

Gdynia, 20 marca 2017 r.

Opracowanie **„Odpowiedzialność prawna skipera w praktyce”**

I

Definicja jachtu komercyjnego

Ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim, definiuje jacht komercyjny jako:

„statek przeznaczony do celów sportowych lub rekreacyjnych i przewożący nie więcej niż 12 pasażerów, który jest używany do prowadzenia działalności, polegającej w szczególności na:

- a) odpłatnym czarterowaniu statku z załogą;*
- b) odpłatnym przewozie osób;*
- c) odpłatnych rejsach szkoleniowych;*
- d) odpłatnym czarterowaniu statku bez załogi;*
- e) odpłatnym udostępnianiu statku w celach połowu organizmów morskich na podstawie sportowego zezwolenia połowowego zgodnie z przepisami o rybołówstwie”*

W niniejszym opracowaniu jacht komercyjny będzie nazywany zamiennie „statkiem”.

II

Umowa czarteru, kaucja

- **Prawo właściwe**

Zgodnie z art. 4 ust. 1 pkt b Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 593/2008 z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie prawa właściwego dla zobowiązań umownych (Rzym I) z dnia 17 czerwca 2008 r. (Dz. Urz. UE.L Nr 177, str. 6) prawem właściwym dla zobowiązania umownego (czarteru na czas) jest prawo, w którym ma siedzibę przedsiębiorstwo armatora czarterującego. Przywołana wyżej regulacja mająca zastosowanie do umów o świadczenie usług odnosi się do umowy czarteru, ponieważ dominująca część doktryny uznaje umowę czarteru za umowę o świadczenie usług (tak : Prawo morskie, tom II. Część trzecia Prawo żeglugi morskiej 1, J. Łopuski, Oficyna Wydawnicza „BRANTA” Bydgoszcz 1998).

Należy jednak wskazać, że większość porządków prawnych nie zawiera uregulowań dotyczących czarteru, a te uregulowania, które istnieją, są przeważnie szczątkowe. Czarter na czas nie jest również uregulowany żadną międzynarodową konwencją prawa morskiego.

Stąd w praktyce istotna jest rola wzorcowych formularzy umów, na podstawie których zawierane są umowy czarteru. Znaczenie ustawowych regulacji jest więc tym mniejsze, biorąc pod uwagę ogólną zasadę swobody umów.

Doniosłe znaczenie ma przy tym przysługująca stronom umowy możliwość wyboru właściwego prawa, która wynika z ww. Rozporządzenia.

W przypadku wyboru prawa polskiego dla umowy czarteru, istotnego znaczenia nabiera okoliczność, czy statek (jacht) ma być obsadzony załogą, czy nie. Czarter jachtu nieobsadzonego załogą (tzw. bareboat) nie jest uregulowany w Kodeksie morskim, natomiast do czarteru jachtu obsadzonego załogą mają zastosowanie art. 188 i n. Kodeksu morskiego.

- **Kaucja**

Umowa czarteru typu bareboat nie została uregulowana w polskim kodeksie morskim, co w konsekwencji oznacza, że do jej treści w całości znajdują zastosowanie przepisy kodeksu cywilnego dotyczące umowy najmu lub dzierżawy (por. Pyć D. (red.), Kodeks morski. Komentarz, LEX/el. 2012).

Przepisy dotyczące czarteru „tradycyjnego” zawarte w Kodeksie morskim również nie zawierają uregulowań kaucji. W związku z powyższym (na podstawie art. 1 § 2 Kodeksu morskiego) również w tym zakresie będzie miał zastosowanie Kodeks cywilny.

Przepisy dotyczące najmu (z wyłączeniem najmu lokali) ani w przepisy regulujące dzierżawę nie zawierają jednak unormowań dotyczących kaucji.

Postanowienie umowne dotyczące kaucji będzie zatem stanowić dodatkowe postanowienie umowne wprowadzone na zasadzie swobody umów. Zasady wypłaty kaucji, zwrotu oraz jej przepadku powinny być więc szczegółowo uregulowane w umowie w celu uniknięcia możliwych niejasności. Zalecane jest wskazanie, że armator nie ma prawa rozporządzać pieniędzmi przekazanymi mu w ramach kaucji (w przeciwnym wypadku taki stosunek może być zakwalifikowany jako depozyt nieprawidłowy, do którego zgodnie z art. 845 KC mają zastosowanie przepisy o pożyczce).

Istotne jest, aby umowa określała jednoznacznie, że w momencie powstania szkody, za którą odpowiedzialność ponosi czarterujący, na armatora przechodzi prawo własności kaucji (bądź jej części w zależności od wysokości szkody), co nie wyklucza pełnej wypłaty odszkodowania w przypadku gdy wysokość szkody przekracza wysokość kaucji.

- **Ubezpieczenie kaucji czarteru**

W praktyce można się spotkać z ofertą ubezpieczenia kaucji czarteru. Nie jest to jednak popularny produkt na rynku ubezpieczeniowym. Takie ubezpieczenie oferuje kilka

przedsiębiorstw (często wskazując prawo niemieckie jako prawo właściwe dla oferowanych ubezpieczeń). Dla przykładu, zgodnie z OWU ww. produktu, obejmuje on prawo do ubezpieczenia w przypadku powstania szkody (w wysokości nie wyższej niż suma kaucji). To ubezpieczenie nie obejmuje jednak przypadków, gdy szkoda została spowodowana umyślnie lub jest wynikiem rażącego zaniedbania.

III

Ubezpieczenie OC skippera

Ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej skippera pływającego na jachcie pod banderą obcego państwa również nie jest popularnym produktem na rynku ubezpieczeniowym.

Na wstępie należy wskazać, że ochrona ubezpieczeniowa jest często wyłączona w przypadku, gdy kapitan jachtu nie posiada odpowiednich uprawnień.

Przykładowe warunki ubezpieczenia :

- Ochrona ubezpieczeniowa obejmuje skippera jachtu, a także członków załogi w przypadku postawienia przez osoby trzecie roszczenia na podstawie ustawowych przepisów o odpowiedzialności cywilnej za szkody (osobowe i rzeczowe) spowodowane w związku z posiadaniem i użytkowaniem jachtu.
- Generalnie ubezpieczenie to nie obejmuje wszelkich roszczeń w przypadku gdy skipper pobiera za wykonywanie swoich czynności wynagrodzenie (objęcie tego zakresem ubezpieczenia jest jednak możliwe po specjalnym uzgodnieniu).
- Ponadto, roszczenia z tytułu odpowiedzialności cywilnej za zaistniałe szkody rzeczowe i majątkowe spowodowane przez uszkodzenie dowodzonego przez ubezpieczonego jachtu, jego inwentarz, maszynownię, osprzęt i wyposażenie, oraz łodzie pomocnicze są wyłączone, chyba że wynikają one z rażącego niedbalstwa Ubezpieczonego (co musi być potwierdzone przez autoryzowany urząd, sąd lub uznaną przez Ubezpieczyciela ugodę).
- Zakres obowiązywania ubezpieczenia Ochrona ubezpieczeniowa obejmuje obszar całego świata.
- Do umowy ubezpieczeniowej zastosowanie znajduje prawo Republiki Federalnej Niemiec.

Przedmiot i zakres przykładowego ubezpieczenia:

- Ubezpieczenie to pokrywa prawną odpowiedzialność cywilną ubezpieczonego wynikającą z posiadania i wykorzystywania jednostki pływającej służącej do uprawiania sportów wodnych czarterowanej dla celów prywatnych (rejsy przewozowe i szkoleniowe nie są co do zasady objęte ubezpieczeniem, o ile nie zostanie to uzgodnione w inny sposób). Ubezpieczenie obejmuje również współubezpieczenie wszystkich członków załogi ubezpieczonego.
- Zakresem ubezpieczenia są w szczególności objęte roszczenia członków załogi wobec ubezpieczonego. Ubezpieczenie obejmuje także niektóre szkody wyrządzone zbiornikom wodnym.
- Uszkodzenie czarterowanego jachtu (włącznie z wyposażeniem i rzeczami przynależnymi, takimi jak ponton/szalupa oraz silnik zaburtowy), wynikające z rażącego zaniedbania, są pokrywane o tyle, o ile rekompensata za takie szkody musi zostać wypłacona osobie trzeciej w oparciu o wyrok sądowy lub ugodę, na którą ubezpieczony jednoznacznie wyraził zgodę
- Ubezpieczenie nie obejmuje m.in. odpowiedzialności z tytułu strat powstałych w trakcie uczestnictwa w wyścigach łodzi motorowych oraz związanych z takimi wyścigami biegach treningowych, uszkodzenie jachtu i wyposażenia (z zastrzeżeniem przedstawionej wyżej zasady), a także uszkodzenia silnika spowodowane jego nieprawidłową eksploatacją.
- Objęta ubezpieczeniem jest odpowiedzialność cywilna wynikająca ze zdarzeń powodujących wystąpienie szkody w dowolnym miejscu na świecie.
- Do umowy ubezpieczeniowej zastosowanie znajduje prawo Republiki Federalnej Niemiec.

IV

Ubezpieczenie Casco Jachtu

Casco jachtu to jeden z rodzajów ubezpieczenia, który został uregulowany w Kodeksie morskim. Należy jednak podkreślić, że Kodeks morski (o ile prawo polskie nie zostało wskazane jako właściwe w umowie ubezpieczenia) ma zastosowanie jedynie do statków (jachtów) podnoszących polską banderę. Na marginesie należy dodać, iż przepisy dotyczące ubezpieczenia morskiego zawarte w Kodeksie morskim mają charakter dyspozytywny – mają zatem zastosowanie tylko wtedy, jeżeli umowa ubezpieczenia statku nie reguluje tych kwestii inaczej (por. Prawo morskie, tom II. Część trzecia Prawo żegluga morskiej 1, J. Łopuski, Oficyna Wydawnicza „BRANTA” Bydgoszcz 1998).

Ubezpieczenie casco jachtu obejmuje co do zasady przede wszystkim jego szkodę całkowitą lub częściowe uszkodzenie. W kwestii zakresu ubezpieczenia istnieje w praktyce duża rozbieżność.

Duże znaczenie przy kształtowaniu warunków umów ubezpieczenia casco mają angielskie instytucjonalne warunki ubezpieczenia statków (oparte na prawie angielskim). Umowa ubezpieczenia na warunkach angielskich jest ujęta w dwóch podstawowych dokumentach – polisie oraz warunkach ubezpieczenia ujętych we wzorcowym formularzu warunków, np. „Institute Time Clauses-Hulls” (ITC-Hulls).

Na polskim rynku ten typ produktu nie jest popularny.

Z uzyskanych informacji wynika ponadto, że floty czarterowe coraz częściej rezygnują z ubezpieczenia casco – m.in. ze względu na koszty i problemy z wypłatą odszkodowania. Często wartość składek w przypadku floty jest dużo wyższa niż ewentualne szkody wyrządzone przez czarterujących.

Ogólne informacje na temat warunków ubezpieczenia casco na przykładzie Informacji o produkcji, Informacji dla konsumentów i Warunków Umów Jacht Casco jednej z firm:

- Ubezpieczona jest wymieniona w polisie jednostka, maszynownia, wyposażenie, elementy, szalupy, osprzęt oraz przedmioty osobiste.
- Ubezpieczenie ważne jest na wymienionym w polisie akwenie żeglugi. Ochrona ubezpieczeniowa obejmuje również wszystkie zwyczajowe miejsca występowania przechowywania ubezpieczonych rzeczy poza wodą.
- Ubezpieczyciel ponosi odpowiedzialność m.in. za utratę i uszkodzenie ubezpieczonych rzeczy (w wypadku wejścia na mieliznę, wtargnięcia wody, zatonięcia, osiadania na dnie, złamania/wyboczenia/zwichrowania masztów, bomów i bukszprytów, porwania przez wodę stojącego i ruchomego mienia, wypadku, pożaru, zwałenia, stopienia, krótkiego spięcia, uderzenia pioruna, wybuchu, siły wyższej, kradzieży z włamaniem, rabunku, piractwa, kradzieży całego pojazdu wodnego, rozmyślnych lub złośliwych działań osób trzecich (np. wandalizmu), kolizji ze stałymi lub pływającymi przedmiotami).
- W zakres ubezpieczenia nie wchodzi co do zasady szkoda, które powstają, gdy pojazd wykorzystywany jest do innych celów niż sportowe czy rekreacyjne (np. wykorzystanie jako czarter na warunkach bareboat lub czarter ze skipperem)- ubezpieczenie jest możliwe jednak wymaga dodatkowego uprzedniego uzgodnienia.
- Ubezpieczyciel nie świadczy ponadto odszkodowania m.in. za szkody, które spowodowane zostały wadą konstrukcyjną, produkcyjną lub materiałową albo

zużyciem przy normalnej eksploatacji, szkody powstały na skutek wojny, wybuchów nuklearnych itp., a także za utratę pieniędzy, wartościowych rzeczy czy biżuterii.

- Ubezpieczyciel nie jest ponadto zobowiązany do świadczenia, jeśli ubezpieczony umyślnie powoduje zdarzenie przewidziane w umowie. W przypadku rażącego niedbalstwa ubezpieczonego, ubezpieczyciel jest uprawniony do zmniejszenia swojego świadczenia proporcjonalnie do ciężaru winy.
- Do umowy ubezpieczeniowej zastosowanie znajduje prawo Republiki Federalnej Niemiec.

V

Odpowiedzialność kapitana jachtu

Skipper jako zwierzchnik załogi statku jest odpowiedzialny za bezpieczeństwo na statku. Jego działania powinny być zgodne z właściwymi obowiązkami i regulacjami.

Odpowiedzialność skippera może wynikać m.in. ze szkody na osobie członka załogi bądź osoby przewożonej, uszkodzenia jachtu czy zanieczyszczenia morza. Będzie to zatem odpowiedzialność pozaumowna.

Zasady odpowiedzialności skippera zostały przedstawione poniżej na przykładzie odpowiedzialności z tytułu szkody na osobie członka załogi – w przypadku jego śmierci na jachcie pod banderą Malty w wyniku braku dostatecznego udzielenia pomocy przez skippera na morzu pełnym.

Kazus - odpowiedzialność skippera

W trakcie rejsu na morzu pełnym na jachcie komercyjnym pływającym pod banderą maltańską członek załogi nagle zaczął okazywać objawy zawału serca. Skipper zbagatelizował to i nie podjął żadnych działań. Po pewnym czasie członek załogi zmarł.

Członek załogi i skipper mieli miejsce zwykłego pobytu w Polsce.

Właściwość prawa

W pierwszej kolejności, w celu ustalenia pozaumownej odpowiedzialności odszkodowawczej wynikającej ze śmierci członka załogi, należy ustalić jakie prawo jest właściwe dla oceny zdarzeń.

Zgodnie z art. 92 Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza sporządzonej w Montego Bay dnia 10 grudnia 1982 r. statki pływające pod banderą danego państwa podlegają (z określonymi wyjątkami) wyłącznej jurysdykcji tego państwa na morzu pełnym. Jacht pływał pod banderą Republiki Malty, będącej państwem członkowskim Unii Europejskiej. W związku z powyższym oceny właściwego prawa należy dokonać na

podstawie Rozporządzenia (WE) nr 864/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lipca 2007 r. dotyczącego prawa właściwego dla zobowiązań pozaumownych (Rzym II) (Dz. Urz. UE. L Nr 199, str. 40). Zgodnie z art. 4 ww. Rozporządzenia prawem właściwym dla zobowiązania pozaumownego wynikającego z czynu niedozwolonego jest prawo państwa, w którym powstaje szkoda, niezależnie od tego, w jakim państwie miało miejsce zdarzenie powodujące szkodę, oraz niezależnie od tego, w jakim państwie lub państwach występują skutki pośrednie tego zdarzenia. Jednakże zgodnie z ust. 2 ww. artykułu w przypadku gdy osoba, której przypisuje się odpowiedzialność i poszkodowany mają, w chwili powstania szkody, miejsce zwykłego pobytu w tym samym państwie, stosuje się prawo tego państwa.

Powyższe oznacza, że w przypadku, gdy skipper i poszkodowany członek załogi mają miejsce zwykłego pobytu w Polsce, zastosowanie będzie miało prawo polskie.

Jeśli zaś chodzi o jurysdykcję („zdolność” sądu danego państwa do rozpoznania sprawy), zgodnie z art. 1103 K.P.C. sprawy rozpoznawane w procesie należą do krajowej (polskiej) jurysdykcji, jeżeli pozwany ma miejsce zamieszkania lub miejsce zwykłego pobytu albo siedzibę w Rzeczypospolitej Polskiej. Powyższe oznacza, że w przypadku, gdy skipper miałby miejsce zwykłego pobytu w Polsce, jurysdykcja należałaby do sądu polskiego.

Zasady odpowiedzialności za delikt skippera

Uwagi wstępne

Zgodnie z art. 415 K.C. kto z winy swej wyrządził drugiemu szkodę, obowiązany jest do jej naprawienia. Z powyższego przepisu wynika, że przesłankami odpowiedzialności odszkodowawczej na zasadzie winy są: zachowanie człowieka, szkoda oraz wina człowieka, którego zachowanie wyrządziło szkodę. Przesłanki te uzupełniane są przez art. 361 KC, w którym ustawodawca dodaje do nich adekwatny związek przyczynowy między zachowaniem sprawczym i naruszeniem dobra, z którego wynikła szkoda bądź krzywda.

Należy przy tym podkreślić, że w przypadku dochodzenia roszczenia na podstawie art. 415 należy udowodnić wszystkie wskazane przesłanki. W przedmiotowej sprawie oznacza to, że spadkobierca zmarłego członka załogi powinien wykazać zachowanie skippera, które spowodowało krzywdę (np. zaniechanie wezwania pomocy medycznej), krzywdę jaka powstała, winę skippera (ze wskazaniem na obowiązek, jaki naruszył) oraz normalny związek przyczynowy pomiędzy zaniechaniem kapitana a śmiercią członka załogi.

Obowiązek niesienia pomocy przez skippera

Obowiązki skippera w zakresie niesienia pomocy na morzu należy oceniać na gruncie prawa międzynarodowego oraz prawa państwa bandery jachtu.

Jeśli chodzi o prawo międzynarodowe, obowiązek niesienia pomocy na morzu jest uregulowany w Konwencji o prawie morze. Zgodnie z art. 98 Konwencji kapitan statku zobowiązany jest nieść pomoc każdej osobie na morzu, znajdującej się w niebezpieczeństwie, o ile może on to uczynić bez narażenia na poważne niebezpieczeństwo statku, załogi lub

pasażerów. Kapitan statku powinien podejmować pomoc do granicy narażenia statku i osób na nim przebywających (Pyć D, „Kodeks morski. Komentarz”, LEX/el. 2012).

Biorąc pod uwagę prawo państwa bandery statku, obowiązki kapitana w tym zakresie są uregulowane w art. 100 maltańskiej ustawy o statkach handlowych, który stanowi, że kapitan statku jest odpowiedzialny za bezpieczeństwo załogi. Powyższa regulacja ma przy tym zastosowanie zarówno do jachtów rekreacyjnych jak i komercyjnych. Zgodnie z ust. 1 ww. artykułu kapitan jest przy tym odpowiedzialny za zaniechania nawet gdy jego wina jest niewielka. Odpowiedzialność kapitana wygasa dopiero, gdy zostanie wykazane, iż działał on z należytą starannością. Zgodnie z ust. 6 ww. artykułu powyższe zasady nie mają wpływu na przepisy dotyczące odpowiedzialności armatora statku, co należy rozumieć jako ustanowienie osobistej odpowiedzialności kapitana w tym zakresie. Powyższe oznacza, że to skipper jachtu jest osobą, przeciwko której można wytoczyć powództwo w tego typu sprawie.

Również w orzecznictwie wskazuje się, iż podstawą odpowiedzialności odszkodowawczej może być naruszenie przez ogólnego obowiązku udzielania pomocy osobie zagrożonej na życiu lub zdrowiu, jeżeli przyczyniło się ono do śmierci (por. wyrok SN - Izba Pracy i Ubezpieczeń Społecznych z dnia 25 czerwca 1975 r., III PRN 6/75, wyrok SN - Izba Cywilna z dnia 12 maja 1972 r., II CR 95/72).

Adekwatny związek przyczynowy

Zgodnie z wyrokiem Sądu Najwyższego - Izba Cywilna z dnia 2 grudnia 2003 r. III CK 430/03 przy zaniechaniu jako przyczynie szkody wykazanie adekwatnego związku przyczynowego polega na wykazaniu, że określona przyczyna (w przedmiotowej sprawie zawał serca) nie wywołałaby skutku w postaci szkody (w tym wypadku śmierci członka załogi).

Z przywołanego wyżej orzecznictwa Sądu Najwyższego wynika więc, że istnieje normalny związek przyczynowy pomiędzy zawinioną beczynnością a szkodliwym skutkiem, jeżeli czyn, gdyby był wykonany, usunąłby czynnik, pomiędzy którym a szkodliwym skutkiem istnieje związek przyczynowy.

Jeśli chodzi o granice odpowiedzialności skippera, należy wskazać, iż zgodnie z aktualnym orzecznictwem Sądu Najwyższego (por. Wyrok Sądu Najwyższego - Izba Cywilna z dnia 17 czerwca 2009 r. IV CSK 37/09) zaniechanie powoduje odpowiedzialność za pogorszenie stanu zdrowia w takim zakresie, w jakim pogorszenie to pozostaje jego normalnym następstwem. Oznacza to, że kapitan statku odpowiadałby jedynie w takim zakresie, w jakim biegli lekarze ustaliliby, że jego zaniechanie skutkowało śmiercią.

VI

Wypadek - procedura

Szczegółowa procedura postępowania w przypadku wypadku na jachcie komercyjnym nie jest uregulowana w prawie międzynarodowym. Zawiera ono jedynie ogólne zalecenia co do postępowania w określonych sytuacjach.

I tak, zgodnie z wspomnianym już wyżej art. 98 Konwencji o prawie morza (Montego Bay) kapitan statku ma obowiązek (o ile kapitan może to uczynić bez narażenia na poważne niebezpieczeństwo statku, załogi lub pasażerów):

- a) do niesienia pomocy każdej osobie na morzu, znajdującej się w niebezpieczeństwie;
- b) do pospieszenia możliwie najszybciej na pomoc osobom znajdującym się w niebezpieczeństwie, jeżeli został on powiadomiony o potrzebie udzielenia im pomocy, o ile można rozsądnie oczekiwać od niego takiego działania;
- c) do niesienia, po zderzeniu, pomocy drugiemu statkowi, jego załodze i pasażerom oraz, jeżeli to możliwe, do podania drugiemu statkowi nazwy własnego statku, swojego portu rejestracji oraz najbliższego portu, do którego zawinie.

Co więcej, zgodnie z art. 94 Konwencji SOLAS kapitan statku przebywającego na morzu, znajdującego się w pozycji umożliwiającej przyście z pomocą, po otrzymaniu z jakiegokolwiek źródła sygnału, że ludzie znajdują się w niebezpieczeństwie jest obowiązany podążać pełną prędkością na pomoc i, w miarę możliwości, zawiadomić te osoby lub SAR o tym fakcie. W przypadku braku możliwości lub sensu (podążanie na pomoc jest nieracjonalne lub niekonieczne) przyczyna powinna być wpisana do dziennika okrętowego (lub adekwatnego dokumentu). O braku podążania na pomoc powinna być też powiadomiona służba SAR.

Istotne reguły dla postępowania w przypadku wypadku i dla zgłaszania wypadku są z reguły zawarte również w postanowieniach umów ubezpieczenia. Dla przykładu, zgodnie z OWU ubezpieczenia OC skippera oferowanego przez jedną z firm ubezpieczeniowych:

- Skipper powinien niezwłocznie zgłosić ubezpieczycielowi zajście zdarzenia objętego ubezpieczeniem.
- Skipper jest zobowiązany do podjęcia z własnej inicjatywy wszelkich środków, jakich można od niego wymagać, które mogą być odpowiednie dla zapobieżenia i zmniejszenia szkody. Skipper powinien zastosować się do poleceń wydawanych przez ubezpieczyciela.
- Skipper ma obowiązek przedstawić ubezpieczycielowi sprawozdania poszkodowanych, dowody (o ile można wymagać ich zdobycia) czy inne informacje.

Zgodnie z przykładowym OWU Jacht-Casco:

- Ubezpieczony jest zobowiązany do niezwłocznego zgłoszenia ubezpieczycielowi każdej szkody.
- W wypadku niektórych szkód ubezpieczony ma obowiązek niezwłocznie złożyć doniesienia w najbliższej jednostce policji.

- Ubezpieczony ma obowiązek przedkładania sprawozdań, dowodów i informacji jak w wypadku ubezpieczenia OC.
- W przypadku braku spełnienia jednego z ww. obowiązków ubezpiaczyciel jest zwolniony z obowiązku świadczenia.