

## **RYZYKA W TRANSPORCIE TOWARÓW DROGĄ MORSKĄ**

Towary były przewożone drogą morską od dawna - morze stanowi medium dla jednego z najstarszych środków transportu. Również dzisiaj transport towarów poprzez wielkie obszary morskie pozostaje bardzo popularny, co ze względu na jego charakter pociąga za sobą specyficzne ryzyka. Stąd statek i jego załoga powinni troszczyć się o ładunek tak jak "dobrzy rodzice o swoje dzieci". Z uwagi na różnorodność ładunków transportowanych przez oceany nie jest to łatwe przedsięwzięcie. Przyjmując ładunek do przewozu, przewoźnik zobowiązuje się dostarczyć go w tym samym stanie, w jakim go otrzymał - w tym celu winien on dołożyć tzw. „należytych starań”.

Aby przedstawić czytelnikowi przegląd rodzajów ryzyk na jakie narażony jest transport morski, winniśmy dokonać rozróżnienia między ryzykiem związanym z przewoźnikiem a ryzykiem związanym z ładunkiem.

### **RYZYKA ZWIĄZANE Z PRZEWOŹNIKIEM**

#### Zagrożenia typowo morskie

**Statek na morzu „porusza się”** (kołysze) w rozmaitych kierunkach. Rozróżniamy następujące rodzaje kołysania:

- kołysanie boczne: to ruch, gdy statek przechyla się najpierw na jedną a następnie na drugą burtę. Okres, który upływa między dwoma kolejnymi kołysaniami, określa się jako czas kołysania, wskazujący na stabilność statku, to znaczy jego zdolność do powrotu do pionu po tym, jak został on zmuszony do przechyłu na burtę. Gdy impet powrotu do pionu jest zbyt duży, mówi się, że statek jest „sztywny”, co pociąga za sobą krótki okres kołysania. Krótki okres kołysania (np. 7 sekund) wywołuje duże naprężenia dynamiczne oddziałujące na statek i jego ładunek, powodując czasami zerwanie mocowań ładunku.
- kołysanie wzdłużne statku: jest to ruch, gdy statek przechyla się najpierw ku rufie, a następnie w kierunku dziobu. Ruch ten staje się niebezpieczny, gdy statek nie zmniejszy swojej prędkości w trudnych warunkach pogodowych, co sprawia, że wchodzi on raczej w fale, zamiast po nich „jechać”. Oddziaływania te mogą powodować olbrzymie wstrząsy w całym statku, sprawiając czasem nawet uwolnienie się ładunku z mocowań.
- podnoszenie się / opadanie oraz zbaczanie z kursu nie są gwałtownymi ruchami statku, w związku z czym wychodzą poza zakres niniejszego artykułu.
- w ciężkich warunkach pogodowych fale rozbijają się nad statkiem z ogromną siłą, oddziałując na niego oraz ładunek umieszczony na pokładzie, niejednokrotnie siejąc spustoszenie.

Na niektóre towary wpływ mogą mieć **wahania temperatury lub jej krańcowe wielkości**, co może skracać czas życia takich towarów lub nawet całkowicie zmienić ich skład chemiczny. Niektóre towary są tak podatne na zmiany temperatury, że muszą być one transportowane w warunkach kontrolowanej temperatury (lub atmosfery). Wysokie temperatury mogą wpływać na różne towary w następujący sposób:

- zmiękczać tłuszcze, polewy, czekolady, itd. zmieniając ich wygląd albo czasowo albo w sposób stały;
- spowodować częściowy lub pełny rozkład, np. skrócić czas przechowywania łatwo psujących się towarów;
- spowodować zmianę chemiczną, która uczyni dany towar bezwartościowym;
- podgrzać dany towar do jego własnej temperatury zapłonu i sprawić, że zagrozi on samozapłonem (a w konsekwencji wybuchem);



- spowodować ich rozszerzanie (ciecze i gazy) tak, że ich opakowanie ulegnie naprężeniu do punktu rozdarcia;
- wywołać wypaczenia i pęknięcia, np. przypadek linoleum.

Niskie temperatury również mogą wpływać na ładunek:

- zamrożenie i zepsucie świeżych owoców, sera, jarzyn, itd;
- zamrożenie cieczy butelkowanych, puszkowanych, itd., z następującym w konsekwencji rozerwaniem naczynia;
- zmiana stanu cząsteczkowego niektórych produktów sprawiająca, że ładunek traci swą użyteczność lub też staje się niebezpieczny.

### Zamocowanie i zabezpieczenie

Biorąc powyższe pod uwagę jasnym jest, że należy odpowiednio zabezpieczyć ładunek na burcie statku, aby uniknąć uszkodzeń. Dokonuje się tego w porcie załadunku, a czyni to zazwyczaj brygada sztauerska (portowa ekipa przeładunkowa), albo firma zajmująca się tego rodzaju działalnością, albo załoga statku. Bez względu na to kto wykonuje te czynności, zalecenia międzynarodowe są takie same. Należy tutaj podkreślić, że wskutek presji handlowej, zdarza się, że statki płyną bez należytego zabezpieczenia całego ładunku. Ta praktyka ma miejsce często w wypadku statków, których trasy są szczegółowo zaprogramowane i które muszą opuścić port o zadanym z góry czasie. W takich przypadkach załoga rozpoczyna mocowanie i zabezpieczanie, gdy statek wyszedł już z portu.

Zagadnienie jest szczególnie ważne jest w przypadku ładunków inwestycyjnych (np. linie produkcyjne, generatory). Ten ciężki ładunek ma często wyjątkowo wysoką wartość; w takich przypadkach zaleca się wyznaczyć niezależnego surveyora w porcie załadunku, który będzie nadzorował załadunek, a następnie jego mocowanie i zabezpieczenie.

### Sztauowanie [rozmieszczenie ładunku]

Zanim statek zostanie załadowany, jego załoga przygotowuje plan sztauowania, który szczegółowo określa, gdzie i w jaki sposób ładunek ma być złożony. Sporządzając ten plan, należy wziąć pod uwagę następujące czynniki:

- kolejność wyładunku w portach docelowych
- stateczność statku
- oddzielenie ładunków: niektórych towarów nie wolno sztauować razem w tym samym pomieszczeniu (tj. produktów chemicznych, różnych rodzajów owoców, rozmaitych produktów petrochemicznych, itd.).

Ciekawostką jest to, że statek nie ponosi odpowiedzialności za warunki sztauowania wewnątrz kontenera, gdyż dostarczane kontenery są zamknięte i zapieczętowane.

Typowym uszkodzeniem związanym ze sztauowaniem jest uszkodzenie ładunku wskutek tarcia. Uszkodzenie to wynika z ocierania się ładunku o sąsiedni ładunek, lub przedmioty stanowiące elementy konstrukcyjne statku. Towary zapakowane w pudła kartonowe lub przewożone w postaci belach są szczególnie podatne na tego typu uszkodzenie, szczególnie dotyczy to bawełny i innych tekstyliów. Jeśli pudła kartonowe są luźno sztauowane, mogą one ocierać się jedno o drugie podczas transportu, co z kolei może spowodować zdarcie cienkiej warstwy powierzchni kartonu. To może znacznie obniżyć wartość przesyłki, gdyż zdarciu ulegną również oznakowania, marka, reklama, itd. np. Na japońskim rynku ubezpieczeniowym przyjęło się, że zniszczenie opakowania sprzętu AGD lub audio/video sprowadza się

**Risk Management Consulting Rafał Rudnicki**

skr. poczt. 70, 62-035 Kórnik, tel. 501 449 889, e-mail rafal@rudnicki.com.pl

do szkody w wysokości 10% wartości ładunku, a to stanowi już znaczną wartość. Te towary, które są przewożone bez opakowania (np. zwoje kabli) mogą być bezpośrednio narażone na uszkodzenie wskutek ocierania - jeśli ochronna powłoka izolacyjna ulegnie uszkodzeniu, może to prowadzić do bardzo wysokich roszczeń odszkodowawczych.

#### Wdarcie się wody do ładowni

Statek może nabrać wody do ładowni wskutek nieszczelności luków, przecieku między ładownią a sąsiednimi zbiornikami balastowymi, lub też przecieku w systemie chłodzenia (dotyczy to starszych statków z systemem zawierającym solankę).

Pierwszym testem wykonanym przez surveyora w przypadku uszkodzenia ładunku przez zamoczenie będzie tzw. test azotanu srebra na zawartość soli w wodzie. Jasne jest, że gdy stwierdzona zostanie zawartość soli, należy zbadać czy miało miejsce wdarcie się wody morskiej. W gruncie rzeczy, w razie stwierdzenia obecności soli, uważa się na ogół, że wina leży po stronie statku. Z doświadczenia wynika, że szkody wynikłe z zamoczenia wodą słoną są większe niż z zamoczenia wodą słodką.

#### Wadliwa wentylacja

Szereg towarów wymaga odpowiedniej wentylacji podczas podróży morskiej. Jednakże wskutek występującej wysokiej wilgotności, wentylacja stwarza swe własne problemy i zagrożenia, szczególnie jeśli trasa przebiega przez strefy o różnej temperaturze. Podczas sztormu, statek może nie być w stanie zapewnić ładunkowi wentylacji, gdyż istnieje ryzyko penetracji wody do ładowni przez otwory wentylacyjne. Jednakże szybko psujące się towary wymagają stałej wentylacji, gdyż w przeciwnym razie „zaduszą się” wskutek braku odpowiedniej ilości tlenu.

Często spedytor wymaga, aby załoga statku dokonywała na morzu regulacji wentylacji. Nie jest to zawsze możliwe, jeśli nie uwzględniło się należycie rozlokowania kontenera na pokładzie statku. Jeśli kontener złożono w miejscu niedostępnym, nie będzie można przeprowadzić należytej jego kontroli ani obsługi w trakcie podróży morskiej, co może skutkować zepsuciem się ładunku takiego kontenera.

#### Zanieczyszczenie

Mieszanie się ładunków odnosi się głównie do towarów masowych (płynnych lub stałych). Skażenie ładunku może wynikać ze zmieszania się aktualnie przewożonych towarów z pozostałością wcześniej przewożonego ładunku. Roszczenia o wysokie odszkodowania mogą odnosić się do zmieszania ze sobą różnych rodzajów ładunków, np. ropy z innymi produktami mineralnymi, granulatów tworzyw sztucznych z ryżem, kaolinu z piaskiem srebrzystym, itd.

Zanieczyszczenie jest na ogół wynikiem działania jednego z następujących czynników:

- skażenie u producenta
- niewłaściwa procedura ładowania w porcie
- nieodpowiednie wyczyszczenie ładowni
- niewłaściwy wyładunek, albo przez sam statek albo przez operatora portowego

#### Zawilgocenie wywołane „poceniem się” statku

„Pocenie się” statku to zjawisko, gdy wilgoć zawarta w powietrzu ładowni skrapla się na chłodniejszych

elementach statku. Zdarza się to na ogół wtedy, gdy statek przechodzi ze strefy cieplejszej do chłodniejszej, lub gdy ma miejsce znaczny spadek temperatury wody morskiej przez dłuższy okres czasu. Podgrzanie stali wymaga zazwyczaj dłuższego czasu, dlatego też cieplejsze powietrze (przy wysokiej wilgotności, co faktycznie ma miejsce na morzu), w bezpośrednim sąsiedztwie stali, schładza się, i nie mogąc pomieścić w sobie tej samej ilości wody odkłada pozostałości na chłodniejszych metalowych powierzchniach. (Jeśli ładunek jest podatny na uszkodzenia wskutek zamoknięcia, zachodzi wówczas potrzeba zapewnienia odpowiedniej wentylacji.

#### Statek lub załoga reprezentująca tzw. niski standard

Obecnie wciąż - pomimo usilnych działań IMO - spotyka się na morzach statki o tzw. obniżonym standardzie. Często ich stan techniczny nie jest do sklasyfikowania w żadnej z przyjętych kategorii, a statki te winny raczej znajdować się na składowiskach dla wraków niż przewozić towary. Dlatego też w przypadku ładunków o podwyższonym ryzyku, firmy ubezpieczeniowe coraz częściej żądają, aby niezależny surveyor przeprowadził szczegółowe oględziny stanu statku (tzw. „condition survey”), od wyniku którego uzależnione są warunki ubezpieczenia. Na temat wykonywania tego rodzaju skrupulatnej i pełnej kontroli, można by napisać niejedną artykuł.

Podobnie, co jakiś czas na pokładzie statków można spotkać załogi reprezentujące obniżony standard. Jeden z naszych surveyorów przeprowadzał kiedyś survey na japońskim statku z chińskim kapitanem oraz filipińskimi marynarzami. Prawie nikt nie mówił po angielsku, jak również nikt nie zatroszczył się o przetłumaczenie japońskich oznakowań na sprzęcie ratowniczym i morskim, tak aby ktokolwiek mógł je zrozumieć.

### RYZYKA ZWIĄZANE Z ŁADUNKIEM

#### Zawilgocenie przez „pocenie się” ładunku

Podobnie jak w przypadku „pocenia się” statku, również tutaj cieplejsze powietrze ulega skropleniu, jednakże teraz na samym - chłodniejszym - ładunku (np. na wyrobach stalowych). Także tutaj wymaga się odpowiedniej wentylacji jeśli ładunek jest wrażliwy na uszkodzenie przez wodę.

Wilgoć może spowodować następujące uszkodzenia: rdzę, pleśń, odbarwienia, zatkanie się, przemieszczenie etykiet, zapadnięcie się (zmiążdżenie) opakowań i sztauowanego ładunku. Jednakże, zamoczenie słodką wodą często może nie pozostawić większych lub nawet żadnych uszkodzeń, gdy tylko ładunek zostanie wysuszony.

#### Utrata wagi

Niektóre towary przewożone masowo (np. surowy cukier) tracą nieco ze swej początkowej wagi podczas transportu wskutek naturalnego parowania. Ten naturalny ubytek wagi zależy od rodzaju towaru oraz czasu trwania podróży i może wynosić ponad 0,5% łącznej ilości towaru. W przypadku surowego cukru może to doprowadzić do zbrylania się ładunku, co nie jest traktowane jako uszkodzenie.

#### Kradzież i częściowa utrata ładunku

O kradzieży mówimy wówczas, gdy brakuje całych pakunków czy jednostek ładunku, natomiast

częściowa utrata ładunku to włamanie do opakowań czy jednostek ładunku i częściowa kradzież ich zawartości. Zjawiska te zdarzają się najczęściej w portach podczas operacji przeładunkowych. Niektóre porty znane są z tego typu praktyk i można je uważać za porty podwyższonego ryzyka, i wcale do tyczy to tylko i wyłącznie portów tzw. dawnych „demoludów”). Skorzystanie z niezależnych surveyorów może zminimalizować tego typu straty, lecz w przypadku „zawodowców” straty mimo wszystko będą miały miejsce. Ponieważ nie wszystko funkcjonuje źle z samej definicji, istnieje kilka podstawowych działań zapobiegawczych, które można podjąć w celu zapobieżenia kradzieżom i częściowej utracie ładunku:

- posługiwanie się nowymi, dobrze skonstruowanymi opakowaniami;
- nie ujawnianie zawartości pakunków (często jest ono zaproszeniem do częściowego wybrania ich zawartości);
- stosowanie opakowań termokurczliwych, związywanie pasami i obwiązywanie taśmami;
- pakowanie w jednostki ładunkowe oraz paletyzacja pozwalają zachować integralność przesyłki i zniechęcają do częściowego wybrania ładunku;
- stosowanie odpowiednich plomb na poszczególnych kontenerach;
- skorzystanie z usług niezależnych surveyorów przy operacjach przeładunkowych.

#### Niewystarczające opakowanie

Częściej niż byśmy tego pragnęli przeprowadza się oględziny szkód spowodowanych nieodpowiednim opakowaniem. Stwierdza się, że opakowanie było zbyt słabe, aby wytrzymać podróż morską, lub też nie pozwalało na składowanie wielopoziomowe. Gdy skrzynie z pomidorami mają być przewożone statkiem, jasne jest, że trzeba je będzie składować na 14 lub 15 warstw. Wyobraźcie sobie zdumienie surveyora, gdy po jego przybyciu okazało się, iż typ skrzynek w których przewożono pomidory pozwalał na ich składowanie do 5 warstw. Nieuniknione (przy transporcie morskim) przekroczenie tej granicy spowodowało załamanie się dolnych skrzyń pod wpływem ciężaru górnych opakowań. Niestety nie można było już uratować ładunku - powstał w ten sposób sok pomidorowy.

#### ROLA SURVEYORA (INSPEKTORA)

Gdy stwierdza się uszkodzenie na pokładzie statku, konieczne jest natychmiastowe wezwanie niezależnego surveyora. Dopiero, gdy taki surveyor zapozna się z faktyczną sytuacją na pokładzie, będzie w stanie ustalić charakter uszkodzenia - potrafi on np. ustalić na podstawie śladów wilgoci pod pokładem, czy ładunek został zamoczony wskutek „pocenia” się statku (gdyż np. ładunek opierał się o jego stalową konstrukcję), czy też woda przedostała się do ładowni z zewnątrz. W przypadku szybko psujących się towarów, surveyor będzie w stanie obejrzeć zepsute towary jeszcze w ładowni i określić, czy zniszczenie dotyczy tylko jednego czy też kilku miejsc w ładowni. Na podstawie informacji uzyskanej na tak wczesnym etapie jest możliwe łatwiejsze ustalenie faktycznej przyczyny szkody.

Jeśli towary zostały już wyładowane, ta cenna informacja zostaje stracona i praktycznie nie można jej odzyskać. Ustalenie przyczyny uszkodzenia towarów i zakresu wpływu na to uszkodzenie warunków transportu już po ich wyładowaniu i po wyjściu statku z portu, jest niezmiernie trudnym zadaniem dla surveyora, a niekiedy wręcz niemożliwym. Również szanse uzyskania odszkodowania od przewoźnika stają się wówczas przedmiotem rozwlekłych dyskusji, kończących się często sprawami sądowymi o długotrwałych i nieprzewidywalnych wynikach.

Gdy surveyor działający w imieniu firmy ubezpieczającej ładunek zostaje wezwany do zbadania szkód powstałych w ładunku na pokładzie statku, zapewni on, aby w razie domniemywania odpowiedzialności statku, został wezwany surveyor Klubu P&I dla statku (inspektor reprezentujący Ubezpieczyciela statku),

oraz aby wręczono protest jego kapitanowi lub agentowi. Obaj surveyorzy mogą następnie przystąpić do wspólnego ustalenia zakresu i przyczyny uszkodzenia, uzgodnić możliwe działania ratownicze, np. zorganizowanie sprzedaży uratowanych dojrzewających produktów rolnych po obniżonej cenie, oddzielenie uszkodzonego ładunku od dobrego, przepakowanie, itd. Ponieważ leży to w interesie wszystkich zainteresowanych stron, surveyor będzie zawsze starał się zminimalizować poniesione straty podejmując wszelkie zasadne kroki zaradcze.

Praktyczny przykład z pewnością rozjaśni nam powyższe tezy:

„W piątek około godziny 08:00 wieczorem zostaliśmy zawiadomieni przez firmę ubezpieczającą ładunek, że statek przewożący urządzenia produkcyjne o wysokiej wartości (i masie do 50-ciu ton na sztukę) miał wejść tej nocy do portu. Statek zgłosił uszkodzenia wynikłe z trudnych warunków pogodowych i sztormu. Nasz surveyor dostał się na pokład statku zaraz po jego zawinięciu do portu i natychmiast zbadał ładunek. Na podstawie swych ustaleń mógł stwierdzić, że ładunek był kiepsko zasztauowany oraz nieodpowiednio zamocowany i zabezpieczony, biorąc pod uwagę jego masę. Kapitanowi statku wręczono natychmiast protest, a na pokład wezwano surveyora Klubu P&I. Rankiem wspólnie przeprowadzono badanie. Rzeczywiście statek dostał się w obszar tajfunu, nawet dwukrotnie (raz za razem) na całej trasie. Jednakże za główną przyczynę uszkodzenia można było uznać ostatecznie kiepską kadrę marynarską (niefachowe zasztauowanie oraz nieodpowiednie zamocowanie i zabezpieczenie ładunku). Ponadto, podczas naszej analizy rejestrów pogodowo-nawigacyjnych statku mogliśmy stwierdzić, że statek mógł uniknąć przynajmniej jednego z tajfunów oraz popłynąć mniej uciążliwym kursem w przypadku drugiego z nich. Nie trzeba dodawać, że bez naszych ustaleń, prawdopodobnie jako przyczynę szkody uznano by sztorm (siła wyższa). Dzięki zaangażowaniu surveyora na czas, firma ubezpieczeniowa miała wysokie szanse na uzyskanie odszkodowania regresowego od statku.

## AWARIE CZĘŚCIOWE I WSPÓLNE

Wobec olbrzymiej wartości reprezentowanej przez towary transportowane drogą morską, jak również inwestycji polegających na wybudowaniu i wyposażeniu statków, przedsiębiorstwa żeglugowe oraz firmy handlowe ubezpieczają się na wypadek awarii. W prawie morskim, „awaria” to nie tylko uszkodzenie statku i ładunku powstałe podczas rejsu - obejmuje ona również wszelkie „nadzwyczajne koszty” poniesione w związku z ratowaniem statku jak i ładunku. Awarie można podzielić na dwie kategorie: awaria częściowa [szczególna] i awaria wspólna.

Awaria szczególna to działanie siły wyższej. Wszelkie przypadkowe uszkodzenia można uważać za awarie szczególne i dotyczą one jedynie strony poszkodowanej. Kilka przykładów:

- uszkodzenia wywołane przez działanie siły wyższej, takie jak uszkodzenie steru wskutek złej pogody, zmycie z pokładu szalupy ratunkowej, zakleszczenie się pokrywy luku, itd.
- uszkodzenia wskutek błędów nawigacyjnych, kolizje, osiadanie na mieliźnie wskutek zaniedbania, nierozsądku, czy też inne błędy kapitana, załogi, pilotów lub strony trzeciej.
- uszkodzenia wywołane przez błędy natury handlowej: złe zasztauowanie, niewystarczająca wentylacja, niedokładne zapakowanie, nie-dofadowanie, itd.

Awaria wspólna to działanie człowieka. Awaria wspólna ma miejsce na przykład podczas kolizji dwóch jednostek handlowych i jedynie, gdy wszelkie „nadzwyczajne poświęcenia towaru lub wydatki są umyślnie i rozsądnie poniesione dla zachowania powszechnego bezpieczeństwa lub w celu ochrony majątku przed niebezpieczeństwem, we wspólnym przedsięwzięciu morskim”. Straty i wydatki dotyczące awarii wspólnej obciążają proporcjonalnie różne zaangażowane strony: ładunek, statek, kwotę netto frachtu - innymi słowami te podmioty, w których interesie leży powodzenie rejsu.

**Risk Management Consulting Rafał Rudnicki**

skr. poczt. 70, 62-035 Kórnik, tel. 501 449 889, e-mail rafal@rudnicki.com.pl

Kilka przykładów awarii wspólnej:

- uszkodzenie statku i ładunku, lub też jednego z nich przez wodę lub w inny sposób, łącznie z uszkodzeniem spowodowanym przez osadzenie statku na mieliźnie lub zatopienie palącego się statku (po przebicciu otworu w jego dnie), gaszeniem pożaru na pokładzie, itp.; uszkodzenia wywołane przez dym lub wysoką temperaturę nie podlegają odszkodowaniu;
- gdy statek jest umyślnie wprowadzony na brzeg dla zapewnienia powszechnego bezpieczeństwa, niezależnie czy statek ten wolno było tam wprowadzić czy też nie, wynikające z tego straty lub uszkodzenia zostaną uwzględnione w odszkodowaniu awaryjnym z tytułu awarii wspólnej.

Strony ubiegające się o odszkodowanie awaryjne z tytułu awarii wspólnej muszą dowieść, że warunki aktu awarii wspólnej (tak jak dwa akapity wyżej) zostały spełnione. Aby upewnić się, że wszystkie strony będą uczestniczyć w podziale odszkodowania awaryjnego, kapitan statku zwróci się do odbiorców towarów aby ci podpisali tzw “bon awaryjny” (rodzaj gwarancji finansowej) przed wydaniem im ładunku. Bon awaryjny wskazuje tzw. “dyspaczera” znajdującego się na przeprowadzeniu podziału odszkodowania awaryjnego (na rozliczeniu awarii wspólnej).

Ponieważ prawo wszystkich krajów morskich różni się od siebie, podział odszkodowania awaryjnego zawsze wywoływał trudności. Najważniejsze strony (kraje) wypracowały niektóre ogólne zasady w celu osiągnięcia jednolitości w obliczeniach odszkodowania awaryjnego. Zasady te przerodziły się z czasem w Zasady York-Antwerpia [YAR], 1974. Jednakże, należy zauważyć, że YAR nie są prawem powszechnie obowiązującym. Stosuje się je jedynie jako źródło odniesienia, np. w polisach ubezpieczeniowych.