



Sygn. akt II CSK 697/15

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 23 września 2016 r.

Sąd Najwyższy w składzie:

SSN Anna Kozłowska (przewodniczący)

SSN Monika Koba

SSN Marian Kocon (sprawozdawca)

w sprawie z powództwa O.P. i V. D.
przeciwko E. N., A. z siedzibą w Kolonii (Koln,
Republika Federalna Niemiec), A. Spółce z ograniczoną odpowiedzialnością
z siedzibą w W.
o zadośćuczynienie, odszkodowanie, rentę i zwrot kosztów pogrzebu,
po rozpoznaniu na posiedzeniu niejawnym
w Izbie Cywilnej w dniu 23 września 2016 r.,
skargi kasacyjnej powodów
od wyroku Sądu Apelacyjnego w [...]
z dnia 9 kwietnia 2015 r., sygn. akt I ACa .../14,

I. uchyla zaskarżony wyrok w odniesieniu do pozwanego A. Spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w W. (pkt. II, IV, V) i w tym zakresie przekazuje sprawę Sądowi Apelacyjnemu w [...] do ponownego rozpoznania oraz orzeczenia o kosztach postępowania kasacyjnego.

II. oddala skargę kasacyjną w odniesieniu do pozwanego A. z siedzibą w Kolonii (Koln, Republika Federalna Niemiec) i nie

**obciąża skarżących kosztami postępowania wobec tego
pozwanego.**

UZASADNIENIE

Sąd Okręgowy w [...] wyrokiem z dnia 22 maja 2014 r. oddalił żądanie O.P. oraz V. D. zasądzenia na ich rzecz określonego w pozwie odszkodowania od m. in. A. AG z siedzibą w Kolonii i A. spółki z ograniczoną odpowiedzialnością w W., a apelację powodów od tego wyroku oddalił Sąd Apelacyjny w [...] wyrokiem z dnia 9 kwietnia 2015 r.

Sąd ustalił, że w dniu 2 września 2006 r. w wypadku samolotowym zginął, lecąc jako pasażer, V. D. - mąż powódki i ojciec małoletniego powoda. Przyczyną wypadku był błąd pilota J. N., który również zginął. Lot był wykonywany samolotem typu [...], miał charakter towarzyski.

J. N. w dniu 5 lipca 2006 r. zawarł z ubezpieczycielem A. AG, za pośrednictwem brokera ubezpieczeniowego spółki A., umowę ubezpieczenia lotniczego odpowiedzialności cywilnej (OC). Przedmiotem tego ubezpieczenia była odpowiedzialność cywilna użytkownika wobec osób trzecich, innych niż pasażerowie, za szkody wyrządzone w związku z użytkowaniem statku powietrznego. Nie była nim objęta odpowiedzialność cywilna wobec pasażerów.

Sąd Apelacyjny podzielił pogląd Sądu Okręgowego, że skoro przedmiotem ubezpieczenia lotniczego OC nie była objęta odpowiedzialność cywilna użytkownika statku powietrznego za szkody na osobie wobec pasażerów (w tym za spowodowanie śmierci), do których naprawienia użytkownik zobowiązany jest z mocy prawa, to żądanie odszkodowawcze powodów skierowane przeciwko pozwanemu ubezpieczycielowi A. AG jest bezzasadne. Odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń ograniczona jest bowiem do zajścia wypadku określonego w umowie.

Sąd Apelacyjny podzielił też wykładnię Sądu Okręgowego art. 209 ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze oraz § 3 ust. 1, § 5, § 6 ust. 1 pkt 1, § 6 ust. 3 i § 7 pkt, 1, 2, 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie wymagań dotyczących ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej użytkowników statków powietrznych, przewoźników i innych przedsiębiorców prowadzących działalność lotniczą (Dz. U. 2004, Nr 110, poz. 1168), że wymagania ubezpieczeniowe są spełnione jeżeli w chwili wpisu statku powietrznego do rejestru jego użytkownik dysponuje ubezpieczeniem

względem osób trzecich, innych niż pasażerowie. W konsekwencji uznał, że niepodobna przychylić się do stanowiska skarżących, że pozwany broker ubezpieczeniowy doprowadził do zawarcia umowy ubezpieczenia sprzecznej z prawem polskim.

Skarga kasacyjna powodów od wyroku Sądu Apelacyjnego w części oddalającej apelację - oparta na obu podstawach z art. 398¹³ - zawiera zarzut naruszenia art. 378 § 1 w zw. z art. 328 § 2 k.p.c., art. 1 pkt 3 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (jedn. tekst: Dz. U. 2013, poz. 392 ze zm.), w zw. z art. 6 i 9 ust. 1 tej ustawy, art. 209 ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze oraz § 3 ust. 1, § 5, § 6 ust. 1 pkt 1, § 6 ust. 3 i § 7 pkt. 1, 2, 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie wymagań dotyczących ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej użytkowników statków powietrznych, przewoźników i innych przedsiębiorców prowadzących działalność lotniczą (Dz. U. 2004, Nr 110, poz. 1168), art. 415, 422 k.c., w zw. z art. 4 pkt 2, 22 ust. 1 i 26 ust. 1 pkt. 2 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o pośrednictwie ubezpieczeniowym (Dz. U. 2003, Nr 124, poz. 1154), art. 355 § 2 k.c., art. 6 ustawy z dnia 12 listopada 1965 r. Prawo prywatne międzynarodowe w zw. z art. 25 i 27 tej ustawy, i zmierza do uchylenia tego wyroku w zaskarżonym zakresie i w tym zakresie przekazania sprawy do ponownego rozpoznania.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

Skarżący nie kwestionują stanowiska wyrażonego w zaskarżonym wyroku, że zawarta z pozwanym ubezpieczycielem A. AG, za pośrednictwem brokera ubezpieczeniowego spółki A., umowa ubezpieczenia lotniczego odpowiedzialności cywilnej (OC) nie obejmowała szkody wynikłej z uszkodzeniu ciała, rozstroju zdrowia lub śmierci osoby biorącej udział w locie, niebędącej członkiem załogi. I dalej, że umowa ta nie obejmowała odpowiedzialności cywilnej użytkownika statku powietrznego J. N. wobec biorącego udział w locie V. D. Sąd Apelacyjny przeto zasadnie uznał, że skoro ochroną ubezpieczeniową na podstawie ubezpieczenia OC nie zostały objęte szkody na osobie V. D., to żądanie odszkodowawcze skierowane przez skarżących do pozwanego ubezpieczyciela jest bezzasadne.

Brak podstaw do przyjęcia odpowiedzialności tego pozwanego za wypadek nie objęty ubezpieczeniem OC.

Z tych przyczyn skarga kasacyjna w odniesieniu do pozwanego ubezpieczyciela A. AG okazała się bezzasadna.

Skarżący zarzucają w części skargi kasacyjnej skierowanej przeciwko wyrokowi oddalającemu apelację wobec pozwanej spółki A., że umowa ubezpieczenia OC użytkownika statku powietrznego zawarta przez J. N., do zawarcia której pozwana doprowadziła, nie odpowiadała polskiemu prawu, jak również, że pozwana w ramach podwyższonych wymogów staranności, nie wykazała się znajomością przepisów obowiązujących na terenie Polski dotyczących obowiązkowego ubezpieczenia OC użytkowników statków powietrznych, co w ocenie skarżących spełnia przesłanki odpowiedzialności deliktowej z art. 415 k.c.

Skarżący wyrażając stanowisko, że umowa OC zawarta przez J. N. nie odpowiadała polskiemu prawu pomijają poczynione ustalenia, iż jego statek powietrzny był wpisany do polskiego rejestru cywilnych statków powietrznych, a jedną z przesłanek tego wpisu, jak wynika z art. 37 ust. 3 pkt 4 prawa lotniczego, była ważna umowa ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe z tytułu użytkowania tego statku. To oznacza, że dołączoną do wniosku o wpis umowę ubezpieczenia OC, do której zawarcia doprowadziła pozwana Prezes ULC w zakresie objętym jego kompetencjami uznał, wbrew zarzutowi skarżących, za zgodną z przepisami prawa polskiego i międzynarodowego.

Ubocznie, art. 4 ust. 2 Rozporządzenia (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 wyraźnie stanowi, że przewoźnicy lotniczy oraz operatorzy statków powietrznych zapewniają ochronę ubezpieczeniową każdego z lotów, bez względu na to, czy dysponowanie przez nich statkiem powietrznym wynika z własności, czy jakiegokolwiek formy dzierżawy, czy też ze wspólnych lub franczyzowych operacji, współużytkowania lub innej umowy o takim samym charakterze. Przeto intencją unijnego ustawodawcy było zapewnienie ochrony ubezpieczeniowej każdego lotu. Artykuł 4 ust. 2 rozporządzenia 785/2004 stosować należy wprost

i niepodobna byłoby uznać za prawidłową praktykę nakładania w Polsce na przewoźników oraz operatorów statków powietrznych dodatkowych zobowiązań wykraczających ponad te minimalne wymogi. W Polsce można więc wymagać od przewoźników i operatorów statków powietrznych gwarancji ubezpieczenia statków powietrznych zgodnie z wymogami rozporządzenia 785/2004, tj. w zakresie każdego z wykonywanych lotów (zgodnie z definicją wynikającą z art. 3).

Zatem zasadnie Sądy niższych instancji uznały, że obowiązek ubezpieczenia został przez J. N. spełniony, pomimo, że w chwili wpisu jego statku powietrznego do rejestru nie dysponował on ubezpieczeniem wobec uczestnika lotu.

Natomiast przedwczesne byłoby dokonywanie ocen w zakresie, czy doszło do naruszenia przez pozwanego obowiązków informacyjnych brokera wobec klienta ubezpieczeniowego jakim był J. N., oraz czy ewentualne ich naruszenie spełnia przesłanki odpowiedzialności deliktowej z art. 415 k.c.

Z art. 26 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o pośrednictwie ubezpieczeniowym (jedn. tekst: Dz.U.2014 r., poz. 1450 ze zm. dalej: „u.p.u.”) wynika potencjalna odpowiedzialność brokera z nałożonego na niego obowiązku ustawowego, mianowicie wykonywania działalności z poszanowaniem interesów stron umowy ubezpieczenia. Godzi się przeto zauważyć, że ustawa o pośrednictwie ubezpieczeniowym wdraża dyrektywę 2002/92/WE z dnia 9 grudnia 2002 r. w sprawie pośrednictwa ubezpieczeniowego (Dz. Urz. WE L 9 z 15.01.2003 - dalej: "dyrektywa 2002/92/WE"). Dyrektywa ta nałożyła na państwa będące obecnie członkami Unii Europejskiej szereg powinności dotyczących regulacji działalności w zakresie pośrednictwa ubezpieczeniowego, określających w szczególności wymagania warunkujące podjęcie i prowadzenie tej działalności, sankcje za naruszenie ustanowionych wymagań, obowiązki informacyjne pośredników ubezpieczeniowych, ochronę dodatkową klientów dokonujących inwestycji opartych na ubezpieczeniu. Stosowne regulacje zawiera w tym względzie w prawie polskim właśnie ustawa o pośrednictwie ubezpieczeniowym.

Podług art. 26 ust. 1 pkt 2 u.p.u., stanowiącym implementację art. 12 ust. 3 dyrektywy, broker ubezpieczeniowy obowiązany jest „przed zawarciem umowy ubezpieczenia udzielić na piśmie porady, w oparciu o rzetelną analizę ofert w liczbie wystarczającej do rekomendacji najwłaściwszej umowy ubezpieczenia

oraz pisemnie wyjaśnić podstawy, na których opiera się rekomendacja”. Na brokerze zatem ciąży obowiązek precyzyjnej analizy ryzyka ubezpieczeniowego po stronie klienta (tzw. audyt ryzyka), oraz, funkcjonalnie powiązany, obowiązek doradczy co do adekwatności ochrony ubezpieczeniowej. Obowiązek informacyjno-doradczy brokera ubezpieczeniowego ma na celu zarekomendowanie klientowi możliwie korzystnej umowy ubezpieczenia, uwzględnivszy aktualny stan ochrony ubezpieczeniowej klienta, a także jego rzeczywiste zapotrzebowanie.

Z ustaleń Sądu nie wynika jednoznacznie, czy i jakie przedstawił pozwany produkty ubezpieczeniowe dostępne na rynku, zaspokajające potrzeby ubezpieczeniowe J. N. W tym, czy przedstawił analizę kosztu ubezpieczenia OC użytkownika statku powietrznego obejmującego ubezpieczenie osoby uczestniczącej w locie w odniesieniu do kosztu ubezpieczenia z pominięciem tej osoby i dodatkowym jej ubezpieczeniem w zależności od częstotliwości takiej potrzeby. Inaczej, okoliczności mających wpływ na zakres ubezpieczenia. Naruszenie zaś przez brokera obowiązku precyzyjnej analizy ryzyka ubezpieczeniowego po stronie klienta, w którego wyniku doszło do ograniczenia zakresu ubezpieczenia OC statku powietrznego przez pominięcie ubezpieczenia uczestnika lotu może niekiedy spełniać przesłanki odpowiedzialności deliktowej z art. 415 k.c. wobec jego następców.

Z tych przyczyn Sąd Najwyższy orzekł, jak w wyroku.

jw

kc