

## **Ubezpieczenie OC przewoźnika drogowego, a ubezpieczenie cargo w transporcie międzynarodowym**

Odpowiedzialność międzynarodowego przewoźnika drogowego z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania umowy przewozu regulują postanowienia Konwencji CMR. Podpisana w Genewie w 1956r., a ratyfikowana przez Polskę w 1962r., Konwencja CMR stanowi fundamentalne znaczenie w życiu gospodarczym firm transportowych i spedycyjnych.

Przepisy te konstytuują odpowiedzialność przewoźnika za całkowite lub częściowe zaginięcie towaru oraz za jego uszkodzenie, które nastąpi w czasie pomiędzy przyjęciem ładunku, a jego wydaniem na zasadzie ryzyka.

Co do zasady, nie jest więc to odpowiedzialność, która powstaje zależnie od winy przewoźnika, ale powstaje niejako za sam skutek wystąpienia szkody. Podkreślenia wymaga jednak fakt, że nie jest to odpowiedzialność absolutna, bowiem Konwencja CMR przewiduje w niektórych przypadkach zwolnienie przewoźnika z odpowiedzialności mimo, iż do powstania szkody doszło.

Powyższe wynika z postanowień art. 17 ust. 2 i 4 Konwencji CMR, który w istocie stanowi o tzw. przesłankach zwalniających ogólnych oraz szczególnych, potocznie zwanych uprzywilejowanymi. Podział ten jest istotny ze względu na domniemania prawne i pełni znaczącą rolę poprzez ukształtowanie bardzo korzystnej dla przewoźnika sytuacji dowodowej.

W przypadku zatem przesłanek zwalniających ogólnych, przewoźnik który podejmuje próbę wykazania, iż nie ponosi odpowiedzialności za powstanie szkody, powinien nie tylko przeprowadzić pełny dowód na okoliczność istnienia jednej z przyczyn zwalniającej go z odpowiedzialności, o których mowa w art. 17 ust. 2 CMR, ale musi również udowodnić związek przyczynowy pomiędzy tą okolicznością, a szkodą. Sytuacja dowodowa wygląda odmiennie w przypadku przesłanek zwalniających szczególnych.

W tym wypadku wystarczy, że przewoźnik chcąc zwolnić się od odpowiedzialności, uprawdopodobni, że szkoda mogła powstać z jednej ze szczególnych przyczyn o których mowa w art. 17 ust. 4 Konwencji CMR. Takie rozłożenie ciężaru dowodu, wynika wprost z postanowienia art. 18 Konwencji CMR, zgodnie z którym, jeżeli przewoźnik ustali, że ze względu na okoliczności faktyczne, zaginięcie lub uszkodzenie mogło wynikać z jednej lub kilku przyczyn wymienionych w art. 17 ust. 4 CMR, istnieje domniemanie, że ono z nich wynika.

Należy mieć jednak na uwadze, że powyższe domniemanie prawne ma charakter domniemania zwykłego (*praesumptio iuris tantum*), a więc domniemania, które może zostać obalone przez poszkodowanego dowodem przeciwnym.

Praktyka w zakresie obsługi roszczeń związanych z międzynarodowym transportem drogowym pokazuje, że w wielu przypadkach dochodzi jednak do powstania szkody, za którą przewoźnik ponosi odpowiedzialność cywilną. Skutkuje to po jego stronie powstaniem obowiązku wypłaty odszkodowania poszkodowanemu.

Firmy transportowe i spedycyjne ponoszą w takich wypadkach koszty i ryzyko związane z obsługą niejednokrotnie bardzo skomplikowanych, międzynarodowych roszczeń cywilnoprawnych. Ponoszony przez te firmy na ryzyku własnym ciężar ewentualnych przyszłych wypłat odszkodowań, może doprowadzić do zachwiania płynności finansowej tych firm, zwłaszcza, gdy przedmiotem szkody są wartościowe ładunki.

Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej przewoźnika drogowego w ruchu międzynarodowym służyć ma zminimalizowaniu takiego ryzyka poprzez przejęcie przez ubezpieczyciela roszczenia jakie zostało złożone przez poszkodowanego do przewoźnika. W takim wypadku ubezpieczyciel, podejmie obronę przewoźnika przed nieuzasadnionym roszczeniem jeśli z okoliczności szkody oraz postanowień konwencji CMR wynikać będzie brak odpowiedzialności przewoźnika lub wypłaci należne uprawnionemu odszkodowanie zgodnie z postanowieniami zawartej umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika drogowego w ruchu międzynarodowym.

### **Ubezpieczenie cargo**

Komplementarnym rozwiązaniem względem ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika drogowego jest ubezpieczenie ładunków w transporcie (CARGO). Zarówno w jednym jak i w drugim przypadku zagadnieniem, na którym, niejako skupia się uwaga wszystkich zainteresowanych w procesie transportu stron jest przewożony ładunek, który może ulec zniszczeniu bądź uszkodzeniu, jednakże perspektywa tego spojrzenia jest niewątpliwie inna.

Z punktu widzenia przewoźnika bądź jego ubezpieczyciela OCPD ważna jest przede wszystkim ochrona odpowiedzialności przewoźnika drogowego, natomiast jeśli chodzi o ubezpieczenie cargo całe zainteresowanie zasadza się bezpośrednio i wprost na uszkodzonym bądź zniszczonym w czasie transportu ładunku.

Z tego też względu niewątpliwie jedynie ubezpieczenie CARGO, będąc jednym z rodzajów ubezpieczenia majątkowego, oferuje pełną i najbardziej adekwatną ochronę przewożonych towarów. Konsekwentnie umowę ubezpieczenia cargo można zawrzeć wyłącznie na rzecz właściciela ładunku bowiem tylko on ponosi bezpośrednią stratę we własnym majątku wskutek zniszczenia lub uszkodzenia przewożonych towarów. Innymi słowy jest on stroną posiadającą interes ubezpieczeniowy.

W związku z tym umowy ubezpieczenia cargo nie można zawrzeć na rzecz przewoźnika lub spedytora, ani innych osób, którym rzeczy zostały powierzone (przykładowo podmiot dokonujący usługi uszlachetniania czynnego z powierzonych materiałów, czy leasingobiorca) bowiem w razie utraty, ubytku lub uszkodzenia rzeczy podczas przewozu osoby te nie ponoszą uszczerbku w swoim własnym majątku (nie doświadczają bezpośredniej straty majątkowej takiej jak właściciel).

Ciąży na nich jedynie odpowiedzialność za powierzone im rzeczy. Możliwym jest oczywiście zawarcie umowy ubezpieczenia rzeczy w przewozie międzynarodowym na rzecz osoby trzeciej.

W takim przypadku najczęściej sprzedający występuje jako ubezpieczający, czyli zawiera umowę ubezpieczenia cargo na rzecz swojego kontrahenta handlowego (kupującego) będącego w tym przypadku ubezpieczonym. W rozważaniach nad celowością i zasadnością zawierania umów ubezpieczenia rzeczy w przewozie międzynarodowym należy koniecznie uwzględnić takie kwestie jak: rodzaje towarów które można ubezpieczyć, rodzaje środków transportu oraz możliwy zakres ochrony ubezpieczeniowej. I tak ubezpieczenie cargo standardowo dotyczy prawie wszystkich rodzajów towarów.

Oznacza to, że poza ogólnie przyjętymi wyjątkami, takimi jak m.in. zwierzęta żywe, przesyłki pocztowe, dokumenty czy urządzenia i pojazdy podczas holowania przedmiotem ubezpieczenia cargo mogą być różnego rodzaju towary włącznie z eksponatami i dziełami sztuki. Należy także pamiętać, że w czasie jednego przewozu mogą wystąpić różne rodzaje środków transportu. Może być to przewóz dokonywany np. transportem drogowym a następnie kolejowym (tzw. transport multimodalny), co niewątpliwie zwiększa ryzyko, na jakie narażony jest towar podczas takiej podróży. Nie mniej jednak ubezpieczeniem cargo można objąć cały odcinek transportu niezależnie od wielości środków transportu.

Zakres ochrony ubezpieczeniowej uzależniony jest od zastosowanego zestawu klauzul ładunkowych. W międzynarodowych ubezpieczeniach ładunkowych stosowane są, znane i powszechnie przyjęte w obrocie międzynarodowym, angielskie warunki ubezpieczeniowe o ponad dwustuletniej tradycji ubezpieczeniowej.

Są nimi Instytutowe Klauzule Ładunkowe. (Institute Cargo Clauses).

Instytutowe Klauzule Ładunkowe mają charakter uniwersalny, ponieważ można je zastosować do większości rodzajów ładunków i różnych środków transportu.

Należy także pamiętać, że pierwotnie klauzule instytutowe przeznaczone były do obsługi ubezpieczeniowej wyłącznie transportów morskich, stąd też w ich treści często można znaleźć instytucje typowe dla prawa morskiego, np. awaria wspólna, ratownictwo, zderzenia statków itd. Wobec tego dla przewozów kolejowych i drogowych treść klauzul powinna być stosowana odpowiednio, tj. z pominięciem postanowień nie znajdujących zastosowania dla przewozów tymi środkami transportu.

Jeżeli chodzi o zakres ochrony ubezpieczeniowej to najszerszy z możliwych, oparty na zasadzie „all risks” oferowany jest przez: Instytutowe Klauzule Ładunkowe (A) 1/1/82 (Institute Cargo Clauses (A) 1/1/82). Odpowiednio zestawy klauzul oznaczone literami B i C oferują ograniczoną, do wymienionych explicite rodzajów ryzyk, ochronę ubezpieczeniową.

Podsumowując, oba rodzaje ubezpieczeń transportowych są niewątpliwie koniecznym i niezbędnym elementem całego procesu transportowego, a świadomość ich cech charakterystycznych i celów powinna być powszechna wobec wzrastających możliwości transportowych w ramach Unii Europejskiej.

*Autorzy: specjaliści z Biura Ubezpieczeń Podmiotów Gospodarczych **ERGO Hestii S.A.** w Sopocie; zgoda na publikację z dnia 01.02.2010*

*Zredagowane: specjaliści z firmy **ATL Sp. z o. o.***