

PIOTR RADWAŃSKI

## Abandon przedmiotu ubezpieczenia a wypłata odszkodowania ubezpieczeniowego – analiza porównawcza polskiego Kodeksu morskiego oraz angielskiej ustawy *Marine Insurance Act*

*Artykuł zawiera analizę instytucji abandonu przedmiotu ubezpieczenia oraz różnych sposobów wypłaty odszkodowania ubezpieczeniowego w morskim prawie polskim oraz w morskim prawie angielskim. W toku analizy opieram się na jedyńskich źródłach prawa ubezpieczeń morskich normujących te dwa aspekty tj. w prawie polskim – na Kodeksie morskim, w prawie angielskim zaś – na Marine Insurance Act. W artykule, oprócz opisanego mechanizmów funkcjonujących wokół instytucji abandonu oraz wypłaty odszkodowania ubezpieczeniowego w obu opisanych porządkach prawnych, przedstawiam problematykę dobrowolności akceptacji przez ubezpieczyciela wniosku ubezpieczającego o abandon przedmiotu ubezpieczenia, która w konsekwencji sprowadza się do przyjęcia wraku / pozostałości po przedmiocie ubezpieczenia na własność ubezpieczyciela. W prawie angielskim taka bezwarunkowa dobrowolność istnieje, natomiast w prawie polskim nie, co według mnie powinno zostać zmienione na wzór prawa angielskiego. W niniejszym artykule przedstawiam również argumentację popierającą postulat wprowadzenia bezwarunkowej możliwości odrzucenia wniosku ubezpieczającego o przyjęcie przedmiotu ubezpieczenia na własność ubezpieczyciela.*

**Słowa kluczowe:** abandon, przedmiot ubezpieczenia, strata całkowita, ubezpieczający, ubezpieczony, ubezpieczyciel, odszkodowanie ubezpieczeniowe.

### Wprowadzenie

Strony umowy ubezpieczenia morskiego, jakimi są ubezpieczający (ubezpieczony) i ubezpieczyciel, zawierają umowę ubezpieczenia, która w oczywisty sposób, oprócz obustronnych praw i obowiązków, niesie z sobą określone konsekwencje faktyczno-prawne, wynikające z ustaw składających się na prawo ubezpieczeń morskich, zarówno w systemie prawa polskiego, jak i w systemie prawa

angielskiego. Jednym z takich skutków faktyczno-prawnych umowy ubezpieczenia morskiego jest instytucja abandonu przedmiotu ubezpieczenia, której konstrukcja – opisana w polskim Kodeksie morskim z 2001 roku (tekst jednolity z 2013 roku)<sup>1</sup> – różni się od konstrukcji omówionej w angielskiej ustawie *Marine Insurance Act* z 1906 roku (tekst pierwotny: 1906 c. 41 6 Edw 7), uznawanej za jeden z pomników współczesnego prawa morskiego<sup>2</sup>. W niniejszym artykule podjąłem się omówienia różnic pomiędzy instytucjami abandonu występującymi w tych dwóch systemach prawnych oraz rozważenia, czy stan rzeczy, w którym ustawa [polski Kodeks morski] nakłada na ubezpieczyciela obowiązek przyjęcia własności przedmiotu ubezpieczenia, jest słuszny, czy też powinien zostać zmieniony na wzór prawa angielskiego, według którego ubezpieczyciel ma wybór pomiędzy przyjęciem abandonu a jego odrzuceniem.

## 1. Przesłanki zgłoszenia abandonu przedmiotu ubezpieczenia

### 1.1. W ogólności

Abandon [ang. 'porzucenie, opuszczenie, zrzeczenie'] przedmiotu ubezpieczenia lub abandon ubezpieczeniowy<sup>3</sup> to bardzo ciekawa i wielowymiarowa instytucja prawa morskiego, a ściślej – prawa ubezpieczeń morskich, swoista wyłącznie dla tej dziedziny prawa<sup>4</sup>. W prawie polskim abandon jest uregulowany w Kodeksie morskim w tytule VIII dotyczącym ubezpieczeń morskich, w jego dziale II poświęconym wykonaniu umowy ubezpieczenia (art. 330-335 Kodeksu morskiego – dalej także k.m.). Istotą tej instytucji, niezależnie od tego, czy przywołujemy prawo polskie, czy angielskie, jest możliwość zrzeczenia się przez ubezpieczonego właściciela<sup>5</sup> przedmiotu ubezpieczenia morskiego<sup>6</sup> praw do tego przedmiotu na rzecz ubezpieczyciela, z równoczesnym żądaniem zapłaty pełnej sumy ubezpieczenia. Aby zrzeczenie się praw do przedmiotu ubezpieczenia mogło być skuteczne prawnie, ubezpieczający musi najpierw złożyć do zakładu ubezpieczeń wniosek o abandon tego przedmiotu. W prawie polskim ubezpieczający<sup>7</sup> może to uczynić tylko wówczas,

1. Ustawa z dnia 18 września 2001 r. Kodeks morski, Dz. U. 2001 nr 138, poz. 1545, tekst jednolity: Dz. U. 2016, poz. 66.
2. M. Ziemiak, *Abandon jako instytucja morskiego prawa ubezpieczeniowego. Wybrane aspekty porównawcze*, *Studia Iuridica Toruniensia*, tom 5, Wydział Prawa i Administracji UMK, Toruń 2009, s. 141.
3. Mowa tu o abandonie właściwym, przewidzianym w art. 330-335 k.m. Wyróżniamy także abandon jako zrzeczenie się praw własności statku na rzecz organów administracji morskiej lub zarządu portu, tj. na rzecz Skarbu Państwa. Trzecią odmianą abandonu jest porzucenie faktyczne statku przez właściciela, np. w wyniku odrzucenia abandonu przez ubezpieczyciela wrak może stać się mieniem porzuconym. Tylko w tym pierwszym przypadku mamy do czynienia z abandonem ubezpieczeniowym. Instytucja ta jest bowiem uwarunkowana istnieniem stosunku ubezpieczenia i wynikającego z niego zobowiązania i tylko w tej formie jest uregulowana w Kodeksie morskim.
4. M. Ziemiak, *op. cit.*, s. 142.
5. W praktyce w imieniu ubezpieczonego czyni to podmiot ubezpieczający, zazwyczaj broker ubezpieczeniowy.
6. Według art. 293 k.m. przedmiotem ubezpieczenia morskiego może być każdy interes majątkowy związany z żeglugą morską, którego wartość można ocenić w pieniądzu. Przedmiotem ubezpieczenia morskiego może zatem być m.in. statek, ładunek, fracht, opłata za przewóz pasażerów, opłata czarterowa, spodziewany zysk na ładunku, prowizja, wydatki awarii wspólnej, zobowiązanie z tytułu odpowiedzialności cywilnej oraz wierzycielność zabezpieczona na statku, ładunku lub frachcie.
7. Polski Kodeks morski rozróżnia pojęcie *ubezpieczającego*, jako strony umowy ubezpieczenia, i pojęcie *ubezpieczonego*, jako beneficjenta tej umowy, który niekoniecznie musi być jej stroną.

gdy istnieje udokumentowana podstawa do przyjęcia, że całkowita strata przedmiotu ubezpieczenia jest nieunikniona<sup>8</sup> lub że zapobieżenie jej spowodowałoby wydatki niewspółmiernie wysokie w stosunku do wartości przedmiotu ubezpieczenia [art. 330 § 1 k.m.]<sup>9</sup>. Wyróżniamy tu sytuacje, kiedy los przedmiotu ubezpieczenia (statku, ładunku itp.) jest już przesądzony (np. zatonięcie statku) lub jego naprawa jest nieopłacalna<sup>10</sup>. Ubezpieczający może, przy wystąpieniu powyższych okoliczności, złożyć wniosek do zakładu ubezpieczeń o zrzeczenie się praw do przedmiotu ubezpieczenia na rzecz ubezpieczyciela, z równoczesnym żądaniem zapłacenia odszkodowania ubezpieczeniowego, wynoszącego pełną sumę ubezpieczenia wyrażoną w polisie<sup>11</sup>. Wniosek o abandon stwarza dla ubezpieczyciela sytuację do oceny, czy odzyskanie lub naprawienie przedmiotu ubezpieczenia jest obiektywnie realne i czy można odnieść korzyść z przyjęcia go na własność<sup>12</sup>. W prawie polskim, w odróżnieniu do odpowiednich regulacji zawartych w *Marine Insurance Act*<sup>13</sup>, istnieje obowiązek przyjęcia przez ubezpieczyciela na własność przedmiotu ubezpieczenia, pod warunkiem spełnienia formalnych wymogów kodeksowych przez składającego wniosek o abandon.

## 1.2. W prawie polskim

Art. 330 § 2 k.m. wymienia przykładowe sytuacje, w których można zgłosić abandon. Są to: zaginięcie bez wieści statku lub ładunku, ich zabór jako łup lub zagarnięcie przez rozbójników morskich (tzw. piratów), a także wypadek<sup>14</sup>, wskutek którego taki przedmiot stał się niezdatny do naprawy albo niewart naprawy lub kosztów odzyskania. Natomiast zgłoszenie abandonu ładunku może nastąpić także wtedy, gdy koszt jego naprawy lub dostarczenia do miejsca przeznaczenia przekroczyłby jego wartość w miejscu przeznaczenia [art. 330 § 3 k.m.]. Opis kodeksowy tych sytuacji wskazuje, iż wypełniają one przesłanki straty całkowitej [ang. *total loss*], choć polski Kodeks morski, w przeciwieństwie do *Marine Insurance Act*, nie zawiera definicji legalnej tego pojęcia. Ustalenie, kiedy statek jest niezdatny do naprawy albo niewart naprawy, jest niejednokrotnie kwestią sporną. Stąd też w niektórych krajach istnieją przepisy, względnie są zawierane postanowienia w umowach ubezpieczeniowych, które nakładają stały procent uszkodzenia przedmiotu ubezpieczenia,

---

8. Nieuniknione jest coś, co stanowi bezpośrednie następstwo niebezpieczeństwa objętego umową ubezpieczenia, por. M. Adamowicz, Z. Brodecki i E. Sodolska *Komentarz do tytułu VIII Ubezpieczenia morskie*, [w] D. Pyć, I. Zużewicz-Wiewiórkowska [red.], *Komentarz do Kodeksu morskiego*, System Informacji Prawniczej, LEX/el, 2012.

9. J. Łopuski [red.], *Prawo morskie*, tom 1, Oficyna Wydawnicza Branta, Bydgoszcz 1996, s. 357.

10. To, czy naprawa przedmiotu ubezpieczenia jest nieopłacalna, powinno zostać stwierdzone obiektywnie na podstawie wyceny kosztów naprawy przez firmy trudniące się naprawami statków (stocznie, itp.).

11. W przypadku braku otakowania sumy ubezpieczenia w umowie ubezpieczenia (tj. we wniosku ubezpieczeniowym, w korespondencji lub w polisie) przez ubezpieczającego, ubezpieczyciel ma prawo, na podstawie art. 302 § 3 k.m., wypłacić odszkodowanie równe wartości przedmiotu ubezpieczenia na dzień początku biegu okresu umowy ubezpieczenia z założeniem, że suma ubezpieczenia stanowi górną granicę odszkodowania.

12. Ubezpieczyciel dokonuje kalkulacji ekonomicznej – ustala wartość wraku i pozostałości zależnie od tego, czy nadaje się do sprzedaży w celu zmiany przeznaczenia, czy też powinien zostać zutylizowany, po odjęciu kosztów usunięcia oraz transportu.

13. Jest to pierwsza ustawa regulująca kwestię ubezpieczeń morskich w prawie angielskim.

14. Wypadek to, w rozumieniu ubezpieczyciela, zdarzenie ubezpieczeniowe, które, jeśli jest jednym z ryzyk objętych pokryciem w ramach warunków ubezpieczeniowych, może stanowić podstawę do podjęcia procedury likwidacyjnej, zakończonej decyzją odnośnie wypłaty, bądź odmowy wypłaty odszkodowania.

po wystąpieniu którego zachodzi możliwość zgłoszenia abandonu<sup>15</sup>. Zasadą jest, że abandon nie może dotyczyć tylko i wyłącznie straty częściowej, a więc np. uszkodzenia części kadłuba statku, czy straty określonej części ładunku. *Marine Insurance Act* szczegółowo określa, jaka strata jest stratą częściową, jaka – całkowitą, niestety próżno szukać podobnych regulacji w prawie polskim.

### 1.3. W prawie angielskim

W prawie angielskim, w odróżnieniu od prawa polskiego, istnieje definicja legalna straty całkowitej. Podstawowy akt regulujący kwestie angielskiego ubezpieczeniowego prawa morskiego, *Marine Insurance Act*, definiuje i wyróżnia bowiem dwa rodzaje straty całkowitej, tj. stratę całkowitą konstruktywną (ang. *constructive total loss* – CTL), która powstaje wskutek utraty możliwości korzystania z rzeczy, oraz stratę całkowitą rzeczywistą (ang. *actual total loss* – ATL) – całkowitą, nieodwracalną utratę przedmiotu ubezpieczenia (np. zatonięcie statku lub ładunku, zupełne zniszczenie ich w wyniku pożaru, czy nieodwracalne zagarnięcie przez piratów)<sup>16</sup>. W tym pierwszym przypadku przywrócenie przedmiotu ubezpieczenia do stanu poprzedniego powoduje, że wydatki (powstałe w wyniku np. wejścia statku na mieliznę czy pożaru) są niewspółmiernie wysokie w stosunku do jego wartości przed szkodą. Dzieje się tak wówczas, gdy koszty naprawy przekroczą wartość statku w stanie naprawionym<sup>17</sup>. Istnieje zatem możliwość naprawy statku, ale ekonomicznie nieopłacalna, nierentowna<sup>18</sup>. W drugim przypadku utrata przedmiotu ubezpieczenia jest nieunikniona, nieodwracalna, w związku z czym nawet kalkulacja ekonomiczna będzie bezprzedmiotowa<sup>19</sup>.

Przy stracie całkowitej konstruktywnej okoliczności, w jakich znalazł się statek lub ładunek, dają podstawę, co więcej – determinują działanie ubezpieczonego<sup>20</sup> do notyfikacji ubezpieczycielowi abandonu przedmiotu ubezpieczenia. Bez jego zgłoszenia bowiem ubezpieczyciel (ang. *insurer*) nie ma prawa uznać ubezpieczonemu<sup>21</sup> (ang. *assured*) straty całkowitej przedmiotu ubezpieczenia,

- 
15. W. Popiela, *Ubezpieczenia i wypadki morskie*, Wyższa Szkoła Morska w Szczecinie, Szczecin 1980, s. 128, 129. Stopień uszkodzenia przedmiotu ubezpieczenia, od którego ubezpieczyciel może uznać daną szkodę za stratę całkowitą konstruktywną, wynosi w USA 50%, we Francji i w Belgii 75%, w Norwegii i Holandii 75% uszkodzenia odnoszącego się do statku, natomiast w stosunku do ładunku wymagane jest 100% szkody. W Polsce ten pułap nie został formalnie ustalony, jednak zazwyczaj ubezpieczyciele zawierają związane z tym postanowienia w ogólnych warunkach umów (OWU) lub w polisie.
  16. Definicja straty całkowitej rzeczywistej w *Marine Insurance Act*, art. 57 [1]: „Where the subject-matter insured is destroyed, or so damaged as to cease to be a thing of the kind insured, or where the assured is irretrievably deprived thereof, there is an actual total loss”.
  17. Definicja straty całkowitej konstruktywnej w *Marine Insurance Act*, art. 60 [1]: „Subject to any express provision in the policy, there is a constructive total loss where the subject-matter insured is reasonably abandoned on account of its actual total loss appearing to be unavoidable, or because it could not be preserved from actual total loss without an expenditure which would exceed its value when the expenditure had been incurred.”
  18. M. Adamowicz, *Abandon*, [w:] D. Pyć, I. Zużewicz-Wiewiórowska [red.], *Leksykon prawa morskiego. 100 podstawowych pojęć*, C.H. Beck, Warszawa 2013, s. 3.
  19. *Marine Insurance Act 1906* c. 41 § 6, art. 60.
  20. *Marine Insurance Act*, w przeciwieństwie do polskiego Kodeksu morskiego, posługuje się pojęciem ubezpieczonego jako strony umowy ubezpieczenia.
  21. W angielskim prawie ubezpieczeń morskich jest stosowane pojęcie ubezpieczonego (co rynek ubezpieczeniowy kojarzy z armatorem), a nie, jak to jest w prawie polskim, ubezpieczającego, który z kolei kojarzony jest z brokerem.

a w konsekwencji wypłacić pełnej sumy ubezpieczenia<sup>22</sup>. Oczywiście ubezpieczony, jeśli wystąpi strata całkowita konstruktywna, ma wybór, tak jak w prawie polskim, pomiędzy potraktowaniem szkody jako szkody częściowej z wszelkimi skutkami takiej decyzji (przeprowadzenie naprawy i poniesienie jej kosztów) lub jako szkody całkowitej wraz ze zgłoszeniem abandonu ubezpieczycielowi i potraktowaniem jej jako straty całkowitej rzeczywiście<sup>23</sup>.

Wspomnieć również należy o trzecim rodzaju straty całkowitej, omówionym w doktrynie prawa angielskiego, a nieobecny w *Marine Insurance Act*, tj. o umownej stracie całkowitej (ang. *arranged or compromised total loss*), która pozostaje całkowicie w gestii i decyzji ubezpieczyciela<sup>24</sup>.

Problematyka straty całkowitej uwidacznia się również w przypadku porwania statku przez piratów (polski ustawodawca w Kodeksie morskim określa ich jako rozbójników morskich) lub rekwizycji statku wskutek zarządzenia władz. Możliwość zgłoszenia wniosku o abandon do ubezpieczyciela w takiej sytuacji występuje zarówno w prawie angielskim, jak i w prawie polskim<sup>25</sup>, jednak problematyka ta, z uwagi na liczbę takich przypadków pod reżimem prawa angielskiego, jest w tym systemie lepiej omówiona. W prawie angielskim uwidacznia się różnica pomiędzy stratą całkowitą konstruktywną (kiedy ubezpieczający powinien zgłosić abandon w celu uznania tej straty przez ubezpieczyciela), a stratą całkowitą rzeczywiście (kiedy ubezpieczający nie ma obowiązku zgłaszać abandonu). Statek może zaginąć z wielu powodów, jednak w dzisiejszych czasach jest rzadkością, że ginie bez wieści<sup>26</sup>. Jeżeli jednak statek zaginął bez wieści, to zgodnie z art. 58 *Marine Insurance Act*, po upływie rozsądnego czasu<sup>27</sup> i wywieszeniu na Liście Lloyd'a (ang. *Lloyd's List*) informacji, że konkretny statek zaginął, można mówić o stracie całkowitej rzeczywiście.

Podobnie sytuacja wygląda w polskim Kodeksie morskim (art. 331 § 5), według którego statek i przewożone na nim, nieuratowane ładunki uważa się za całkowicie stracone, a ubezpieczeni mogą domagać się od ubezpieczyciela odszkodowania za stratę całkowitą bez zgłaszania abandonu, w razie uznania statku za zaginiony bez wieści. Okres wymagany do uznania statku za zaginiony nie może być krótszy niż miesiąc ani dłuższy niż 3 miesiące, licząc od dnia nadejścia ostatniej wiadomości o statku, a jeżeli brak wiadomości o statku pozostaje w związku z działaniami wojennymi – krótszy niż 6 miesięcy (art. 32 k.m.).

W przypadku, gdy po przyjęciu abandonu przez ubezpieczyciela i wypłacie odszkodowania ubezpieczonemu po zaginięciu statku w wyniku zagarnięcia przez piratów lub z innego powodu,

---

22. *Ibidem*, art. 62 [1]. W przypadku straty całkowitej przedmiotu ubezpieczenia, ubezpieczyciel wypłaca pełną sumę ubezpieczenia bez potrącania franszyzy, o ile suma ubezpieczenia jest otaksowana lub zgodna z rzeczywistą wartością tego przedmiotu.

23. *Ibidem*, art. 61: „Where there is a constructive total loss the assured may either treat the loss as a partial loss, or abandon the subject-matter insured to the insurer and treat the loss as if it were an actual total loss”.

24. R.H. Brown, *Marine Insurance – Hull Practice vol. 3*, 2 ed., Witherby & Co. Ltd., Londyn 1993, s. 212.

25. Zob. art. 330 § 2 k.m.

26. Nie mniej nie jest niemożliwe, zwłaszcza jeśli chodzi o zaginięcia mniejszych jednostek pływających, szczególnie prywatnych jachtów, w obszarach podwyższonego ryzyka, np. ze względu na zagrożenie piractwem.

27. Kwestią otwartą do rozstrzygnięcia w doktrynie prawa angielskiego jest znaczenie rozsądnego czasu; polski Kodeks morski w art. 331 § 3 stwierdza, że ubezpieczający może zgłosić abandon po upływie 2 miesięcy od momentu zagarnięcia statku przez rozbójników morskich. W klauzuli wojennej i strajków (*The War & Strikes Clauses*) czas, jaki musi minąć, aby ubezpieczony mógł zgłosić abandon, to 12 miesięcy. Za pomocą tej klauzuli, włączonej do polisy, inkorporującej angielskie warunki ubezpieczeniowe (*ITC-Hulls*), strony umowy ubezpieczenia rozszerzają zakres ubezpieczenia właśnie na szkody wynikłe z tych dwóch ryzyk.

statek został odnaleziony, ubezpieczyciel jest uprawniony do roszczenia prawa do tego statku przeciwko ubezpieczonemu na mocy subrogacji i - w konsekwencji, po jego złożeniu, automatycznie staje się właścicielem odzyskanego statku. Ubezpieczyciel może wówczas statek sprzedać i cała suma z tego tytułu zostanie w jego gestii, nawet jeśli przewyższa ona sumę wypłaconego odszkodowania z tytułu straty całkowitej<sup>28</sup>.

W sytuacji, kiedy wiadomo, co stało się ze statkiem, należy postawić pytanie, czy dane okoliczności wskazują na wystąpienie straty całkowitej konstruktywnej czy rzeczywistej. Problem dotyczy zarówno statku, jak i przewożonego na nim ładunku czy frachtu, które również mogą ulec stracie całkowitej, jak również być przedmiotem abandonu. Strata całkowita konstruktywna ma zatem miejsce, gdy ubezpieczający zostanie pozbawiony posiadania swego statku lub ładunku w wyniku zaboru statku przez piratów, minął określony prawem czas od momentu zaboru, a prawdopodobieństwo ich odzyskania jest niewielkie lub kiedy ładunek lub koszt odzyskania danego statku lub ładunku przewyższałyby ich wartość po odzyskaniu. Wtedy właściciel statku lub ładunku ma prawo do notyfikacji abandonu, która zarówno w prawie polskim, jak i angielskim, jest równocześnie notyfikacją straty całkowitej i roszczeniem ubezpieczonego z tytułu tej straty.

Natomiast strata całkowita rzeczywista nastąpi wówczas, kiedy ubezpieczający zostanie pozbawiony posiadania przedmiotu ubezpieczenia w sposób nieodwracalny, choć oczywiście powstanie problem interpretacji, czy istnieje możliwość odzyskania statku lub ładunku, czy też nie, oraz jaki czas powinien minąć od momentu tego pozbawienia. Prawdopodobieństwo odzyskania utraconej własności musi być niskie – zależeć będzie od podjęcia oraz stanu negocjacji odnośnie okupu na linii ubezpieczony właściciel statku i ubezpieczyciel – piraci. Ubezpieczony powinien zatem poczekać i zobaczyć, jak rozwinie się sytuacja, a negocjacje z piratami mogą trwać nierzadko kilka lub kilkanaście miesięcy. Niejednokrotnie ostateczna interpretacja odnośnie kwalifikacji straty całkowitej jest podejmowana przez sąd. Należy zatem stwierdzić, że rozróżnienie pomiędzy stratą całkowitą konstruktywną a rzeczywistą, które ma istotne znaczenie dla możliwości zgłoszenia abandonu ubezpieczycielowi, nie jest kwestią tylko przepisów prawnych, ale również stanu faktycznego danego zdarzenia.

Ubezpieczony, który nie może udowodnić straty całkowitej rzeczywistej, może wystąpić o odszkodowanie z tytułu straty całkowitej konstruktywnej w ramach pełnej sumy ubezpieczenia. Oczywiście wówczas musi on zgłosić taki zamiar poprzez złożenie wniosku o abandon do ubezpieczyciela. Może on także rościć o odszkodowanie z tytułu straty całkowitej konstruktywnej, gdy strata całkowita rzeczywista jest nieunikniona<sup>29</sup>, ale jeszcze niezrealizowana. Przykładowo, jeżeli statek wszedł na mieliznę i doznaje uszkodzeń w wyniku uderzeń silnych fal, ubezpieczony nie musi czekać, aż zostanie on całkowicie zniszczony, tylko może złożyć ubezpieczycielowi wniosek o abandon i równocześnie roszczenie o stratę całkowitą konstruktywną. Wówczas ubezpieczyciel ma prawo [choć nie ma takiego obowiązku] przyjąć abandon i podjąć niezbędne kroki do zmniejszenia lub zapobieżenia stracie całkowitej statku<sup>30</sup>.

---

28. R.H. Brown, *op. cit.*, s. 214.

29. *Marine Insurance Act 1906*, art. 60 [1].

30. R.H. Brown, *op. cit.*, s. 214, 215.

## 2. Forma zgłoszenia abandonu do ubezpieczyciela oraz możliwe warianty jego postępowania

### 2.1. W ogólności

Zarówno w prawie polskim, jak i w prawie angielskim, wniosek o abandon jest swoistą ofertą, którą ubezpieczający (lub ubezpieczony) składa ubezpieczycielowi i, jeżeli zostanie zaakceptowany, rodzi to dla stron konkretne konsekwencje prawne. Na ubezpieczycielu, nowym właścicielu przedmiotu ubezpieczenia,<sup>31</sup> z chwilą przyjęcia abandonu będzie spoczywać obowiązek poniesienia kosztów zabezpieczenia wraku oraz pozostałości, zapłacenia kosztów składowania oraz usunięcia wraku, jeżeli właściwe organy administracji państwa nadbrzeżnego lub sąd tak nakażą. Z drugiej strony, ubezpieczyciel otrzymuje uprawnienia m.in. do uzyskania części frachtu, jeżeli abandon zostanie zaakceptowany podczas podróży morskiej, podczas której statek przewoził ładunek, czy też do wyboru pomiędzy odbudową i zagospodarowaniem wraku lub jego sprzedaniem w celu otrzymania odzysku. Najczęściej jednak bilans zysków i strat będzie niekorzystny dla właściciela wraku.

Zrzeczenie się przedmiotu ubezpieczenia przez ubezpieczającego, uwarunkowane odpowiednią akceptacją przyjęcia tego przedmiotu na własność przez ubezpieczyciela, jest jednostronną czynnością prawną<sup>32</sup> (w odróżnieniu od twierdzeń zawartych w doktrynie angielskiej, które nadają abandonowi status umowy<sup>33</sup>). W momencie akceptacji abandonu przez ubezpieczyciela, umowa ubezpieczenia wygasa. Dla zrzeczenia się przez ubezpieczającego własności do przedmiotu ubezpieczenia, jak i dla ewentualnego przyjęcia własności tego przedmiotu przez ubezpieczyciela, wymagana jest forma pisemna *ad probationem*, choć dopuszczalną formą jest również przyjęcie danego przedmiotu ubezpieczenia na własność w sposób dorozumiany, tj. poprzez milczące przyjęcie abandonu. Abandon jest więc formą odstąpienia od umowy ubezpieczenia<sup>34</sup> i jedną z przyczyn wygaśnięcia stosunku ubezpieczenia<sup>35</sup>. W wyniku wypłaty odszkodowania z tytułu straty całkowitej, suma ubezpieczenia wyczerpuje się, a przedmiot ubezpieczenia staje się wrakiem lub pozostałością, co w oczywisty sposób czyni umowę ubezpieczenia bezprzedmiotową. Przedmiot ubezpieczenia może się stać wrakiem jeszcze przed wypłatą odszkodowania ubezpieczeniowego, a moment, w którym to ma miejsce, jest kwestią umowną ustalaną między uczestnikami procesu likwidacji szkody, tj. armatorem, ubezpieczycielami i ekspertami zaangażowanymi do sprawy<sup>36</sup>.

---

31. Z momentem przyjęcia abandonu przez ubezpieczyciela oraz zapłaty odszkodowania z tytułu straty całkowitej przedmiotu ubezpieczenia staje się on wrakiem lub pozostałością.

32. W polskiej doktrynie jest to kwestia sporna. Prof. S. Matysik twierdził, iż konstrukcja prawna abandonu w prawie polskim przypomina szczególny rodzaj umowy, a nie czynności prawnej jednostronnej, co sugeruje zwrot „zrzeczenia się praw”. Deklaracja abandonu jest jednostronną czynnością prawną, z tym że skutki prawne abandonu mogą wystąpić dopiero po zajęciu stanowiska (oświadczenia woli) przez ubezpieczyciela. Zob. S. Matysik, *Prawo morskie. Zarys systemu*, tom 3, Zakład Narodowy im. Ossolińskich, Warszawa 1975, s. 174.

33. R.I. Simey, *Arnould on the Law of Marine Insurance and Average*, 18 ed., Sweet & Maxwell 2013, s. 1606.

34. J. Łopuski, *Prawo morskie*, tom II, część trzecia [2], *Prawo żeglugi morskiej*, Bydgoszcz-Toruń 2000, s. 357.

35. E. Kowalewski, *Prawo ubezpieczeń gospodarczych*, wyd. 3, Oficyna Wydawnicza Branta, Bydgoszcz-Toruń 2006, s. 188.

36. Przykładowo, jeżeli statek wpłynie na skały i w konsekwencji nastąpi przełamanie kadłuba i wtargnięcie wody do wewnątrz jednostki, jest obiektywnie oczywiste, że statek staje się wrakiem i ponieważ jest niewart naprawy, może być przedmiotem straty całkowitej konstruktywnej.

Abandon ubezpieczeniowy jest formą nabycia prawa własności przedmiotu ubezpieczenia przez ubezpieczyciela w wyniku pisemnego zrzeczenia się praw do niego, dokonanego przez ubezpieczonego armatora na rzecz zakładu ubezpieczeń oraz przyjęciem tych praw przez ubezpieczyciela<sup>37</sup>. Abandon ma silny związek z wypłatą odszkodowania ubezpieczeniowego, bowiem jest instrumentem, który – w konsekwencji wypłaty odszkodowania – przyspiesza likwidację szkody całkowitej przedmiotu ubezpieczenia<sup>38</sup>. Zgodnie z polskim prawem, ubezpieczyciel musi przyjąć abandon, jeśli wniosek spełnia warunki formalne przewidziane w art. 330-335 k.m. Ponieważ dla ubezpieczyciela przyjęcie abandonu jest zazwyczaj niekorzystne ze względów ekonomicznych, będzie on starał się jak najszybciej wypłacić odszkodowanie ubezpieczającemu<sup>39</sup>, powołując się na art. 329 k.m. (o czym dalej).

Zrzeczenie się przedmiotu ubezpieczenia występuje jedynie w kontekście ubezpieczenia rzeczowego, gdyż tylko przy ubezpieczeniu statku, ładunku czy frachtu suma ubezpieczenia jest oznaczona. Nie określa się jej przy ubezpieczeniu, w którym przedmiotem ubezpieczenia jest odpowiedzialność cywilna, której nie można się zrzec na rzecz innej osoby<sup>40</sup>.

W prawie morskim najczęściej przedmiotem ubezpieczenia, a zarazem przedmiotem ewentualnego abandonu, jest statek morski lub ładunek. Jak zatem funkcjonuje abandon oraz jak może się zachować ubezpieczający (względnie ubezpieczony) oraz ubezpieczyciel w sytuacji, gdy statek lub ładunek<sup>41</sup> dotknie losowe zdarzenie, które spowoduje ich unicestwienie (zatonięcie, spalenie itp.) lub utratę wartości na tyle znaczną (np. zalanie maszynowni), że nieopłacalne będzie przywrócenie tych przedmiotów ubezpieczenia do stanu poprzedniego?

## 2.2. W prawie polskim

Polski Kodeks morski przewiduje trzy podstawowe formy zaspokojenia roszczenia ubezpieczeniowego:

- wypłatę odszkodowania częściowego (art. 325);
- zapłatę pełnej sumy ubezpieczenia bez zrzeczenia się na rzecz ubezpieczyciela praw do przedmiotu ubezpieczenia (art. 329);
- zapłatę pełnej sumy ubezpieczenia za zrzeczeniem się na rzecz ubezpieczyciela praw do przedmiotu ubezpieczenia, tzw. abandon (art. 330-335).

Forma zaspokojenia roszczenia ubezpieczeniowego w wyniku wypłaty odszkodowania częściowego to sytuacja, w której ubezpieczyciel, po zakończeniu procesu likwidacji szkody, który polega na zbadaniu jej okoliczności, przyczyny oraz zakresu<sup>42</sup>, stwierdza, że zdarzenie ubezpieczeniowe, będące źródłem powstania szkody, jest objęte pokryciem przez warunki ubezpieczeniowe, na które powołuje się polisa i - w konsekwencji, w braku zaistnienia wyłączeń w odpowiedzialności

---

37. S. Matysik, *Prawo morskie...*, tom 1, s. 174.

38. Z. Kamiński, *Ubezpieczenia morskie*, Uniwersytet Gdański, Gdańsk 1989, s. 78.

39. Tak szybka decyzja o wypłacie odszkodowania z tytułu straty całkowitej konstruktywnej może jednak ograniczyć możliwości ubezpieczyciela odnośnie rzetelnego zbadania okoliczności, przyczyny i zakresu szkody. Pomimo tego, żeby ubezpieczyciel mógł wypłacić odszkodowanie z tego tytułu, powinien być w posiadaniu pewnych przesłanek, które uprawdopodobnią wystąpienie straty całkowitej konstruktywnej.

40. Z. Brodecki, E. Sodolska, *op. cit.*, s. 836.

41. Zasada straty całkowitej odnosi się do każdej dającej się oddzielić części ładunku.

42. Następuje to z pomocą niezależnego eksperta zaangażowanego przez ubezpieczyciela do zbadania sprawy.



ubezpieczyciela, wypłaca odszkodowanie ubezpieczającemu (lub ubezpieczonemu) bez konieczności przyjmowania abandonu.

Natomiast forma zaspokojenia roszczenia ubezpieczeniowego w wyniku zapłaty pełnej sumy ubezpieczenia bez zrzeczenia się na rzecz ubezpieczyciela praw do przedmiotu ubezpieczenia (art. 329 § 1 k.m.) to sytuacja, w której ubezpieczyciel, będący w posiadaniu wstępnych<sup>43</sup> informacji odnośnie przyczyny i zakresu szkody, wypłaca odszkodowanie ubezpieczającemu za szkodę całkowitą, w wyniku czego, bez względu na wysokość powstałej szkody, zwalnia się od wszelkich dalszych zobowiązań wynikających z umowy ubezpieczenia<sup>44</sup>. Obok wypłaty odszkodowania ubezpieczyciel powinien zwrócić ubezpieczającemu przypadające na niego stosownie do art. 327 k.m. wydatki<sup>45</sup>, które ten poniósł lub zobowiązał się ponieść do chwili otrzymania zawiadomienia od ubezpieczyciela, że korzysta z omawianego uprawnienia (art. 329 § 3 k.m.). Ta forma zaspokojenia ubezpieczającego może mieć zastosowanie zarówno przy wystąpieniu straty całkowitej konstruktywnej (m.in. dla uniknięcia rozpatrywania wniosku o abandon), jak i przy wystąpieniu straty całkowitej rzeczywistej, kiedy wniosek o abandon nie jest konieczny<sup>46</sup>. W przeciwieństwie jednak do formy zaspokojenia roszczenia ubezpieczającego w wyniku abandonu, ubezpieczyciel nie nabywa jakichkolwiek praw do przedmiotu ubezpieczenia (art. 329 § 4 k.m.), a ponadto ubezpieczający może określić ubezpieczycielowi stosowny termin do złożenia oświadczenia, czy korzysta z omawianego uprawnienia (art. 329 § 2 k.m.). Po bezskutecznym upływie tego terminu ten drugi podmiot nie może już z niego skorzystać. Występuje tu, tak jak przy abandonie, mechanizm przyspieszenia likwidacji szkody, bowiem ubezpieczający poprzez wyznaczenie terminu, mobilizuje ubezpieczyciela do podjęcia decyzji odnośnie wypłaty odszkodowania za szkodę całkowitą. Termin ten jednak powinien być rozsądny i dawać ubezpieczycielowi czas na zebranie informacji niezbędnych do określenia własnej odpowiedzialności ubezpieczeniowej.

Trzecia forma zaspokojenia roszczenia ubezpieczającego polega na zapłacie pełnej sumy ubezpieczenia za zrzeczeniem się na rzecz ubezpieczyciela praw do przedmiotu ubezpieczenia w wyniku złożenia wniosku o abandon przedmiotu ubezpieczenia, który ubezpieczyciel, przy spełnieniu wszystkich wymogów ustawowych, ma obowiązek przyjąć na własność. Te wymogi ustawowe są omówione m.in. w art. 331 k.m., który nakazuje, aby ubezpieczający zgłosił abandon na piśmie z przytoczeniem okoliczności go uzasadniających oraz przestrzeganiem ustawowo określonych terminów. Jednak, w sytuacjach uzasadniających stratę całkowitą konstruktywną, ubezpieczającemu przysługuje wybór pomiędzy roszczeniem o stratę częściową a roszczeniem o stratę całkowitą<sup>47</sup>.

---

43. Określenie *informacje wstępne* wynika stąd, że zazwyczaj roszczenie z tytułu straty całkowitej ze strony ubezpieczonego właściciela statku jest niezwłoczne, niekiedy kilka dni po zdarzeniu ubezpieczeniowym, i z tego względu nie zawsze możliwe jest wnikliwe zbadanie szkody przez ubezpieczyciela.

44. W szczególności od obowiązku zwrotu kosztów zachowania przedmiotu ubezpieczenia lub przywrócenia go do stanu poprzedniego.

45. Są to wszystkie niezbędne i celowe wydatki poniesione przez ubezpieczającego w celu zachowania przedmiotu ubezpieczenia, zapobieżenia szkodzie lub zmniejszenia jej rozmiarów, ustalenia charakteru i rozmiarów szkody, sporządzenia rozliczenia szkody, sprzedaży przedmiotu ubezpieczenia oraz inne wydatki poniesione zgodnie ze wskazówkami ubezpieczyciela.

46. W sytuacji całkowitego unicestwienia przedmiotu ubezpieczenia (np. poprzez zatonięcie statku) wniosek o abandon jest bezprzedmiotowy.

47. Z. Kamiński, *op. cit.*, s. 81.

Wniosek o abandon przedmiotu ubezpieczenia powinien zostać złożony w ciągu 6 miesięcy od dnia, w którym ubezpieczający dowiedział się o okolicznościach uzasadniających abandon<sup>48</sup>. W razie zabrania statku lub ładunku jako łup, zagarnięcia przez rozbójników morskich albo utraty 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 [art. 331 § 2 i 3]. Brak właściwej dokumentacji, np. orzeczenia izby morskiej o kondemnacji<sup>49</sup> statku, raportu kapitana, prognoz pogodowych, ekspertyz rzeczoznawców, ofert na naprawę, protokołu komisji poawaryjnej i innych dowodów (np. zdjęć) opisujących okoliczności zaistnienia straty całkowitej, może stanowić podstawę do odmowy przyjęcia abandonu przez ubezpieczyciela. Ponadto, ubezpieczający ma obowiązek przy zgłoszeniu abandonu zawiadomić ubezpieczyciela o ciążących na przedmiocie ubezpieczenia prawach rzeczowych (np. o hipotecę morską, tj. zastawie na statku wpisanym do rejestru okrętowego z art. 76 § 1 k.m., zastawie na statku niewpisanym do rejestru okrętowego, przywilejach na statku z art. 90 § 1 k.m.) oraz o odnoszących się do niego innych ubezpieczeniach, a także o wszelkich znanych mu ograniczeniach w rozporządzeniu przedmiotem ubezpieczenia [art. 332 k.m.]. Od dostarczenia tych danych ubezpieczyciel może uzależnić przyjęcie abandonu.

Jeżeli jednak zgłoszenie abandonu odpowiada ustawowo określonym wymaganiom, ubezpieczyciel nie może odmówić jego przyjęcia. Stanowi o tym art. 333 § 1 k.m. Jeżeli zakład ubezpieczeń złoży oświadczenie, że przyjmuje abandon, prawa do przedmiotu ubezpieczenia przechodzą na niego z tą chwilą (*ex tunc*). Jeżeli jednak ubezpieczyciel nie złoży oświadczenia, że przyjmuje abandon, prawa do przedmiotu ubezpieczenia przechodzą na niego z upływem 30 dni od otrzymania zgłoszenia [art. 334 § 1 i 2 k.m.]. W razie złożenia przez ubezpieczyciela, w terminie 30 dni od otrzymania zgłoszenia, oświadczenia, że odmawia przyjęcia abandonu ze względu na niespełnienie wymagań ustawowych, sprawa wymaga rozstrzygnięcia polubownego pomiędzy stronami. Ubezpieczający zachowuje wówczas prawo do odszkodowania po udowodnieniu szkód rzeczywiście poniesionych (formą zaspokojenia roszczenia ubezpieczeniowego jest wówczas wypłata odszkodowania częściowego zgodnie z wariantem 1 zawartym w art. 325 k.m.).

Tak jak w prawie angielskim, zgłoszenie abandonu może zostać po prostu nieprzyjęte przez ubezpieczyciela (np. z uwagi na nieekonomiczność objęcia przedmiotu ubezpieczenia na własność), tak w prawie polskim sytuacja dla ubezpieczyciela jest bardziej skomplikowana, bowiem skuteczność odrzucenia abandonu jest uzależniona od dwóch czynników, nie licząc kwestii formalnych, leżących po stronie ubezpieczającego (m.in. złożenia pisemnego wniosku w terminie od 2 do 6 miesięcy, zależnie od rodzaju okoliczności uzasadniających abandon – art. 331 § 2 i 3 k.m.). Po pierwsze, odrzucenie abandonu musi nastąpić w ciągu 30 dni od złożenia wniosku o abandon. Brak reakcji ubezpieczyciela będzie równoznaczny z akceptacją wniosku i przyjęciem przez niego przedmiotu ubezpieczenia morskiego na własność. Po drugie, możliwość odrzucenia abandonu przez ubezpieczyciela jest skorelowana z treścią zgłoszenia abandonu, to znaczy, jedyną drogą ubezpieczyciela do uwolnienia się z obowiązku przyjęcia przedmiotu ubezpieczenia na własność jest postawienie przez niego zarzutu nieujawnienia w zgłoszeniu pewnych elementów uzasadniających

---

48. Przepis uzasadniony jest umożliwieniem ubezpieczającemu zebrania dokumentacji potwierdzającej zaistnienie straty całkowitej konstruktywnej przedmiotu ubezpieczenia.

49. Kondemnacja – stwierdzenie przez właściwy organ, np. izbę morską, że przedmiot ubezpieczenia jest niewart naprawy.

abandon (na podstawie art. 331 § 1 k.m. stanowiącego, że ubezpieczający powinien zgłosić abandon na piśmie z podaniem okoliczności uzasadniających abandon). Ponieważ Kodeks morski nie zawiera enumeratywnie wymienionych okoliczności uzasadniających abandon, powstaje szerokie pole do interpretacji dla ubezpieczyciela, jakie okoliczności powinny być uwzględnione we wniosku. Brak podania choćby jednego elementu z okoliczności uzasadniających abandon może stanowić podstawę dla ubezpieczyciela do jego odrzucenia. Kwestią otwartą pozostaje, czy w zgłoszeniu powinny być również zamieszczone szczegółowe dokumenty potwierdzające te okoliczności (jak np. karta bezpieczeństwa statku czy prognoza pogody z dnia wypadku), jednak uważam, że oprócz podania okoliczności we wniosku o abandon niezbędne jest również przedstawienie dokumentacji potwierdzającej ich wystąpienie. Należyte zgłoszenie abandonu powinno być zatem poparte m.in. decyzjami właściwych organów, protestem morskim, wyciągiem z dziennika okrętowego, raportem kapitana, protokołem komisji armatora, ekspertyzą rzeczoznawcy, dowodami bezpośrednimi w postaci zdjęć, szkiców itp.<sup>50</sup> Zbadanie okoliczności stanowiących przesłanki do złożenia wniosku o abandon leży bowiem w oczywistym interesie ubezpieczyciela<sup>51</sup>.

### 2.3. W prawie angielskim

Zgłoszenie abandonu ubezpieczeniowego przy stracie całkowitej konstruktywnej jest o tyle istotne dla armatora statku, że bez jego dokonania szkoda będzie rozliczana przez ubezpieczyciela jak szkoda częściowa (ang. *partial loss*) ze wszystkimi tego konsekwencjami<sup>52</sup>. Możliwość przyjęcia przedmiotu ubezpieczenia na własność przez ubezpieczyciela jest w prawie angielskim wartością pochodną, poza tym, niejako z automatu, przez niego odrzucaną. Na palcach jednej ręki można by policzyć wnioski o abandon (ang. *notice of abandonment*), które zostały zaakceptowane przez ubezpieczyciela. Co więcej, wniosek o abandon w prawie angielskim ma formę wzorca umownego, w którym zawarte są klauzule zabezpieczające wnioskodawcę przed ujemnymi skutkami odrzucenia takiego wniosku. Natomiast przy wystąpieniu straty całkowitej rzeczywistej i spełnieniu warunków ubezpieczeniowych ubezpieczający otrzyma odszkodowanie w wysokości pełnej sumy ubezpieczenia lub wartości statku na dzień początku biegu okresu ubezpieczenia i zgłoszenie abandonu jest, w tym przypadku, niekonieczne.

W prawie angielskim, podobnie zresztą jak w prawie polskim, abandon stwarza dla ubezpieczyciela ofertę przeniesienia praw do przedmiotu ubezpieczenia i umożliwia im podjęcie właściwych kroków w celu zminimalizowania lub uchronienia przedmiotu przed całkowitym unicestwieniem. Jest to więc instrument przyspieszenia likwidacji szkody, która jest równocześnie stratą całkowitą przedmiotu ubezpieczenia<sup>53</sup>. Ponadto zgłoszenie abandonu stanowi nie tylko przesłankę dla wystąpienia wobec ubezpieczyciela ze skutecznym roszczeniem o pokrycie straty całkowitej

---

50. Z. Brodecki, E. Sodolska, *op. cit.*, s. 833.

51. M. Ziemiak, *op. cit.*, s. 158.

52. *Marine Insurance Act 1906*, art. 60. Konsekwencje są m.in. związane z tym, że odszkodowanie ubezpieczeniowe, jeśli dane ryzyko ubezpieczeniowe jest pokryte warunkami polisowymi, obejmuje faktyczne koszty naprawy przedmiotu ubezpieczenia po potrąceniu franszyzy redukcyjnej bądź integralnej przez ubezpieczyciela; przy wypłacie odszkodowania z tytułu straty całkowitej franszyza nie jest, z reguły, potrącana.

53. Z. Brodecki, *Prawo ubezpieczeń morskich*, Wydawnictwo Prawnicze LEX, Sopot 1999, s. 83.

konstruktywnej, lecz także spełnia funkcję informacyjną (tj. zawiadamia ubezpieczyciela o wystąpieniu przedmiotowej straty<sup>54</sup>).

Po otrzymaniu wniosku o abandon ubezpieczyciel może próbować podważyć przesłanki pozwalające uznać daną szkodę za stratę całkowitą konstruktywną. W prawie angielskim odrzucenie wniosku o abandon przez ubezpieczyciela jest możliwe bez podania przyczyn, jednak nie powoduje równoczesnego odrzucenia roszczenia o wypłatę odszkodowania. Jeżeli ubezpieczyciel zaakceptuje abandon, przyjmuje na siebie nie tylko zobowiązanie do zapłacenia odszkodowania za stratę całkowitą, ale także przyjmuje na własność przedmiot ubezpieczenia, który staje się wrakiem, wraz z obowiązkiem jego ewentualnego usunięcia lub zabezpieczenia<sup>55</sup>. Ponadto przechodzą na jego rzecz wszelkie prawa własnościowe, zatem zarówno aktywa, jak i pasywa spoczywające na przedmiocie ubezpieczenia<sup>56</sup>. Akceptacja abandonu jest bezwarunkowa i nie może być odwołana przez żadną ze stron, z wyjątkiem zgody na odwołanie przez obie strony lub sytuacji, gdy ubezpieczyciel zaakceptuje abandon w wyniku pomyłki<sup>57</sup>. Jeżeli ubezpieczyciel odmówi przyjęcia abandonu lub gdy okaże się, że roszczenie o wypłatę odszkodowania z tytułu straty całkowitej jest bezpodstawne (np. zmienia się okoliczności, które ujawnią, że naprawa statku jest opłacalna lub gdy piraci przyjmą okup i wypuszczą statek), ubezpieczony może nadal rościć o zwrot kosztów naprawy z tytułu szkody częściowej<sup>58</sup>.

Ubezpieczony, w przypadku jeżeli nie będzie mógł złożyć roszczenia ani z tytułu straty całkowitej rzeczywistej, ani konstruktywnej, nadal ma prawo do roszczenia z tytułu doznanej szkody. Na przykład może wybrać którąś z poniższych opcji:

1. Uratować statek, naprawić go oraz rościć koszty ratownictwa i naprawy od ubezpieczyciela do sumy ubezpieczenia oraz z uwzględnieniem franszyzy wpisanej w polisie. Lub:
2. Zaproponować ubezpieczycielowi ugodę (ang. *compromised settlement*) bez przeprowadzenia napraw na statku. Lub:
3. Zostawić statek tam gdzie jest (pod warunkiem, że nie ciąży na ubezpieczonym obowiązek prawny jego usunięcia) i czekać, aż polisa wygaśnie. Jeżeli przed wygaśnięciem polisy statek nie dozna straty całkowitej, ubezpieczony może złożyć roszczenie do ubezpieczyciela o dodatek z tytułu nienaprawionej szkody<sup>59</sup>. Lub:
4. Sprzedać statek na złom z obowiązkiem poniesienia kosztów transportu wraku przez stocznię złomową. Ubezpieczony nie będzie wówczas mógł złożyć roszczenia do zakładu ubezpieczeń z tytułu ratownictwa, jednak będzie mógł złożyć roszczenie o dodatek z tytułu nienaprawionej szkody. Lub:
5. Uratować statek i sprzedać go w stanie uszkodzonym. Ubezpieczony może wówczas rościć do ubezpieczyciela o odszkodowanie z tytułu ratownictwa, z zastrzeżeniem potrącenia franszyzy.

---

54. *Ibidem*, s. 83.

55. R.J. Lambeth, *Templeman on Marine Insurance: its principles & practice*, 5 ed., MacDonald & Evans, Londyn 1981, s. 220.

56. *Marine Insurance Act 1906*, art. 63 [1].

57. R.I. Simey, *op. cit.*, s. 1609.

58. R.J. Lambeth, *op. cit.*, s. 223.

59. *Allowance in respect of unrepaired damage* – roszczenie z tytułu potencjalnych kosztów naprawy statku występujące w prawie angielskim, które ubezpieczony może skierować do ubezpieczyciela w sytuacji, kiedy uzna, że nie będzie naprawiać statku. Wypłata odszkodowania z tego tytułu nie może wystąpić wraz odszkodowaniem za stratę całkowitą.

Ubezpieczony uzyska cenę rynkową za statek, a następnie, jeżeli przed wygaśnięciem polisy statek nie dozna straty całkowitej, może złożyć roszczenie do zakładu ubezpieczeń o dodatek z tytułu nienaprawionej szkody<sup>60</sup>.

W polisie H&M<sup>61</sup> ubezpieczyciel zazwyczaj zamieszcza tzw. klauzulę „zrzeczenia się” (ang. *waiver clause*), która ma zapobiegać nieporozumieniom między stronami umowy ubezpieczenia morskiego, mogącymi powstać w momencie, gdy ubezpieczyciel podejmie wobec przedmiotu ubezpieczenia czynności, zmierzające do uniknięcia lub minimalizowania szkody. Ubezpieczony wówczas może mieć wrażenie, że każde takie działanie pozbawia go obowiązku złożenia wniosku o abandon, który, co trzeba podkreślić, jako jedyny zabezpiecza jego prawa do roszczenia z tytułu straty całkowitej konstruktywnej. *Waiver clause* zapobiega sytuacji, w której ubezpieczony uznaje, że ubezpieczyciel zachowuje się wobec przedmiotu ubezpieczenia tak, jakby przyjął abandon i dany przedmiot na własność. Chroni ona zatem obie strony umowy ubezpieczenia przed konsekwencjami prawnymi nieporozumienia związanego z niewłaściwą oceną danego zachowania ubezpieczyciela<sup>62</sup>.

Ubezpieczony nie jest zobowiązany do złożenia roszczenia o stratę całkowitą konstruktywną do ubezpieczyciela. Inną możliwością jest naprawienie szkody i roszczenie do ubezpieczyciela o zwrot kosztów do wysokości 100% sumy ubezpieczenia. Jeżeli jednak ubezpieczony chce złożyć roszczenie z tytułu straty całkowitej konstruktywnej, niezbędne jest złożenie wniosku o abandon do zakładu ubezpieczeń<sup>63</sup>, co pozwala ubezpieczycielowi na podjęcie działań zmierzających w kierunku minimalizacji szkody (m.in. zabezpieczenia abandonowanego mienia) lub zapobieżenia stracie całkowitej tego przedmiotu<sup>64</sup>. Ubezpieczyciel nie jest zobowiązany do przyjęcia abandonu, gdyż nie zawsze jest oczywiste, że strata całkowita konstruktywna występuje w chwili złożenia wniosku<sup>65</sup>. Dlatego, po otrzymaniu wniosku o abandon, ubezpieczyciel ma czas na zbadanie okoliczności pod kątem wystąpienia straty całkowitej. Jeżeli zakład ubezpieczeń odmówi przyjęcia abandonu, ubezpieczony jest zobowiązany do wystąpienia do sądu z pozwem przeciwko niemu, który *de facto* jest swoistym „aktem wezwania” (ang. *act of summons*) ubezpieczyciela do zapłaty odszkodowania z tytułu straty całkowitej statku. Pozwany musi wówczas określić się, czy zaspokoić roszczenie, czy odmówić, a jeżeli nie będzie uczestniczył w posiedzeniach sądu, ryzykuje, że orzeczenie będzie zasądzone przeciwko niemu zaocznie<sup>66</sup>. Istnieje możliwość uniknięcia ustawowej konieczności składania pozwu do sądu, bowiem na angielskim rynku ubezpieczeniowym wykształciła się praktyka sporządzania przez brokera ubezpieczeniowego, jako podmiotu ubezpieczającego, dwóch pism – pierwszego, które podpisuje sam w imieniu ubezpieczonego armatora (o zgłoszeniu abandonu), i drugiego, które podpisuje ubezpieczyciel, tj. oświadczenia o odrzuceniu

---

60. R.H. Brown, *op. cit.*, s. 217, 218.

61. *Hull & Machinery*; tłum.: Kadłub i Maszyna. Jest to ubezpieczenie armatorskie, obejmujące swoim zakresem ubezpieczenie szkód własnych statku (czasem również szkód wyrządzonych). Klasyczną polisą ubezpieczenia H&M jest polisa SG wystawiana na formularzu Lloyda.

62. R.H. Brown, *op. cit.*, s. 223, 224.

63. Jeżeli kilku lub kilkunastu ubezpieczycieli, a taka praktyka obowiązuje na międzynarodowych rynkach ubezpieczeniowych, ubezpiecza ten sam przedmiot ubezpieczenia od tych samych ryzyk, wówczas każdy z ubezpieczycieli powinien otrzymać oddzielny wniosek o abandon od ubezpieczonego, chyba że umowa ubezpieczenia pomiędzy stronami stanowi inaczej.

64. J.K. Goodacre, *Marine Insurance Claims*, 2 ed., Witherby & Co. Ltd., Londyn 1981, s. 663.

65. Podkreślić należy, że ubezpieczyciel może odmówić przyjęcia abandonu bez podania przyczyny.

66. *Ibidem*, s. 664, 665.

abandonu i wyrażeniu zgody na postawienie ubezpieczonego w sytuacji takiej, jak po wniesieniu pozwu<sup>67</sup>. Drugi list oraz formalne odrzucenie abandonu przez ubezpieczyciela na piśmie powinny zostać przekazane do brokera, ponieważ są to dokumenty uprawniające ubezpieczonego do otrzymania odszkodowania ubezpieczeniowego z tytułu straty całkowitej konstruktywnej.

Wniosek o abandon ubezpieczony lub w jego imieniu broker składa na piśmie<sup>68</sup> lub ustnie<sup>69</sup>, albo częściowo na piśmie i ustnie, z użyciem dowolnych wyrażeń wskazujących na wolę ubezpieczonego bezwarunkowego zrzeczenia się praw do przedmiotu ubezpieczenia na rzecz ubezpieczyciela<sup>70</sup>. Jeżeli zakład ubezpieczeń nie przyjął abandonu, a prawo angielskie – przypomnijmy – daje mu taką bezwarunkową możliwość [w przeciwieństwie do prawa polskiego, w którym odmowa przyjęcia abandonu, tak jak to było już opisane, jest obarczona wymogami ustawowymi], ubezpieczonego nie pozbawia się pełni praw, które skutkują złożeniem wniosku o abandon (m.in. umożliwienie ubezpieczonemu złożenia skutecznego roszczenia o odszkodowanie z tytułu straty całkowitej)<sup>71</sup>. Jeżeli wniosek jest złożony właściwie, przyjęcie abandonu może wynikać albo z wyraźnej zgody (oświadczenia woli) ubezpieczyciela na przyjęcie abandonu, albo z jego postępowania (*per factia concludentia*). Jednak milczenie ubezpieczyciela, w przeciwieństwie do prawa polskiego, nie oznacza przyjęcia przedmiotu ubezpieczenia na własność<sup>72</sup>. Normalną praktyką zakładów ubezpieczeń jest udzielanie ubezpieczonym lub ich reprezentantom odpowiedzi na piśmie, choć brak takiej odpowiedzi w przewidzianym terminie, zgodnie z art. 62 [5] *Marine Insurance Act*, nie oznacza akceptacji abandonu. Inaczej jest w polskiej regulacji w tym zakresie, a dokładnie w art. 334 § 2 k.m. [w powiązaniu z art. 333 § 2 k.m.], który stanowi, że prawa do przedmiotu ubezpieczenia przechodzą na ubezpieczyciela z chwilą złożenia przez niego oświadczenia, że przyjmuje abandon, lub z upływem terminu 30 dni, jeżeli zwlekał ze złożeniem oświadczenia. Wniosek o abandon może zostać odrzucony przez ubezpieczyciela<sup>73</sup>, jednakże akceptacja wniosku i przyjęcie abandonu przez niego jest nieodwracalna<sup>74</sup>. Co ważne, akceptacja wniosku przez zakład ubezpieczeń oznacza w konsekwencji przyjęcie przez niego odpowiedzialności za szkodę z równoczesnym przyznaniem słuszności wnioskowi.

Niezależnie od formy wniosku o abandon powinien być w nim wyrażony, w sposób jasny i bezwarunkowy, zamiar wyzbycia się z własności przedmiotu ubezpieczenia i złożenia roszczenia o pokrycie straty całkowitej konstruktywnej. Wniosek o abandon w innej formie nie będzie ważny<sup>75</sup>. Aby wniosek o abandon był prawidłowo złożony, musi być przedstawiony ubezpieczycielowi z należyтым pośpiechem po otrzymaniu wiarygodnych informacji (najlepiej popartych dokumentacją, choć w prawie

---

67. Z. Brodecki, *op. cit.*, s. 83.

68. Najczęściej wniosek o abandon jest składany na formalnym piśmie, w którym ubezpieczony informuje, że rezygnuje z własności nad przedmiotem ubezpieczenia i rości od ubezpieczyciela wypłatę odszkodowania z tytułu straty całkowitej.

69. Stoi to w oczywistej sprzeczności z odpowiednią regulacją w prawie polskim, według której wniosek o abandon może być zgłoszony wyłącznie na piśmie – art. 331 § 1 k.m.

70. *Marine Insurance Act 1906*, art. 62 [2].

71. *Ibidem*, art. 62 [4].

72. *Ibidem*, art. 62 [5]. Przepis ten stoi w przeciwieństwie do regulacji występującej w art. 334 § 2 k.m. w powiązaniu z art. 333 § 1 k.m., które stanowią o milczącej akceptacji wniosku o abandon przez ubezpieczyciela, jeżeli ten nie odmówi jego przyjęcia na piśmie w ciągu 30 dni od złożenia wniosku przez ubezpieczonego.

73. *Ibidem*, art. 62 [8].

74. *Ibidem*, art. 62 [6].

75. R.J. Lambeth, *op. cit.*, s. 219.

angielskim nie ma w tym zakresie bezwzględne obowiązku), pozwalających ubezpieczonemu stwierdzić, że przedmiot ubezpieczenia uległ stracie całkowitej rzeczywistej lub konstruktywnej. Na przykład, jeżeli armator otrzyma informację, że jego statek wszedł na mieliznę, nie jest on jeszcze uprawniony do złożenia wniosku o abandon. Dopiero kiedy armator otrzyma informację o tym, że ratownictwo jest nieopłacalne, a nawet jeżeli udałoby się ściągnąć statek z mielizny, to nie będzie on wart naprawy, abandon powinien być niezwłocznie zgłoszony przez armatora lub jego brokera. Abandon zgłoszony po tym jak statek został ściągnięty z mielizny i naprawiony – nawet jedynie w części – nie będzie ważny<sup>76</sup>. Co ciekawe, jeżeli np. podczas tych napraw oraz w czasie trwania okresu ubezpieczenia pożar strawi statek do takiego stopnia, że nie jest już on wart naprawy, armator będzie uprawniony do zgłoszenia abandonu z uwagi na to drugie zdarzenie<sup>77</sup>.

Wniosek o abandon powinien być złożony w rozsądnym przedziale czasowym od wystąpienia zdarzenia ubezpieczeniowego, po uzyskaniu udokumentowanych informacji o zdarzeniu z wiarygodnego źródła. Jednakże podejście do tego, co oznacza *rozsądny przedział czasowy*, powinno być brane pod uwagę od strony praktycznej<sup>78</sup>. Notyfikacja abandonu ubezpieczycielowi powinna być niezwłoczna<sup>79</sup> dopiero wówczas, kiedy ubezpieczony uzyska informacje o przestankach, które pozwolą mu uznać, że przedmiot ubezpieczenia podlega stracie całkowitej konstruktywnej<sup>80</sup>. Niezwłoczna notyfikacja abandonu umożliwi zakładowi ubezpieczeń podjęcie niezbędnych działań zmierzających do minimalizacji szkody i ułatwia otrzymanie jak najwyższego odzysku (m.in. zastopowania deprecjacji abandonowanego mienia, znalezienia jak najlepszej oferty kupna wraku, itp.<sup>81</sup>).

### 3. Konsekwencje przyjęcia lub odrzucenia abandonu przez ubezpieczyciela

#### 3.1. W ogólności

W prawie polskim, w razie spełnienia przesłanek stwierdzających wystąpienie straty całkowitej, ubezpieczyciel może albo przyjąć abandon wraz z wypłatą pełnej sumy ubezpieczenia<sup>82</sup>, albo go odrzucić z przyczyn formalnych, ściśle określonych w Kodeksie morskim. Ubezpieczyciel ma prawo odmówić przyjęcia abandonu także wtedy, gdy ubezpieczający nie podał właściwych przesłanek uzasadniających zgłoszenie abandonu lub gdy celowo zataił istotne informacje<sup>83</sup>. W prawie angielskim

---

76. Ta regulacja zawarta w prawie angielskim jest sprzeczna z art. 331 § 1 k.m., który daje ubezpieczającemu sześciomiesięczny termin na złożenie wniosku o abandon liczonym od dnia, w którym ubezpieczający dowiedział się o okolicznościach uzasadniających abandon.

77. *Ibidem*, s. 220.

78. R.H. Brown, *op. cit.*, s. 214, 215.

79. Wyjątkiem od zasady, że ubezpieczający powinien zgłosić abandon niezwłocznie po powzięciu przesłanek o stracie całkowitej konstruktywnej jest klauzula występująca w ramach klasycznych warunków angielskich ITC-Hulls (*Institute Time Clauses-Hulls*), stanowiąca, że w sytuacji porwania, zatonięcia, aresztu, uwięzienia, zatrzymania, skonfiskowania, wyłączenia statku, jeśli ubezpieczony stracił możliwość władania i dysponowania statkiem przez okres 12 miesięcy, ubezpieczony może zgłosić abandon po tym okresie.

80. Jeżeli informacje mają wątpliwy charakter, ubezpieczonemu przysługuje rozsądny czas na przeprowadzenie dochodzeń.

81. R.I. Simey, *op. cit.*, s. 1599.

82. Wypłata odszkodowania za stratę całkowitą powinna nastąpić niezwłocznie po przyjęciu abandonu.

83. M. Ziemiak, *op. cit.*, s. 160.

ubezpieczyciel może odrzucić abandon w każdym przypadku. Najczęściej tak właśnie robi, bowiem konsekwencje przyjęcia wniosku o abandon mogą stanowić dla niego kłopot finansowy. Wraz z odrzuceniem abandonu, ubezpieczyciel wypłaca pełną sumę ubezpieczenia zawartą w polisie lub zgodną z wartością tego przedmiotu ustaloną na początek okresu ubezpieczenia. Stanowisko ubezpieczyciela wobec przyjęcia lub odrzucenia abandonu zależy od stosunków faktycznych, wartości przedmiotu ubezpieczenia, niezbędnych dalszych nakładów na utrzymanie wraku, kosztów jego odzyskania itp. Po przyjęciu abandonu przez ubezpieczyciela przedmiot ubezpieczenia staje się jego własnością, a więc na nim będzie spoczywać ewentualne podjęcie starań o odzyskanie chociażby części jego wartości. Może on być też obowiązany do ponoszenia wydatków związanych z zabezpieczeniem, zachowaniem, usunięciem lub zniszczeniem tego przedmiotu, jeżeli stanowi on zagrożenie dla określonych interesów<sup>84</sup>. Statek, który uległ stracie całkowitej rzeczylwej bądź konstruktywnej, staje się wrakiem i może zagrażać interesowi publicznemu np. bezpieczeństwu morskemu, w tym bezpieczeństwu żeglugi morskiej, lub środowisku naturalnemu. Obciążenia finansowe w większości przypadków są nieopłacalne i wówczas właściciel najchętniej porzuciłby mienie w miejscu zdarzenia<sup>85</sup>. Nie zawsze jest to możliwe ze względów prawnych – jeżeli mienie zatopione bądź opuszczone, znajduje się na mieliźnie lub na powierzchni wody<sup>86</sup>, w obrębie morza terytorialnego lub wód wewnętrznych i utrudnia żeglugę, stanowiąc zagrożenie dla jej bezpieczeństwa, usunięcie przeszkody na koszt właściciela może nakazać właściwy organ – w Polsce urząd morski właściwy dla miejsca danego wypadku morskiego<sup>87</sup>. Najczęściej żaden z podmiotów zainteresowanych – ani armator, ani ubezpieczyciel, nie będą czerpać korzyści z obowiązku usunięcia, przetransportowania i zagospodarowania mienia (wraku lub innej pozostałości), który uległ stracie całkowitej konstruktywnej<sup>88</sup>. W prawie polskim to właśnie kalkulacja ekonomiczna jest główną przyczyną wnioskowania o abandon przez ubezpieczającego oraz przyczyną jego odrzucenia przez ubezpieczyciela, choć ta druga decyzja wymaga uzasadnienia.

W prawie angielskim decyzja o odrzuceniu abandonu nie wymaga żadnego uzasadnienia: ubezpieczyciel może nie chcieć nabywać praw do rzeczy, z którą będzie miał jedynie kłopot i która będzie generować koszty i wydatki<sup>89</sup>. Co więcej, w obu systemach prawnych ochronę ubezpieczeniową ryzyka usuwania wraków zapewnia ubezpieczenie P&I (ang. *Protect & Indemnity*<sup>90</sup>), więc powstaje pytanie,

84. J. Łopuski, *op. cit.*, s. 358. Do czasu zaakceptowania abandonu taki obowiązek spoczywa na dotychczasowym właścicielu.

85. Odmienne zdanie prezentowane przez przeważającą część doktryny, że w wyniku przyjęcia abandonu na ubezpieczyciela przechodzą nie tylko prawa do rzeczy, ale i zobowiązania, zawarte jest w przywoływanym już *Komentarzu do tytułu VIII*....

86. S. Matysik, *Prawo morskie*..., tom 3..., s. 99.

87. Wydobywanie cudzego mienia z morza, w tym zatopionych statków, jest zadaniem administracji morskiej (dyrektora urzędu morskiego). Taki obowiązek nakłada nań ustawa z 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej, Dz. U. 1991 nr 32 poz. 131, tekst jednolity: Dz. U. 2013 poz. 934, 1014.

88. W związku z tym przyjęcie abandonu przez ubezpieczyciela może być dla niego niekorzystne, przede wszystkim wówczas, gdy wrak trzeba przeznaczyć do utylizacji, co generuje wysokie koszty związane z wydobywaniem mienia z wody, plaży, czy skał, a następnie jego transportu do miejsca utylizacji. Najczęściej wymienione koszty będą przewyższać wartość odzysku, który zazwyczaj będzie wynosił równowartość złomu.

89. S. Matysik, *Prawo morskie*..., tom 1, s. 223.

90. Tłum.: Ochrona i Odszkodowanie. P&I jest ubezpieczeniem armatorskim dla statków handlowych i pasażerskich o wielkości powyżej 300 GT. Pokrywa straty finansowe armatora z różnych tytułów, m.in. w wyniku szkód wyrządzonych w środowisku, szkód osobowych czy szkód lub utraty ładunku.



co działałoby się z zobowiązaniem Klubu P&I do refundacji kosztów usunięcia wraku, jeśli ubezpieczyciel H&M przyjąłby abandon i co za tym idzie, stałby się właścicielem abandonowanego mienia. Należałoby uznać, że zobowiązanie to by wygasło, bowiem nowy właściciel, ubezpieczyciel H&M, nie jest tym samym podmiotem (jest nim armator), który zawarł umowę ubezpieczenia z Klubem P&I.

### 3.2. W prawie polskim

Abandon dochodzi do skutku poprzez zrzeczenie się przedmiotu ubezpieczenia przez ubezpieczającego i przy równoczesnym wyrażeniu zgody przez ubezpieczyciela na przyjęcie abandonu – statek, ładunek lub inny przedmiot ubezpieczenia staje się własnością tego drugiego podmiotu. Prawa do przedmiotu ubezpieczenia przechodzą na ubezpieczyciela z chwilą złożenia przez niego oświadczenia, że przyjmuje abandon, lub z upływem terminu 30 dni, jeżeli zwlekał ze złożeniem oświadczenia<sup>91</sup>. Nierozłącznym warunkiem przejścia tych praw jest zapłata odszkodowania ubezpieczeniowego, o czym stanowi pośrednio art. 330 § 1 k.m. W przypadku wystąpienia straty całkowitej przedmiotu ubezpieczenia<sup>92</sup>, Kodeks morski przewiduje jeszcze jedną formę zaspokojenia roszczenia (zgodnie z wariantem 2 z art. 329) – ubezpieczyciel może, przez zapłatę pełnej sumy ubezpieczenia ubezpieczającemu w postaci odszkodowania ubezpieczeniowego, zwolnić się od wszelkich dalszych zobowiązań wynikających z umowy ubezpieczenia. Nie nabywa wówczas praw do przedmiotu ubezpieczenia (tzw. „abandon ubezpieczyciela”) i jest to pożądana opcja zamknięcia sprawy dla ubezpieczyciela, gdyż w wyniku tego aktu ubiega on ubezpieczającego przed złożeniem przez niego wniosku o abandon. Skuteczność tego uprawnienia nie jest zależna od zgody ubezpieczającego, podobnie jak przy abandonie przedmiotu ubezpieczenia, a dodatkowo ta czynność prawna nie jest obwarowana żadnymi wymogami formalnymi. Zakłady ubezpieczeń wykorzystują ten mechanizm w sytuacji, kiedy przyjęcie abandonu jest dla nich nieopłacalne.

### 3.3. W prawie angielskim

Akceptacja abandonu przez ubezpieczyciela musi być wyraźna i bezwarunkowa, ponieważ wraz z nią bierze on na siebie odpowiedzialność w zakresie:

1. roszczenia z tytułu straty całkowitej, niezależnie od tego, czy jest ono pokryte przez polisę, czy też nie<sup>93</sup>;
2. wszelkich konsekwencji prawnych, zarówno tych pozytywnych (możliwość sprzedania wraku, prawo do frachtu), jak i tych negatywnych (obowiązek usunięcia wraku), wynikających z przyjęcia od armatora przedmiotu ubezpieczenia na własność;

---

91. Jest to wówczas tzw. abandon dorozumiany, niewymagający formalnego oświadczenia ubezpieczyciela o przyjęciu abandonu.

92. Wyróżniamy stratę całkowitą rzeczywistą, tj. całkowite unicestwienie przedmiotu ubezpieczenia tak, że niemożliwe jest jego odzyskanie, np. zatonięcie statku, oraz stratę całkowitą konstruktywną, tj. częściowe zniszczenie przedmiotu ubezpieczenia, np. spalenie maszynowni na statku, w takim stopniu, że niemożliwa bądź nieopłacalna jest jego naprawa.

93. Sytuacja, w której ubezpieczyciel może jeszcze nie znać wszystkich okoliczności zdarzenia ubezpieczeniowego, w tym przyczyny szkody, z uwagi na zbyt krótki czas, który minął od momentu jego wystąpienia do momentu złożenia wniosku o abandon, może wpłynąć w sposób decydujący na odmowę przyjęcia abandonu.

3. jakichkolwiek prawnych zobowiązań, które ciążyłyby na armatorze, gdyby abandon nie został przyjęty przez ubezpieczyciela (obowiązek usunięcia wraku, długi związane ze statkiem, hipoteka ciężąca na statku).

Ubezpieczyciel po zaakceptowaniu abandonu i zapłaceniu odszkodowania z tytułu straty całkowitej od momentu wystąpienia zdarzenia ubezpieczeniowego ma prawo do dysponowania wrakiem i jego pozostałościami, przejmuje od armatora wszelkie jego prawa (własność nad wrakiem) i obowiązki (zabezpieczenie wycieku ropy naftowej ze statku czy pokrycie kosztów strat, które powstały podczas wycieku)<sup>94</sup>, co czyni go wierzycielem dotychczasowych dłużników armatora oraz dłużnikiem dotychczasowych wierzycieli.

Należy podkreślić, że samo przyjęcie abandonu przez ubezpieczyciela nie powoduje automatycznego przejścia praw do przedmiotu ubezpieczenia. Jak stanowi o tym art. 63 [1] i art. 79 [1] *Marine Insurance Act*, przejście praw do przedmiotu ubezpieczenia na ubezpieczyciela następuje w momencie zapłaty przez niego odszkodowania z tytułu straty całkowitej<sup>95</sup>. Ubezpieczyciel może podjąć nieodwracalną decyzję akceptującą przyjęcie abandonu, ale cesja praw dochodzi do skutku dopiero w momencie zapłaceniu odszkodowania, a przejęcie następuje wstecz od momentu wystąpienia zdarzenia ubezpieczeniowego (*ex nunc*)<sup>96</sup>.

W *Marine Insurance Act* zapisane są dwa przypadki, w których zgłoszenie abandonu, przy wystąpieniu straty całkowitej konstruktywnej, nie jest wymagane. Zgłoszenie abandonu nie jest konieczne, gdy w chwili otrzymania przez ubezpieczonego informacji o szkodzie, ubezpieczyciel nie mógłby odnieść korzyści ze zgłoszenia abandonu, oraz gdy ubezpieczyciel „zreasekurował” wcześniej swoje ryzyko w innych instytucjach ubezpieczeniowych.

W praktyce nieczęsto dochodzi do akceptacji abandonu i przejęcia praw do przedmiotu ubezpieczenia przez ubezpieczyciela, chyba że jest to dla niego korzystne pod względem finansowym. W wielu przypadkach mienie to może być potraktowane jako tzw. *damnosa heretidas*<sup>97</sup>, z uwagi na potencjalne zobowiązania w postaci m.in. usunięcia wraku czy ratownictwa, które to usługi mogą być bardzo kosztowne dla właściciela mienia.

## Wnioski

Konstrukcja abandonu ubezpieczeniowego zawarta w polskim Kodeksie morskim jest niekorzystna dla ubezpieczyciela, bowiem teoretycznie, przy spełnieniu wszystkich przesłanek kodeksowych, ma on obowiązek objąć przedmiot ubezpieczenia na własność. Przyjęcie abandonu powoduje przejście na ubezpieczyciela nie tylko praw, lecz i zobowiązań<sup>98</sup>, zatem opisany w artykule mechanizm kodeksowy powoduje, że zakład ubezpieczeń ma obowiązek przejąć, razem z własnością przedmiotu ubezpieczenia, również zobowiązania przynależne do tego przedmiotu.

Uważam, że taki stan rzeczy, w którym ustawa [Kodeks morski] nakłada na ubezpieczyciela obowiązek przyjęcia własności przedmiotu ubezpieczenia powinien być zmieniony na wzór prawa

---

94. M. Adamowicz, *Abandon...*, s. 6.

95. Podobnie jak to jest w prawie polskim.

96. R.I. Simey, *op. cit.*, s. 1580.

97. W dosłownym tłumaczeniu z łaciny: zgubne dziedzictwo.

98. Z. Brodecki, J. Figarski, Z. Kamiński, A. Sołtys, *op. cit.*, s. 88.

angielskiego, w którym ubezpieczyciel ma jasny wybór pomiędzy przyjęciem abandonu a jego odrzuceniem. W prawie angielskim abandon jest jedynie warunkiem *sine qua non* do uznania przez ubezpieczyciela straty całkowitej przedmiotu ubezpieczenia oraz wypłaty odszkodowania ubezpieczeniowego z tego tytułu. Ponadto brak sprecyzowania przez ustawodawcę znaczenia sformułowania *okoliczności uzasadniające abandon* zawartego w art. 331 § 1 k.m., tworzy pole do nadinterpretacji tego pojęcia przez ubezpieczyciela, co z kolei podważa celowość istnienia obowiązku przyjęcia abandonu w polskim ustawodawstwie, jeżeli przy umiejętnej argumentacji, ubezpieczyciel i tak może odmówić przyjęcia przedmiotu ubezpieczenia na własność.

Przyznać należy, iż praktyczne zastosowanie przepisów o abandonie w prawie polskim jest niewielkie, i to zarówno w ramach ubezpieczenia *cargo*<sup>99</sup>, jak i ubezpieczenia *casco*. Ubezpieczyciel TUiR „WARTA” S.A.<sup>100</sup> naliczył kilka takich przypadków w ciągu ostatnich 15 lat, w których ubezpieczający zgłosił wniosek o abandon. Z pewnością przypadki, w których mają zastosowanie przepisy o abandonie, występują znacznie częściej w prawie angielskim niż w prawie polskim, choćby ze względu na rozmiar floty i większą powszechność stosowania prawa angielskiego w ubezpieczeniach morskich. Jednakże instytucja abandonu przedmiotu ubezpieczenia zainteresowała mnie właśnie dlatego, że występuje dość rzadko w polskiej praktyce ubezpieczeniowej. Uznałem też za istotne opisanie sposobów, w jakich ubezpieczający może otrzymać należne mu odszkodowanie i jakich reakcji powinien spodziewać się ze strony ubezpieczyciela. Uważam również, że doniosłe dla praktyki ubezpieczeniowej jest to, aby te reakcje mogły być dla ubezpieczającego przewidywalne, i - aby ten cel osiągnąć – do przepisów Kodeksu morskiego normujących abandon powinna zostać wprowadzona możliwość bezwzględnej odmowy przyjęcia abandonu przez ubezpieczyciela.

## Wykaz źródeł

### Akty prawne

Marine Insurance Act 1906

Ustawa z 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej, Dz. U. 1991 nr 32 poz. 131, tekst jednolity: Dz. U. 2013 poz. 934, 1014.

Ustawa z dnia 18 września 2001 r. Kodeks morski, Dz. U. 2001 nr 138, poz. 1545, tekst jednolity: Dz. U. 2016, poz. 66.

### Literatura

Adamowicz M., Abandon, [w:] D. Pyć, I. Zużewicz-Wiewiórowska [red.], *Leksykon prawa morskiego. 100 podstawowych pojęć*, C.H. Beck, Warszawa 2013

Adamowicz M., Brodecki Z., Sodolska E., *Komentarz do tytułu VIII Ubezpieczenia morskie*, [w] D. Pyć, I. Zużewicz-Wiewiórowska [red.], *Komentarz do Kodeksu morskiego*, System Informacji Prawniczej, LEX/el, 2012

Brodecki Z., *Prawo ubezpieczeń morskich*, Wydawnictwo Prawnicze LEX, Sopot 1999

Brown R.H., *Marine Insurance – Hull Practice vol. 3*, 2 ed., Witherby & Co. Ltd., Londyn 1993

Goodacre J.K., *Marine Insurance Claims*, 2 ed., Witherby & Co. Ltd., Londyn 1981

---

99. Ubezpieczenie ładunku.

100. Jeden z dwóch ubezpieczycieli w Polsce, obok PZU S.A., mający w swojej ofercie ubezpieczenia morskie.

- Kamiński Z., *Ubezpieczenia morskie*, Uniwersytet Gdański, Gdańsk 1989,
- Kowalewski E., *Prawo ubezpieczeń gospodarczych*, wyd. 3, Oficyna Wydawnicza Branta, Bydgoszcz-Toruń 2006
- Lambeth R.J., *Templeman on Marine Insurance: its principles & practice*, 5 ed., MacDonald & Evans, Londyn 1981
- Łopuski J. [red.], *Prawo morskie*, tom 1, Oficyna Wydawnicza Branta, Bydgoszcz 1996
- Łopuski J., *Prawo morskie*, tom II, część trzecia (2), Prawo żeglugi morskiej, Bydgoszcz-Toruń 2000
- Matysik S., *Prawo morskie. Zarys systemu*, tom 3, Zakład Narodowy im. Ossolińskich, Warszawa 1975
- Popiela W., *Ubezpieczenia i wypadki morskie*, Wyższa Szkoła Morska w Szczecinie, Szczecin 1980
- Simey R.I., *Arnould on the Law of Marine Insurance and Average*, 18 ed., Sweet & Maxwell 2013
- Ziemiak M., *Abandon jako instytucja morskiego prawa ubezpieczeniowego. Wybrane aspekty prawnoporównawcze*, *Studia Iuridica Toruniensia*, tom 5, Wydział Prawa i Administracji UMK, Toruń 2009
- Zużewicz-Wiewiórkowska [red.], *Komentarz do Kodeksu morskiego*, System Informacji Prawniczej, LEX/el, 2012

## **Abandonment of subject-matter insured and indemnity payment – comparative analysis of Polish marine code and English Marine Insurance Act.**

*This paper analyses the institution of insurance abandonment and various ways of indemnity payment respectively in Polish Marine Code and English Marine Act. The analysis is limited to barely legal sources regulating both problems, e.g. to Marine Code in case of Polish law and to Insurance Marine Act in case of English law. The paper describes the mechanisms functioning in insurance abandonment and in indemnity payment in each of the legal systems. Moreover the author presents the problem of insurers' arbitrariness by acceptance of the notice of abandonment form assured, which effects insurers entitlement to takeover the remaining subject-matter insured. Whereas there is such arbitrariness in English law but not in Polish law. The author postulates changes to Polish law to accommodate this pattern of English law and argues for possibility for the insurer of unconditioned refusal of the notice form assured to takeover the remaining subject-matter insured.*

**Keywords:** abandon, subject-matter insured, total loss, policyholder, insured, insurer, insurance claim

**PIOTR RADWAŃSKI** – doktorant, Wydział Prawa i Administracji Uniwersytetu Gdańskiego.