

Punkty widzenia

Data publikacji: 2013-02-25
Dz.U. nr: 3189

Ubezpieczenia lotnicze: nowe rozporządzenie - "stare" ubezpieczenie

Polski rynek ubezpieczeniowy, z uwagi na powszechną, globalną praktykę ubezpieczania ryzyk lotniczych na standardowych warunkach reasekuracyjnych, nie dostosował jeszcze oferty do warunków nałożonych nowym rozporządzeniem. -
Patryk Beker, zastępca dyrektora Oddziału Warszawa, EIB

Trwająca w środowisku ubezpieczeniowym dyskusja dotycząca problematycznych warunków obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej podmiotów świadczących usługi ochrony lotnictwa cywilnego w portach lotniczych jeszcze nie wybrzmiała. Tymczasem 16 lutego 2013 r. weszło w życie i od razu wywołało spore zamieszanie 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 (OC działalności lotniczej). Po 16 lutego 2013 r. ubezpieczenie OC działalności lotniczej jest ubezpieczeniem objętym regulacją ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, UFG i PBUK.

Fundamentalna różnica

Dotychczasowe rozporządzenie z 2004 r. nie było w pełni dostosowane do podstawowych zasad systemu ubezpieczeń obowiązkowych. Nowe rozporządzenie

Nowe rozporządzenie usuwa sprzeczności między ustawą a regulacją podustawową.

usuwa sprzeczności między ustawą a regulacją podustawową. Zamiast zatem dotychczasowego obowiązku ubezpieczenia, w którym poza triggerem odpowiedzialności i sumą gwarancyjną, pozostałe elementy umowy ubezpieczenia regulowane były wolą stron, mamy do czynienia z nowym ubezpieczeniem obowiązkowym, pozbawionym swobody w kształtowaniu stosunku prawnego. To fundamentalna dla praktyki różnica. Rozporządzenie w sposób odmienny od dotychczasowych rozwiązań reguluje m.in. zakres obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, dopuszczalny katalog wyłączeń i ograniczeń odpowiedzialności oraz minimalną sumę gwarancyjną polis OC m.in. przewoźników lotniczych, przedsiębiorców wykonujących obsługę naziemną oraz instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej. Zmian jest wiele, nie sposób omówić wszystkie. Warto jednak poświęcić więcej uwagi katalogowi dopuszczalnych wyłączeń (ograniczeń) odpowiedzialności ubezpieczyciela.

Katalog dopuszczalnych wyłączeń

Nowe rozporządzenie - w przeciwieństwie do poprzedniego - wprowadza w § 2.2 katalog dopuszczalnych wyłączeń wskazując, iż ubezpieczenie OC nie obejmuje szkód: a) powstałych z winy nadawcy lub odbiorcy bagażu, towarów lub poczty, b) polegających na zapłacie kar umownych, c) wynikających z wady ukrytej lub właściwości naturalnych poczty, d) wyrządzonych działaniem lub zaniechaniem ubezpieczonego po wygaśnięciu, cofnięciu albo zawieszeniu zezwolenia, chyba że szkoda jest następstwem zdarzeń zaistniałych przed tym dniem. Z literalnego brzmienia tak sformułowanego zamkniętego katalogu wyłączeń odpowiedzialności ubezpieczyciela wynika, iż żadne dodatkowe wyłączenie lub ograniczenie w polisie OC nie może się pojawić. Interpretacji tej nie dezaktualizuje zmiana, jaka zaszła pomiędzy treścią projektowanego a przyjętego rozporządzenia. Zgodnie z pierwotną wersją ubezpieczyciel i ubezpieczający nie mieli możliwości umownego ograniczenia odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń ponad wyłączenia wyraźnie wskazane w projekcie (§ 2 ust. 3 projektu rozporządzenia z

08 sierpnia 2012 r.). W ramach konsultacji środowiskowych podnoszono, iż uniemożliwienie umownego ograniczenia odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń w sytuacji, gdy ubezpieczenia te zawierane są na warunkach międzynarodowych standardów opracowanych przez reasekuratorów, może skutkować brakiem możliwości uzyskania przez zakłady ubezpieczeń adekwatnego pokrycia reasekuracyjnego (stanowisko PIU) i w konsekwencji może skutkować brakiem możliwości składania ofert, które spełnią wymogi nowego rozporządzenia. Z ostatecznej treści rozporządzenia zniknął kontrowersyjny zapis.

Trudno stwierdzić, jakimi motywami kierował się skreślający. Efektu oczekiwanego przez przedstawicieli środowiska nie osiągnął. Interpretacja ostatecznej, wiążącej treści aktu

Nowe rozporządzenie wprowadza katalog dopuszczalnych wyłączeń.

prawnego oparta o wykładnię językową nie pozwala przyjąć poglądu, że usunięcie omawianego wyżej przepisu dopuszcza dowolne, umowne kształtowanie treści stosunku ubezpieczenia między stronami, w tym ilości i zakresu wyłączeń i ograniczeń odpowiedzialności ubezpieczyciela. Gdyby tak było, usunięty zostałby cały § 2 ust. 2 rozporządzenia określający zamknięty katalog dopuszczalnych wyłączeń. Oznacza to, iż Urząd Lotnictwa Cywilnego może kwestionować po 16 lutego 2013 r. polisę OC zawartą zgodnie z międzynarodowymi standardami (i póki co jedynymi dostępnymi dla polskich uczestników ruchu lotniczego) wskazując na niezgodność z treścią rozporządzenia.

Rynek w tyle za regulacjami

Polski rynek ubezpieczeniowy, z uwagi na powszechną, globalną praktykę ubezpieczania ryzyk lotniczych na standardowych warunkach reasekuracyjnych, nie dostosował jeszcze oferty do warunków nałożonych rozporządzeniem. Sygnały płynące od przedstawicieli rynku ubezpieczeniowego wskazują, iż reasekuratorzy nie są przygotowani na oferowanie ochrony na warunkach nowego rozporządzenia. Nowością dla reasekuratorów zajmujących się ryzykami lotniczymi jest przecież nie tylko sama treść nowego rozporządzenia, ale system ubezpieczeń obowiązkowych jako taki, nie dziwi zatem ich daleko idąca wstrzeźliwość. Podczas gdy reasekuratorzy pilnie uczą się ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, w wielu nieformalnych rozmowach z ubezpieczycielami można usłyszeć pogląd o lekceważącym podejściu ministerialnych legislatorów do praktyków. Mimo, iż przedstawiciele ministra finansów zorganizowali konsultacje środowiskowe, nie sposób oprzeć się wrażeniu, że wsłuchiwali się w detale, a nie istotę sprawy. Efekt jest taki, że polis, jakich oczekuje ustawodawca nie ma, choć przepis jest...

Na chwilę obecną ministerstwo nie dostrzega problemu, a ponieważ nie tylko natura, ale także rynek nie znosi próżni, w odpowiedzi na nowe rozporządzenie oferowane jest póki co "stare" ubezpieczenie.

Nowe rozporządzenie nie porusza zagadnienia okresu dostosowawczego.

Jak przytomnie zauważył niedawno jeden z ubezpieczycieli, to nie zakład ubezpieczeń jest od orzekania o tym co jest, a co nie jest zgodne z obowiązującym prawem. Dlatego oferowane będą standardowe polisy oparte o wording ARIEL i pochodne. W tym miejscu docieramy do sedna problemu.

Wbrew konstytucji?

Nowe rozporządzenie nie porusza zagadnienia okresu dostosowawczego dla polis zawartych w poprzednim reżimie prawnym. Komunikat opublikowany na stronie internetowej Urzędu Lotnictwa Cywilnego wskazuje na obowiązek aktualizacji ubezpieczeń odpowiedzialności cywilnej we wskazanym w rozporządzeniu zakresie. Teza o obowiązku aktualizacyjnym, nakazująca od 16 lutego 2013 r. podmiotom rynku lotniczego legitymowanie się polisą zgodną z treścią nowego rozporządzenia (czyli zmiana obecnych polis?), oderwana od trwających umów ubezpieczenia, stoi w sprzeczności z konstytucyjną zasadą zaufania do państwa i stanowionego przezeń prawa. Zasada ta zakłada, że adresat normy prawnej może układać swoje sprawy w zaufaniu, że nie naraża się na negatywne skutki prawne, których - podejmując decyzję - nie mógł przewidzieć lub nie może zrealizować nie tylko ze względów prawnych, ale też faktycznych. Zasada zaufania do stanowionego prawa wymaga od ustawodawcy tworzenie takich przepisów, które pozwolą na dokończenie stosunków umownych podjętych na podstawie wcześniejszych regulacji. Tymczasem nieprzemyślane działania legislatorów i lakoniczny komunikat urzędników Urzędu Lotnictwa Cywilnego zmuszają praktyków do zasłaniania się Konstytucją.

Patryk Beker

Zastępca dyrektora Oddziału Warszawa, EIB