

Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej przewoźnika drogowego (tzw. „OCPD”)



Beata Janicka

Przewóz drogowy to jedna z najbardziej newralgicznych faz procesu przemieszczania przesyłki. Wiadomo bowiem, że to właśnie podczas przewozu drogowego towar narażony jest na największe ryzyko utraty bądź uszkodzenia. Z takich samych względów, z jakich transport samochodowy uznawany jest - na tle innych jego gałęzi - za najniebezpieczniejszy. Z drugiej strony jest to najczęstszy i najprostszy sposób przetransportowania ładunku, niewymagający złożonej infrastruktury, a wręcz odwrotnie, umożliwiający przybycie „góry do Mahometa” - czyli środka transportu do miejsca wytworzenia ładunku, nie zaś ładunku do miejsca jego załadowania na środek transportu. Mimo to przewóz drogowy w powszechnym mniemaniu to swoisty Kopciuszek na tle znacznie bardziej poważanego transportu morskiego, nie mówiąc już o luksusowym transporcie lotniczym. Tak to już jest, że wszystko, co naznaczone codziennością, nie spotyka się z powszechnym poważaniem. A powinno, bo reżimy odpowiedzialności, jaką przyjmuje na siebie przewoźnik drogowy, są najostrejsze. Jeszcze tylko przewoźnik kolejowy ponosi odpowiedzialność na analogicznych zasadach. Nie tylko zatem dla dobra ładunku, ale przede wszystkim dla swojego dobra przewoźnik drogowy nie powinien zapominać o ubezpieczeniu, zwanym często skrótowo i potocznie OCPD, które co prawda w świetle obowiązującego prawa obligatoryjne nie jest, niemniej jednak niejednokrotnie stanowić może o dalszym „być albo nie być” przedsiębiorcy przewozowego, który miał to nieszczęście, iż podczas wykonywania zawartej przez niego umowy przewozu doszło do uszkodzenia bądź utraty wysokowartościowego towaru.

Zasada ryzyka - najostrejsza z zasad odpowiedzialności cywilnej

Istota umowy przewozu sprowadza się do obowiązku przewiezienia ładunku, załadowa-

nego przez nadawcę (chyba że z umowy przewozu lub przepisu szczególnego wynika co innego) na środek transportu przewoźnika - oraz do podstawienia obciążonego (chyba, że co innego wynika z umowy przewozu lub przepisu szczególnego) środka transportu do dyspozycji odbiorcy. W skład obowiązków przewoźnika nie wchodzi przeto czynności związane ani z nadaniem przesyłki do przewozu, ani też z jej odbiorem - tylko sam przewóz. Jednakże za szkody powstałe podczas owego przewozu przewoźnik drogowy odpowiada na najostrejszej z zasad odpowiedzialności, przewidzianych w różnych systemach prawnych, a mianowicie na zasadzie ryzyka¹.

Zasada ryzyka charakteryzuje się szczególną konstrukcją przepisu ją statuującego, który przewiduje, iż podmiot odpowiedzialny za szkodę ponosi za nią odpowiedzialność, nawet jeśli do szkody doszło z przyczyn przez ten podmiot niezawinionych - chyba, że szkoda jest wynikiem enumeratywnie wymienionych w normie prawnej przyczyn, zwanych przesłankami egzoneracyjnymi. Zatem nie wystarczy, by podmiot odpowiedzialny na zasadzie ryzyka dokonał ekskulpacji wykazując, iż nie ponosi winy. Podmiot ten, chcąc uwolnić się od odpowiedzialności winien wykazać istnienie przynajmniej jednej z wymienionych w przepisie prawa przyczyn egzoneracyjnych.

Odpowiedzialność przewoźnika na gruncie ustawy prawo przewozowe

Zgodnie z przepisem art. 65 ust. 1 ustawy prawo przewozowe przewoźnik ponosi odpowiedzialność za utratę, ubytek lub uszkodzenie przesyłki powstałe od przyjęcia jej do przewozu aż do jej wydania oraz za opóźnienie w przewozie przesyłki, przy czym ową przesyłkę towarową stanowią rzeczy przyjęte do przewozu na podstawie listu przewozowego.

Przewoźnik, zgodnie z przepisem ustępu 2 tego artykułu, nie ponosi odpowiedzialności za szkodę, jeżeli utrata, ubytek lub uszkodzenie albo opóźnienie w przewozie przesyłki powstały:

- z przyczyn występujących po stronie nadawcy lub odbiorcy, nie wywołanych winą przewoźnika,
- z właściwości towaru albo
- wskutek siły wyższej.

Na przewoźniku spoczywa wszak ciężar dowodu zaistnienia powyższych okoliczności (przynajmniej jednej z nich). Wśród przyczyn leżących po stronie nadawcy lub odbiorcy, nie wywołanych winą przewoźnika, wymienia się najczęściej nadanie do przewozu przesyłki bez właściwego opakowania, załadowanie przesyłki do środka transportowego nienadającego się do przewozu przesyłek tego rodzaju, niewłaściwe załadowanie i zabezpieczenie przesyłki, nieprawidłowe zadeklarowanie wartości przesyłki i innych właściwości, niewłaściwe wypełnienie dokumentów przewozowych, wydanie błędnych zleceń przewoźnikowi.² Wylczenie powyższe ma oczywiście charakter przykładowy.

Wskazać w tym miejscu należy, iż w świetle ukształtowanego orzecnictwa sądów powszechnych oraz Sądu Najwyższego utrata przesyłki na skutek rozboju nie może być potraktowana jako będąca wynikiem działania siły wyższej w rozumieniu art. 65 ust. 2 ustawy prawo przewozowe. Oznacza to, że przewoźnik ponosi odpowiedzialność odszkodowawczą za ładunek utracony w wyniku rozboju (wyrok Sądu Najwyższego z dnia 2009-10-07, sygn. akt III CSK 19/09). W innym wyroku - wyroku z dnia 2009-03-06, sygn. akt II CSK 566/08, Sąd Najwyższy podkreślił, że utrata przesyłki na skutek rozboju, nawet jeśli był on połączony z zatrzymaniem samochodu pod pozorem policyjnej kontroli drogowej, nie jest wynikiem działania siły wyższej w rozumieniu art. 65 ust. 2 ustawy

¹ Spory jurydyczne na tle art. 17 ust. 2 in fine Konwencji o Umowie Międzynarodowego Przewozu Drogowego Towarów (CMR) w przedmiocie, czy sformułowanie ostatniej z przesłanek uwalniających przewoźnika od odpowiedzialności, wyrażonych w tym przepisie, przemawia za przyjęciem w tej części do odpowiedzialności przewoźnika drogowego w ruchu międzynarodowym zasady winy domniemanej, czy też w całości zasady ryzyka, z rozmysłem pozostawione zostają poza ramami niniejszego artykułu.

² Tak Krzysztof Wesołowski, „Odpowiedzialność przewoźnika za szkody przy przewozie przesyłek w świetle ustawy - Prawo Przewozowe”, Agencja rozwoju regionalnego S.A. w Zielonej Górze, Krzysztof Wesołowski, wydanie drugie uaktualnione na dzień 1 stycznia 1995 roku, Zielona Góra - 1995, str. 48 i nast. .

z 1984 r. prawo przewozowe. Analogiczna teza wynika z uchwały Sądu Najwyższego z dnia 2007-12-13, sygn. akt III CZP 100/07.

Co więcej, uszkodzenie przesyłki w wyniku kolizji drogowej, ani nie zawinionej, ani nie spowodowanej przez krajowego przewoźnika drogowego, także angażować będzie odpowiedzialność tego przewoźnika. Dlaczego? Otóż dlatego, że pośród przesłanek zwalniających krajowego przewoźnika drogowego od odpowiedzialności próżno szukać podobnej do na przykład przewidzianej w art. 436 kc w zw. z art. 435 kc³, to jest wyłącznej winy osoby trzeciej, za którą nie ponosi się odpowiedzialności. Przewoźnik drogowy wykonujący umowę przewozu przesyłki na terytorium kraju ponosić przeto będzie odpowiedzialność za działania, nienależyte działania, a także za zaniechania nie tylko osób, którymi posługuje się przy przewozie przesyłki (podwykonawców) czy też swych pracowników, kierowców, ale także za działania, nienależyte działania czy zaniechania osób trzecich, przypadkowych. Polskie prawo odróżnia bowiem siłę wyższą od wyłącznej winy poszkodowanego lub osoby trzeciej, za którą dłużnik nie ponosi odpowiedzialności. I tak na przykład wskazany wyżej przepis art. 435 § 1 kc stanowi, że prowadzący na własny rachunek przedsiębiorstwo lub zakład wprawiany w ruch za pomocą sił przyrody (pary, gazu, elektryczności, paliw płynnych itp.) ponosi odpowiedzialność za szkodę na osobie lub mieniu, wyrządzoną komukolwiek przez ruch przedsiębiorstwa lub zakładu, chyba że szkoda nastąpiła wskutek siły wyższej albo wyłącznie z winy poszkodowanego lub osoby trzeciej, za którą nie ponosi odpowiedzialności. Wskazać wypada, iż - jak wynika z uzasadnienia uchwały Sądu Najwyższego z dnia 13 grudnia 2007 r. sygn. akt III CZP 100/07 (OSNC 2008/12/139, Biul. SN 2007/12/7), „... w orzecznictwie sądów dominuje zapatrywanie opowiadające się za koncepcją obiektywną siły wyższej. Zgodnie z tą koncepcją, do zdarzeń objętych kategorią siły wyższej zalicza się zdarzenia zewnętrzne w stosunku do przedsiębiorstwa, którego działalność jest rozpatrywana jako przyczyna szkody. Ponadto zwykle dodaje się, że działanie siły wyższej musi być nieuchronne, nadzwyczajne, niemożliwe do przewidzenia (por. orzeczenia Sądu Najwyższego z dnia 20 października 1936 r., C II 2086/36, Zb. Urz. OSN 1937, nr 4, poz. 158, z dnia 9 kwietnia 1952 r., C 962/51, OSN

1954, nr 1, poz. 2, z dnia 7 lutego 1953 r., I C 60/53, OSN 1954, nr 2, poz. 35, z dnia 30 kwietnia 1960 r., 3 CR 783/59, OSPiKA 1961, nr 3, poz. 79, z dnia 9 lipca 1962 r., I CR 54/62, OSNC 1963, nr 12, poz. 262, z dnia 26 sierpnia 1992 r., I PRN 36/92, OSNC 1993, nr 7-8, poz. 138, z dnia 11 lutego 1997 r., II CKN 78/96, niepubl., z dnia 24 listopada 2000 r., III CZP 37/00, OSNC 2001, nr 4, poz. 56, z dnia 16 stycznia 2002 r., IV CKN 629/00, "Izba Cywilna" 2002, nr 5, s. 44, z dnia 4 września 2004 r., IV CKN 420/01, "Izba Cywilna" 2004, nr 6, s. 38). W świetle aprobowanej na gruncie prawa polskiego obiektywnej koncepcji siły wyższej, wymienione cechy musi wykazywać samo to zjawisko, które jest oceniane jako działanie siły wyższej. Samo w sobie musi być więc ono nadzwyczajne i w konsekwencji nieuchronne oraz w danym układzie stosunków niemożliwe do przewidzenia, czyli innymi słowy "przemoczne". Należy je uznać za takie, jeżeli ze względu na tkwiącą w nim moc oddziaływania nie było przed nim, a ściślej - przed jego skutkami, żadnej obrony. Zdarzenia wykazujące tę właściwość tradycyjnie ujmuje się w trzy grupy: klęski żywiołowe (*vis naturalis*), akty władzy (*vis imperii*) i działania zbrojne (*vis armata*). Do pierwszej grupy zalicza się np. powódź, burzę o ogromnej sile, huragan, obfite opady śniegu lub nieprzenikniętą mgłę. Drugą grupę tworzą m.in. akty normatywne zakazujące wwozu określonych towarów, decyzje administracyjne o zniszczeniu ładunku ze względów sanitarnych, orzeczenia sądu o konfiskacie ładunku, błędny sygnał policjanta kierującego ruchem drogowym. Niebudzącymi wątpliwości przykładami zdarzeń należących do trzeciej grupy są działania sił zbrojnych wrogiego państwa, rozruchy, rebelie, wojny domowe, akty piractwa lub napaść zbrojnej bandy. Zarazem nie powinna nasuwać wątpliwości niemożność zaliczenia do trzeciej grupy takich działań ludzkich, których nieodwracalność spowodowana jest tylko ich nagłością. (...)"

Dopiero przepis art. 65 ust. 3 ustawy prawo przewozowe statuuje domniemanie prawne, że jeżeli utrata, ubytek lub uszkodzenie przesyłki powstały co najmniej z jednej z następujących przyczyn, to jest nadania pod nazwą niezgodną z rzeczywistością, nieścisłą lub niedostateczną rzeczy wyłączonych z przewozu lub przyjmowanych do przewozu na warunkach szczególnych albo niezachowania przez nadawcę tych warunków, braku, nie-

dostateczności lub wadliwości opakowania rzeczy, narażonych w tych warunkach na szkodę wskutek ich naturalnych właściwości, szczególnej podatności rzeczy na szkodę wskutek wad lub naturalnych właściwości, ładowania, rozmieszczenia lub wyładowywania rzeczy przez nadawcę lub odbiorcę lub przewozu przesyłek, które zgodnie z przepisami lub umową powinny być dozorowane, jeżeli szkoda wynika z przyczyn, którym miał zapobiec dozorca, przewoźnik jest zwolniony od odpowiedzialności określonej w ustępie 1. Istnienie powyższych przyczyn szkody przewoźnik zobowiązany jest li tylko uprawdopodobnić, w odróżnieniu od wymienionych w ust. 2 przesłanek egzoneracyjnych, które muszą być przez przewoźnika udowodnione.

Przewoźnik nie odpowiada także za ubytek przesyłki, której masy i liczby sztuk nie sprawdził przy nadaniu, jeżeli dostarczy ją bez śladu naruszenia, a w razie przewozu w zamkniętym środku transportowym - również z nienaruszonymi plombami nadawcy, chyba, że osoba uprawniona udowodni, że szkoda powstała w czasie od przyjęcia przesyłki do przewozu aż do jej wydania. Jeżeli przesyłka nadeszła do miejsca przeznaczenia w pojemniku transportowym - czyli na przykład w kontenerze - nienaruszonym, zamkniętym przez nadawcę i z nienaruszonymi, założonymi przez niego plombami, domniemywa się, że szkoda nie nastąpiła w czasie przewozu.

Za wszelkie inne będące przyczyną szkody zdarzenia, które nie będą mogły być zakwalifikowane jako uwalniające przewoźnika od odpowiedzialności w myśl art. 65 ust. 2 czy ust. 3 ustawy prawo przewozowe, czy to wywołane przez człowieka, czy nie (chyba, że zdarzenia te będą mogły być zaliczone do kategorii siły wyższej) przewoźnik drogowy, wykonujący przewóz przesyłki towarowej na terytorium kraju, odpowiedzialność ponosi.

Odpowiedzialność przewoźnika na gruncie Konwencji CMR

Zasady odpowiedzialności przewoźnika, wykonującego międzynarodowy przewóz drogowy, regulują postanowienia Artykułu 17 Konwencji o Umowie Międzynarodowego Przewozu Drogowego Towarów - CMR (Dz. U. z 1962 r. Nr 49, poz. 238 ze zm.). W myśl tego uregulowania przewoźnik odpowiada za całkowite lub częściowe zaginięcie towaru lub za jego uszkodzenie, które nastąpi w czasie między przyjęciem towaru a jego wydaniem, jak

³ Przepisy te regulują odpowiedzialność samoistnego posiadacza pojazdu mechanicznego za szkody wyrządzone w związku z ruchem tego pojazdu (tzw. szkody komunikacyjne).

również za opóźnienie dostawy. Przewoźnik jest zwolniony od tej odpowiedzialności, jeżeli zaginięcie, uszkodzenie lub opóźnienie spowodowane zostało:

- winą osoby uprawnionej,
- jej (osoby uprawnionej - przyp. BJ) zleceniem niewynikającym z winy przewoźnika,
- wadą własną towaru lub
- okolicznościami, których przewoźnik nie mógł uniknąć i których następstwom nie mógł zapobiec.

Przewoźnik jest zwolniony od swej odpowiedzialności, jeżeli zaginięcie lub uszkodzenie towaru powstało ze szczególnego niebezpieczeństwa wynikającego z jednej lub kilku następujących przyczyn: użycie pojazdów otwartych i nie przykrytych oponczką, jeżeli to użycie było wyraźnie uzgodnione i zaznaczone w liście przewozowym; brak lub wadliwe opakowanie, jeżeli towary, ze względu na swe naturalne właściwości, w razie braku lub wadliwego opakowania, narażone są na zaginięcie lub uszkodzenie; manipulowanie, ładowanie, rozmieszczenie lub wyładowanie towaru przez nadawcę lub przez odbiorcę albo przez osoby działające na rachunek nadawcy lub odbiorcy; naturalne właściwości niektórych towarów, mogące powodować całkowite lub częściowe ich zaginięcie albo uszkodzenie, w szczególności przez połamanie, rdzę, samoistne wewnętrzne zepsucie, wyschnięcie, wyciek, normalny ubytek lub działanie robactwa i gryzoni; niedostateczność lub wadliwość cech lub numerów na sztukach przesyłki; przewóz żywych zwierząt.

Odmienne niż w przypadku przewozu krajowego, do okoliczności zwalniających przewoźnika od odpowiedzialności, wymienionych w art. 17 ust. 2 Konwencji o Umowie Międzynarodowego Przewozu Drogowego (CMR), może być zaliczony także rozbój dokonany przy użyciu broni lub groźbie jej użycia (tak Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 1998-11-17, sygn. akt III KKN 23/98, OSNC 1999/4/85). Przyczyny egzoneracyjne przewidziane w Konwencji CMR są bowiem szersze niż wynikające z prawa przewozowego. Powoduje to umieszczenie w ich katalogu przesłanki w postaci okoliczności, których przewoźnik nie mógł uniknąć i których następstwom nie mógł zapobiec. Przesłanka ta, a w istocie jej interpretacja, budzi wszak zarówno w doktrynie, jak i orzecznictwie, nie tylko krajowym, ale i zagranicznym, wiele kontrowersji i sporów jurydycznych. Warto w tym miejscu

wskazać na m. in. wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie z dnia 1996-05-14, sygn. akt I ACr 333/96 (Apel.-W-wa 1997/1/1), który to Sąd orzekł, iż „różnica (pomiędzy art. 65 ust. 2 ustawy prawo przewozowe a Art. 17 ust. 2 Konwencji CMR - przyp. BJ) nie polega na tym, że zalicza się do nich również winę osoby trzeciej, lecz że rezygnując z wymogu zewnętrzności zdarzenia dopuszcza jako te przyczyny również zdarzenia, których źródło tkwi w sferze aktywności przewoźnika, działalności lub właściwości urządzeń bądź środków, którymi się posługiwał. Oznacza to, iż na gruncie przepisów Konwencji CMR przewoźnik zwolniony jest od odpowiedzialności zarówno w przypadku wystąpienia siły wyższej, jak i ze wspomnianych wyżej przyczyn.” Przy czym wskazać należy, iż w myśl wyroku Sądu Apelacyjnego w Warszawie z dnia 1998-03-11, sygn. akt I ACa 914/97 (Apel.-W-wa 1999/1/6) stwierdzenie niedbalstwa przewoźnika, chociażby w niewielkim stopniu, wyłącza możliwość powoływania się na przyczynę egzoneracyjną wymienioną w art. 17 ust. 2 Konwencji CMR in fine.

Analogicznie jak w przypadku art. 65 ust. 3 ustawy prawo przewozowe, wystarczy, jeśli przesłanki wyłączające odpowiedzialność przewoźnika międzynarodowego, wyrażone w art. 17 ust. 4 Konwencji CMR, zostaną przez przewoźnika li tylko uprawdopodobnione.⁴ Natomiast wyłączenie odpowiedzialności przewoźnika w oparciu o Art. 17 ust. 2 tej Konwencji musi już być przez przewoźnika udowodnione.

Warunki ubezpieczenia a przepisy prawa regulujące odpowiedzialność przewoźnika

W tym kontekście szczególną uwagę wypada zwrócić na wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie z dnia 1998-03-11, sygn. akt I ACa 914/97 (Apel.-W-wa 1999/1/6), z którego wynika, iż „to, że przewoźnik odpowiada za czynności i zaniedbania osób, którymi posługuje się przy wykonywaniu przewozu jak za swoje własne (art. 3 Konwencji CMR) nie oznacza automatycznego przyjęcia tej konstrukcji w umowie ubezpieczenia OC.”

Ten aspekt sprawy niejednokrotnie uchodzi uwadze ubezpieczających. Nie zawsze bowiem - a w istocie - rzadko kiedy ubezpieczyciel OCPD ponosić będzie odpowiedzialność w identycznych granicach jak ubezpie-

czony przewoźnik drogowy. Granice odpowiedzialności polisowej ubezpieczyciela zakreśla wszak nie ustawa prawo przewozowe czy Konwencja CMR, lecz umowa ubezpieczenia wraz z warunkami tego ubezpieczenia - czy to ogólnymi, czy szczególnymi. Dopiero analiza tych dokumentów da odpowiedź na pytanie, na ile oba te zakresy będą się pokrywać.

Z zasady świadczenie z ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej - czyli wypłata odszkodowania, nastąpi wtedy, jeśli zaangażowana będzie odpowiedzialność cywilna ubezpieczonego przewoźnika. Nie oznacza to wszakże, iż ubezpieczyciel wypłaci roszczeniu odszkodowanie zawsze wtedy, gdy ubezpieczony przewoźnik ponosić będzie odpowiedzialność za szkodę w oparciu o przepisy prawa. Najczęściej bowiem w umowach ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej ubezpieczyciel istotnie ograniczy swą odpowiedzialność polisową. W polisach ubezpieczeniowych bądź ogólnych warunkach OCPD zawarte są częstokroć całe katalogi wyłączeń odpowiedzialności polisowej towarzystwa ubezpieczeń. Niekiedy są to nawet wyłączenia przedmiotowe - na przykład w postaci postanowień o braku pokrycia szkód w przesyłkach szczególnie narażonych na ryzyko kradzieży, takich jak wyroby alkoholowe i tytoniowe, elektronika, perfumy. Niejednokrotnie wyłączona też będzie odpowiedzialność polisowa ubezpieczyciela OCPD za szkody w postaci wydania przesyłki osobie nieuprawnionej, za szkody będące wynikiem pozostawienia pojazdu bez opieki, za szkody wywołane winą umyślną lub rażącym niedbalstwem samego ubezpieczonego bądź jego podwykonawcy - w tych ostatnich przypadkach istnienie pokrycia polisowego wymaga wyraźnego zawarcia w umowie ubezpieczenia OCPD stosownych postanowień (art. 827 § 1 - § 3 kc). Przedmiotem ubezpieczenia najczęściej nie będą kary pieniężne nałożone na przewoźnika lub osoby, za które ponosi odpowiedzialność, w tym kary umowne. Ponadto ochroną ubezpieczeniową najczęściej nie jest objęta odpowiedzialność cywilna za szkody powstałe wskutek użycia pojazdu nie przystosowanego do przewozu danego rodzaju towaru lub niesprawnego technicznie, prowadzenia pojazdu przez osoby nie posiadające odpowiednich uprawnień, konfiskaty towaru, prowadzenia

⁴ Jak wynika z wyroku Sądu Najwyższego z dnia 1985-05-27, sygn. akt I CR 144/85 (OSNC 1986/6/99) wykazanie przez przewoźnika, że ze względu na okoliczności faktyczne utrata przesyłki mogła nastąpić z jednej lub z kilku przyczyn przewidzianych w art. 17 ust. 4 lit. d konwencji CMR, w tym również na skutek naturalnej podatności towaru na samozapalenie, stwarza domniemanie prawne z art. 18 ust. 2 CMR, zwalniające przewoźnika od opartej na zasadzie ryzyka odpowiedzialności odszkodowawczej za spalanie się przesyłki. Wysyłający może to domniemanie obalić, jeżeli udowodni, że szkoda nie jest następstwem żadnej z tych przyczyn szczególnych.

pojazdu przez kierowcę w stanie nietrzeźwości lub odurzenia środkami po których prowadzenie pojazdu jest zabronione lub niewskazane. Z pokrycia polisowego wyłączona jest też często odpowiedzialność cywilna przewoźnika za przewóz materiałów niebezpiecznych, żywych zwierząt, wartości pieniężnych, dzieł sztuki, zbiorów filatelistycznych i numizmatycznych. Zwykle ochroną ubezpieczeniową nie jest również objęta odpowiedzialność cywilna przewoźnika za szkodę w przesyłce, powstałą w związku z nieterminowym podstawieniem pojazdu lub opóźnieniem w dostawie przesyłki, w granicach przekraczających odpowiedzialność przewoźnika, wynikającą z obowiązujących przepisów prawa przewozowego lub Konwencji CMR.

Podkreślenia wymaga, że zarówno w myśl ustawy prawo przewozowe (art. 5 tej ustawy), jak i Konwencji CMR (art. 3) przewoźnik drogowy ponosi odpowiedzialność za działania i zaniechania swych podwykonawców jak za działania i zaniechania własne. A zatem wszystko to, co zdziała (bądź czego zaniecha) podwykonawca przewoźnika, angażować będzie odpowiedzialność przewoźnika głównego, niezależnie od stopnia przyczynienia się przewoźnika głównego do szkody. Niezależnie też od stopnia staranności przy wyborze tego podwykonawcy przez przewoźnika głównego. Nie oznacza to oczywiście, że w świetle takiej konstrukcji przewoźnicy mogą „odpuścić sobie” staranność wyboru podwykonawcy - wręcz odwrotnie, rażąco niestaranny wybór podwykonawcy może odpowiedzialność przewoźnika głównego jeszcze zaostrzyć. Co więcej, skoro zasadą jest wyrażona w art. 3 Konwencji odpowiedzialność za działania i zaniechania podwykonawcy, nie można uznać za dopuszczalne zastosowania art. 17 ust. 2 Konwencji CMR celem wykazania, że przy wyborze tego podwykonawcy przewoźnik główny dochował należytej, a nawet maksymalnej staranności - i mimo to doszło do kradzieży. Sprowadziłoby to odpowiedzialność przewoźnika za działania podwykonawców do odpowiedzialności na zasadzie winy w wyborze, a przecież przewoźnik odpowiada za działania podwykonawców jak za działania własne bez względu na staranność ich wyboru. Analogicznie, jeśli podwykonawca przewoźnika głównego odwołał się

do usług przewoźnika faktycznego, który następnie okazał się np. przewoźnikiem fałszywym i doszło do kradzieży towaru, nie zwolni przewoźnika głównego od odpowiedzialności dowód, że wybrał on swego podwykonawcę starannie, zaś na działania i zaniechania tegoż podwykonawcy przy wyborze przewoźnika faktycznego nie miał już w wpływu. W zależności jednak od wybranych warunków ubezpieczenia OCPD, zaangażowanie odpowiedzialności przewoźnika drogowego za szkodę wskutek kradzieży przesyłki przez nieuczciwego podwykonawcę raz będzie angażować odpowiedzialność polisową ubezpieczyciela przewoźnika głównego, a raz nie. Jako szczególnie istotna jawi się tu zatem rola wyspecjalizowanych w zagadnieniach transportowych pośredników ubezpieczeniowych, w szczególności brokerów ubezpieczeniowych, którzy znając ofertę różnych towarzystw, zaproponują ubezpieczającemu odpowiednie warunki ubezpieczenia i podejmą próbę wynegocjowania pełniejszego zakresu pokrycia.⁵

Wypada wspomnieć w tym miejscu o inicjatywie Polskiej Izby Spedycji i Logistyki, która we współpracy z Biurem Brokerskim „Omega” - Beata Galewska, Piotr Matwijow - Broker Ubezpieczeniowy - Spółka Partnerska przygotowała dla swoich członków unikalną ofertę znamienitych towarzystw ubezpieczeniowych, przy czym jest to oferta o niespotykanym na rynku zakresie pokrycia ryzyk OCPD.

Czy warto zawierać umowę ubezpieczenia OCPD?

Wydawałoby się, iż skoro w umowach ubezpieczenia zawartych jest tyle klauzul, wyłączających odpowiedzialność polisową towarzystwa ubezpieczeń - a z drugiej strony tak wiele jest wskazanych w przepisach prawa okoliczności, których zaistnienie uwolni przewoźnika drogowego od odpowiedzialności, po cóż się ubezpieczać. Konstatacja taka byłaby wszak co do zasady błędna. Trzeba sobie bowiem odpowiedzieć na pytanie, jakie zdarzenia, z których potencjalnie wyniknąć może szkoda, są podczas wykonywania przewozu drogowego najczęstsze. Wojny? Akty terroryzmu? Przybierające postać siły

wyższej huragany i powodzie? A może zbrojne napady zorganizowanych grup przestępczych (co w kontekście odpowiedzialności przewoźnika drogowego w ruchu krajowym i tak nie mogłoby być uznane za przesłankę zwalniającą).

Otóż najczęściej występujące przyczyny szkody w przewożonej przesyłce to zwykle kradzieże, mające miejsce niejednokrotnie podczas przerwy kierowcy na odpoczynek, snu - nawet w kabinie pojazdu, pobytu na stacji benzynowej itp. A także szkody będące wynikiem kolizji drogowej, nawet niezawinionej przez kierowcę przewoźnika, przewożącego przesyłkę. Ale czy kolizji niemożliwej do uniknięcia...? Takiej, której nie można było zapobiec...? Przy czym w kontekście odpowiedzialności przewoźnika drogowego w ruchu krajowym ocena tego i tak nie miałaby znaczenia wobec braku odnośnej przesłanki egzoneracyjnej. Dalej - szkody wyrządzone przez podwykonawcę, niejednokrotnie znalezione ad hoc, na giełdzie transportowej, bez dokładnej analizy i przeprowadzenia czynności sprawdzających.

Objęcie ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej przewoźnika za szkody będące wynikiem takich okoliczności nie należy postrzegać jako sankcjonowanie braku staranności przy wykonywaniu obowiązków. Raczej jako zabezpieczenie na wypadek, gdyby takowy brak staranności wyjątkowo się przydarzył. Dlatego też należy zmierzać do jak najszerszego zakresu pokrycia w umowach OCPD, by chwila zaniedbania po stronie przewoźnika nie musiała oznaczać widma upadłości.

Nie chodzi bowiem o to, by polisę OCPD li tylko mieć - i na żądanie klienta móc się nią wylegitymować celem „pozyskania zlecenia”. Chodzi o to, by owa polisa stanowiła realne zabezpieczenie interesów przewoźnika oraz - skoro oczywistym jest, że zabezpieczenie to nigdy nie będzie pełne - by margines braku pokrycia polisowego był marginesem w pełnym tego słowa znaczeniu.

/Beata Janicka, radca prawny/

⁵ Nie można także zapominać, iż przewoźnik, który podejmie się wykonania przewozu kabotażowego, ponosić będzie także odpowiedzialność za utratę, braki lub uszkodzenie przesyłki lub opóźnienie w przewożeniu przesyłki będącej przedmiotem przewozu kabotażowego - na podstawie prawa kraju, w którym przewóz kabotażowy miał miejsce. Objęcie takiego ryzyka ubezpieczeniem OC przewoźnika wymaga zawarcia w umowie ubezpieczenia stosownych postanowień, albowiem co do zasady ryzyko to nie mieści się w zakresie odpowiedzialności polisowej ubezpieczyciela ryzyka OC przewoźnika krajowego i międzynarodowego.