

Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej spedytora (OCS)



Beata Janicka

Przedmiot ubezpieczenia OCS

Lapidarnie rzecz ujmując, przedmiotem ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej spedytora jest, jak sama nazwa wskazuje, ryzyko zaangażowania owej odpowiedzialności cywilnej spedytora jako strony zobowiązanej do wykonania umowy spedycji. Generalizując można stwierdzić, iż spedytor odpowiada za niewykonanie lub nienależyte wykonanie tej umowy, przy czym odpowiedzialność cywilna spedytora kształtuje się na zasadzie winy. Jeżeli przeto będzie chciał się spedytor uwolnić od odpowiedzialności, musi wykazać, że winy nie ponosi. Zgodnie bowiem z przepisem art. 471 kc, stanowiącym generalną zasadę kodeksową odpowiedzialności kontraktowej (za niewykonanie lub nienależyte wykonanie zobowiązań wynikających z umowy), dłużnik (w tym przypadku spedytor) obowiązany jest do naprawienia szkody wynikłej z niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania, chyba, że wykáže, iż to niewykonanie lub nienależyte wykonanie jest następstwem okoliczności, za które odpowiedzialności nie ponosi.

W wyniku takiej ekskulpacji spedytora, z zastrzeżeniem jej skuteczności, wolny od odpowiedzialności polisowej będzie także ubezpieczyciel OC Spedytora.

W pierwszej kolejności wszak zatrzymać się wypada przy obowiązkach spedytora, których niewykonanie bądź nienależyte wykonanie zrodzić może odpowiedzialność odszkodowawczą.

Zgodnie z art. 794 kc przez umowę spedycji spedytor zobowiązuje się za wynagrodzeniem w zakresie działalności swego przedsiębiorstwa do wysyłania lub odbioru przesyłki albo do dokonania innych usług związanych z jej przewozem. Warto przeto, przynajmniej pokrótce, przyrzeć się obowiązkowi spedytora, realizowanym w ramach poszczególnych, wyodrębnionych w przepisie art. 794 kc, rodzajów czynności.

Wysyłanie przesyłki

Nie budzi wątpliwości ani w doktrynie, ani w judykaturze, że pod pojęciem wysyłania przesyłki kryje się między innymi obowiązek spedytora w zakresie zawarcia umowy przewozu z przewoźnikiem. Wskutek zaś zawarcia umowy przewozu z przewoźnikiem zawierający tę umowę spedytor staje się nadawcą w rozumieniu ustawy prawo przewozowe

(oraz innych ustaw i aktów prawa międzynarodowego, które to akty prawne czasami inaczej nieco mianują drugą stroną umowy przewozu). Z wyroku Sądu Najwyższego z dnia 25 stycznia 2007r. sygn. akt V CSK 420/06 wynika bowiem, iż „...zgodnie z art. 774 i nast. k.c. stroną umowy przewozu są wyłącznie nadawca (wysyłający przesyłkę) i przewoźnik, a nie osoba wskazana w listach przewozowych jako płatnik opłacający należności przewozowe. Z kolei z art. 47 ust. 2 Prawa przewozowego wynika, że nadawcą przesyłki nie jest nawet osoba oddająca przewoźnikowi przesyłkę do przewozu, którą to osobą ustawodawca kwalifikuje jedynie jako upoważnioną przez nadawcę do wykonania wszelkich czynności związanych z zawarciem umowy przewozu.” Dalej wywodzi Sąd Najwyższy, iż aczkolwiek „...nie jest generalnie wykluczone stosowanie zasady swobody kontraktowej przez strony zmierzające do zawarcia umowy przewozu, to jednak wynikiem takiej modyfikacji, dokonanej w granicach określonych art. 353 1 k.c., nie może być uznanie za umowę przewozu takiego kontraktu, w którym kontrahentem przewoźnika nie jest nadawca (wysyłający przesyłkę). Modyfikacja stosunku prawnego przewozu jest możliwa, jednak po uprzednim pozytywnym przesądzeniu, że przedmiotem takiej modyfikacji jest umowa, która może zostać zakwalifikowana jako umowa przewozu.” Jak wynika przy tym z art. 38 ust. 1 ustawy prawo przewozowe - nadawca składa przewoźnikowi na przesyłkę towarową list przewozowy, a jeżeli przy danym rodzaju przewozu jest to powszechnie przyjęte, w inny sposób dostarcza informacji niezbędnych do prawidłowego wykonania przewozu. Można pokusić się o konstatację, iż obecnie praktyka pozwala zaliczyć do sposobu dostarczenia przewoźnikowi owych „informacji niezbędnych do prawidłowego wykonania przewozu” również formułę tzw. „zlecenia transportowego”, jako że jest to w istocie podstawowy dokument (a przynajmniej jeden z podstawowych dokumentów), wymienianych pomiędzy stronami umowy przewozu, to jest nadawcą i przewoźnikiem. W praktyce wszak obok zlecenia transportowego wystawiany jest też list przewozowy, w którym w rubryce „nadawca” wpisana jest najczęściej osoba, która przekazuje towar przewoźnikowi (niejednokrotnie jest to zleceniodawca spedytora bądź kontrahent owego

zleceniodawcy). W myśl art. 47 ust. 2 ustawy prawo przewozowe osoba ta wszak w żadnym razie nadawcą nie jest, jest bowiem li tylko podmiotem upoważnionym przez nadawcę do wykonywania wszelkich czynności związanych z zawarciem umowy przewozu. Z powyższego wynika szereg implikacji, rodzących źródło zobowiązania spedytora - nadawcy. I tak w myśl art. 43 ust. 1 ustawy prawo przewozowe - jeżeli umowa przewozu lub przepis szczególny nie stanowią inaczej, czynności ładunkowe należą odpowiednio do obowiązków nadawcy lub odbiorcy.

Do spedytora zawierającego z przewoźnikiem umowę o przewóz należeć zatem będzie załadowanie przesyłki na środek transportu, jej zabezpieczenie oraz właściwe rozmieszczenie (art. 43 ust. 2 ww. ustawy).

Jak podkreśla Sąd Najwyższy w uzasadnieniu wyroku z dnia 3 września 2003 r. sygn. akt II CKN 415/01 (OSNC 2004/10/163, Biul.SN 2004/2/8) - w świetle art. 4 i 9 ust. 1 Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR), sporządzonej w Genewie dnia 19 maja 1956 r. (załącznik do Dz. U. z 1962 r. Nr 49 poz. 238; sprost.: Dz. U. z 1995 r. Nr 69, poz. 352), „...Konwencja CMR nie zawiera wprawdzie definicji pojęcia nadawcy, jednak nie ulega wątpliwości, że nadawca jest kontrahentem przewoźnika, czyli drugą - obok przewoźnika - stroną umowy przewozu towarów. (...) Jeżeli właściciel posługuje się spedytorem, który - zawierając umowę przewozu - występuje wobec przewoźnika we własnym imieniu, kontrahentem przewoźnika, a tym samym stroną umowy przewozu jest spedytor. W takiej sytuacji spedytor staje się podmiotem praw i obowiązków wynikających z umowy przewozu, przez co uzyskuje status nadawcy.” Przez zawarcie umowy przewozu z przewoźnikiem działający we własnym imieniu spedytor, który realizuje obowiązek wysyłania przesyłki (art. 794 kc), staje się ex lege nadawcą, a zatem podmiotem, na którym ciążyą określone prawem obowiązki i odpowiedzialność za ich niewykonanie (nienależyte wykonanie). Skoro zaś, w myśl ustalonego orzecznictwa i ugruntowanych poglądów doktryny, pod pojęciem „wysyłanie przesyłki” rozumie się co najmniej zawarcie umowy przewozu z przewoźnikiem, oznacza to, iż obowiązek wysyłania przesyłki przez spedytora, działającego w imieniu własnym, lecz na rachunek zleceniodawcy, to

obowiązek pełnienia funkcji nadawcy przesyłki.

Konkludując stwierdzić przeto wypada, że o ile w skład obowiązków spedytora wchodzić będzie zawarcie z przewoźnikiem umowy o przewóz drogowy (także kolejowy, krajowy lub międzynarodowy), spedytor ponosić będzie jako nadawca przesyłki odpowiedzialność względem przewoźnika za szkody wynikłe nie tylko z wadliwego oznaczenia i opisanie przesyłki, przekazywanej do przewoźnika, ale także wynikające z wadliwie przeprowadzonych szeroko pojętych czynności załadunkowych. Jeżeli zaś wskutek owych wadliwie przeprowadzonych czynności szkoda dozna zleceniodawca spedytora, szkoda taka, z zastrzeżeniem wyłączeń wynikających z umowy ubezpieczenia OCS, zaangażuje odpowiedzialność polisową ubezpieczyciela OC spedytora.

Odbiór przesyłki

Dokonujący mocą zawartej umowy spedycji odbioru przesyłki od przewoźnika spedytor realizuje obowiązki odbiorcy, wynikające z poszczególnych aktów prawnych, regulujących dany rodzaj przewozu. I tak spedytor odbiorca zobowiązany jest do wykonania czynności rozładunkowych w przewozie lądowym, do uprzątnięcia nieczystości, którymi ewentualnie zabrudzony został pojazd, do sprawdzenia stanu przesyłki w momencie jej odbioru od przewoźnika - i najpóźniej na siedem dni po dokonaniu odbioru, jeśli w chwili odbioru brak było zewnętrznych oznak uszkodzeń przesyłki, do sporządzenia pospołu z przewoźnikiem protokołu na okoliczność szkody, do zabezpieczenia praw zleceniodawcy względem przewoźnika bądź dalszego spedytora w drodze złożenia stosownych reklamacji, zastrzeżeń czy notyfikacji - i to z zachowaniem przepisanych prawem terminów.

Z przepisów kodeksu cywilnego dotyczących spedycji wynikają wszak pewne wyłączenia odpowiedzialności spedytora. I tak spedytor nie ponosi odpowiedzialności za ubytek nieprzekraczający granic ustalonych we właściwych przepisach, a w braku takich przepisów - granic zwyczajowo przyjętych. Za utratę, ubytek lub uszkodzenie pieniędzy, kosztowności, papierów wartościowych albo rzeczy szczególnie cennych spedytor ponosi odpowiedzialność jedynie wtedy, gdy właściwości przesyłki były podane przy zawarciu umowy, chyba, że szkoda wynikła z winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa spedytora (art. 801 § 2 i § 3 kc).

Odpowiedzialność kontraktową spedytor ponosi w zasadzie wobec swego zleceniodawcy, z zastrzeżeniem wszak pewnych sytuacji prawem przepisanych, kiedy to spedytor ponosić będzie odpowiedzialność za niewykonanie bądź nienależyte wykonanie

umowy spedycji także i względem innych niż zleceniodawca osób.

Inne czynności związane z przewozem przesyłki

Sąd Apelacyjny w Warszawie w wyroku z dnia 19 grudnia 2007 r. sygn. akt VI ACA 400/07 wywiódł, iż czynności podejmowane w ramach umowy spedycji mogą polegać na udzielaniu porad, zawieraniu umów przewozu, sporządzaniu dokumentów przewozowych, odbioru przesyłki od nadawcy lub przewoźnika, przekazaniu przesyłki odbiorcy. Mogą to być również inne czynności organizacyjno-prawne związane z przewozem, takie jak znalezienie przewoźnika, przygotowanie listów przewozowych czy też zawarcie umowy przewozu z przewoźnikiem w imieniu zleceniodawcy oraz zapłata przewoźnikowi wynagrodzenia za przewóz (Apel.-W-wa 2008/3/85, OSA 2009/12/42). Jak zaś wynika z wyroku Sądu Apelacyjnego w Katowicach z dnia 26 września 2000 r. sygn. akt I ACA 523/00, „...Przedmiotem umowy spedycji mogą być wszelkie czynności prawne i faktyczne związane z przewozem, takie jak: zważenie, opakowanie, sprawdzenie stanu przesyłki, wypełnienie dokumentów przewozowych, zawarcie umowy przewozu, dostarczenie przesyłki przewoźnikowi, dokonanie czynności ładunkowych, zawarcie umowy ubezpieczenia, załatwienie formalności celnych, konwojowanie przesyłki, jej odbiór, składowanie itp. (...)” Czynności, o których mowa w art. 794 kc in fine, a więc "inne usługi związane z przewozem", mogą być - zdaniem Sądu Apelacyjnego - zaliczone do usług mających charakter spedycyjny tylko wówczas, gdy współwystępują z wysłaniem lub odbiorem przesyłki.

Odpowiedzialność spedytora za działania i zaniechania osób trzecich - art. 474 kc

Są czynności, które spedytor wykonuje samodzielnie, są także takie, które z samej istoty spedycji bądź szeroko pojętych usług spedycyjnych wykonuje przy pomocy osób trzecich. Odpowiedzialność spedytora za te osoby trzecie kształtuje się niejednolicie - w zależności od rodzaju stosunku prawnego będącego podstawą odpowiedzialności tych podmiotów. Za wyjątkiem przewoźników i dalszych spedytorów odpowiedzialność spedytora za osoby trzecie, którymi posługuje się przy wykonaniu zlecenia, wynika z przepisu art. 474 kodeksu cywilnego. Oznacza to, że spedytor odpowiada za działania (i zaniechania) tych osób jak za działania własne. Za działania i zaniechania takich osób spedytor odpowiada co prawda także, z pewnymi zastrzeżeniami, na zasadzie winy (winy domniemanej), ale jeżeli ów podwykonawca odpowiada na zasadzie ryzyka, to i spedytor odpowiadać będzie na zasadzie ryzyka. Odpo-

wiedzialność spedytora za osoby trzecie jak za działania własne dotyczyć będzie takich podwykonawców spedytora, jak przeładowcy (np. porty), przechowawcy, przedsiębiorstwa składowe, firmy kontrolne, konwojenci.

W myśl wyroku Sądu Najwyższego z dnia 2003-03-27, sygn. akt V CKN 1874/00, „Miernik staranności stosowany wobec osoby, którą dłużnik posługuje się, odpowiada temu, który należałoby zastosować wobec dłużnika, gdyby chodziło o ocenę jego zachowania. W stosunkach kontraktowych bowiem, a więc także w odniesieniu do umowy spedycji, przyjęte jest, że dłużnik posługuje się przy wykonywaniu zobowiązania osobami trzecimi. Dotyczy to zarówno osób, które pomagają przy wykonywaniu zobowiązania, jak i osób, którym dłużnik powierzył wykonanie zobowiązania. Niejednokrotnie współdziałał osób trzecich znacznie ułatwia lub nawet umożliwia dłużnikowi zachowanie się zgodnie z treścią umowy. Z art. 356 § 1 k.c. wynika, że co do zasady dłużnik nie jest zobowiązany do osobistego świadczenia. Wierzyciel może żądać osobistego świadczenia dłużnika tylko w ograniczonym zakresie, gdy wynika to z treści czynności prawnej, z ustawy albo z właściwości zobowiązania. Jednakże takie ułatwienie sytuacji dłużnika nie może zagrażać interesom wierzyciela, który z reguły nie ma wpływu na decyzję dłużnika o posłużeniu się osobami trzecimi, nie ma również wpływu na dobór tych osób. Dlatego art. 474 k.c. stanowi zabezpieczenie interesów wierzyciela. Zgodnie z tym przepisem dłużnik odpowiedzialny jest jak za własne działania lub zaniechanie za działania i zaniechania osób, z pomocą których zobowiązanie wykonuje, jak również osób, którym wykonanie zobowiązania powierza. Dłużnik ponosi więc ryzyko szkody powstałej z posługi osób, przy pomocy których wykonuje swoje zobowiązanie. Jak wynika z poglądów doktryny prawa (vide: Komentarz do art.474 kodeksu cywilnego A. Kidyba (red.), A. Olejniczak, A. Pyrżyńska, T. Sokołowski, Z. Gawlik, A. Janiak, G. Koziół, Kodeks cywilny. Komentarz. Tom III. Zobowiązania - część ogólna, LEX, 2010.), odpowiedzialność dłużnika w opisanych komentowanym przepisem okolicznościach została ukształtowana na swoistej zasadzie ryzyka. Wierzyciel nie ma z reguły wpływu na to, jakim osobom faktyczne wykonanie czynności zostanie powierzone. Przy tak ukształtowanej odpowiedzialności dłużnika przyjmując wszak trzeba również, że jego odpowiedzialność nie sięga dalej, niżby on sam wykonywał zobowiązanie i przez swoje zachowanie nie doprowadził do satysfakcji kontraktowej wierzyciela. W sytuacji posłużenia się osobą trzecią dłużnik może zwolnić się od odpowiedzialności na takich samych zasadach, jakby mógł zwolnić się od odpowiedzialności, gdyby zobowiązanie wykony-

wał sam. Wobec wierzyciela świadczenie w wykonaniu zobowiązania powinno być traktowane tak, jak gdyby dłużnik wykonywał zobowiązanie sam i należy oceniać zachowanie pomocników dłużnika tak jakby w taki sposób zachowywał się sam dłużnik. Dłużnik - spedytor odpowiada wszak niezależnie od swej winy za niezawinione przez siebie skutki działania innych osób. Przesłanką jego odpowiedzialności jest wina innej osoby (o ile ta inna osoba ponosi odpowiedzialność na zasadzie winy). Przy czym dla odpowiedzialności spedytora na zasadzie art. 474 kc nie ma także znaczenia okoliczność, czy spedytor nadzorował wykonanie zobowiązania przez podwykonawcę (np firmę rzeczoznawczo - kontrolą). Przy stosowaniu art. 474 k.c. przyjmuje się hipotetyczne założenie, iż dłużnik (spedytor) działał osobiście (por. T. Wiśniewski (w:) Komentarz..., s. 525). W konsekwencji miernik staranności stosowany wobec osoby, którą dłużnik posługuje się, odpowiada temu, który należałoby zastosować wobec dłużnika, gdyby chodziło o ocenę jego zachowania (wyrok SN z dnia 27 marca 2003 r., V CKN 1874/00, LEX nr 400369). Ocena winy osób, którymi posługuje się dłużnik dokonuje się więc według kryteriów (miernika staranności), jakie obowiązywałyby dłużnika, gdyby wykonywał zobowiązanie osobiście, czyli według kwalifikacji własnych dłużnika, a nie osób, którymi się on posługuje przy wykonaniu zobowiązania (por. A. Ohanowicz, Zobowiązania..., s. 187; F. Zoll (w:) System..., s. 105; A. Rembieliński (w:) Kodeks..., s. 465; M. Piekarski (w:) Kodeks..., s. 1170; W. Czachórski, A. Brzozowski, M. Safjan, E. Skowrońska-Bocian, Zobowiązania..., s. 326; W. Popiołek (w:) Kodeks..., s. 53). Rozszerzenie i zawężenie zakresu odpowiedzialności spedytora (art. 473 k.c.) dotyczy także jego odpowiedzialności za cudze czyny. Tym samym z mocy art. 473 § 2 k.c. niedopuszczalne jest umowne wyłączenie odpowiedzialności spedytora za winę umyślną osób trzecich, czyli jego pomocników, wykonawców zobowiązania, a także jego przedstawiciela ustawowego (wyrok SA w Gdańsku z dnia 25 października 1996 r., I ACr 822/96, OSA 1997, z. 10, poz. 58, s. 31; wyrok SA w Warszawie z dnia 23 lutego 2006 r., I ACa 843/2005, niepubl.; wyż. wskazana uchwała SN z dnia 25 lutego 1986 r., III CZP 2/86; T. Wiśniewski (w:) Komentarz..., s. 524; K. Zagrobelny (w:) Kodeks..., s. 852; A. Ohanowicz, Zobowiązania..., s. 188; W. Czachórski, A. Brzozowski, M. Safjan, E. Skowrońska-Bocian, Zobowiązania..., s. 326). Spedytor nie odpowiada natomiast za szkody wyrządzone przez osoby trzecie jedynie przy sposobności („przy okazji”) wykonywania zobowiązania, a nie w związku ze spełnieniem świadczenia (por. F. Zoll (w:) System..., s. 106; A. Rembieliński (w:)

Kodeks..., s. 466; A. Ohanowicz, Zobowiązania..., s. 187; W. Popiołek (w:) Kodeks..., s. 54; wyż. wskazana uchwała SN z dnia 25 lutego 1986 r., III CZP 2/86).

Odpowiedzialność spedytora za działania i zaniechania osób trzecich - art. 799 kc

Istnieje wszak kategoria osób, za które spedytor - jeśli posługuje się nimi w celu wykonania spedycji - odpowiadać będzie także na zasadzie winy, ale specyficznej jej postaci. Kategoria ta sprowadza się do dwóch podwykonawców spedytora, to jest przewoźników i dalszych spedytorów. Spedytor mianowicie za przewoźników oraz dalszych spedytorów ponosi odpowiedzialność na zasadzie winy w wyborze (culpa in eligendo) - art. 799 kc. Okoliczność, że spedytor powierzył wykonanie czynności zawodowemu przewoźnikowi czy dalszemu spedytorowi, nie zwalnia go od odpowiedzialności. Spedytor musi bowiem wykazać, że dokonując wyboru przewoźnika lub dalszego spedytora dołożył należytej staranności. Akty staranności przy wyborze przewoźnika lub dalszego spedytora to m. in. sprawdzenie, czy osoby te starannie i bezszkodowo w przeszłości wykonywały swoje czynności, czy cieszą się dobrą reputacją w środowisku, a także czy są należycie ubezpieczone od ryzyk związanych z prowadzoną działalnością. Przez należyte ubezpieczenie winno się zaś rozumieć ubezpieczenie na sumę odpowiadającą co najmniej wartości towaru, przewożonego lub powierzanego w celu dalszej spedycji, jak również ubezpieczenie skuteczne - to jest takie, z którego wynika prawo żądania zapłaty odszkodowania od ubezpieczyciela. Oczywiście zbadanie posiadania przez podwykonawców (wymienionych w art. 799 kc) polisy ubezpieczeniowej OC przewoźnika czy OC spedytora jest jednym z mierników, ale nie wyłącznym miernikiem staranności spedytora głównego przy wyborze podwykonawcy. Teoretycznie bowiem podwykonawca taki może ubezpieczenia nie posiadać, ale będzie się legitymował dobrym standingiem finansowym, takimi aktywami, które zabezpieczą ewentualne roszczenia odszkodowawcze zleceniodawcy i zminimalizują niebezpieczeństwo niewypłacalności na wypadek szkody. Jak wynika z poglądów doktryny prawa (vide Komentarz do art. 799 kodeksu cywilnego Z. Gawlik, A. Janiak, A. Kidyba, K. Kopa-czyńska-Pieczniak, G. Kozieł, E. Niezbecka, T. Sokołowski, Kodeks cywilny. Komentarz. Tom III. Zobowiązania - część szczególna, LEX, 2010.) staranność wyboru wskazanych kategorii podwykonawców polega może na posłużeniu się przewoźnikiem, który obiektywnie gwarantuje należyte wykonanie umowy. Podkreślane jest w doktrynie, że miarą tej gwarancji nie może być liczba zdobytych nagród przez przewoźnika czy składane przez

niego zapewnienia, zważywszy, iż mają one charakter subiektywny. Gdyby przyjąć, że wspomniane okoliczności są wystarczające dla oceny wymaganej od spedytora staranności, to stałoby to w sprzeczności z sensem umowy spedycji (tak Ł. Kozłowski, glosa do wyroku SN z 27 stycznia 2004 r., II CK 389/02, Glosa 2006, nr 3, s. 97). Jeżeli spedytor nie dokona ustalenia rodzaju środków transportu, jakim przewóz ma być dokonany, to trudno uznać, że spedytor w sposób należyty spełnił stawiane względem niego wymagania. Przede wszystkim wszak winien spedytor ustalić, czy jego podwykonawca jest zarejestrowanym we właściwym rejestrze przedsiębiorcą, czy legitymuje się ważnym zezwoleniem w rozumieniu przepisów Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) NR 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiającego wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylającego dyrektywę Rady 96/26/WE - oraz w odniesieniu do przewozów międzynarodowych - licencją wspólnotową w rozumieniu przepisów Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) Nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009r. dotyczącego wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych, uprawniającymi go do wykonywania działalności przewozowej - bądź, w przypadku dokonywania wyboru spedytora dalszego - licencją uprawniającą do wykonywania działalności gospodarczej w postaci pośrednictwa przy przewozie rzeczy, czy - i jakie - posiada referencje wydane przez innych użytkowników transportu, jaką odznacza się szkodowością, czy jest należycie ubezpieczony w zakresie odpowiedzialności cywilnej od ryzyk danego rodzaju na sumę ubezpieczenia nie mniejszą niż wartość powierzanego mu towaru. W istocie katalog czynności składających się na akty starannego wyboru podwykonawcy jest otwarty i związany z okolicznościami danego stanu faktycznego, jak również szczególnymi właściwościami przesyłki.

Podkreślenia wymaga, iż w przypadku posłużenia się przez spedytora przewoźnikiem lub dalszym spedytorem domniemywa się winę spedytora głównego. Dopiero wykazanie przez spedytora należytego wyboru podwykonawcy wymienionego w art. 799 kc zwalnia spedytora od odpowiedzialności.

Spedytor główny musi wszak wszelkie tego rodzaju dowody zebrać, aby w przypadku zaistnienia szkody móc wykazać swemu zleceniodawcy, że nie ponosi winy w wyborze. Jeśli spedytor główny dowód taki będzie w stanie przeprowadzić, roszczenia zleceniodawcy spedytora głównego winny być skierowane bezpośrednio przeciwko podwykonawcom, nie zaś przeciwko spedytorowi głównemu. Niejednokrotnie wymagane będzie dokonanie w tym celu dodatkowych czynności

prawnych, takich jak przelew praw spedytora głównego na zleceniodawcę, wynikających z zawartych przez tego spedytora głównego umów przewozu czy spedycji ze spedytorem dalszym. Zgodnie z orzecznictwem sądów - niedokonanie przelewu praw służących spedytorowi względem przewoźnika bądź dalszego spedytora stanowić może samoistną podstawę odpowiedzialności spedytora za szkodę, nawet, jeśli spedytor przeprowadzi skuteczny dowód na okoliczność braku winy w wyborze owego przewoźnika czy dalszego spedytora.

Spedytor przeto w wykonaniu zobowiązania zarówno podejmuje czynności osobiście, jak i posługuje się przewoźnikami, dalszymi spedytorami, przechowawcami, rzeczoznawcami i innymi osobami, których udział w wykonaniu umowy spedycji uzna za zasadny i celowy. Skoro spedytor decyduje się na posłużenie się innymi osobami w wykonaniu umowy, to równocześnie musi zdawać sobie sprawę z odpowiedzialności za ich działanie lub zaniechanie.

Jak wynika z wyroku Sądu Najwyższego z dnia 27 stycznia 2004 r., sygn. akt II CK 389/02 (OSNC 2005/2/38, Biul.SN 004/6/8): „nie można wymagać od spedytora, aby przy

każdej przesyłce przeznaczony do przewozu sprawdzał, czy profesjonalny przewoźnik zastosował właściwy środek transportu..”

Z tego samego wyroku wynika też podstawowe kryterium oceny należytej staranności spedytora przy wyborze podwykonawcy: „należyta staranność spedytora w rozumieniu art. 355 k.c. w zw. z art. 799 k.c. jest zachowana, jeśli wykaże, że powierzył określone usługi przewozowe przewoźnikowi, którego profesjonalizm i jakość świadczonych usług budziła zaufanie.”

Wskazać także wypada za Sądem Najwyższym, że „sam fakt zaistnienia szkody transportowej nie dowodzi odpowiedzialności spedytora i w konsekwencji - odpowiedzialności ubezpieczyciela (art. 822 k.c.).” (wyrok Sądu Najwyższego z dnia 25 września 2003 r. sygn. akt V CK 204/02).

Spedytor nie może również skutecznie powoływać się wobec wierzyciela na wyłączenie bądź ograniczenie roszczeń regresowych w odniesieniu do osób, którymi posługuje się przy wykonywaniu zobowiązania (uchwała SN z dnia 20 listopada 1992 r., III CZP 138/ 92, OSNCP 1993, nr 6, poz. 96, OSP 1993, z. 5, poz. 97, PUG 1993, nr 4, s. 28 z glosą E. Skowrońskiej, PUG 1993, nr 4,

s. 28). Spedytor uwolni się od odpowiedzialności za osoby, którymi posługuje się przy wykonaniu zobowiązania, gdy wykaże, iż osoby te nie ponoszą winy, a jednocześnie, że i jemu nie można byłoby postawić zarzutu winy, gdyby zobowiązanie wykonywał osobiście (por. A. Rembiewski (w:) Kodeks..., s. 465; M. Piekarski (w:) Kodeks..., s. 1170). Spedytor dokonując ekskulpacji winien przeprowadzić zatem dowód, że osoba, którą posługuwał się przy wykonaniu zobowiązania zachowała należytą staranność, do której dłużnik byłby zobowiązany, gdyby osobiście wykonywał zobowiązanie (por. A. Rembiewski (w:) Kodeks..., s. 466; M. Piekarski (w:) Kodeks..., s. 1170).

Podkreślenia wymaga, iż przedmiotem ubezpieczenia OCS jest odpowiedzialność cywilna spedytora względem jego zleceniodawcy, nie zaś względem podwykonawców spedytora, którymi posługuje się on celem wykonania spedycji. Likwidacja ewentualnych szkód, wyrządzonych przez spedytora jego podwykonawcom, może być dokona na podstawie umowy ubezpieczenia innych niż OCS ryzyk. /Beata Janicka, radca prawny/

Ubezpieczenia cargo w działalności spedytora

W ramach działalności spedytorskiej, w szczególności w zakresie przewozu towarów, spedytor jest odpowiedzialny za ich bezpieczny transport. W tym celu często korzysta z usług podwykonawców, takich jak przewoźnicy lub firmy logistyczne. W celu ograniczenia ryzyka finansowego związanego z ewentualnymi szkodami, spedytor może zdecydować się na ubezpieczenie cargo. Ubezpieczenie cargo chroni interesy zarówno spedytora, jak i jego klientów, zapewniając pokrycie kosztów naprawy lub zastąpienia uszkodzonego towaru. Ważnym elementem jest również wyłączenie odpowiedzialności za szkody wyrządzone przez podwykonawców, co jest możliwe dzięki odpowiedniemu sformułowaniu klauzury w umowie przewozowej. Ubezpieczenie cargo jest zatem niezbędnym elementem profesjonalnej działalności spedytorskiej, który pozwala na skuteczną ochronę majątku i ciągłość operacji.

Ubezpieczenie cargo jest formą ubezpieczenia majątku, która polega na przeniesieniu ryzyka szkody w towarach na ubezpieczyciela. W przypadku wystąpienia szkody, ubezpieczyciel jest zobowiązany do wypłaty odszkodowania. Ubezpieczenie cargo może być wykupione przez spedytora, przewoźnika lub klienta. Ważnym elementem jest również wyłączenie odpowiedzialności za szkody wyrządzone przez podwykonawców, co jest możliwe dzięki odpowiedniemu sformułowaniu klauzury w umowie przewozowej. Ubezpieczenie cargo jest zatem niezbędnym elementem profesjonalnej działalności spedytorskiej, który pozwala na skuteczną ochronę majątku i ciągłość operacji.

Ubezpieczenie cargo jest formą ubezpieczenia majątku, która polega na przeniesieniu ryzyka szkody w towarach na ubezpieczyciela. W przypadku wystąpienia szkody, ubezpieczyciel jest zobowiązany do wypłaty odszkodowania. Ubezpieczenie cargo może być wykupione przez spedytora, przewoźnika lub klienta. Ważnym elementem jest również wyłączenie odpowiedzialności za szkody wyrządzone przez podwykonawców, co jest możliwe dzięki odpowiedniemu sformułowaniu klauzury w umowie przewozowej. Ubezpieczenie cargo jest zatem niezbędnym elementem profesjonalnej działalności spedytorskiej, który pozwala na skuteczną ochronę majątku i ciągłość operacji.