

UBEZPIECZENIA LOTNICZE

Anna Konert

MONOGRAFIE LEX



LEX

a Wolters Kluwer business

UBEZPIECZENIA LOTNICZE

Anna Konert



LEX

a Wolters Kluwer business

Warszawa 2014

Stan prawny na 1 stycznia 2014 r.

Wydawca

Magdalena Stojek-Siwińska

Redaktor prowadzący

Ewa Fonkowicz

Opracowanie redakcyjne

Anna Łubińska-Bujak

Łamanie

JustŁuk Łukasz Drzewiecki, Justyna Szumieł, Stanisław Drzewiecki

Układ typograficzny

Marta Baranowska

Ta książka jest wspólnym dziełem twórcy i wydawcy. Prosimy, byś przestrzegał przysługujących im praw. Książkę możesz udostępnić osobom bliskim lub osobiście znanym, ale nie publikuj jej w internecie. Jeśli cytujesz fragmenty, nie zmieniaj ich treści i koniecznie zaznacz, czyje to dzieło. A jeśli musisz skopiować część, rób to jedynie na użytek osobisty.

prawolubni

SZANUJMY PRAWO I WŁASNOŚĆ

Więcej na www.legalnakultura.pl

POLSKA IZBA KSIĄŻKI

© Copyright by

Wolters Kluwer SA, 2014

ISBN 978-83-264-3208-8

ISSN 1897-4392

Wydane przez:

Wolters Kluwer SA

Dział Praw Autorskich

01-208 Warszawa, ul. Przyokopowa 33

tel. 22 535 82 00, fax 22 535 81 35

e-mail: ksiazki@wolterskluwer.pl

www.wolterskluwer.pl

księgarnia internetowa www.profinfo.pl

Spis treści

Wykaz skrótów / 9

Wprowadzenie / 13

Rozdział I

Charakterystyka ubezpieczeń lotniczych / 17

1. Umowa ubezpieczenia lotniczego – charakterystyka / 17
2. Umowa reasekuracji / 20
3. Rynek ubezpieczeń lotniczych / 24
 - 3.1. Pojęcie rynku ubezpieczeń lotniczych (*Aviation Insurance Market*) / 24
 - 3.2. Londyński rynek ubezpieczeń lotniczych / 24
4. Rodzaje ubezpieczeń lotniczych / 30

Rozdział II

Ubezpieczenia lotnicze *aerocasco* (*hull insurance*) / 33

Rozdział III

Ubezpieczenie lotnicze odpowiedzialności cywilnej / 45

1. Wprowadzenie / 45
2. Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej – prawo międzynarodowe / 46
 - 2.1. Ubezpieczenie OC eksploatującego statek powietrzny za szkody spowodowane osobom trzecim w prawie międzynarodowym / 46
 - 2.2. Odpowiedzialność osoby eksploatującej statek powietrzny za szkody wyrządzone osobom trzecim wskutek ruchu statku powietrznego na przykładzie poszczególnych państw / 48

- 2.3. Minimalne wymogi ubezpieczeniowe za szkody wyrządzone osobom trzecim wskutek ruchu statku powietrznego na przykładzie poszczególnych państw / **101**
- 2.4. Ubezpieczenie OC przewoźnika lotniczego za szkody spowodowane pasażerom i w bagażu w prawie międzynarodowym / **119**
- 2.5. Ubezpieczenie *cargo* / **123**
- 2.6. Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej – prawo UE / **126**
- 2.7. Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej – prawo polskie / **131**

Rozdział IV

Ubezpieczenia lotnicze ryzyka wojny i terroru / 143

- 1. Wprowadzenie / **143**
- 2. Ryzyko terrorystyczne / **144**
- 3. Ubezpieczenia lotnicze ryzyka wojny i terroru po dniu 11 września 2001 r. / **146**
- 4. Ochrona ryzyk wojennych i terroru w prawie międzynarodowym / **150**
- 5. Ochrona ryzyk wojennych i terroru w prawie europejskim / **154**
- 6. Ochrona ryzyk wojennych i szczególnych *casco* w Polsce / **155**
- 7. Specjalne programy ubezpieczeniowe w wybranych państwach / **157**

Rozdział V

Ubezpieczenia indywidualne / 160

- 1. Ubezpieczenia następstw nieszczęśliwych wypadków (NW) i ubezpieczenia na życie / **160**
- 2. Dodatkowe ubezpieczenia pasażerów / **164**
- 3. *Coupon insurance* / **169**
- 4. Ubezpieczenie członków załogi / **169**
- 5. Specjalne ubezpieczenie pracowników na skutek wypadku w podróży / **172**
- 6. Ubezpieczenia do kart kredytowych (*credit card insurance*) / **173**

Rozdział VI

**Ogólne wyłączenia odpowiedzialności wspólne dla wszystkich
ryzyk lotniczych / 182**

1. Wprowadzenie / **182**
2. Szczegółowe wyłączenia odpowiedzialności
ubezpieczyciela / **183**
 - 2.1. Szkody powstałe w wyniku używania statku powietrznego
w celu łamania prawa / **183**
 - 2.2. Szkody powstałe w wyniku używania statku
powietrznego niezgodnie z zadeklarowanym zakresem
użytkowania / **186**
 - 2.3. Szkody powstałe w wyniku eksploatacji statku
powietrznego na innym terytorium niż wskazane
w polisie, o ile nie jest to wynikiem działania siły wyższej
lub sytuacji awaryjnej / **188**
 - 2.4. Szkody powstałe w wyniku wykonywania lotów przez
statek powietrzny nieposiadający ważnego świadectwa
zdatności do lotu / **191**
 - 2.5. Szkody powstałe w wyniku prowadzenia statku
powietrznego przez osobę niewskazaną w polisie lub
osobę nieposiadającą ważnej licencji pilota i uprawnień
do pełnienia określonych funkcji na pokładzie statku
powietrznego / **192**
 - 2.6. Szkody powstałe w wyniku obsługi technicznej statku
powietrznego przez mechaników nieposiadających
wymaganych przepisami uprawnień / **198**
 - 2.7. Szkody powstałe w wyniku przewozu większej liczby
osób, niż dopuszcza instrukcja użytkowania statku
powietrznego / **198**
 - 2.8. Szkody powstałe podczas startu i lądowania na lotnisku/
lądowisku niespełniającym wymagań producenta statku
powietrznego / **199**
 - 2.9. Szkody powstałe na skutek winy umyślnej
lub wskutek rażącego niedbalstwa ubezpieczającego
lub ubezpieczonego / **199**
 - 2.10. Szkody powstałe na skutek winy umyślnej lub wskutek
rażącego niedbalstwa personelu kierowniczego, jego
pracowników i osób działających na jego zlecenie / **201**

- 2.11. Szkody powstałe w wyniku wykonywania przez personel lotniczy ubezpieczającego obowiązków służbowych: w stanie nietrzeźwości, pod wpływem leków psychotropowych, narkotyków lub innych środków odurzających / **202**
- 2.12. Szkody powstałe w wyniku przewożenia materiałów niebezpiecznych (wybuchowych, żrących, toksycznych itp.) / **205**
- 2.13. Szkody powstałe w wyniku wykorzystywania lotnisk niezarejestrowanych oraz lądowisk niewpisanych do ewidencji / **208**
- 2.14. Szkody powstałe na podstawie odpowiedzialności przyjętej według porozumienia, chyba że odpowiedzialność ciążyłaby na ubezpieczonym w przypadku braku takiego porozumienia / **211**
- 2.15. Szkody powstałe w stosunku do szkód, które znajdują pokrycie w jakiegokolwiek innej polisie ubezpieczeniowej / **211**

Zakończenie / **213**

Bibliografia / **217**

Wykaz orzecznictwa / **227**

Wykaz skrótów

1. Akty prawne

k.c.	ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny (Dz. U. Nr 16, poz. 93 z późn. zm.)
k.k.	ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny (Dz. U. Nr 88, poz. 553 z późn. zm.)
konwencja chicagowska	Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisana w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. Nr 35, poz. 212 z późn. zm.)
konwencja montrealska	Konwencja o ujednoliceniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, sporządzona w Montrealu dnia 28 maja 1999 r. (Dz. U. z 2007 r. Nr 37, poz. 235)
konwencja rzymska z 1952 r.	Konwencja w sprawie ujednostajnienia niektórych prawideł dotyczących szkód wyrządzonych na powierzchni ziemi osobom trzecim przez statki powietrzne, podpisana w Rzymie 7 października 1952 r. (ICAO Doc 7634)
pr. lot.	ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (tekst jedn.: Dz. U. z 2012 r. poz. 933 z późn. zm.)
protokół montrealski z 1978 r.	Protokół uzupełniający konwencję w sprawie ujednostajnienia niektórych prawideł dotyczących szkód wyrządzonych na powierzchni ziemi osobom trzecim przez statki powietrzne, sporządzony 23 września 1978 r. (ICAO Doc. 9257/2195 UNTS 372.)

r.l.p.a.p.l.	rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 16 maja 2013 r. w sprawie lotów próbnych i akrobacyjnych oraz pokazów lotniczych (Dz. U. poz. 576)
rozporządzenie 285/2010	rozporządzenie Komisji (UE) nr 285/2010 z dnia 6 kwietnia 2010 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 785/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wymogów w zakresie ubezpieczenia w odniesieniu do przewoźników lotniczych i operatorów statków powietrznych (Dz. Urz. UE L 87 z 07.04.2010, s. 19)
rozporządzenie 785/2004	rozporządzenie (WE) nr 785/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie wymogów w zakresie ubezpieczenia w odniesieniu do przewoźników lotniczych i operatorów statków powietrznych (Dz. Urz. UE L 138 z 30.04.2004, s. 1; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, s. 160 z późn. zm.)
r.s.w.l.	rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 13 lipca 2012 r. w sprawie szczegółowych warunków wykonywania lotów międzynarodowych z materiałami niebezpiecznymi (Dz. U. poz. 898)
r.u.o.c.	rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 27 grudnia 2012 r. w sprawie obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźników lotniczych, przedsiębiorców wykonujących obsługę naziemną oraz instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej (Dz. U. z 2013 r. poz. 67)
r.u.o.c.p.	rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 4 października 2012 r. w sprawie obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przedsiębiorcy ubiegającego się o zawarcie umowy na prowadzenie działalności w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego w portach lotniczych (Dz. U. poz. 1123)

2. Czasopisma i oficjalne publikatory

AASL	Annals of Air and Space Law
ASL	Air and Space Law
Biul. SN	Biuletyn Informacyjny Sądu Najwyższego
D.	Recueil Dalloz
Dz. U.	Dziennik Ustaw
J. Air L. & Com.	Journal of Air Law and Commerce
J.C.P.	Jurisclasser périodique, semaine juridique
KPP	Kwartalnik Prawa Prywatnego
L Rep	Lloyd's Law Reports
M. Praw.	Monitor Prawniczy
NP	Nowe Prawo
OSA	Orzecznictwo Sądów Apelacyjnych
OSNC	Orzecznictwo Sądu Najwyższego. Izba Cywilna
OSNCK	Orzecznictwo Sądu Najwyższego Izby Cywilnej i Izby Karnej
OSNPG	Orzecznictwo Sądu Najwyższego, Wydawnictwo Prokuratury Generalnej
OSP	Orzecznictwo Sądów Polskich
PiP	Państwo i Prawo
RFDA	Revue Française de Droit Aérien
RGDA	Revue générale de droit des assurances
St. Iur.	Studia Iuridica
St. Praw.	Studia Prawnicze
USAvR	United States Aviation Reports
ZLW	Zeitschrift für Luftrecht und Weltraum-Rechtsfragen (Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht)

3. Inne

IATA	Międzynarodowe Zrzeszenie Przewoźników Powietrznych (International Air Transport Association)
-------------	---

ICAO	Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (International Civil Aviation Organization)
MTOW	maksymalna masa startowa (<i>maximum take off weight</i>)
OWU	ogólne warunki ubezpieczenia
OWUL	ogólne warunki ubezpieczeń lotniczych
SA	sąd apelacyjny
SDR	specjalne prawa ciągnięcia (<i>Special Drawing Rights</i>)
SN	Sąd Najwyższy
SO	sąd okręgowy
ULC	Urząd Lotnictwa Cywilnego

Wprowadzenie

Żyjąc w niedoskonałym świecie, człowiek naraża się na ryzyko przypadkowego zranienia czy choroby. Gdy społeczeństwo staje się coraz bardziej złożone, pojawiają się nowe zagrożenia, takie jak wypadki lotnicze¹. Wprawdzie statek powietrzny jest najbezpieczniejszym środkiem transportu², niemniej jednak jego użytkowanie związane jest z powstaniem pewnych ryzyk.

Historia ubezpieczeń lotniczych sięga początku XX w. Jest ściśle związana z rozwojem samego lotnictwa cywilnego. Pierwotnie w związku z dużym ryzykiem wypadków lotniczych oraz istniejącymi trudnościami w wycenie ryzyka firmy ubezpieczeniowe nie udzielały ochrony ubezpieczeniowej. Pierwsza polisa z zakresu ubezpieczeń lotniczych dotyczyła ubezpieczenia następstw nieszczęśliwych wypadków i była skierowana do pilotów oraz członków załogi statku powietrznego (1910 r.)³. Lloyd's (Londyn) wydało pierwszą polisę OC w 1911 r.⁴ W 1919 r. w Stanach Zjednoczonych Travelers Insurance Company ogłosiła obszerny program ubezpieczenia ryzyk lotniczych.

¹ O.D. Dickerson, *The Insurance Curriculum. Retrospect and Prospect*, The Journal of Insurance 1959, vol. 26, nr 4 (Winter), s. 2.

² Według IATA w wypadkach samolotów odrzutowych zachodniej produkcji zginęło 486 osób. Rok wcześniej było to 786. Wskaźnik śmiertelności zmalał więc do 0,07, a globalny wskaźnik wypadków, w których samolot ulegał całkowitemu zniszczeniu albo poważnemu uszkodzeniu, wyniósł 0,37, co odpowiadało jednej katastrofie na 2,7 mln lotów. W 2010 r. wskaźnik ten wynosił 0,61. Łącznie doszło do 11 wypadków, w których zniszczeniu uległ samolot, rok wcześniej było ich 17. Jeśli jednak doliczyć katastrofy maszyn produkcji wschodniej, liczba ta wzrasta do 92. W 2010 r. było ich 94. Por. *Samolot najbezpieczniejszym środkiem transport*, Rzeczpospolita, 7 marca 2012.

³ S. Rakowski, *Polisy dla samolotów*, Gazeta Transportowa 2001, nr 45, s. 5.

⁴ A.T. Wells, B.D. Chadbourne, *Introduction to Aviation Insurance and Risk Management*, Melbourne 1992, s. 4.

Początkowo jedynie rynki brytyjski i amerykański zdecydowały się na pokrycie ubezpieczeniem ryzyk lotniczych. Obawa ubezpieczycieli w innych krajach była związana z tym, że ryzyka te były bardzo trudne do oszacowania. Dopiero po II wojnie światowej ubezpieczenia lotnicze stały się popularniejsze. Lata 60. XX w. to okres ogromnego wzrostu liczby zarówno firm ubezpieczeniowych, jak i samych ubezpieczonych. Ubezpieczenia lotnicze stały się konkurencyjną działalnością zarówno na rynkach rodzimych, jak i zagranicznych. „W krajach Europy Zachodniej, USA, Kanadzie, Japonii jest to wielkie źródło dochodów towarzystw ubezpieczeniowych, które w warunkach stałej walki konkurencyjnej prześcigają się w tworzeniu jak najlepszych warunków ubezpieczeń, dążeniu do jak najszerzej ochrony ubezpieczonego, zróżnicowaniu ubezpieczeń i potanianiu składki”⁵.

W miarę rozwoju sektora ubezpieczeń lotniczych wykształciło się pojęcie tzw. rynku ubezpieczeń lotniczych. Rynek ubezpieczeń lotniczych odnosi się do grupy ubezpieczycieli na świecie, którzy oferują pokrycie ryzyk istniejących w zakresie lotnictwa. Termin ten również odnosi się do ubezpieczycieli lotniczych zlokalizowanych w konkretnym miejscu (np. w Londynie) lub kraju (np. w Stanach Zjednoczonych), którzy zapewniają ochronę przed takim ryzykiem. Obecnie największym rynkiem jest londyński rynek ubezpieczeń lotniczych, znajdujący się w City of London. Rynek ubezpieczeń lotniczych w Polsce jest stosunkowo nowy i mało rozpoznawalny. Istnieje niewielka liczba zakładów ubezpieczeniowych oferujących ubezpieczenia lotnicze, a ich oferty również są zwykle ograniczone. Niemniej jednak ostatnio można zaobserwować większe zainteresowanie ubezpieczeniami lotniczymi; jest to skutek zwłaszcza coraz bardziej powszechnych sportów, zawodów i pokazów lotniczych (*Air Show*), ale również sami pasażerowie i ich wzrastająca świadomość prawną mają na to wpływ. Ubezpieczenia lotnicze przeznaczone są głównie dla osób korzystających ze statków powietrznych w celach turystycznych, prywatnych, ratowniczych lub szkoleniowych.

Podstawową zasadą tradycyjnych rynków ubezpieczeniowych jest to, że składki wielu osób pokryją straty niewielu. Rynek ubezpieczeń lotniczych zawsze różnił się od większości innych rynków ubezpieczeniowych przede wszystkim tym, że zarówno podstawa składki, jak

⁵ M. Nesterowicz, *Ubezpieczenia turystyczne w ruchu zagranicznym*, PiP 1990, z. 1, s. 80.

i baza klientów są bardzo ograniczone, z niewielką liczbą ubezpieczonych, co wynika z faktu, że Międzynarodowe Zrzeszenie Przewoźników Powietrznych (*International Air Transport Association*) ma tylko ok. 270 członków⁶.

Celem niniejszego opracowania jest dokonanie charakterystyki ubezpieczeń lotniczych (rozdział I) oraz poszczególnych ich rodzajów, takich jak: ubezpieczenie *aerocasco* (rozdział II), ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej (rozdział III), ubezpieczenie ryzyka wojny i terroru (rozdział IV) oraz ubezpieczenia indywidualne (rozdział V). Charakterystyka poszczególnych wyłączeń z zakresu odpowiedzialności wraz z analizą licznych orzeczeń jest przedmiotem rozdziału VI.

⁶ International Union of Aviation Insurers (IUAI), *A Guide to Aviation Insurance Pre- and Post-11 September 2001*, IUAI position papers, IUAI/PP2/04, Montreal 2004, s. 1, <http://www.iuai.org/iuai/htdocs/site%20data/position%20papers/iuaipp204.pdf> [dostęp z: 17.03.2013].

Rozdział I

Charakterystyka ubezpieczeń lotniczych

1. Umowa ubezpieczenia lotniczego – charakterystyka

Ubezpieczenie lotnicze jest ściśle związane z eksploatacją statków powietrznych oraz z różnego rodzaju zagrożeniami związanymi z lotnictwem. Lotnicze polisy ubezpieczeniowe charakteryzują się występowaniem specjalnych klauzul. Cechą ubezpieczeń lotniczych jest przede wszystkim nieograniczony zasięg terytorialny, obejmujący loty zarówno krajowe, jak i zagraniczne. Zakres ubezpieczenia dostosowany jest do indywidualnych potrzeb i możliwości ubezpieczającego, a umowę można zawrzeć na jeden lot bądź na wszystkie loty w ciągu roku.

Podmiotami, które mogą się ubezpieczyć, są właściciele lub użytkownicy cywilnych statków powietrznych, zarówno osoby fizyczne, osoby prawne, jak i jednostki organizacyjne niebędące osobami prawnymi. Ubezpieczenia lotnicze przeznaczone są głównie dla osób korzystających ze statków powietrznych w celach komercyjnych, turystycznych, prywatnych, ratowniczych lub szkoleniowych.

Przedmiotem ubezpieczenia mogą być:

- 1) wszystkie rodzaje statków powietrznych będących własnością przez ubezpieczonego lub użytkowanych przez niego i dopuszczone do lotów na podstawie obowiązujących przepisów prawa;
- 2) odpowiedzialność cywilna użytkownika statku powietrznego wobec osób trzecich innych niż pasażerowie lub podróżni;
- 3) odpowiedzialność cywilna przewoźnika wobec pasażerów lub podróżnych oraz ich bagażu i rzeczy osobistych;
- 4) odpowiedzialność cywilna przewoźnika z tytułu przewozu ładunków;

- 5) następstwa nieszczęśliwych wypadków członków załogi;
- 6) rzeczy osobiste członków załogi.

W Polsce problematyka umowy ubezpieczenia lotniczego uregulowana jest w art. 805–834 ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny (Dz. U. Nr 16, poz. 93 z późn. zm.) (tytuł XXVII „Umowa ubezpieczenia”). Zgodnie z art. 805 § 1 k.c., przez umowę ubezpieczenia ubezpieczyciel zobowiązuje się, w zakresie działalności swojego przedsiębiorstwa, spełnić określone świadczenie w razie zajścia przewidzianego w umowie wypadku, a ubezpieczający zobowiązuje się zapłacić składkę¹. W świetle art. 805 § 2 k.c. świadczenie ubezpieczyciela polega w szczególności na zapłacie:

- 1) przy ubezpieczeniu majątkowym – określonego odszkodowania za szkodę powstałą wskutek przewidzianego w umowie wypadku;
- 2) przy ubezpieczeniu osobowym – umówionej sumy pieniężnej, renty lub innego świadczenia w razie zajścia przewidzianego w umowie wypadku w życiu osoby ubezpieczonej.

W myśl polskiego prawa cywilnego umowa ubezpieczenia jest umową nazwaną (występuje obok innych umów, jakie w kodeksie cywilnym i innych aktach prawnych zdefiniował prawodawca), konsensualną (stać się skuteczna dopiero z chwilą zgodnych oświadczeń woli jej stron), najczęściej adhezyjną, wzajemną (istnieje zależność świadczenia jednej strony zobowiązania – ubezpieczyciela – od świadczenia drugiej strony – ubezpieczającego), kauzalną (skuteczność umowy ubezpieczenia, nawet pomimo jej ważności, uzależniona jest od wystąpienia określonego zdarzenia lub podstawy prawnej – wypadku ubezpieczeniowego), odpłatną (do istotnych elementów umowy ubezpieczenia należy składka pieniężna opłacana przez ubezpieczającego) i dwustronnie zobowiązującą². Wobec tego dla każdej ze stron umowy (zakładu ubezpieczeń i ubezpieczającego) wynikają z jej tytułu określone uprawnienia i obowiązki. Według art. 805 i 817 k.c. do głównych obowiązków stron należą: spełnienie przez ubezpieczyciela określonego w umowie świadczenia w przypadku zajścia wypadku określonego w umowie oraz zapłata składki ubezpieczeniowej przez ubezpieczającego. Z powyższego wynika, że strony umowy są

¹ Zob. *Prawo gospodarcze prywatne*, red. T. Mróz, M. Stec, Warszawa 2005, s. 693 i n.

² Tak m.in. M. Orlicki, *Umowa ubezpieczenia*, Warszawa 2002, s. 41–42, 131 i n.; A. Wąsiewicz, *Umowa ubezpieczenia (w:) Ubezpieczenia w gospodarce rynkowej*, red. A. Wąsiewicz, Bydgoszcz 1997, s. 110–111; J. Kufel, *Umowa ubezpieczenia (w:) Ubezpieczenia gospodarcze*, red. T. Sangowski, Warszawa 1998, s. 125; W. Górski, *Umowa ubezpieczenia*, Zeszyty Naukowe Politechniki Szczecińskiej 1960, z. 6, s. 80–81.

względem siebie jednocześnie dłużnikiem i wierzycielem i przysługuje im roszczenie o wykonanie umowy przez drugą stronę.

Stronami umowy ubezpieczenia są:

- 1) zakład ubezpieczeń (ubezpieczyciel) – działalność ubezpieczeniową mogą wykonywać wyłącznie zakłady ubezpieczeń mające formę prawną spółki akcyjnej, towarzystwa ubezpieczeń wzajemnych (art. 5 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o działalności ubezpieczeniowej, tekst jedn.: Dz. U. z 2013 r. poz. 950 z późn. zm.), a także spółki europejskiej (na podstawie dyrektywy Rady 92/96/EWG z dnia 10 listopada 1992 r. w sprawie koordynacji przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych odnoszących się do bezpośrednich ubezpieczeń na życie, zmieniająca dyrektywy 79/267/EWG i 90/619/EWG, Dz. Urz. WE L 360 z 09.12.1992, s. 1). Działalność ubezpieczeniową mogą wykonywać także zagraniczne zakłady ubezpieczeń na warunkach określonych w ustawie o działalności ubezpieczeniowej. Do prowadzenia działalności ubezpieczeniowej niezbędne jest zezwolenie organu nadzoru, którym jest Komisja Nadzoru Finansowego; zezwolenie może być przez nią cofnięte w wypadkach wskazanych w ustawie o działalności ubezpieczeniowej (art. 101). Działających w Polsce ubezpieczycieli skupia Polska Izba Ubezpieczeń (PIU);
- 2) ubezpieczający – może nim być każdy podmiot prawa cywilnego, czyli osoba fizyczna, prawna, a także tzw. ułomne osoby prawne, czyli jednostki organizacyjne nieposiadające osobowości prawnej, którym ustawa przyznaje zdolność prawną.

Odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń rozpoczyna się od dnia następującego po zawarciu umowy, ale nie wcześniej niż od dnia następnego po zapłaceniu składki lub jej pierwszej raty, chyba że umówiono się inaczej (art. 814 § 1 k.c.).

W myśl art. 819 k.c. roszczenia z umowy ubezpieczenia przedawniają się z upływem trzech lat. Bieg tego terminu rozpoczyna się według zasad ogólnych (art. 120 k.c.).³

³ Szczegółowe omówienie problematyki umowy ubezpieczenia w prawie polskim zob. *Prawo ubezpieczeń gospodarczych. Komentarz*, red. Z. Brodecki, M. Serwach, Kraków 2005; H. Ciepla (w:) *Komentarz do kodeksu cywilnego. Księga trzecia. Zobowiązania*, red. G. Bieniek, t. 2, Warszawa 2003; *Prawo ubezpieczeń. Ustawy z komentarzem*, red. S. Rogowski, Warszawa 2004; A. Chróścicki, *Umowa ubezpieczenia po nowelizacji kodeksu cywilnego. Komentarz*, Warszawa 2008; K. Czerwińska, M.P. Ilnicki, W.J. Kowalski, *Nowe prawo ubezpieczeniowe. Komentarz*, Warszawa 2003; A. Cudna-Wagner, *Odpowiedzialność odszkodowawcza ubezpieczyciela*, Warszawa 2002; E. Kowalewski, D. Fuchs, W. Mogiński, M. Serwach, *Prawo ubezpieczeń gospodarczych*, Bydgoszcz–To-

2. Umowa reasekuracji

Reasekuracja jest nienazwaną umową cywilnoprawną, na mocy której jeden zakład ubezpieczeń, zwany reasekurowanym (cedent), przenosi całość lub część przyjętego do ubezpieczenia ryzyka lub grupy ubezpieczanych ryzyk określonego rodzaju na inny zakład (ubezpieczeniowy bądź trudniący się zawodowo wyłącznie reasekuracją), zwany reasekuratorem (cesjonariusz)⁴. Umowa reasekuracji „umożliwia uzyskanie przez ubezpieczyciela ochrony w przypadku, gdy część ryzyka przekracza jego możliwości finansowe, albo gdy zakłócona może być równowaga jego portfela ubezpieczeniowego”⁵.

Celem reasekuracji jest rozłożenie ryzyka ubezpieczeniowego na podmioty związane umową reasekuracji za określoną część składki stanowiącej wynagrodzenie reasekuratorów, dzięki czemu „ubezpieczyciel zachowuje elastyczność w swojej polityce akceptacyjnej (tzn. jest w stanie akceptować wiele dodatkowych, różnych ryzyk), a to z kolei umożliwia mu oferowanie swoim klientom jakościowo lepszych usług”⁶.

ruń 2006; E. Kowalewski, T. Sangowski, *Prawo ubezpieczeń gospodarczych. Komentarz*, Warszawa 2004; E. Kowalewski, *Umowa ubezpieczenia*, Bydgoszcz–Toruń 2002; tenże, *Prawo ubezpieczeń gospodarczych*, Bydgoszcz–Toruń 2002; M. Krajewski, *Umowa ubezpieczenia. Komentarz. Art. 805–834 KC*, Warszawa 2004; *Umowa ubezpieczenia. Aktualne problemy prawne. Materiały z konferencji naukowej „Problemy nowelizacji przepisów o umowie ubezpieczenia” z dnia 2 marca 2005 r.*, red. A. Koch, Bydgoszcz–Poznań 2005; M. Orlicki, *Umowa ubezpieczenia...*; Z. Radwański, A. Olejniczak, *Zobowiązania. Część ogólna*, Warszawa 2004; M. Serwach, *Interpretacja postanowień wyłączających lub ograniczających odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń w ubezpieczeniach majątkowych* (w:) *Odpowiedzialność cywilna. Księga pamiątkowa ku czci profesora Adama Szpunara*, red. M. Pyziak-Szafnicka, Kraków 2004; A. Wąsiewicz, E. Kowalewski, *Postulowany kształt umowy ubezpieczenia w kodeksie cywilnym*, PiP 1993, z. 11–12; A. Wąsiewicz, *Umowa ubezpieczenia*, Warszawa 1993; W. Warkało (w:) *System prawa cywilnego*, t. 3, cz. 2, *Prawo zobowiązań. Część szczegółowa*, red. S. Grzybowski, Ossolineum 1976; W. Warkało, W. Marek, W. Mogiński, *Prawo ubezpieczeniowe*, Warszawa 1983.

⁴ A. Bielecki, *Rozważania nad charakterem prawnym reasekuracji*, St. Jur. 2007, t. 47, s. 12. Tam też szczegółowa analiza charakteru prawnego umowy reasekuracji. Autor podaje argumenty przeciwko tezie, według której reasekuracja jest instytucją tożsamą z ubezpieczeniem. Stwierdza on, iż reasekuracja, choć jest nierozzerwalnie związana z ubezpieczeniami, nie może zostać uznana ani za jeden z rodzajów ubezpieczeń, ani za ubezpieczenie ubezpieczenia. „Jest odrębną dziedziną działalności”.

⁵ A. Grzebieniak, *Rodzaje reasekuracji stosowane przez zakłady ubezpieczeń w przypadku ubezpieczenia szkód spowodowanych żywiołami*, Wiadomości Ubezpieczeniowe 2009, nr 3, s. 5.

⁶ *Ibidem*.

Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej przewoźnika lotniczego sięga dziś około kilkudziesięciu miliardów dolarów. Żaden z ubezpieczycieli nie jest w stanie wziąć wyłącznie na siebie takiego ryzyka i dlatego podpisywane są umowy reasekuracji. Reasekuracja zapewnia odciążenie towarzystwa ubezpieczeniowego poprzez podział ryzyka między niego a towarzystwo reasekuracyjne⁷. Scedowane rodzaje ryzyka mogą, w całości lub w części, podlegać dalszemu podziałowi i przekazaniu innym zakładom ubezpieczeń (retrocesja). Retrocesja to umowa reasekuracji zawierana przez reasekuratorów z dalszymi reasekuratorami. Jest zatem reasekuracją reasekuracji⁸. Reasekuracja ubezpieczeń lotniczych jest szczególnie ważna, ponieważ niewielu reasekuratorów zabezpiecza te ryzyka. Według S. Rakowskiego przyczyną tego stanu rzeczy jest to, „że reasekuratorzy, zwłaszcza polis lotniczych, muszą być firmami o największym bezpieczeństwie finansowym. Poza tym, liczba samolotów i linii lotniczych jest określona, a prawdopodobieństwo katastrofy, czy innej szkody w lotnictwie – bardzo duże, ocena ryzyka i wycena aktywów na wypłatę odszkodowań musi więc być bardzo profesjonalna. Wiąże się z dużymi kosztami, a nie każdego reasekuratora stać na własny sztab ekspertów, nie każdy ma wystarczające zasoby finansowe, aby analizować całość zagrożeń związanych z lotnictwem na całym świecie”⁹.

Umowy reasekuracji ze względu na charakter obowiązków stron umowy dzielimy na:

- 1) fakultatywne (*facultative reinsurance*); reasekuracja fakultatywna stosowana jest, gdy jednostkowe ryzyko jest bardzo duże lub specyficzne i przekracza możliwości danego ubezpieczyciela¹⁰. Cechą charakterystyczną reasekuracji fakultatywnej jest to, że asekurator nie jest związany żadnymi ograniczeniami w kwestii wysokości oferowanego ryzyka, a reasekurator ma pełną swobodę w zakresie akceptacji oferowanego udziału¹¹;

⁷ S. Rakowski, *Polisy...*, s. 7.

⁸ A. Bielecki, *Rozważania...*, s. 16.

⁹ S. Rakowski, *Polisy...*, s. 7.

¹⁰ A. Salah El Din, *Aviation Insurance Practice, Law and Reinsurance*, London 1971, s. 332; R. Margo, *Aviation Insurance*, London 2000, s. 502; E. Kowalewski, *Prawo ubezpieczeń gospodarczych...*, s. 473.

¹¹ A. Salah El Din, *Aviation Insurance...*, s. 332; R. Margo, *Aviation Insurance...*, s. 494. Zob. też *Aneco Reinsurance Underwriting Ltd V. Johnson & Higgins Ltd*, (1998) 1 Lloyd's Report 565; *United States v. Brennan*, 938 F Supp 1111, 1112 (EDNY 1996); *Unigard Security Ins. Co. v. North River Ins. Co.*, 44 F 3d 1049, 1054 (3d Cir. 1995); *North River Ins. Co. v. CIGNA Reinsurance Co.*, 52 F 3d 1194 (3d Cir. 1995).

- 2) obligatoryjne (*treaty reinsurance*); reasekuracja obligatoryjna stosowana jest dla całych grup ubezpieczeń przyjmowanych przez towarzystwo¹². Cechą charakterystyczną reasekuracji obligatoryjnej jest to, że zakład ubezpieczeń musi przekazać objęte umową ryzyka, a reasekurator musi je przyjąć, innymi słowy asekurator jest zobowiązany do cedowania na niego określonego procentu z każdego podejmowanego ryzyka ubezpieczeniowego, a także zobowiązuje się do jego pokrycia, pod warunkiem iż przekracza ono pierwotnie ustaloną wysokość, co do której asekurator ponosi pełną odpowiedzialność¹³;
- 3) mieszane – fakultatywno-obligatoryjne (*facultative obligatory treaties*); ubezpieczyciel (cedent) ma pełną swobodę w zakresie tego, jakie ryzyka oraz jaka wysokość tych ryzyk będą przekazywane na rzecz reasekuratora, przy czym reasekurator musi przekazywane ryzyka przyjąć¹⁴.

Ze względu na metodę podziału cedowanego ryzyka umowy reasekuracji dzielimy na:

- 1) proporcjonalne (*proportional reinsurance*); reasekuracja proporcjonalna charakteryzuje się tym, że reasekurator przejmuje na siebie określoną część ryzyka (przejmuje określoną część całej składki ubezpieczeniowej) i w takiej samej części pokrywa ewentualne szkody¹⁵. Jest najczęściej zalecana dla takich rodzajów ubezpieczeń, dla których wielkość ryzyka jest z góry znana¹⁶;
- 2) nieproporcjonalne (*non-proportional reinsurance*); reasekuracja nieproporcjonalna charakteryzuje się tym, że reasekurator nie odpowiada za szkody w takim stopniu, w jakim przejmuje na siebie sumę ubezpieczenia, lecz jego odpowiedzialność zależy od wysokości pojedynczej szkody lub od łącznej wysokości szkód w cedowanej grupie ryzyka. Przykładowo, oryginalna polisa opiewa na 2 mln PLN, cedent zachowuje na swoje ryzyko 1 mln PLN, a dokonuje reasekuracji powyżej 1 mln PLN. Ryzyko jest dzielone 50/50, lecz już powstałe szkody nie będą dzielone w takiej samej proporcji. Jeśli szkoda wyniesie 1 mln PLN, cedent poniesie całkowitą odpowie-

¹² E. Kowalewski, *Prawo ubezpieczeń gospodarczych...*, s. 473.

¹³ A. Salah El Din, *Aviation Insurance...*, s. 332; R. Margo, *Aviation Insurance...*, s. 504; E. Kowalewski, *Prawo ubezpieczeń gospodarczych...*, s. 473.

¹⁴ R. Margo, *Aviation Insurance...*, s. 504.

¹⁵ *Ibidem*, s. 493; E. Kowalewski, *Prawo ubezpieczeń gospodarczych...*, s. 475.

¹⁶ A. Grzebieniak, *Rodzaje reasekuracji...*, s. 6.

działność za jej pokrycie. Jeśli natomiast szkoda wyniesie 1,5 mln PLN, cedent poniesie odpowiedzialność do 1 mln, a 500 000 PLN zostanie pokryte przez reasekuratora¹⁷. Reasekuracja nieproporcjonalna jest stosowana dla tych ubezpieczeń, przy których nie da się przewidzieć limitu możliwej odpowiedzialności¹⁸.

W skład reasekuracji proporcjonalnej wchodzi¹⁹:

- 1) umowa kwotowa (*quota share*) – jest to najprostsza forma i jej istota polega na tym, że cedent zobowiązuje się do przekazania reasekuratorowi udziałów w każdym ryzyku danego rodzaju, reasekurator zobowiązuje się do przyjęcia tych udziałów, a jego udział jest taki sam w każdym ryzyku danego rodzaju (procent sumy ubezpieczenia). Innymi słowy jest to odstępowanie uzgodnionej części całego portfela objętego umową;
- 2) umowa ekscedentowa (*surplus*) – jej istotą jest to, że zapisy tej umowy ustalają maksymalny udział w poszczególnych grupach ryzyka, który reasekurator zobowiązany jest przyjąć do pokrycia. Ubezpieczeniu podlegają tylko te ryzyka, w których suma ubezpieczenia przekracza możliwości własnego zachowku ubezpieczyciela.

W skład reasekuracji nieproporcjonalnej wchodzi²⁰:

- 1) umowa nadwyżek szkód (*excess of loss*) – jej istotą jest to, że reasekurator jest zobowiązany do pokrycia części szkód, które są wyższe od ustalonej sumy udziału własnego cedenta w szkodzie, a nie wyższe od ustalonej sumy stanowiącej górną granicę odpowiedzialności reasekuratora. Składka jest określona zwykle w drodze negocjacji, na podstawie kalkulacji opartych na metodach aktuarialnych;
- 2) umowa nadwyżki szkodowości (*stop loss*); reasekurator zobowiązuje się, za opłatą odpowiedniej składki (składkę określa się zwykle jako procent wpływów netto reasekurowanego ze składek z danej grupy ubezpieczeń), do pokrycia wszystkich szkód, jeśli szkodowość przekroczy określony procent. Umowa nadwyżki szkodowości nie rozpatruje pojedynczych szkód, a dotyczy całego portfela ubezpieczeń danego rodzaju.

¹⁷ R. Margo, *Aviation Insurance...*, s. 493.

¹⁸ A. Grzebieniak, *Rodzaje reasekuracji...*, s. 6.

¹⁹ A. Salah El Din, *Aviation Insurance...*, s. 333; R. Margo, *Aviation Insurance...*, s. 505; E. Kowalewski, *Prawo ubezpieczeń gospodarczych...*, s. 475.

²⁰ *Ibidem*.