



Fot. Flickr

Zgodnie z art. 23 Konwencji CMR, odszkodowanie za uszkodzenie lub zaginięcie towaru nie może przekraczać 8,33 SDR za kilogram brakującej wagi brutto. Prawo Przewozowe w art. 80 ogranicza taką odpowiedzialność do zwykłej wartości towaru

## Rażące niedbalstwo – jak się nie „obudzić z ręką w nocniku”

Przewoźnik ponosi odpowiedzialność za szkody powstałe wskutek niewykonania lub nienależytego wykonania umowy przewozu. Jego odpowiedzialność jest odpowiedzialnością kontraktową opartą na zasadzie ryzyka. Co do zasady, przy jej określaniu istotny jest sam fakt niewykonania umowy lub jej nienależytego wykonania.

**N**a 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 rażąco niedbalstwo można ubezpieczyć? Jakiego mogą być skutki jego braku w polisie OCP?

### Zachowania uznawane za 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 cywilnego jak i karnego. Czynniki te objawiają się określonym działaniem lub zaniechaniem, kwalifikowa-

nym przez prawo jako czyn niedozwolony. Gdy działanie niedozwolone doprowadza do szkody mamy do czynienia z odpowiedzialnością cywilną

**Gdy działanie niedozwolone doprowadza do szkody mamy do czynienia z odpowiedzialnością cywilną deliktową. Na istnienie tej odpowiedzialności bezpośredni wpływ ma wina sprawcy.**

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 bez-

podstawnie sądzi, że 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



Fot. Fotolia

Rażącym niedbalstwem jest złamanie podstawowych i powszechnie obowiązujących zasad bezpieczeństwa. Ocena, czy zasady takie złamano, musi być dokonywana z uwzględnieniem konkretnych okoliczności towarzyszących szkodzie



## Jerzy Różyk

31 lat w branży ubezpieczeniowej (ocena ryzyka, ubezpieczenia, likwidacja szkód), w tym 16 lat w obsłudze podmiotów sektora TSL w zakresie oceny ryzyka, ubezpieczeń i szkód transportowych.

Ukończył wydział inżynierski na WSUiB w Warszawie (techniczna i ekonomiczna diagnostyka ubezpieczeniowa i likwidacja szkód) oraz studia magisterskie na tejże uczelni.

Specjalizuje się w diagnostyce ryzyka transportowego, prawie transportowym, ubezpieczeniach transportowych (OCP i OCS). Jego główną specjalnością są ryzyka kradzieżowe i związane z oszustwami.

Członek Rady Niezależnych Ekspertów Transportu TRANSORA.

od miernika staranności minimalnej, czyli niezachowanie minimalnych (elementarnych) zasad prawidłowego zachowania się (wyrok SN z dnia 10 marca 2004 r., sygn. akt IV

niewykonanie umowy. Gdy opisane zachowania doprowadzą do nienależytego wykonania umowy przewozu, np. do uszkodzenia przesyłki, nie tylko mają wpływ na powsta-

stopniu? Na przykład przy przewozie towaru o wadze 12 ton, maksymalne odszkodowanie jakie zobowiązany jest on zapłacić, to kwota:  $12.000 \text{ kg} \times 8,33 \text{ SDR} \times 5,2493 = 524.720$

PLN, co stanowi równowartość 122.170 EUR (tabela kursów NBP z 16.11.2018 r.). Jeżeli wartość zniszczonego lub utraconego towaru wynosi 220.000 EUR, będzie on zwolniony z obowiązku zapłaty różnicy, tj. 97.830 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 się do prawa stosowanego w kraju rozpatrywania sprawy, a więc definiowanie

## Kodeks cywilny rozróżnia winę umyślną i nieumyślną. Wina nieumyślna może przybrać postać lekkomyślności, niedbalstwa lub rażącego niedbalstwa.

CK 151/03, niepublikowany). Dosadniej opisuje to literatura prawnicza: rażące niedbalstwo to niezachowanie staranności, jakiej można wymagać od osób najmniej rolgarniętych. Rażącym niedbalstwem jest zatem złamanie podstawowych i powszechnie obowiązujących zasad bezpieczeństwa. Ocena, czy zasady takie złamano, musi być dokonywana z uwzględnieniem konkretnych okoliczności towarzyszących szkodzie. Do zachowań zawinionych można zaliczyć również nieostrożność, nieuwagę, niewiedzę lub bierność (patrz np. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 7 marca 2008 r. Sygn. akt III CSK 270/2007), jednakże mogą one być zrównane z rażącym niedbalstwem w bardzo wyjątkowych sytuacjach.

Jak widać z powyższego, pomiędzy opisanymi zachowaniami istnieją dość duże różnice. Nie wpływają one bezpośrednio na istnienie odpowiedzialności wynikającej z przepisów prawa przewozowego, gdyż o jego odpowiedzialności nie przesądza wina, a nienależyte wykonanie lub

nie odpowiedzialności przewoźnika, ale również – co jest bardziej istotne – na wysokość zobowiązania odszkodowawczego i odpowiedzialność zakładów ubezpieczeń z zawartych umów ubezpieczenia OCP.

### 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 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 kwotę odpowiedzialności przewoźnika, to wynikające z art. 23 i 25 CMR już tak. W jakim

**OCPE24.COM**

**UBEZPIECZENIA  
DLA TRANSPORTU**

☎ 519 837 349    ✉ bok@ocpd24.com    🏠 www.ocpd24.com



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 prze-

## Choć prawo rażące niedbalstwo kwalifikuje jako winę nieumyślną, ubezpieczyciele dopuszczają możliwość rozszerzenia ochrony o szkody powstałe z tego tytułu.

winy umyślnej. Nie zawsze więc rażące niedbalstwo będzie kwalifikowane jako wina umyślna. Można mieć wrażenie, że zachowania posiadające cechy rażącego niedbalstwa przypominają zachowania charakterystyczne zarówno dla niedbalstwa zwykłego, nieostrożności i lekkomyślności. We wszystkich przypadkach jest bowiem 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. Jakże zatem znaczenie dla przewoźników ma stopniowanie winy?

Jeżeli przewoźnikowi nie można postawić zarzutu rażącego niedbalstwa, art. 23 Konwencji CMR pozwala na ograniczenie odpowiedzialności do kwoty 122.170 EUR. W sytuacji, gdy jego zachowanie uznaje się za rażąco niedbałe, zgodnie z art. 29 konwencji CMR, ograniczenie odpowiedzialności wynikające z art. 23 nie będzie miało

bowiązany do pokrycia dodatkowych szkód powstałych po stronie uprawnionego, jak np.



Sądy europejskie ze złym zamiarem w rozumieniu art. 29 ust. 1 CMR równoważą nie tylko rażące niedbalstwo, ale często również niedbalstwo zwykłe, nieostrożność lub lekkomyślność

utraconych korzyści. Rażąco niedbałe podejście do wykonania przewozu może więc przewoźnika kosztować co najmniej 97.830 EUR.

### Kwalifikowana wina umyślna – specyficzne podejście sądów europejskich

Sądy europejskie ze złym zamiarem w rozumieniu art. 29 ust. 1 CMR równoważą nie

gające na wykonywaniu przewozu pojazdem przeciążonym (według statystyk GITD jest to 93% przewozów wykonywanych busami) lub z towarem o ponadnormatywnej wysokości. W ocenie sądu belgijskiego, złym zamiarem było również niezachowanie ostrożności przejawiające się jazdą z dużą prędkością „po drodze uznanej za trudną”. Sąd niemiecki z kolei za kwalifikowaną winę

umyślną uznał niezachowanie ostrożności przy wchodzeniu w zakręt, pomimo iż kierowca zwolnił prędkość do 40 km/h, a dopuszczalna w miejscu zdarzenia wynosiła 60 km/h. Według sądów francuskich, większość zachowań kierowców, które doprowadzają do wypadków drogowych, nosi znamiona złego zamiaru. Polskie sądy aż tak daleko posuwać się nie muszą, gdyż w naszym systemie prawnym, rażące niedbalstwo jest traktowane na równi ze złym zamiarem i nie ma potrzeby wykazywania winy umyślnej, aby przypisać przewoźnikowi odpowiedzialność z art. 29 CMR. Sądy oceniają więc zachowania pod kątem wystąpienia rażącego niedbalstwa, a nie winy umyślnej. Niestety, do listy zachowań rażąco niedbałych, oprócz niedbalstwa zwykłego i lekkomyślności, potrafią dorzucić również bierność (nie podjęcie żadnych działań), a nawet niewiedzę.

## Brak rażącego niedbalstwa w polisach OCP to ograniczenie odpowiedzialności zakładów ubezpieczeń niewspółmierne do oszczędności finansowej, jaką przewoźnicy uzyskują kupując tańsze i gorsze polisy.

woźnika. Polskie prawo równoważy rażące niedbalstwo z winą umyślną w postaci zamiaru ewentualnego tylko wtedy, gdy znamiona rażącego niedbalstwa mają cechy

zastosowania. W takiej sytuacji przewoźnik będzie zobowiązany do zapłacenia odszkodowania równego wartości towaru, czyli w naszym przypadku 220.000 EUR. Może on być również zo-

tylko rażące niedbalstwo, ale często również niedbalstwo zwykłe, nieostrożność lub lekkomyślność. Na przykład sąd belgijski za zły zamiar uznał zachowanie przewoźnika pole-

## Rażące niedbalstwo i wina umyślna, a ubezpieczenie OCP

Większość zakładów ubezpieczeń wyłącza z ochrony szkody wyrządzone wskutek winy umyślnej. Wychodzą bowiem z założenia, że ubezpieczenie powinno chronić od szkód, których przyczyna tkwi w czynnikach zewnętrznych, a nie w zachowaniach ubezpieczających posiadających cechy umyślności. 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 wyrzuca rażące niedbalstwo poza zakres ubezpieczenia, co praktycznie do zera zmniejsza przewoźnikom szanse na uzyskanie odszkodowania w sytuacji, gdy przyczyną szkody było rażące niedbałe zachowanie się kierowcy. Istnieją jednak rozwiązania ubezpieczeniowe, które dają możliwość rozszerzenia polisy OCP o rażące niedbalstwo. Taka opcja często jest olimi-

towana (zwykle do limitów określonych w art. 23 i 25 CMR lub niższych), obłożona wyższą franszyzą redukcyjną

oceny dość jasno wynika, że za rażące niedbalstwo łatwo mogą być uznane zachowania, które również można uznać

i nie zawsze wydawane orzeczenia są korzystne dla przewoźników. Mogą mieć na to wpływ nie tylko niesprzyjają-

### Umyślność może występować pod postacią zamiaru bezpośredniego, gdzie sprawca ma na celu wyrządzenie szkody i zamiaru ewentualnego i liczy się z tym, że jego zachowanie może doprowadzić do szkody, a pomimo to akceptuje je.

i dodatkową składką, ale za to pełniej chroni odpowiedzialność przewoźnika, a tym samym jego interes. W przypadku, gdy zachowanie przewoźnika będzie ocenione jako rażąco niedbałe, kwota wynikająca z ograniczenia odpowiedzialności przewoźnika (tutaj 122.170 EUR) powinna być pokryta z polisy OCP.

#### 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 tańsze i gorsze polisy. Z przedstawionej powyżej

za zawinione, jak np. niedbalstwo zwykle, nieostrożność, nieuwaga, lekkomyślność, a nawet niewiedza i bierność, choć rażącym niedbalstwem nie są. Na etapie postępowania likwidacyjnych zachowanie „sprawców” szkód nie będzie oceniane przez sądy, a przez likwidatorów szkód zatrudnionych w towarzystwach ubezpieczeniowych. Osoby te mogą oceniać je subiektywnie

ce okoliczności towarzyszące szkodom, ale również niedostateczne kwalifikacje pełnomocników zaangażowanych przez przewoźników w procesy odszkodowawcze.

Dla uniknięcia takich sytuacji przewoźnicy nie powinni oszczędzać na polisach OCP, a na pewno nie akceptować warunków, które nie gwarantują ochrony za rażąco niedbałe podejście do wykonywanych



Za rażące niedbalstwo dość łatwo mogą być uznane zachowania, które również można uznać za zawinione, jak np. niedbalstwo zwykle, nieostrożność, nieuwaga, lekkomyślność, a nawet niewiedza i bierność, choć rażącym niedbalstwem nie są

### Art. 86 Prawa Przewozowego i art. 788 § 1 i 3 Kodeksu Cywilnego mówią o zniesieniu ograniczenia odpowiedzialności, jeżeli szkoda wynika nie tylko z winy umyślnej, ale również z rażącego niedbalstwa przewoźnika.



Sądy polskie oceniają zachowania pod kątem wystąpienia rażącego niedbalstwa, a nie winy umyślnej. Do listy zachowań rażących niedbałych, oprócz niedbalstwa zwykłego i lekkomyślności, potrafią dorzucić bierność (nie podjęcie żadnych działań), a nawet niewiedzę

lub nawet ze zwykłej niewiedzy przypisywać im cechy rażącego niedbalstwa. W przypadku uznania zachowania przewoźnika za rażąco niedbałe, z braku takiego rozszerzenia w polisie OCP, zakład ubezpieczeń odmówi wypłaty. Przewoźnikowi pozostanie zapłacić odszkodowanie z własnych środków i w sądzie próbować zmienić kwalifikację zachowania (czynu) kierowcy dokonaną przez ubezpieczyciela. Sądy często oceniają zachowania osób biorących udział w zdarzeniach inaczej niż ubezpieczyciele i nakazują im wypłacać odszkodowania. Może to jednak trwać kilka lat

obowiązków. Nie powinni również zasięgać pomocy u prawników, którzy nie zajmują się problematyką transportową i twardym prawem przewozowym. Zaniedbania w tym zakresie w połączeniu z wykonywaniem przewozów z nienależytą starannością mogą ich kosztować więcej niż bezpieczna polisa OCP. <

**Jerzy Różyk**  
 ekspert ds. oceny ryzyka  
 w transporcie,  
 prawa przewozowego  
 i ubezpieczeń  
 transportowych  
 CDS Kancelaria Brokerska  
[www.cds-odszkodowania.info](http://www.cds-odszkodowania.info)  
[www.oc-przewoźnika.info](http://www.oc-przewoźnika.info)