

Niedbalstwo występuje wtedy, gdy osoba nie zachowuje staranności wymaganej przy wykonywaniu określonych czynności.

RAŻĄCE NIEDBALSTWO I JEGO WPŁYW
NA ODPOWIEDZIALNOŚĆ PRZEWOŹNIKA
I ZAKŁADU UBEZPIECZEŃ

RAŻĄCE NIEDBALSTWO A SPRAWA ODSZKODOWANIA



Przewoźnik ponosi odpowiedzialność za szkody powstałe wskutek niewykonania lub nienależytego wykonania umowy przewozu. Odpowiedzialność przewoźnika jest więc odpowiedzialnością kontraktową, opartą na zasadzie ryzyka. Co do zasady przy jej określaniu, istotny jest sam fakt niewykonania umowy lub jej nienależytego wykonania. Na istnienie odpowiedzialności nie ma zatem wpływu wina przewoźnika i to, czy wyrządził on szkodę wskutek zaniedbania, niedbalstwa, czy umyślnie.

Czynniki te mogą jednak wpływać na wysokość zobowiązania przewoźnika. Jakiego zachowania uznaje się za rażąco niedbałe? Jaki jest wpływ rażącego niedbalstwa na odpowiedzialność przewoźnika? Czy rażące niedbalstwo można ubezpieczyć? Jakiego mogą być skutki jego braku w polisie OCP?

Zachowania rażąco niedbałe

Rażące niedbalstwo, podobnie jak lekkomyślność i niedbalstwo, należy do kategorii zachowań zewnętrznych człowieka, które podlegają ocenie i są przedmiotem regulacji prawnych, leżących w obszarze prawa zarówno cywilnego, jak i karnego. Czynniki te objawiają się określonym działaniem lub zaniechaniem, kwalifikowanym przez prawo jako czyn niedozwolony. Gdy działanie niedozwolone doprowadza do szkody, mamy do czynienia z odpowiedzialnością cywilną deliktową. Na istnienie tej odpowiedzialności bezpośredni wpływ ma zatem wina sprawcy.

Kodeks cywilny rozróżnia dwa rodzaje winy: winę umyślną i winę nieumyślną. Umyślność może występować pod postacią zamiaru bezpośredniego, gdzie sprawca ma na celu wyrządzenie szkody i zamiaru ewentualnego, gdzie sprawca liczy się z tym, że jego zachowanie może doprowadzić do szkody i pomimo to akceptuje je. Wina nieumyślna może przybrać postać lekkomyślności, niedbalstwa lub rażącego niedbalstwa. Z lekkomyślnością mamy do czynienia, gdy osoba przewiduje, że jej zachowanie może doprowadzić do powstania szkody lecz bezpodstawnie sądzi, że

staranności, jakiej można wymagać od osób najmniej rożgarniętych. Rażącym niedbalstwem jest zatem złamanie podstawowych i powszechnie obowiązujących zasad bezpieczeństwa. Ocena, czy zasady takie złamano, musi być dokonywana zawsze z uwzględnieniem konkretnych okoliczności towarzyszącej szkodzie. Do zachowań zawinionych można zaliczyć również nieostrożność, nieuwagę, niewiedzę lub bierność, jednakże mogą one być zrównane z rażącym niedbalstwem w bardzo wyjątkowych sytuacjach.

Jak widać z tego, pomiędzy opisanymi zachowaniami istnieją dość duże różnice. Jak już wspominałem, nie wpływają one na istnienie odpowiedzialności wynikającej z przepisów prawa przewozowego. O odpowiedzialności nie przesądza bowiem wina przewoźnika, a fakt niewykonania lub nienależytego wykonania umowy. Jeżeli przyczyniają się lub doprowadzają do nienależytego wykonania umowy, np. do uszkodzenia przesyłki, mają pośredni wpływ na powstanie odpowiedzialności przewoźnika. Opisanego zachowania mają jednak wpływ na odpowiedzialność zakładów ubezpieczeń z polis posiadanych przez przewoźników. O tym w dalszej części opracowania.

Wpływ rażącego niedbalstwa na odpowiedzialność przewoźnika

Odpowiedzialność przewoźnika co do wysokości określają art. 23 i 25 Konwencji CMR oraz art. 80 ustawy Prawo Przewozowe. Zgodnie z art. 23 Konwencji CMR, odszkodowanie za uszkodzenie lub zaginięcie towaru nie może przekraczać



szkoda ta nie powstanie. Niedbalstwo występuje wtedy, gdy osoba nie zachowuje staranności wymaganej przy wykonywaniu określonych czynności (należytej staranności) lub gdy zachowanie odbiega od właściwego dla danego podmiotu miernika staranności. O przypisaniu osobie winy w postaci rażącego niedbalstwa decyduje zachowanie się przez nią w określonej sytuacji w sposób odbiegający od miernika staranności minimalnej, czyli niezachowanie minimalnych (elementarnych) zasad prawidłowego zachowania się (wyrok SN z 10 marca 2004 r., sygn. akt IV CK 151/03, niepublikowany). Dosadniej opisuje to literatura prawnicza: rażące niedbalstwo to niezachowanie

8,33 SDR za kilogram brakującej wagi brutto. Prawo Przewozowe w art. 80 ogranicza taką odpowiedzialność do zwykłej wartości towaru. O ile ograniczenie określone w art. 80 Prawa Przewozowego nie wpływa szczególnie na kwotową odpowiedzialność przewoźnika, to wynikające z art. 23 i 25 CMR już tak. W jakim stopniu? Na przykład przy przewozie towaru o wadze 12 ton, maksymalne odszkodowanie, jakie zobowiązany jest zapłacić przewoźnik, to kwota: 12.000 kg x 8,33 SDR x 5,3734 = 537.125,00 PLN, co stanowi równowartość 124.565 EUR (tabela kursów NBP z 30.09.2016 r.). Jeżeli wartość zniszczonego lub utraconego towaru wynosi 220.000 EUR, prze-



Autor artykułu
Jerzy Różyk
jest ekspertem

ds. oceny ryzyka w transporcie
i ubezpieczeń transportowych
w CDS Kancelaria Brokera.

www.cds-odszkodowania.info
www.oc-przewoźnika.info



GDY DZIAŁANIE NIEDOZWOLONE DOPROWADZA DO SZKODY, MAMY DO CZYNIEŃIA Z ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ CYWILNĄ DELIKTOWĄ.



Wina nieumyślna może przybrać postać lekkomyślności, niedbalstwa lub rażącego niedbalstwa.

woźnik będzie zwolniony z obowiązku zapłaty różnicy, tj. 95.435 EUR. Uprawniony do odszkodowania w tej wysokości poniesie stratę.

Konwencja CMR przewiduje jednak odstępstwo od zasady wyrażonej w art. 23 i 25. Wynika ono z art. 29 CMR, zgodnie z którym przewoźnik nie ma prawa korzystać z postanowień, które ograniczają jego odpowiedzialność, jeżeli szkoda powstała wskutek złego zamiaru lub niedbalstwa, które według prawa obowiązującego w miejscu prowadzenia sprawy sądowej, uważane jest za równoznaczne ze złym zamiarem. Konwencja w tym artykule odwołuje do prawa stosowanego w kraju rozpatrywania sprawy, a więc definiowanie złego zamiaru lub równoważnego z nim niedbalstwa musi odbywać się według kryteriów stosowanych przez prawo krajowe. Polski system prawny przy określaniu stopnia winy nie posługuje się pojęciem „zły zamiar”. Odpowiednikiem „złego zamiaru” w prawie polskim są formy winy umyślnej: zamiar bezpośredni i zamiar ewentualny. Zamiar bezpośredni ma miejsce wtedy, gdy sprawca chce wyrządzić szkodę i doprowadza do jej wyrządzenia. Z zamiarem ewentualnym mamy do czynienia wówczas, gdy sprawca nie chce wyrządzić szkody, ale zdaje sobie sprawę, że swoim zachowaniem może ją wyrządzić i akceptuje to.

Co jednak z rażącym niedbalstwem? Odpowiedzią na pytanie będą tutaj art. 86 Prawa Przewozowego i art. 788 § 1 i 3 Kodeksu Cywilnego, które mówią o zniesieniu ograniczenia odpowiedzialności, jeżeli szkoda wynikła nie tylko z winy umyślnej, ale również z rażącego niedbalstwa przewoźnika. Polskie prawo równoważy więc rażące niedbalstwo z winą umyślną w postaci zamiaru ewentualnego. Zachowania posiadające cechy rażącego niedbalstwa przypominają zachowania charakterystyczne zarówno dla niedbalstwa zwykłego, nieostrożności i lekkomyślności, gdyż we wszystkich przypadkach jest mowa o zachowaniach daleko odbiegających od prawidłowych, które mogą wyrządzić szkodę. Podobieństwa doktrynalne powodują, że sądy niekiedy przypisują cechy zamiaru ewentualnego również lekkomyślności. Zachowaniom tym nie można jednak z automatu przypisać znamion ani rażącego niedbalstwa, ani też winy umyślnej. Każdorazowo wymaga to indywidualnego podejścia do sprawy.

Znaczenie stopniowania winy dla przewoźników

Za sprawą art. 23 i 25 Konwencja CMR udziela przewoźnikom swoistego „rabatu”, który wynika z ograniczenia odpowiedzialności (patrz: powyż-

PRZEWOŹNIK NIE MA PRAWA KORZYSTAĆ Z POSTANOWIEŃ, KTÓRE OGRANICZAJĄ JEGO ODPOWIEDZIALNOŚĆ, JEŻELI SZKODA POWSTAŁA WSKUTEK ZŁEGO ZAMIARU LUB NIEDBALSTWA, RÓWNOZNACZNEGO ZE ZŁYM ZAMIAREM.

O ODPOWIEDZIALNOŚCI NIE PRZESADZA BOWIEM WINA PRZEWOŹNIKA, A FAKT NIETYKWIENIA LUB NIENALEŻYTEGO WYKONANIA UMOWY.

szy przykład). Jednak nie w każdym przypadku Konwencja CMR zezwala na ograniczenie odpowiedzialności przewoźnika. W sytuacji, gdy szkoda zostanie wyrządzona wskutek winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa, zgodnie z art. 29 CMR ograniczenie odpowiedzialności nie będzie miało zastosowania. W takiej sytuacji przewoźnik będzie zobowiązany do wypłacenia odszkodowania nie w wysokości 124.565 EUR, a 220.000 EUR. Polisa OCP nie pokryje szkody w pełnej wysokości, gdyż towarzystwa ubezpieczeniowe odpowiadają do limitów określonych w art. 23 i 25 CMR. Różnicę 95.435 EUR przewoźnik będzie musiał pokryć ze środków własnych.

Orzecznictwo sądów europejskich, w szczególnych sytuacjach, ze złym zamiarem w rozumieniu art. 29 ust. 1 CMR równoważy nawet zwykłe niedbalstwo, nieostrożność lub lekkomyślność. Sąd belgijski za zły zamiar uznał zachowanie przewoźnika polegające na wykonywaniu przewozu towaru pojazdem przeciążonym lub z towarem o ponadnormatywnej wysokości, a także niezachowanie ostrożności przejawiające się jazdą z dużą prędkością „po drodze uznanej za trudną”. Polskie sądy aż tak daleko posuwać się nie muszą, gdyż w naszym systemie prawnym ze złym zamiarem w rozumieniu art. 29 CMR zrównana jest wina w postaci rażącego niedbalstwa. Oceniają więc zachowania pod kątem wystąpienia rażącego niedbalstwa, a nie winy umyślnej. Niestety, do listy zachowań rażąco niedbalnych, oprócz niedbalstwa zwykłego i lekkomyślności potrafią dorzucić również bierność, a nawet niewiedzę.

Bywa, że rażące niedbalstwo i winę umyślną można ubezpieczyć

Większość zakładów ubezpieczeń wyłącza z ochrony szkody wyrządzone wskutek winy umyślnej. Wychodzą bowiem z założenia, że ubezpieczenie powinno chronić od szkód, których przyczyną tkwi w czynnikach zewnętrznych, a nie w zachowaniach umyślnych samych ubezpieczających. Inaczej wygląda sytuacja, jeżeli chodzi o rażące niedbalstwo. Choć prawo kwalifikuje je jako winę nieumyślną, ubezpieczyciele dopuszczają możliwość rozszerzenia ochrony o szkody powstałe z tego tytułu. Wielu ubezpieczycieli systemowo wyłącza rażące niedbalstwo z zakresu ubezpieczenia, co zmniejsza przewoźnikom możliwości uzyskania pełnej ochrony ubezpieczeniowej.

Istnieją jednak rozwiązania, które dają możliwość rozszerzenia polisy OCP o rażące niedbalstwo, a nawet o winę umyślną. Takie opcje często są olimitowane (zwykle do limitów określonych w art. 23 i 25 CMR lub niższych) i obłożone wyższą franszyzą redukcyjną oraz dodatkową składką. Za to pełniej chronią odpowiedzialność przewoźnika, a tym samym jego interes. Niestety, zakłady ubezpieczeń nie rozszerzają ochrony ubezpieczeniowej ponad limity określone w art. 23 i 25 CMR,

zatem w przypadku, gdy przewoźnik będzie zobowiązany do zapłacenia odszkodowania zgodnie z art. 29 CMR, różnicę będzie musiał pokryć sam.

Skutki braku rażącego niedbalstwa w polisie OCP

W mojej ocenie, brak rażącego niedbalstwa w polisach OCP to ograniczanie odpowiedzialności zakładów ubezpieczeń niewspółmierne do oszczędności finansowej, jaką przewoźnicy uzyskują kupując „chudsze” polisy. Z oceny przedstawionej powyżej dość jasno wynika, że za rażące niedbalstwo dość łatwo mogą być uznane zachowania, które również można uznać za zawinione, jak np. niedbalstwo zwykłe, nieostrożność, nieuwaga, lekkomyślność, a nawet niewiedza i bierność, choć rażącym niedbalstwem nie są. Co jest ważne, na etapie postępowań likwidacyjnych zachowanie „sprawców” szkód nie będzie oceniane przez sądy, a przez likwidatorów szkód, którzy nie są podmiotami niezawisłymi i mogą – z niewiedzy lub chętniej niż sędziowie – przypisywać określonym zachowaniom cechy rażącego niedbalstwa. Jeżeli polisa OCP nie będzie posiadała takiego rozszerzenia, w przypadku uznania zachowania przewoźnika za rażące niedbałe przez zakład ubezpieczeń, nie wypłaci on odszkodowania za szkodę z polisy OCP nawet do wysokości ograniczonej art. 23 i 25 CMR. Przewoźnikowi pozostanie zapłacić je z własnych środków i w sądzie próbować zmienić kwalifikację zachowania (czyń) dokonaną przez ubezpieczyciela.

Niestety, do takich przypadków dochodzi bardzo często. Sądy w takich przypadkach bardzo często badają okoliczności spraw pod kątem stopnia naganności zachowania się przewoźnika i równie często orzekają inaczej niż ubezpieczyciele oraz nakazują im wypłacać odszkodowania. Ale to może trwać nawet kilka lat i nie zawsze sąd wydaje orzeczenia korzystne dla przewoźników – zgadza się z oceną dokonaną przez zakład ubezpieczeń i utrzymuje decyzję o odmowie odszkodowania wydaną przez ubezpieczyciela.

Należy również zwrócić uwagę na to, że w przypadku braku rażącego niedbalstwa w polisie OCP i udowodnieniu przewoźnikowi rażącego niedbalstwa lub winy umyślnej, nie dość, że będzie on zobowiązany do zapłacenia z własnych środków odszkodowania w wysokości określonej w art. 23 i 25 CMR (w naszym przykładzie to 124.565 EUR), to dodatkowo będzie zmuszony pokryć uprawnionemu różnicę wynikającą z art. 29 CMR, czyli 95.435 EUR. Dla uniknięcia takich sytuacji i dla swojego bezpieczeństwa przewoźnicy powinni wykonywać swoje zobowiązania z należytą starannością, gdyż jak wynika z powyższego, wykonywanie przewozów ze starannością nienależytą może bowiem kosztować więcej niż dobra polisa OCP.

Jerzy Różyk