

Michał P. Ziemiak

## Abandon jako instytucja morskiego prawa ubezpieczeniowego Wybrane aspekty prawnoporównawcze

### Wstęp

Analiza dorobku legislacyjnego państw europejskich w zakresie prawa ubezpieczeń gospodarczych pozwala wysnuć wniosek, że istnieją dwie zasadnicze koncepcje odnośnie do regulacji „morskiej” i „lądowej” umowy ubezpieczenia. Według pierwszej z nich **umowa ubezpieczenia morskiego stanowi integralną część ustawodawstwa ubezpieczeniowego**, toteż systemowo zawiera się w aktach prawnych kompleksowo regulujących tę materię. Takie rozwiązanie przyjęto choćby we Francji, w kodeksie ubezpieczeń<sup>1</sup> z 1976 r. Przepisy dotyczące ubezpieczeń morskich oraz żeglugi śródlądowej mają tu charakter *lex specialis* względem przepisów ramowych dla umowy ubezpieczenia *sensu largo*. Jednakże przyjęcie koncepcji kodeksu ubezpieczeń nie zawsze oznaczać będzie jednolitą regulację umowy ubezpieczenia. Dobrą egzemplifikacją jest uchwalony w grudniu 2005 r. bułgarski kodeks ubezpieczeń. Zgodnie z art. 216 tej ustawy, umowa ubezpieczenia morskiego uregulowana jest przepisami prawa handlowego. Według drugiej koncepcji **zachować należy podział pomiędzy ubezpieczeniami morskimi a lądowymi**.

---

<sup>1</sup> Umowę ubezpieczenia morskiego oraz ubezpieczenia w zakresie żeglugi śródlądowej (z wyszczególnieniem żeglugi po jeziorach) regulują w kodeksie ubezpieczeń artykuły od L. 171–1 do L. 174–6.

Umowa ubezpieczenia morskiego zapewnia ochronę wyłącznie przed ryzykiem związanym z żeglugą morską<sup>2</sup>. Mamy więc do czynienia z bardzo specyficznym ryzykiem, w wielu przypadkach skrajnie odmiennym od ryzyk ubezpieczanych „na lądzie”. Wreszcie sama organizacja i praktyka rynku ubezpieczeń morskich odbiega od rozwiązań tożsamyh dla ubezpieczeń lądowych<sup>3</sup>. Wszystkie te czynniki przemawiają za dualizmem ubezpieczenia morskiego i lądowego<sup>4</sup>. Rozgraniczenie takie występuje na gruncie m.in. prawa polskiego (umowę ubezpieczenia morskiego regulują przepisy art. 292 do 338 ustawy z dnia 18.09.2001 r. Kodeks morski<sup>5</sup>) czy rosyjskiego (kodeks morski Federacji Rosyjskiej, który wszedł w życie z dniem 1.05.1999 r.). W przypadku prawa polskiego odrębność reżimów ubezpieczenia morskiego i lądowego wyraża się również w dyspozycji art. 820 kodeksu cywilnego, w zgodzie z którym przepisów tytułu XXVII k.c. nie stosuje się do ubezpieczeń morskich. W krajach systemu *common law* legislacja wygląda jeszcze inaczej. W Wielkiej Brytanii umowa ubezpieczenia morskiego, w przeciwieństwie do umów ubezpieczenia lądowego, doczekała się kodyfikacji i to już w 1906 r. w *Marine Insurance Act*. Ustawa ta, uznawana za jeden z pomników współczesnego prawa morskiego, poddawana jest dziś krytyce co do sensu dalszego utrzymywania podziału na ubezpieczenia morskie i lądowe oraz konieczności kompleksowej regulacji umowy ubezpieczenia<sup>6</sup>.

Bez względu na argumenty przemawiające za czy przeciw konkretnej z powyżej przedstawionych koncepcji legislacyjnych, uznać

---

<sup>2</sup> H. Ciepła [w:] S. Dmowski, M. Sychowicz, H. Ciepła, K. Kołakowski, T. Wiśniewski, C. Żuławska, J. Gudowski, G. Bieniek, *Komentarz do kodeksu cywilnego. Księga trzecia. Zobowiązania. Tom I*, Warszawa 2006, (wyd. 7), LexPolonica Maxima.

<sup>3</sup> J. Łopuski, *Law on Contract of Insurance*, [w:] *Insurance in the Polish segment of European market a.d. 2004*, Bydgoszcz 2005, s. 83–84.

<sup>4</sup> *Ibidem*.

<sup>5</sup> Dz.U. Nr 138, Poz. 1545 ze zm. (dalej jako: „k.m.”).

<sup>6</sup> Por. A. Longamore, *An Insurance Contract Act for the New Century*, [w:] *Lloyd's Maritime and Commercial Law*, Quarterly, 2001, oraz Lord Mustill, *Convergence and Divergence in Marine Insurance Law*, *Journal of Maritime Law and Commerce*, nr 1/2000.

należy, że ustawodawstwo w zakresie umowy ubezpieczenia morskiego wykazuje odrębności w stosunku do ubezpieczeń lądowych. Różnice pojawiają się tu m.in. w prawnej konstrukcji poszczególnych instytucji<sup>7</sup> oraz w występowaniu instytucji tożsamyh tylko dla żeglugi morskiej. Przykładem takiej instytucji jest właśnie *abandon* (z ang. 'porzucenie, opuszczenie, zrzeczenie') przedmiotu ubezpieczenia. Celem niniejszego artykułu jest przedstawienie problematyki *abandonu* w prawie polskim oraz w prawie wybranych państw europejskich.

### **Abandon – uwagi ogólne**

Regulację *abandonu* na gruncie prawa polskiego zawierają art. 330–335 k.m.<sup>8</sup> **Istotą tej instytucji jest możliwość zrzeczenia się przez ubezpieczającego na rzecz ubezpieczyciela praw do przedmiotu ubezpieczenia (statku lub ładunku) z jednoczesnym zażądaniem zapłaty pełnej sumy ubezpieczenia przez ubezpieczyciela**<sup>9</sup>. Toteż *abandon* spełnia dwie podstawowe funkcje. Po

---

<sup>7</sup> Przykładowo w zakresie deklaracji ryzyka ubezpieczeniowego przed zawarciem umowy ubezpieczenia – art. 304 § 1 k.m. nakłada na ubezpieczającego obowiązek poinformowania ubezpieczyciela o wszelkich okolicznościach, które są lub powinny mu być znane, a mogą mieć wpływ na ocenę niebezpieczeństwa oraz na decyzje ubezpieczyciela o przyjęciu i warunkach (tzw. *anglosaski system deklaracji spontanicznych*), podczas gdy w przypadku ubezpieczeń lądowych, w zgodzie z art. 815 § 1 k.c., ubezpieczający podaje do wiadomości ubezpieczyciela tylko te okoliczności, o które ubezpieczyciel zapytuje w formularzu oferty lub innym dokumencie (tzw. *system kontynentalny „odpowiedzi na pytanie”*), Por. też E. Kowalewski, *Prawo ubezpieczeń gospodarczych*, wyd. 3, Bydgoszcz–Toruń 2006, s. 196.

<sup>8</sup> W kodeksie morskim z 1961 r. (tekst. jedn. Dz.U. z 1998 r. Nr 10, poz. 36 ze zm.) były to art. od 299 do 304.

<sup>9</sup> Artykuł 330 § 1 k.m. stanowi: „Ubezpieczający może za zrzeczeniem się na rzecz ubezpieczyciela praw do przedmiotu ubezpieczenia (*abandon*) żądać zapłaty pełnej sumy ubezpieczenia, jeżeli istnieją podstawy do przyjęcia, że całkowita strata przedmiotu ubezpieczenia jest nieunikniona bądź że zapobieżenie jej spowodowałoby wydatki niewspółmiernie wysokie w stosunku do wartości przedmiotu ubezpieczenia”.

pierwsze, abandon stanowi formę odstąpienia od umowy ubezpieczenia<sup>10</sup>, a więc jedną z przyczyn wygaśnięcia stosunku ubezpieczenia<sup>11</sup>. Skorzystanie z abandonu wiąże się bowiem z wyczerpaniem sumy ubezpieczenia oraz utratą przedmiotu ubezpieczenia, co *de facto* czyni umowę ubezpieczenia bezprzedmiotową. Tym samym umowa ubezpieczenia nie ma już racji bytu. Jan Łopuski wskazuje<sup>12</sup>, że uprawnieniem ekwiwalentnym w stosunku do abandonu dla ubezpieczyciela jest przewidziana obecnie w art. 329 k.m. możliwość zapłaty pełnej sumy ubezpieczenia (bez względu na wysokość powstałej szkody) z jednoczesnym zwolnieniem ubezpieczyciela się od wszelkich dalszych zobowiązań wynikających z umowy ubezpieczenia<sup>13</sup>. Jednakże w odróżnieniu od abandonu:

- 1) ubezpieczyciel nie nabywa jakichkolwiek praw do przedmiotu ubezpieczenia (art. 329 § 4 k.m.);
- 2) ubezpieczający może określić ubezpieczycielowi stosowny termin do złożenia oświadczenia, czy korzysta z uprawnienia (art. 329 § 2 k.m.), co oznacza, że po bezskutecznym upływie tego terminu ubezpieczyciel nie może już skorzystać z omawianego uprawnienia;
- 3) mimo zapłaty pełnej sumy ubezpieczenia ubezpieczyciel obowiązany jest zwrócić ubezpieczającemu przypadające na niego stosownie do art. 327 k.m. wydatki<sup>14</sup>, które ubezpieczający poniósł lub zobowiązał się ponieść do chwili otrzymania zawi-

---

<sup>10</sup> J. Łopuski, *Ubezpieczenie morskie*, [w:] *Prawo morskie. Tom II, Cz. III, Prawo żeglugi morskiej*, J. Łopuski (red.), Bydgoszcz-Toruń 2000, s. 357.

<sup>11</sup> E. Kowalewski, *Prawo ubezpieczeń gospodarczych*, wyd. 3, Bydgoszcz-Toruń 2006, s. 188.

<sup>12</sup> Choć na gruncie k.m. z 1961 r., por. J. Łopuski, *Ubezpieczenie morskie*, s. 357.

<sup>13</sup> W szczególności od obowiązku zwrotu kosztów zachowania przedmiotu ubezpieczenia lub przywrócenia go do poprzedniego stanu.

<sup>14</sup> Są to wszelkie niezbędne i celowe wydatki poniesione przez ubezpieczającego w celu zachowania przedmiotu ubezpieczenia, zapobieżenia szkodzie lub zmniejszenia jej rozmiarów, ustalenia charakteru i rozmiarów szkody, sporządzenia dyspaszy, sprzedaży przedmiotu ubezpieczenia oraz inne wydatki poniesione zgodnie ze wskazówkami ubezpieczyciela.

domienia od ubezpieczyciela, że korzysta z omawianego uprawnienia (art. 329 § 3 k.m.).

Po drugie, abandon, obok wypłaty odszkodowania w rozumieniu art. 325 k.m., stanowi jeden z zasadniczych sposobów zaspokojenia roszczeń ubezpieczającego z umowy ubezpieczenia<sup>15</sup>.

Oczywiście, zrzeczenie się praw do przedmiotu ubezpieczenia uzależnione jest od kilku przesłanek. Artykuł 330 § 1 k.m. wskazuje, że ubezpieczający może skorzystać z abandonu, jeżeli istnieją podstawy do przyjęcia, że

- 1) całkowita strata przedmiotu ubezpieczenia jest nieunikniona,
- 2) zapobieżenie całkowitej stracie przedmiotu ubezpieczenia spowodowałoby dla ubezpieczającego wydatki niewspółmiernie wysokie w stosunku do wartości przedmiotu ubezpieczenia.

Szczegółowe omówienie przesłanek abandonu znajduje się w dalszej części niniejszego opracowania. Jak wskazano na początku, istotą abandonu jest m.in. możliwość zrzeczenia się przedmiotu ubezpieczenia. Poczynić tutaj należy kilka uwag. Artykuł 330 § 1 k.m. stanowi, że „ubezpieczający **może** za zrzeczeniem [...]”. Otóż w prawie polskim abandon **nie jest przymusowy** – ubezpieczającemu przysługuje więc prawo wyboru, czy żądać wypłaty stosownego odszkodowania, czy też skorzystać z abandonu<sup>16</sup>. Ponadto jeżeli ubezpieczający zgłosi abandon, a zgłoszenie to nie odpowiada wymaganiom określonym w k.m., to zachowuje on prawo do odszkodowania ubezpieczeniowego po udowodnieniu szkód rzeczywiście poniesionych (art. 335 k.m.). Samo pojęcie „zrzeczenia się przedmiotu ubezpieczenia” już na gruncie kodeksu morskiego z 1961 r. wywoływało pewne kontrowersje. Chodziło tu o charakter zrzeczenia się praw do przedmiotu ubezpieczenia. Pojawiały się bowiem koncepcje, że nie mamy w tym przypadku do czynienia z jednostronną czynnością prawną, lecz ze specyficznym rodzajem umowy<sup>17</sup>.

---

<sup>15</sup> Z. Brodecki, E. Piełowska [w:] *Prawo o kontraktach w ubezpieczeniach*, Z. Brodecki (red.), Kraków 2003, s. 959.

<sup>16</sup> Z. Brodecki, *Prawo ubezpieczeń morskich*, Sopot 1999.

<sup>17</sup> S. Matysik, *Prawo morskie. Zarys systemu, Tom III*, Wrocław–Warszawa–Kraków–Gdańsk 1975, s. 221.

Obecnie przyjmuje się, że zrzeczenie to ma jednak charakter jednostronnej czynności prawnej<sup>18</sup>. W piśmiennictwie pojawiają się wreszcie rozbieżności co do przejścia na ubezpieczyciela nie tylko praw do statku lub ładunku, ale również wszelkich zobowiązań związanych z tym statkiem lub ładunkiem<sup>19</sup>.

### **Abandon a pojęcie całkowitej straty przedmiotu ubezpieczenia**

Charakteryzując przesłanki, w których ubezpieczający może skorzystać z abandonu, przede wszystkim skupić należy się na pojęciu „całkowitej straty” przedmiotu ubezpieczenia. **Zasadą jest, że abandon nie może dotyczyć tylko straty częściowej**, a więc np. straty określonej części ładunku<sup>20</sup>. Kodeks morski nie definiuje pojęcia straty całkowitej. W piśmiennictwie<sup>21</sup> przyjmuje się, że rozróżnienie straty całkowitej od straty częściowej winno być dokonywane w oparciu o kryteria ilościowe, tj. po uwzględnieniu stopnia zniszczenia przedmiotu ubezpieczenia oraz rozmiarów szkody względem wartości przedmiotu ubezpieczenia. Dla porównania brytyjski Marine Insurance Act w art. 56 przewiduje, że strata może mieć charakter częściowy lub całkowity, a strata inna niż strata całkowita uważana jest za stratę częściową. Przykładowo, gdy ładunek dostarczony zostaje na miejsce docelowe *in specie*, lecz z powodu zamazania oznaczeń ładunku lub z innego powodu nie może zostać

---

<sup>18</sup> Z. Brodecki, E. Piełowska [w:] *Prawo o kontraktach w ubezpieczeniach*, Z. Brodecki (red.), Kraków 2003, s. 963.

<sup>19</sup> Z. Brodecki i E. Piełowska optują wyłącznie za przejściem praw do statku lub ładunku, Por. ibidem; przeciwnie, choć na gruncie kodeksu morskiego z 1961 r., E. Montalbetti, *Ubezpieczenie w nowym kodeksie morskim*, Wiadomości Ubezpieczeniowe, nr 5/1962, s. 2.

<sup>20</sup> Przykładowo artykuł L. 172–27 francuskiego kodeksu ubezpieczeń ustanawia *expressis verbis* regułę, że abandon nie może być częściowy.

<sup>21</sup> Por. J. Szpunar, *Rodzaje strat i awarii w ubezpieczeniach morskich*, Wiadomości Ubezpieczeniowe, nr 5/1972, s. 3; tak samo Z. Brodecki, E. Piełowska [w:] *Prawo o kontraktach w ubezpieczeniach*, Z. Brodecki (red.), Kraków 2003, s. 961.

zidentyfikowany, strata, jeżeli występuje, jest stratą częściową<sup>22</sup>. Wreszcie gdy ubezpieczający wnosi powództwo za stratę całkowitą, a dowody wskazują jedynie stratę częściową, może on, w przypadku gdy polisa nie zawiera odmiennych postanowień, uzyskać odszkodowanie za stratę częściową<sup>23</sup>. Toteż ustawodawstwo brytyjskie drobiazgowo reguluje powyższe zagadnienie. Dla odmiany francuski kodeks ubezpieczeń w art. L. 173–13 oraz L. 173–20 rozróżnia pojęcie straty całkowitej<sup>24</sup> od innych przesłanek, w których ubezpieczający może skorzystać z abandonu. Przykładowo, w przypadku zgłoszenia abandonu statku strata całkowita funkcjonuje obok takich okoliczności, jak brak możliwości naprawy statku.

Pojęcie całkowitej straty nie jest pojęciem jednolitym. Otóż całkowita strata przedmiotu ubezpieczenia może być **stratą rzeczywistą (z ang. *actual total loss* – ATL) bądź stratą konstruktywną (z ang. *constructive total loss* – CTL)**. Kodeks morski z 2001 roku, podobnie jak jego poprzednik z 1961 roku, nie wprowadza *expressis verbis* takiego podziału – **w zgodzie z treścią art. 330 k.m. abandon na gruncie prawa polskiego obejmuje zarówno całkowitą stratę rzeczywistą, jak i konstruktywną**. Pojęcia te funkcjonują jednak na międzynarodowym rynku ubezpieczeń morskich, a poza tym w przypadku chociażby ustawodawstw Wielkiej Brytanii czy Federacji Rosyjskiej są ściśle powiązane z instytucją abandonu. Przykładowo, art. 278 kodeksu morskiego Federacji Rosyjskiej przewiduje, że z całkowitą stratą rzeczywistą mamy do czynienia, gdy doszło do całkowitego zniszczenia statku lub ładunku<sup>25</sup>. Całkowita strata konstruktywna ma natomiast miejsce, gdy odbudowa lub likwidacja uszkodzeń (zniszczeń) statku jest ekonomicznie niezasadna<sup>26</sup>, a więc po prostu „nie opłaca” się ubezpieczającemu. W przypadku wystąpienia którejś ze szkód, ubezpieczający może zgłosić ubezpieczycielowi abandon. Brytyjski Marine

<sup>22</sup> Artykuł 56 ust. 4 Marine Insurance Act.

<sup>23</sup> Artykuł 56 ust. 3 Marine Insurance Act.

<sup>24</sup> Choć pojęcie to nie zostało w kodeksie ubezpieczeń zdefiniowane.

<sup>25</sup> Z. Kamiński, *Ubezpieczenia morskie w prawie Federacji Rosyjskiej*, Prawo Morskie, t. XX, Gdańsk 2004, s. 160.

<sup>26</sup> Ibidem.

Insurance Act stanowi natomiast, że gdy przedmiot ubezpieczenia zostanie zniszczony lub uszkodzony do tego stopnia, że przestał spełniać swoją rolę (określoną w umowie ubezpieczenia), lub gdy został bezpowrotnie utracony przez ubezpieczającego, to strata jest rzeczywista. Artykuł 58 Marine Insurance Act zawiera domniemanie, że gdy statek biorący udział w przedsięwzięciu<sup>27</sup> zaginie i w odpowiednim czasie nie zostaną na jego temat otrzymane wiadomości, można założyć stratę rzeczywistą. W o wiele bardziej złożony sposób przedstawia się zagadnienie całkowitej straty konstruktywnej na gruncie prawa brytyjskiego. Po pierwsze całkowita strata konstruktywna występuje na podstawie ściśle określonych postanowień polisy. Po drugie ma ona miejsce, gdy przedmiot ubezpieczenia został porzucony w sposób rozsądny. Rozsądnosc porzucenia przedmiotu ubezpieczenia występuje, gdy straty rzeczywistej nie można byłoby uniknąć lub gdy wydatki na ocalenie przed stratą rzeczywistą przekroczyłyby jej wartość. Przyjmuje się więc, że strata konstruktywna może niejako „wyprzedzać” nastąpienie straty rzeczywistej. Wreszcie po trzecie Marine Insurance Act zawiera przykładowe wyliczenie strat konstruktywnych. Są to sytuacje, w których:

- 1) ubezpieczający zostaje pozbawiony statku lub towaru na skutek ryzyka pokrytego ubezpieczeniem, a odzyskanie statku lub ładunku jest mało prawdopodobne, zależnie od okoliczności, albo koszt odzyskania statku lub ładunku, zależnie od okoliczności, przekraczałby ich wartość w chwili odzyskania;
- 2) wystąpiłoby takie uszkodzenie statku na skutek ryzyka pokrytego ubezpieczeniem, iż koszt naprawy przekroczyłby wartość statku po naprawie<sup>28</sup>;

---

<sup>27</sup> Przez „przedsięwzięcie” należy tu rozumieć przede wszystkim wykonywanie przez statek konkretnego zadania, rejsu itd.

<sup>28</sup> W stosunku do tej sytuacji Marine Insurance Act zawiera zastrzeżenie, że podczas ustalania kosztów naprawy nie mogą być dokonywane żadne potrącenia odnośnie do ogólnych średnich wkładów na wspomniane naprawy płatne z innych źródeł, lecz należy uwzględnić przyszłe koszty procesu odzyskania statku, a także ogólne średnie nakłady, które należałoby ponieść, gdyby statek został naprawiony.



3) w przypadku uszkodzenia ładunku, gdyby koszt naprawy uszkodzenia i przekazania ładunku na miejsce docelowe przekraczał jego wartość w chwili dostarczenia.

Jaki jest rezultat wystąpienia straty całkowitej konstruktywnej w prawie brytyjskim? Ubezpieczający może potraktować stratę jako stratę częściową lub pozostawić przedmiot ubezpieczenia ubezpieczycielowi i potraktować stratę jako stratę rzeczywistą<sup>29</sup>. Na marginesie dodać należy, że w systemach anglosaskich pojęcie straty całkowitej nie jest definiowane w sposób jednolity. Przykładowo w USA abandon statku bądź ładunku można zgłosić „już” w sytuacji, w której koszty odzyskania lub naprawy są równe lub przekraczają 50% ich rzeczywistej wartości<sup>30</sup>.

W polskim piśmiennictwie do omówionych pojęć podchodzi się w różny sposób. Jan Łopuski definiuje całkowitą stratę konstruktywną jako „stratę całkowitą, której istnienia nie można udowodnić, ale którą – ze względu na określone okoliczności – należy uznać za istniejącą”<sup>31</sup>. Zdzisław Brodecki i Ewa Piełowska pojmują stratę rzeczywistą jako „utrata lub uszkodzenie rzeczy”, a stratę konstruktywną jako „utrata możliwości korzystania z rzeczy, gdy statek osiadł na skałach itp.”<sup>32</sup>. Poglądom tym należy przeciwstawić sytuacje, których nie sposób uznać za stratę całkowitą, jak np. zatrzymanie statku w ramach blokady<sup>33</sup> (jeżeli będzie miała charakter przemijający bądź kapitan statku ma możliwość zmiany trasy i dodarcia do portu przeznaczenia bez narażania armatora na straty), choćby przez jednostki państw członkowskich ONZ w oparciu o art. 41–42 Karty Narodów Zjednoczonych.

<sup>29</sup> Artykuł 61 Marine Insurance Act.

<sup>30</sup> Por. A.H. Mowbray, *Insurance. Its theory and practice in the United States*, New York–London 1946, s. 113–114 oraz R. Rigel, J.S. Miller, *Insurance. Principles and Practice*, New York 1954, s. 540–547.

<sup>31</sup> J. Łopuski, *Ubezpieczenie morskie*, Bydgoszcz–Toruń 2000, s. 357.

<sup>32</sup> Z. Brodecki, E. Piełowska [w:] *Prawo o kontraktach w ubezpieczeniach*, Z. Brodecki (red.), Kraków 2003, s. 961.

<sup>33</sup> S.B. Ackerman, *Insurance. A Practical Guide. Various Forms of Coverage, Policy Contracts, and Protection Afforded Purchasers*, New York 1951, s. 393.

Wreszcie, chociaż polski k.m. nie wprowadza podziału na całkowitą stratę rzeczywistą (ATL) oraz konstruktywną (CTL), to w praktyce krajowi ubezpieczyciele zawierają w ogólnych warunkach ubezpieczenia (o.w.u.) definicje takich strat, choć nie w stosunku do abandonu oczywiście. W rezultacie wystąpienie całkowitej straty rzeczywistej może rodzić różne zobowiązania ubezpieczyciela względem ubezpieczającego niż wystąpienie całkowitej straty konstruktywnej (choćby co do wysokości wypłacanego odszkodowania). Przykładowo PZU S.A. w ogólnych warunkach kompleksowego ubezpieczenia jachtów morskich<sup>34</sup> definiuje:

- 1) **stratę całkowitą rzeczywistą** jako stratę jachtu w skutek kradzieży, rozboju, zatonięcia lub całkowitego zniszczenia jachtu (§ 1 ust. 1 pkt 16 o.w.u.),
- 2) **stratę całkowitą konstruktywną** jako szkodę, której całkowity koszt naprawy powypadkowej przekracza albo jest równy sumie ubezpieczenia jachtu (§ 1 ust. 1 pkt 17 o.w.u.).

W przypadku wystąpienia straty całkowitej rzeczywistej PZU S.A. wypłaca odszkodowanie w wysokości całkowitej sumy ubezpieczenia. Natomiast kiedy strata jest konstruktywna, odszkodowanie wypłaca się w wysokości całkowitej sumy ubezpieczenia pomniejszonej o wartość sprzedaży pozostałości uszkodzonego jachtu (§ 6 ust. 2 o.w.u.). Oczywiście w przypadku wystąpienia szkody całkowitej (zarówno rzeczywistej, jak i konstruktywnej) i wypłaty z tego tytułu odszkodowania, ochrona ubezpieczeniowa wygasa (§ 15 ust. 2 pkt 3 o.w.u.). Z kolei w ogólnych warunkach ubezpieczenia jachtów TUiR WARTA S.A. obowiązujących od 10 sierpnia 2007 r. strata całkowita (pojęcie to wg o.w.u. obejmuje stratę całkowitą i/lub konstruktywną) to całkowite zniszczenie lub utrata jednostki pływającej, jak również przypadek, gdy jednostka jest zniszczona częściowo, a koszt naprawy przekracza jej wartość ubezpieczenia.

Kończąc dywagacje na temat straty całkowitej, należy odnieść się do jej **nieuniknioności** oraz problemu **zapobieżenia straty całkowitej**. Zwrot „nieunikniona” należy rozumieć w taki sposób, że

---

<sup>34</sup> Ogólne warunki ubezpieczenia ustalone uchwałą Nr UZ/63/2008 Zarządu PZU S.A. z dnia 31 stycznia 2008 r.

strata całkowita musi nastąpić, gdyż jest nieuchronna<sup>35</sup>. Należy zgodzić się ze stanowiskiem, że nieuniknione w rozumieniu art. 330 § 1 k.m. jest „coś, co stanowi bezpośrednie następstwo niebezpieczeństwa objętego umową ubezpieczenia”<sup>36</sup>. Wynika to z systemowego związku<sup>37</sup> art. 330 § 1 z art. 320 k.m., który stanowi, że „z zastrzeżeniem wyjątków przewidzianych w Kodeksie morskim, ubezpieczyciel odpowiada za szkody będące **bezpośrednim następstwem niebezpieczeństw objętych umową ubezpieczenia**”. Wreszcie art. 330 § 1 k.m. przewiduje, że ubezpieczający może zgłosić abandon, jeżeli zapobieżenie całkowitej stracie przedmiotu ubezpieczenia spowodowałoby dla ubezpieczającego wydatki niewspółmiernie wysokie w stosunku do wartości przedmiotu ubezpieczenia. W rzeczywistości chodzi tu o ekonomiczne kryterium opłacalności zapobieżenia stracie całkowitej względem przedmiotu ubezpieczenia. Ubezpieczający jest obowiązany ponieść określone w art. 327 k.m. wydatki, a ubezpieczający obowiązany jest z mocy art. 328 k.m. m.in. do zwrotu ubezpieczającemu wydatków poniesionych na przywrócenie do stanu poprzedniego lub na naprawienie uszkodzonego przedmiotu ubezpieczenia, jak również należne od niego wynagrodzenie za ratownictwo. Tym samym niewspółmierność wydatków na zapobieżenie wystąpieniu szkody całkowitej będzie miała miejsce, gdy wysokość wydatków określonych w art. 327–328 k.m. będzie równa lub przewyższy sumę ubezpieczenia. Dlatego można zaryzykować tezę, że wspomniane kryterium opłacalności, ze względu na powinności określone w art. 328 k.m., odnosi się również do ubezpieczyciela.

---

<sup>35</sup> Co – w zgodzie z wykładnią literalną – pokrywa się z potocznym znaczeniem słowa „nieuniknione”, Por. *Słownik języka polskiego PWN*, tom II, Warszawa 1979.

<sup>36</sup> Z. Brodecki, E. Piełowska [w:] *Prawo o kontraktach w ubezpieczeniach*, Z. Brodecki (red.), Kraków 2003, s. 961.

<sup>37</sup> Ibidem.

## Sytuacje umożliwiające zgłoszenie abandonu, a pojęcie całkowitej straty przedmiotu ubezpieczenia

Omówione powyżej pojęcie szkody całkowitej (bez względu na jej wewnętrzne zróżnicowanie) stanowi „jądro” instytucji abandonu. Jednakże trzeba mieć na uwadze, że w zależności od przyjętej w danym państwie techniki legislacyjnej w pojęciu tym mogą nie zawierać się wszystkie sytuacje, w których możliwe jest zgłoszenie abandonu. Jak już wcześniej wskazano, Marine Insurance Act zamyka katalog sytuacji, w których ubezpieczający może zgłosić abandon w pojęciach całkowitej szkody rzeczywistej i konstruktywnej. Jednakże przykładowo francuski kodeks ubezpieczeń w art. L. 173–13 enumeratywnie wskazuje, że abandon statku może nastąpić w następujących przypadkach:

- 1) starty całkowitej statku,
- 2) naprawy statku obejmującej trzy czwarte jego uzgodnionej w umowie ubezpieczenia wartości,
- 3) gdy statek nie może zostać naprawiony,
- 4) braku informacji na temat statku od trzech miesięcy<sup>38</sup>.

Co się tyczy abandonu ładunku, to może on zostać zgłoszony, zgodnie z art. L. 173–20 oraz L. 173–21, gdy:

- 1) strata ładunku jest całkowita,
- 2) strata lub uszkodzenie dotyczą trzech czwartych wartości ładunku,
- 3) ładunek został sprzedany z powodu uszkodzenia podczas transportu, a uszkodzenie spowodowane było ryzykiem objętym ubezpieczeniem,
- 4) statek, którym przewożony jest ładunek, jest niezdolny do żeglugi oraz gdyby wysłanie ładunku, niezależnie od środka transportu, nie mogło rozpocząć się w ciągu trzech miesięcy,
- 5) brak jest informacji o statku przez okres dłuższy niż trzy miesiące.

Jak widać, francuski ustawodawca *expressis verbis* rozróżnia stratę całkowitą od innych sytuacji uzasadniających zgłoszenie

---

<sup>38</sup> Przyjmuje się, że strata nastąpiła w dniu otrzymania ostatnich potwierdzonych informacji o statku.

abandonu. Podobne stanowisko przyjęto w kodeksie morskim Federacji Rosyjskiej. Poza omówionym wcześniej wystąpieniem szkody całkowitej (rzeczywistej i konstruktywnej), art. 278 przewiduje możliwość zgłoszenia abandonu, gdy:

- 1) statek zaginął bez wieści,
- 2) dostarczenie ładunku do portu przeznaczenia lub naprawa uszkodzonego statku w związku z dostarczeniem ładunku jest ekonomicznie nieracjonalna<sup>39</sup>,
- 3) statek lub ładunek zagarnięto, a zagarnięcie trwa dłużej niż sześć miesięcy.

Wreszcie i polski kodeks morski w art. 330 § 2 wskazuje otwarty<sup>40</sup> katalog sytuacji, w których ubezpieczający uprawniony jest do zgłoszenia abandonu. Są to następujące okoliczności:

- 1) statek zaginął bez wieści,
- 2) statek został zabrany jako łup lub zagarnięty przez rozbójników morskich,
- 3) statek uległ wypadkowi, wskutek którego stał się niezdatny do naprawy albo niewart naprawy lub kosztów odzyskania.

Dodatkowo w stosunku do zgłoszenia abandonu ładunku<sup>41</sup> art. 330 § 3 statuuje, że zgłoszenie takie jest również możliwe, gdy koszt jego naprawy lub dostarczenia do miejsca przeznaczenia przekroczyłby jego wartość w miejscu przeznaczenia. Warto tutaj zwrócić uwagę na dwie pierwsze sytuacje.

Co do zasady zaginięcie statku bez wieści daje podstawę do zgłoszenia abandonu. Jednakże zgodnie z art. 331 § 5 k.m. w razie uznania statku za zaginiony bez wieści, stosownie do przepisów art. 32 k.m., statek i przewożone na nim a nieuratowane ładunki uważa się za całkowicie stracone, a ubezpieczeni mogą domagać

---

<sup>39</sup> Z. Kamiński celnie wskazuje, że w kodeksie morskim Federacji Rosyjskiej całkowita strata konstruktywna odnosi się tylko do statku – ekonomiczna nieracjonalność dostarczenia ładunku do portu przeznaczenia nie stanowi już straty konstruktywnej, Por. Z. Kamiński, *Ubezpieczenia morskie w prawie Federacji Rosyjskiej*, Prawo Morskie, t. XX, Gdańsk 2004, s. 161.

<sup>40</sup> O otwartości katalogu przesądza użycie w omawianym przepisie zwrotu „w szczególności”.

<sup>41</sup> Poza odpowiednim stosowaniem art. 330 § 2 k.m.

się od ubezpieczyciela odszkodowania za stratę całkowitą bez zgłoszenia abandonu. Powołany art. 32 k.m. określa przesłanki zaginięcia statku. Statek uważa się za zaginiony, jeżeli w ciągu liczonego podwójnie okresu niezbędnego w normalnych warunkach do przejścia do portu przeznaczenia z miejsca, z którego nadeszła ostatnia wiadomość o statku, nie zawinął on do tego portu ani nie nadeszła żadna kolejna wiadomość o statku. Bazując na komentarzach do art. 30 kodeksu cywilnego, stwierdzić można, że przepis ten będzie miał dziś znaczenie raczej marginalne w przypadku dużych statków, ze względu na znaczny postęp techniczny<sup>42</sup> w zakresie lokalizowania jednostek pływających (nawigacja satelitarna GPS, zintegrowane systemy ratownictwa i nawigacji itd.). Niemniej zaginięcia jednostek mniejszych, szczególnie prywatnych jachtów, w obszarach „podwyższonego ryzyka” (np. ze względu na zagrożenie piractwem), takich jak Morze Wschodniochińskie czy wybrzeża południowo-wschodniej Afryki, nie należą do rzadkości. Okres wymagany do uznania statku za zaginiony:

- 1) nie może być krótszy niż miesiąc ani dłuższy niż 3 miesiące, licząc od dnia nadejścia ostatniej wiadomości o statku,
- 2) jeżeli brak wiadomości o statku pozostaje w związku z działaniami wojennymi – krótszy niż 6 miesięcy.

Wreszcie podkreślić należy, że do zastosowania przesłanki zaginięcia statku bez wieści jako przesłanki zgłoszenia abandonu konieczne jest oczywiście zaginięcie statku bez stwierdzenia, że uległ on katastrofie<sup>43</sup>.

Przejdźmy teraz do zabrania lub zagarnięcia statku przez rozbójników morskich. Kodeks morski nie definiuje pojęcia „rozbójników morskich”, toteż znaczenia tego pojęcia doszukiwać się należy w innych aktach powszechnie obowiązującego prawa. Najtrafniejsze wydaje się odwołanie do Konwencji Narodów Zjednoczonych o Prawie Morza z Montego Bay z dnia 10 grudnia 1982 r.<sup>44</sup> W jej art. 101

<sup>42</sup> Por. S. Dmowski, S. Rudnicki, *Komentarz do kodeksu cywilnego. Księga Pierwsza. Część Ogólna*, Warszawa 2003, s. 30.

<sup>43</sup> Por. choć w stosunku do art. 30 § 2 k.c. A. Kidyba (red.), K. Kopa-czyńska-Pieczniak, E. Niezbecka, Z. Gawlik, A. Janiak, A. Jedliński, T. Sokołowski, *Kodeks cywilny. Komentarz. Tom I. Część ogólna*, LEX 2009.

<sup>44</sup> Dz.U. z 2002 r. Nr 59, poz. 543.

zawarto bowiem definicję piractwa. Czynem stanowiącym piractwo jest:

- 1) wszelki bezprawny akt gwałtu, zatrzymania lub grabieży popełniony dla celów osobistych<sup>45</sup> przez załogę lub pasażerów prywatnego statku lub samolotu i wymierzony na morzu pełnym przeciwko innemu statkowi morskemu lub powietrznemu albo przeciwko osobom lub mieniu na pokładzie takiego statku morskiego lub powietrznego oraz przeciwko statkowi morskemu lub powietrznemu, osobom lub mieniu w miejscu niepodlegającym jurysdykcji żadnego państwa;
- 2) wszelki akt dobrowolnego udziału w korzystaniu ze statku morskiego lub powietrznego, jeżeli jego sprawca wiedział o okolicznościach nadających takiemu statkowi charakter pirackiego statku morskiego lub powietrznego;
- 3) wszelki akt podżegania do popełnienia wyżej wymienionych czynów lub wszelki akt celowego ułatwienia popełnienia takich czynów.

Znamienne, że akty piractwa określone w art. 101, popełnione przez okręt wojenny, rządowy statek morski lub powietrzny, którego załoga zbuntowała się i przejęła kontrolę nad tym okrętem, statkiem morskim lub powietrznym, **traktuje się na równi z czynami popełnionymi przez prywatny statek morski lub powietrzny**. Wreszcie konwencja z Montego Bay zawiera też definicję statku pirackiego. W zgodzie z art. 103 statek morski lub powietrzny uważa się za piracki, jeżeli osoby, które nim zawładnęły, zamierzają użyć go do popełnienia jednego z czynów wymienionych w art. 101. To samo dotyczy statku morskiego lub powietrznego, który został użyty do popełnienia takiego czynu, dopóki pozostaje on pod kontrolą osób winnych popełnienia tego czynu. Odwołanie do definicji piractwa czy znaczenia pojęcia rozbójników morskich zawartych w Konwencji Narodów Zjednoczonych o Prawie Morza jest wykorzystywane w praktyce. Przykładowo, powołane wcześniej o.w.u. jachtów TUI R WARTA S.A. w § 2 stanowi, że:

---

<sup>45</sup> A więc przede wszystkim w celu przywłaszczenia.

- 1) piractwo to działania, o których mowa w art. 101 (definicja piractwa) Konwencji Narodów Zjednoczonych o Prawie Morza,
- 2) rozbójnik morski to każdy, kto na morzu dopuszcza się czynów stanowiących piractwo w rozumieniu Konwencji Narodów Zjednoczonych o Prawie Morza.

Problem właściwej interpretacji pojęcia „rozbójników morskich” jest obecnie nie do przecenienia ze względu na fakt wzrostu przestępczości piractwa w ostatnich latach<sup>46</sup>. Według danych Centrum Badania Piractwa przy Międzynarodowym Biurze Morskim (IMB) tylko w 2003 r. doszło do 445 napaści na statki cywilne – 19 z nich zostało porwanych i do dnia dzisiejszego nieodnalezionych<sup>47</sup>.

### Zgłoszenie abandonu

Skorzystanie przez ubezpieczającego z prawa abandonu wymaga jego zgłoszenia ubezpieczycielowi. **Z całą stanowczością podkreślić należy, że zgłoszenie abandonu musi nastąpić odpowiednio szybko, tak aby ubezpieczyciel mógł podjąć efektywne środki zmierzające do odzyskania statku bądź ładunku (lub jego części).** W zgodzie z art. 331 § 1 k.m. abandon powinien zostać **zgłoszony na piśmie, z podaniem okoliczności go uzasadniających.** Chodzi tu przede wszystkim o okoliczności wskazane w art. 330, chyba że w opinii ubezpieczającego zaszły inne okoliczności uprawniające do zgłoszenia abandonu. Obowiązki informacyjne nie odnoszą się jednak tylko do okoliczności uzasadniających abandon. Dodatkowo ubezpieczający obowiązany jest przy zgłoszeniu abandonu zawiadomić ubezpieczyciela o ciężących na przedmiocie ubezpieczenia prawach rzeczowych oraz o odnoszących się do niego innych ubezpieczeniach<sup>48</sup>, a także o wszelkich znanych mu ograni-

<sup>46</sup> W 2009 r. problem ten dotknął również polskich obywateli w związku z porwaniami u wybrzeży Somalii statków takich jak tankowce *Sirrus Star* oraz *Bow Asir* (jednostki te nie pływały jednak pod polską banderą).

<sup>47</sup> Por. <http://www.maritime-security.eu/index.php?page=piractwo>.

<sup>48</sup> Na przykład jeżeli statek lub ładunek są ubezpieczone od tych samych ryzyk u dwóch lub więcej ubezpieczycieli.



zeniach w rozporządzaniu przedmiotem ubezpieczenia<sup>49</sup>. Podanie tych informacji jest o tyle istotne, że ubezpieczyciel może uzależnić przyjęcie abandonu od ich dostarczenia.

Brytyjski Marine Insurance Act wymaga od ubezpieczającego, aby zgłoszenie dostarczone z zachowaniem należytej dbałości po otrzymaniu wiarygodnych informacji na temat straty. W przypadku wątpliwości ubezpieczający ma prawo przez określony okres przeprowadzić własne „dochodzenie” w celu wyjaśnienia wszelkich wątpliwości, co do okoliczności uzasadniających abandon. Wreszcie Marine Insurance Act przewiduje sytuacje, w których zgłoszenie abandonu nie jest konieczne i nie musi być dostarczone ubezpieczycielowi. Jeżeli okolicznością uzasadniającą abandon jest całkowita strata rzeczywista, to stosownie do art. 57 ust. 2 zgłoszenie nie musi w ogóle zostać dostarczone. Poza tym zgłoszenie abandonu nie jest konieczne, jeżeli w czasie, gdy ubezpieczający otrzymał informację na temat straty, nie byłoby możliwości zysku dla ubezpieczyciela w sytuacji, gdy zgłoszenie zostałoby mu doręczone. Poza tym ubezpieczycielowi nie trzeba zgłaszać abandonu, kiedy:

- 1) ubezpieczyciel skorzystał z możliwości umownego uchylenia obowiązku zgłoszenia abandonu przez ubezpieczającego,
- 2) ubezpieczyciel objął ryzyko z umowy ubezpieczenia reasekuracją.

Według polskiego k.m. abandon musi zostać zgłoszony na piśmie. Dla odmiany Marine Insurance Act, co do formy zgłoszenia abandonu, przewiduje w art. 62 ust. 3, że powinno ono zostać dostarczone ubezpieczycielowi w formie pisemnej lub ustnej, lub częściowo w formie pisemnej, a częściowo ustnej. Wreszcie kodeks morski Federacji Rosyjskiej w art. 279, który dotyczy zagadnienia zgłoszenia abandonu, w ogóle nie przewiduje formy właściwej dla zgłoszenia abandonu. Zastrzeżeń co do konkretnej formy nie zamieszczono też we francuskim kodeksie ubezpieczeń.

Ubezpieczający ma również obowiązek zgłoszenia abandonu w określonym terminie. Prawo polskie oraz prawo rosyjskie statu-

---

<sup>49</sup> Chodzi tu przede wszystkim o takie ograniczenia, jak: hipoteka morska (zastaw na statku wpisanym do rejestru okrętowego) z art. 76 § 1 k.m. czy też przywileje na statku z art. 90 § 1 k.m.

uje, że zgłoszenie abandonu może nastąpić nie później niż w ciągu sześciu miesięcy od dnia, w którym ubezpieczający dowiedział się o okolicznościach uzasadniających abandon. W przypadku uchybienia temu terminowi ubezpieczający traci prawo do abandonu, lecz wciąż może żądać wypłaty odszkodowania na zasadach ogólnych<sup>50</sup>. Artykuł 331 § 3–4 polskiego k.m. ustanawia zasady liczenia sześciomiesięcznego terminu zgłoszenia. W przypadku gdy okolicznością uzasadniającą abandon jest zabranie statku lub ładunku jako łupu, zagarnięcie przez rozbójników morskich albo utrata posiadania statku lub ładunku z innych przyczyn, abandon nie może być zgłoszony przed upływem dwóch miesięcy od dnia otrzymania przez ubezpieczającego wiadomości o tych okolicznościach (np. od stosownych władz państwowych sprawujących w imieniu danego państwa jurysdykcję nad danym obszarem morskim). Sześciomiesięczny termin dla zgłoszenia abandonu biegnie wtedy od dnia, w którym upłynął termin dwóch miesięcy. W razie zaginięcia bez wieści statku lub znajdującego się na nim ładunku termin dla zgłoszenia abandonu biegnie od dnia, w którym statek był spodziewany w najbliższym porcie, do którego go skierowano. Prawo brytyjskie natomiast nie ustala sztywnego terminu zgłoszenia abandonu. Zgłoszenie może być dostarczone w dowolnym terminie, wskazującym na decyzję ubezpieczonego o bezwarunkowym abandonie przedmiotu ubezpieczenia ubezpieczycielowi.

Zamykając zagadnienie warunków, które spełnić musi ubezpieczający, zgłaszając abandon, warto zauważyć, że rosyjski k.m. ustala regułę, iż zgłoszenie abandonu musi być bezwarunkowe<sup>51</sup> i nie może być przez ubezpieczającego wycofane. Polski k.m. nie zawiera podobnego przepisu. Warto zwrócić uwagę na problem skutecznego „cofnięcia” zgłoszonego abandonu. Wycofanie abandonu powinno być rozpatrywane przede wszystkim w dwóch sytuacjach, a mianowicie:

---

<sup>50</sup> Por. art. 335 polskiego i art. 279 rosyjskiego k.m. Warto wspomnieć, że rosyjski k.m. sankcjonuje wszelkie umowne odstępstwa od ustawowych reguł zgłoszenia abandonu jako *ex lege* nieważne.

<sup>51</sup> Bezwarunkowość zgłoszenia abandonu, obok braku możliwości zgłoszenia abandonu częściowego, sankcjonuje też L. 172–27 francuskiego kodeksu ubezpieczeń.

- 1) przed złożeniem przez ubezpieczyciela stosowanego oświadczenia o przyjęciu abandonu,
- 2) po złożeniu przez ubezpieczyciela takiego oświadczenia.

Wydaje się bezsporne, że przyjęcie przez ubezpieczyciela abandonu przez złożenie stosownego oświadczenia oznacza definitywne ustalenie między stronami takiego typu zaspokojenia roszczenia ubezpieczającego. Trzeba mieć na uwadze *ratio legis* instytucji abandonu. Poza tym zgłoszenie może nastąpić w ekstremalnych wręcz okolicznościach, które zanim posłużą jako podstawa takowego zgłoszenia, powinny być przez ubezpieczającego bardzo dokładnie sprawdzone<sup>52</sup>. Następnie okoliczności te zweryfikować musi sam ubezpieczyciel, gdyż leży to po prostu w jego interesie. O „nieodwołalności” abandonu właśnie po jego przyjęciu przez ubezpieczyciela mówi brytyjski Marine Insurance Act. W prawie rosyjskim sytuacja jednak komplikuje się, gdyż tamtejszy k.m. nie zawiera żadnych przepisów regulujących zagadnienia przyjęcia bądź odmowy przyjęcia abandonu przez ubezpieczyciela<sup>53</sup>. Utrudnia to rozpatrzenie omawianego problemu w obydwu zasygnalizowanych przypadkach. Cofnięcie zgłoszenia abandonu kwalifikować trzeba jako sytuację wyjątkową. Uznać więc należy, że abandon zgłoszony w zgodzie z wymogami ustawy oraz przyjęty przez ubezpieczyciela oznacza ostateczny wybór tej formy kompensacji szkody. Powstaje pytanie, czy polskie prawo pozwala ubezpieczającemu skutecznie cofnąć zgłoszenie abandonu przed złożeniem przez ubezpieczyciela oświadczenia o przyjęciu? Ponieważ k.m. milczy w tym zakresie, konieczne jest odwołanie się do norm kodeksu cywilnego<sup>54</sup>. Zgodnie z art. 61 § 1 k.c. oświadczenie woli, które ma być złożone innej

---

<sup>52</sup> Od „pochopnego” zgłoszenia abandonu odróżnić trzeba oczywiście zgłoszenie go w złej wierze przez ubezpieczającego, przykładowo art. L. 172–28 francuskiego kodeksu ubezpieczeń przewiduje, że zgłoszenie przez ubezpieczającego w złej wierze oświadczenia odnośnie do straty powoduje utratę prawa do jakichkolwiek świadczeń z umowy ubezpieczenia.

<sup>53</sup> Z. Kamiński, *Ubezpieczenia morskie w prawie Federacji Rosyjskiej*, Prawo Morskie, t. XX, Gdańsk 2004, s. 161.

<sup>54</sup> Zgodnie z art. 1 § 2 k.m., w stosunkach cywilnoprawnych związanych z żeglugą morską stosuje się – z braku odpowiednich przepisów kodeksu morskiego – przepisy prawa cywilnego.

osobie, jest złożone z chwilą, gdy doszło do niej w taki sposób, że mogła zapoznać się z jego treścią. Natomiast **odwołanie takiego oświadczenia jest skuteczne, jeżeli doszło jednocześnie z tym oświadczeniem lub wcześniej**. Oznacza to, że ubezpieczający może odwołać oświadczenie zawierające zgłoszenie abandonu, ale jego ewentualna reakcja musi być szybka. Problem pojawia się jednak na gruncie art. 332 § 2 k.m., który stanowi, że ubezpieczyciel nie może odmówić przyjęcia abandonu po upływie 30 dni od otrzymania zgłoszenia abandonu. W piśmiennictwie na ogół przyjmuje się, że bezskuteczny upływ wyżej wymienionego terminu oznacza przyjęcie abandonu w sposób dorozumiany<sup>55</sup>. Okres pomiędzy zgłoszeniem abandonu a „decyzją” ubezpieczyciela co do jego ewentualnego przyjęcia stanowi więc dla ubezpieczającego swoistą ekspektatywę (stan oczekiwania prawnego). Czy właśnie w tym przedziale czasowym ubezpieczający może odwołać zgłoszony abandon? Możliwość taką można poddać po rozważeniu, choćby ze względu na interes ubezpieczającego. Przykładowo ubezpieczyciel nie złożył jeszcze oświadczenia o przyjęciu, a ubezpieczający powziął wiadomość, że statek zagarnięty przez rozbójników morskich został z ich rąk odbity. Oczywiście ubezpieczyciel może w takiej sytuacji po prostu odmówić przyjęcia abandonu, gdyż na podstawie nowych informacji abandon jest niezasadny. Niemniej możliwość skutecznego wycofania zgłoszenia abandonu pozostaje problematyczna.

### **Przyjęcie abandonu przez ubezpieczyciela i jego skutki prawne**

Po zgłoszeniu abandonu ubezpieczyciel obowiązany jest do dokładnego przeanalizowania zgłoszenia. Ubezpieczyciel nie powinien pozostawać nieaktywny po zgłoszeniu abandonu, gdyż w jego interesie leży ustalenie wszelkich okoliczności z nim związanych. Wszak stosownie do art. 3 ust. 5 pkt 1 ustawy z dnia 22.05.2003 r.

---

<sup>55</sup> Z. Brodecki, E. Piełowska [w:] *Prawo o kontraktach w ubezpieczeniach*, Z. Brodecki (red.), Kraków 2003, s. 964.

o działalności ubezpieczeniowej<sup>56</sup>, ustalanie przyczyn i okoliczności zdarzeń losowych wchodzi w zakres czynności ubezpieczeniowych. Ubezpieczyciel może odmówić przyjęcia abandonu, jeżeli zgłoszenie abandonu nie odpowiada omówionym powyżej wymaganiom. **O przyjęciu bądź odmowie przyjęcia abandonu decydują więc na gruncie prawa polskiego wyłącznie kryteria ustawowe.** Należy uznać, że odmowa będzie miała miejsce, nie tylko kiedy ubezpieczający nietrafnie uzasadnił okoliczności zgłoszenia abandonu, ale również gdy celowo zataił informacje o np. ograniczeniach w rozporządzaniu przedmiotem ubezpieczenia, a ubezpieczyciel powziął o nich informacje. Odmowa przyjęcia abandonu obarczona jest terminem. W zgodzie z art. 332 § 2 k.m. ubezpieczyciel nie może odmówić przyjęcia abandonu po upływie 30 dni od otrzymania zgłoszenia abandonu. Okres 30 dni powinien więc wykorzystać na ustalanie i pełne wyjaśnienie okoliczności uzasadniających abandon. Jak już wskazano, jeżeli w ciągu 30 dni ubezpieczyciel nie złoży oświadczenia o przyjęciu lub odmowie przyjęcia abandonu, przyjmuje się, że ubezpieczyciel przyjął abandon.

W zgodzie z art. 334 § 1 k.m. prawa do przedmiotu ubezpieczenia przechodzą na ubezpieczyciela z chwilą złożenia przez niego oświadczenia, że przyjmuje abandon. W przeciwieństwie do samego zgłoszenia abandonu, k.m. nie przewiduje tu szczególnej formy oświadczenia o przyjęciu abandonu. Oczywiście w interesie ubezpieczającego jest uzyskanie pisemnego potwierdzenia przyjęcia abandonu. Według Marine Insurance Act przyjęcie abandonu powinno zostać wyrażone bezpośrednio lub w sposób pośredni przez postępowanie ubezpieczyciela (*per factia concludentia*). Natomiast braku oświadczenia ubezpieczyciela co do przyjęcia abandonu po otrzymaniu zgłoszenia nie uważa się za jego przyjęcie. Tymczasem art. 334 § 2 polskiego k.m. statuuje, że **jeżeli ubezpieczyciel w terminie 30 dni od otrzymania zgłoszenia abandonu nie złoży oświadczenia, czy przyjmuje abandon, prawa do przedmiotu ubezpieczenia przechodzą na niego z upływem tego terminu.** Kodeks morski Federacji Rosyjskiej, o czym była już mowa, nie zawiera żadnych przepisów w tym zakresie.

---

<sup>56</sup> Dz.U. Nr 124, poz. 1151.

Jak już wspomniano na wstępie, skutkiem zgłoszenia abandonu, jeżeli zgłoszenie takie odpowiada wymogom ustawowym, **jest przeniesienie na rzecz ubezpieczyciela praw do przedmiotu ubezpieczenia**<sup>57</sup> (statku lub ładunku). Ubezpieczyciel staje się więc właścicielem przedmiotu ubezpieczenia z wszystkimi tego konsekwencjami. W interesie ubezpieczyciela jest więc podjęcie odpowiednich działań mających na celu odzyskanie przedmiotu ubezpieczenia bądź też jego części<sup>58</sup>. Prawo brytyjskie wiąże z przyjęciem abandonu następujące konsekwencje:

- 1) ubezpieczyciel ma prawo do przejęcia udziałów ubezpieczającego w całości pozostałości po przedmiocie ubezpieczenia oraz wszystkich praw własności z nim związanych,
- 2) w przypadku gdy doszło do abandonu statku, a na statku znajduje się ładunek, ubezpieczyciel ma prawo do przesłania ładunku (po jego odzyskaniu, jeżeli odzyskanie jest możliwe) do dowolnego portu przeznaczenia według swojego uznania, w czasie gdy ładunek przynosi zysk wypracowany w następstwie wypadku, który spowodował stratę<sup>59</sup>,
- 3) w przypadku gdy statek przewozi ładunek należący bezpośrednio do właściciela statku, ubezpieczyciel ma prawo do godziwego wynagrodzenia za transport ładunku w następstwie wypadku, który spowodował stratę.

Kodeks morski Federacji Rosyjskiej skutki przyjęcia abandonu uzależnia od ubezpieczenia statku lub ładunku w pełnej lub niepełnej wartości. W przypadku ubezpieczenia w pełnej wartości na ubezpieczyciela przechodzą wszystkie prawa do przedmiotu ubez-

---

<sup>57</sup> Trzeba też pamiętać, że w przypadku wypłaty odszkodowania za stratę całkowitą w wysokości pełnej sumy ubezpieczenia, ubezpieczyciel może żądać od ubezpieczającego przeniesienia na niego wszelkich praw do przedmiotu ubezpieczenia, a gdy suma ubezpieczenia była niższa od wartości ubezpieczenia, ubezpieczyciel może żądać przeniesienia praw tylko w odpowiednim stosunku – uprawnienie takie przewiduje art. 338 k.m., oczywiście z wyjątkiem przewidzianym w art. 329 § 4 k.m.

<sup>58</sup> J. Łopuski, *Ubezpieczenie morskie*, s. 358.

<sup>59</sup> Lecz bez nakładów poniesionych na wypracowanie zysku po wypadku.

pieczenia<sup>60</sup>. Natomiast gdy przedmiot ubezpieczenia ubezpieczony jest w niepełnej wartości, ubezpieczycielowi przysługuje prawo do części przedmiotu ubezpieczenia w stosunku, w jakim suma ubezpieczenia pozostaje do wartości ubezpieczenia<sup>61</sup>. Artykuł L. 172–27 francuskiego kodeksu ubezpieczeń stwierdza, że abandon przenosi prawa ubezpieczającego z ubezpieczonej własności (przedmiotu ubezpieczenia) na ubezpieczyciela, a przeniesienie praw będzie miało skutek pomiędzy stronami od chwili zgłoszenia przez ubezpieczającego abandonu ubezpieczycielowi. Prawo francuskie przewiduje więc, odmiennie niż np. prawo polskie, skutek *ex tunc* abandonu.

W zmian za przeniesienie praw do przedmiotu ubezpieczenia ubezpieczyciel wypłaca ubezpieczającemu całą sumę ubezpieczenia, a więc pełną kwotę, na jaką ubezpieczony był przedmiot ubezpieczenia. Powstaje pytanie, kiedy ubezpieczyciel powinien wypłacić ubezpieczającemu sumę ubezpieczenia z tytułu zgłoszenia abandonu? Kodeks morski nie wskazuje, w przeciwieństwie do art. 817 k.c., terminu na spełnienia świadczenia przez ubezpieczyciela. Skoro jednak prawa do przedmiotu ubezpieczenia przechodzą na ubezpieczyciela z chwilą złożenia przez niego oświadczenia o przyjęciu abandonu lub po upływie 30 dni od daty zgłoszenia abandonu, to domniemywać należy, że płatność sumy ubezpieczenia winna być niezwłoczna.

### Wnioski końcowe

Z porównania ustawodawstw Polski, Wielkiej Brytanii, Francji i Rosji wynika, że regulacja instytucji abandonu wykazuje różnice w ramach następujących zagadnień:

- 1) normatywnej regulacji całkowitej straty rzeczywistej (ATL) oraz całkowitej straty konstruktywnej (CTL),

---

<sup>60</sup> Z. Kamiński, *Ubezpieczenia morskie w prawie Federacji Rosyjskiej*, Prawo Morskie, t. XX, Gdańsk 2004, s. 161.

<sup>61</sup> Ibidem.

- 2) katalogu szczegółowych okoliczności uzasadniających abandon statku lub ładunku,
- 3) formy zgłoszenia, terminu zgłoszenia oraz obowiązków ubezpieczającego w trakcie zgłaszania abandonu,
- 4) cofnięcia zgłoszenia abandonu,
- 5) formy i terminu przyjęcia bądź odmowy przyjęcia abandonu przez ubezpieczyciela,
- 6) skutków prawnych przyjęcia abandonu przez ubezpieczyciela.

Abandon, choć w ustawodawstwie Polski, Wielkiej Brytanii, Francji i Rosji regulowany jest odmiennie, to jego istota wszędzie jest taka sama – kompensacja szkody zaistniałej w wyjątkowych okolicznościach. Oczywiście z punktu widzenia ubezpieczyciela abandon może być instytucją mało korzystną (zależy to od okoliczności uzasadniających zgłoszenie abandonu). Przeniesienie praw do przedmiotu ubezpieczenia, o czym była już mowa, wiąże się bezpośrednio z ponoszeniem odpowiedzialności za tenże przedmiot. Rodzi to po stronie ubezpieczyciela szereg obowiązków, np. kiedy statek osiadł na mieliźnie lub na skałach, a ze statku wycieka paliwo, ubezpieczyciel będzie musiał zabezpieczyć wyciek oraz pokryć ewentualne straty powstałe na skutek wycieku. Wreszcie zaznaczyć trzeba, że niniejsze rozważania mają charakter wyłącznie teoretyczny, gdyż polskie przepisy regulujące materię abandonu nie doczekały się jeszcze „chrztu bojowego” – próżno jest bowiem szukać praktycznego ich zastosowania.

### **Abstract**

#### **Abandonment as marine insurance law institution. Chosen comparative aspects**

The purpose of this paper is to introduce the issue of abandonment (referred in Poland as “abandon”) in Polish Maritime Code and also in Russian, French and UK legislation.



First part opens with overall remarks on marine insurance law as well as abandonment and its functions. Next the author focuses on problems of actual total loss (ATL) and constructive total loss (CTL). Redundant legislative approaches towards definitions and purposes of ATL and CTL are presented. This part additionally includes examples of ATL and CTL definitions used by major Polish insurance companies in their standard terms of insurance. Further the author sets out a range of situations in which insured party may give notice of abandonment (like e.g. when a ship is lost without any trace). It is followed by a detailed introduction of the notice of abandonment itself (conditions, form, terms, possibility of withdrawal etc.). Acceptance of abandonment by insurer and its legal consequences precede the conclusions of the paper.

The main conclusion made by the author is that despite various differences in Polish, French, Russian and UK legislation, the essence of abandonment is common to all described legal systems – compensation of a loss that occurs in extraordinary circumstances

**Keywords:** abandonment, maritime law, insurance law, comparative law