

Sygn. akt I ACa 16/17

## WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 22 marca 2017 r.

Sąd Apelacyjny w Łodzi I Wydział Cywilny w składzie:

**Przewodniczący: SSA Bożena Wiklak (spr.)**

**Sędziowie: SA Anna Miastkowska**

**del. SO Ryszard Badio**

Protokolant: st. sekr. sąd. Grażyna Michalska

po rozpoznaniu w dniu 10 marca 2017 r. w Łodzi na rozprawie

sprawy z powództwa **O. P. i V. D.**

przeciwko **E. N. i (...) spółce z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w W.**

o zadośćuczynienie, odszkodowanie, rentę i zwrot kosztów pogrzebu

na skutek apelacji powodów

od wyroku Sądu Okręgowego w Łodzi

z dnia 22 maja 2014 r. sygn. akt I C 1401/10

**uchyla zaskarżony wyrok w punkcie 1 w części oddalającej powództwo w stosunku do (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w W. oraz w punkcie 2 w części orzekającej o kosztach procesu w zakresie wywołanym powództwem przeciwko temu pozwanemu.**

Sygn. akt I ACa 16/17

## UZASADNIENIE

Zaskarżonym wyrokiem z dnia 22 maja 2014 r. Sąd Okręgowy w Łodzi, oddalił żądania O. P. oraz V. D. zasądzenia na ich rzecz od pozwanych E. N., A. (...) z siedzibą w K. (Republika Federalna Niemiec) i (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w W. zadośćuczynienia, odszkodowania i renty (pkt 1), nie obciążył powodów obowiązkiem zwrotu kosztów postępowania na rzecz pozwanych (pkt 2) oraz zasądził od powodki na rzecz E. N. kwotę 7.200 zł tytułem zwrotu kosztów zastępstwa procesowego (pkt 3).

Powyższe rozstrzygnięcie zostało wydane na podstawie ustaleń, z których wynikało, że w dniu 2 września 2006 r. w wypadku samolotowym zginął V. D. - mąż powodki i ojciec małoletniego powoda. Przyczyną wypadku był błąd pilota - J. N., który również zginął w tym wypadku. Lot miał charakter towarzyski. V. D. posiadał licencję pilota i wykonywał wcześniej samodzielne loty.

Lot wykonany w dniu 2 września 2006 r. był lotem załogowym z załogą jednoosobową. Wykonywany był samolotem typu CH-601 (...) SP- (...). Pilot - J. N. w czasie lotu miał ważną licencję pilota. Licencja V. D. była wówczas nieważna. Obowiązki dowódcy samolotu pełnił J. N. i to on ponosił odpowiedzialność za bezpieczeństwo lotu. W trakcie lotu V. D. ze względu na budowę samolotu miał możliwość pilotażu. Samolot w czasie lotu nie mógł być wykorzystany do

szkolenia i treningu. Ze względu na to, że w czasie lotu V. D. nie mógł korzystać z licencji pilota miał wyłącznie status pasażera.

Wypadek był bezpośrednim następstwem błędu pilotażowego w zakręcie, polegającego na doprowadzeniu do zbyt małej prędkości lotu, którego skutkiem był korkociąg i zderzenie z ziemią. Samolot miał problemy techniczne na dwa miesiące przed wypadkiem. W kadłubie samolotu znajdował się napis, że statek powietrzny otrzymał pozwolenie na wykonywanie lotów w kategorii „specjalny” i nie spełnia wymagań odnoszących się do szerokich i szczegółowych przepisów na temat zdolności do lotów. V. D. jako pilot musiał wiedzieć, co oznacza ten napis. Nie można wykluczyć sytuacji, że

w chwili zderzenia z ziemią w zbiornikach znajdowała się niewielka ilość paliwa pozwalająca na bezpieczne wykonanie lądowania. Nie ma możliwości ustalenia przyczyny zaprzestania pracy silnika.

V. D. przed śmiercią prowadził działalność gospodarczą m.in. pod firmą (...) spółka z o.o. w Ł. oraz myjnię samochodową topless N. - S1. Powódka z mężem prowadzili bogate życie towarzyskie. Odbywali wspólne podróże zagraniczne. V. D. kupował powódce drogie prezenty. Oboje byli posiadaczami samochodów różnych marek. V. D. był bardzo związany z żoną i synem.

V. D. posiadał nieruchomości w G. Dużym, mieszkanie w Ł. przy ul. (...), a przez pewien czas samolot (...). Nieruchomość w G. Dużym została подарowana teściowej V. D., lecz po jego śmierci została ona sprzedana. Powódka może swobodnie korzystać z pieniędzy uzyskanych ze sprzedaży. Mieszkanie w W., w którym rodzina zmarłego mieszkała, V. D. подарował swojej matce. Obecnie powódka nie posiada samochodu. Powódka do 2009 r. prowadziła firmę po zmarłym mężu.

Powódka wraz z synem i mężem na stałe mieszkali w W. - nie we własnym mieszkaniu. Wszystkie potrzeby żony oraz syna były zaspokajane przez V. D., ponieważ powódka po ukończeniu licencjatu zajęła się domem i nie pracowała zawodowo. W chwili obecnej powódka również nie pracuje, rozpoczęcie pracy wiązałoby się bowiem z utratą świadczeń wypłacanych jej przez ubezpieczyciela austriackiego. Powódka otrzymywała świadczenie rodzinne w wysokości 744,01 euro miesięcznie. Świadczenie rodzinne powoda wynosi natomiast 288,36 euro miesięcznie. Świadczenia te ulegają systematycznemu zmniejszaniu od czasu śmierci V. D..

Po śmierci V. D. warunki życiowe powodów pogorszyły się, a możliwości finansowe powódki spadły. Działalność firmy (...) została zawieszona z dniem 31 marca 2009 r. Powodowie nie posiadają ubezpieczeń prywatnych. V. D. z działalności gospodarczej w 2003r. osiągnął o dochód w wysokości 1.826,08 zł, w 2005 r. - w wysokości 601,26 zł, zaś w 2006 r. - w wysokości 1.522,65 zł. W odnotował 2004 r. stratę w wysokości 16.656,39 zł.

W 2006 r. pozwana (...) sp. z o.o. współpracowała z firmami polskimi i zagranicznymi. Do obowiązków firmy należało doprowadzanie do zawarcia umowy ubezpieczenia oraz czynności brokerskie polegające na przedstawianiu i przygotowywaniu ofert dla klientów. W zakresie umów ubezpieczenia polegało to na pomocy w zawieraniu umów OC użytkownika statku powietrznego, OC pasażerów, ubezpieczenie aerocasco i NW. (...) obowiązkowe z uwagi na wysoką sumę gwarancyjną i zmienione przepisy odnośnie do ich wysokości skłaniały do poszukiwania ochrony klientów poza rynkiem polskim w ramach swobody świadczenia usług wynikającej z obecności w Unii Europejskiej. W Niemczech zawierane były przeważnie umowy ubezpieczenia OC użytkownika i OC w stosunku do pasażerów. Były to mało skomplikowane ubezpieczenia, nie wymagające odrębnych negocjacji warunków, gdyż te były narzucone przez przepisy prawa lotniczego i rozporządzenia ministra infrastruktury, a w przypadku Niemiec dodatkowo dyrektywy parlamentu europejskiego. Biorąc to pod uwagę, pozwana Spółka uzyskała od partnera niemieckiego prosty produkt charakteryzujący się podziałem zgodnie z klasyfikacją statków powietrznych i przypisaną składką ubezpieczenia. Doprowadzenie do zawarcia umowy z ubezpieczycielem niemieckim było czynnością prostą i standardową. Polscy ubezpieczyciele w tym czasie zetknęli się z nagłym wzrostem sum ubezpieczenia wynikającym z dostosowania przepisów do norm unijnych i nie byli przygotowani na to, aby zaoferować klientom ochronę w cenie adekwatnej do zakresu ubezpieczenia. Składki z reguły były wyższe, a uzyskanie oferty OC wymagało długotrwałych odrębnych negocjacji. W przypadku ubezpieczeń obowiązkowych firma mogła w łatwy sposób doprowadzać do ich zawarcia.

Po uzyskaniu podstawowych danych wymaganych do zawarcia ubezpieczenia, które odnosiły się do marki, modelu, roku produkcji, modelu seryjnego statku powietrznego broker mógł doprowadzić do zawarcia umowy w krótkim czasie nawet na podstawie rozmowy telefonicznej, ponieważ miał ustalone stawki dostosowane do modeli samolotów. Nie zawsze taka procedura miała miejsce, zdarzali się klienci, którzy prosili o przedstawienie zestawienia ofert. Wtedy przedstawiciele pozwanej prowadzili również rozmowy z polskimi ubezpieczycielami i przedstawiali klientowi zestawienie ofert. Klienci, którzy zwracali się o pośrednictwo z ubezpieczycielem niemieckim z reguły znali stawki ubezpieczycieli polskich, po zapoznaniu się z ofertą ubezpieczyciela niemieckiego prosili o doprowadzenie do zawarcia umowy. Jeżeli wysokość stawki odpowiadała klientowi wszystkie rozmowy prowadzone były przez telefon. W przypadku ubezpieczeń obowiązkowych mamy OC użytkownika i OC pasażera. W przypadku zgłoszenia klienta, broker starał się rozpoznać z jakim rodzajem statku ma do czynienia, ponieważ to determinowało minimalną sumę gwarancyjną a liczba miejsc pasażerskich wskazywała ile miejsc powinno być objętych ochroną w stosunku do pasażera. Na podstawie takich danych przedstawiano ofertę, a klient dokonywał wyboru zakresu ubezpieczenia, które chce zawrzeć. Część klientów wybierała wariant pełny, czyli pakiet ubezpieczenia dla użytkownika i pasażera, a część tylko OC użytkownika informując, że nie potrzebuje dodatkowego ubezpieczenia pasażera. Te ubezpieczenia nie są w pakiecie, każde z nich obejmuje oddzielną sumę gwarancyjną. Było też tak, że klienci znali już wcześniej oferty ubezpieczycieli niemieckich i przychodzili z zapytaniem, co do konkretnej oferty zakresu ubezpieczenia. Najczęściej klienci decydowali się na ubezpieczenie OC tylko użytkownika, często informując przy tym, że nie skorzystają z ubezpieczenia OC pasażera, ponieważ latają sami. Nigdy nie zaistniała sytuacja aby ktokolwiek z użytkowników bądź przedstawicieli stosownych urzędów np. Urzędu Lotnictwa Cywilnego zakwestionował zgodność polisy zawartej w Niemczech z polskim prawem. Urząd Lotnictwa Cywilnego miał przez wiele lat dostarczane polisy zawierane w Niemczech na podstawie, których dokonywał wpisu rejestru statków powietrznych, czy też przedłużał nadanie klasy dla danego samolotu. Nigdy pozwana spółka brokerska nie miała interwencji, że któraś polisa jest niezgodna z polskim prawem. Nie słyszano również o takich przypadkach od innych brokerów.

Pierwszy kontakt J. N. z pozwaną Spółką nastąpił telefonicznie w sierpniu 2005r., kiedy poszukiwał on ochrony ubezpieczeniowej dla swojego samolotu. Chodziło przy tym o ubezpieczenie kompleksowe. OC, aerocasco i NW. W wyniku rozmowy ustalono wszystkie dane do przygotowania oferty, która została przesłana na podany numer faksu. Na tym kontakt w 2005 r. zakończył się. J. N. więcej nie zadzwonił i nie przyjął przedstawionej oferty. Następnym kontaktem J. N. z pozwaną miał miejsce na początku lipca 2006r., kiedy poprosił o przedstawienie oferty OC dla użytkownika statku powietrznego. Taką ofertę przedstawiono mu telefonicznie, informując, że jest to ubezpieczenie niemieckie i podając informację o wysokości składki dla użytkownika oraz dla pasażera. Jednocześnie pozwana A. w rozmowie telefonicznej poinformowała ubezpieczającego, że w ramach ubezpieczenia obowiązkowego statku powietrznego samolotu typu Zodiak (...), nr rej. (...) konieczne jest wykupienie opcji ubezpieczenia z pasażerem. J. N. przyjął ofertę dotyczącą jedynie użytkownika i poprosił o doprowadzenie do zawarcia umowy z ubezpieczycielem niemieckim, jednocześnie odrzucił ofertę ubezpieczenia OC w stosunku do pasażerów, informując, że lata sam i nie bierze na pokład pasażerów. Po tej rozmowie przesłano ubezpieczającemu dokumenty ubezpieczeniowe wraz z fakturą. Faktura została zapłacona przez J. N.. W 2006 r. J. N. nie prosił firmy (...) o rekomendację pisemną, ponieważ nie poszukiwał ochrony w szerokim zakresie obejmującym ubezpieczenia obowiązkowe i dobrowolne, tylko zdecydowany był na zawarcie umowy ubezpieczenia OC użytkownika. Przyjęcie miejsca pasażerskiego do ubezpieczenia determinowane było ich liczbą w ramach wielkości statku powietrznego oraz wyrażeniem życzenia zawarcia takiego ubezpieczenia. Jeżeli klient nie życzy sobie zawarcia ubezpieczenia miejsca pasażerskiego, to nie można go do tego nie zmusić. Ubezpieczyciel nie stawia wymogów ubezpieczenia miejsca pasażerskiego w ramach obowiązujących limitów gwarancyjnych, może takie ubezpieczenie zawrzeć, jeżeli jednak klient sobie tego nie życzy to nie ma obowiązku takiego ubezpieczenia zawierać.

Potwierdzeniem zawarcia ww. umowy ubezpieczenia były: kopia certyfikatu ubezpieczenia OC o nr (...), wydanie przez pozwaną spółkę zaświadczenia potwierdzającego zawarcie przedmiotowej umowy ubezpieczenia, wystawienie faktury na składkę, która została przez ubezpieczającego opłacona. Pozwana Spółka przesłała ubezpieczającemu ww. dokumenty oraz ogólne warunki ubezpieczeń w wersji polskiej oraz angielskiej. Polisa ubezpieczeniowa miała zostać przesłana w terminie późniejszym, kiedy tylko zostanie przesłana przez partnera niemieckiego.

Na podstawie zawartej z A. (...) z siedzibą w K. umowy ubezpieczenia nr (...) J. N. wykupił wyłącznie ubezpieczenie posiadacza statku powietrznego wobec osób trzecich do sumy ubezpieczeniowej 2.000.000 euro, bez opcji dla pasażera.

Pozwany zakład (...) w K. oferował swoim klientom następujące ubezpieczenia:

- a) obowiązkowe ubezpieczenie posiadacza statku powietrznego wobec osób trzecich,
- b) obowiązkowe ubezpieczenie pasażera lotu,
- c) ubezpieczenie kasko,
- d) ubezpieczenie w razie wypadku statku powietrznego.

Niemieckie prawo lotnicze rozróżnia ubezpieczenie OC posiadacza statku powietrznego wobec osób trzecich od odpowiedzialności cywilnej wobec pasażera lotu.

E. N. po śmierci męża nadal prowadzi działalność gospodarczą, ale w chwili obecnej ma 180.000 zł długu. W skład spadku po J. N. wchodzi gospodarstwo rolne o powierzchni 11 ha, działka pod działalność gospodarczą o powierzchni 3.000 m<sup>2</sup> wraz z zabudowaniami, dom jednorodzinny zamieszkały przez pozwaną i jej teściową. Po śmierci męża nie zostało pozwanej wypłacone odszkodowanie z jakiegokolwiek tytułu. Z uwagi na zadłużenie pozwana podpisała porozumienie z Urzędem Skarbowym, wskazując że będzie prowadziła działalność gospodarczą przez 5 lat.

W tak ustalonym stanie faktycznym Sąd Okręgowy oddalił powództwo, różnicując zastosowaną podstawę prawną rozstrzygnięcia w odniesieniu do każdego z pozwanych.

Oddalając powództwo w stosunku do E. N., Sąd Okręgowy stanął na stanowisku, że roszczenia kierowane przeciwko tej pozwanej stanowią przejaw nadużycia prawa (art. 5 k.c.), bowiem zarówno powódka, jak i pozwana straciły w przedmiotowym wypadku mężów i znalazły się po ich śmierci w analogicznej sytuacji życiowej.

Zdaniem Sądu pierwszej instancji nie zostało także udowodnione wejście wierzycielności dochodzonej przeciwko E. N. w skład masy spadkowej w kontekście art. 1031 k.c., podczas gdy chwila śmierci każdego z uczestników wypadku była w tym zakresie decydująca. Przy założeniu, że śmierć J. N. nastąpiła wcześniej niż śmierć V. D. Sąd Okręgowy uznał, że wierzycielność nie weszła w skład masy spadkowej, ponieważ w chwili jej powstania zobowiązany do jej ewentualnego zaspokojenia już nie żył. Zdaniem Sądu Okręgowego roszczenie powodów mogło natomiast powstać jedynie w sytuacji wcześniejszej śmierci V. D., co jednak nie zostało udowodnione.

Oddalając powództwo przeciwko (...) Spółce z o.o. w W., Sąd Okręgowy uznał za niewykazane przesłanki odpowiedzialności, o jakich mowa w art. 415 k.c. W szczególności Sąd ten wskazał na brak podstaw do przyjęcia, że umowa ubezpieczenia zawarta przez J. N. za pośrednictwem spółki (...) z A. (...) nie była zgodna z prawem polskim. Zakres przedmiotowej umowy Sąd Okręgowy uznał za zgodny z prawem unijnym oraz niemieckim, zaś sposób jej zawarcia - za przejaw swobody przepływu usług na rynku Unii Europejskiej.

Za podstawowy akt prawny dla rozstrzygnięcia niniejszej sprawy Sąd Okręgowy uznał rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 30 kwietnia 2004 r. w sprawie wymagań dotyczących ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej użytkowników statków powietrznych, przewoźników i innych przedsiębiorców prowadzących działalność lotniczą, z którego treści wynikało, że obowiązek ubezpieczenia OC użytkownika statku powietrznego powstaje w momencie jego rejestracji lub rozpoczęcia lotu wykonywanego w całości lub w części w polskiej przestrzeni powietrznej. Jeżeli użytkownik statku powietrznego leci sam - zgodnie ze złożonym oświadczeniem, względnie wraz z innym członkiem załogi, spełnienie obowiązku ubezpieczenia sprowadza się do posiadania polisy OC wobec osób trzecich nie będących pasażerami, z minimalnymi limitami określonymi w rozporządzeniu. W każdym przypadku, w którym na pokładzie samolotu miały się pojawić pasażer, obowiązek zawarcia umowy ubezpieczenia OC użytkownika statku powietrznego

wobec pasażera z odpowiednimi minimalnymi limitami powstaje najpóźniej z wejściem na pokład samolotu osoby, która mogła zostać zakwalifikowana, jako pasażer w ramach danego lotu.

Sąd Okręgowy zwrócił uwagę na to, że omawiane przepisy nie przewidywały wyraźnej regulacji nakazującej użytkownikowi statku powietrznego, nie będącego przewoźnikiem lotniczym, wykupienie ubezpieczenia w pełnym zakresie odpowiedzialności cywilnej, tj. OC użytkownika statku powietrznego wobec osób trzecich i OC użytkownika statku powietrznego wobec pasażera, niezależnie od tego, czy przez cały okres ubezpieczenia miejsce pasażera pozostanie wolne, będzie ciągle zajęte, czy też zostanie wykorzystane kilka razy. Jednocześnie Sąd Okręgowy podniósł, że nie istnieją przepisy, które umożliwiałyby jakiegokolwiek podmiotowi (w tym brokerowi ubezpieczeniowemu) przymuszenie użytkownika statku powietrznego, nie będącego przewoźnikiem, do zawarcia umowy ubezpieczenia zawierającej obie gwarancje, niezależnie od faktycznego wykorzystania miejsc pasażerskich znajdujących się na pokładzie, a co więcej nie ma i nie było regulacji prawnej – czy to w ramach polskiego, czy też wspólnotowego porządku prawnego – przyznającej brokerowi ubezpieczeniowemu uprawnienia do weryfikacji prawdziwości oświadczeń osób poszukujących ochrony ubezpieczeniowej, istotnych przy doprowadzaniu do zawarcia umowy ubezpieczenia.

Ze względu na to, że J. N. w trakcie negocjacji z brokerem ubezpieczeniowym oświadczył, że zamierza latać samodzielnie, przez co nie interesowało go ubezpieczenie obejmujące również pasażera, a oświadczenie to było aktualne na dzień zawarcia umowy ubezpieczenia (5 lipca 2006 r.), każde zdarzenie, które odbiegałoby od treści złożonego oświadczenia, tj. rozpoczęcie lotów z pasażerem, powinno spowodować w ocenie Sądu pierwszej instancji zapewnienie ochrony ubezpieczeniowej dla pasażera przez operatora statku powietrznego. Co za tym idzie J. N., mając zamiar odbicia wspólnego lotu z V. D., powinien wykupić dodatkowe ubezpieczenie, a brak dopełnienia tego obowiązku nie mógł skutkować odpowiedzialnością brokera ubezpieczeniowego, który jedynie pośredniczył przy zawarciu umowy ubezpieczenia i to tylko w zakresie jednej gwarancji (OC statku powietrznego).

Sąd Okręgowy nie miał również wątpliwości co do tego, że umowa ubezpieczenia została zawarta przez J. N. w sposób świadomy i swobodny, zaś oferta jej zawarcia spełniała wszystkie warunki wynikające z obowiązków brokera wobec klienta szukającego ochrony ubezpieczeniowej.

Oddalając powództwo przeciwko A. (...) z siedzibą

w K., Sąd Okręgowy nie podzielił stanowiska powodów, że w niniejszej sprawie nastąpiło naruszenie przepisów ustawy o działalności ubezpieczeniowej w sprawie wymagań dotyczących ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej użytkowników statków powietrznych, a także art. 129 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze. Sąd Okręgowy uznał, że nie było podstaw do przypisania ubezpieczycielowi winy w zakresie zawarcia z J. N. umowy ubezpieczenia naruszającej obowiązujące w RP przepisy prawa, a tym samym do pociągnięcia go do odpowiedzialności w zakresie dochodzonych pozwem roszczeń.

Apelację od powyższego wyroku wnieśli powodowie, zaskarżając go w zakresie pkt. 1 i 3 oraz podnosząc następujące zarzuty:

1. naruszenia przepisów postępowania, które miało wpływ na treść zaskarżonego orzeczenia, tj.:

- art. 207 § 6 k.p.c. poprzez prowadzenie rozważań na temat możliwości zawarcia umowy o wybór prawa niemieckiego, mimo że pozwani w terminie prekluzyjnym nie powołali się na taką klauzulę,

- art. 233 § 1 k.p.c. poprzez przeprowadzenie selektywnej oceny dowodów zwłaszcza w zakresie przesłanek stosowania art. 5 k.c., w tym sytuacji osobistej powodów i pozwanej E. N., z pominięciem tego, że sytuacja powódki i pozwanej jest odmienna, a ponadto poprzez pominięcie, że sytuacja wcześniej osieroconego dziecka jest drastycznie odmienna od sytuacji wdowy, ponadto poprzez brak wypowiedzenia się co do tego, czy powodowie wraz z V. D. prowadzili życie na wysokim poziomie, czy też nie, co by miało istotne znaczenie z punktu widzenia stosowania art. 322 k.p.c.,

- art. 328 § 2 k.p.c. poprzez sporządzenie uzasadnienia wewnętrznie sprzecznego, w szczególności w zakresie, w jakim Sąd Okręgowy wypowiedział się o możliwości, a kiedy indziej o niemożliwości wyłączenia odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń względem pasażerów,

2. naruszenia przepisów prawa materialnego, tj.:

- art. 5 k.c. przez jego nieuzasadnione zastosowanie jako podstawy oddalenia powództwa w stosunku do E. N.,

- art. 415 k.c. oraz art. 436 § 1 k.c. i art. 1031 § 1 k.c. poprzez przyjęcie, że w sytuacji ustalenia, że śmierć V. D. była wynikiem zachowania J. N., kolejność ich śmierci miała znaczenie dla ustalenia, czy roszczenie o odszkodowanie i zadośćuczynienie wchodzi w skład masy spadkowej,

- art. 415 k.c. w zw. z art. 22 ust. 1 i art. 26 ust. 1 pkt. 2 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o pośrednictwie ubezpieczeniowym (Dz.U.2003.124.1154) poprzez ich niezastosowanie w sytuacji uznania braku odpowiedzialności pozwanego zakładu ubezpieczeń do odpowiedzialności pozwanego brokera ubezpieczeniowego, który doprowadził do zawarcia umowy ubezpieczenia sprzecznego z art. 809 § 1 k.c.,

- art. 2 i art. 4 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 (Dz.Ur.z.UE.L. 04.138.1, Dz.U.UE-sp.07-8-160) poprzez ich niewłaściwe zastosowanie pozwalające wyłączyć odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń względem pasażera w związku z oświadczeniem J. N.,

- art. 209 ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze poprzez jego niewłaściwą wykładnię pozwalającą wyłączyć odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń za szkodę wyrządzoną pasażerowi,

- § 3 ust. 1 i § 6 ust. 1 i 3 oraz § 7 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie wymagań dotyczących ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej użytkowników statków powietrznych, przewoźników oraz innych przedsiębiorców prowadzących działalność lotniczą (Dz.U. z 2004 r. Nr 110, poz. 1168) poprzez ich niewłaściwą wykładnię pozwalającą wyłączyć odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń względem pasażera za wyrządzone mu szkody oraz poprzez przyjęcie alternatywy rozłącznej w miejsce alternatywy łącznej, wyrażonej w przepisie słowem „lub”, przy ustalaniu zakresu ubezpieczenia, jaki powinien posiadać właściciel statku powietrznego,

- art. 129 ust. 1 i ust. 3 pkt 1. ustawy z dnia 22 maja 2003 r.

o działalności ubezpieczeniowej (Dz. U. z 2003 r., Nr 124, poz. 1151 ze zm.)

w brzmieniu obowiązującym na dzień zawarcia umowy ubezpieczenia poprzez przyjęcie, że strony umówiły się o stosowanie prawa niemieckiego, pomimo że pozwani w terminie prekluzyjnym nie powołali się na wybór prawa niemieckiego oraz nie udowodnili, że J. N. znał język niemiecki i rozumiał, że dokonuje wyboru prawa niemieckiego,

- art. 6 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych przez jego niezastosowanie,

- art. 6 k.c. w zw. z art. 385<sup>1</sup> § 1 i § 4 k.c. poprzez zarzucenie powodowi, że nie wykazali, że J. N. nie znał języka niemieckiego, podczas gdy twierdziła tak pozwana E. N., oraz pominięcie, że ciężar dowodu nie obejmuje okoliczności negatywnych, tylko okoliczności pozytywne, zaś umowa ubezpieczenia była przez pozwanego brokera i pozwanego zakład ubezpieczeń zawierana z konsumentem, zaś prezes zarządu pozwanego brokera nie przedstawił twierdzenia o świadomości J. N. wyboru prawa niemieckiego,

- art. 27 § 1 pkt 3. ustawy z dnia 12 listopada 1965 r. Prawo prywatne międzynarodowe (Dz. U. z 1965 r., Nr 46, poz. 290 ze zm.) poprzez jej niewłaściwe zastosowanie w sytuacji, w której kwestie właściwości prawa regulował w niniejszej sprawie art. 129 ust. 1 i ust. 3 pkt 1. ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o działalności ubezpieczeniowej (Dz. U. z 2003 r., Nr 124, poz. 1151 ze zm.) w brzmieniu obowiązującym na dzień zawarcia umowy oraz art. 209 ust. 1 ustawy z dnia

3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (t.j. Dz. U. z 2006 r., Nr 100, poz. 696) zgodnie z zasadami *lex posterior derogat legi priori* i *lex specialis derogat legi generali*,

- art. 322 k.c., art. 446 § 2, 3 i 4 k.c. poprzez ich niezastosowanie  
i zaniechanie określenia wysokości szkody oraz wartości zadośćuczynienia za śmierć męża i ojca powodów.

W konkluzji skarżący wnieśli o uchylenie zaskarżonego wyroku  
i przekazanie sprawy Sądowi pierwszej instancji do ponownego rozpoznania.

Pozwane A. (...) z siedzibą w (...) spółka z o.o. w W. w odpowiedzi na apelację wniosły o jej oddalenie i zasądzenie kosztów zastępstwa procesowego w postępowaniu apelacyjnym.

Sąd Apelacyjny w Łodzi wyrokiem z 9 kwietnia 2015 r., sygn. akt I ACa1438/14, częściowo uwzględniając apelację, uchylił zaskarżony wyrok w punkcie 1. w stosunku do pozwanej E. N. oraz w punkcie 3 i w tej części przekazał sprawę Sądowi Okręgowemu w Łodzi do ponownego rozpoznania, pozostawiając temu Sądowi rozstrzygnięcie o kosztach postępowania apelacyjnego ( punkt I tenoru), oddalił apelację w pozostałej części (punkt II tenoru) i orzekł o kosztach postępowania odwoławczego ( punkty IV i V tenoru).

Sąd Apelacyjny, uznając apelację za zasadną w części kwestionującej oddalenie powództwa skierowanego przeciwko E. N., podniósł – wbrew stanowisku Sądu Okręgowego – że powodom służą własne roszczenia po śmierci osoby bliskiej (męża i ojca), o jakich mowa w art. 446 § 1, 2 i 3 k.c. – tj. roszczenia o zwrot kosztów pogrzebu, rentę i odszkodowanie oraz w art. 448 w zw. z art. 24 k.c. – tj. roszczenia o zadośćuczynienie, których powodowie mogą dochodzić od sprawcy szkody, a po jego śmierci od jego spadkobiercy. Ze względu na to, że powyższe roszczenia są ich własnymi roszczeniami bez znaczenia były zatem rozważania Sądu Okręgowego o braku ustaleń w kwestii kolejności śmierci sprawcy szkody i poszkodowanego oraz dziedziczenia roszczeń.

Nie może budzić wątpliwości, że co do zasady pozwany spadkobierca może bronić się przed skierowanymi przeciwko niemu roszczeniami w oparciu o zarzut nadużycia prawa podmiotowego oparty na przepisie art. 5 k.c. W takiej sytuacji kwestia oceny z punktu widzenia zasad współżycia społecznego użytku, jaki wierzyciel czyni z przysługującego mu uprawnienia, powinna być dokonana według stanu istniejącego w chwili czynienia tego użytku oraz w odniesieniu do osoby aktualnie zobowiązanej.

Sąd Okręgowy, oddalając powództwo w stosunku do pozwanej E. N. uznał, że roszczenia powodów, w sytuacji, gdy także pozwana w wypadku tym straciła osobę bliską, naruszają zasady współżycia społecznego. Teza ta jest jednak wątpliwa, a już z pewnością przedwczesna. Po pierwsze, co do osoby małoletniego powoda, który w wyniku wypadku stracił ojca, Sąd Okręgowy nie przedstawił żadnej argumentacji uzasadniającej oddalenie powództwa na podstawie art. 5 k.c., uniemożliwiając tym samym kontrolę instancyjną wydanego w tym zakresie rozstrzygnięcia. Po wtóre, Sąd pierwszej instancji nie dokonał szczegółowego porównania sytuacji materialnej i życiowej, w jakiej po śmierci sprawcy szkody znalazła się pozwana, a po śmierci pasażera znaleźli się powodowie, podczas gdy porównanie to ma znaczenie zwłaszcza w stosunku do osoby małoletniego powoda, który w wyniku spowodowanego przez męża pozwanej wypadku, w wieku trzech lat utracił ojca. Dopiero tak pogłębiona analiza pozwalałaby Sądowi Okręgowemu na ocenę, czy żądania obojga powodów (i to w całości) są sprzeczne z zasadami współżycia społecznego. Zważywszy na to, że tego rodzaju analizy Sąd Okręgowy nie przeprowadził uznanie roszczeń pozwu, w szczególności tych dochodzonych przez małoletniego powoda przeciwko E. N., za przejaw nadużycia prawa było przedwczesne, tym bardziej gdy weźmie się pod uwagę fakt odziedziczenia przez pozwaną mienia znacznej wartości, które może w sposób efektywny dopomóc w zaspokojeniu zobowiązań spadkodawcy.

Wobec oddalenia powództwa w stosunku do E. N. na podstawie art. 5 k.c. bez oceny dochodzonych przez powodów roszczeń, za wyjątkiem żądania odszkodowania, które niejako na marginesie Sąd Okręgowy uznał za nieudowodnione, Sąd Apelacyjny doszedł do przekonania, że w postępowaniu przed Sądem pierwszej instancji doszło do nierozpoznania istoty sprawy w tym zakresie, czego skutkiem stała się konieczność uchylenia zaskarżonego wyroku w części oddalającej powództwo wobec E. N. i przekazania sprawy

do ponownego rozpoznania Sądowi I instancji wraz z pozostawieniem temu Sądowi rozstrzygnięcia o kosztach postępowania apelacyjnego, o czym orzeczono na podstawie art. 386 § 4 k.p.c. w zw. z art. 108 § 2 k.p.c.

Sąd Apelacyjny wskazał, że Sąd Okręgowy, ponownie rozpoznając sprawę, przy uwzględnieniu treści art. 386 § 6 k.p.c. – poczyni ustalenia niezbędne dla oceny sytuacji materialnej i życiowej powodów oraz E. N. po śmierci uczestników wypadku z dnia 2 września 2006 r. Następnie dokona oceny ze szczególnym uwzględnieniem sytuacji małoletniego powoda w kontekście przesłanek odpowiedzialności pozwanej E. N. oraz w razie ich potwierdzenia przeprowadzi ocenę wysokości dochodzonych roszczeń, tj. odszkodowania, zadośćuczynienia, renty i poniesionych przez powódkę kosztów pogrzebu. Następnie poczynione ustalenia Sąd Okręgowy zamieści w uzasadnieniu swego rozstrzygnięcia, oddając w nim przebieg procesu motywacyjnego w sposób umożliwiający kontrolę instancyjną. Warto przy tym zauważyć, że w oparciu o zarzut naruszenia prawa podmiotowego z art. 5 k.c. możliwe jest nie tylko oddalenie powództwa w całości, ale także miarkowanie należnych powodom roszczeń.

Sąd Apelacyjny uznał apelację w pozostałym zakresie za niezasadną. 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. z 2004 r. 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.

Wyrok Sądu Apelacyjnego z 9 kwietnia 2015 r. w części oddalającej apelację został zaskarżony skargą kasacyjną powodów - opartą na obu podstawach z art. 398<sup>13</sup> i zawierającą 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 (tekst jedn.: Dz. U. z 2013 r. poz. 392 z późn. 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. z 2004 r. 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. z 2003 r. 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 zmierzającą do uchylenia tego wyroku w zaskarżonej części i w tym zakresie przekazania sprawy do ponownego rozpoznania.

Sąd Najwyższy wyrokiem z 23 września 2016 r., II CSK 697/15 uchylił zaskarżony wyrok Sądu Apelacyjnego w Łodzi z 9 kwietnia 2015 r. w odniesieniu do pozwanego (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w W. (pkt. II, IV, V) i w tym zakresie przekazał sprawę Sądowi Apelacyjnemu w Łodzi do ponownego rozpoznania oraz orzeczenia o kosztach postępowania kasacyjnego, oddalił skargę kasacyjną w odniesieniu do pozwanego A. (...) z siedzibą w K. (K., Republika Federalna Niemiec) i nie obciążył skarżących kosztami postępowania wobec tego pozwanego.

Sąd Najwyższy wskazał, że skarżący nie kwestionują stanowiska wyrażonego w zaskarżonym wyroku, że zawarta z pozwanym ubezpieczycielem A. (...), za pośrednictwem brokera ubezpieczeniowego spółki (...), 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, to żądanie odszkodowawcze skierowane przez skarżących do pozwanego ubezpieczyciela jest bezzasadne. Brak zatem podstaw do przyjęcia odpowiedzialności tego pozwanego za wypadek nie objęty ubezpieczeniem OC.

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

Sąd Najwyższy, odnosząc się do zarzutów skargi kasacyjnej skierowanej przeciwko wyrokowi oddalającemu apelację w zakresie odnoszącym się do pozwanej spółki (...), wskazał, że w tym zakresie skarżący zarzucili, 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.

Sąd Najwyższy podniósł, że skarżący, wyrażając stanowisko, że umowa OC zawarta przez J. N. nie odpowiadała polskiemu prawu pomijając 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 (...) w zakresie objętym jego kompetencjami uznał, wbrew zarzutowi skarżących, za zgodną z przepisami prawa polskiego i międzynarodowego.

Ubocznie Sąd Najwyższy wskazał, że 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).

Sąd Najwyższy stwierdził zatem, że 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.

W ocenie Sądu Najwyższego przedwczesne natomiast 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. Sąd Najwyższy wskazał, że z art. 26 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o pośrednictwie ubezpieczeniowym (tekst jedn.: 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., stanowiącego 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, uwzględniający aktualny stan ochrony ubezpieczeniowej klienta, a także jego rzeczywiste zapotrzebowanie.

Sąd Najwyższy stwierdził, że 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.

#### ***Sąd Apelacyjny, ponownie rozpoznając sprawę, zważył, co następuje:***

Na obecnym etapie postępowania, zważywszy na stanowisko Sądu Apelacyjnego wyrażone w punkcie I. wyroku z 9 kwietnia 2015 r. sygn. akt I ACa 1438/14 oraz stanowisko wyrażone przez Sąd Najwyższy w wyroku z 23 września 2016 r. II CSK 697/15, kognicja Sądu Apelacyjnego w Łodzi została ograniczona do oceny zasadności zarzutów apelacji w zakresie kwestionującym wyrok Sądu pierwszej instancji w części oddalającej żądania powodów skierowane przeciwko pozwanemu brokerowi. Powodowie, dochodząc roszczeń wobec brokera – pozwanej (...) sp. z o.o. z siedzibą w W. zarzucili, że zawinione działanie tego pozwanego polegało na niewłaściwym wykonywaniu obowiązków brokerskich i doprowadzeniu do zawarcia nieskutecznej umowy obowiązkowego ubezpieczenia OC użytkownika statku powietrznego, wskazując, że odpowiedzialność pozwanej spółki (...) wynika z art. 415 k.c. w zw. z art. 22 ust.1 i art.26 ust. 1 pkt 2 u.p.u.

Sąd Najwyższy, nie podzielając zarzutów powodów wskazujących na doprowadzenie do zawarcia przez J. N. umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe z tytułu użytkownika statku powietrznego sprzecznej z prawem polskim, stwierdził jednocześnie, że naruszenie 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. Teza ta została wyprowadzona przez Sąd Najwyższy na podstawie wiążącej Sąd Apelacyjny ( art. 398<sup>20</sup> k.p.c.) wykładni art. 26 ust. 1 pkt 2 u.p.u. Przepis ten nakłada na brokera ubezpieczeniowego obowiązki mające na celu ochronę interesów klienta i zapewnienie bezpieczeństwa obrotu. Stanowią one odzwierciedlenie obowiązków określonych w art. 12 ust. 1 dyrektywy 2002/92/WE. Jednym z tych obowiązków jest udzielenie na piśmie porady opartej na rzetelnej analizie dostępnych ofert ubezpieczenia, wystarczającej do opracowania rekomendacji najwłaściwszej umowy ubezpieczenia oraz pisemne wyjaśnienie podstaw, na których opiera się rekomendacja. Jest to podstawowy obowiązek brokera ubezpieczeniowego, mający na celu ochronę interesów osoby poszukującej ochrony ubezpieczeniowej. Obliguje bowiem brokera ubezpieczeniowego do wskazania klientowi oferty najbardziej zbliżonej do jego potrzeb oraz do przekazania klientowi takich informacji, które pozwolą mu w pewnym stopniu zweryfikować, czy dana rekomendacja rzeczywiście najbardziej odpowiada

jego potrzebom. Osoba poszukująca ochrony ubezpieczeniowej nie jest związana rekomendacją przedstawioną przez brokera ubezpieczeniowego i może świadomie wybrać ofertę obiektywnie mniej korzystną, kierując się na przykład jedynie wysokością składki.

Przypisanie pozwanemu brokerowi popełnienia deliktu jest uzależnione od wykazania, że naruszył on obowiązki wynikające z art. 26 ust. 1 pkt 2 u.p.u. Ocena spełnienia przez spółkę (...) obowiązku informacyjnego wobec J. N. wymagała uprzedniego poczynienia precyzyjnych ustaleń w tym zakresie. Z poczynionych przez Sąd Okręgowy ustaleń nie wynika jednoznacznie, czy i jakie produkty ubezpieczeniowe dostępne na rynku, zaspokajające potrzeby ubezpieczeniowe J. N. zostały przedstawione przez pozwanego brokera, w tym, czy broker 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, t.j. okoliczności mających wpływ na zakres ubezpieczenia.

Bez szczegółowego wyjaśnienia powyższych okoliczności i ich rozważenia za przedwczesne należało uznać wnioskowanie o braku spełnienia przesłanek odpowiedzialności deliktowej pozwanej Spółki (...). Sąd Okręgowy, oddalając powództwo skierowane przeciwko temu pozwanemu, nie rozpoznał zatem istoty sprawy, co skutkowało uwzględnienie apelacji i uchylenie zaskarżonego wyroku w części oddalającej powództwo w stosunku do pozwanego brokera na podstawie art. 386 § 4 k.p.c. oraz przekazanie sprawy w tym zakresie do ponownego rozpoznania Sądowi pierwszej instancji.

Sąd Okręgowy w Łodzi, ponownie rozpoznając sprawę zbada, czy pozwany broker dopełnił wynikającego z art. 26 ust. pkt 2 u.p.u. obowiązku informacyjnego. Sąd Okręgowy w szczególności ustali, czy i jakie produkty ubezpieczeniowe dostępne na rynku, zaspokajające potrzeby ubezpieczeniowe J. N. zostały przedstawione przez pozwanego brokera, w tym, czy broker 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, t.j. okoliczności mających wpływ na zakres ubezpieczenia. Następnie, w świetle poczynionych ustaleń, Sąd Okręgowy oceni, czy doszło do naruszenia 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, spełniającego przesłanki odpowiedzialności deliktowej z art. 415 k.c. wobec jego następców.

Mając powyższe na uwadze, Sąd Apelacyjny orzekł, jak w sentencji wyroku.