

# UBEZPIECZENIA LOTNICZE

Anna Konert

MONOGRAFIE LEX



a Wolters Kluwer business

# UBEZPIECZENIA LOTNICZE

Anna Konert

Zamów książkę w księgarni internetowej

**proinfo.pl**  
księgarnia internetowa



**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  
*JustLuk 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](http://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](mailto:ksiazki@wolterskluwer.pl)

[www.wolterskluwer.pl](http://www.wolterskluwer.pl)  
księgarnia internetowa [www.profinfo.pl](http://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 ujednoczeniu 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 służbę 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

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

## 3. Inne

<b>IATA</b>	Międzynarodowe Zrzeszenie Przewoźników Powietrznych (International Air Transport Association)
-------------	---

<b>ICAO</b>	Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (International Civil Aviation Organization)
<b>MTOW</b>	maksymalna masa startowa ( <i>maximum take off weight</i> )
<b>OWU</b>	ogólne warunki ubezpieczenia
<b>OWUL</b>	ogólne warunki ubezpieczeń lotniczych
<b>SA</b>	sąd apelacyjny
<b>SDR</b>	specjalne prawa ciągnięcia ( <i>Special Drawing Rights</i> )
<b>SN</b>	Sąd Najwyższy
<b>SO</b>	sąd okręgowy
<b>ULC</b>	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 lotnicze<sup>1</sup>. Wprawdzie statek powietrzny jest najbezpieczniejszym środkiem transportu<sup>2</sup>, niemniej jednak jego użytkowanie związane jest z powstaniem pewnych ryzyk.

Historia ubezpieczeń lotniczych sięga początku XX w. Jest ściśle związana w 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.)<sup>3</sup>. Lloyd's (Londyn) wydało pierwszą polisę OC w 1911 r.<sup>4</sup> W 1919 r. w Stanach Zjednoczonych Travelers Insurance Company ogłosiła obszerny program ubezpieczenia ryzyk lotniczych.

---

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

<sup>2</sup> 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.

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

<sup>4</sup> 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”<sup>5</sup>.

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

---

<sup>5</sup> 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 członków<sup>6</sup>.

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.

---

<sup>6</sup> 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 składkę<sup>1</sup>. 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 (staje 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 zobowiązującą<sup>2</sup>. 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

---

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

<sup>2</sup> 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 następującego 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.).<sup>3</sup>

---

<sup>3</sup> Szczegółowe omówienie problematyki umowy ubezpieczenia w prawie polskim zob. *Prawo ubezpieczeń gospodarczych. Komentarz*, red. Z. Brodecki, M. Serwach, Kraków 2005; H. Ciepła (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-

**Anna Konert** – doktor nauk prawnych; prodziekan Wydziału Prawa i Administracji Uczelni Łązarskiego, kierownik studiów podyplomowych z prawa lotniczego; dyrektor Regionalnego Centrum Szkoleń IATA w Warszawie; uhonorowana Medalem Rektora za uzyskanie tytułu Najlepszej Absolwentki UMK w Toruniu w 2005 r., uhonorowana stypendium Ministra Nauki i Szkolnictwa Wyższego dla wybitnych młodych naukowców w 2012 r. Specjalizuje się w prawie lotniczym od 2005 r., w latach 2006–2007 pracowała w departamencie prawnym przeźownika lotniczego Air France w Nowym Jorku.

■ Książka zawiera kompleksowe omówienie problematyki ubezpieczeń lotniczych, w tym ubezpieczenia aerasco, ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, ubezpieczenia ryzyka wojny i terroru, ubezpieczeń indywidualnych. Szczególnie istotna jest część dotycząca wyłączenia odpowiedzialności firm ubezpieczeniowych, ze wskazaniem konkretnych przykładów i analizą orzecznictwa. Autorka przedstawia, co powinno znaleźć się w umowach ubezpieczenia lotniczego, na co szczególnie należy zwrócić uwagę, konstruując taką umowę, oraz w jakich sytuacjach ubezpieczyciel będzie mógł uwolnić się od obowiązku wypłaty odszkodowania. Publikacja zawiera ponadto wybór orzeczeń sądów polskich oraz zagranicznych na zaprezentowany temat.

■ Opracowanie jest przeznaczone dla właścicieli firm ubezpieczeniowych, brokerów i agentów ubezpieczeniowych, właścicieli i pracowników linii lotniczych, prezesów portów lotniczych i aeroklubów; zainteresuje również pracowników Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, pracowników Urzędu Lotnictwa Cywilnego i Departamentu Lotniczego Ministerstwa ds. Transportu.

ISSN 1897-4392  
ISBN 978-83-264-3208-8



9 788326 432088

**Cena 99 zł**  
(w tym 5% VAT)

**Zamówienia:**

infolinia 801 04 45 45, fax 22 535 80 01  
zamowienia.książki@wolterskluwer.pl  
www.wolterskluwer.pl  
księgarnia internetowa www.profinfo.pl

