

MAGDALENA ADAMOWICZ

CHARAKTER PRAWNY UMOWY UBEZPIECZENIA MORSKIEGO – WYBRANE ZAGADNIENIA

Umowa ubezpieczenia morskiego jest umową nazwaną, uregulowaną w kodeksie morskim (tytuł VIII). Stanowi umowę konsensualną, bo dochodzi do jej zawarcia poprzez samo złożenie zgodnych oświadczeń woli, i umową odpłatną. Ma cechy czynności dwustronnej i jest dwustronnie zobowiązująca. Jest umową „najwyższej dobrej wiary”, umową o charakterze masowym – adhezyjną. Opiera się na zasadach stałej współpracy kontraktowej i jako umowa kauzalna ma swoją przyczynę gospodarczą. Sporną cechą zarówno w doktrynie, jak i w literaturze jest losowość i wzajemność ubezpieczenia. Celem opracowania jest charakterystyka umowy ubezpieczenia morskiego, jej definicji, istoty i kwalifikacji prawnej.

UWAGI WSTĘPNE

Od wieków wykorzystanie przewozów morskich i aktywna wymiana towarów między państwami stale rośnie. Dziś nie istnieją już praktycznie żadne bariery geograficzne handlu międzynarodowego ze względu na poprawę infrastruktury morskiej oraz modernizację i poprawę bezpieczeństwa statków¹. Korzystanie z morza wzbogaciło się o nowe rodzaje działalności – jak działalność wydobywcza czy też stoczniowa. Wszystkie jednak formy korzystania z morza obarczone są ogromnym ryzykiem, które jest podwyższone ze względu na specyfikę środowiska morskiego oraz rozmiar szkód i wysokość odszkodowań, które w tym środowisku się generują². Instrumentem łagodzącym skutki tego ryzyka są ubezpieczenia morskie (ang. *marine insurance*, fr. *assurance maritime*, niem. *Seeversicherung*). Stanowią one istotny element współczesnego obrotu morskiego i są jedną z ważniejszych instytucji prawa morskiego. Ubezpieczenia przedstawiają modelową formę podziału ryzyka związanego z żeglu-

¹ F. Ruiz, *Legal study of sea carrier limitation of liability according to Brazilian law in comparison to the Hague-Visby regime*, *Lawinter Review* 2010, nr 1, s. 144–198.

² J. Łopuski, *Ubezpieczenia morskie*, [w:] *Prawo morskie, Prawo żegluga morskiej*, t. 2, cz. 3, red. J. Łopuski, Bydgoszcz–Toruń 2000, s. 287 i nast.

gą, handlem morskim czy innymi formami korzystania z morza i uprawiania na nim działalności gospodarczej³.

1. REGULACJA PRAWNA UBEZPIECZEŃ MORSKICH W POLSCE

Ubezpieczenia morskie w Polsce są uregulowane w głównej mierze w tytule VIII Kodeksu morskiego, w dwóch rozdziałach: umowa ubezpieczenia morskiego i wykonanie umowy ubezpieczenia (art. 292–338⁴). Takie rozwiązanie podkreśla istotne znaczenie ubezpieczeń morskich i potwierdza uznanie prawa ubezpieczeń morskich za część prawa morskiego. Regulacja kodeksowa jest ramowa i ogólna. Przepisy dotyczące umowy ubezpieczenia morskiego mają w większości charakter dyspozytywny i nie ma wśród nich określeń zakazujących stronom umowy zastosowanie odmiennych postanowień niż z k.m. Szerokie zastosowanie zasady swobody umów w tytule VIII k.m. wynika ze specyfiki charakteru żeglugi i potrzeb uwzględnienia transgranicznego obrotu w zakresie ubezpieczeń morskich⁵.

Oprócz tytułu VIII k.m., którego przepisy dotyczą głównie zagadnień związanych z umową ubezpieczenia morskiego, także w innych tytułach i działach można znaleźć przepisy regulujące problematykę ubezpieczeń morskich. Chodzi o morskie ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej ustanowione poprzez reżim konwencji międzynarodowych oraz ustawodawstwo europejskie, a inkorporowane do prawa krajowego. Ubezpieczenia te wprowadzono kolejno, realizując postulaty obowiązku posiadania zabezpieczenia w postaci ubezpieczenia (*insurance liability*) lub zabezpieczenia finansowego (*financial security*) z tytułu odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną osobom trzecim w związku z eksploatacją statku morskiego⁶. Należy zwrócić uwagę, że ustawodawca wprowadzając obowiązek posiadania ubezpieczenia bądź zabezpieczenia finansowego, dał podmiotom zobowiązany możliwość wyboru jednej z dwóch form: albo zawarcia umowy ubezpieczenia, albo umowy zabezpieczenia finansowego. Dlatego w prawie morskim ubezpieczenia te traktuje się jako ubezpieczenia „alternatywnie obowiązkowe”, dopuszczając także inne formy zabezpieczenia finan-

³ Z. Brodecki, J. Figarski, Z. Kamiński, A. Sołtys, *Specyfika i rozwój ubezpieczeń morskich*, [w:] *Ubezpieczenia morskie*, Gdańsk 1979, s. 12.

⁴ Ustawa z 18.09.2001 r. Kodeks morski (Dz.U. Nr 138, poz. 1545, z późn. zmian.).

⁵ Por. M. Dragun-Gertner, *Ubezpieczenia morskie w kodeksie ubezpieczeń*, [w:] *O potrzebie polskiego kodeksu ubezpieczeń*, red. E. Kowalewski, Toruń 2009, s. 143–149.

⁶ Por. M. Dragun-Gertner, *Aktualne problemy odpowiedzialności cywilnej armatora i jej ubezpieczenia w reżimie prawnomiędzynarodowym*, [w:] *Studia ubezpieczeniowe*, Poznań 1998, s. 236–244; M. Adamowicz, *Obowiązkowe ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej armatora*, *Prawo Morskie* 2005, t. XXI, s. 219–228; J. Łopuski, *Z zagadnień ubezpieczenia morskiego: czy odchodzenie od ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej?*, *Prawo Asekuracyjne* 2000, nr 1, s. 15–26.

sowego, takie jak gwarancje bankowe czy gwarancje ubezpieczeniowe⁷. Do wspomnianych przepisów zalicza się:

- art. 102 i 102a–f znowelizowanego tytułu V k.m. *Ograniczenie odpowiedzialności za roszczenia morskie i ubezpieczenie armatorów z tytułu roszczeń morskich*;
- art. 182, 182a–c k.m. o ubezpieczeniu odpowiedzialności za szkody na osobie lub w mieniu pasażera;
- art. 272 i 273 k.m. o ubezpieczeniu odpowiedzialności cywilnej za szkodę spowodowaną zanieczyszczeniem olejami przewożonymi jako ładunek;
- art. 271b k.m. o ubezpieczeniu odpowiedzialności cywilnej za szkodę spowodowaną zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi. Specyfika tych ubezpieczeń i ich złożony charakter wykraczają jednak poza ramy niniejszego opracowania, są one bowiem przedmiotem odrębnych artykułów⁸.

Ubezpieczenia morskie należą do systemu ubezpieczeń gospodarczych i są częścią działu ubezpieczeń majątkowych, ale się zdarza, że okoliczność ta uchodzi uwadze przy analizie poszczególnych instytucji i norm dotyczących ubezpieczeń morskich⁹. Bywa, że uwzględnia się jedynie ich kontekst prawnomorski, pomijając naturalne związki z ogólnym prawem ubezpieczeniowym. Na regulację systemu ubezpieczeń gospodarczych składa się wiele aktów prawnych, które regulują problemy o charakterze publicznoprawnym, dotyczące m.in. prowadzenia działalności ubezpieczeniowej, zagadnień ustrojowych i organizacyjnoprawnych, nadzoru, pośrednictwa oraz ubezpieczeń obowiązkowych. Dlatego nie można rozpatrywać ubezpieczeń morskich w oderwaniu od aktów prawnych regulujących ubezpieczenia gospodarcze, do których należą cztery podstawowe ustawy z 22.05.2003 r.: o działalności ubezpieczeniowej¹⁰, o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyj-

⁷ Por. M. Adamowicz, *Ubezpieczenia morskie obowiązkowe*, [w:] *Leksykon prawa morskiego, 100 podstawowych pojęć*, red. D. Pyć, I. Zużewicz-Wiewiórowska, Warszawa 2013, s. 565–574.

⁸ M. Dragun-Gertner, *Wytyczne Międzynarodowej Organizacji Morskiej w sprawie ubezpieczenia odpowiedzialności z tytułu roszczeń morskich*, *Prawo Morskie* 2001, t. XVI, s. 47–57; *idem*, *Aktualne problemy odpowiedzialności cywilnej armatora i jej ubezpieczenia...*, *op.cit.*, s. 236–244; M. Dragun-Gertner, Z. Peplowska, *Kodeks morski w pracach Komisji Kodyfikacyjnej Prawa Morskiego*, *Kwartalnik Prawa Prywatnego* 2011, z. 1, s. 152 i nast.; M.H. Koziański, *Koordinacja ratyfikacji międzynarodowych konwencji morskich przez Unię Europejską a prawo morskie*, *Rejent* 2006, nr 7–8; s. 27 i nast.; *idem*, *Ratyfikacja przez Polskę Międzynarodowej konwencji o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi*, *Prace Wydziału Nawigacyjnego WSM w Gdyni* 2006, z. 18, s. 57–68; *idem*, *Odpowiedzialność cywilna morskiego przewoźnika pasażerów według prawa Unii Europejskiej*, *Prace Wydziału Nawigacyjnego WSM w Gdyni* 2010, z. 25, s. 22–25; M. Adamowicz; *Obowiązkowe ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej...*, *op.cit.*, s. 219–228 oraz *idem*, *Ubezpieczenia morskie obowiązkowe...*, *op.cit.*, s. 565 i nast.

⁹ Por. E. Kowalewski, *Prawo ubezpieczeń gospodarczych*, Bydgoszcz–Toruń 2002, s. 71 oraz W. Mogiński, *Konstrukcja prawna regresu ubezpieczeniowego w świetle kodeksu morskiego*, *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Gdańskiego – Prawo* 1983, nr 11, s. 67–75.

¹⁰ Dz.U. Nr 11, poz. 66, z późn. zmian.

nym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych¹¹, o nadzorze ubezpieczeniowym i emerytalnym i Rzeczniku Ubezpieczonych¹² oraz pośrednictwie ubezpieczeniowym¹³.

Wzajemna relacja przepisów k.c. odnoszących się do ubezpieczeń oraz ubezpieczeń morskich wyrażona została wprost w art. 820 k.c., w którego dyspozycji jest wskazanie, że przepisów niniejszego tytułu nie stosuje się do ubezpieczeń morskich. Chodzi o przepisy tytułu XXVII księgi III k.c. dotyczące ubezpieczenia (art. 805–834). Taka konstrukcja wprowadzona w kodeksie cywilnym wynika z daleko idących odrębności pomiędzy ubezpieczeniami lądowymi a morskimi¹⁴. Należy zwrócić uwagę na potrzebę stosowania do nich specyficznych rozwiązań wynikających zarówno z samej natury ubezpieczeń morskich, jak i z ich międzynarodowego charakteru, opartego na współpracy na obszarze mórz oraz w zakresie żeglugi morskiej¹⁵. Ryzyko morskie ze względu na zasadniczo „wielki” rozmiar wymaga podwyższonej reasekuracji. Ubezpieczenia morskie nie mają charakteru konsumenckiego. Dużą rolę w kształtowaniu ubezpieczeń morskich odegrały zwyczaje międzynarodowe¹⁶. Poza wymienionymi różnicami pomiędzy ubezpieczeniami morskimi a tzw. lądowymi w literaturze przedmiotu zwraca się uwagę na istnienie tzw. jednolitości umowy ubezpieczenia jako jednej – co do charakteru – instytucji obligacyjno-prawnej¹⁷.

W przypadku innych przepisów kodeksu cywilnego, będących poza działem regulującym ubezpieczenia (art. 805–834), jak chociażby przepisy części ogólnej k.c. czy przepisy dotyczące zobowiązań, w braku uregulowania danych kwestii w kodeksie morskim zastosowanie znajdują przepisy kodeksu cywilnego. Potwierdza to także ogólna reguła wyrażona w art. 1 § 2 k.m., która zawiera generalne odesłanie do przepisów prawa cywilnego i pozwala stosować w ubezpieczeniach morskich ogólne normy prawa cywilnego zawarte w kodeksie cywilnym. Zatem w stosunkach cywilnoprawnych związanych z żeglugą morską stosuje się – w braku odpowiednich przepisów kodeksu morskiego – przepisy kodeksu cywilnego¹⁸.

¹¹ Dz.U. Nr 124, poz. 1152, z późn. zmian.

¹² Dz.U. Nr 124, poz. 1153, z późn. zmian.

¹³ Dz.U. Nr 124, poz. 1154, z późn. zmian.

¹⁴ Zob. E. Kowalewski, *Prawo ubezpieczeń gospodarczych*, op.cit., s. 102.

¹⁵ A. Wąsiewicz, *Umowa ubezpieczenia*, [w:] *Ubezpieczenia w gospodarce rynkowej*, Bydgoszcz 1997, s. 91.

¹⁶ Zob. E. Kowalewski, *Prawo ubezpieczeń gospodarczych*, op.cit., s. 71.

¹⁷ Za A. Wąsiewicz, *Umowa ubezpieczenia*, op.cit., s. 92.

¹⁸ Szerzej: J. Łopuski, *Niektóre problemy prac badawczych nad morskim prawem cywilnym. Autonomia, partykularyzm, uniformizm i międzynarodowa unifikacja prawa morskiego*, Gdańsk 1966, s. 8–10; oraz *idem*, *Kodeks cywilny a problematyka prawno-morska*, Państwo I Prawo 1965, z. 8–9, s. 276–286; Z. Gawlik, *Komentarz do art. 820 k.c.*, [w:] *Kodeks cywilny. Komentarz, t. 3, Zobowiązania – część szczególna*, red. Z. Gawlik i in., LEX-on-line 2010 oraz M. Krajewski, *Umowa ubezpieczenia, Komentarz art. 805-834 k.c.*, Warszawa 2004, s. 159–160.

2. DEFINICJA I ELEMENTY UMOWY UBEZPIECZENIA MORSKIEGO

Definicja legalna umowy ubezpieczenia morskiego (ang. *contract of marine insurance*, fr. *Contract d'assurance maritime*, niem. *Seeversicherungsvertrag*) znajduje się w art. 292 k.m., zgodnie z którym przez umowę ubezpieczenia morskiego ubezpieczyciel zobowiązuje się w zamian za składkę ubezpieczeniową wypłacić odszkodowanie za szkody poniesione wskutek niebezpieczeństw, na jakie przedmiot ubezpieczenia jest narażony w związku z żeglugą morską. Ponadto umową ubezpieczenia morskiego można objąć niebezpieczeństwa, na które w związku z przewozem morskim przedmiot ubezpieczenia jest narażony w przewozie lotniczym, na wodach śródlądowych lub na lądzie. Przepisy o ubezpieczeniu morskim stosuje się odpowiednio do ubezpieczenia statków znajdujących się w budowie.

Istotą umowy ubezpieczenia morskiego jest zapewnienie ubezpieczającego, że po zaistnieniu przewidzianego w umowie zdarzenia będzie w sytuacji nie gorszej niż ta, w której był przed powstaniem szkody poniesionej na skutek działania niebezpieczeństw morskich¹⁹. Definicja kodeksowa umowy ubezpieczenia morskiego eksponuje jej *essentialia negotii*, którymi są: a) zobowiązanie do zapłaty składki ubezpieczeniowej przez ubezpieczającego, b) określone zdarzenie losowe – wypadek ubezpieczeniowy, c) zobowiązanie do wypłaty odszkodowania za poniesione szkody wskutek niebezpieczeństw morskich związanych z żeglugą morską.

W podanej powyżej definicji umowy ubezpieczenia morskiego charakterystyczne jest to, że jedynym świadczeniem zakładu ubezpieczeń jest odszkodowanie. To odróżnia umowę ubezpieczenia morskiego od umowy ubezpieczenia uregulowanej na podstawie k.c., w której definicji ustawowej jest mowa o spełnieniu przez zakład ubezpieczeń świadczenia, które polega na zapłacie odszkodowania przy ubezpieczeniach majątkowych lub wypłacie renty albo innego umówionego świadczenia w przypadku ubezpieczeń osobowych.

3. CECHY UMOWY UBEZPIECZENIA MORSKIEGO

Umowa ubezpieczenia morskiego jest **umową nazwaną** (*contractus nominatus*), bo jej elementy przedmiotowo istotne (*essentialia negotii*) zostały wyodrębnione na podstawie obowiązujących norm prawnych, a konkretnie art. 292 i nast. k.m.²⁰. Określa się ją jako **umowę konsensualną**, gdyż do jej zawarcia

¹⁹ Por. Z. Brodecki, *Prawo ubezpieczeń morskich*, Sopot 1999, s. 42.

²⁰ Szerzej na temat umów nazwanych: M. Sośniak, *Zagadnienia typologii i systematyki umów obligacyjnych*, Katowice 1990, s. 208 i nast.

wystarczą zgodne oświadczenia woli stron umowy (*solo consensu*). Co do zasady oznacza to, że zgodna wola stron odnośnie do zawarcia umowy ubezpieczenia może być wyrażona poprzez każde zachowanie, które ujawni tę wolę w sposób dostateczny. Kodeks morski nie zawiera szczególnych wymagań dotyczących formy zawarcia umowy ubezpieczenia. Do skuteczności jej zawarcia nie jest wymagane wydanie dokumentu ubezpieczenia, np. polisy lub świadectwa²¹. Ubezpieczyciel jednak, stosownie do art. 294 k.m., ma obowiązek wydania polisy stwierdzającej zawarcie umowy ubezpieczenia, jeżeli zażąda tego osoba, z którą tę umowę zawarł. W praktyce jednak prawie wszystkie umowy ubezpieczenia morskiego zawierane są w formie pisemnej, gdyż zakłady ubezpieczeń mają swoje wewnętrzne regulacje, a także wymagają tego w ogólnych warunkach ubezpieczeń czy regulaminach.

Jednym z istotnych elementów umowy ubezpieczenia morskiego jest **odpłatność**. Odpłatność wynika wprost z definicji kodeksowej, która nakłada obowiązek zapłaty składki ubezpieczeniowej i nie jest możliwe zawarcie umowy ubezpieczenia morskiego bezpłatnie (czyli pod tytułem darmym). Ubezpieczyciel nie może zwolnić ubezpieczającego z zapłaty składki za udzielaną mu przez siebie ochronę. Należy zwrócić uwagę, że chociaż nie wynika to wprost z brzmienia przepisu art. 292 k.m., to obowiązek ten ciąży na ubezpieczającym (osobie, z którą ubezpieczyciel zawarł umowę ubezpieczenia).

Umowa ubezpieczenia morskiego ma charakter **czynności prawnej dwustronnej**, bo uczestniczą w niej dwie strony zobowiązania: zakład ubezpieczeń (ubezpieczyciel) oraz ubezpieczający. Ponadto jest umową **dwustronnie zobowiązującą** – obie strony są bowiem względem siebie wierzycielem i dłużnikiem. Zakład ubezpieczeń jest wierzycielem, będąc uprawniony do żądania składki ubezpieczeniowej, a jako dłużnik wystąpi w sytuacji, gdy zajdzie wypadek ubezpieczeniowy i pojawi się obowiązek wypłaty odszkodowania. Natomiast ubezpieczający jest wierzycielem z tytułu ochrony ubezpieczeniowej oraz po nastąpieniu wypadku ubezpieczeniowego, gdy będzie miał roszczenie o wypłatę należnego z umowy odszkodowania, a dłużnikiem jest z tytułu obowiązku zapłaty składki ubezpieczeniowej. Należy podkreślić, że wzajemne prawa i obowiązki występują nie tylko w trakcie zawierania umowy, ale istnieją także w czasie trwania stosunku prawnego ubezpieczenia – jako wynik zawarcia umowy, np. obowiązek zgłoszenia ubezpieczycielowi zmiany niebezpieczeństw, zawiadomienia o wypadku ubezpieczeniowym i jego okolicznościach czy obowiązek zmniejszenia skutków wypadku i zapobieganie zwiększaniu się szkody²².

Umowa ubezpieczenia morskiego według teorii ubezpieczeń należy do tzw. **umowy najwyższego zaufania** (łac. *contractus uberrimae fidei*) oraz „najwyższej dobrej wiary” (ang. *utmost good faith*). Oznacza to, że obie strony umowy

²¹ Szerzej na temat umów konsensualnych zob. *ibidem*, s. 66 i nast.

²² A. Wąsiewicz, *Umowa ubezpieczenia*, *op.cit.*, s. 110.

ubezpieczenia morskiego we wzajemnych stosunkach powinny przestrzegać zasad najwyższego zaufania oraz szczególnej lojalności w wykonywaniu zawartej umowy²³. Ubezpieczyciel, dokonując oceny ryzyka, opiera się głównie na informacjach dostarczonych przez ubezpieczającego, dlatego też konsekwencje nadużycia takiego zaufania mogą być szczególnie dotkliwe i mieć postać nieważności umowy lub zwolnienia ubezpieczyciela z odpowiedzialności. Ubezpieczyciel nie stosuje nieuczciwych praktyk i „kruczków prawnych”, a ubezpieczający składa ubezpieczycielowi prawdziwe oświadczenia i informacje²⁴. Zachowanie dobrej wiary ma wyjątkowe znaczenie w chwili składania oświadczeń woli przy podejmowaniu decyzji o przyjęciu lub nieprzyjęciu danego ryzyka do ubezpieczenia oraz przy ustalaniu wysokości składki. Kodeks morski posługuje się doktryną *uberrimae fidei* w rozdziale 3 tytułu VIII *Oświadczenia przy zawieraniu umowy ubezpieczenia*²⁵.

Kolejną cechą umowy ubezpieczenia morskiego jest **adhezyjność**. Adhezyjny charakter umowy wynika z tego, że należy ona do umów zawieranych masowo, o treści stypizowanej i ustalonej poprzednio przez jedną ze stron. Oznacza to osłabienie prymatu zasady swobody umów poprzez stosowanie ogólnych warunków ubezpieczeń. Treść warunków jest ukształtowana we wzorcach umownych opracowywanych zazwyczaj przez stronę silniejszą ekonomicznie, często przez ubezpieczyciela. W krajach o silnej tradycji ubezpieczeń morskich, takich jak Anglia, Francja, Niemcy czy niektóre kraje skandynawskie, wzorcowe warunki ubezpieczeń są wynikiem kompromisowych uzgodnień pomiędzy ubezpieczycielami, armatorami, przedsiębiorstwami transportowymi, w szczególności żeglugowymi, a także pośrednikami ubezpieczeniowymi i handlowymi. Przykładem mogą być wzorcowe klauzule wydawane przez International Underwriting Association of London (IUA), utworzony w 1998 r. poprzez połączenie London International Insurance and Reinsurance Market Association oraz Institute of London Underwriters (ILU), którego początki sięgały 1884 r.²⁶. Swoboda ubezpieczającego w kwestii ukształtowania umownego stosunku ubezpieczenia jest praktycznie ograniczona, gdyż może on zawrzeć umowę o ustalonej uprzednio treści albo zrezygnować z jej zawarcia – przystąpić do

²³ D. Fu ch s, *Wpływ wejścia w życie przepisów tzw. pakietu ustaw ubezpieczeniowych na charakterystykę cech umowy ubezpieczenia*, [w:] *Rozprawy prawnicze. Księga pamiątkowa Profesora Maksymiliana Pazdana*, red. L. Ogiegło, W. Popiołek, M. Szpunar, Kraków 2005, s. 926.

²⁴ Zob. E. Kowalewski, *Prawo ubezpieczeń gospodarczych*, *op.cit.*, s. 186 oraz A. Chrościcki, *Umowa ubezpieczenia po nowelizacji kodeksu cywilnego*, Warszawa 2008, s. 80.

²⁵ Por. Z. Brodecki, *Prawo ubezpieczeń...*, *op.cit.*, s. 61.

²⁶ Zob. R. Kiliński, *Ubezpieczenia armatorów morskich*, [w:] *Ubezpieczenia w zarządzaniu ryzykiem przedsiębiorstwa*, t. 2, *Zastosowania*, red. L. Gąsioriewicz, J. Monkiewicz, Warszawa 2010, s. 225–250; R. von Anroy, *Marine insurance: the London market and institute clauses*, [w:] *Review of the current state of world capture fisheries insurance*, ed. R. Von Anrooy, T. Hart, Y. Ping, W. Yang, Rome 2009, s. 161, 162; aktualne wersje klauzul dostępne są m.in. na stronie internetowej IUA www.iua.co.uk.

umowy bądź nie²⁷. Wynika to z potrzeby standaryzacji umowy ubezpieczenia morskiego zawieranej głównie w obrocie masowym i międzynarodowym. W przypadku umów ubezpieczenia morskiego dotyczących niestandardowego czy wielkiego ryzyka zdarza się, że są zawierane w drodze negocjacji czy rokowań dotyczących stawki ubezpieczeniowej ryzyka objętego umową, franczyzy czy wyłączenia i w takim wypadku nie można mówić o adhezyjności umowy ubezpieczenia morskiego²⁸.

Umowa ubezpieczenia morskiego ma charakter **czynności prawnej przysparzającej** i zarazem **kauzalnej** (przyczynowej), czyli takiej, w której musi istnieć konkretna przyczyna (*causa*), aby umowa była ważna. W umowie ubezpieczenia morskiego ubezpieczający opłaca składkę ubezpieczeniową w zamian za udzielenie mu ochrony ubezpieczeniowej na wypadek poniesienia szkód wskutek niebezpieczeństw mogących powstać w związku z żeglugą morską (*causa obligandi vel aquirendi*), ubezpieczyciel zaś spełnia świadczenia w celu zwolnienia się z ciężącego na nim zobowiązania (*causa solvendi*)²⁹. Umowa byłaby nieważna, gdyby nie istniał przedmiot ochrony, w którego zachowaniu ubezpieczający posiada interes prawny³⁰.

Kolejną cechą umowy ubezpieczenia morskiego jest jej **kwalifikowany charakter**, wyrażający się w tym, że jedną ze stron umowy musi być wyłącznie podmiot wskazany normatywnie, spełniający określone wymagania. Podmiotem kwalifikowanym w przypadku umowy ubezpieczenia morskiego jest ubezpieczyciel, którym jest przedsiębiorca prowadzący działalność gospodarczą w sposób zorganizowany i ciągły. Ponadto musi spełnić wiele warunków formalnych, prawnych i finansowych określonych w ustawie o działalności ubezpieczeniowej³¹. Nie jest możliwe zawarcie umowy ubezpieczenia bez udziału zakładu ubezpieczeń. Ustawa *Kodeks morski* nie reguluje, w jakiej formie organizacyjnej mogą być prowadzone ubezpieczenia morskie, problem ten uregulowany jest natomiast przepisami ustawy o działalności ubezpieczeniowej z 2004 r. Ustawa ta określa w szczególności, w jakiej formie prawnej ubezpieczyciel może prowadzić swoją działalność ubezpieczeniową, i wskazuje na następujące

²⁷ M. Sośniak, *Zagadnienia typologii...*, op.cit., s. 90 i nast. oraz K. Malinowska, *Komentarz do kodeksu cywilnego Tytuł XXVII Umowa ubezpieczenia art. 805–811*, [w:] *Prawo ubezpieczeń gospodarczych, Komentarz, Tom II Prawo o kontraktach w ubezpieczeniach, Komentarz do przepisów i wybranych wzorców umów*, red. A. Brodecka-Chamera i in., Warszawa 2010, s. 149–197.

²⁸ J. Łopuski, *Ubezpieczenia morskie*, op.cit., s. 308.

²⁹ Zob. H. Ciepla, *Komentarz do umowy ubezpieczenia*, [w:] *Komentarz do kodeksu cywilnego. Księga trzecia – zobowiązania*, t. 2, red. G. Bieniek i in., Warszawa 2003, s. 522.

³⁰ E. Kowalewski, *Prawo ubezpieczeń gospodarczych*, op.cit., s. 186.

³¹ Inaczej jest w Wielkiej Brytanii, gdzie dopuszcza się także prowadzenie działalności ubezpieczeniowej przez indywidualnych ubezpieczycieli zrzeszonych w korporacji Lloyd's. Korporacja nie tylko skupia indywidualnych ubezpieczycieli, ale także pełni funkcję światowego centrum informacji żeglugaowej, a ponadto prowadzi na szeroką skalę działalność badawczą i edukacyjną oraz certyfikacyjną. Zob. J. Łopuski, *Prawo morskie...*, op.cit., s. 299.

formy: spółkę akcyjną, towarzystwo ubezpieczeń wzajemnych³² oraz polskie oddziały zagranicznych przedsiębiorstw ubezpieczeniowych. Wykonywanie działalności ubezpieczeniowej wymaga zezwolenia Komisji Nadzoru Finansowego³³.

Przepisy dotyczące ubezpieczeń morskich nie zawierają żadnych ograniczeń co do drugiej strony umowy, czyli w zakresie zdolności bycia ubezpieczającym. Ubezpieczającym może być każdy podmiot: osoba fizyczna, osoba prawna, a także podmioty nieposiadające osobowości prawnej, jeśli mogą zaciągać zobowiązania, np. spółka jawna. Podmiot taki powinien mieć interes w zawarciu umowy ubezpieczenia, tzw. interes ubezpieczeniowy.

Przepisy kodeksu morskiego przewidują, że zarówno po stronie ubezpieczającego, jak i po stronie ubezpieczyciela może wystąpić więcej podmiotów. Pierwszy wariant dotyczy sytuacji, w której kilka podmiotów wystąpi po stronie ubezpieczającego i będzie chciało ubezpieczyć wspólne ryzyko związane z żeglugą morską. Drugi przypadek to koasekuracja, której istota polega na ubezpieczeniu jednego ryzyka na podstawie jednej umowy ubezpieczenia, a ochrona ubezpieczeniowa udzielana jest przez kilku ubezpieczycieli. Koasekurację można podzielić na koasekurację wewnętrzną i zewnętrzną. Koasekuracja wewnętrzna ma miejsce wówczas, gdy w kontaktach z ubezpieczającym występuje tylko jeden ubezpieczyciel, działający w imieniu i w porozumieniu z innymi ubezpieczycielami. Natomiast koasekuracja zewnętrzna występuje wtedy, gdy każdy zakład ubezpieczeń odpowiada samodzielnie wobec ubezpieczającego w zakresie przyjętego ryzyka, a ubezpieczający wypełnia swoje zobowiązania oraz występuje z roszczeniem wobec każdego ubezpieczyciela z osobna, zaś pomiędzy poszczególnymi ubezpieczycielami nie ma żadnego stosunku prawnego³⁴.

4. SPÓR O LOSOWOŚĆ UBEZPIECZENIA

Cechą sporną w doktrynie jest **losowość** umowy ubezpieczenia morskiego. Część doktryny uważa, że umowa ubezpieczenia morskiego jest umową losową, ponieważ realizacja obowiązku ubezpieczyciela, jakim jest wypłata odszkodowania, zależy od tego, czy wystąpią niebezpieczeństwa objęte umową, czy też

³² Szerzej na temat form prawnych, w jakich może być prowadzona działalność ubezpieczeniowa, zob. M. Adamowicz, *Ubezpieczenia wzajemne a ubezpieczenia komercyjne – analiza porównawcza*, [w:] *Zarządzanie i wiedza w przedsiębiorstwie, wybrane aspekty*, Prace i Materiały WZUG 2005, z. 3, s. 5–14 oraz *idem*, *Towarzystwo ubezpieczeń wzajemnych*, [w:] *Prawo ubezpieczeń gospodarczych. Komentarz*, red. Z. Brodecki, M. Serwach, Warszawa 2010, s. 134–286.

³³ *Prawo ubezpieczeń, ustawy z komentarzem*, red. S. Rogowski, Warszawa 2004, s. 131.

³⁴ Por. K. Malinowska, *Komentarz do kodeksu...*, *op.cit.*, s. 149–197.

nie³⁵. Obowiązek ubezpieczyciela zależy od przypadku³⁶. Inni autorzy są zdania, że losowość występuje po stronie ubezpieczającego³⁷. Należy przypomnieć, że „losowość” oznacza, że w odniesieniu do określonego przedmiotu majątkowego zdarzenie może, ale nie musi nastąpić. W odniesieniu do ubezpieczeń zdarzeniami losowymi będą takie zdarzenia, które występują ze statystyczną prawidłowością, są nadzwyczajne i niezależne od woli podmiotów nimi dotkniętych. Ze względu na to, że zdarzenia ubezpieczeniowe opierają się na pewnych regułach rachunku prawdopodobieństwa, obliczanego na podstawie m.in. metod statystycznych, część doktryny odmawia umowie ubezpieczenia charakteru losowego³⁸. Uznają oni bowiem, że skoro każda ze stron spełnia swoje świadczenie – zakład ubezpieczeń świadczy poprzez ponoszenie ryzyka zajścia wypadku ubezpieczeniowego, a ubezpieczający opłacając składkę – to nie ma mowy o losowości. Natomiast o losowości umowy ubezpieczenia można mówić w tym znaczeniu, że wypadek ubezpieczeniowy nie zawsze nastąpi i tym samym nie w każdym stosunku prawnym ubezpieczenia nastąpi zapłata odszkodowania³⁹.

5. PROBLEM WZAJEMNOŚCI UMOWY UBEZPIECZENIA MORSKIEGO

Teoretyczny spór o **wzajemny charakter umowy ubezpieczenia morskiego** budzi wiele kontrowersji zarówno w doktrynie, jak i w orzecznictwie⁴⁰. Dawniej w doktrynie przyznawano umowie ubezpieczenia jedynie charakter dwustronnie zobowiązujący. Cechą istotną umowy wzajemnej w kontekście umowy ubezpieczenia jest doprowadzenie do wymiany świadczeń, które to

³⁵ Pogląd ten wyraża m.in. W. Warkałło, który ubezpieczenia i umowę ubezpieczenia umieścił w wielkim dziele cywilistów polskich *System Prawa Cywilnego* w dziale VI *Umowy losowe*. W. Warkałło, *Ubezpieczenie*, [w:] *System Prawa Cywilnego*, red. S. Grzybowski i in., Wrocław 1976, s. 891–973.

³⁶ Szerzej: A. Wąsiewicz, *Umowa ubezpieczenia*, *op.cit.*, s. 104–105 oraz W. Warkałło, *Ubezpieczenia majątkowe*, Warszawa 1971, s. 38.

³⁷ Zob. E. Sodołska, Z. Brodecki, *Komentarz do kodeksu morskiego art. 292–338*, [w:] *Prawo ubezpieczeń gospodarczych*, *op.cit.*, s. 801–802.

³⁸ M. Orlicki, *Ubezpieczenia gospodarcze*. *Umowa ubezpieczenia*, [w:] *System prawa prywatnego*, *Prawo zobowiązań – część szczegółowa*, t. 8, red. J. Panowicz-Lipska, Warszawa 2010, s. 672.

³⁹ Za M. Orlicki, *Ubezpieczenia gospodarcze...*, *op.cit.*, s. 674.

⁴⁰ Por. J. Łopuski, *Prawo morskie*, *op.cit.*, s. 307; A. Chruścicki, *Umowa ubezpieczenia po nowelizacji kodeksu cywilnego*. *Komentarz*, Warszawa 2008, s. 21; K. Malinowska, *Wzajemność umowy ubezpieczenia w świetle orzecznictwa, ustawodawstwa i doktryny*, *Prawo Asekuracyjne* 2009, nr 3, s. 22–32; W. Dubis, *Komentarz do umowy ubezpieczenia*, [w:] *Kodeks cywilny. Komentarz*, red. E. Gniewek, Warszawa 2006, s. 1351–1391; *Kodeks cywilny. Komentarz*, red. K. Pietrzykowski, t. 2, Warszawa 2009, s. 693; M. Orlicki, *Ubezpieczenia gospodarcze*, *Umowa ubezpieczenia*, *op.cit.*, s. 674.

świadczenia nie muszą być jednorodnjowe, nie wymaga się także, aby świadczenia obu stron były względem siebie równowartościowe. Wystarczy stwierdzenie istnienia więzi funkcjonalnej obu świadczeń, polegającej na uzależnieniu świadczenia jednej ze stron od świadczenia drugiej strony. Ekwiwalentność świadczeń może być jedynie subiektywna. Dla pojęcia umowy wzajemnej nie jest konieczne, aby świadczenia obu stron miały taki sam walor ekonomiczny, ale aby strony tak właśnie oceniały relację między swoimi świadczeniami⁴¹.

W literaturze dominuje pogląd, że składka ubezpieczeniowa stanowi zapłatę za ponoszone przez ubezpieczyciela, w okresie ubezpieczenia, ryzyko pokrycia ujemnych skutków określonych zdarzeń, a nie stanowi odpowiednika ewentualnych świadczeń pieniężnych ubezpieczyciela. Warto zwrócić uwagę na poglądy K. Malinowskiej, której zdaniem należy uznać koncepcję wzajemności umowy ubezpieczenia. Pogląd ten znajduje coraz szersze uznanie w prawniczej doktrynie ubezpieczeniowej i odzwierciedla szerokie spojrzenie na stosunek ubezpieczenia i istotę ryzyka ponoszonego przez ubezpieczyciela⁴². Podobnie J. Łopuski, którego zdaniem trudno odmówić umowie ubezpieczenia morskiego cech wzajemności. Autor ten zwrócił uwagę, że ekwiwalentem składki płaconej przez ubezpieczającego jest nie odszkodowanie (płacone przez ubezpieczyciela, gdy wystąpi szkoda), ale rodzaj szczególnej usługi polegającej na obowiązku zapewnienia ubezpieczającemu finansowej ochrony przed zdarzeniami losowymi. Ekwiwalentność występuje między wysokością składki pobieranej przez ubezpieczyciela a zakresem przejmowanego przez niego ryzyka, które wynika z wyliczeń i danych statystycznych⁴³. Inaczej A. Szpunar, którego zdaniem świadczenie ubezpieczyciela jest uzależnione od zajścia określonego w umowie wypadku (zdarzenia losowego), gdzie nie ma ekwiwalentnych świadczeń i nie można mówić o umowie wzajemnej⁴⁴. Podobnie inni autorzy, których zdaniem: „intencją stron umowy ubezpieczenia jest to, aby ubezpieczający w razie zajścia określonego niepewnego zdarzenia przyszłego otrzymał, w zamian za spełnione wcześniej świadczenie (składkę), odpowiednie świadczenie zakładu ubezpieczeń, którego wartość ze swej natury przewyższa w sposób znaczący wysokość składki. Skoro więc istotnym zamiarem stron jest to, aby oba wymienione świadczenia miały znacząco odmienną wartość, uprawniona zatem wydaje się teza, iż strony nie uważają swych świadczeń za wzajemne odpowiedniki. Ponieważ nie zachodzi ekwiwalentność świadczeń, nie może być również mowy

⁴¹ Z. Radwański, *Zobowiązania – część ogólna*, Warszawa 2010, s. 212 i nast.

⁴² Szerzej K. Malinowska, *Wzajemność umowy ubezpieczenia...*, *op.cit.*, s. 22–32.

⁴³ Zob. J. Łopuski, *Prawo morskie*, *op.cit.*, s. 307.

⁴⁴ Por. A. Szpunar, *Glosa do uchwały SN z dnia 26 listopada 1991 r.*, III CZP 122/91, Państwo i Prawo 1992, z. 12, s. 113.

o umowie wzajemnej⁴⁵. Stanowisko zaprzeczające koncepcji wzajemnego charakteru umowy ubezpieczenia prezentuje także najnowsze orzecznictwo sądowe⁴⁶.

ZAKOŃCZENIE

Celem niniejszego opracowania było przybliżenie umowy ubezpieczenia morskiego w kontekście jej charakteru prawnego. Przeanalizowano kontraktowe cechy umowy ubezpieczenia, celowo pomijając inne zagadnienia, takie jak np. podziały na poszczególne typy ubezpieczeń morskich, obowiązki stron umowy, kwestie związane z zawarciem, wykonaniem czy wygaśnięciem stosunku ubezpieczenia, pośrednictwem. Pełne omówienie kontraktu ubezpieczenia morskiego wymaga niewątpliwie szerszej analizy, być może nawet w formie monografii.

MAGDALENA ADAMOWICZ

LEGAL STATUS OF MARINE INSURANCE CONTRACT — SELECTED ASPECTS (Summary)

The article outlines legal characteristics marine insurance contract under Polish law. Marine insurance is a codified contract, governed expressly by Title VIII of the Polish Maritime Code. It is concluded by mere consent of the parties (consensual contract), it is bilateral, aleatory and it entails consideration in money. Its main characteristic is the requirement of utmost good faith (uberrima fides). It is a standard form contract (contract of adhesion) and often operates in context of permanent contractual relationships.

The author notes, however, disagreements within academia as to aleatory nature of maritime insurance.

⁴⁵ B. Kosmus, G. Kuczyński, *Kilka mitów z zakresu teorii umów*, Gdańskie Studia Prawnicze 2000, nr 2, s. 309.

⁴⁶ B. Kucharski, *Glosa do wyroku SN z dnia 20 października 2006 r.*, IV CSK 125/06, *Glosa* 2009, nr 1, s. 5.