

ANNA WILK

<https://doi.org/10.33995/wu2023.4.4>

data wpływu: 16.08.2023

data akceptacji: 10.01.2024

Sztuczna inteligencja a rozwój prawa ubezpieczeń – przegląd najważniejszych wyzwań

Artykuł porusza problematykę wpływu rozwoju sztucznej inteligencji na prawo ubezpieczeń. Już dziś sztuczna inteligencja jest wykorzystywana w procesie zawierania umów ubezpieczenia i likwidacji szkód, a w przyszłości wyzwaniem będzie kwestia odpowiedzialności ubezpieczycieli za szkody wyrządzone przez sztuczną inteligencję, w tym zwłaszcza pojazdy autonomiczne. Może to wymagać weryfikacji dotychczasowego podejścia do niektórych problemów oraz zmian legislacyjnych, przede wszystkim w zakresie ochrony konsumentów, odpowiedzialności za szkodę na zasadzie ryzyka, a także ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów. Celem niniejszego artykułu jest przedstawienie najważniejszych wyzwań związanych z rozwojem sztucznej inteligencji dla branży ubezpieczeń. Dlatego też opracowanie ma charakter przeglądowy, uwzględniający zarówno kwestie z zakresu prawa kontraktów, jak i dotyczące odpowiedzialności deliktowej.

Słowa kluczowe: sztuczna inteligencja, ubezpieczenie, umowa, odpowiedzialność, ryzyko.

Wprowadzenie

Sztuczna inteligencja (*Artificial Intelligence – AI*) to dziedzina nauki zajmująca się badaniem mechanizmów ludzkiej inteligencji oraz konstruowaniem systemów, które są w stanie wspomagać lub zastępować działania człowieka¹. Systemy AI najpierw analizują duże ilości danych, a następnie na ich podstawie podejmują decyzje – potrafią więc „uczyć się” poprzez ekspozycję na dane

1. Encyklopedia PWN, <https://encyklopedia.pwn.pl/haslo/sztuczna-inteligencja;3983490.html> [dostęp: 14.08.2023].

[tzw. uczenie maszynowe]². Pojęcie sztucznej inteligencji nie ma na razie definicji legalnej, ta jest dopiero przedmiotem prac legislacyjnych, zarówno w poszczególnych krajach, jak i na poziomie międzynarodowym³. Przykład propozycji takiej definicji znajdziemy w przyjętym przez PE projekcie rozporządzenia ustanawiającego zharmonizowane przepisy dotyczące sztucznej inteligencji (*AI Act*)⁴. Zgodnie z art. 3 *AI Act* system sztucznej inteligencji oznacza oprogramowanie opracowane przy użyciu co najmniej jednej spośród technik i podejść wymienionych w załączniku do rozporządzenia, które może – dla danego zestawu celów określonych przez człowieka – generować wyniki, takie jak treści, przewidywania, zalecenia lub decyzje wpływające na środowiska, z którymi wchodzi w interakcję.

W niniejszym opracowaniu dokonano przeglądu najważniejszych wyzwań związanych z rozwojem AI dla branży ubezpieczeń, zarówno w sferze prawa kontraktów, jak i odpowiedzialności deliktowej. Opracowanie ma charakter przekrojowy, a jego celem jest wskazanie najistotniejszych obszarów, w których niezbędne będzie przemyślenie dotychczasowych rozwiązań i konstrukcji oraz dokonanie zmian mających na celu lepsze dostosowanie prawa do postępu technologicznego.

1. Sztuczna inteligencja w procesie zawierania umów ubezpieczenia i likwidacji szkód

Zjawisko korzystania przez ubezpieczycieli z nowinek technicznych określa się mianem *InsurTech* [*insurance* – ubezpieczenie + *technology* – technologia]⁵. Jednym z kluczowych technologii są tzw. smart kontrakty (*smart contracts*), czyli inteligentne umowy. Pod tym pojęciem należy rozumieć narzędzie umożliwiające zawarcie umowy w formie kodu programu komputerowego, zapewniające samowykonalność oraz możliwość automatycznego nawiązania lub wykonania postanowień stosunku prawnego⁶. Innymi słowy, smart kontrakt to program komputerowy lub protokół transakcji, mający na celu automatyczne wykonywanie, kontrolowanie lub dokumentowanie zdarzeń i działań zgodnie z warunkami kontraktu⁷. W rzeczywistości smart kontrakt jest blokiem dopisywanym w technologii *blockchain*⁸, sporządzanym w języku programowania, gdzie

-
2. T. Zalewski, *Definicja sztucznej inteligencji*, [w:] *Prawo sztucznej inteligencji*, [red.] L. Lai, M. Świerczyński, CH Beck, Warszawa 2020, s. 3; K. Bączyk-Rozwadowska, *Odpowiedzialność cywilna za szkody wyrządzone w związku z zastosowaniem sztucznej inteligencji w medycynie*, „Przegląd Prawa Medycznego” 2021, nr 3–4, s. 6.
 3. Podobnie M. Kalinowski, [w:] I. Szpotakowski, M. Kalinowski, *Ochrona danych osobowych i sztuczna inteligencja w prawie polskim i chińskim. Tom I*, Wydawnictwo Naukowe ArchaeGraph, Łódź–Kraków 2021, s. 56.
 4. Akt ten jest na razie w trakcie procedury legislacyjnej. Pełna treść *AI Act*: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/HTML/?uri=CELEX:52021PC0206> [dostęp: 14.08.2023].
 5. *InsurTech. Nowe technologie w branży ubezpieczeń*, [red.] K. Szpyt, CH Beck, Warszawa 2022, s. 3.
 6. M. Pecyna, A. Behan, *Smart contracts – nowa technologia prawa umów?*, „Transformacje Prawa Prywatnego” 2020, nr 3, s. 187.
 7. S. Skalski, M. Kaszubowski, *Smart kontrakty a klauzula rebus sic stantibus*, „Internetowy Kwartalnik Antymonopolowy i Regulacyjny” 2022, nr 5, s. 119.
 8. Jest to elektroniczna lista, na której chronologicznie zapisywane są wszystkie transakcje między użytkownikami. Do listy tej dostęp mają wszyscy na równych zasadach. Każda transakcja jest tam zapisywana jako blok zawierający dane o jej wartości i czasie zawarcia – A. Rot, R. Zygała, *Technologia blockchain jako rewolucja*

każda transakcja stanowi dodatkowy blok w łańcuchu, dzięki czemu kontraktu nie można usunąć⁹. Inteligentne umowy w technologii *blockchain* są wykorzystywane najczęściej do sprzedaży tzw. mikroubezpieczeń, czyli ubezpieczeń wykorzystujących niskowartościowe płatności, zabezpieczających konsumenta przed podstawowymi ryzykami i często sprzedawanych w tzw. modelu społecznościowym (*peer-to-peer*), z pominięciem marży¹⁰.

Oczywiście nawet w przypadku takich inteligentnych umów ubezpieczenia, stronami umowy muszą być ubezpieczyciel i ubezpieczający. Sama AI nie może być ani stroną umowy, ani też żadnym przedstawicielem (pełnomocnikiem) ubezpieczyciela przy jej zawarciu, gdyż algorytm, w tym nawet taki, który posiadałby zdolność autonomicznego myślenia i świadomość własnego istnienia, nie należy do żadnej z kategorii podmiotów prawa (osoby fizyczne, osoby prawne, tzw. „ułamne osoby prawne”) – osoba fizyczna musi mieć bowiem swój trwały, stały i indywidualny substrat w świecie realnym w postaci ciała, zaś w imieniu jednostek organizacyjnych (osób prawnych i tzw. „ułamnych osób prawnych”) zawsze działa człowiek¹¹. Sztuczna inteligencja nie jest w obecnym stanie prawnym wyposażona ani w zdolność prawną, ani w zdolność do czynności prawnych, a urządzenia techniczne nie mogą być podmiotem żadnych praw ani obowiązków (sytuacje takie, jak przypadek robota o imieniu Sophia, który w 2017 roku otrzymał obywatelstwo Arabii Saudyjskiej, należy traktować raczej w kategoriach ciekawostki czy eksperymentu¹². Stroną zawierającą umowę z klientem będzie więc zawsze ubezpieczyciel, zaś AI może jedynie stanowić narzędzie pomagające w zawarciu umowy – dotyczy to także tzw. robo doradców, czyli inteligentnych botów odpowiadających na pytania zadawane przez klientów, w żadnym razie niemogących być uznanymi za stronę umowy bądź też agenta pośredniczącego w jej zawarciu. Podobnie tylko podmiot posiadający zdolność prawną może wykonać zobowiązanie, jak i ponosić odpowiedzialność kontraktową za jego niewykonanie lub nienależyte wykonanie.

Wątpliwości może natomiast budzić forma inteligentnych umów ubezpieczenia. Przepisy k.c. nie przewidują dla tej umowy żadnej szczególnej formy, co oznacza, że może być ona zawarta w dowolnej formie – ubezpieczyciel ma jedynie obowiązek potwierdzenia zawarcia umowy dokumentem ubezpieczenia (art. 809 § 1 k.c.)¹³. Co do zasady więc zawarcie umowy ubezpieczenia w formie smart kontraktu jest dopuszczalne, zaś na ubezpieczycielu ciąży obowiązek potwierdzenia jej zawarcia dokumentem.

w transakcjach cyfrowych. Aspekty technologiczne i potencjalne zastosowania, „Informatyka Ekonomiczna” 2018, nr 4, s. 123.

9. M. Krzemińska, M. Rzeszutek, *Stosowanie smart kontraktów w obrocie konsumenckim*, „Internetowy Kwartalnik Antymonopolowy i Regulacyjny” 2021, nr 6, s. 51.
10. P. Stolarski, J. Gańczyk, *Wykorzystanie technologii inteligentnych kontraktów jako platformy dla mikroubezpieczeń*, „Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu” 2018, nr 541, s. 258.
11. D. Kaczan, *Odpowiedzialność odszkodowawcza za funkcjonowanie sztucznej inteligencji w medycynie*, „Annales Universitatis Paedagogicae Cracoviensis” 2022, nr 2, s. 146; P. Stylec-Szromek, *Sztuczna inteligencja – prawo, odpowiedzialność, etyka*, „Zeszyty Naukowe Politechniki Śląskiej. Seria: Organizacja i Zarządzanie” 2018, nr 123, s. 504–505; M. Świerczyński, Z. Więckowski, *Liability for damages caused by artificial intelligence systems – main challenges to be addressed by the European Union conflict-of-laws regulations*, „Prawo w Działaniu” 2023, nr 54, s. 204.
12. [https://pl.wikipedia.org/wiki/Sophia_\(robot\)](https://pl.wikipedia.org/wiki/Sophia_(robot)) [dostęp: 14.08.2023].
13. J.M. Kondek, [w:] *Kodeks cywilny. Komentarz. Tom I*, [red.] K. Osajda, CH Beck, Warszawa 2022, Legalis, art. 809 k.c., Nb 1.

Spośród form zawarcia umowy zdefiniowanych w k.c.¹⁴ smart kontrakty wydają się najbardziej zbliżone do formy dokumentowej lub elektronicznej. Zgodnie z art. 77² k.c., do zachowania dokumentowej formy czynności prawnej wystarcza złożenie oświadczenia woli w postaci dokumentu, w sposób umożliwiający ustalenie osoby składającej oświadczenie. Natomiast art. 78¹ § 1 k.c. stanowi, że do zachowania elektronicznej formy czynności prawnej wystarcza złożenie oświadczenia woli w postaci elektronicznej i opatrzenie go kwalifikowanym podpisem elektronicznym. Dokumentem w rozumieniu art. 77² k.c. jest nośnik informacji umożliwiający zapoznanie się z jej treścią [art. 77³ k.c.]. Nośnikiem może być dowolne narzędzie, które będzie realizować cel utrwalenia informacji¹⁵. Ważne jest jedynie, by istniała możliwość zapoznania się z zapisaną na nim treścią – dopuszczalne są więc zarówno nośniki tradycyjne (np. wydruk komputerowy, dysk twardy, pamięć typu *flash*), jak i wykorzystujące nowe technologie (np. chmury obliczeniowe); nie jest także istotne, czy treść została utrwalona na papierze, w formie elektronicznej, dźwiękowej, wizualnej czy audiowizualnej¹⁶. W doktrynie postawiono pytanie, czy łańcuch bloków (*blockchain*) stosowany w technologii *smart contracts* może stanowić nośnik informacji i czy transakcje dokonywane przy jego użyciu spełniają wymogi uznania za informacje, co mogłoby mieć ewentualne znaczenie dla formy dokumentowej¹⁷. W tym zakresie wyrażono słuszny pogląd, że to pojedyncza transakcja – jako najmniejszy do zidentyfikowania element struktury *blockchain* – stanowi dokument, spełniając tym samym kryteria wskazane w art. 77³ k.c.¹⁸ Natomiast forma elektroniczna w rozumieniu art. 78¹ § 1 k.c. wymaga kwalifikowanego podpisu elektronicznego, który to wymóg nie zawsze będzie spełniony w przypadku inteligentnych umów. Wydaje się, że nawet jeżeli uznamy pojedynczą transakcję w strukturze *blockchain* za dokument, to dla pewności obrotu należałoby wymagać, aby ubezpieczyciel potwierdził zawarcie umowy w formie pisemnej lub elektronicznej z kwalifikowanym podpisem elektronicznym.

Sztuczna inteligencja może być także przydatna w procesie likwidacji szkód, zwłaszcza komunikacyjnych. Wielu ubezpieczycieli pracuje nad jej zastosowaniem do zaawansowanych modeli automatyzacji likwidacji szkód – w tym ostatnim obszarze testowane są narzędzia AI dokonujące automatycznej wyceny odszkodowania w oparciu o technologię rozpoznawania obrazu uszkodzonych części pojazdu¹⁹. W przypadku typowych szkód komunikacyjnych, gdy system może stworzyć kosztorys naprawy na podstawie analizy zdjęć, będzie możliwa w pełni automatyczna likwidacja szkody²⁰.

Z wykorzystaniem AI w ubezpieczeniach wiążą się jednak nie tylko korzyści, ale także zagrożenia. Smart kontrakty są bowiem sporządzane w języku programowania, a nie w języku naturalnym, co powoduje trudności w swobodnym formułowaniu postanowień umownych przez strony, a zwłaszcza przez konsumenta, a z uwagi na brak możliwości przeprowadzenia negocjacji w czasie

14. Ustawa z 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny [tekst jedn. Dz. U. 2023, poz. 326, 1285].

15. M. Załucki, [w:] *Kodeks cywilny. Komentarz*, [red.] M. Załucki, CH Beck, Warszawa 2023, Legalis, art. 77³ k.c., Nb 3.

16. *Ibidem*.

17. *Ibidem*, art. 77³ k.c., Nb 7.

18. *Ibidem*; J.J. Szczerbowski, *Sprytne kontrakty a prawo umów – wprowadzenie*, „Edukacja Prawnicza” 2018, nr 2, s. 8.

19. D. Smoleń, O. Sokoliński, G. Szarek, *Polisa od sztucznej inteligencji*, „Miesięcznik Ubezpieczeniowy” 2018, nr 10, s. 35.

20. *Ibidem*, s. 26.

rzeczywistym, konsument przyjmuje bez zastrzeżeń ofertę przedsiębiorcy²¹. Smart kontrakty mogą więc zostać uznane za wzorzec umowy, do którego przystępuje konsument²². Zawarcie umowy w łańcuchu bloków ogranicza kontakt między stronami i utrudnia dostosowanie umowy do potrzeb konsumenta²³. Indywidualne uzgodnienie postanowień umownych jest istotne, gdyż warunki umowy muszą być adekwatne do wartości przedmiotu ubezpieczenia, a także – w przypadku ubezpieczeń na życie – potrzeb i cech ubezpieczającego. Można wyrazić wątpliwości, czy AI jest w stanie zapewnić takie dostosowanie, jak również czuwać nad tym, aby w umowie nie znalazły się klauzule abuzywne.

Nawet gdyby założyć, że przy wykorzystaniu AI da się wynegocjować indywidualne warunki umowy, problemem mogą być także same „negocjacje” warunków ubezpieczenia, prowadzone np. z użyciem robodoradcy. Zgodnie bowiem z art. 72 § 1 k.c. strona, która rozpoczęła lub prowadziła negocjacje z naruszeniem dobrych obyczajów, w szczególności bez zamiaru zawarcia umowy, jest obowiązana do naprawienia szkody, jaką druga strona poniosła przez to, że liczyła na jej zawarcie. Jeżeli przyjmiemy, że *culpa in contrahendo* należy oceniać według przepisów o czynach niedozwolonych (art. 415 i nast. k.c.)²⁴, wątpliwe może być ustalenie winy w przypadku awarii systemu AI. Należy więc wyrazić wątpliwość co do zasadności stosowania powyższego przepisu w przypadku negocjacji prowadzonych *de facto* przez AI z wykorzystaniem różnych narzędzi interaktywnych. W takich sytuacjach ubezpieczyciel powinien raczej odpowiadać na zasadzie ryzyka za ewentualne szkody wyrządzone przez „inteligentne” narzędzia.

Wreszcie wyrazić należy zastrzeżenia co do szerokiego wykorzystania AI w procesie zawierania umów ubezpieczenia na życie. Może to bowiem wymagać podania wrażliwych danych osobowych, np. dotyczących stanu zdrowia. Konsumenti powinni więc mieć możliwość wyboru formy zawarcia umowy, a nie być pozbawiani tej alternatywy na skutek ograniczania kosztów i zastępowania agentów robodoradcami. Z uwagi na wrażliwość niektórych danych osobowych klientów celowe byłoby także, aby ubezpieczyciel odpowiadał za szkody wyrządzone ich ujawnieniem na zasadzie ryzyka.

Natomiast co do wykorzystania AI w procesie likwidacji szkód, należy zauważyć, iż może to znacznie ułatwić wycenę wysokości szkody, jednakże nie powinno uniemożliwiać klientom żądania weryfikacji tej wyceny przez niezależnego rzeczoznawcę. Wycena dokonana przez AI może być co prawda dowodem w procesie, lecz będzie musiała podlegać weryfikacji przez biegłego. Sceptycznie należy się odnieść do testowanych w niektórych krajach propozycji wprowadzenia „wirtualnych sądów”²⁵, podobnie zresztą jak do ewentualnego pomysłu wprowadzenia „wirtualnych biegłych”, natomiast nie oznacza to oczywiście, że AI nie może być wykorzystywana w pracy biegłego i sądu. Nie powinna ona jednak zastępować biegłego.

21. M. Krzemińska, M. Rzeszutek, *op. cit.*, s. 57.

22. *Ibidem*.

23. *Ibidem*, s. 65.

24. Niektórzy uważają, że odpowiedzialność z tytułu *culpa in contrahendo* jest odpowiedzialnością kontraktową, inni – że deliktową, jeszcze inni zaś poszukują „trzeciej drogi” – zob. np. W.J. Kocot, *Odpowiedzialność odszkodowawcza w ramach ujemnego interesu umowy*, „Studia Iuridica” 2016, t. LXIV, s. 153–180; M.A. Zachariasiewicz, *Kwalifikacja „culpa in contrahendo” w prawie prywatnym międzynarodowym*, „Problemy Prawa Prywatnego Międzynarodowego” 2008, t. 3, s. 35–61.

25. Zob. M. Dargas-Draganik, *Wykorzystanie sztucznej inteligencji w postępowaniach sądowych na przykładzie Chin i Estonii*, „Gdańskie Studia Azji Wschodniej” 2022, nr 2, s. 93–106.

Szczególne wątpliwości należy wyrazić w odniesieniu do wykorzystania narzędzi AI w procesie dokonywania wyceny popularną wśród ubezpieczycieli oferujących ubezpieczenia komunikacyjne metodą aukcyjną, która polega na złożeniu na portalu aukcyjnym oferty sprzedaży wraku pojazdu²⁶ – istnieje ryzyko, że aukcja zamiast z udziałem faktycznych licytujących będzie przeprowadzona z udziałem licytujących wirtualnych (inteligentnych *botów*, czyli programów imitujących interakcję z człowiekiem), co pozwoli ubezpieczycielom kontrolować jej przebieg i wpływać na jej wynik w sposób potencjalnie niekorzystny dla konsumenta. Innym obszarem, w którym wykorzystanie AI w procesie likwidacji szkód może budzić kontrowersje, jest ocena stopnia uszczerbku na zdrowiu, ponieważ podejmowanie przez AI decyzji może być obciążone uprzedzeniami – sztuczna inteligencja może np. bagatelizować obrażenia doznane przez osoby starsze, należące do mniejszości etnicznych czy też o niższym statusie socjoekonomicznym²⁷. Istotne jest więc, aby przeciwdziałać ewentualnym praktykom bezkrytycznego polegania przez biegłych i sądy na technologii oraz ustanowić odpowiednie mechanizmy kontroli opinii wydanych przy pomocy AI – biegli powinni mieć obowiązek wskazania, jakimi narzędziami posługiwali się przy wydawaniu opinii oraz wyjaśnienia stronom i sądowni istoty ich działania.

2. Regulacje prawne w zakresie odpowiedzialności za szkody powstałe w związku z wykorzystywaniem sztucznej inteligencji i ich analiza

Klientami ubezpieczycieli coraz częściej będą podmioty wykorzystujące w swej działalności sztuczną inteligencję. Należy więc określić, na jakiej zasadzie podmioty te powinny odpowiadać za szkody powstałe w związku z wykorzystywaniem AI, aby ustalić, czy szkody te będą także objęte odpowiedzialnością ubezpieczycieli. Prace legislacyjne nad zasadami odpowiedzialności prowadzone są na poziomie wspólnotowym. Mowa tu o projekcie Dyrektywy PE i Rady w sprawie dostosowania przepisów dotyczących pozaumownej odpowiedzialności cywilnej do sztucznej inteligencji (tzw. AILD – *AI Liability Directive*²⁸). Regulacja ta ma mieć zastosowanie do pozaumownych cywilnoprawnych roszczeń odszkodowawczych opartych na zasadzie winy. Dyrektywa nie definiuje jednak ani samego pojęcia winy, ani też bezprawności i związku przyczynowego. Ustanawia tylko wrzuszalne domniemanie istnienia związku przyczynowego między winą pozwanego a wynikiem uzyskanym przez system sztucznej inteligencji lub faktem nieuzyskania przez taki system wyniku. Przyjęcie zasady winy jako podstawowej dla odpowiedzialności za szkody powstałe w związku z wykorzystywaniem AI będzie z pewnością korzystne dla ubezpieczycieli, gdyż dla przypisania im odpowiedzialności konieczne będzie wykazanie winy sprawcy. Rozwiązanie to należy jednak ocenić krytycznie, z następujących powodów.

Po pierwsze, przypisanie pozwanemu winy wymagałoby ustalenia, czy sposób posługiwania się przez niego sztuczną inteligencją był bezprawny. Na razie jednak brak szczegółowego określenia

26. Zob. A. Wilk, *Wycena wysokości szkody całkowitej pojazdu mechanicznego z wykorzystaniem aukcji internetowej*, „Wiadomości Ubezpieczeniowe” 2020, nr 3, s. 45–56.

27. A. Muley, P. Muzumdar, G. Kurian, G.P. Basyal, *Risk of AI in Healthcare, A Comprehensive Literature Review and Study Framework*, „Asian Journal of Medicine and Health” 2023, No 10, s. 281–282; M. Kubiak, M. Kudła, *Stronniczość i uprzedzenia sztucznej inteligencji (AI Bias) – ryzyko i sposoby jego mitygacji*, „Prawo Nowych Technologii” 2023, nr 2, s. 40–42.

28. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/HTML/?uri=CELEX%3A52022PC0496> [dostęp: 14.08.2023].

obowiązków osób korzystających z AI (dyrektywa AILD wspomina tylko ogólnie o konieczności zachowania należytej staranności). Próbę stworzenia katalogu tych obowiązków podjęto w projekcie *AI Act*, który obciąża podmioty korzystające z systemów AI określonymi zobowiązaniami w zakresie odpowiedniego reagowania na stwierdzone zagrożenia, jednakże tylko w odniesieniu do korzystania z tzw. systemów wysokiego ryzyka, a nie AI w ogóle. Systemy wysokiego ryzyka to systemy, które niosą zagrożenie dla zdrowia i bezpieczeństwa lub praw podstawowych obywateli [art. 65 ust. 1 *AI Act* oraz załącznik nr III do *AI Act*]. Natomiast w przypadku systemów AI niezaliczonych do tej kategorii (np. *chatbotów* – programów symulujących rozmowę) nie ma ściśle określonego katalogu obowiązków użytkowników, co powodować może trudności z przypisaniem im odpowiedzialności.

Po drugie, zasada winy nie wydaje się dobrą podstawą odpowiedzialności za szkody wyrządzone w związku z wykorzystaniem narzędzi AI. Nikt nie może bowiem odpowiadać na zasadzie winy za przypadek polegający na błędzie „inteligentnej” maszyny, jeżeli maszyna ta jest dopuszczona do obrotu i posiada odpowiednie atesty, a jej operator nie popełnił błędu – odpowiedzialność może ponosić tylko ten, kto wie o niebezpieczeństwie związanym z jej pracą, albo ten, kto powinien o nim wiedzieć, pod warunkiem że spoczywa na nim prawny obowiązek zapobiegania niebezpieczeństwu²⁹. Leszek Bosek wskazuje trafnie, że „niemożliwy do spełnienia byłby obowiązek ciągłego kontrolowania autonomicznego robota – tym bardziej że jego użytkownik nie będzie z zasady dysponował kodami źródłowymi ani specjalistyczną wiedzą. Nie można też od nikogo wymagać badania staranności producenta produktu autonomicznego co do wyposażenia robota w niezbędne zabezpieczenia”³⁰. Możliwości przypisania komukolwiek winy w przypadku awarii systemu AI mogą więc być znacznie ograniczone, a w wielu przypadkach – wykluczone.

Przyjęcie odpowiedzialności na zasadzie winy jako podstawowej dla szkód związanych z wykorzystywaniem sztucznej inteligencji, aczkolwiek pozornie korzystniejsze dla ubezpieczycieli oferujących ubezpieczenia OC (dla obciążenia ich odpowiedzialnością konieczne jest wykazanie winy sprawcy), może jednak obrócić się na ich niekorzyść. Skoro bowiem może dojść do awarii, za którą nikt nie ponosi winy, to przedsiębiorcy posługujący się AI (oczywiście ci, którzy nie są objęci obowiązkiem ubezpieczenia) mogą dojść do wniosku, że ubezpieczenie nie jest opłacalne, gdyż musieliby uiszczać składki, podczas gdy i tak nie ponosiliby odpowiedzialności.

Powyższe rozważania prowadzą do konkluzji, że właściwszą zasadą odpowiedzialności za szkody związane z wykorzystywaniem AI jest zasada ryzyka. Chodzi bowiem o szkody wyrządzone przez technologię o wysokim stopniu autonomiczności, co do której wykazanie winy jej użytkownika może być trudne. Zasada ta nie została jednak przyjęta jako podstawowa w projekcie AILD, choć nie jest wykluczona, jeżeli przewiduje ją prawo krajowe. Nawet jednak w odniesieniu do systemów AI wysokiego ryzyka prawodawca wspólnotowy zamierza przyjąć zasadę winy jako podstawową. Stanowi to odejście od pierwotnego pomysłu, zawartego w art. 4 ust. 1 Rezolucji PE z 20 października 2020 roku z zaleceniami dla Komisji w sprawie systemu odpowiedzialności cywilnej za sztuczną inteligencję 2020/2014 (INL)³¹, zgodnie z którym operator systemu AI obarczonego

29. L. Bosek, *Perspektywy rozwoju odpowiedzialności cywilnej za inteligentne roboty*, „Forum Prawnicze” 2019, nr 2, s. 11.

30. *Ibidem*, s. 12–13; K. Bączyk-Rozwadowska, *op. cit.*, s. 16–17.

31. https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2020-0276_PL.html [dostęp: 14.08.2023].

wysokim ryzykiem miał odpowiadać na zasadzie ryzyka za wszelkie szkody spowodowane przez działanie tego systemu lub procesy związane z jego wykorzystaniem.

W prawie polskim możliwa jest odpowiedzialność podmiotów wykorzystujących AI na zasadzie ryzyka. Jej podstawami mogą być art. 435 i art. 436 k.c., a więc przepisy ustanawiające odpowiedzialność na zasadzie ryzyka podmiotów prowadzących przedsiębiorstwo lub zakład wprawiany w ruch za pomocą sił przyrody oraz posiadaczy pojazdów mechanicznych. Sztuczna inteligencja jako taka nie jest oczywiście siłą przyrody w rozumieniu art. 435 k.c., jednakże z reguły wymaga użycia energii elektrycznej. Oczywiście samo posługiwanie się AI w przedsiębiorstwie, np. w postaci oprogramowania, nie daje podstaw do zastosowania art. 435 k.c., gdyż nie chodzi o przedsiębiorstwo, które tylko wykorzystuje do realizacji części zadań urządzenia wprawiane w ruch za pomocą sił przyrody, lecz o przedsiębiorstwo, które jako całość wprawiane jest w ruch za pomocą tych sił³². Niemniej jednak np. przedsiębiorstwo budowlane wykorzystujące w szerokim zakresie pracę robotów mogłoby zostać uznane za „wprawiane w ruch za pomocą sił przyrody”. Takim przedsiębiorstwem będzie też każde przedsiębiorstwo przewozowe, wykorzystujące pojazdy autonomiczne, czyli takie, które dzięki technologii zdolne są do poruszania się bez kontroli lub nadzoru człowieka³³. Na zasadzie ryzyka będą także odpowiadać samoistni posiadacze pojazdów autonomicznych, gdyż przepis art. 436 k.c. dotyczy wszelkich mechanicznych środków komunikacji posiadających własny napęd³⁴, a pojazdy autonomiczne, napędzane z reguły silnikiem elektrycznym, nie są wyjątkiem i ich posiadacze odpowiadają na takich samych zasadach, jak posiadacze „zwykłych” pojazdów.

3. Ubezpieczenie OC posiadaczy pojazdów autonomicznych

Pojazdom autonomicznym należy jednak poświęcić szersze rozważania w kontekście odpowiedzialności za AI, gdyż ich przykład pokazuje ze szczególną ostrością, że obecne regulacje prawne nie nadążają za postępem technologicznym. Skoro zresztą kwestia odpowiedzialności posiadaczy pojazdów została uznana za na tyle doniosłą, że ustawodawca poświęcił jej osobny przepis k.c., warto odnieść się do niej szerzej także w kontekście samochodów autonomicznych.

Zgodnie z art. 436 § 1 k.c. w zw. z art. 435 k.c. odpowiedzialność na zasadzie ryzyka za szkody wyrządzone przez ruch mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody ponosi samoistny posiadacz pojazdu lub – w razie gdy oddał on pojazd w posiadanie zależne – posiadacz zależny. Na mocy odesłania do art. 435 k.c. odpowiedzialność posiadacza pojazdu na zasadzie ryzyka wyłącza okoliczności egzoneracyjne w postaci siły wyższej, wyłącznej winy poszkodowanego lub osoby trzeciej, za którą posiadacz pojazdu nie ponosi odpowiedzialności. Taką okolicznością egzoneracyjną nie będzie jednak awaria systemów znajdujących się w pojeździe, gdyż awarie zespołów mechanicznych pojazdu nie stanowią przejawu siły wyższej, a konsekwencje

32. Wyrok SN z 21 września 2017 r., sygn. I PK 272/16, Legalis; M. Zelek, [w:] *Kodeks cywilny. Komentarz. Tom II*, [red.] M. Gutowski, CH Beck, Warszawa 2022, Legalis, art. 435 k.c., Nb 4.

33. M. Czenko, *Odpowiedzialność za szkodę spowodowaną ruchem pojazdu autonomicznego w systemie amerykańskiego prawa cywilnego*, „Zeszyt Studencki Kół Naukowych Wydziału Prawa i Administracji UAM” 2017, nr 7, s. 105.

34. W. Borysiak, [w:] *Kodeks cywilny. Komentarz. Tom III A. Zobowiązania. Część ogólna*, [red.] K. Osajda, Warszawa 2022, Legalis, art. 436 k.c., Nb 10.

niesprawności technicznych pojazdu są zawsze objęte ryzykiem jego posiadacza³⁵. Producent pojazdu ani też podmiot prowadzący serwis techniczny nie są „osobami trzecimi”, za które posiadacz pojazdu nie odpowiada, gdyż ryzykiem posiadacza objęte są także usterki techniczne (co nie wyklucza oczywiście możliwości podniesienia przez posiadacza roszczeń regresowych wobec innych podmiotów odpowiedzialnych)³⁶. W orzecznictwie podkreśla się, że „właściciel samochodu ponosi ryzyko wszelkich wad samochodu, którym się posługuje, a więc i jego wad konstrukcyjnych, a zatem przy stwierdzeniu, że wyłączną przyczyną szkody była wada konstrukcyjna samochodu, właściciel samochodu ponosi względem poszkodowanego odpowiedzialność nawet wówczas, gdy wada była ukryta, a właściciel samochodu o niej nie wiedział i wiedzieć nie mógł” (wyrok SN z 4 października 1966 r., sygn. II CR 328/66³⁷).

Powyższy pogląd wydaje się niedostosowany do dynamicznego rozwoju pojazdów autonomicznych. Skoro bowiem technologia osiągnęła już taki poziom, że możliwe jest poruszanie się samochodu bez udziału kierowcy, obciążanie posiadacza ryzykiem wszelkich wad i usterek technicznych można uznać za niesprawiedliwe. W literaturze wskazuje się na możliwość ewolucji odpowiedzialności za szkody związane z ruchem takich pojazdów w kierunku obciążenia ryzykiem nie posiadacza, lecz producenta pojazdu³⁸. Jak trafnie zauważa Wojciech Robaczyński, kwestia ta wymaga dalszej dyskusji, gdyż nie można tracić z pola widzenia faktu, że w przypadku pojazdu autonomicznego najczęściej przerwany (lub co najmniej rozluźniony) jest związek między posiadaniem pojazdu a podejmowaniem decyzji o parametrach ruchu³⁹. Obciążenie odpowiedzialnością producenta pojazdu (ewentualnie producenta inteligentnego oprogramowania używanego w pojeździe) byłoby konsekwencją konstatacji, że skoro to nie posiadacz jest „źródłem” niebezpieczeństwa, to nie powinien być finalnie obciążony odpowiedzialnością⁴⁰. Te same uwagi można zresztą odnieść odpowiednio także do odpowiedzialności za szkody wyrządzone ruchem innych inteligentnych środków komunikacji, takich jak chociażby drony czy autonomiczne łodzie.

W odniesieniu do pojazdów autonomicznych możliwa jest także odpowiedzialność na zasadzie winy, która stanowi wyjątek przewidziany dla zderzenia pojazdów oraz tzw. przewozu z grzecności – art. 436 § 2 k.c. Dotyczy to zarówno winy samego kierowcy, jak i producenta pojazdu, którego awaria doprowadziła do kolizji⁴¹. Pozwani posiadacze pojazdów autonomicznych mogliby starać się przerzucić winę na producenta, co musiałoby doprowadzić do zaangażowania się w spór dwóch ubezpieczycieli – ubezpieczyciela posiadacza pojazdu i ubezpieczyciela producenta.

Niektórzy ubezpieczyciele już dziś starają się poszerzyć zakres usług, odpowiadając na zmiany technologiczne – np. jeden z brytyjskich ubezpieczycieli proponuje „polisę dla samochodów autonomicznych”, która obejmuje ochronę przed szkodami wynikającymi z braku aktualizacji

35. M. Safjan, [w:] *Kodeks cywilny. Komentarz. Tom I*, [red.] K. Pietrzykowski, CH Beck, Warszawa 2018, Legalis, art. 436 k.c., Nb 10. Podobnie A. Wilk, *Odpowiedzialność za szkody wyrządzone przez ruch tzw. pojazdów autonomicznych – czy polskie prawo nadąża za rozwojem techniki?*, „Edukacja Prawnicza” 2018/2019, nr 2, s. 25.

36. M. Safjan, *op. cit.*, art. 436 k.c., Nb 12; A. Wilk, *op. cit.*, s. 25.

37. Legalis; podobnie A. Wilk, *op. cit.*, s. 25.

38. W. Robaczyński, *Odpowiedzialność za szkody wyrządzone przez pojazdy autonomiczne*, „Forum Prawnicze” 2022, nr 1, s. 76.

39. *Ibidem*.

40. *Ibidem*, s. 76.

41. *Ibidem*, s. 81.

oprogramowania, włamań do systemu informatycznego pojazdu, awarii systemów nawigacyjnych i oprogramowania, a także z niemożności przejęcia sterowania ręcznego⁴². Ubezpieczenia OC w obecnej formie mogą więc zniknąć z rynku, a zakup samochodu będzie dokonywany „w pakiecie” z gotową polisą odpowiedzialności producenta, dostawcy oprogramowania itp.⁴³ Taka koncepcja miałaby uzasadnienie przede wszystkim zasadzie „czyj zysk, tego ryzyko” (skoro producenci czerpią zyski z funkcjonowania pojazdów autonomicznych, powinni ponosić ryzyko związane z ich ruchem)⁴⁴, jak również w tym, że wpływ kierującego na ruch pojazdu autonomicznego może być ograniczony. Być może należałoby także rozważyć odejście od dotychczasowego systemu obowiązkowych ubezpieczeń OC w odniesieniu do posiadaczy pojazdów autonomicznych, skoro odpowiedzialność w większości przypadków ponosić będą ich producenci.

Podsumowanie

W niniejszym opracowaniu przedstawiono najważniejsze, w mojej ocenie, aspekty rozwoju AI dla prawa ubezpieczeń. Dynamiczny rozwój sztucznej inteligencji powoduje konieczność dostosowania prawa do nowej rzeczywistości. Wydaje się, że w przypadku prawa ubezpieczeń adaptacja dotyczyć będzie przede wszystkim obszarów wymienionych w niniejszym artykule, a więc głównie kontroli nad procesem zawierania inteligentnych umów, w tym zwłaszcza należytego potwierdzenia ich zawarcia, ochrony wrażliwych danych osobowych konsumentów, zapewnienia możliwości weryfikacji „inteligentnej” wyceny wysokości szkody na żądanie klienta oraz odpowiedzialności ubezpieczycieli za szkody wynikłe z niewłaściwego działania systemów AI wykorzystywanych w procesie zawierania umów i likwidacji szkód. Natomiast w sferze odpowiedzialności ubezpieczycieli za szkody wynikłe z wykorzystywania AI przez ich klientów wydaje się, że pomimo brzmienia aktualnych propozycji ustawodawcy wspólnotowego, nieunikniona jest ewolucja odpowiedzialności podmiotów korzystających z narzędzi AI w kierunku zasady ryzyka. Z kolei w przypadku pojazdów autonomicznych może się okazać, że obecny model obowiązkowych ubezpieczeń OC posiadaczy pojazdów przejdzie do historii na rzecz ubezpieczenia ich producentów.

Wykaz źródeł

- Bączyk-Rozwadowska K., *Odpowiedzialność cywilna za szkody wyrządzone w związku z zastosowaniem sztucznej inteligencji w medycynie*, „Przegląd Prawa Medycznego” 2021 nr 3–4.
- Borysiak W., [w:] *Kodeks cywilny. Komentarz. Tom III A. Zobowiązania. Część ogólna*, Osajda K. [red.], Warszawa 2022, Legalis.
- Bosek L., *Perspektywy rozwoju odpowiedzialności cywilnej za inteligentne roboty*, „Forum Prawnicze” 2019, nr 2.

42. M. Kisiel, *Pierwsza polisa dla zautomatyzowanych samochodów*, <http://www.bankier.pl> [dostęp: 14.08.2023].

43. A. Drozd, P. Czublun (rozmowa), *Samochody autonomiczne zmieniają rynek ubezpieczeń OC*, <http://www.bankier.pl> [dostęp: 14.08.2023]; podobnie A. Wilk, *op. cit.*, s. 26.

44. M. Czenko, *op. cit.*, s. 114; podobnie A. Wilk, *op. cit.*, s. 26.

- Czenko M., *Odpowiedzialność za szkodę spowodowaną ruchem pojazdu autonomicznego w systemie amerykańskiego prawa cywilnego*, „Zeszyt Studencki Kół Naukowych Wydziału Prawa i Administracji UAM” 2017, nr 7.
- Dargas-Draganik M., *Wykorzystanie sztucznej inteligencji w postępowaniach sądowych na przykładzie Chin i Estonii*, „Gdańskie Studia Azji Wschodniej” 2022, nr 2.
- Drozd A., Czublun P. [rozmowa], *Samochody autonomiczne zmienią rynek ubezpieczeń OC*, <http://www.bankier.pl> [dostęp: 14.08.2023].
- Encyklopedia PWN, <https://encyklopedia.pwn.pl/haslo/sztuczna-inteligencja;3983490.html> [dostęp: 14.08.2023].
- [https://pl.wikipedia.org/wiki/Sophia_\(robot\)](https://pl.wikipedia.org/wiki/Sophia_(robot)) [dostęp: 14.08.2023].
- InsurTech. Nowe technologie w branży ubezpieczeń*, Szpyt K. [red.], CH Beck, Warszawa 2022.
- Kaczan D., *Odpowiedzialność odszkodowawcza za funkcjonowanie sztucznej inteligencji w medycynie*, „Annales Universitatis Paedagogicae Cracoviensis” 2022 nr 2.
- Kalinowski M., [w:] Szpotakowski I., Kalinowski M., *Ochrona danych osobowych i sztuczna inteligencja w prawie polskim i chińskim. Tom I*, Wydawnictwo Naukowe ArchaeGraph, Łódź–Kraków 2021.
- Kisiel M., *Pierwsza polisa dla zautomatyzowanych samochodów*, <http://www.bankier.pl> [dostęp: 14.08.2023].
- Kocot W.J., *Odpowiedzialność odszkodowawcza w ramach ujemnego interesu umowy*, „Studia Iuridica” 2016, t. LXIV.
- Kondek J.M., [w:] *Kodeks cywilny. Komentarz. Tom I*, Osajda K. [red.], CH Beck, Warszawa 2022, Legalis.
- Krzemińska M., Rzeszutek M., *Stosowanie smart kontraktów w obrocie konsumenckim*, „Internetowy Kwartalnik Antymonopolowy i Regulacyjny” 2021, nr 6.
- Kubiak M., Kudła M., *Stronniczość i uprzedzenia sztucznej inteligencji (AI Bias) – ryzyko i sposoby jego mitygacji*, „Prawo Nowych Technologii” 2023, nr 2.
- Muley A., Muzumdar P., Kurian G., Basyal G.P., *Risk of AI in Healthcare, A Comprehensive Literature Review and Study Framework*, „Asian Journal of Medicine and Health” 2023, No 10.
- Pecyna M., Behan A., *Smart contracts – nowa technologia prawa umów?*, „Transformacje Prawa Prywatnego” 2020, nr 3.
- Pokrzywniak J., [w:] *Kodeks cywilny. Komentarz. Tom III*, Gutowski M. [red.], CH Beck, Warszawa 2022, Legalis.
- Ritter Z., *Przyszłość robodoradców na rynku ubezpieczeń na życie*, „Zeszyty Naukowe Wyższej Szkoły Humanitas. Zarządzanie” 2022, nr 1.
- Robaczyński W., *Odpowiedzialność za szkody wyrządzone przez pojazdy autonomiczne*, „Forum Prawnicze” 2022, nr 1.
- Rot A., Zygała R., *Technologia blockchain jako rewolucja w transakcjach cyfrowych. Aspekty technologiczne i potencjalne zastosowania*, „Informatyka Ekonomiczna” 2018, nr 4.
- Safjan M., [w:] *Kodeks cywilny. Komentarz. Tom I*, Pietrzykowski K. [red.], CH Beck, Warszawa 2018, Legalis.
- Skalski S., Kaszubowski M., *Smart kontrakty a klauzula rebus sic stantibus*, „Internetowy Kwartalnik Antymonopolowy i Regulacyjny” 2022, nr 5.
- Smoleń D., Sokoliński O., Szarek G., *Polisa od sztucznej inteligencji*, „Miesięcznik Ubezpieczeniowy” 2018, nr 10.

- Stolarski P., Gańczyk J., *Wykorzystanie technologii inteligentnych kontraktów jako platformy dla mikroubezpieczeń*, „Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu” 2018, nr 541.
- Stylec-Szromek P., *Sztuczna inteligencja – prawo, odpowiedzialność, etyka*, „Zeszyty Naukowe Politechniki Śląskiej. Seria: Organizacja i Zarządzanie” 2018, nr 123.
- Szczerbowski J.J., *Sprytne kontrakty a prawo umów – wprowadzenie*, „Edukacja Prawnicza” 2018, nr 2.
- Świerczyński M., Więckowski Z., *Liability for damages caused by artificial intelligence systems – main challenges to be addressed by the European Union conflict-of-laws regulations*, „Prawo w Działaniu” 2023, nr 54.
- Wilk A., *Odpowiedzialność za szkody wyrządzone przez ruch tzw. pojazdów autonomicznych – czy polskie prawo nadąży za rozwojem techniki?*, „Edukacja Prawnicza” 2018/2019, nr 2.
- Wilk A., *Wycena wysokości szkody całkowitej pojazdu mechanicznego z wykorzystaniem aukcji internetowej*, „Wiadomości Ubezpieczeniowe” 2020, nr 3.
- Zachariasiewicz M.A., *Kwalifikacja „culpa in contrahendo” w prawie prywatnym międzynarodowym*, „Problemy Prawa Prywatnego Międzynarodowego” 2008, t. 3.
- Zalewski T., *Definicja sztucznej inteligencji*, [w:] *Prawo sztucznej inteligencji*, Lai L., Świerczyński M. [red.], CH Beck, Warszawa 2020.
- Żałucki M., [w:] *Kodeks cywilny. Komentarz*, Żałucki M. [red.], CH Beck, Warszawa 2023.
- Zelek M., [w:] *Kodeks cywilny. Komentarz. Tom II*, Gutowski M. [red.], CH Beck, Warszawa 2022, Legalis.

Artificial intelligence and the development of insurance law – overview of the most important challenges

The article deals with the issue of the impact of the development of artificial intelligence on insurance law. Artificial intelligence is already used in the process of concluding insurance contracts and claims settlement, and in the future the issue of liability of insurers for damage caused by artificial intelligence, in particular autonomous vehicles, will be a challenge. This may require a change in the current approach to some problems, and perhaps also legislative changes, primarily in the field of consumer protection, risk-based liability for damage, as well as compulsory third-party liability insurance for motor vehicle owners. The aim of the article is to present the most important challenges related to the development of artificial intelligence for the insurance industry. Therefore, the study is of a review nature, taking into account both issues related to contract law and tort liability.

Key words: *artificial intelligence, insurance, contract, liability, risk.*

DR HAB. PROF. AWSB ANNA WILK – doktor habilitowany nauk prawnych, profesor Akademii WSB w Dąbrowie Górniczej, radca prawny. Specjalizuje się w prawie cywilnym, w tym zwłaszcza prawie zobowiązań oraz prawie rzeczowym.

e-mail: anna.wilk@wsb.edu.pl

ORCID: 0000-0002-9073-9153