

Magdalena Klopott¹

Ubezpieczeniowe aspekty piractwa morskiego

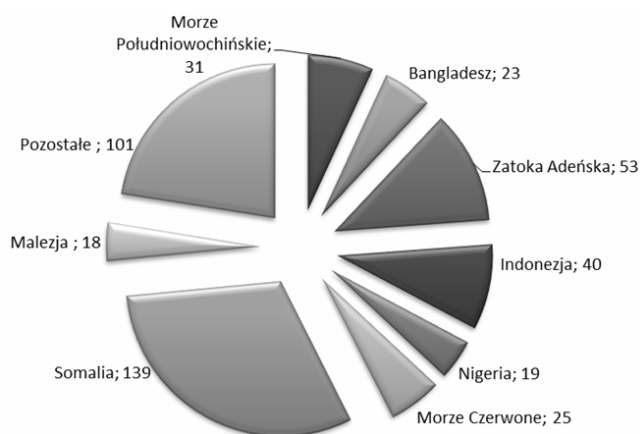
Wstęp

Eskalacja przemocy na morzu coraz dotkliwiej dotyka transport i logistykę morską. Według obserwacji International Maritime Bureau (IMB)² liczba ataków pirackich wzrosła z 239 w 2006r. do aż 445 w roku 2010. Do 22 lipca 2011 miało już miejsce 292 incydentów pirackich, przetrzymywanych zaś było 20 statków, w większości wraz z załóżnikami.³ Analizując statystyki IMB z 2010r. można zauważyć, że około 75% wszystkich ataków pirackich przeprowadzono w ośmiu lokalizacjach, uznawanych obecnie za najbardziej newralgiczne obszary, do których należą: Somalia, Zatoka Adeńska, Indonezja, Morze Południowochińskie, Bangladesz, Nigeria, Malezja oraz Morze Czerwone.⁴ Szczególna intensyfikacja pirackich napaści daje się zaobserwować w rejonie Somalii, gdzie w 2006 r. odnotowano ich zaledwie 10 a, a w 2010 aż 139.⁵ Jest to tym bardziej alarmujące zjawisko, gdyż dotyczy jednego z najintensywniej wykorzystywanych szlaków żeglugowych (przez Kanał Sueski).

Żądanie okupu jest nieodłącznym elementem ataków pirackich. W 2010r. piraci uwolnili 21 statków za łączną kwotę okupu około 75 milionów USD. W 2009r. w rękach piratów statek przebywał średnio 82 dni, przy czym najkrócej 3 dni, najdłużej zaś aż 214 dni. W tymże roku wartość najniższego ujawnionego okupu wyniosła 100.000 USD, najwyższego natomiast 4 miliony USD.⁶

W 2010 stawki okupu znacznie wzrosły. Za uwolniony w styczniu 2010r. tankowiec VLCC *Maran Centaurus* przekazano piratom sumę 5-7 mln USD, w listopadzie za kolejny VLCC *Samho Dream* najwyższy, oficjalnie podany okup w wysokości 9,5

mln USD. Szacunkowo w latach 2009-2010 łączna wartość okupu wyniosła 415 mln USD.⁷



Rys. 1. Lokalizacja oraz liczba ataków pirackich w roku 2010 (rzeczywistych oraz zamierzonych).

Źródło: *Piracy and armed robbery against ships*, Annual Report 1 January – 31 December 2010, ICC International Maritime Bureau, January 2011

Koszty piractwa, obciążające sektor transportu i logistyki, szacuje się na ok. 16 miliardów Euro rocznie.⁸ Obejmują one m.in. wartość okupu, utracony hire/fracht, podjęte metody zabezpieczeń, składki ubezpieczeniowe, utracone korzyści, utratę lub uszkodzenie ładunku i statku, koszty dewiacji.

Ubezpieczenie jako metoda finansowania ryzyka piractwa

Piractwo uderza w interesy różnych podmiotów zaangażowanych w logistykę morską. Są wśród nich m.in. armatorzy, gestorzy ładunku, załoga, operatorzy logistyczni oraz czarterujący. Niektórzy starają się zmniejszyć finansowe skutki ryzyka piractwa poprzez zawieranie odpowiednich umów ubezpieczenia. Dostępna na rynku oferta ubezpieczeniowa służy ochronie poszczególnych zainteresowanych. Do najważniejszych produktów ubezpie-

¹ dr **Magdalena Klopott**, Akademia Morska w Gdyni

² Specjalna jednostka, organizacja non-profit, powołana przez Międzynarodową Izbę Handlową do walki z przestępczością morską.

³ IMB Piracy Reporting Centre, <http://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre> (22.07.2011).

⁴ *Piracy and armed robbery against ships*, Annual Report 1 January – 31 December 2010, ICC International Maritime Bureau, January 2011.

⁵ Ibidem.

⁶ *Global Maritime Response*, www.asiglobalresponse.com (20.07.2011).

⁷ A. Bowden, *The economic cost of maritime piracy*, One Earth Future Foundation Working Paper, 2010, s.10-12.

⁸ *Piracy, an ancient risk with modern faces*, Allianz Global&Speciality Report, 2009.

czeniowych, mających zastosowanie w celu ochrony przed ryzykiem piractwa należą:⁹

1. Ubezpieczenie ładunku (*cargo*)
2. Ubezpieczenie statku tzw. Hull & Machinery (H&M, *casco*)
3. Ubezpieczenie od porwania i okupu (*Kidnap & Ransom Insurance* – K&R)
4. Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej armatora (P&I)
5. Ubezpieczenie utraty opłaty czarterowej (*Loss of hire* - LoH)

Ubezpieczenie ładunków a piractwo

Powszechnie stosowane w obrocie międzynarodowym Instytutowe Klauzule Ładunkowe - *Institute Cargo Clauses* składają się z trzech zestawów, oznaczonych kolejnymi literami alfabetu: A, B i C, różniących się między sobą zakresem ubezpieczenia wyznaczonym przez ryzyka objęte ubezpieczeniem oraz towarzyszące im wyłączenia. Ryzyko piractwa nie jest jednolicie traktowane w poszczególnych zestawach klauzul. Jedynie ubezpieczając ładunek na podstawie klauzul instytutowych ICC (A) 1/1/09 tj. w najszerszym zakresie ubezpieczenia, ubezpieczony może liczyć na odszkodowanie. Ryzyko piractwa jest tu niejako „wyłączone z wyłączeń” w klauzuli 6:

6. *In no case shall this insurance cover loss damage or expense caused by*

- 6.1 *war civil war revolution rebellion insurrection, or civil strife arising there from, or any hostile act by or against a belligerent power*
- 6.2 ***capture seizure arrest restraint or detainment (piracy excepted), and the consequences thereof or any attempt thereat***
- 6.3 *derelict mines torpedoes bombs or other derelect weapons of war.*

Klauzula 6.2 przytoczona powyżej oznacza, że ubezpieczenie nie obejmuje strat, szkód ani wydatków spowodowanych przez zabór, zajęcie, zatrzymanie, ograniczenie swobody lub przetrzymywanie (z wyjątkiem piractwa) oraz skutki tych czynów lub usiłowanie ich dokonania.

W ubezpieczeniu na podstawie ICC(B) 1/1/09 i ICC(C) 1/1/09, ryzyko piractwa nie jest ryzykiem nazwanym, a ponadto wyłączenie 6.2. ma nieco inne, znamienne w skutkach brzmienie. Piractwo jest tu wyłączone właśnie klauzulą 6.2:

6.2 *capture seizure arrest restraint or detainment, and the consequences thereof or any attempt thereat*

Warto zaznaczyć, że w ubezpieczeniach, zaliczając dane zdarzenie do „piractwa”, nie jest konieczne odwoływanie się do definicji obowiązującej w prawie międzynarodowym, gdzie za piractwo uważa się „bezprawny akt przemocy, pozbawienie wolności lub rabunek, dokonane przez załogi prywatnych statków, działające w prywatnym interesie, na wodach otwartych, nie podlegających jurysdykcji żadnego państwa”.¹⁰ Według orzecznictwa brytyjskiego, w kontekście umowy ubezpieczenia, piractwo nie jest ograniczone do ataków poza wodami terytorialnymi i za piractwo uważać się będzie także ataki pirackie dokonane na jakichkolwiek wodach (nawet śródlądowych np. na rzekach żeglownych, czego przykładem są ataki pirackie na Amazonce¹¹)¹². Podobne stanowisko przyjmują też sądy innych państw.¹³

Istotny dla zdefiniowania napaści na statek jako akt piractwa jest motyw działania przestępców. Jeśli działają oni z przyczyn politycznych, religijnych czy też ideologicznych, ich działania są traktowane jako akt terrorystyczny, który z ubezpieczenia wyłącza klauzule 7.3 i 7.4, mające jednakowe brzmienie we wszystkich zestawach:

In no case shall this insurance cover loss damage or expense

- 7.1 *caused by strikers, locked-out workmen, or persons taking part in labour disturbances, riots or civil commotions*
- 7.2 *resulting from strikes, lock-outs, labour disturbances, riots or civil commotions*
- 7.3 *caused by any act of terrorism being an act of any person acting on behalf of, or in connection with, any organisation which carries out activities directed towards the overthrowing or influencing, by force or violence, of any government whether or not legally constituted*
- 7.4 *caused by any person acting from a political, ideological or religious motive.*

Piractwo może spowodować nie tylko szkodę w ładunku, ale z reguły przyczynia się do opóźnienia w dostawie towaru. Tu jednak wyłączenie 4.5

⁹Ze względu na znaczenie rynku londyńskiego dla ubezpieczeń morskich oraz powszechność opracowanych tam klauzul ubezpieczeniowych, w artykule skoncentrowano się na ofercie płynącej właśnie z rynku londyńskiego.

¹⁰ Zgodnie z art. 101 Międzynarodowej konwencji o prawie morza ONZ z 1982r.

¹¹ www.guardian.co.uk (23.07.2011)

¹² F.D. Rose, *Marine Insurance: Law and Practice*, Lloyd's of London Press, London Singapore 2004, s. 280.

¹³ M. Klopott, *Ubezpieczenia ładunkowe*, Wydawnictwo Akademii Morskiej w Gdyni, Gdynia, 2010, s. 64.

nie pozostawia wątpliwości co do braku odpowiedzialności ubezpieczyciela:

4.5 loss damage or expense caused by delay, even though the delay be caused by a risk insured against (except expenses payable under Clause 2 above)

Ubezpieczenie nie obejmuje zatem strat, szkód ani wydatków spowodowanych przez opóźnienie. Nie ma przy tym znaczenia, że przyczyną zwłoki w podróży i dostarczeniu ładunku do miejsca przeznaczenia było zdarzenie, od którego zawarto ubezpieczenie. Straty spowodowane zwłoką w dostawie towaru, zarówno w postaci uszkodzenia ładunku, jak i strat wynikowych (np. ozdoby choinkowe, które dotarły do miejsca przeznaczenia po okresie świątecznym) nie pociągają za sobą odpowiedzialności ubezpieczyciela.¹⁴

Rosnące zagrożenie piractwem odbiło się na wysokości składek ubezpieczeniowych. Szacuje się, że w ciągu ostatnich kilku lat, składki za ubezpieczenie ładunków transportowanych przez zagrożone rejony wzrosły w granicach od 25 USD do nawet 100 USD za kontener 20'.¹⁵

Ubezpieczenie statków a piractwo

Jednymi z najbardziej powszechnych warunków ubezpieczenia statków są angielskie klauzule ubezpieczenia statku na czas Institute Time Clauses – Hull 1/11/95 (ITCH). Klauzula 6 ITCH określa ryzyka objęte ubezpieczeniem (*Perils*), wśród których także znajduje się ryzyko piractwa:

6.1 This insurance covers loss of or damage to the subject-matter insured caused by

- 6.1.1. perils of the seas rivers lakes or other navigable waters*
- 6.1.2. fire, explosion*
- 6.1.3. violent theft by persons from outside the Vessel*
- 6.1.4. jettison*
- 6.1.5. piracy*
- 6.1.6. breakdown of or accident to nuclear installations or reactors*
- 6.1.7. contact with aircraft or similar objects, or objects falling therefrom, land conveyance, dock or harbour equipment or installation*
- 6.1.8. earthquake volcanic eruption or lightning*

Ubezpieczenie zatem pokrywa fizyczną utratę oraz uszkodzenia statku spowodowane m.in. przez ryzyko piractwa (6.1.5) do wysokości sumy ubezpieczenia statku.

Nie pokrywa szkód wynikowych powstałych z tego tytułu, jak np. utrata opłaty czarterowej czy zapłata okupu. Ta jednak – w niektórych przypadkach – może zostać potraktowana jako spełnienie obowiązków ubezpieczonego i uznana za wydatki poniesione w celu zminimalizowania szkody (*sue & labour expences*), a więc objęte ubezpieczeniem¹⁶.

Tu, podobnie jak w ubezpieczeniach ładunkowych, obserwuje się wzrost ceny ochrony ubezpieczeniowej. Szacuje się, że w ciągu ostatnich lat składki za ubezpieczenie statków podwoiły się.¹⁷

Ubezpieczenie piractwa jako ryzyka wojennego

Pomimo faktu, że w ubezpieczeniu *casco* piractwo jest ryzykiem nazwanym, obecna praktyka ubezpieczenia H&M polega na jego przeniesieniu ze standardowych klauzul do ubezpieczenia statku od ryzyk wojny. Klauzule wojenne i strajkowe *Institute War & Strikes Clauses – Hull 1/11/95* są dodatkowym zestawem klauzul (do podstawowego ubezpieczenia), które stosuje się w przypadku przewozu ładunku (płynięcia statku) przez tereny określone przez ubezpieczyciela jako obszary wojenne (*war risks area*). W tradycyjnym brzmieniu klauzule również wyłączają ryzyko piractwa. Jednak od 17 października 2005 r. praktyka ubezpieczenia H&M polega na przeniesieniu ryzyka piractwa ze standardowych klauzul do klauzul wojennych poprzez dołączenie specjalnej *Violent Theft, Piracy and Bar-ratry Extention – for use with the Institute War & Strikes Hulls 1/11/95*, gdzie piractwo, jako ryzyko nazwane, dodane zostało klauzulą 1.8.

Pozornie tylko jest to niekorzystne rozwiązanie dla ubezpieczonego, który musi zapłacić dodatkową składkę ubezpieczeniową. W rzeczywistości unika się dysputy z ubezpieczycielem, czy dane zdarzenie można uznać za atak piracki, czy może ma już ono zabarwienie terrorystyczne (wystarczy wskazać pobudki polityczne działania napastników), co zawsze jest wyłączone z polisy *casco* statku. Poza tym wypłacone odszkodowanie nie odbija się niekorzystnie na tzw. przebiegu szkodowym armatora z tytułu ubezpieczenia *casco* i nie skutkuje podwyżką składek ubezpieczeniowych w kolejnych latach. W ubezpieczeniu *War Risks* nie stosuje się ponadto udziałów własnych.

Niedogodnością dla ubezpieczonych jest niestety możliwość anulowania polisy przez ubezpieczyciela oraz konieczność powiadamiania go o każ-

¹⁴ M. Klopott, *Ubezpieczenia...*, op. cit.

¹⁵ A. Bowden, *The economic...*, op. cit.

¹⁶ *Piracy in the Gulf of Aden*, www.salans.com (25.07.2011).

¹⁷ A. Bowden, *The economic...*, op. cit.

dorazowym wpłynięciu na wody zagrożone. Lista obszarów objętych klauzulą jest publikowana przez Lloyds Market Association (LMA) Joint War Committee.

W przypadku Zatoki Adeńskiej, od maja 2008 roku składki za ubezpieczenie *War Risks* wzrosły 300 razy, z ok. 500 USD za statek za podróż do nawet 150.000 USD w 2010r. (w zależności od rodzaju ładunku)¹⁸

Ubezpieczenie od porwania i okupu

K&R to ubezpieczenie dedykowane do tego rodzaju zdarzeń jak porwania dla okupu. W swym pierwotnym zamierzeniu skonstruowane zostały tak, by pokrywać straty finansowe rodzin, pracodawców itp. powstałe w związku z koniecznością zapłacenia okupu w celu uwolnienia przetrzymywanych osób.¹⁹ Nie obejmowały natomiast strat powstałych w wyniku zagarnięcia majątku i żądania okupu w zamian za jego zwrot. Jednakże wydarzenia ostatnich lat skłoniły niektórych ubezpieczycieli do rozszerzenia zakresu ubezpieczenia także na mienie.

Na rynku nie są dostępne standardowe warunki ubezpieczenia K&R. Zakres ryzyk objętych ubezpieczeniem różni się i wynika przede wszystkim z faktycznych potrzeb zainteresowanego. Ponadto, ubezpieczyciele szczegółowo określają obszary geograficzne, w których ochrona jest ważna. Ten typ umów ubezpieczenia, mający z reguły poufny charakter, może obejmować np.:²⁰

1. Wartość wypłaconego okupu (do uzgodnionego limitu)
2. Okup utracony przed przekazaniem piratom (*lost in transit*)
3. Dostarczenie okupu i odzyskanie statku wraz z załogą
4. Koszty konsultacji
5. Koszty negocjacji
6. Opiekę medyczną i psychiatryczną do 24 miesięcy od zdarzenia
7. Odsetki od pożyczki zaciągniętej na zapłacenie okupu

Lista ubezpieczonych kosztów i wydatków może być znacznie dłuższa i obejmować także koszty załogowe (płace, transport załogi, wyżywienie), nagrody wypłacone informatorom itp., jak również zobowiązania czarterującego do zapłaty hire (należnego także w sytuacji, gdy statek został zajęty przez piratów i nie może być eksploatowany). Przydatność tego typu ubezpieczenia będzie szczególnie

odczuwalna w sytuacji, kiedy piraci nie zagarną statku, a porwą załogę (np. przypadek duńskiego statku m/v Leopard²¹).

Munich Re. szacuje, że składki ubezpieczeniowe za K&R wzrosły dziesięciokrotnie między 2008 a 2009 rokiem. Jednak obecnie na rynku konkurencja między ubezpieczycielami oferująca tego typu ubezpieczenie jest na tyle duża, że przełożyła się na obniżkę składek ubezpieczeniowych z około 1% do 0,3%.²² Ponadto, w praktyce ubezpieczyciele często obniżają składki za ubezpieczenie ryzyk wojny, nawet do 50%, kiedy armator ma wykupione ubezpieczenie K&R (wymaga to jednak zgody ubezpieczyciela K&R na złamanie klauzuli tajności umowy).

Piractwo a awaria wspólna

Wszystkie zestawy klauzul ubezpieczeniowych zawierają postanowienie o pokryciu przez ubezpieczyciela przypadających na ubezpieczonego udziałów w awarii wspólnej, jeśli takie zostały zasądzone (ITCH Klauzula 10 oraz ICC Klauzula 2). Poświęcenia i wydatki awarii wspólnej nie są rozliczane na załogę i pasażerów, a jedynie na statek, ładunek i fracht.

Zasadnicze pytanie, jakie nasuwa się w tym przypadku dotyczy kwestii uznawalności okupu zapłaconego piratom za akt awarii wspólnej. Według Reguł Yorku-Antwerpii 2004 akt awarii wspólnej zachodzi:

„wtedy i tylko wtedy, kiedy dla wspólnego bezpieczeństwa uczyniono lub poniesiono rozmyślnie i rozsądnie jakiegokolwiek nadzwyczajne poświęcenia lub wydatki dla uratowania przed niebezpieczeństwem mienia zaangażowanego w wyprawie morskiej”²³

Zapłacenie okupu spełnia warunki określone przez definicję: okup jest przekazywany rozmyślnie, jest wydatkiem nadzwyczajnym, zapłata poczyniona zostaje dla wspólnego bezpieczeństwa (statku i ładunku) – korzyść odnoszą wszyscy, a niebezpieczeństwo zagraża wszystkim zainteresowanym w wyprawie (wspólne bezpieczeństwo, wspólny pożytek).²⁴

Z definicji, akt awarii wspólnej może zajść tylko wówczas, kiedy interes jest wspólny. Zatem w sytuacji, kiedy statek płynął pod balastem i/lub nie

¹⁸ A. Bowden, *The economic ...*, op. cit.

¹⁹ Philip. P. Purpura, *Security and Loss Prevention*, Elsevier Inc., 2008, s. 500.

²⁰Na podstawie warunków ubezpieczenia m.in. Seacurus Limited, klubu P&I Assuranceforeningen Skuld, ASI Global, Lloyd's of London.

²¹ www.somaliareport.com (01.08.2011).

²² *Piracy - the threat takes a new dimension*, www.munichre.com (28.07.2011).

²³ Reguły Yorku-Antwerpii 2004.

²⁴ Przegląd orzecznictwa brytyjskiego na ten temat w: *Piracy - Does it give rise to claim for General Average?*, www.seatransport.org oraz www.average-adjusters.com (10.07.2011)

był czarterowany, jest tylko jedna strona posiadająca interes ubezpieczeniowy, a mianowicie armator, nie można mówić o awarii wspólnej. Pozostaje jeszcze pytanie o kwestie legalności okupu, co jest niezbędne, aby zdarzenie mogło stać się przedmiotem roszczenia. Wiele państw (np. USA, kraje UE) zabrania przekazywania okupu, jeśli ten mógłby być użyty na wspieranie terroryzmu.²⁵

Ubezpieczenie utraty hire lub frachtu

Utrata hire w wyniku pojmania statku przez piratów lub też konieczność płacenia hire przez czarterującego w takiej sytuacji to poważny finansowy problem. Jego ilustracją może być przypadek masowca typu Panamax „Saldanha”, pojmanego przez piratów somalijskich 22 lutego 2009 r. w Zatoce Adeńskiej. Po zapłaceniu okupu statek został zwolniony dopiero 25 kwietnia 2009 r., a na pozycję wyjściową powrócił 2 maja. Dzienna stawka hire wynosiła 52.000 USD, za czas przetrzymywania statku należność osiągnęła sumę 3.622.500 USD.²⁶ Czarterujący odmówił zapłaty, traktując przerwę w eksploatacji jako czas *off-hire*. Przegrał jednak sprawę w sądzie, bowiem czarter zawarty był na warunkach NYPE, a według tych – jak postanowił sąd – nie można uznać pojmania statku za czas *off-hire*.

W takich okolicznościach przydatne okazuje się ubezpieczenie utraty hire, które może być zawarte wyłącznie jako umowa dodatkowa do ubezpieczenia *casco* statku lub *War Risks*. Tradycyjnie ubezpieczenie to dotyczyło tylko utraty hire w wyniku np. uszkodzenia statku (w czym wykazywało podobieństwo do ubezpieczenia *business interruption*), które powstało wskutek ryzyka wymienionego w polisie H&M, a konieczne naprawy spowodowały przerwę w eksploatacji trwającą dłużej niż określony w umowie ubezpieczenia okres (z reguły 14 dni).

Eskalacja zjawiska piractwa sprawiła jednak, że do ubezpieczenia zaczęto włączać także ryzyko utraty hire w wyniku pojmania statku (w wyniku piractwa i ryzyk wojny).

Należy wspomnieć, że ubezpieczenie utraty hire w przypadku piractwa nie jest rozumiane jednolicie. Czy chodzi tylko utratę *hire* w wyniku uszkodzenia statku przez piratów, czy także w wyniku pojmania statku (a uszkodzeń żadnych nie ma)? W środowisku panują różne opinie na ten temat.²⁷ W rzeczywistości jest to zależne od postanowień umowy czarterowej i czy w takim wypadku

opłata hire jest zawieszona, czy też nie. Niektóre czarterpartie zawierają obecnie specjalną klauzulę rozsądzającą tą kwestię np. *BIMCO Piracy Clause* z 2009 r., w myśl której czarterujący w sytuacji pojmania statku przez piratów jest zobowiązany do płacenia hire aż do upływu 90 dni, po tym okresie ryzyko przechodzi na czarterującego.²⁸

To ryzyko może być także włączone do ubezpieczenia K&R zarówno przez armatora jak i przez czarterującego. K&R określa wówczas górną granicę odpowiedzialności ubezpieczyciela, która w praktyce waha się między 3 a 5 milionami USD. Zapłata następuje już od pierwszego dnia utraty hire (a nie po 14 dniach jak w standardowych polisach).

Ubezpieczenie OC armatora

Ubezpieczenie OC armatora (*Protection & Indemnity* - P&I) obejmuje jego zobowiązania, jakie wynikają z obowiązujących regulacji prawnych. Warto wymienić tu choćby odpowiedzialność za przewożony ładunek, koszty leczenia członków załogi, usunięcie wraku czy odpowiedzialność za zanieczyszczenia olejowe.

Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej armatora będzie pokrywało wydatki armatora poniesione wskutek działania piratów, np. zapłatę okupu za uwolnienie załogi, ale tylko w sytuacji gdyby armator miał prawny obowiązek zapłaty takowego.²⁹

Warto dodać, że Reguły klubowe nigdzie wprost nie odnoszą się ani do kwestii piractwa, ani do zapłaty okupu. Wyłączone są jednak ryzyka wojny. Kluby interpretują je różnie, ale najczęściej jako sytuację, w której użyte były „*weapons of war*”. Piractwo może więc często być uznane jako wyłączone z ubezpieczenia (w zależności od broni użytej przez atakujących). W celu uzyskania pełnej ochrony, klasyczne ubezpieczenie P&I powinno być uzupełnione przez P&I War Risk.

Wnioski

Eskalacja ryzyka piractwa wymusiła określone zmiany także na rynku ubezpieczeń morskich, którego oferta elastycznie dostosowuje się do zmiennych warunków otoczenia i potrzeb klientów. Nadal jednak niektóre ryzyka wynikające z działalności piratów (np. ryzyko opóźnienia w dostawie) nie znajdują pokrycia na rynku.

Dla ochrony przed finansowymi skutkami piractwa rynek ubezpieczeniowy ma do zaoferowania produkty zabezpieczające interesy różnych podmio-

²⁵ *Paying Ransoms – Could the US make this more difficult?*, www.incelaw.com (Ince&Co. international Commercial Law Firm) (17.07.2011)

²⁶ P. Amos, D. Sailor, *Piracy – an Off Hire Event?*, September 2010, artykuł ze strony Klubu P&I Steamship Mutual, www.sims1.com (10.07.2011)

²⁷ *Piracy and the Charterer*, Marsh's Global Marine Practice, 2009.

²⁸ www.bimco.org (30.07.2011).

²⁹ *Piracy FAQs*, www.igpandi.org (strona The International Group of P&I Clubs).

tów związanych z transportem morskim i logistyką. Podstawowymi w ofercie jest ubezpieczenie cargo i casco, każde z nich rozszerzone o dodatkowe ubezpieczenie od ryzyk wojny. Natomiast rozwijające się ubezpieczenie od porwań i okupów może stanowić zabezpieczenie roszczeń i ewentualne uzupełnienie podstawowej ochrony ubezpieczeniowej.

Niezwykle istotne okazuje się rozważne zredagowanie postanowień umowy ubezpieczenia tak, aby z jednej strony, nie dopuścić do powstania luk w ochronie ubezpieczeniowej, z drugiej strony jednak nie płać za dublowanie się ubezpieczenia niektórych ryzyk.

Streszczenie

Eskalacja przemocy na morzu coraz dotkliwiej dotyka transport i logistykę morską. Inicjatywy podejmowane w celu zwalczania piractwa morskiego na świecie nie doprowadziły jednak do zmniejszenia liczby ataków. Przewoźnicy morscy oraz gestorzy ładunków starają się zatem zmniejszyć finansowe skutki ryzyka piractwa poprzez zawieranie odpowiednich umów ubezpieczenia.

Celem artykułu jest pokazanie istotnych aspektów ubezpieczenia zarówno ładunków, jak i jednostek pływających w świetle zagrożenia piractwem. Główną treść artykułu stanowi analiza, pod kątem omawianego zagadnienia, angielskich klauzul ubezpieczeniowych, powszechnie stosowanych w praktyce ubezpieczeń morskich. Poruszono tu, ponadto, takie zagadnienia jak zmiany wysokości składek ubezpieczeniowych, możliwość uznawania piractwa za akt awarii wspólnej czy też ubezpieczenie opłaty czarterowej.

Abstract

Maritime transport and logistics is increasingly affected by the escalation of criminal violence at seas. Initiatives undertaken in order to counter piracy worldwide have not reduced the number of incidents. Sea carriers and shippers therefore try to reduce the financial effects of piracy risk through concluding proper insurance contracts.

The purpose of this paper is to demonstrate the essential aspects of cargo and vessel insurances in the face of piracy. The primary content of the paper is a piracy-oriented analysis of English insurance clauses, commonly used in marine insurance practices. Moreover, the paper discusses issues such as changes in insurance premium, possibility of recognizing piracy as a general average act, as well as loss of hire insurance.

Literatura

1. Amos P., Sailor D., *Piracy – an Off Hire Event?*, September 2010, www.simsl.com
2. Bowden A., *The economic cost of maritime piracy*, One Earth Future Foundation Working Paper, 2010
3. *Global Maritime Response*, www.asiglobalresponse.com
4. Klopott M., *Ubezpieczenia ładunkowe*, Wydawnictwo Akademii Morskiej w Gdyni, Gdynia, 2010
5. *Paying Ransoms – Could the US make this more difficult?*, www.incelaw.com
6. *Piracy - Does it give rise to claim for General Average?*, www.seatransport.org
7. *Piracy – the threat takes a new dimension*, www.munichre.com
8. *Piracy and armed robbery against ships*, Annual Report 1 January – 31 December 2010, ICC International Maritime Bureau, January 2011
9. *Piracy and the Charterer*, Marsh's Global Marine Practice, 2009
10. *Piracy FAQs*, www.igpandi.org
11. *Piracy, an ancient risk with modern faces*, Allianz Global & Speciality Report, 2009
12. *Piracy in the Gulf of Aden*, www.salans.com
13. Purpura Philip. P., *Security and Loss Prevention*, Elsevier Inc., 2008
14. Reguły Yorku-Antwerpji 2004
15. Rose F.D., *Marine Insurance: Law and Practice*, Lloyd's of London Press, London Singapore 2004
16. Walczak A., *Piractwo i terroryzm morski*, Akademia Morska w Szczecinie, Szczecin 2004