

OBOWIĄZEK WSPÓLDZIAŁANIA PRZEWOŹNIKA DROGOWEGO Z UBEZPIECZYCIEM ODPOWIEDZIALNOŚCI CYWILNEJ PO ZAJŚCIU ZDARZENIA SZKODOWEGO

DATA PRZESŁANIA: 15.11.2017, DATA AKCEPTACJI: 26.03.2018, KOD JEL: K12

Paweł Sikora

Wydział Prawa i Administracji, Uniwersytet Zielonogórski, Zielona Góra
e-mail: p.sikora@wpa.uz.zgora.pl

STRESZCZENIE

Tematem artykułu jest ocena modelowych rozwiązań zawartych w ogólnych warunkach ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika drogowego u wybranych ubezpieczycieli. Dokładnie chodzi o określony w nich zakres powinności dotyczących współpracy ubezpieczającego i ubezpieczonego z ubezpieczycielem po zajściu zdarzenia szkodowego, a w szczególności o system sankcji za ich niewypełnienie. Celem artykułu jest odpowiedź na pytanie, czy tego rodzaju sankcje znajdują podstawę normatywną w prawie polskim i w innych systemach prawnych. Kwestia ta ma ogromne znaczenie praktyczne, gdyż ogólne warunki przewidują niejednokrotnie najsurowszą z sankcji przewidzianych w prawie ubezpieczeń, to jest odmowę wypłaty odszkodowania. To zaś oznacza dla przewoźnika konieczność ponoszenia ciężaru szkody z własnych środków.

Analiza dogmatyczna prowadzi do wniosku o sprzeczności tego rodzaju postanowień umownych zawartych w OWU firm ubezpieczeniowych z bezwzględnie obowiązującymi przepisami prawa polskiego, a tym samym do ich nieważności. Tymczasem wynikająca ze specyfiki szkód transportowych konieczność współdziałania ubezpieczającego lub ubezpieczonego przewoźnika z ubezpieczycielem nie budzi wątpliwości. Do podobnych wniosków prowadzi analiza prawnoporównawcza w zakresie prawa niemieckiego i europejskiego projektu PEICL. W prawie polskim w tym zakresie konieczne są jednak daleko idące zmiany, które sformułowano w postaci wniosków *de lege ferenda*.

SŁOWA KLUCZOWE

odpowiedzialność, przewoźnik, ubezpieczenie, obowiązki, odszkodowanie

WPROWADZENIE

Umowa przewozu w naszym prawie została uregulowana w tytule XXV Kodeksu cywilnego (Ustawa, 1964) oraz w ustawie Prawo przewozowe (Ustawa, 1984). Jednak do przewozu trans-

granicznego mają zastosowanie odpowiednie konwencje międzynarodowe. W przypadku transportu drogowego jest to konwencja CMR (Konwencja, 1956, dalej: CMR lub konwencja CMR). Konwencja CMR, jak i inne zawierają normy regulujące odpowiedzialność cywilną przewoźnika za szkody wyrządzone w transporcie (Wesołowski, 2013, s. 473–480). System konwencyjny zakłada korzystne dla przewoźnika ograniczenia jego odpowiedzialności (CMR, art. 23 ust. 3: „Odszkodowanie nie może jednak przekraczać 8,33 jednostki rozrachunkowej za 1 kilogram brakującej wagi brutto”), lecz jednocześnie narzuca przewoźnikowi rygorystyczną zasadę winy domniemanej (a niekiedy nawet ryzyka, zob. art. 17 ust. 1 i 3 konwencji CMR). Surowszy rygor odpowiedzialności (wina domniemana), wysoki poziom zagrożeń związanych z transportem, a niekiedy nawet wymóg ustawowy (tak np. w prawie niemieckim)¹ powinny skłaniać przewoźników do zawierania umów ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody transportowe.

Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej jest jednym z najważniejszych ubezpieczeń w działalności gospodarczej. Trudno wyobrazić sobie bezpieczne funkcjonowanie jakiegokolwiek biznesu bez zabezpieczenia się przed powstaniem nagłych i zwykle nieograniczonych co do ich możliwej wysokości zobowiązań (Raczyński, 2010, s. 58–62; Grzebyk w: Jastrzębski, 2007, s. 60–62). Dotyczy to również przewoźnika i jego odpowiedzialności za przewożony towar. Przedłożenie ubezpieczenia OC przewoźnika spedytorowi jest też zwykle podstawowym warunkiem otrzymania zlecenia transportowego.

W przypadku zdarzenia szkodowego to na ubezpieczycielu spoczywa ciężar postępowania likwidacyjnego (zgodnie z art. 29 ustawy o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej, Ustawa, 2015; dalej: ustawa o działalności). Musi on samodzielnie wyjaśnić przyczyny, przebieg oraz skutki zdarzenia. W przewozach międzynarodowych szkoda ma często miejsce wiele kilometrów od jakiegokolwiek jego przedstawicielstwa. Presja czasu nie pozwala też na bierne oczekiwanie na przybycie likwidatora szkód (nazywanego komisarzem awaryjnym, Walczak, 2006, s. 198–199). Szczególną uwagą ubezpieczyciele zwracają w takich przypadkach na to, jak wygląda ich współpraca z ubezpieczającym lub (gdy umowa jest zawarta na cudzy rachunek – art. 808 k.c.) z ubezpieczonym. Wyjaśnienia całego zdarzenia jest możliwe tylko wtedy, gdy ubezpieczający zbierze, zabezpieczy i przekaże ubezpieczycielowi wszelkie posiadane informacje i dowody w sprawie. Oczekiwanie to przekłada się na regulaminy, którymi ubezpieczyciele mają prawo (zob. art. 16 ustawy o działalności ubezpieczeniowej) posługiwać się przy zawieraniu umowy ubezpieczenia. Regulaminy te przyjmują postać tak zwanych ogólnych warunków umów (OWU). OWU zawierają liczne powinności ubezpieczeniowe², w tym również dotyczące współdziałania z ubezpieczycielem po szkodzie. Nieprzestrzeganie ich niejednokrotnie jest zagrożone sankcją w postaci odmowy udzielenia ochrony ubezpieczeniowej. Istotną w praktyce sprawą staje się pytanie, na ile powinności te korzystają z przyzwolenia ustawodawcy polskiego i jak regulują to inne ustawodawstwa. Godne rozważenia jest również pytanie, czy w tym zakresie nie powinny nastąpić u nas zmiany ustawowe.

¹ W prawie niemieckim obowiązek taki wprowadza § 7a ustawy Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG) [Güterkraftverkehrsgesetz vom 22. Juni 1998 (BGBl. I S. 1485), das durch Artikel 1 des Gesetzes vom 16. Mai 2017 (BGBl. I S. 1214) geändert worden ist].

² Dla jasności przekazu i zgodności z brzmieniem ustaw i OWU w dalszej części powinności ubezpieczeniowe będziemy również niekiedy określać zbiorczym pojęciem „obowiązków”, choć kategorie te w prawie ubezpieczeń różnią się (zob. Orlicki w: Panowicz-Lipska, 2011, s. 814). Bliżej o tym w dalszej części.

TYPOWY PRZEBIEG UMOWY PRZEWOZU W PRAKTYCE POLSKIEJ

Umowę przewozu zwykle poprzedza zawarcie umowy spedycji. Umowa spedycji jest w polskim prawie uregulowana w tytule XXVI Kodeksu cywilnego. Spedytor w imieniu własnym lub nadawcy przesyłki organizuje transport, znajdując odpowiedniego przewoźnika (tak art. 794 § 1 i 2 k.c.). W polskich realiach spedytor często rozszerza swoją działalność na samodzielne wykonywanie przewozów (art. 800 k.c.). Nawet jednak jeżeli zajmuje się on tylko spedycją, to najczęściej właśnie spedytor otrzymuje od nadawcy pełne wynagrodzenie z tytułu wykonania spedycji i przewozu. Po wykonaniu przewozu spedytor rozlicza się z przewoźnikiem, najczęściej ze sporym przesunięciem czasowym wynikającym z zawartej umowy. Przewoźnicy często powierzają wykonanie przewozu dalszemu (najczęściej faktycznemu, ale nie koniecznie) podwykonawcy. Ten znowu otrzymuje wynagrodzenie (przewoźne) z dalszym przesunięciem czasowym wynikającym z jego umowy.

Zgodnie z funkcjonującą w praktyce rynkowej treścią tak zwanych zleceń transportowych warunkiem otrzymania wynagrodzenia jest brak jakichkolwiek zastrzeżeń do stanu przesyłki. Jeśli takie zaistnieją, powyższy system ma również na celu regulowanie szkód, jakie wyrządza faktyczny przewoźnik. Jeśli taka szkoda ma miejsce, spedytor wstrzymuje przewoźnikowi wszystkie należne wynagrodzenia do czasu pełnego rozliczenia szkody.

Zawarcie ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika daje temu ostatniemu szansę na pokrycie szkód przez ubezpieczyciela (Walczak, 2006, s. 194). Jednak w praktyce bardzo często zdarza się, że ubezpieczyciel pokrywa szkodę tylko częściowo. Wypłata częściowa wynika na przykład: z ubezpieczenia do górnej granicy odpowiedzialności z konwencji CMR, to jest do kwoty 8,33 SDR za kg ładunku, z potrącenia udziałów własnych i fransyz ubezpieczeniowych, z odjęcia wartości pozostałości po szkodzie. Zdarza się również całkowita odmowa wypłaty odszkodowania ze strony firmy ubezpieczeniowej.

Wynikający ze zlecenia transportowego system zatrzymania wynagrodzenia dodatkowo zabezpiecza zlecającego przewóz przed odmową wypłaty lub wypłatą niepełną ze strony ubezpieczyciela. Zmienia też w sposób istotny interes stron umowy przewozu w relacji z ubezpieczycielem. W normalnej sytuacji szkodowej wynikającej ze standardowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej sprawca i poszkodowany są ze sobą w opozycji (Raczyński, 2010, s. 91). Roszczenie o pokrycie szkody zgłasza poszkodowany, zaś ubezpieczony (sprawca) z ubezpieczycielem działają razem we wspólnym interesie. Współdziałanie to wynika z faktu, że ubezpieczony (sprawca) jest zainteresowany jak najniższym odszkodowaniem ubezpieczeniowym, a to choćby z powodu procentowego udziału własnego czy zwyżki składki ubezpieczeniowej. Stosowany w praktyce przewozowej system rozliczeń zmienia całkowicie powyższy układ interesów. W chwili, gdy poszkodowany (nadawca bądź odbiorca przesyłki) otrzymuje kompensatę za uszkodzony towar z kwot zatrzymanych przewoźnikowi, przestaje być zainteresowany odszkodowaniem ubezpieczeniowym i współpracą z ubezpieczycielem. Sprawca szkody (przewoźnik), któremu zatrzymano wynagrodzenie na poczet szkód, sam staje się niejako poszkodowanym własną szkodą, to zaś stawia go w naturalnej opozycji do ubezpieczyciela. W tej sytuacji wszelka współpraca na linii ubezpieczyciel–sprawca (choć tak bardzo ważna i oczekiwana zwłaszcza w szkodach transportowych) staje się wątpliwa. Trudno ten konflikt interesów rozwiązać inaczej jak przez przymus umowny lub ustawowy.

UBEZPIECZENIE ODPOWIEDZIALNOŚCI CYWILNEJ PRZEWOŹNIKA I SZKODA PRZEWOZOWA

Umowa ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej jest uregulowana w art. 822 k.c. Jej istota polega na przejściu przez ubezpieczyciela finansowych konsekwencji odpowiedzialności cywilnej (umownej lub bezumownej) ubezpieczonego w zamian za składkę ubezpieczeniową (Krajewski, 2004, s. 168). W przypadku umowy przewozu sprawcą szkód jest przewoźnik, który z tego tytułu ponosi odpowiedzialność cywilną. Na tę okoliczność przewoźnik zawiera umowę ubezpieczenia.

Umowa ubezpieczenia od strony formalnej składa się zwykle z trzech dokumentów. Najważniejszym z nich jest wniosek ubezpieczeniowy, stanowiący w świetle przepisów k.c. ofertę ubezpieczającego; ważne znaczenie ma też polisa ubezpieczeniowa zawierająca często szereg ważnych postanowień umownych; trzecią zaś część umowy ubezpieczenia stanowią ogólne warunki umów (OWU) tworzone przez ubezpieczycieli (Orlicki w: Panowicz-Lipska, 2011, s. 816). Choć OWU mają najmniejszą moc prawną wśród wyżej wymienionych, to jednak ze względu na obszerność i zakres zawartej w nich regulacji najczęściej znajdują zastosowanie.

W szczególności OWU odnoszą się do kwestii związanych z obowiązkami i powinnościami (Orlicki w: Panowicz-Lipska, 2011, s. 874 i n.), jakie obciążają przewoźnika. Obowiązkami wzorem nauki niemieckiej (niem. *Pflichten*) nazywamy te zobowiązania strony, które są fundamentalne dla bytu prawnego umowy (np. zapłata składki). Dalsze wymogi umowne nazywamy powinnościami (niem. *Obliegenheiten*). Należy jednak zaznaczyć, że zarówno OWU ubezpieczycieli, jak i obowiązujące akty ustawowe zwykle nie różnicują tych dwóch określeń. Powinności ubezpieczeniowe oraz obowiązki *sensu stricto* są tam określane jako obowiązki (*sensu largo*).

Powinności przewoźnika zaczynają się już w chwili rozpoczęcia przewozu. Ubezpieczyciel żąda dochowania wszelkiej staranności przy załadunku towaru, to jest sprawdzenia opakowania, stanu ładunku, zgodności i kompletności towarzyszącej mu dokumentacji, w tym zwłaszcza listu przewozowego. Zobowiązuje on również przewoźnika do przestrzegania wszelkich norm i przepisów dotyczących transportu, w tym zwłaszcza przepisów ruchu drogowego.

W razie zajścia wypadku ubezpieczeniowego pojawiają się też kodeksowe (art. 826 k.c.) powinności dotyczące zapobieżenia, zmniejszenia oraz zabezpieczenia mienia przed szkodą. Ponadto firmy ubezpieczeniowe w swoich OWU formułują dodatkowe wymogi związane z zachowaniem ubezpieczonego po szkodzie. Należy do nich obowiązek zawiadomienia odpowiednich organów, udokumentowania przebiegu zdarzenia, zabezpieczenia personaliów świadków i uczestników, zabezpieczenia regresu i inne. W wielu OWU pojawia się również wymóg aktywnego współdziałania z zakładem ubezpieczeń. Postępowanie zgodnie z nałożonymi powinnościami jest według OWU ubezpieczycieli warunkiem zachowania ochrony ubezpieczeniowej (Orlicki w: Panowicz-Lipska, 2011, s. 875).

OBOWIĄZEK WSPÓŁDZIAŁANIA Z UBEZPIECZYCIELEM PO SZKODZIE WEDŁUG OWU UBEZPIECZYCIELI

Zdarzenie szkodowe związane z odpowiedzialnością przewoźnika, w tym zwłaszcza międzynarodowego, stanowi dla ubezpieczyciela istotny problem w zakresie likwidacji szkód. Jak wspominaliśmy, oględziny miejsca zdarzenia, uszkodzonego towaru czy pojazdu, którym poruszała

się przewoźnik, są najczęściej bardzo utrudnione ze względu na odległość i konieczność dalszego przemieszczania się przewoźnika zgodnie z umową. Wysłanie na miejsce zdarzenia przedstawiciela firmy ubezpieczeniowej wiąże się z nakładem czasu i kosztów, często niewspółmiernym do rozmiaru szkody. Zdarzają się również klauzule umowne zezwalające przewoźnikowi na samodzielne podjęcie decyzji o kontynuowaniu przewozu mimo zdarzenia szkodowego. Dotyczy to zwłaszcza szkód drobnych oraz sytuacji, gdyby wstrzymanie transportu mogło doprowadzić do dalszych szkód (np. dostawa w systemie *just in time*).

Ubezpieczyciel musi w ogromnej większości przypadków zaufać przewoźnikowi. To na przewoźniku musi spocząć obowiązek zebrania, zabezpieczenia i przekazania dowodów w postaci danych uczestników i świadków zdarzenia, dokumentów prywatnych i urzędowych, zdjęć miejsca zdarzenia, opisu jego przebiegu i zakresu uszkodzeń, jak i innych istotnych dla zdarzenia. Biorąc jednak pod uwagę wyłuszczoną powyżej zmianę układu interesów wynikającą ze stosowanego w praktyce przewozowej systemu rozliczeń, trudno oczekiwać, by sprawca zdarzenia (przewoźnik) wykonywał ten obowiązek w zakresie, który pozbawiałby go pokrycia ubezpieczeniowego.

Ubezpieczyciele starają się wobec powyższego nałożyć na ubezpieczonego przewoźnika umowny obowiązek współdziałania (OWU). Obowiązek ten (powinność) wspierają różnorodnymi sankcjami za jego nieprzestrzeganie. Analizując szczegółowo obowiązek współdziałania od strony sankcji, który nakładają na ubezpieczającego (ściślej na ubezpieczonego) ubezpieczyciele, można dostrzec **trzy modelowe rozwiązania**.

Model pierwszy zakłada wprowadzenie obowiązku współdziałania niepoparty żadną sankcją umowną. Tego rodzaju postanowienia znajdujemy na przykład w OWU OCP firmy PZU S.A. Ich § 23 ust. 5 przewiduje: „Ubezpieczający lub ubezpieczony zobowiązany jest do podjęcia aktywnej współpracy z PZU w celu wyjaśnienia wszelkich okoliczności, przyczyn powstania szkody oraz ustalenia jej rozmiaru”³. Uzasadnione wydaje się rozumowanie, że wobec braku sankcji powyższy nakaz ma charakter ogólny, odwołujący się do brzmienia art. 354 § 2 k.c. i znajdujący co najwyżej sankcje na podstawie art. 362 k.c. (przyczynienie do powstania szkody). Nie będzie tu jednak możliwe zastosowanie sankcji z tytułu odpowiedzialności kontraktowej na zasadach ogólnych (Orlicki w: Panowicz-Lipska, 2011, s. 882).

Model drugi przewiduje swoiście sformułowaną sankcję w postaci prawa do roszczenia zwrotnego ubezpieczyciela (regresu) do ubezpieczającego. Tak na przykład w OWU OCP firmy Uniqą T.U. S.A. w § 23 ust. 1 znajdujemy postanowienie: „W razie wypadku ubezpieczeniowego Ubezpieczający/Ubezpieczony jest zobowiązany: 6) podjąć współpracę z UNIQA TU S.A. w zakresie likwidacji szkody”. Dalej zaś czytamy: „2. Jeżeli Ubezpieczony z winy umyślnej lub w wyniku rażącego niedbalstwa nie dopełnił obowiązków wymienionych w § 23 ust. 1 pkt 4)–8) oraz ust. 2, a miało to wpływ na ustalenie istnienia lub zakresu jego odpowiedzialności bądź też na zwiększenie rozmiarów szkody, UNIQA TU S.A. jest uprawnione do dochodzenia od Ubezpieczonego **zwrotu odpowiedniej części wypłaconego uprawnionemu odszkodowania**”⁴. Regres ubezpieczyciela znajduje podstawę normatywną w art. 828 k.c. Jest jednak możliwy do

³ Ogólne warunki ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika drogowego w ruchu międzynarodowym ustalone uchwałą nr UZ/174/2016 Zarządu Powszechnego Zakładu Ubezpieczeń Spółki Akcyjnej z 10 maja 2016 r.

⁴ Ogólne warunki ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika drogowego w ruchu międzynarodowym (Firma & Planowanie) zatwierdzone uchwałą Zarządu UNIQA TU S.A. z 28 grudnia 2015 r. i mają zastosowanie do umów ubezpieczenia zawieranych od 1 stycznia 2016 r.

piero wtedy, jeśli ubezpieczający lub ubezpieczony wyrządził szkodę w sposób zawiniony. Jego stosowanie w powyższym kontekście wzbudza szereg wątpliwości, o których dalej.

Model trzeci narzuca zastosowanie najsilniejszej z możliwych sankcji w postaci **odmowy wypłaty odszkodowania poszkodowanemu**, co oznacza konieczność samodzielnego pokrycia szkody przez sprawcę. Tak przykładowo OWU OCPD STU Ergo Hestia SA w § 18 ust. 3: „Ubezpieczający obowiązany jest ponadto: 2) podjąć aktywną współpracę z Ubezpieczycielem w celu wyjaśnienia wszelkich okoliczności i przyczyn powstania szkody i ustalenia jej rozmiaru oraz w celu zabezpieczenia ewentualnych roszczeń regresowych Ubezpieczyciela, 4. Jeżeli Ubezpieczający nie dopełnił obowiązków określonych w ust. 3, Ubezpieczyciel **może odmówić wypłaty odszkodowania** w całości lub w odpowiedniej części, w zakresie, w jakim niedopełnienie tych obowiązków miało wpływ na możliwość ustalenia przyczyny szkody lub jej rozmiaru”.

Podobnie sankcję tę formułują na przykład TUV TUV, PTUiR Allianz Polska S.A., przy czym obowiązek powyższy (mówiąc precyzyjnie – powinność ubezpieczeniową) nazywają na przykład obowiązkiem pomocy firmie ubezpieczeniowej. Niezależnie od nazwy i zakresu tegoż wymogu jako fundamentalna jawi się kwestia dopuszczalności stosowania jakiegokolwiek sankcji wobec ubezpieczającego, w tym zwłaszcza sankcji odmowy wypłaty odszkodowania. Nie możemy przecież zapominać, że odszkodowanie jest wypłacane poszkodowanemu i *de facto* to on jest dotknięty odmową wypłaty. Nie zmienia tego fakt, że ma on roszczenie do przewoźnika wynikające z zasad ogólnych. Ubezpieczenie daje najwyższy poziom pewności i realności kompensacji szkody. Jego brak bez wątpienia rażąco narusza interes poszkodowanego.

NUMERUS CLAUSUS SANKCJI ODMOWY WYPŁATY ODSZKODOWANIA Z UMOWY UBEZPIECZENIA MAJĄTKOWEGO

Odmowa wypłaty odszkodowania jest najdotkliwszą z sankcji, jakie przewiduje nasz ustawodawca w stosunku do ubezpieczonego i poszkodowanego. Z tego powodu jest ona zarezerwowana jedynie do zachowań umyślnych i rażąco niedbałych, określanych pojęciem winy kwalifikowanej (Kowalewski, Serwach, Fuchs, 2006, s. 200). W ubezpieczeniu odpowiedzialności cywilnej sankcja ta oznacza, że sprawca będzie musiał sam pokryć finansowe konsekwencje wyrządzonej szkody. Z tego powodu doktrynie prawa ubezpieczeń panuje zgodność co do tego, iż tego rodzaju sankcja korzysta z zasady *numerus clausus* jej podstaw normatywnych (Kowalewski i in., 2006, s. 200). Oznacza to zakaz rozszerzania jej na inne przypadki poza określonymi w Kodeksie cywilnym i wyszczególnionymi poniżej.

Przypadek pierwszy – odmowa wypłaty odszkodowania może być zastosowana na podstawie art. 815 § 3 k.c. gdy ubezpieczający (w podobnym zakresie też ubezpieczony i pełnomocnik) dokonują wadliwej deklaracji ryzyka (art. 815 § 1 k.c.) w procesie zawarcia umowy ubezpieczenia. Umowa ubezpieczenia jest umową „najwyższego wzajemnego zaufania”, co oznacza konieczność podania do wiadomości ubezpieczyciela wszelkich okoliczności potrzebnych mu do oceny ryzyka, o które ten zapytuje we wniosku ubezpieczeniowym bądź w innych pismach. Obowiązek ten może być rozszerzony na konieczność notyfikowania zmian okoliczności, o które pytano przy zawarciu, jeżeli tak przewiduje umowa (art. 815 § 2 k.c.).

Przypadek drugi – odmowa wypłaty odszkodowania może dotknąć ubezpieczającego, który spowodował szkodę ubezpieczeniową wskutek działania umyślnego bądź rażąco niedbałego

(art. 827 k.c.). W przypadku ubezpieczeń odpowiedzialności cywilnej strony mają jednak pełną swobodę uregulowania zakresu ubezpieczenia, które może co do zasady objąć również winę umyślną (tak w ubezpieczeniach obowiązkowych), jak i rażące niedbalstwo ubezpieczonego. Objęcie rażącego niedbalstwa ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej jest obecnie zasadą obowiązującą nie tylko w OCP, ale i w ogromnej większości innych ubezpieczeń.

Przypadek trzeci – odmowa wypłaty odszkodowania związana jest z wadliwością w wykonaniu dodatkowych obowiązków ubezpieczającego w postaci terminowego zgłoszenia szkody (art. 818 k.c.).

Przypadek czwarty – odmowa wypłaty może wynikać z niewypełnienia obowiązku ratowania, zapobieżenia tudzież zmniejszenia rozmiaru szkody (art. 826 k.c.). Ten ostatni obowiązek wydaje się najbliższy formułowanemu przez ubezpieczycieli w OWU obowiązkowi kooperacji. Jednak treść art. 826 k.c. jest dość precyzyjnie sformułowana i dotyczy czynności podejmowanych samodzielnie, nie zaś współpracy z ubezpieczycielem. Część tych czynności ma miejsce jeszcze przed zdarzeniem szkodowym i związana jest z istniejącym lub narastającym zagrożeniem. Ponadto ubezpieczyciele w swoich OWU obowiązek ten formułują oddzielnie i niezależnie od rozpatrywanego przez nas obowiązku współdziałania.

DOPUSZCZALNOŚĆ ODMOWY WYPŁATY ODSZKODOWANIA UBEZPIECZENIOWEGO WSKUTEK NARUSZENIA OBOWIĄZKU WSPÓŁDZIAŁANIA PO SZKODZIE

Poszukiwanie normy prawa stanowiącej podstawę do formułowania obowiązków aktywnego współdziałania czy pomocy ubezpieczycielowi w likwidacji szkody, a tym bardziej wsparcie tych obowiązków sankcją pozostaje bezskuteczne w zakresie wskazanych przepisów ubezpieczeniowych. Brak normy ubezpieczeniowej zezwalającej na zastosowanie sankcji odmowy wypłaty odszkodowania za brak kooperacji może prowadzić do konstatacji o nieważności takich postanowień umownych. Kodeks cywilny w art. 807 jasno reguluje kwestie sprzeczności postanowień OWU ubezpieczycieli z normami Kodeksu cywilnego. Jediną sankcją jest tu ich bezwzględna nieważność.

Dodatkowe wsparcie dla powyższego twierdzenia otrzymujemy w brzmieniu art. 822 § 5 k.c. Artykuł ten służy wzmocnieniu ochrony poszkodowanych poprzez odebranie ubezpieczycielom możliwości obciążania ich konsekwencjami zarzutów umownych, jakie mogą podnieść wobec ubezpieczającego, jak i ubezpieczonego, o ile te wynikają z zachowań mających miejsce już po zajściu zdarzenia szkodowego. W świetle art. 822 § 5 k.c. zastosowanie sankcji odmowy wypłaty odszkodowania z tego powodu, że ubezpieczający lub ubezpieczony nie podejmują aktywnej współpracy z ubezpieczycielem lub też nie udzielają mu pomocy, nie jest możliwe. Poszkodowanego nie mogą obciążać nieporozumienia na linii ubezpieczyciel–ubezpieczający (ubezpieczony). Poszkodowany jest zainteresowany wypłatą odszkodowania, której realność i pewność gwarantuje mu tylko ubezpieczenie. W procesie zlecenia przewozu wybór przewoźnika jest poprzedzony sprawdzeniem posiadania ważnej umowy ubezpieczenia. Umowa ta musi gwarantować pokrycie doznanych szkód. Wynika to z podstawowych zasad ubezpieczeń, którą to gwarancję wzmocniają przepisy prawa.

O obowiązku współpracy ubezpieczającego z ubezpieczycielem nie wspomina też ustawa o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej z 11 września 2015 roku. Artykuł 28 tej ustawy

przewiduje, że ubezpieczyciel samodzielnie „podejmuje postępowanie dotyczące ustalenia stanu faktycznego zdarzenia losowego, zasadności zgłoszonych roszczeń i wysokości świadczenia”. W podobnym tonie wypowiada się również orzecznictwo⁵.

W końcu należy zwrócić uwagę na określony w OWU zakres wymaganego współdziałania oraz odnieść się do kwestii formułowania ocen jego ewentualnego niewykonywania. Nazbyt szerokie określenie obowiązku kooperacji zdaje się być niebezpieczne dla ubezpieczającego, który łatwo może stracić ochronę ubezpieczeniową, nie wiedząc dokładnie, czego się od niego żąda. Pozostawienie zaś ubezpieczycielom pełnej dowolności w ocenie, czy współdziałanie istnieje w wymaganym stopniu, czy też ich zdaniem ubezpieczony z tego obowiązku się nie wywiązuje, byłoby oczywistym naruszeniem jego praw.

Warto pamiętać, że swobodę zakładu ubezpieczeń w części przypadków ograniczy również treść art. 805 § 4 k.c., który to podmiotom gospodarczym prowadzącym działalność osobiście (to zaś ma zwykle miejsce w przypadku małych przewoźników) daje ochronę konsumencką (z art. 385¹–385³ k.c.). To zaś oznacza, że postanowienia OWU, które rażąco naruszają interesy przewoźnika oraz są sprzeczne z dobrymi obyczajami, mogą być uznane za niedozwolone, a tym samym nie wiążą go jako strony.

UWAGI PRAWNOPORÓWNAWCZE

Zasadne jest pytanie, skąd bierze się tendencja ubezpieczycieli do obciążania ubezpieczających obowiązkiem współdziałania? Wspominaliśmy już o specyfice szkód z ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika, wskazując na trudności związane z ich sprawną i szybką likwidacją, w tym zwłaszcza w przypadku szkód przewoźników międzynarodowych. W świetle tej specyfiki współpraca ta wydaje się konieczna.

Również analiza prawnoporównawcza wskazuje na to, że obowiązek kooperacji występuje w innych systemach prawnych. Nie bez znaczenia jest fakt, że w naszym kraju zakłady ubezpieczeń w dużej części pochodzą z rynku niemieckiego. Podmioty te siłą rzeczy stosują rozwiązania z ich kręgu prawnego, do których przywykły i które uważają za modelowe. W prawie niemieckim obowiązki związane z koniecznością **przekazywania wszystkich niezbędnych informacji** po zajściu zdarzenia szkodowego nie budzą żadnych wątpliwości. Zwykle jednak są one sformułowane precyzyjnie i dotyczą konkretnych czynności związanych z wykonywaniem danej umowy ubezpieczenia. Ustawodawca niemiecki zezwolił w przypadku zamieszczenia takich obowiązków (tam nazywanych właśnie powinnościami ubezpieczeniowymi) w ogólnych warunkach na ukaranie naruszającego je z winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa odmową wypłaty odszkodowania. Tak dokładnie ujmuje to § 28 ust. 2 niemieckiej ustawy o umowie ubezpieczenia (VVG)⁶. Warunkiem jest ponadto udowodnienie wpływu takiego działania na interes ubezpieczyciela.

⁵ Zob. wyrok SN z 22.12.1998. II CKN 114/98. LEX nr 884952. Sąd Najwyższy do obowiązków zalicza tylko udokumentowanie szkody i zapłatę składki. Podobny pogląd sformułowano w uchwale SN z 25.08.1994. III CZP 107/94. OSNC 1995, nr 1, poz. 15.

⁶ Versicherungsvertragsgesetz, ustawa z 30.05.1908 (RGBl. S. 263) weszła w życie 1 stycznia 1910 r. i obowiązuje w Niemczech do dzisiaj w wersji z 23 listopada 2007 r. (BGBl. I 2631), ostatnio zmieniona przez art. 15 ustawy z 19.02.2016 (BGBl. I 254), dalej jako VVG.

Ogromne znaczenie dla rynku niemieckiego mają oficjalne wzorce umowne. Są one zwykle wyważonym kompromisem interesów ubezpieczycieli oraz innych podmiotów rynku ubezpieczeniowego. Wzorcowe warunki obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika (DTV-VHV 2003/2011)⁷ wydane przez niemiecką izbę ubezpieczycieli (GDV)⁸ zawierają obowiązek przekazania ubezpieczycielowi wszelkich dokumentów (pkt 7.2.1), innych żądanych informacji, jak również stosowania się do jego zaleceń (pkt 7.2.2)⁹. Wzorzec umowny również zastrzega sankcję (pkt 7.3.1) podobną do ustawowej zamieszczonej w § 28 ust. 2 VVG.

Obowiązek kooperacji ubezpieczonego z ubezpieczycielem wsparty rygorem odmowy wypłaty odszkodowania znalazł się w europejskim projekcie prawa dotyczącego umowy ubezpieczenia. Projekt ten nosi tytuł *Principles of European Insurance Contract Law* (PEICL)¹⁰. Dodajmy, że w opracowaniu tych wzorcowych rozwiązań prawnoubezpieczeniowych wzięli również udział polscy naukowcy. Dokument PEICL w swojej ostatecznej wersji ukazał się 1 listopada 2015 roku. Stanowi on wprawdzie jedynie wytyczne dotyczące kierunków rozwoju prawa ubezpieczeń, lecz może być dobrą podstawą formułowania i wspierania wniosków *de lege ferenda*.

Obowiązek kooperacji stron umowy zawarto w art. 6:102 PEICL. Ubezpieczający miałyby być według tego przepisu **zobowiązany do udzielenia informacji, przekazania dowodów i udostępnienia danych**. Naruszenie tych obowiązków przez którykolwiek z podmiotów stosunku ubezpieczenia miałyby skutkować częściową lub całkowitą odmową wypłaty odszkodowania.

PODSUMOWANIE I WNIOSKI *DE LEGE FERENDA*

Próbując podsumować powyższe rozważania, należy stwierdzić, że w obecnym stanie prawnym narzucenie obowiązków w zakresie kooperacji ubezpieczającego i ubezpieczonego po zajściu zdarzenia szkodowego jest możliwe co najwyżej na podstawie ogólnych zasad prawa zobowiązań (art. 354 k.c.). Zastosowanie sankcji odmowy wypłaty odszkodowania z umowy ubezpieczenia wymaga jednak silnej podstawy normatywnej wynikającej z konkretnie wskazanych przepisów ubezpieczeniowych. Próby stworzenia rygoru umownego prowadzącego do uwolnienia się od regulacji zobowiązania przez ubezpieczyciela bez wskazania podstawy normatywnej muszą być uznane za nieskuteczne, zaś tego rodzaju postanowienia umowne są co do zasady nieważne. Jednak specyfika niektórych ubezpieczeń, jak choćby ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika, wskazuje na konieczność precyzyjnego określenia powinności ubezpieczeniowych stron umowy po zajściu zdarzenia szkodowego. Istotne mankamenty naszego prawa cywilnego w tym zakresie jasno dowodzą, że konieczne są zmiany rangi ustawowej. Wobec powyższego sformułować można następujące wnioski *de lege ferenda*:

⁷ DTV-Verkehrshaftungsversicherungs-Bedingungen für die laufende Versicherung für Frachtführer, Spediteure und Lagerhalter 2003/2011, http://www.tis-gdv.de/tis/bedingungen/avb/vhv/2011_AVB_VHV_Iran.pdf (12.11.2017), dalej jako DTV-VHV 2003/2011.

⁸ Gesamtverband der deutscher Versicherer e.V.

⁹ DTV-VHV 2003/2011, Punkt 7.2.2. Dem Versicherungsnehmer obliegt es nach Eintritt des Versicherungsfalls] für die Abwendung und Minderung des Schadens zu sorgen, dem Versicherer jede notwendige Auskunft zu geben und etwaige Weisungen zu befolgen.

¹⁰ Projekt PEICL dostępny na stronach <http://www.restatement.info> (12.11.2017).

1. Po zajściu zdarzenia objętego ubezpieczeniem podmioty stosunku ubezpieczeniowego powinny być ustawowo zobowiązane do współdziałania w procesie likwidacji szkody. Tego rodzaju postanowienie powinno się znaleźć w Kodeksie cywilnym.
2. Zakres powinności współdziałania powinien sprowadzać się do konkretnych czynności obciążających ubezpieczającego i ubezpieczonego w danej umowie ubezpieczenia, to jest spełnienia obowiązków informacyjnych, wydania posiadanych dokumentów czy innych istotnych dowodów w sprawie.
3. Sankcje za naruszenie powinności po zajściu wypadku powinny być dopuszczalne jedynie w przypadku umyślności i rażącego niedbalstwa. Między zawinionym działaniem obowiązanego a naruszeniem interesu ubezpieczyciela musi ponadto wystąpić związek przyczynowy.
4. Ciężar udowodnienia związku przyczynowego między naruszeniem interesu ubezpieczyciela a wadliwym spełnieniem powinności informacyjnych powinien obciążać ubezpieczyciela. W przypadku winy umyślnej można przyjąć domniemanie istnienia takiego związku.
5. Zastosowanie art. 822 § 5 k.c. powinno być ograniczone do ubezpieczeń obowiązkowych. W tym celu należy wykreślić ten przepis z Kodeksu cywilnego i przenieść jego treść do części ogólnej ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych (Ustawa, 2003). W rezultacie skutki naruszenia powinności mających miejsce po zdarzeniu szkodowym wynikających z umowy dobrowolnego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przez ubezpieczającego lub ubezpieczonego rozciągałyby się również na uprawnionego do odszkodowania.

LITERATURA

- Jastrzębski, J. (2007). *Odpowiedzialność odszkodowawcza*. Warszawa: C.H. Beck.
- Konwencja genewska z 19.05.1956 o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów, sporządzona w Genewie 19.05.1956 r. Dz.U. 1962, nr 49, poz. 238, zm. Dz.U. 2011, nr 72, poz. 382, z późn. zm.
- Kowalewski, E., Serwach, M., Fuchs, D., Mogilski, W. (2006). *Prawo ubezpieczeń gospodarczych*. Toruń: Branta.
- Krajewski, M. (2004). *Umowa ubezpieczenia art. 805–834 KC. Komentarz*. Warszawa: C.H. Beck.
- Krajewski, M. (2011). *Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej według kodeksu cywilnego*. Warszawa: Wolters Kluwer.
- Krajewski, M. (2016). *Umowa ubezpieczenia. Art. 805–834 KC. Komentarz*. Warszawa: C.H. Beck (Legalis Komentarze).
- Nowakowski, Z.K. (2004). *Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej*. Warszawa: Poltext.
- Panowicz-Lipska, J. (2011). *Prawo zobowiązań – część szczegółowa. System prawa prywatnego*. T. 8, Warszawa: C.H. Beck.
- Raczyński, A. (2010). *Sytuacja prawna poszkodowanego w ubezpieczeniu odpowiedzialności cywilnej*. Warszawa: C.H. Beck.
- Ustawa z 23.04.1964 – Kodeks cywilny. Dz.U. 1964, nr 16, poz. 94, z późn. zm.
- Ustawa z 15.11.1984 – Prawo przewozowe. Dz.U. 1984, nr 53 poz. 272, z późn. zm.
- Ustawa z 22.05.2003 o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych. T.j. Dz.U. 2013, poz. 392.
- Ustawa z 11.09.2015 o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej. Dz.U. 2015, poz. 1844. T.j. Dz.U. 2017, poz. 1170.
- Walczak, R. (2006). *Międzynarodowy przewóz drogowy towarów*. Warszawa: C.H. Beck.
- Wesołowski, K. (2013). *Umowa międzynarodowego przewozu drogowego towarów na podstawie CMR*. Warszawa: Wolters Kluwer.
- Wesołowski, K., Ambrożuk, D., Dąbrowski, D. (2015). *Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR)*. Warszawa: Wolters Kluwer.

DUTY TO COOPERATE WITH THE INSURER OF CARRIER'S CIVIL LIABILITY AFTER THE OCCURRENCE OF THE DAMAGE

ABSTRACT

This article aims to evaluate the model solutions included in the general terms and conditions of civil liability insurance for road transporters in selected insurers. It refers to the range of obligations involved in co-operation between the policyholder and the insured on the one hand and the insurer on the other after the occurrence of the damage. The scope of the author's interest also comprises the system of penalties for their non-compliance. The purpose of the article is to answer the question whether these sanctions have a legal basis in Polish law and in other legal systems. This issue is of great practical importance, as the general conditions often provide the most severe of the sanctions defined in the insurance law, i.e. the refusal to pay compensation. This means that the carrier has to bear the burden of damage from his own funds.

Dogmatic analysis leads to the conclusion of contradictions of such contractual provisions contained in the GTC of insurance companies with the mandatory Polish law, and thus their nullity. However, due to the specificity of transport damage, the necessity of co-operation of the policyholder or the insured carrier with the insurer is not in doubt. Similar conclusions are made by the comparative legal analysis of German law and the PEICL project. The Polish law requires far-reaching changes, which are formulated in the form of conclusions *de lege ferenda*.

KEYWORDS

liability, carrier, insurance, duties, compensation

Translated by Paweł Sikora