

ABANDON

Abandon (ang. *abandonment*, niem. *Abandon*, franc. *délaissement*) jest instytucją → **prawa ubezpieczeń morskich**, którego istota polega na możliwości zrzeczenia się przez ubezpieczającego na rzecz ubezpieczyciela praw do przedmiotu ubezpieczenia, z jednoczesnym żądaniem zapłaty pełnej sumy ubezpieczenia przez ubezpieczyciela (Z. Brodecki, *Prawo ubezpieczeń...*, s. 82–85). Abandon uregulowany jest w Kodeksie morskim w tytule VIII dotyczącym ubezpieczenia morskiego, w jego dziale II poświęconym wykonaniu umowy ubezpieczenia (art. 330–335 KM).

Roszczenia z umowy ubezpieczenia morskiego mogą być zaspokajane w dwóch formach: po pierwsze przez wypłatę odszkodowania zgodnie z art. 325 KM, po drugie przez zapłatę pełnej sumy ubezpieczenia. Przy wypłacie pełnej sumy ubezpieczenia możliwe są następujące sytuacje:

- 1) wypłata bez zrzeczenia się na rzecz ubezpieczyciela praw do przedmiotu ubezpieczenia (art. 329 KM),
- 2) wypłata ze zrzeczeniem się na rzecz ubezpieczyciela praw do przedmiotu ubezpieczenia – jak ma to miejsce w przypadku abandonu (art. 330 KM)

(Z. Brodecki, E. Sodolska, *Prawo ubezpieczeń...*, s. 833; M. Adamowicz, *Komentarz do Kodeksu morskiego art. 330–335*).

W polskim prawie abandon jest dobrowolny. Ubezpieczony ma prawo wyboru między roszczeniem o wypłatę odszkodowania a żądaniem zapłaty pełnej sumy ubezpieczenia. Instytucja abandonu stwarza możliwość „zrzeczenia się praw” do przedmiotu ubezpieczenia, czyli praw do statku, ładunku. Zrzeczenia się można dokonać pod pewnymi warunkami, które egzemplifikuje art. 330 KM. Chodzi w szczególności o: zaginięcie statku bez wieści, zabranie statku jako łup lub zagarnięcie przez rozbójników morskich albo ulegnięcie przez statek wypadkowi, wskutek którego stał się on niezdatny do naprawy albo niewart naprawy lub kosztów odzyskania (M. Adamowicz, *Komentarz do Kodeksu morskiego art. 330–335*). Powyższy przepis pozwala także zrzec się praw do ładunku, ale tylko wtedy, gdy koszt jego naprawy lub dostarczenia do miejsca przeznaczenia przekroczyłby jego wartość w tymże miejscu. Wymaga się przy tym, aby całkowita strata przedmiotu ubezpieczenia była nieunikniona bądź, aby zapobieżenie tej stracie spowodowało wydatki niewspółmiernie wysokie w stosunku do wartości przedmiotu ubezpieczenia (J. Łopuski, *Encyklopedia...*, s. 9).

Kodeks morski jako jedną z przesłanek zgłoszenia abandonu podaje „całkowitą stratę”, ale nie definiuje tego pojęcia. Przyjmuje się, że abandon nie może być zgłoszony w przypadku straty częściowej (M. Ziemiak, *Abandon jako instytucja...*, s. 145). Stratę całkowitą przedmiotu ubezpieczenia odróżnia się od straty częściowej. Zaliczenie do jednej z kategorii prawnej zależy od stopnia zniszczenia przedmiotu ubezpieczenia oraz od wielkości szkody w stosunku do wartości tego przedmiotu itp. Podział szkód na całkowite i częściowe jest więc dokonywany na podstawie kryteriów ilościowych (J. Szpunar, *Rodzaje strat i awarii...*, s. 3). Strata całkowita przedmiotu ubezpieczenia może być

rzeczywista lub konstruktywna (Z. Brodecki, E. Sodołska, Prawo ubezpieczeń..., s. 833–836 oraz M. Adamowicz, Komentarz do Kodeksu morskiego, art. 330–335). Wewnętrzne zróżnicowanie analizowanego pojęcia nie jest istotne z punktu widzenia art. 330 KM. Przepis ten obejmuje swoim zakresem zarówno stratę rzeczywistą (utrata lub uszkodzenie rzeczy), jak i stratę konstruktywną (utrata możliwości korzystania z rzeczy, gdy statek osiadł na skałach itp.) (M. Adamowicz, Komentarz do Kodeksu morskiego, art. 330–335).

Kodeks morski za „całkowitą stratę” (*constructive total loss*) uznaje taką szkodę, której zapobieżenie spowodowałoby wydatki niewspółmiernie wysokie w stosunku do wartości przedmiotu ubezpieczenia (Z. Brodecki, Prawo ubezpieczeń..., s. 83–85; J. Łopuski, Ubezpieczenia morskie..., s. 357–358). Chodzi o sytuacje, w których naprawa rzeczy jest nierentowna. Bierze się wtedy pod uwagę ekonomiczne kryterium opłacalności zapobieżenia stracie całkowitej względem przedmiotu ubezpieczenia. Ubezpieczyciel ma obowiązek zwrócić ubezpieczającemu wszystkie poniesione niezbędne wydatki na zachowanie przedmiotu ubezpieczenia, zapobieżenie szkodzie lub zmniejszenie jej rozmiarów, przywrócenie do stanu poprzedniego lub naprawienie uszkodzonego przedmiotu ubezpieczenia, czy pokrycie wynagrodzenia za ratownictwo. Ponadto Kodeks morski wymaga, aby całkowita strata przedmiotu ubezpieczenia była „nieunikniona”, a zatem musi ona nastąpić, bo jest nieuchronna. Nieuniknione jest coś, co stanowi bezpośrednio następstwo niebezpieczeństwa objętego umową ubezpieczenia.

Abandon spełnia dwie podstawowe funkcje: po pierwsze stanowi formę odstąpienia od umowy ubezpieczenia, będącą jedną z przyczyn wygaśnięcia umowy ubezpieczenia (E. Kowalewski, Prawo ubezpieczeń..., s. 188), a po drugie stanowi jeden ze sposobów zaspokojenia roszczeń ubezpieczającego z umo-

wy ubezpieczenia (Z. Brodecki, Prawo ubezpieczeń..., s. 83–85). Odnosnie do pierwszej funkcji należy zwrócić uwagę, że skorzystanie z abandonu wiąże się z wyczerpaniem sumy ubezpieczenia, co *de facto* czyni umowę ubezpieczenia bezprzedmiotową.

Skorzystanie z prawa abandonu przez ubezpieczającego wymaga spełnienia określonych warunków, przede wszystkim co do formy oraz terminu zgłoszenia. Abandon musi być zgłoszony w formie pisemnej. Aby mieć pewność, że zgłoszenie abandonu doszło do skutku, ubezpieczający powinien żądać potwierdzenia otrzymania jego zgłoszenia przez ubezpieczyciela (J. Łopuski, Ubezpieczenia morskie..., s. 357–358). Zgłoszenie powinno zawierać odpowiednie uzasadnienie, w którym należy podać okoliczności wyjaśniające zgłoszenie abandonu, zgodnie z przesłankami art. 330 KM. Jeśli zdaniem ubezpieczającego miały miejsce inne przesłanki uzasadniające abandon, to również należy umieścić je w zgłoszeniu abandonu. Należyte zgłoszenie abandonu powinno być poparte decyzjami właściwych organów, protestem morskim, wyciągiem z danego rejestru, raportem kapitana, protokołem komisji armatora, ekspertyzą rzeczoznawcy czy też zwykłymi dowodami w postaci zdjęć, szkiców itp.

Zgłoszenie abandonu powinno nastąpić odpowiednio szybko, aby ubezpieczyciel mógł podjąć stosowne środki zmierzające do odzyskania statku bądź ładunku lub jego części (Z. Brodecki, Prawo ubezpieczeń..., s. 83–85). Ubezpieczający może zgłosić abandon nie później niż w ciągu sześciu miesięcy od dnia, w którym ubezpieczający dowiedział się o okolicznościach uzasadniających abandon, jednak nie wcześniej niż przed upływem dwóch miesięcy od dnia otrzymania przez ubezpieczającego wiadomości o zabraniu statku lub ładunku jako łupu, zagarnięcia albo utraty posiadania statku (M. Adamowicz, Komentarz do Kodeksu morskiego, art. 330–335). Gdy statek zaginie bez wieści, ubezpieczający może domagać się od ubezpieczy-

ciela odszkodowania za stratę całkowitą bez zgłoszenia abandonu. Zgodnie z art. 32 KM za zaginiony uważa się statek, który w ciągu podwójnie liczonego okresu niezbędnego w normalnych warunkach do przejścia do portu przeznaczenia z miejsca, z którego nadeszła ostatnia wiadomość o statku, nie zawiął do tego portu ani nie nadeszła żadna kolejna wiadomość o statku.

Ubezpieczony zgłaszając abandon powinien zawiadomić ubezpieczającego o ciążyących na przedmiocie ubezpieczenia prawach rzeczowych oraz o odnoszących się do niego innych ubezpieczeniach, a także o wszystkich znanych mu ograniczeniach w rozporządzeniu przedmiotem ubezpieczenia. Istotne w tej kwestii są prawa rzeczowe. Od dostarczenia powyższych informacji ubezpieczyciel może uzależnić przyjęcie abandonu.

Abandon, który nie spełnia wymagań formalnych lub został złożony z naruszeniem terminu, może spotkać się z odmową przyjęcia przez ubezpieczyciela. Ubezpieczyciel może nie przyjąć abandonu także wtedy, gdy ubezpieczający nie podał właściwych przesłanek uzasadniających zgłoszenie abandonu lub gdy celowo zataił istotne informacje (zob. *M. Ziemiak, Abandon jako instytucja morskiego...*, s. 160). Ubezpieczyciel nie może odmówić przyjęcia abandonu po upływie 30 dni od otrzymania zgłoszenia abandonu. W związku z tym przyjmuje się, że upływ tego okresu przy jednoczesnym milczeniu ubezpieczyciela powoduje przyjęcie abandonu (*M. Adamowicz, Komentarz do Kodeksu morskiego, art. 330–335*). Stanowisko takie potwierdza przepis art. 334 § 2 KM, zgodnie z którym, jeśli ubezpieczyciel w terminie 30 dni od zgłoszenia abandonu nie złoży oświadczenia, czy przyjmuje abandon, prawa do przedmiotu ubezpieczenia przechodzą na niego z upływem tego terminu. Ponadto, przejście praw do przedmiotu ubezpieczenia na ubezpieczyciela następuje z chwilą złożenia przez niego stosownego oświadczenia woli, że przyjmuje aban-

don. Skutkiem prawidłowego zgłoszenia abandonu, zgodnie z wymogami ustawowymi, jest przeniesienie na rzecz ubezpieczyciela praw do przedmiotu ubezpieczenia. Dochodzi w ten sposób do przeniesienia prawa własności, a ubezpieczyciel staje się właścicielem praw do przedmiotu ubezpieczenia, zarówno statku, jak i ładunku. W zamian za przeniesienie praw do przedmiotu ubezpieczenia na ubezpieczyciela wypłaca on ubezpieczającemu pełną kwotę sumy ubezpieczenia, na jaką ubezpieczony był przedmiot ubezpieczenia (*M. Adamowicz*, Komentarz do Kodeksu morskiego, art. 330–335). Od chwili przeniesienia praw do przedmiotu ubezpieczenia na ubezpieczającego ponosi on za tenże przedmiot pełną odpowiedzialność i spada na niego szereg obowiązków, jak np. zabezpieczenie wycieku ropy naftowej ze statku czy pokrycie kosztów strat, które powstały podczas wycieku.

Zgłaszającemu abandon, który nie spełnił wymagań nałożonych przez KM, przysługuje prawo do odszkodowania ubezpieczeniowego po udowodnieniu szkód rzeczywiście poniesionych. Zasada ta ustala zależności istniejące między dwiema podstawowymi formami zaspokojenia roszczenia ubezpieczeniowego: wypłatą odszkodowania, względnie zapłatą pełnej sumy ubezpieczenia a zrzeczeniem się na rzecz ubezpieczyciela praw do przedmiotu ubezpieczenia.

Literatura:

M. Adamowicz, Komentarz do kodeksu morskiego art. 330–335, LEX 2012;

Z. Brodecki, E. Sodolska, Prawo ubezpieczeń gospodarczych, Komentarz, t. 2, Prawo o kontraktach w ubezpieczeniach, Komentarz do przepisów i wybranych wzorców umów, Warszawa 2010;

Z. Brodecki, Prawo ubezpieczeń morskich, Sopot 1999;

E. Kowalewski, Prawo ubezpieczeń gospodarczych, Bydgoszcz–Toruń 2006;

J. Łopuski, Ubezpieczenia morskie, [w:] Prawo morskie, Prawo żeglugi morskiej, t. 2, część 3, Bydgoszcz–Toruń 2006;

J. Łopuski, Encyklopedia podręczna prawa morskiego, Warszawa 1982;

J. Szpunar, Rodzaje strat i awarii w ubezpieczeniach morskich, WU 1972, Nr 5;

M. Ziemiak, Abandon jako instytucja morskiego prawa ubezpieczeniowego. Wybrane aspekty porównawczoprawne, *Studia Iuridica Toruniensia*, t. 5, Toruń 2009.

[M.A.]

ADMINISTRACJA MORSKA

Administracja morska w znaczeniu funkcjonalnym obejmuje całokształt działań w zakresie wykonywanej przez państwo nadbrzeżne jurysdykcji w obszarach morskich wchodzących w skład jego terytorium (→ **suwerenność państwa nadbrzeżnego**) oraz w obszarach morskich, które nie należą do terytorium państwa nadbrzeżnego, a w których posiada ono wyłączne prawa suwerenne (→ **obszarów morskich status**). Działania te obejmują m.in. sprawy: nadzoru nad bezpieczeństwem żeglugi i porządkiem portowo-żeglugowym; oznakowania nawigacyjnego; nadzoru nad ochroną środowiska morskiego i przyrody morskiej oraz ochrony brzegu morskiego, w tym umocnień brzegowych, wydm oraz zalesień ochronnych. Na administrację morską w znaczeniu instytucjonalnym (ustrojowym) składają się organy wykonujące zadania w ramach powierzonych im kompetencji. Administracje morskie poszczególnych państw znacznie różnią się od siebie pod względem struktury instytucjonalnej i kompetencji. W Polsce naczelnym organem administracji morskiej jest minister do spraw gospodarki morskiej (Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej – MTBiGM). MTBiGM kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morska.

Historia polskiej administracji morskiej ma swoje korzenie w dwudziestoleciu międzywojennym. Wiąże się one z powołaniem w 1920 r. Urzędu Marynar-

ki Handlowej w Wejherowie, który siedem lat później został przeniesiony do Gdyni, a następnie przekształcony w Urząd Morski (zob. rozporządzenie Prezydenta RP z 22.3.1928 r. o organizacji i zakresie działania władz marynarki handlowej, Dz.U. Nr 38, poz. 366). W tamtym okresie, w sprawach z zakresu marynarki handlowej i portów morskich handlowych, władzami pierwszej instancji były kapitanaty portów, natomiast Urząd Morski, podległy Ministrowi Przemysłu i Handlu – władzą drugiej instancji. Rozporządzenie miało zastosowanie, zarówno do państwowych portów morskich handlowych, jak i portów morskich będących własnością komunalną lub prywatną. Do zakresu działania Urzędu Morskiego należały sprawy: policji portowej i żeglugowej; pilotażu; budowy oraz zarządu latarniami morskimi, pławami i innymi znakami nawigacyjnymi; inspekcji technicznej statków morskich handlowych pod względem zdatności do żeglugi morskiej; budowy oraz utrzymania i eksploatacji portów, przystani i urządzeń portowych, będących własnością komunalną lub prywatną; budowy i utrzymania wydm nadbrzeżnych; pogłębiania i utrzymania morskich dróg wodnych; dozoru nad kotłami parowymi morskich statków handlowych, pomiaru statków morskich, służby żeglarskiej morskiej, ratownictwa morskiego, zbierania materiałów dotyczących ruchu portowego; współdziałania z innymi władzami w sprawach należących do kompetencji tych władz, a dotyczących marynarki handlowej i morskich portów handlowych; odwołań od podległych urzędów i sprawy wynikające z innych przepisów. Natomiast do zakresu działania kapitanatu portu należało: wykonywanie policji portowej i żeglugowej, pilotaż portowy, zarząd na pławami i innymi znakami nawigacyjnymi w obrębie portu oraz współdziałanie z władzami celnymi, imigracyjnymi i kolejowymi. W rozporządzeniu była również mowa o wyłączeniu (do odwołania) z zakresu działania Urzędu Morskie-