

KLOPOTT Magdalena¹

Problematyka dotycząca opakowania i przygotowania ładunku do przewozu w instytucjonalnych klauzulach ładunkowych

Słowa kluczowe:
ubezpieczenia ładunkowe, opakowanie

Streszczenie

Opakowanie towaru pełni wiele funkcji. Z punktu widzenia transportu jedną z najważniejszych jest funkcja ochronna, polegająca na zabezpieczeniu ładunku przed uszkodzeniami lub utratą.

W artykule omówiono kwestie dotyczące opakowania towaru i jego przygotowania do przewozu w świetle międzynarodowych warunków ubezpieczeniowych.

Wyjaśniono różnice w tym obszarze występujące między *Institute Cargo Clauses* z roku 1982 i 2009. Sprecyzowano pojęcie „właściwego opakowania” oraz poddano interpretacji sformułowania, które pojawiły się w najnowszej wersji klauzul, jak np. „niezależnego podwykonawcy”.

Ponadto, wyjaśniono inne, skomplikowane zależności ubezpieczeniowe jak np. kwestie uznawalności opakowania za integralną część towaru jako przedmiotu ubezpieczenia.

ISSUES ON PACKAGING AND SUITABLE PREPARATION TO THE CARRIAGE IN THE INSTITUTE CARGO CLAUSES

Abstract

Packaging serves a range of purposes. From transportation point of view, one of the most important roles of packaging is a protection from loss of or damage to the cargo.

This paper elaborates on a number of issues concerning packaging, as well as the preparation of cargo to the carriage in the context of the international insurance provisions.

It also explains some differences in this area between *Institute Cargo Clauses* from the year 1982 and 2009. The meaning of “suitable packing” has been redefined and some new meanings of the newest clauses edition (e.g. independent contractor) has been interpreted.

Moreover, the paper clarifies some complex insurance issues as, for example, recognizing the packaging as an integral part of the cargo as a subject-matter insured.

1. WSTĘP

Instytucjonalne Klauzule Ładunkowe (*Institute Cargo Clauses – ICC*) są powszechnie stosowanymi w handlu międzynarodowym warunkami ubezpieczenia ładunków w transporcie międzynarodowym. Wykorzystywane na całym świecie, w takiej samej formie, znacznie ułatwiają przenoszenie praw z polisy w handlu międzynarodowym. Ponadto, opierają się na bogatym orzecznictwie sądowym.

24 listopada 2008r. Wspólny Komitet Ładunkowy (*Joint Cargo Committee*²) opublikował nową wersję klauzul ICC (A), (B) i (C) wraz z towarzyszącymi im klauzulami wojennymi i strajkowymi. Nowa wersja klauzul datowana jest na 1/1/09. To pierwsza taka zmiana od czasu poprzedniej edycji z roku 1982. Nowe klauzule nie wprowadziły rewolucyjnych zmian. JCC ograniczył się przede wszystkim do dostosowania klauzul do zmienionych warunków prowadzenia działalności handlowej i transportowej, a także zmian w zakresie bezpieczeństwa światowego. [7]

Jedną z bardziej znaczących zmian, na którą warto zwrócić uwagę, dotyczy wyłączenia odpowiedzialności ubezpieczyciela za szkody spowodowane niewłaściwym opakowaniem towaru i/lub przygotowaniem ładunku do przewozu. Zasadna staje się więc bardziej wnikliwa analiza dotycząca zagadnienia opakowania w ubezpieczeniach ładunkowych.

¹Akademia Morska w Gdyni, Katedra Logistyki Morskiej, Morska 81-87, 81-225 Gdynia; magdak@am.gdynia.pl.

²*Joint Cargo Committee* reprezentuje interesy ubezpieczycieli zaangażowanych w szeroko rozumiane ubezpieczenia morskie. Jego członkami są zarówno członkowie korporacji Lloyd's (*Lloyd's Market Association*), jak i ubezpieczyciele spoza Lloyd's tj. z *The International Underwriting Association of London* (IUA), które powstało m.in. z połączenia *The Institute of London Underwriters* – twórcy pierwszych klauzul ubezpieczeniowych.

2. OPAKOWANIE A UBEZPIECZENIA

2.1. Opakowanie a szkody w towarze

Pojęcie opakowania nie zostało do tej pory jednoznacznie zdefiniowane. Polska Norma PN-O-79000 (Terminologia) definiuje opakowanie jako: „wyrób zapewniający utrzymanie określonej jakości pakowanych produktów, przystosowanie ich do transportu i składowania oraz prezentacji, a także chroniący środowisko naturalne przed szkodliwym działaniem niektórych produktów”. Norma ISO TC-122 WG 5 podaje inną definicję opakowania: „Zaprojektowany wyrób służący do zabezpieczenia, przygotowania wyrobu do dystrybucji, operacji logistycznych, oraz termin wieloznaczny określający opakowania konsumenckie, przechowalnicze, zbiorcze, transportowe, wielokrotnego użytku i inne”. [6]

Najistotniejszą funkcją opakowań – z punktu widzenia ubezpieczeń - jest funkcja ochronna, polegająca na zabezpieczeniu ładunku w czasie transportu, ale też na ochronie środowiska i człowieka przed szkodliwym wpływem ładunku.

Niestety nie istnieją żadne oficjalne, ogólnie dostępne dane odnośnie szkód w transporcie, do których przyczyniło się wadliwe opakowanie lub nieodpowiednie przygotowanie do przewozu. Dane, którymi dysponują ubezpieczyciele czy przedsiębiorstwa handlowe są przez nich uważane za niejawne.

Jak podaje S. Jakowski orientacyjna, nieoficjalna wartość szkód w transporcie jest szacowana na ok. 1 – 1,2% wartości przewożonych towarów (w Czechach i Niemczech) [5]. Z badań ankietowych przeprowadzonych na zlecenie Komisji Europejskiej wskaźnik szkód³ wynosi średnio w granicach 0 – 0,5% wartości przesyłki (w zależności od destynacji) [9]. Niezależnie od tego, którą wartość szacunkową uznamy za prawdziwą, nie zmienia to faktu, że roczne straty z tytułu szkód ładunkowych są ogromne. Przyjmuje się, że odpowiednie opakowanie przyczyniłoby się do zmniejszenia o ok. 8% strat spowodowanych ubytkami i zepsuciem się ładunku [4].

Jakość, stan opakowania i właściwe przygotowanie towaru do przewozu mogą mieć zatem wpływ nie tylko na powodzenie transakcji handlowej, ale także na jej wymiar ekonomiczny.

2.2. Czy opakowanie stanowi przedmiot ubezpieczenia?

Przedmiotem ubezpieczenia na podstawie ICC, określanym tu jako „*subject-matter insured*” jest ładunek w sensie handlowym, a nie np. rzeczy osobiste. Powstaje pytanie, czy opakowanie również stanowi przedmiot ubezpieczenia?

Ma to istotne znaczenie w sytuacjach, gdy towar dotarł w miejsce przeznaczenia w dobrym stanie (bez uszkodzeń, a więc opakowanie spełniło swoją rolę ochronną), ale samo opakowanie uległo uszkodzeniu.

Warto zaznaczyć, że niektóre towary muszą mieć nienaruszone opakowanie, bo każde jego, nawet drobne uszkodzenie, może nasuwać przypuszczenie o uszkodzeniu towaru, czasem niewidocznego gołym okiem (niektóre produkty elektroniczne, farmaceutyki). [5] Istnieje też znaczna grupa produktów, dla których opakowanie pełni nie tylko funkcję ochronną, ale i handlowo-marketingową. Szczególnie w przypadku towarów markowych czy luksusowych stanowi ważną część towaru, gdyż pozwala na identyfikację przedmiotu, przyciąga wzrok potencjalnego klienta i potwierdza oryginalność produktu (znaki firmowe na opakowaniu).

Jak podaje Hudson, orzecznictwo w tym względzie nie jest jednolite [2]. Z jednej strony znane są orzeczenia sądów, które mówią, że jeśli dane opakowanie towaru wynika ze zwyczajów handlowych to powinno być uważane za integralną część towaru. Z drugiej strony można spotkać orzeczenia odmienne, stanowiące, że jeśli opakowanie nie jest z osobną wymienione i/lub opisane w polisie, nie uznaje się, że stanowi część towaru [7].

W rozsądzaniu tej kwestii należy zastanowić się czy opakowanie stanowi przedmiot obrotu, czy też jest na stałe związane z towarem (tzn. czy w odłączeniu od towaru traci swoją dotychczasową przydatność?) [por. 12] lub czy np. jego wartość stanowi osobną pozycję fakturową.

W celu uniknięcia sporów z ubezpieczycielem rozsądnie jest doprecyzować opis przedmiotu ubezpieczenia w polisie, podając np. wino w skrzynkach, laptopy w kartonach lub po prostu napisać „...włączając opakowanie” itp. Jeśli opakowanie towaru, jego stan, jest tak istotne z handlowego punktu widzenia ubezpieczyciele mogą wymagać dodatkowego zabezpieczenia.

2.3. Niewłaściwe opakowanie towaru i przygotowanie do przewozu – wyłączenie 4.3.

Wspomniana we wstępie zmiana w wyłączeniach w Klauzulach Instytutowych w zakresie odpowiedzialności ubezpieczyciela za szkody spowodowane niewłaściwym opakowaniem towaru i/lub przygotowaniem ładunku do przewozu jest jedną z najbardziej znaczących. Poniżej przedstawiono dokładną różnicę w brzmieniu tegoż wyłączenia, które widnieje pod numerem 4.3 zarówno w wersji z 1982r., jak i najnowszej. (Tabela 1)

³ Wskaźnik szkód nie mówi o ich rzeczywistej wielkości, ponieważ przy jego obliczaniu bierze się pod uwagę również te przypadki, w których szkód nie odnotowano. Zatem wysokość szkody jednostkowej znacznie przewyższa wartości średnie. Dodatkowo wskaźnik ukazuje tylko te straty i szkody, które mogłyby stać się przedmiotem roszczenia ubezpieczeniowego, stąd straty wynikłe z opóźnienia w dostawie i szkód wynikowych nie znalazły swojego odzwierciedlenia w badaniach, ponieważ są standardowo wyłączone z zakresu ubezpieczenia.

Tab.1. Porównanie brzmienia klauzuli 4.3 w najnowszej i poprzedniej wersji klauzul.

ICC 1/1/1982	ICC 1/1/09
4.3. <i>loss damage or expense caused by insufficiency or unsuitability of packing or preparation of the subject-matter insured (for the purpose of this Clause 4.3 'packing' shall be deemed to include stowage in a container or liftvan but only when such stowage is carried out prior to attachment of this insurance or by the Assured or their servants)</i>	4.3 <i>loss damage or expense caused by insufficiency or unsuitability of packing or preparation of the subject matter insured to withstand the ordinary incidents of the insured transit where such packing or preparation is carried out by the Assured or their employees or prior to the attachment of this insurance (for the purpose of these Clauses "packing" shall be deemed to include stowage in a container and "employees" shall not include independent contractors)</i>

Źródło: [4]⁴

Duch obu wyłączeń jest taki sam: to ubezpieczony jest odpowiedzialny za właściwe opakowanie ładunku. Jest to zgodne z ideą ubezpieczeń, które obejmuje tylko szkody przypadkowe, a te spowodowane nieodpowiednim opakowaniem, nie mogą być za takie uważane, stąd ich wyłączenie.

Warto zaznaczyć, że także przewoźnik międzynarodowy zwolniony jest z odpowiedzialności za szkody w towarze, które wynikły z braku lub wadliwości opakowania (np. art. 23 § 3 lit. b Konwencji COTIF, art. 17 ust. 4 lit b Konwencji CMR taką odpowiedzialność wyłączają).

Zapisy klauzul (w obu edycjach) oznaczają, że ubezpieczenie nie obejmuje strat, szkód ani wydatków spowodowanych niedostatecznym albo niewłaściwym opakowaniem lub przygotowaniem przedmiotu ubezpieczenia do przewozu.

W wersji z 1982 r. nie miało przy tym znaczenia, kto (ubezpieczony lub jego podwykonawca) i kiedy (przed czy po zawarciu umowy ubezpieczenia) tych czynności dokonał. Pojęcie opakowania nie obejmowało, ponadto, kontenerów, chyba że sztautowanie ładunku w kontenerze czy pojeździe odbyło się przed zawarciem umowy ubezpieczenia lub zostało przeprowadzone przez samego ubezpieczonego lub jego podwykonawca.

W nowej wersji klauzul z 2009 r. opakowanie i kontenery są traktowane w ten sam sposób, co jest bardziej korzystne dla ubezpieczonego. Wyłączenie ma zatem zastosowanie:

- a. gdy pakowanie lub przygotowanie przedmiotu ubezpieczenia zostało przeprowadzone przez ubezpieczonego lub jego pracowników
- lub
- b. odbyło się przed rozpoczęciem ubezpieczenia.

Warto wyjaśnić w tym miejscu podstawowe zagadnienia, które pojawiają się w omawianym wyłączeniu, a mianowicie pojęcia „właściwego opakowania” czy „niezależnego podwykonawcy”.

2.4. Kiedy opakowanie towaru i przygotowanie do przewozu można uznać za właściwe?

Powszechnie stosowane w obronie międzynarodowym reguły INCOTERMS@2010 w punkcie A9 *Checking - packaging – marking*, a także poprzednie wersje reguł, nieznacznie dotyczą kwestii dotyczących opakowania. Obowiązkiem i kosztem opakowania towaru obciążają sprzedającego chyba, że zwyczajowo towar przewozi się nieopakowany (np. ładunki masowe luzem). Precyzują przy tym, że opakowanie musi być zgodne z kontraktem, ale także odpowiadać okolicznościom transportu (gałąź transportu, miejsce przeznaczenia), które powinny być sprzedającemu znane przed zawarciem kontraktu. Warto zaznaczyć, że INCOTERMS@2010 nie odnoszą się do sztautowania ładunku w kontenerach, dlatego w istotnych przypadkach kwestię tą należy dodatkowo szczegółowo opisać w kontrakcie. [3]

Opakowanie i sztautowanie powinno być zgodne z dobrą praktyką i zwyczajami handlowymi, wówczas można przypuszczać, że są odpowiednie.

Często stosowany w handlu i transporcie termin „zwyczajowe opakowanie” jest niejednoznaczny, nigdzie niezdefiniowany i odnosi się raczej do pewnych zasad przyjętych w danym kraju/branży. Dobrze jest więc dokładnie wyszczególnić w kontrakcie jakie dokładnie cechy opakowanie ma posiadać. Na pewno opakowanie musi spełniać wymagania określone w przepisach o normalizacji, jeżeli takowe istnieją, ale także wymagania ekologiczne opisane np. w Ustawie o opakowaniach i odpadach opakowaniowych.[6]

Jednak nawet najlepsze opakowanie nie chroni ładunku przed uszkodzeniem, jeśli będzie on niewłaściwie przygotowany do przewozu. Przygotowanie do przewozu obejmuje m.in. takie czynności jak zaszautowanie, piętrowanie (np. zbyt wysokie piętrowanie ładunku może spowodować szkodę), mocowanie (np. niewłaściwe zamocowanie może skutkować przesuwaniem się ładunku i uszkodzeniem) czy formowanie jednostek ładunkowych. Może to być też np.

⁴ Cytowana w artykule treść klauzul pochodzi z witryny *The International Underwriting Association of London*, skąd można pobrać pełną treść klauzul: www.iaa.co.uk, zakładka "documents": clauses.

dodanie amoniaku jako stabilizatora płynnego lateksu, co zapobiega jego gęstnieniu, czy potraktowanie przesyłki owoców suszonych azotem tuż przed owinięciem ich folią. Także kontenery powinny być przygotowane do przyjęcia ładunku tzn. pozbawione uszkodzeń mechanicznych, wyczyszczone, pozbawione obcych zapachów, powinny zapewniać właściwą wentylację, posiadać sprawny agregat chłodniczy itp.

Nasuwa się w tym momencie pytanie, czy opakowanie zwyczajowe zawsze będzie oznaczać opakowanie odpowiednie? Jakie cechy musi posiadać opakowanie i jak należy przygotować towar do przewozu, aby nie narażać się na odmowę wypłaty odszkodowania?

Klauzule nie pozostawiają w tym względzie wątpliwości: opakowanie oraz przygotowanie do przewozu powinno przede wszystkim sprawić, aby ładunek wytrzymał „zwykłe zdarzenia w trakcie ubezpieczonego transportu” (... *to withstand the ordinary incidents of the insured transit...*), a więc takie obciążenia, które są charakterystyczne dla poszczególnych gałęzi transportu. Mowa tu o różnego rodzaju narażeniach mechanicznych (statycznych i dynamicznych), klimatycznych oraz biologicznych tj. czynnikach, które oddziałują na towary w czasie przewozu, składowania, a także przeładunków.⁵

Warto podkreślić, że typowe warunki dla jednej gałęzi transportu wcale nie muszą być warunkami typowymi dla innej. Niektóre z obciążeń są charakterystyczne tylko dla jednej gałęzi transportu jak np. obciążenia występujące w czasie formowania składu pociągu podczas operacji rozrządowych w transporcie kolejowym. W transporcie morskim natomiast, narażenia mechaniczne różnią się znacznie od innych gałęzi transportu i mają bardziej niszczący charakter, ale konteneryzacja zmieniła nieco siłę ich oddziaływania na ładunek. [5,8,10] Należy też uwzględnić trasę przewozu (odległość, przekraczanie stref klimatycznych, przeładunki pośrednie na trasie).

Ponadto, zwykle, typowe warunki przewozu nie oznaczają także, że muszą to być warunki dobre. Zatem, ubezpieczyciel nie będzie odpowiedzialny za szkodę powstałą w warunkach podróży, które nie były, ani krańcowe, ani nietypowe. I tak np. sztormy o sile 7-8 stopni w skali Beauforta na Morzu Północnym zimą na pewno nie zostaną uznane za warunki nietypowe. Opakowanie nie musi jednakże zapewniać bezpieczeństwa towaru w razie sytuacji nadzwyczajnych np., wykolejenia się pociągu, wypadku drogowego czy utraty stateczności statku, gdyż trudno by nazwać takie zdarzenia „zwykłymi”.

Niektórzy ubezpieczyciele opatrują zawierane przez siebie ubezpieczenia ładunku zastrzeżeniem „pod warunkiem zapakowania w...” (*warranted that packed in....*), co zabezpiecza ich przed niezasadnym roszczeniem i jest łatwe do zweryfikowania. Jest to tym bardziej istotne, że to na ubezpieczycielu spoczywa ciężar dowodu, że szkoda powstała w wyniku zdarzenia (przyczyny) objętej wyłączeniem. Na niektórych rynkach spotyka się praktykę obniżania składek ubezpieczeniowych w sytuacji, gdy ubezpieczony wykaże dodatkową chęć zabezpieczenia ładunku, co przyczynia się do redukcji ryzyka wystąpienia strat/szkód. [11] Obniżka składki ubezpieczeniowej może zrekompensować, przynajmniej częściowo, koszty dodatkowego zabezpieczenia.

2.5. Kim jest „niezależny podwykonawca” (independent contractor)?

Wyrażenie „*independent contractor*” jest charakterystyczne dla najnowszej wersji klauzul 1/1/09 i wcześniejszym edycjom nie było znane. W myśl klauzul za niezależnego podwykonawcę nie uważa się pracownika ubezpieczonego. Wyłączenie 4.3 nie ma zatem zastosowania, jeśli opakowanie i sztautowanie było wykonane właśnie przez niezależnego podwykonawcę, a nie pracowników ubezpieczonego. Pojawiają się jednak wątpliwości jak należy interpretować to wyrażenie w kontekście praktykowanego w wielu krajach tzw. samozatrudnienia. Mowa tu o *de facto* pracownikach ubezpieczonego, którzy zorganizowali formalnie swoją aktywność zawodową w postaci jednoosobowej działalności gospodarczej pod wpływem liczącego na oszczędności pracodawcy, czy też samemu licząc na oszczędności.

W praktyce nie zawsze łatwe jest uchwycenie granicy między pracownikiem a niezależnym podwykonawcą. Oprócz oczywistych przesłanek jak np. fakt opłacania przez ubezpieczonego za pracownika składek ubezpieczeniowych, może decydować o tym także stopień, w jakim ubezpieczony jest w stanie wpływać na pracę osoby wykonującej czynność pakowania (przygotowania do transportu) i ją kontrolować. W niektórych przypadkach to znamiona niezależności decydują o tym, czy wykonujący czynność np. pakowania będzie uznany za pracownika ubezpieczonego lub niezależnego podwykonawcę.[11]

Można przypuszczać, że intencją twórców klauzul był fakt umożliwienia ubezpieczycielom regresu do podwykonawcy. W związku z tym umowy ubezpieczenia mogą zostać w tym punkcie dointerpretowane o zapis, zgodnie z którym ubezpieczyciel za niezależnego podwykonawcę będzie uznawał jedynie podmioty posiadające ubezpieczenie OC (np. spedytora, operatora transportowego).

2.6. Pakowanie przed/po rozpoczęciu ochrony ubezpieczeniowej.

Należy podkreślić, że wyłączenie 4.3 nie może być rozpatrywane w oderwaniu od pozostałych klauzul instytucyjnych, a w szczególności klauzuli 8 o czasie trwania ubezpieczenia. Ta przewiduje, że:

8.1. *this insurance attaches from the time the subject-matter insured is first moved in the warehouse or at the place of storage (at the place named in the contract of insurance) for the purpose of the immediate loading into or onto the carrying vehicle or other conveyance for the commencement of transit, continues during the ordinary course of transit...*

⁵ Problematyka dotycząca obciążeń oddziałujących na ładunek w czasie transportu ma swoje bogate piśmiennictwo z zakresu ładunkoznawstwa. [8,10]

Oznacza to, że ubezpieczenie rozpoczyna się w miejscu wskazanym w umowie. Może to być magazyn lub plac składowy, w którym ładunek zostaje poddany manipulacjom w celu **natychmiastowego** załadowania go na środek transportu i rozpoczęcia przewozu. Wynika stąd, że jeśli szkoda nastąpi np. w czasie, gdy ładunek zmienia miejsce składowania w magazynie czy poddawany jest w nim paletyzacji (przygotowania do przewozu), nie angażuje odpowiedzialności ubezpieczyciela.

Przewóz do/od podwykonawcy pakującego nie mieści się w granicach czasu trwania ubezpieczenia, a ponadto nie może być zaliczany do „zwykłego przebiegu przewozu” (*ordinary course of transit*). To pojęcie nie jest zdefiniowane, ale zgodnie z ogólnymi zasadami chodzi tu o zapewnienie przewozu zwyczajową trasą tj. charakterystyczną dla danego ładunku w danej relacji, uwzględniającą optymalne połączenie, trasą możliwie najkrótszą z jednoczesnym ograniczeniem czasu składowania i liczby przeładunków pośrednich. Zatem za każdym razem rozważając daną sprawę należy brać pod uwagę okoliczności danego przypadku. Wskazany jest jednak w umowie ubezpieczenia, jeśli istnieje taka potrzeba, zastrzec, że obejmuje ona również przewóz do/od pakującego.[11]

3. WNIOSKI

Jakość, stan opakowania i właściwe przygotowanie towaru do przewozu wpływają nie tylko na powodzenie transakcji handlowej, ale także na jej wymiar ekonomiczny.

Wiedza kontrahentów dotycząca prawnych i ubezpieczeniowych uregulowań w obszarze transportu ładunków może okazać się bezcenna. Pojawiające się niejasności w interpretacji przepisów klauzul, jak również ich złożony charakter sprawia, że każda ze stron umowy ubezpieczenia – ubezpieczony i ubezpieczyciel – powinna zabezpieczyć swoje interesy, gromadząc dokumenty, opinie rzeczoznawców, potwierdzające taki, a nie inny stan opakowania czy przygotowania do przewozu, aby uniknąć w przyszłości niepotrzebnych sporów. Im bardziej te kwestie będą jasno w umowie ubezpieczenia sprecyzowane, tym lepiej dla każdej ze stron.

4. BIBLIOGRAFIA

- [1] Gayatri Iyer, *Impact of packing on marine insurance*, “Bimaquest”, Vol. IX Issue II, July 2009.
- [2] Hudson N.G., Madge T., *Marine Insurance Clauses*, Lloyd’s of London Press, Informa Professional, 4th Edition, London 2005.
- [3] INCOTERMS®2010, Polski Komitet Narodowy Międzynarodowej Izby Handlowej, listopad 2010.
- [4] *Institute Cargo Clauses (A), (B) i (C)* z roku 1982 oraz 2009.
- [5] Jakowski S., *Opakowania transportowe*. Poradnik., Wydawnictwa Naukowo-Techniczne, Warszawa 2007.
- [6] Jałowicz T., *Towaroznawstwo dla logistyki. Wybrane problemy.*, Diffin, Warszawa 2011.
- [7] Klopott M., *Ubezpieczenia ładunkowe*, Wydawnictwo Akademii Morskiej w Gdyni, Gdynia 2010.
- [8] Pierzchalski T., Wizmur J., *Ładunkoznawstwo okrętowe*, Wydawnictwo UG, Gdańsk 1982.
- [9] *The Economic Impact on Carrier Liability on Intermodal Freight Transport*, Final Report, European Commission, London, January 2001.
- [10] Scharnow R., *Ładunkoznawstwo okrętowe*, WSM. Gdynia, Gdynia 1996.
- [11] Vishwanath KS, *Insuring Cargoes. A practical guide to the law and practice*, Witherbys Insurance, 2010.
- [12] Art. 47 Kodeksu cywilnego, Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964, tekst jednolity na dzień 19 grudnia 2011.