

WPLYW UBEZPIECZEŃ NA ROZWOJ TRANSPORTU MORSKIEGO W EPOCE WCZESNONOWOŻYTNEJ

Waldemar Bednaruk

Katedra Historii Ustroju i Prawa
Katolicki Uniwersytet Lubelski Jana Pawła II
Polska

<https://orcid.org/0000-0002-0080-9470>

Streszczenie. Odgrywający w gospodarce światowej, szczególnie w ostatnich stuleciach, ogromną rolę transport morski narażony jest na oddziaływanie wielu czynników, które nieraz w sposób trudny do kontrolowania wpływają na jego bezpieczeństwo. Dlatego tak ważne stało się ubezpieczenie ryzyka przewozu towarów drogą morską, pozwalające na przerzucenie ciężaru odpowiedzialności za poniesione, na skutek nieprzewidzianych zdarzeń, straty na wyspecjalizowane instytucje. Dzięki temu, iż we właściwym czasie stworzono odpowiednie mechanizmy ochrony transportu morskiego mógł on się tak dynamicznie rozwijać, kiedy pojawiły się sprzyjające okoliczności, co było szczególnie widoczne w epoce wielkich odkryć geograficznych i tuż po nich. Z drugiej strony, zaś gwałtowny wzrost ilości transportowanych drogą morską towarów przyczynił się do ogromnego rozwoju rynku ubezpieczeń morskich.

Słowa kluczowe: towarzystwa ubezpieczeniowe, ubezpieczenia morskie, odkrycia geograficzne, handel międzynarodowy

WPROWADZENIE

Handel morski i ściśle z nim związana kwestia transportu towarów, będących przedmiotem obrotu, uzależniony był od wielu czynników w znakomitej większości opisanych już w literaturze naukowej. Doskonale znamy wpływ odkryć geograficznych, wytyczania nowych szlaków i opracowania dokładniejszych map na rozwój handlu morskiego¹. Również osiągnięcia techniczne doczekały się godnych opracowań, w których udowodniono, iż bez

¹ Por. J.L. Baker, *Odkrycia i wyprawy geograficzne*, tłum. J. Flis, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa 1959, s. 65 n.; J. Sołdaczuk, J. Misala, *Historia handlu międzynarodowego*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2001, s. 51 n.

nowoczesnych narzędzi służących chociażby precyzyjnej nawigacji, czy bez statków o lepszej, bardziej wytrzymałej konstrukcji nie byłoby tak spektakularnego postępu w podróżach międzykontynentalnych, a przez to i wspomnianych odkryć².

Jednakże zbyt mało uwagi poświęca się kwestiom zabezpieczenia finansowego odbywających podróże statków i ich ładunków. Bez asekuracji ogromnego ryzyka, jakim w dawnych czasach były podróże morskie, nie byłoby tak dynamicznego rozwoju transportu. Straty ponoszone przez podróżujących w dawnych czasach były tak duże, iż przed spopularyzowaniem się ubezpieczeń doprowadziły do ruiny wiele rodzinnych fortun³. Z drugiej strony zaś, zyski z zamorskiego handlu były tak wielkie, iż mogły zrekompensować skutki nawet największych katastrof. Dlatego też mimo ogromnego niebezpieczeństwa nie rezygnowano z podróży, zaś celem wszystkich, którym na sercu leżał rozwój transportu morskiego, stało się zminimalizowanie ryzyka strat przy jednoczesnym utrzymaniu rentowności handlu z użyciem statków⁴.

POCZĄTKI UBEZPIECZEŃ W TRANSPORCIE MORSKIM

Korzenie systemu ubezpieczeń morskich tkwią w epoce starożytnej, kiedy rozwój handlu odbywający się tą drogą wymusił współdziałanie wielu osób na rzecz dywersyfikacji ryzyka ponoszonego przez kupców przewożących swoje towary statkami. Wypracowano wówczas kilka pożytecznych instrumentów, takich jak zrzeczenia Fenicjan zwane *koinonia* (ugoda morska, przymierze). Porozumienia takie miały na celu wspólne pokrywanie możliwych strat poniesionych w wyniku przewożenia towarów drogą morską. Podobny cel miało tzw. *prawo o rzucie morskim*, którego istotą było ratowanie okrętu i życia ludzkiego kosztem poświęconego w razie niebezpieczeństwa towaru. Wówczas dokonane szkody dzielono między uczestników morskiej wyprawy⁵.

² *Historia odkryć geograficznych. Odkrywczy i badacze ziemi*, red. J. Staszewski, tłum. B. Wojciechowski, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa 1963, s. 171 n.; K. Luks, *Morze oknem na świat. Handel zagraniczny i transport morski Polski*, Wydawnictwa Szkolne i Pedagogiczne, Warszawa 1978, s. 7 n.

³ Szerzej zob.: J. Sołdaczuk, J. Misala, *Historia handlu*, s. 41 n.

⁴ Tamże, s. 42 n.

⁵ Szerzej zob.: S. Płodzień, *Lex Rhodia de iactu. Studium historyczno-prawne z zakresu rzymskiego prawa handlowo-morskiego*, Wydawnictwo KUL, Lublin 1961, s. 24 n.

Ważnym elementem rozwoju transportu morskiego w tej epoce były też pożyczki morskie (*petunia traiectica* lub *foenusnauticum*) popularne w starożytnym Rzymie, będące oryginalnym połączeniem kredytu i asekuracji mienia w postaci statku oraz przewożonego towaru. W tej relacji kupiec zwracał się do bankiera o udzielenie mu pożyczki na przygotowanie wyprawy. Mogła ona obejmować wartość samego towaru albo też częściej całego statku i jego zawartości. W zamian za przekazane pieniądze inwestor otrzymywał w zastaw przedmiotowy majątek na czas odbywającej się podróży morskiej. Jeśli okręt zatonął, bankier musiał się pogodzić ze stratą, ale jeśli dotarł do portu przeznaczenia, otrzymywał zwrot pożyczki wraz ze znacznymi odsetkami, które w zależności od stopnia ponoszonego ryzyka mogły wielkością nawet kilkakrotnie przekraczać wartość udzielonego kredytu⁶.

Rozwój tej formy jednoczesnego finansowania i asekuracji ryzyka przewozu towarów drogą morską zapewnił właściwe narzędzia wspierania handlu do końca średniowiecza. Oczywiście stworzono wiele instrumentów pokrewnych⁷, które jednak okazały się wystarczające jedynie przy dość ograniczonych obrotach w transporcie morskim. Kiedy bowiem na skutek wypraw odkrywczych otworzyły się przed kupcami nowe rynki i nowe możliwości rozwoju, zaistniała potrzeba zastosowania nowatorskich rozwiązań.

EPOKA ODKRYĆ GEOGRAFICZNYCH

Pierwsze transakcje zbliżone swoją istotą do współczesnych ubezpieczeń morskich zawierano jeszcze u schyłku średniowiecza w Genui⁸. Ubezpieczycielem w tym kontrakcie bywał nadal bankier, który w zamian za otrzymywaną wcześniej składkę zobowiązywał się do wypłacenia określonej w umowie kwoty w przypadku utraty statku wraz z ładunkiem. Aby zdywersyfikować ryzyko asekurator zawierał wiele tego typu umów, pobierając od wszy-

⁶ Por. M. Szczęśniak, *Zarys dziejów ubezpieczeń na ziemiach polskich*, Wyższa Szkoła Ubezpieczeń i Bankowości, Warszawa 2003, s. 23.

⁷ Jak choćby *bodmeria*, wymyślona przez Greków, ale dopracowana przez Rzymian, będąca inną formą pożyczki morskiej zaciąganej w obcym porcie przez samego kapitana statku w trakcie podróży na niespodziewane wydatki pod zastaw statku, zob. T. Korzon, *Historia handlu w zarysie*, nakładem b. wychowawców Szkoły Handlowej im. Leopolda Kronenberga, Warszawa 1914, s. 25.

⁸ Głównym ich celem jednak mogło być, jak sądzi Edward Montalbetti, obchodzenie kanonicznego zakazu pobierania odsetek od udzielanego kredytu, a nie rozwiązywanie konkretnych problemów, czy zaspokajanie potrzeb gospodarczych, zob. Tenże, *Ubezpieczenia morskie*, Nakładem Powszechnego Zakładu Ubezpieczeń Wzajemnych, Warszawa 1948, s. 5.

stkich składki, by w razie straty móc wypłacić odszkodowanie z zebranych środków. Z drugiej strony zaś, nie ubezpieczano u jednego asekuratora całej wartości ładunku, dzieląc ją pomiędzy większą liczbę ubezpieczycieli, by w razie wypadku nie obciążyć nadmiernie odszkodowaniem jednego podmiotu⁹.

Dzięki temu rozwiązaniu znacznie wzrosła liczba kupców mogących podjąć już mniej ryzykowną, ale nadal bardzo rentowną działalność w postaci handlu morskiego. Zaś wraz ze wzrostem liczby uczestników rynku rosło zapotrzebowanie na usługi asekuracyjne. To wszystko sprawiło, iż koszty zawieranych umów malały, skłaniając kolejne osoby do zainteresowania intratnym procederem. Według dokonywanych wyliczeń, w ciągu jednego półwiecza koszt ubezpieczenia przewożonego u schyłku średniowiecza drogą morską towaru spadł kilkukrotnie¹⁰.

Automatycznie zmalała również liczba bankrutujących z powodu wypadków na morzu przedsiębiorców, co dotychczas było zjawiskiem stosunkowo częstym. Teraz ryzyko utraty ładunku rozkładało się na co najmniej kilka podmiotów i w razie wypadku, każdy uczestnik ponosił straty obejmujące tylko część jego majątku. Natomiast ryzyko kupców zajmujących się transportem, przeniesione na ubezpieczycieli, zmalało do takich rozmiarów, iż rynek transportu morskiego rósł u progu epoki nowożytnej w tempie dotychczas nieznanym¹¹.

W ślad za zapotrzebowaniem rynku poszła również działalność organów państwowych, widoczna szczególnie w tych krajach, które przodowały w wyścigu o zdominowanie rynków przewozu towarów drogą morską. Tworzono pierwsze regulacje, określające zasady wzajemnej współpracy ubezpieczycieli i ich klientów oraz penalizujące próby dokonywania oszustw ubezpieczeniowych¹². W Londynie powstała w tym okresie Izba Ubezpie-

⁹ Tamże, s. 5 n.

¹⁰ Por. W. Kasperski, *System ubezpieczeń w Polsce w okresie międzywojennym*, mps w Archiwum KUL, Lublin 2017, s. 35, który podaje, iż ubezpieczenie towaru przewożonego z Wenecji do Aleksandrii w 1350 r. kosztowało kupca 15% wartości polisy, w 1400 r. już tylko 2,5%.

¹¹ M. Szczęśniak, *Zarys dziejów ubezpieczeń*, s. 29 n.

¹² Zob. A. Kostecki, *O zabezpieczeniach czyli asekuracjach w ogóle a w szczególności o zabezpieczeniach w naszym kraju*, Wydawnictwo Czas, Kraków 1862, s. 8 n., który wymienia *Ordynację Barcelońską* z 1435 r. jako pierwszy dokument ustawodawczy dotyczący ubezpieczeń morskich. Zob. także: S. Gielg, *Krótką historja rozwoju i gospodarcze znaczenie towarzystw ubezpieczeń*, nakładem Towarzystwa Ubezpieczeń „Vita”, Warszawa 1931, s. 4 n., który informuje o podobnych, choć znacznie późniejszych (1691 r.), inicjatywach ustawodawczych Francji i Niemiec (1731 r.).

czeń, zajmująca się głównie ubezpieczeniami morskimi, która jeszcze w XVI w. zaproponowała nową formę ubezpieczeń – ubezpieczenia na życie, w tym również osób odbywających podróże morskie¹³.

HANDEL MORSKI A UBEZPIECZENIA

Ogromny wzrost obrotów w handlu morskim odnotowany po odkryciu nowych szlaków był możliwy również dzięki dynamicznemu rozwojowi rynku ubezpieczeń. W wielu krajach powstały w XVII w. wielkie kompanie asekuracyjne, skupiające wokół siebie ogromne środki finansowe zdolne do obsługi największych ekspedycji morskich, przy jednoczesnym zabezpieczeniu licznych podmiotów. Obok nich doskonale funkcjonowały mniej sformalizowane zrzeszenia osób zainteresowanych transportem morskim i jego ubezpieczeniem w typie angielskiego Lloyd¹⁴. Ta niezwykle zasłużona dla asekuracji morskiej inicjatywa została zapoczątkowana u schyłku lat osiemdziesiątych XVII w. (1688 r.) w londyńskiej kawiarni Edwarda Lloyd¹⁴, w której spotykali się przedsiębiorcy prowadzący działalność w zakresie transportu i handlu morskiego z posiadaczami środków gotowymi je zainwestować w ubezpieczenie przewożonych ładunków¹⁵.

Dostosowane do nowych potrzeb usługi i nieznane dotychczas pola ekspansji towarzystw ubezpieczeniowych były możliwe również dzięki wykorzystaniu giełdy do zawierania transakcji między stronami umów. Wyspecjalizowani maklerzy ułatwiali wzajemne kontakty, służyli pomocą w negocjowaniu korzystnych dla obu stron kontraktów i dzięki masowości świadczonych usług przyczyniali się do obniżania kosztów asekuracji przewożonego drogą morską mienia¹⁶.

Handel morski stał się w okresie wczesnonowożytnym źródłem bogactwa uczestniczących w nim państw. Dzięki temu, iż został on praktycznie w ca-

¹³ Tak M. Szczęśniak, *Zarys dziejów ubezpieczeń*, s. 30; zob. także: E. Stroiński, *Ubezpieczenia na życie*, Wydawnictwo Poltext, Warszawa 2004, s. 2 n.

¹⁴ Szerzej zob.: E. Montalbetti, *Ubezpieczenia morskie*, s. 6 n.

¹⁵ W takiej niezorganizowanej postaci prowadzono interesy aż do 1811 r., kiedy to dokonano sformalizowania poprzez utworzenie organizacji, kierowanej przez wybieralny spośród członków komitet zarządzający, zob. tamże, s. 6.

¹⁶ Por. K. Wobłyj, *Podstawy gospodarcze ubezpieczeń*, t. I, Nakładem Polskiej Dyrekcji Ubezpieczeń Wzajemnych, Warszawa 1923, s. 18 n.; zob. także: J. Przybytniowski, *Znaczenie pośrednictwa ubezpieczeniowego w strukturach ubezpieczeń gospodarczych*, Wydawnictwo Wieś Jutra, Warszawa 2010, s. 16, który szerzej o roli maklerów w rozwoju rynku asekuracji w analizowanym okresie.

łości opanowany przez kraje europejskie, to gospodarki państw z tego kontynentu nadawały dynamikę rozwojowi gospodarstwu. Posiadając zaś dzięki niemu odpowiednie środki inwestowały w nowe technologie, co zapoczątkowało rewolucję przemysłową. To państwa starego kontynentu (a w zasadzie jego zachodniej części) zdominowały w krótkim czasie produkcję przemysłową, która okazała się o wiele bardziej intratna niż gospodarka rolna¹⁷. Kumulacja zysków z tej gałęzi gospodarki w połączeniu z dalszym rozwojem handlu morskiego sprawiała, iż Europa Zachodnia zwiększała swą przewagę polityczno-gospodarczą nad resztą świata¹⁸.

Ilustracją tego zjawiska są twarde dane, które wskazują, iż u schyłku XVIII w. 88% produkcji przemysłowej globu wytwarzano w Europie Zachodniej¹⁹, która produktami swojej gospodarki handlowała z resztą ówczesnego świata. To na ten okres datowane jest powstanie rynku światowego, którego narodziny i rozwój nie byłyby możliwe bez zjawiska określanego w ekonomii „rewolucją handlową”²⁰. Ta zaś nie dokonałaby się bez asekuracji ryzyka przewozu towarów drogą morską, jaką zapewniały coraz lepiej zorganizowane rynki ubezpieczeń²¹.

Warunkiem powodzenia i prawidłowego przebiegu opisanych zjawisk było nadążanie świata finansów, również tego skupionego wokół instytucji ubezpieczeniowych, za potrzebami kupców i przemysłowców. Ten cel przyświecał twórcom pierwszego na świecie akcyjnego towarzystwa ubezpieczeń transportów morskich i okrętów, jakie powstało w 1668 r. w Paryżu. Wkrót-

¹⁷ Polska w tym procesie nie uczestniczyła. Co prawda były podejmowane działania na rzecz większej aktywności w polityce morskiej, jednak skierowane raczej na kwestie militarne, por. *De juramento praefecti portus maris*, w: Volumina Legum. *Przedruk zbioru praw staraniem XX. pijarów w Warszawie od roku 1732 do roku 1782 wydanego*, t. II, nakładem i drukiem J. Ohryzki, Petersburg 1859, s. 111 [dalej cyt.: VL], zob. także: S. Bodniak, *Komisja Morska Zygmunta Augusta*, „Rocznik Gdański” IV-V (1930-31), s. 44 n.

¹⁸ Szerzej zob. J. Słodczuk, J. Misala, *Historia handlu*, s. 62 n.

¹⁹ Tamże, s. 63.

²⁰ J. Szpak, *Historia gospodarcza powszechna*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 1999, s. 76 n.; zob. także: C.R. Boxer, *Morskie imperium Holandii 1600-1800*, tłum. M. Boduszyńska-Borowikowa, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1980, s. 108 n.

²¹ W Polsce mimo podejmowanych prób aż do upadku I Rzeczypospolitej budowa zorganizowanego systemu ubezpieczeń nie znalazła zainteresowania rządzących, zaś w razie wystąpienia zdarzenia powodującego duże straty stosowano ulgi w podatkach oraz bezpośrednie wsparcie dla osób i miejscowości nimi dotkniętych, por. *Ubezpieczenie miast*, w: VL, t. VII, s. 43 n.; zob. także: *Laudum sejmiku lubelskiego przedsejmowego z dnia 6 lutego 1764 r.*, rękopis Archiwum Państwowego w Lublinie, Księgi Grodzkie Lubelskie, sygn. 375, k. 128 n., a także *Dokumenty z lat 1649-1798 dotyczące miasta Lublin i województwa lubelskiego*, rękopis Biblioteki PAN PAU w Krakowie, sygn. 3278, k. 39 in.

ce ze względu na szerokie możliwości pozyskiwania środków działającego w tej formie zakładu podobne przedsięwzięcia skopiowano w innych krajach europejskich²².

Transport morski stał się dla potęg kolonialnych tak ważny, iż wielu władców podejmowało wysiłki, by wspierać jego rozwój wszelkimi możliwymi sposobami, również poprzez inwestowanie w ochronę rodzimego rynku ubezpieczeń. Przykładem mogą służyć działania podejmowane w imieniu korony brytyjskiej, polegające na ustanowieniu monopolu na rzecz dwóch wielkich towarzystw ubezpieczeń morskich, które z powodzeniem obsługiwały przez ponad sto lat (1720-1824) angielski transport morski²³.

ZAKOŃCZENIE

Ubezpieczenia morskie, ze względu na pierwszeństwo w ich narodzinach oraz stopień udoskonalenia, określane są przez badaczy mianem matki wszystkich ubezpieczeń²⁴. Określenie to jest ze wszech miar słuszne, ale wydaje się być niewystarczające przez to, iż zawęża zasługi tego rodzaju asekuracji wyłącznie do rynku ubezpieczeń. Słuszniejsze raczej wydaje się przyznanie ubezpieczeniom morskim tytułu matki całego handlu międzykontynentalnego, gdyż bez istnienia tej formy zabezpieczenia rozwój wymiany gospodarczej nie mógłby następować równie szybko.

O rosnącym znaczeniu ubezpieczeń dla równowagi całej gospodarki w późniejszym okresie, nie tylko krajowej czy europejskiej, ale wręcz globalnej, świadczy również ich miejsce w kształtowaniu relacji międzynarodowych. Przykładem mogą służyć zawierane traktaty pokojowe, w których kwestia asekuracji i praw z niej wynikających zaczyna zajmować poczesne miejsce. Pierwszym, który na taką skalę zajął się ubezpieczeniami, był niewątpliwie traktat wersalski, w którym ubezpieczeniom i zasadom regulacji wzajemnych roszczeń pomiędzy mocarstwami zwycięskimi a państwami pokonanymi poświęcono wiele uwagi²⁵.

Zestawiając po latach dwa niezwykle ważne dla rozwoju światowej gospodarki procesy ewolucji ubezpieczeń i transportu morskiego można się za-

²² S. Gielg, *Krótką historja*, s. 5.

²³ E. Montalbetti, *Ubezpieczenia morskie*, s. 8 n.; zob. także: M. Szczęśniak, *Zarys dziejów ubezpieczeń*, s. 30 n., który ilustruje interwencje na francuskim rynku asekuracji.

²⁴ S. Gielg, *Krótką historja*, s. 4 n.

²⁵ Zob. Traktat pokoju między mocarstwami sprzymierzonymi i skojarzonymi i Niemcami, podpisany w Wersalu dnia 28 czerwca 1919 r., Dz. U. z 1920 r. Nr 35, poz. 200.

stanawiać, który z nich był pierwszy i ważniejszy, wywierający znaczniejszy wpływ na rozwój tego drugiego. Czy to wyprawy odkrywcze i rozwój handlu morskiego przyczyniły się do powstania nowych instrumentów finansowych, dających zabezpieczenie dla okrętów i przewożonych nimi towarów? Czy też raczej narodziny nowoczesnych instytucji asekuracji mienia ułatwiły, czy wręcz umożliwiły ekspansję gospodarczą krajów europejskich? Z analizy przebiegu całego tego skomplikowanego procesu możemy wysnuć wniosek, iż były one równoważne i dokonujące się praktycznie równolegle, oraz na tyle ze sobą nierozzerwalnie związane, iż bez zaistnienia jednego czynnika nie byłoby tak dynamicznego rozwoju drugiego.

PIŚMIENNICTWO

- Baker, John L. 1959. *Odkrycia i wyprawy geograficzne*, tłum. Jan Flis. Warszawa: Państwowe Wydawnictwo Naukowe.
- Bodniak, Stanisław. 1930–1931. „Komisja Morska Zygmunta Augusta.” *Rocznik Gdański* IV–V:44–66.
- Boxer, Charles. *Morskie imperium Holandii 1600-1800*, tłum. Maria Boduszyńska–Borowikowa. Gdańsk: Wydawnictwo Morskie 1980.
- Gielg, Stefan. 1931. *Krótką historja rozwoju i gospodarcze znaczenie towarzystw ubezpieczeń*. Warszawa: nakładem Towarzystwa Ubezpieczeń „Vita”.
- Kasperski, Wojciech. 2017. *System ubezpieczeń w Polsce w okresie międzywojennym*. Lublin: mps w Archiwum KUL.
- Korzon, Tadeusz. 1914. *Historja handlu w zarysie*. Warszawa: nakładem b. wychowawców Szkoły Handlowej im. Leopolda Kronenberga.
- Kostecki, Antoni. 1862. *O zabezpieczeniach czyli asekuracjach w ogóle a w szczególności o zabezpieczeniach w naszym kraju*. Kraków: Wydawnictwo Czas.
- Luks, Krzysztof. 1978. *Morze oknem na świat. Handel zagraniczny i transport morski Polski*. Warszawa: Wydawnictwa Szkolne i Pedagogiczne.
- Montalbetti, Edward. 1948. *Ubezpieczenia morskie*. Warszawa: Nakładem Powszechnego Zakładu Ubezpieczeń Wzajemnych.
- Płodzień, Stanisław. 1961. *Lex Rhodia de iactu. Studium historyczno-prawne z zakresu rzymskiego prawa handlowo-morskiego*. Lublin: Wydawnictwo KUL.
- Przybytniowski, Jarosław. 2010. *Znaczenie pośrednictwa ubezpieczeniowego w strukturach ubezpieczeń gospodarczych*. Warszawa: Wydawnictwo Wieś Jutra.
- Sołdaczuk, Józef, i Józef Misala. 2001. *Historia handlu międzynarodowego*. Warszawa: Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne.
- Staszewski, Józef (red.). 1963 *Historia odkryć geograficznych. Odkrywczy i badacze ziemi*, tłum. Bronisław Wojciechowski. Warszawa: Państwowe Wydawnictwo Naukowe.
- Stroiński, Eugeniusz. 2004. *Ubezpieczenia na życie*. Warszawa: Wydawnictwo Poltext.
- Szczeńśniak, Marian. 2003. *Zarys dziejów ubezpieczeń na ziemiach polskich*. Warszawa: Wyższa Szkoła Ubezpieczeń i Bankowości.
- Szpak, Jan. 1999. *Historia gospodarcza powszechna*. Warszawa: Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne.
- Wobłyj, Konstantin. 1923. *Podstawy gospodarcze ubezpieczeń*. Warszawa: Nakładem Polskiej Dyrekcji Ubezpieczeń Wzajemnych.

THE IMPACT
OF INSURANCE ON THE DEVELOPMENT OF MARITIME TRANSPORT
IN THE EARLY MODERN PERIOD

Summary. The role of sea transport in the global economy, especially in recent centuries, is exposed to many factors that sometimes affect its safety in a way that is difficult to control. That is why insurance of the risk of transporting goods by sea has become so important, allowing for transferring the burden of responsibility for losses incurred as a result of unforeseen events on specialized institutions. Thanks to the fact that appropriate mechanisms of maritime transport protection were created in a proper time, it could develop so dynamically when favorable circumstances appeared, which was especially visible in the era of great geographical discoveries and just after them. On the other hand, the rapid increase in the number of goods transported by sea contributed to the huge development of the maritime insurance market.

Key words: insurance companies, marine insurance, geographical discoveries, international trade