Bydgoszcz-Toruń 2000
- Nesterowicz M.A., *Wyłączenia spod zasad prawa konkurencji w transporcie morskim – porozumienia między armatorskimi klubami ubezpieczeń wzajemnych*, *Prawo Morskie* 2008, t. XXIV
- Pyć D., Zużewicz-Wiewiórowska I. (red.), *Kodeks morski. Komentarz*, Wolters Kluwer 2012

- Pyć D., Zużewicz-Wiewiórowska I. (red.), *Leksykon prawa morskiego*, C.H. Beck 2020
- Radwański P., *Ubezpieczenia armatorskie – casco*, cz.1, *The Maritime Worker*, nr 1 (14) styczeń-luty 2009
- Ustawa o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracji, Dz. U. z 2020 r. poz. 895
- Wyrok SA w Szczecinie z dnia 20 września 2018 r., sygn. akt I AGa 171/18