

UBEZPIECZENIA TRANSPORTOWE W POLSKICH REALIACH – RZECZYWISTA CZY POZORNA OCHRONA UBEZPIECZONEGO?

Wprowadzenie

Trudno sobie obecnie wyobrazić funkcjonowanie transportu bez ubezpieczeń transportowych. Z jednej strony transport ze swojej istoty niesie ze sobą ryzyko powstania szkody. Na przedmioty znajdujące się w ruchu mogą oddziaływać dużo większe siły niż w stanie spoczynku, a w czasie transportu wystąpić może wiele nieprzewidzianych zdarzeń stanowiących zagrożenie dla transportowanego ładunku czy osób. Z drugiej strony wartość przewożonych ładunku, a także potencjalne odszkodowania wynikające ze spowodowania szkody na osobie są w wielu wypadkach całkowicie niewspółmierne do poziomu wynagrodzenia podmiotów trudniących się transportem uzyskiwanego z tytułu dokonywanego przewozu. W tej sytuacji zaistnienie szkody w transporcie może mieć katastrofalne skutki finansowe zarówno dla podmiotów zaangażowanych w transport jak i dla osób rozporządzających ładunkiem.

Nie dziwi zatem, iż zainteresowane podmioty od dawna starały się ograniczać ryzyka szkód poprzez wykorzystywanie ubezpieczeń – ubezpieczenia transportowe, a konkretnie ubezpieczenia morskie należą wręcz do najstarszych znanych ubezpieczeń gospodarczych¹. Rozwojowi branży transportowej na przestrzeni wieków towarzyszył rozwój ubezpieczeń transportowych, które objęły również inne gałęzie transportu niż morski.

Podobną prawidłowość można zaobserwować w Polsce na przestrzeni ostatnich dwudziestu pięciu lat, gdy po przemianach ustrojowych zapoczątkowanych w 1989 r. nastąpił gwałtowny wzrost znaczenia transportu drogowego, któremu towarzyszył rozwój rynku ubezpieczeń transportowych związanych z tą gałęzią transportu. Rozwój ten nie przejawiał się wyłącznie rosnącą liczbą zawieranych umów ubezpieczenia, ale także zwiększeniem oferty dostępnych na polskim rynku. Wraz z postępującą specjalizacją i nowymi potrzebami klientów pojawiają się nowe produkty ubezpieczeniowe obejmujące zarówno zupełnie nowe kategorie ubezpieczeń² jak i hybrydy ubezpieczeń funkcjonujących od dawna³.

Szeroka oferta ubezpieczeniowa nie musi jednak zawsze iść w parze z wysoką jakością oferowanych ubezpieczeń. Zważywszy, iż polska branża transportowa należy do najliczniejszych w Europie i stale wzrasta wielkość transportowanych przez nią ładunków, istotną kwestią jest odpowiedź na pytanie, czy w świetle warunków ubezpieczeń transportowych oferowanych na polskim rynku, a także praktyki postępowania zakładów ubezpieczeń, poziom ochrony ubezpieczeniowej zapewnianej przez ubezpieczenia transportowe jest wystarczający z punktu widzenia interesów ubezpieczonych i ich klientów, czy też ochrona ta ma w znacznej mierze charakter pozorny.

¹ W. Górski: Ubezpieczenia transportowe, Zielona Góra 1999 r., s. 73

² Na przykład ubezpieczenie odpowiedzialności zawodowej przewoźnika drogowego, które na polskim rynku pojawiło się w 2012 r.

³ Na przykład ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej organizatora transportu obejmujące jednocześnie ubezpieczenie odpowiedzialności przewoźnika i ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej spedytora.

Ubezpieczenia transportowe poddane analizie

Pojęcie ubezpieczeń transportowych nie ma w piśmiennictwie jednoznacznie ustalonego znaczenia i większość autorów zajmujących się tym zagadnieniem proponuje własną klasyfikację odmienną od oferowanych przez innych przedstawicieli doktryny. Z reguły za kryterium wyodrębniające tę kategorię ubezpieczeń przyjmowano przedmiot ubezpieczenia, do którego najczęściej zaliczano środki transportowe (casco) i ładunek w czasie transportu (cargo). W tym względzie jednak również poglądy poszczególnych autorów nie zawsze się pokrywały, gdyż niekiedy ubezpieczenie pojazdów mechanicznych (autocasco) traktowane było jako odrębna kategoria ubezpieczeń, zaś w ramach klasyfikacji ubezpieczeń transportowych pozostawiano ubezpieczenie innych środków transportowych.

Obecnie zdaje się dominować pogląd, iż podstawowym kryterium pozwalającym na stworzenie kategorii ubezpieczeń transportowych jest rodzaj ryzyka, jakie podlega ubezpieczeniu. W przypadku ubezpieczeń transportowych ryzykiem takim jest ryzyko transportowe czyli ryzyko związane z ruchem środków transportu oraz transportowanych osób i towarów⁴. Taki sposób klasyfikacji pozwala na zaliczenie do pojęcia ubezpieczeń transportowych obok ubezpieczeń casco i cargo również ubezpieczeń odpowiedzialności cywilnej (OC) za szkody wyrządzone innym osobom w związku z transportem, a także ubezpieczeń następstw nieszczęśliwych wypadków (NW) osób fizycznych w związku z ruchem środków komunikacji.

Podzielając częściowo powyższy pogląd, jestem zdania, iż w odniesieniu do ubezpieczeń w transporcie drogowym towarów powinien on doznać pewnej modyfikacji. W mojej ocenie bardziej właściwe jest kryterium obejmujące z jednej strony rodzaj ryzyka, które jest ubezpieczane, z drugiej przedmiot tego ubezpieczenia, a z trzeciej rodzaj podmiotu, którego odpowiedzialność jest ubezpieczona. Nie wnikając w szczegółowo w uzasadnienie dla przyjęcia takiego sposobu klasyfikacji, które to zagadnienie wykracza poza zakres niniejszego artykułu, uważam, że do kategorii ubezpieczeń transportowych w transporcie drogowym towarów zaliczyć należy:

- a) ubezpieczenie ładunku w czasie transportu (cargo)
- b) ubezpieczenie odpowiedzialności zawodowej przewoźnika drogowego
- c) ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej przewoźnika drogowego (OCP)
- d) ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej spedytora (OCS)

Na potrzeby określenia poziomu ochrony ubezpieczeniowej gwarantowanej przez ubezpieczenia transportowe oferowane na polskim rynku, analizie poddano wszystkie powyższe rodzaje ubezpieczeń z wyłączeniem ubezpieczenia cargo, na co wpływ miało kilka powodów. Po pierwsze ubezpieczenie to jest w transporcie drogowym zdecydowanie najmniej popularne i w przypadku przesyłek innych niż kurierskie spotykane jest stosunkowo rzadko, więc w niewielkim stopniu determinuje poziom bezpieczeństwa osób korzystających z usług transportowych. Po drugie warunki ubezpieczenia cargo oferowanych na polskim rynku w odniesieniu do transportu międzynarodowego w dużej mierze odwołują się Instytutowych Klauzul Ładunkowych (Institute Cargo Clauses) opracowanych przez Londyński Instytut Ubezpieczycieli (Institute of London Underwriters), więc w tym zakresie ich poziom nie odbiega znacząco od ubezpieczeń oferowanych na rynkach zagranicznych. Po trzecie wreszcie w większości przypadków szkód transportowych ubezpieczenie cargo występuje jako dodatkowe ubezpieczenie obok ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej podmiotu odpowiedzialnego za szkodę. Wypłata odszkodowania z ubezpieczenia cargo nie kończy

⁴ W. Górski: Ubezpieczenia transportowe, Zielona Góra 1999 r., s. 83

zatem z reguły procesu likwidacji szkody przez zakład ubezpieczeń, gdyż ubezpieczyciel, który wypłaca odszkodowanie dochodzi go następnie zwykle od podmiotu odpowiedzialnego za szkodę, korzystając przy tym z reguły z ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej tego podmiotu. To zatem ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej decyduje w ostatecznym rozrachunku, czy poziom ochrony ubezpieczonego jest wystarczający, aby uniknął on konieczności ponoszenia znaczących finansowych konsekwencji zaistniałej szkody.

Ubezpieczenie odpowiedzialności zawodowej przewoźnika drogowego

Pomimo pewnych wątpliwości w tym zakresie ubezpieczenie odpowiedzialności zawodowej przewoźnika drogowego⁵ zaliczyć można do kategorii ubezpieczeń odpowiedzialności cywilnej, o których mowa w art. 822 k.c. Nazwa ubezpieczenia mogłaby sugerować podobieństwo do ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika drogowego, jednakże przedmiot obu tych rodzajów ubezpieczeń jest na tyle różny, że konieczne jest ich osobne omówienie. Ubezpieczenie OCP w praktyce dotyczy bowiem wyłącznie jednego aspektu potencjalnej odpowiedzialności cywilnej przewoźnika – szkód w przesyłce bądź poza nią w związku z nienależytym wykonaniem umowy przewozu towarów. Ubezpieczenie odpowiedzialności zawodowej przewoźnika ma charakter szerszy i odnosi się również do innych rodzajów zobowiązań przewoźnika.

Ubezpieczenie odpowiedzialności zawodowej przewoźnika jest na polskim rynku konstrukcją niezwykle młodą i liczy sobie zaledwie dwa lata. Pierwsze tego typu ubezpieczenia zaczęły się pojawiać dopiero w 2012 r. Powodem wprowadzenia na rynek tego ubezpieczenia nie była jednak – jak to ma zwykle miejsce w przypadku produktów ubezpieczeniowych – potrzeba zabezpieczenia przez ubezpieczających swoich interesów majątkowych, ale zmiany legislacyjne w zakresie warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego.

W dniu 04.12.2011 r. weszło w życie rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21.10.2009 r. ustanawiające wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylające dyrektywę Rady 96/26/WE⁶. Rozporządzenie ujednoliciło obowiązujące w poszczególnych krajach Unii Europejskiej regulacje m.in. w zakresie warunków finansowych, jakie powinien spełnić podmiot ubiegający się o możliwość wykonywania zawodu przewoźnika drogowego. Ponieważ rozporządzenia wspólnotowe obowiązują bezpośrednio w systemach prawnych państw członkowskich, a nadto mają pierwszeństwo przed przepisami krajowymi, z dniem wejścia w życie rozporządzenia przestały obowiązywać poszczególne postanowienia polskiej

⁵ Nazwa opisywanego ubezpieczenia w ofertach poszczególnych zakładów ubezpieczeń nie jest jednolita. Towarzystwo Ubezpieczeń CIG Pannónia Első Magyar Általános Biztosító Zrt. używa pojęcia „Ubezpieczenie odpowiedzialności zawodowej w zakresie minimalnej zdolności finansowej przewoźnika drogowego. Z kolei Towarzystwo Ubezpieczeń GENERALI S.A. i Gothaer Towarzystwo Ubezpieczeń S.A. stosują nazwę „Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej (zawodowej) przewoźnika drogowego związane z koniecznością spełnienia wymogu określonego w art. 7 ust. 1 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r.” W niniejszym artykule w stosunku do tych ubezpieczeń używane będzie pojęcie ubezpieczenia odpowiedzialności zawodowej przewoźnika, gdyż w ocenie autora z jednej strony odróżnia ono te ubezpieczenia od ubezpieczeń odpowiedzialności cywilnej przewoźnika, których przedmiot jest zdecydowanie odmienny, a nadto nawiązuje ono do pojęcia użytego w art. 7 ust. 2 rozporządzenia nr 1071/2009. Na marginesie warto odnotować błąd występujący w nazwach ubezpieczeń oferowanych przez TU GENERALI i Gothaer TU – rozporządzenie zostało przyjęte przez Parlament Europejski i Radę Unii Europejskiej, a nie, jak błędnie sugeruje nazwa ubezpieczeń oferowanych przez te towarzystwa, przez Radę Europy. Rada Europy to odrębna organizacja międzynarodowa nie mająca nic wspólnego z Unią Europejską.

⁶ Opublikowane w Dz.U. L 300 z 14.11.2009 r. s. 51 (dalej rozporządzenie nr 1071/2009)

ustawy z dnia 06.09.2001 r. o transporcie drogowym⁷ w zakresie, w jakim odnoszą się do kwestii uregulowanych w rozporządzeniu.

W myśl postanowień rozporządzenia niezależnie od obowiązku posiadania kapitału i rezerw⁸ w wysokości 9.000 euro na pierwszy pojazd i 5.000 euro na każdy następny w każdym roku prowadzonej działalności, wprowadzono wymóg, by przewoźnik w każdym momencie roku finansowego był w stanie spełnić swoje zobowiązania finansowe (art. 7 ust. 1). Nadto rozporządzenie co do zasady przewiduje wyłącznie jeden sposób udokumentowania posiadanej zdolności finansowej. Powinna być ona oceniana na podstawie poświadczonych przez audytora lub odpowiednio upoważnioną osobę rocznych sprawozdań finansowych. Znaczna część przewoźników drogowych prowadzi jednak działalność gospodarczą jako przedsiębiorcy jednoosobowi i poniżej określonego poziomu przychodów⁹ nie ma obowiązku sporządzania sprawozdań finansowych, więc takimi sprawozdaniami nie dysponuje. Po wejściu w życie rozporządzenia pojawiły się więc wątpliwości, w jaki sposób tacy przedsiębiorcy mają wykazać swoją zdolność finansową¹⁰.

W braku stosownych sprawozdań finansowych jedyną możliwością wykazania przez przewoźników odpowiedniej zdolności finansowej było skorzystanie z przewidzianego w art. 7 ust. 2 rozporządzenia wyjątku. Przepis ten stanowi, iż w drodze odstępstwa organ może zgodzić się lub wymagać, aby przedsiębiorca wykazał swoją zdolność finansową za pomocą zabezpieczenia, takiego jak gwarancja bankowa lub ubezpieczenie, w tym ubezpieczenie odpowiedzialności zawodowej z jednego lub kilku banków lub innych instytucji finansowych gwarantujących solidarne pokrycie kwot, którymi zgodnie z postanowieniami rozporządzenia powinien dysponować przewoźnik.

Ustawodawca nowelizując ustawę o transporcie drogowym nie sprecyzował, jak należy rozumieć pojęcie ubezpieczenia odpowiedzialności zawodowej przewoźnika. W braku regulacji ustawowej opierać się można na dotychczasowej praktyce organów wydających zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego. GITD w komunikacie z dnia 20.04.2012 r. przedstawił stanowisko GITD w sprawie interpretacji art. 7 ust. 2 rozporządzenia 1071/2009 w kontekście ubezpieczeń OCPD, w którym poinformował, iż w jego ocenie ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej przewoźnika drogowego nie spełnia wymogów rozporządzenia¹¹, co wynikać ma ze sporządzonej na zlecenie GITD opinii prawnej. Powodem negatywnej opinii było stwierdzenie, iż ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej przewoźnika zapewnia ochronę ubezpieczeniową jedynie na wypadek nienależytego wykonania lub niewykonania zobowiązań wynikających z umowy przewozu, a nie obejmuje innych potencjalnych zobowiązań przewoźnika, które w myśl rozporządzenia przewoźnik w każdym momencie roku finansowego powinien być w stanie spełnić, a nadto ubezpieczenia OCPD oferowane na polskim rynku w wielu wypadkach oferują słaby poziom zabezpieczenia przewoźnika¹².

⁷ Dz.U. z 2013 poz. 1414 z późn. zm. (dalej u.t.d.)

⁸ Pojęcie kapitału i rezerw zgodnie z przepisami rozporządzenia odpowiada pozycjom określonym w czwartej dyrektywie Rady 78/660/EWG z dnia 25.07.1978 r. w sprawie rocznych sprawozdań finansowych niektórych rodzajów spółek, co skłoniło niektórych autorów (*J. Różyk*, Niejasności wokół zdolności finansowej, *Truck & Business* nr 1/2012 s. 28 i nast.) do przyjęcia błędnego poglądu, iż obowiązek udokumentowania zdolności finansowej nie dotyczy przedsiębiorców jednoosobowych, do których czwarta dyrektywa Rady nie ma zastosowania.

⁹ Ustawa o rachunkowości

¹⁰ *J. Różyk* w artykule Niejasności wokół zdolności finansowej, *Truck & Business* nr 1/2012 s. 28 i nast. postawił tezę, iż skoro przedsiębiorcy jednoosobowi nie mają obowiązku sporządzania sprawozdań finansowych, nie odnosi się do nich wymóg udokumentowania swojej zdolności przy pomocy tych właśnie dokumentów. Stanowisko takie nie wydaje się uzasadnione, gdyż brak obowiązku sporządzania sprawozdań nie wyklucza, by przedsiębiorcy jednoosobowi sporządzali je dobrowolnie na potrzeby wykazania swojej zdolności, choć bez wątplenia jest to dodatkowy i kosztowny obowiązek.

¹¹ <http://www.gitd.gov.pl/content/stanowisko-glownego-inspektora-w-sprawie-interpretacji-art-7-ust-2-rozporzadzenia-10712009-w>

¹² <http://www.gitd.gov.pl/sites/default/files/opiniaprawna.pdf>

Wobec istniejących początkowo wątpliwości, czy podmioty, które nie mają obowiązku sporządzania sprawozdań finansowych w myśl przepisów ustawy o rachunkowości, mogą wykazać swoją zdolność finansową sporządzonymi dobrowolnie sprawozdaniami¹³ oraz wobec braku możliwości powołania się na posiadane ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej przewoźnika, wielu przewoźników nie dysponowało środkami wykazującymi ich zdolność finansową w rozumieniu art. 7 ust. 1 rozporządzenia. W odpowiedzi na ich oczekiwania na polskim rynku pojawiło się ubezpieczenie odpowiedzialności zawodowej przewoźnika oferowane początkowo wyłącznie przez notyfikowane w Polsce węgierskie Towarzystwo Ubezpieczeń CIG Pannónia Első Magyar Általános Biztosító Zrt.¹⁴ a następnie również przez polskie Towarzystwo Ubezpieczeń GENERALI S.A.¹⁵ oraz Gothaer Towarzystwo Ubezpieczeń S.A.¹⁶

Choć nigdzie nie zostało to wprost zakomunikowane przez organy właściwe do przyznawania uprawnień do wykonywania zawodu przewoźnika drogowego, nowe ubezpieczenie jest akceptowane jako dokument wykazujący zdolność finansową przewoźnika zarówno przez GITD jak i poszczególnych starostów¹⁷. Z tego względu stało się ono powszechnie wykorzystywanym środkiem spełnienia wymogów wynikających z przepisów rozporządzenia i należy oczekiwać, że rosnąć będzie ilość sporów na tle tego rodzaju ubezpieczenia.

Jak do tej pory jego konstrukcja i warunki nie były przedmiotem szczegółowej analizy zarówno w doktrynie jak i orzecznictwie¹⁸. Ponieważ jednak nowe ubezpieczenie nie jest w żaden szczegółowy sposób regulowane przepisami prawa, jego analiza opiera się na poszczególnych zapisach warunków ubezpieczenia oferowanych obecnie na polskim rynku.

Wyniki tej analizy poddają w wątpliwość zasadność uznawania przez polskie organy tego rodzaju ubezpieczenia za właściwy środek do wykazania odpowiedniej zdolności finansowej przewoźników. Poziom ochrony ubezpieczonego oraz osób mających wobec niego roszczenia finansowe jest bowiem w ubezpieczeniu odpowiedzialności zawodowej jeszcze niższy niż w przypadku ubezpieczenia OCP.

Wątpliwości budzi już samo pojęcie wypadku ubezpieczeniowego przyjęte w warunkach ubezpieczeń odpowiedzialności zawodowej.

¹³ Z brzmienia art. 7b u.t.d. w obecnym brzmieniu wynika jednoznacznie, iż jest taka możliwość.

¹⁴ Ubezpieczenie odpowiedzialności zawodowej w zakresie minimalnej zdolności finansowej przewoźnika drogowego: <http://pannonia.info/images/stories/doc/owu.pdf> zwane dalej „ubezpieczeniem Pannónia”

¹⁵ Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej (zawodowej) przewoźnika drogowego związane ze spełnieniem wymogu określonego w art. 7 ust. 1 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady Europy (WE) 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r.: http://ocwe.za.pl/download_files/warunki_ubezpieczenia.doc zwane dalej „ubezpieczeniem Generali”.

¹⁶ Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej (zawodowej) przewoźnika drogowego związane z koniecznością spełnienia przez przewoźnika drogowego wymogu określonego w art. 7 ust. 1 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady Europy (WE) 1071/2009 z dnia 21 października 2009 roku: <http://www.gothaer.pl/download/prod/67467.pdf> zwane dalej „ubezpieczeniem Gothaer”.

¹⁷ Komunikat Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego <http://www.ozptd.pl/news/1218/15/Udokumentowanie-zdolnosci-finansowej-przewoznika-dla-firm-nie-prowadzacych-pelnej-ksiegowosci---ubezpieczenie-odpowiedzialnosci-zawodowej.html>;

¹⁸ Tematyka ubezpieczenia odpowiedzialności zawodowej poruszana jest wyłącznie w prasie i portalach branżowych. Por. Zabezpieczenie do licencji – labirynt bez wyjścia?: <http://www.arena561.pl/documents/2012-09-25.html>; OC zawodowe przewoźnika jako odpowiedź na wymogi rozporządzenia 1071/2009 przy ubieganiu się o licencje: <http://www.log24.pl/artykuly/oc-zawodowe-przewoznika-jako-odpowiedz-na-wymogi-rozporzadzenia-1071-2009-przy-ubeganiu-sie-o-licencje,2648>

Zarówno w ubezpieczeniu Pannónii jak i ubezpieczeniu Generali za zdarzenie ubezpieczeniowe uznano zdarzenie losowe skutkujące niemożliwością spełnienia lub należytego spełnienia przez ubezpieczonego wymagalnego i zasadnego zobowiązania płatniczego lub roszczenia finansowego, pozostającego w bezpośrednim związku z zakresem zawodowej działalności ubezpieczonego jako przewoźnika drogowego rzeczy lub osób. Oba ubezpieczenia zdarzeniem losowym nazywają niezależne od woli ubezpieczonego powstanie powyższej niemożliwości spełnienia lub należytego spełnienia zobowiązania płatniczego, a które spowodowało utratę zdolności finansowej wymaganej od przedsiębiorcy przewozowego w myśl art. 3 rozporządzenia nr 1071/2009.

W ubezpieczeniu Gothaer dokonano kompilacji powyższych zapisów i przyjęto, że wypadkiem ubezpieczeniowym jest niezależne od woli ubezpieczonego zdarzenie losowe skutkujące utratą zdolności finansowej i w konsekwencji niemożnością spełnienia lub należytego spełnienia przez ubezpieczonego wymagalnego i zasadnego zobowiązania płatniczego, pozostającego w bezpośrednim związku z zakresem zawodowej działalności ubezpieczonego jako przewoźnika drogowego rzeczy lub osób.

Powyższe definicje zdecydowanie odbiegają od wyrażonego w art. 12 ust. 3 ustawy o działalności ubezpieczeniowej wymogu formułowania ogólnych warunków ubezpieczenia jednoznacznie i zrozumiale. W przypadku pierwszych dwóch ubezpieczeń można się wręcz dopatrzeć błędu logicznego, gdyż definicja zdarzenia ubezpieczeniowego odwołuje się do pojęcia zdarzenia losowego, które z kolei odwołuje się do pojęcia zdarzenia ubezpieczeniowego. Na tym tle małym znaczącym błędem jest tautologia użyta w ubezpieczeniu Gothaer, w którym wprowadzono wymóg, by zdarzenie losowe było niezależne od woli ubezpieczonego, choć z samej definicji zdarzenia losowego zawartej w art. 2 ust. 1 pkt 18 ustawy o działalności ubezpieczeniowej wynika, że zdarzeniem losowym jest wystąpienie okoliczności niezależnej od woli ubezpieczeniowego.

Niejasny sposób sformułowania pojęcia wypadku ubezpieczeniowego nie pozwala odpowiedzieć jednoznacznie na pytanie, w jakich wypadkach ubezpieczenia te w ogóle będą zapewniać jakąkolwiek ochronę. Nie wiadomo bowiem, czy podstawą do uznania, że doszło do zdarzenia ubezpieczeniowego wystarczy fakt utraty zdolności do regulowania własnych zobowiązań – co w myśl art. 7 rozporządzenia jest wymogiem odpowiedniej zdolności finansowej przewoźnika, czy też konieczne jest obniżenie poziomu kapitału i rezerw przewoźnika poniżej poziomu przewidzianego w rozporządzeniu. W tym drugim przypadku skutkowałoby to brakiem odszkodowania ze strony zakładu ubezpieczeń, jeśli tylko ubezpieczony dysponowałby jakimkolwiek majątkiem o wartości odpowiadającej poziomowi z rozporządzenia, pomimo braku możliwości zbycia tego majątku i braku szans na zaspokojenie się z tego majątku przez wierzycieli w toku egzekucji. Z kolei w ubezpieczeniu Gothaer znaczącą wątpliwość budzi to, czy wypłata odszkodowania uzależniona jest od wskazania zdarzenia losowego, które skutkowało utratą zdolności finansowej ubezpieczonego, skoro zaistnienie zdarzenia losowego jest składnikiem definicji wypadku ubezpieczeniowego.

Tak nieprecyzyjne określenie podstawowego elementu umowy ubezpieczenia pozwala zakładom ubezpieczeń swobodnie kształtować swoją politykę w zakresie wypłaty odszkodowania, a tym samym poziom ochrony ubezpieczonych i już to powinno wzbudzić wątpliwości organów akceptujących tego rodzaju ubezpieczeń. Nie jest to jednak jedyny mankament analizowanych warunków. Niektóre z postanowień zmierzają bowiem do tego, by w praktyce niemożliwe bądź niezwykle utrudnione było spełnienie wszystkich warunków, od których uzależniona jest wypłata odszkodowania. Przykładowo w każdym z wymienionych ubezpieczeń przyjęto zasadę, iż ochroną ubezpieczeniową objęte są wyłącznie takie wypadki ubezpieczeniowe, których przyczyna oraz występujące w następstwie tej przyczyny zobowiązania płatnicze oraz zgłoszenie tego faktu nastąpiły w okresie trwania ochrony ubezpieczeniowej. Co więcej w przypadku ubezpieczenia Pannónii wypłata

uzależniona jest dodatkowo od przedstawienia prawomocnego tytułu wykonawczego przeciwko ubezpieczonemu wraz z informacją właściwego organu o bezskutecznej egzekucji.

Biorąc pod uwagę, iż standardowym okresem ubezpieczenia jest jeden rok, do rzadkości będą należały sytuacje, gdy w ciągu jednego roku zaistnieją wszystkie przesłanki takie jak przyczyna wypadku ubezpieczeniowego, zobowiązanie płatnicze oraz zgłoszenie tego faktu zakładowi ubezpieczeń, zwłaszcza gdy zgłoszenie ma być połączone z przedstawieniem tytułu wykonawczego i orzeczenia o bezskuteczności egzekucji. Powyższego problemu nie rozwiązuje do końca przyjęcie korzystnej dla ubezpieczonego interpretacji, iż w przypadku zawierania umów ubezpieczenia z tym samym zakładem ubezpieczeń, okres ochrony ubezpieczeniowej rozciąga się na wiele lat, gdyż taka interpretacja w praktyce zobowiązywałaby ubezpieczonego do korzystania z usług tylko jednego zakładu ubezpieczeń, aby nie tracić ochrony ubezpieczeniowej z powodu zdarzeń, które wystąpiły w przeszłości.

Na tym nie kończą się jednak zapisy zmierzające do minimalizacji ilości wypłacanych odszkodowań - aby dodatkowo zniechęcić ubezpieczonego do zgłaszania jakichkolwiek wypadków ubezpieczeniowych, w jednym z ubezpieczeń wprowadzono zapis, że o każdym zgłoszeniu zakład ubezpieczeń informuje właściwe organy z ostrzeżeniem, że ubezpieczony mógł utracić zdolność finansową. Zgłoszenie takie może natomiast skutkować wszczęciem postępowania zmierzającego do cofnięcia ubezpieczonemu licencji na prowadzenie działalności transportowej.

W świetle tych zapisów nie sposób oprzeć się wrażeniu, że oferowane na polskim rynku ubezpieczenia odpowiedzialności zawodowej służyć mają wyłącznie uzyskaniu licencji, a ochrona ubezpieczeniowa z nich wynikająca ma charakter pozorny. W tej sytuacji wydaje się, że właściwe organy powinny bardziej wnikliwie przeanalizować treść tych ubezpieczeń przy dokonywaniu oceny, czy mogą one stanowić wystarczające zabezpieczenie zdolności finansowej przewoźnika.

Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej spedytora

Ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej spedytora (OCS) obecne są od wielu lat na polskim rynku i obejmują szkody wyrządzone wskutek niewykonania lub nienależytego wykonania przez ubezpieczonego usług spedycyjnych, do których z reguły zalicza się:

- a) wysyłanie i odbiór przesyłek
- b) opracowywanie instrukcji wysyłkowych
- c) doradztwo w zakresie wykonywania przewozu
- d) zawieranie umów o przewóz i organizacja transportu
- e) przygotowywanie dokumentów związanych z przewozem
- f) załadunek i wyładunek przesyłek
- g) składowanie przesyłek

Istotnym problemem pojawiającym się na gruncie ubezpieczeń OCS jest rozróżnienie działalności spedycyjnej od działalności w charakterze przewoźnika umownego, który samodzielnie nie wykonuje przewozu, ale zleca jego wykonanie podwykonawcom. W świetle dominującego orzecnictwa¹⁹ i poglądów doktryny²⁰ podstawowym kryterium różniącym umowę spedycji i

¹⁹ Por. wyrok SN z dnia 06.10.2004 r. sygn. akt I CK 199/04; wyrok SA w Katowicach z dnia 18.04.2015 r. sygn. akt I ACa 2051/04

²⁰ T. Szanciło: Status prawny spedytora jako przewoźnika w przewozie drogowym przesyłek towarowych, Przegląd Sądowy nr 11-12/2012 s. 121

umowę przewozu jest treść zobowiązania usługodawcy. W przypadku braku wyraźnego wskazania, że zobowiązuje się on do zorganizowania przewozu poprzez zawarcie umowy z wybranym przez siebie przewoźnikiem, gdy w umowie mowa wyłącznie o dokonaniu przewozu i warunkach jego wykonania, należy przyjąć, iż działa on w charakterze przewoźnika, a nie w roli spedytora. Tymczasem wśród przedstawicieli polskiej branży transportowej zdaje się przeważać błędny pogląd, iż o charakterze zawieranych umów decyduje fakt, czy dany podmiot dysponuje własnym taborem pojazdów oraz czy wykonuje przewozy samodzielnie. Stąd też bardzo rozpowszechnione jest zawieranie umów ubezpieczenia OCS przez podmioty, które w ogóle nie świadczą usług spedycyjnych, a wyłącznie usługi przewozowe. Nierzadko taka decyzja idzie w parze z rezygnacją z zakupu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika, gdyż w przekonaniu danego podmiotu wobec braku własnej floty pojazdów ubezpieczenie takie nie jest potrzebne.

Odpowiedzialność za błędny wybór ubezpieczenia spoczywa przede wszystkim na ubezpieczonym. Trudno jednak zarazem pozytywnie ocenić praktykę postępowania zakładów ubezpieczeń, które na etapie zawierania umowy, nie przejawiają specjalnego zainteresowania oceną rzeczywistego charakteru usług świadczonych przez ubezpieczonego, a w momencie zaistnienia szkody odmawiają wypłaty odszkodowania ze wskazaniem, iż ubezpieczony w całej swojej działalności zawiera wyłącznie umowy przewozu, które nie były objęte ochroną ubezpieczeniową. Zakłady ubezpieczeń jako podmioty posiadające nad ubezpieczającym przewagę organizacyjno-ekonomiczną winny dokładać starań, by zawarta umowa zapewniała ubezpieczonemu oczekiwaną ochronę ubezpieczeniową, co nie może mieć miejsca, gdy zakupione ubezpieczenie w ogóle nie obejmuje działalności prowadzonej przez ubezpieczonego.

Innym istotnym mankamentem ubezpieczeń OCS oferowanych na polskim rynku jest w praktyce bardzo zawężony zakres ochrony ubezpieczeniowej, nie uwzględniający specyficznych zasad odpowiedzialności spedytora za szkodę w przesyłce. Regułą w warunkach tego typu ubezpieczeń jest bowiem wyłączenie odpowiedzialności ubezpieczyciela za szkody wynikające zarówno z winy umyślnej jak i rażącego niedbalstwa ubezpieczonego oraz osób, za które ponosi on odpowiedzialność²¹. Pozornie taka regulacja nie powinna budzić wątpliwości, gdyż stanowi powtórzenie zasady wyrażonej w art. 827 § 1 k.c. Jednakże w zestawieniu z treścią art. 799 k.c. stanowiącego, iż spedytor ponosi odpowiedzialność za przewoźników i spedytorów, którymi posługuje się przy wykonaniu zlecenia, wyłącznie w sytuacji gdy ponosi winę w wyborze, powyższe wyłączenie sprawia, że stosunkowo niewielki jest zakres sytuacji, gdy dojdzie do wypłaty odszkodowania z ubezpieczenia OCS. Jeśli bowiem spedytor dołożył należytej staranności przy wyborze przewoźnika, nie ponosi on odpowiedzialności za szkodę, a zakład ubezpieczeń również zwolniony jest z obowiązku świadczenia²². Z drugiej strony jeśli po stronie spedytora zaistniały błędy w procesie wyboru przewoźnika, po stronie zakładów ubezpieczeń występuje tendencja do traktowania tych błędów jako przejawu rażącego niedbalstwa spedytora, co również stanowi podstawę do wyłączenia odpowiedzialności ubezpieczyciela. Aby uzyskać odszkodowanie ubezpieczony musi więc wykazać, że zachowanie jego nie było prawidłowe, ale nieprawidłowości te nie miały rażącego charakteru. Podstawą oddalenia powództwa może być

²¹ Spośród poddanych analizie warunków ubezpieczeń OCS oferowanych przez TUiR Warta S.A., PZU S.A., TU Allianz Polska S.A., AIG Europe Ltd, TU Generali S.A., Compensa TU S.A., AXA TUiR S.A. i STU Ergo Hestia S.A. wyłączenie w postaci rażącego niedbalstwa zawarte jest w sześciu na osiem ubezpieczeń.

²² W tym względzie za wyjątkowe uznać należy ubezpieczenie ofertowane przez TU Allianz Polska S.A. dla członków Polskiej Izby Spedycji i Logistyki, które przewiduje obowiązek wypłaty przez ubezpieczyciela odszkodowania za szkodę w przesyłce również w sytuacji, gdy spedytor nie ponosi winy w wyborze przewoźnika.

bowiem zarówno uznanie należytej staranności spedytora w wyborze przewoźnika²³ jak i uznanie, że niestaranność miała charakter kwalifikowany²⁴.

Z punktu widzenia interesów ubezpieczonego istotnym zagrożeniem jest również klauzula występująca w wielu oferowanych ubezpieczeniach²⁵ wyłączająca odpowiedzialność zakładów ubezpieczeń w przypadku wydania przesyłki osobie nieuprawnionej. Klauzula taka może być w praktyce wykorzystywana w dwóch popularnych rodzajach tzw. oszustw transportowych. Po pierwsze za osobę nieuprawnioną do otrzymania przesyłki uważa się osoby, które podszyły się pod istniejącą firmę przewozową i po uzyskaniu zlecenia od spedytora bądź jego podwykonawcy weszły w posiadanie przesyłki²⁶. Po drugie z przypadkiem wydania przesyłki osobie nieuprawnionej mamy do czynienia w przypadku, gdy towar zostaje wydany przez przewoźnika niewłaściwemu odbiorcy lub osobie, która się pod tego odbiorcę podszywa. W obu przypadkach skutkiem jest z reguły całkowita utrata przesyłki i wynikająca z tego faktu szkoda o znacznej wysokości, zaś ubezpieczenie okazuje się nie zapewniać ochrony w sytuacji, gdy jest ona najbardziej potrzebna.

Do obrony przed koniecznością wypłaty odszkodowania z tytułu ubezpieczenia OCS za szkody będące wynikiem oszustw transportowych, których dopuścili się przewoźnicy wybrani przez spedytora bądź ich podwykonawcy, służy zakładom ubezpieczeń również występujący w większości ubezpieczeń²⁷ zapis wyłączający odpowiedzialność ubezpieczyciela za szkody wyrządzone umyślnie nie tylko przez ubezpieczonego, ale również przez osoby, za które ponosi on odpowiedzialność, w tym osoby działające w jego imieniu i na jego zlecenie. Powszechną praktyką zakładów ubezpieczeń jest wydawanie w oparciu o powyższą klauzulę decyzji odmawiających wypłaty odszkodowania w sytuacjach, gdy oszustem, który przywłaszczył sobie towar, okazuje się przewoźnik. W świetle argumentacji używanej przez ubezpieczycieli, jeśli spedytor ponosi winę w wyborze, ponosi on odpowiedzialność za przewoźników, którzy spowodowali szkodę. Skoro zaś szkoda została wyrządzona umyślnie przez przewoźnika, za którego odpowiedzialność ponosi ubezpieczony, zakład ubezpieczeń uprawniony jest do odmowy wypłaty odszkodowania. Taki tok rozumowania został odrzucony przez Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 16.01.2013 r. sygn. akt II CSK 202/12, w który stwierdzono, iż wina umyślna może być podstawą wyłączenia odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń wyłącznie w sytuacji, gdyby spedytor lub osoby działające na jego zlecenie współdziałały z przestępcą w wyrządzeniu szkody, co z reguły nie ma miejsca. W chwili obecnej trudno ocenić, czy wyrok ten wpłynie na praktykę działania zakładów ubezpieczeń.

Biorąc pod uwagę powyższe, również w przypadku ubezpieczeń OCS w wielu wypadkach poziom ochrony znacząco odbiega od tego, którego mogliby oczekiwać ubezpieczeni. W przypadku najpoważniejszych szkód może to wręcz prowadzić do upadku wielu spedytorów, których majątek może nie wystarczać na samodzielną wypłatę odszkodowania na rzecz poszkodowanych.

²³ Por. wyrok SO w Poznaniu z dnia 10.07.2012 r. sygn. akt IX GC 899/11

²⁴ Por. wyrok SA w Krakowie z dnia 19.09.2012 r. sygn. akt I ACa 825/12 i wyrok SA w Białymstoku z dnia 28.03.2006 r. sygn. akt I ACa 49/06

²⁵ Spośród przeanalizowanych warunków ubezpieczeń OCS wyłączenie w postaci wydania przesyłki osobie nieuprawnionej zawarte jest w czterech na osiem ubezpieczeń.

²⁶ Por. wyrok SA w Poznaniu z dnia 20.02.2013 r. sygn. akt I ACa 1144/12

²⁷ Spośród analizowanych warunków ubezpieczeń OCS wyłączenie w postaci szkód wyrządzonych umyślnie przez ubezpieczonego bądź osoby, za które ponosi on odpowiedzialność występuje w pięciu na osiem ubezpieczeń. W pozostałych trzech ubezpieczeniach wyłączenie ograniczone jest do szkód wyrządzonych umyślnie przez samego ubezpieczonego

Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej przewoźnika

Ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika drogowego (ubezpieczenia OCP) należą do zdecydowanie najpopularniejszych ubezpieczeń transportowych. Z jednej strony decyduje o tym bardzo wysoka liczba przedsiębiorstw przewozowych zarejestrowanych w Polsce – samych licencji na transport międzynarodowy wydanych przez Generalnego Inspektora Transportu Drogowego jest ok. 30 tys.²⁸ Z drugiej do rzadkości należą sytuacje wykonywania działalności przewozowej bez posiadania ubezpieczenia OCP. Odpowiedzialność przewoźnika za szkody powstałe w czasie transportu jest bowiem odpowiedzialnością rygorystyczną opartą na zasadzie ryzyka, a nie na zasadzie winy, stąd również w przypadku dochowania należytej staranności przy świadczeniu usług przewozowych, przewoźnicy narażeni są na daleko idące konsekwencje finansowe. Ubezpieczenie OCP ma zaś służyć zabezpieczeniu ryzyka konieczności wypłaty znaczących odszkodowań np. w przypadku kradzieży przesyłki. Nadto z reguły sami zleceniodawcy wymagają od przewoźników legitymowania się ubezpieczeniem OCP z odpowiednią sumą ubezpieczenia, mając świadomość, iż zasoby finansowe przewoźników w wielu wypadkach nie byłyby wystarczające do pokrycia powstałej w przesyłce szkody.

Istotna jest zatem odpowiedź na pytanie, czy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika oferowane na polskim rynku taką funkcję zabezpieczającą spełniają, a ich warunki uwzględniają żywotne interesy przewoźników i ich klientów.

Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej przewoźnika ma charakter akcesoryjny, więc znajduje zastosowanie wyłącznie w sytuacjach, w których przewoźnik ponosi odpowiedzialność za szkodę. W modelu idealnym, w którym ubezpieczenie obejmuje całość odpowiedzialności cywilnej, którą przewoźnik może ponieść w związku z prowadzoną działalnością przewozową, szkoda wyrządzona przez przewoźnika w każdym wypadku byłaby naprawiana przez zakład ubezpieczeń. Zrozumiałe jest, iż zakłady ubezpieczeń, uwzględniając ekonomiczny aspekt transakcji, a także różne ryzyka zwiększające prawdopodobieństwo powstania szkody, dążą do wprowadzenia w umowie ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej szeregu okoliczności wyłączających ich odpowiedzialność. Analizując ubezpieczenia OCP oferowane na polskim rynku można dojść do wniosku, iż zakres wyłączeń odpowiedzialności zakładów ubezpieczeń sprawia, że równowaga pomiędzy interesami ubezpieczonych, a interesami zakładów ubezpieczeń jest naruszona na niekorzyść tych pierwszych.

Do kategorii wyłączeń wyjątkowo niekorzystnych dla ubezpieczonych zaliczyć można powszechnie²⁹ występujące w ubezpieczeniach OCP klauzule uzależniające istnienie ochrony ubezpieczeniowej od wpisania danych ubezpieczającego do listu przewozowego, na podstawie którego wykonywany jest przewóz stanowiący podstawę odpowiedzialności przewoźnika. Biorąc pod uwagę, iż w przypadku przewozów drogowych bardzo często w procesie przewozu występuje kilku przewoźników działających na zasadzie podwykonawstwa i tylko jeden z nich faktycznie wykonuje przewóz, nie należą do rzadkości sytuacje, gdy dane jednego lub więcej przewoźników nie są umieszczane w liście przewozowym, gdyż pojawiają się w nim tylko dane przewoźnika faktycznie wykonującego przewóz bądź tylko pierwszego przewoźnika umownego. Z tego względu zakłady

²⁸ http://217.67.222.227/dokumenty/wykaz_lic/licencje_towarowe.csv

²⁹ Spośród poddanych analizie warunków ubezpieczeń OCS oferowanych przez TUiR Warta S.A., PZU S.A., TU Allianz Polska S.A., AIG Europe Ltd, TU Generali S.A., Compensa TU S.A., AXA TUiR S.A., STU Ergo Hestia S.A., Wiener Stadtliche Versicherung AG (Lutz) i UNIQA TU S.A. w ośmiu na dziesięć zakładów ubezpieczeń warunki ubezpieczenia zawierają klauzulę uzależniającą istnienie ochrony ubezpieczeniowej od wpisu danych przewoźnika do listu przewozowego.

ubezpieczeń regularnie odmawiają wypłaty odszkodowania wyłącznie w oparciu o brak wpisu danych ubezpieczonego w liście przewozowym.

Praktykę taką należy ocenić jednoznacznie negatywnie, gdyż wspomniany wymóg nie ma jakiegokolwiek związku z odpowiedzialnością przewoźnika, a jego niedopełnienie nie wpływa w żaden sposób na zwiększenie ryzyka powstania szkody po stronie zakładu ubezpieczeń. W myśl art. 4 Konwencji CMR brak bądź nieprawidłowości w liście przewozowym (zdarzające się zresztą regularnie zwłaszcza w zakresie wskazania danych nadawcy, zamiast którego wpisywany jest zwykle załadowca) nie wpływają na ważność umowy przewozu, a tym samym na istnienie po stronie przewoźnika odpowiedzialności za szkodę w przewozie. Podobne reguły obowiązują na gruncie prawa przewozowego. Jednocześnie wbrew twierdzeniom powoływanym niekiedy przez zakłady ubezpieczeń brak wpisu danych ubezpieczającego do listu przewozowego nie wpływa znacząco na ryzyko oszustwa ubezpieczeniowego, w którym ubezpieczony przypisywałby sobie udział w wykonaniu przewozu, choć faktycznie w nim by nie uczestniczył. Ubezpieczony również bez wpisu w liście przewozowym mógłby wykazać, że brał udział w przewozie, za pomocą innych środków dowodowych choćby w postaci zlecenia przewozowego. Obawy zakładów ubezpieczeń o możliwe sfałszowanie zleceń przewozowych są zaś równie zasadne jak obawy o sfałszowanie listów przewozowych.

Charakterystyczne jest zarazem, iż zakłady ubezpieczeń z reguły dużo bardziej rygorystyczne wymogi w zakresie udokumentowania występowania w roli przewoźnika formułują w przypadku przewozów międzynarodowych niż w odniesieniu do przewozów krajowych. W przypadku tych pierwszych dane ubezpieczonego muszą być uwidocznione w liście przewozowym, w przypadku tych ostatnich najczęściej dopuszczalne jest ich umieszczenie również w innych dokumentach, o ile zawierają one wszystkie dane, które powinny być wpisane do listu przewozowego. W orzecnictwie wskazuje się natomiast, iż za tego rodzaju dokument może być uważane m.in. zlecenie transportowe³⁰. Tym samym spełnienie wymogów w zakresie przewozów krajowych jest zdecydowanie łatwiejsze. Gdyby więc rzeczywistym powodem wprowadzenia tego rodzaju zapisów była chęć uniknięcia potencjalnych oszustw ubezpieczeniowych, takie rozróżnienie nie powinno mieć miejsca, gdyż ryzyko oszustwa jest takie samo w przypadku przewozów krajowych i międzynarodowych.

W tej sytuacji trudno oprzeć się wrażeniu, iż głównym celem wprowadzenia tego rodzaju klauzul do ogólnych warunków ubezpieczeń OCP jest umożliwienie zakładom ubezpieczeń wydawania decyzji odmawiających odszkodowania z przyczyn formalnych. Pomimo to orzecznictwo zdaje się raczej akceptować istnienie takich zapisów w umowach ubezpieczenia³¹. Biorąc pod uwagę poziom naruszenia interesów ubezpieczonego w wyniku tego zapisu, w przypadku umów ubezpieczenia zawieranych z przedsiębiorcami jednoosobowymi, podstawą do zakwestionowania tego rodzaju postanowień umownych mógłby być art. 805 § 4 k.c. pozwalający na stosowanie do umów ubezpieczenia przepisów o niedozwolonych klauzulach umownych. Jak do tej pory w orzecnictwie nie poddano wspomnianych zapisów analizie pod tym kątem.

Podobnie jak w przypadku ubezpieczenia OCS w ubezpieczeniach OCP standardem³² jest wyłączenie odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń w przypadku rażącego niedbalstwa przewoźnika. Choć w przypadku ubezpieczenia OCP tego rodzaju klauzule nie wpływają w tak znacznym stopniu na zakres ochrony ubezpieczeniowej, jak w przypadku ubezpieczenia OCS – zakresem tym jest objęty

³⁰ Por. wyrok SA w Poznaniu z dnia 16.04.2014 r. sygn. akt I ACa 167/14

³¹ Por. wyrok SN z dnia 22.05.2009 r. sygn. akt III CSK 300/08, wyrok SA w Krakowie z dnia 30.10.2009 r. sygn. akt I ACa 876/09, wyrok SA w Warszawie z dnia 09.10.2007 r. sygn. akt VI ACa 222/07, wyrok SO w Poznaniu z dnia 19.06.2008 r. sygn. X Ga 165/08. Odmiennie wyrok SO w Bydgoszczy z dnia 16.01.2014 r. sygn. VIII Ga 95/13

³² Spośród analizowanych warunków ubezpieczeń OCP wyłączenie w postaci szkód wyrządzonych w wyniku rażącego niedbalstwa występuje w dziewięciu na dziesięć ubezpieczeń.

bowiem cały obszar, w którym przewoźnik nie ponosi winy, lecz odpowiada na zasadzie ryzyka – są one regularnie wykorzystywane jako jedna z głównych podstaw odmowy wypłaty odszkodowania. Praktyka taka wynika z widocznej tendencji do traktowania każdego zawinionego działania przewoźnika jako wyrazu jego rażąco niedbałego działania. Jako przykłady rażącego niedbalstwa wskazywane są m.in. jazda z nadmierną prędkością, zmiana trasy przewozu³³ czy postój w miejscu nieprzewidzianym w umowie przewozu³⁴.

Warto zwrócić uwagę, iż w niektórych przypadkach³⁵ wyłączenie w postaci rażącego niedbalstwa jest w pewien sposób ukryte w ogólnych warunkach ubezpieczenia. Nie jest ono bowiem wymienione w punkcie zawierającym enumeratywne wyliczenie przesłanek wyłączających odpowiedzialność ubezpieczyciela. Zamiast tego nałożono na ubezpieczonego ogólny obowiązek dbałości o przesyłkę i wprowadzono zapis stanowiący, iż naruszenie przez ubezpieczonego z winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa obowiązków określonych w OWU uprawnia ubezpieczyciela do odmowy wypłaty odszkodowania w takim zakresie, w jakim wpłynęło to na powstanie szkody. Jeśli zatem szkoda powstała w wyniku rażącego niedbalstwa ubezpieczonego, zakłady ubezpieczeń traktują to jako naruszenie obowiązku dbałości o przesyłkę zawartego w OWU i odmawiają wypłaty odszkodowania.

W analizowanych ubezpieczeniach dominuje także szerokie rozumienie winy umyślnej jako przesłanki wyłączającej odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń. Kodeksowym standardem wyrażonym w art. 827 k.c. jest w tym zakresie brak odpowiedzialności ubezpieczyciela za szkodę wyrządzoną umyślnie przez ubezpieczonego bądź osobę, z którą ubezpieczony pozostaje we wspólnym gospodarstwie domowym. Tymczasem w znaczącej części³⁶ ubezpieczeń OCP przesłanką upoważniającą zakład ubezpieczeń do odmowy wypłaty odszkodowania jest nie tylko wina umyślna ubezpieczającego i osoby pozostającej z nim we wspólnym gospodarstwie domowym, ale również osoby działającej w jego imieniu, na jego zlecenie bądź osoby, za którą ubezpieczający ponosi odpowiedzialność czyli w treści zbliżonej do brzmienia art. 827 k.c. sprzed nowelizacji w 2007 r.³⁷ Podobnie jak w przypadku ubezpieczeń OCS zapis jest wykorzystywany do uwolnienia się przez ubezpieczyciela od odpowiedzialności za szkody wynikłe z oszustw transportowych, gdy dochodzi do przywłaszczenia towaru przez podwykonawcę ubezpieczonego lub też w wyniku jego umyślnych działań przesyłka zostaje wydana osobie nieuprawnionej (z reguły gdy wskazuje on swojemu dalszemu podwykonawcy nieprawidłowy adres dostawy). Istotną różnicą polega jednak na tym, że w przypadku przewoźników odpowiedzialność za podwykonawcę może zaistnieć niezależnie od wystąpienia winy po stronie ubezpieczonego, podczas gdy zgodnie z art. 799 k.c. spedytor ponosi odpowiedzialność za przewoźników, którymi się posługuje przy wykonaniu przewozu wyłącznie w sytuacji ponoszenia w wyborze. Z tego względu wspomniane zapisy stanowią większe zagrożenie dla przewoźników niż dla spedytorów. W tym pierwszym przypadku nawet dochowanie najwyższej staranności przy wyborze podwykonawcy nie zwalnia przewoźnika z odpowiedzialności za jego działania, a w myśl omawianej klauzuli zakład ubezpieczeń za tego rodzaju szkody nie ponosi odpowiedzialności.

³³ Por. wyrok SA w Białymstoku z dnia 15.03.2006 r. sygn. akt I ACa 48/96

³⁴ Por. wyrok SA w Krakowie z dnia 08.11.2012 r. sygn. akt I ACa 963/12

³⁵ Ma to miejsce w dwóch na dziewięć ubezpieczeń zawierających wyłączenie w postaci rażącego niedbalstwa.

³⁶ Spośród analizowanych warunków ubezpieczeń OCP wyłączenie w postaci szkód wyrządzonych w wyniku winy umyślnej osób działających na zlecenie ubezpieczonego występuje w sześciu na dziesięć ubezpieczeń.

³⁷ Przed nowelizacją art. 827 § 1 k.c. stanowił, iż zakład ubezpieczeń jest wolny od odpowiedzialności, jeżeli ubezpieczający albo osoba, z którą ubezpieczający pozostaje we wspólnym gospodarstwie domowym lub za którą ponosi odpowiedzialność, wyrządziła szkodę umyślnie.

Sąd Najwyższy do tej pory nie wypowiedział się na temat skuteczności takich zapisów zawartych w ubezpieczeniach odpowiedzialności cywilnej przewoźnika w świetle obecnej treści art. 827 k.c. Można jednak zakładać, że w tym zakresie stosować będzie podobną wykładnię jak we wspomnianym wyroku z dnia 16.01.2013 r. dotyczącym ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej spedytora. Takie same poglądy Sąd Najwyższy wyrażał bowiem konsekwentnie na gruncie poprzedniego brzmienia art. 827 k.c., w którym ustawowo wyłączono odpowiedzialność ubezpieczycieli za szkody będące skutkiem winy umyślnej osób, za które ubezpieczony ponosi odpowiedzialność. W wyroku z dnia 14.10.2009 r. sygn. akt V CSK 149/09 zapadłym na gruncie sporu na tle ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika Sąd Najwyższy stwierdził, iż pojęcie osoby, za którą odpowiada ubezpieczony na gruncie art. 827 § 1 k.c. nie jest tożsame z pojęciem osoby, za którą ubezpieczony odpowiada w świetle przepisów kodeksu cywilnego. Pojęciem tym są objęte bowiem wyłącznie osoby, na których działanie wpływ ubezpieczonego jest oczywisty, a więc osoby pozostające pod jego nadzorem. W tej sprawie sąd uznał, iż do kategorii takich osób nie należy podwykonawca ubezpieczonego. Podobne wąskie rozumienie pojęcia osoby, za którą ubezpieczony ponosi odpowiedzialność, wyrażono w wyrokach Sądu Najwyższego z dnia 22.04.2004 r. sygn. akt II CK 144/03 i z dnia 13.10.2005 r. sygn. akt IV CK 181/05 dotyczących ubezpieczenia mienia, a także w wyroku z dnia 22.11.2006 r. sygn. akt V CSK 303/06 dotyczącym roszczeń regresowych ubezpieczyciela wobec sprawcy szkody.

Powyższe orzeczenia nie wywarły jednak znaczącego wpływu na praktykę postępowania zakładów ubezpieczeń, które regularnie powołują się na opisywaną klauzulę w przypadkach szkód wyrządzonych umyślnym działaniem podwykonawców ubezpieczonego.

Inną klauzulą ubezpieczeń OCP tożsamą ze stosowaną w ubezpieczeniach OCS jest klauzula dotycząca wydania przesyłki osobie nieuprawnionej. W myśl postanowień zdecydowanej większości³⁸ analizowanych ubezpieczeń zakład ubezpieczeń nie ponosi odpowiedzialności za szkodę powstałą wskutek wydania przesyłki osobie nieuprawnionej. W większości przypadków wyłączenie jest niezależne do staranności po stronie ubezpieczonego,. Co do zasady więc nawet w przypadku dochowania najwyższej staranności przez ubezpieczonego przy wydawaniu przesyłki, zakład ubezpieczeń nie ponosi odpowiedzialności, jeśli odbiorca okazał się nie posiadać uprawnień do odbioru danej przesyłki. Do wyjątków³⁹ należą klauzule, które pozwalają zakładowi ubezpieczeń na uwolnienie się od odpowiedzialności wyłącznie w sytuacji, gdy ubezpieczony nie podjął określonych działań weryfikujących odbiorcę. Z tego względu powyższe zapisy stanowią dla ubezpieczonego większe zagrożenie niż w przypadku ubezpieczeń OCS – w przypadku tych ostatnich do zaistnienia odpowiedzialności spedytora konieczne jest zaistnienie winy w wyborze przewoźnika. Przewoźnicy ponoszą zaś odpowiedzialność za wydanie przesyłki niewłaściwej osobie niezależnie od tego, czy wykazali się niezbędną starannością. W przypadku zaś gdy zostaną tą odpowiedzialnością obciążeni, w większości wypadków ubezpieczyciele odmówią wypłaty odszkodowania.

Podobna jednomyślność panuje w analizowanych ubezpieczeniach OCP w zakresie wyłączenia odpowiedzialności ubezpieczycieli za szkody wyrządzone wskutek prowadzenia pojazdu w stanie nietrzeźwości lub po użyciu środków odurzających – tego rodzaju zapisy znajdują się w każdym z analizowanych ubezpieczeń, z tym że w jednym z nich zakład ubezpieczeń dopuścił swoją odpowiedzialność w odniesieniu do pierwszych dwóch szkód powstałych z tego powodu w okresie ubezpieczenia z określonym limitem odpowiedzialności. W niektórych⁴⁰ wypadkach zapisy OWU są

³⁸ Spośród analizowanych warunków ubezpieczeń OCP wyłączenie w postaci wydania przesyłki osobie nieuprawnionej występuje w dziewięciu na dziesięć ubezpieczeń.

³⁹ Dotyczy to dwóch z dziesięciu analizowanych ubezpieczeń, z czego w jednym wypadku klauzula dotyczy tylko dostawy na terenie krajów Wspólnoty Niepodległych Państw.

⁴⁰ Dotyczy to trzech z dziesięciu analizowanych ubezpieczeń.

nawet bardziej rygorystyczne i wyłączają odpowiedzialność zakładów ubezpieczeń za szkody powstałe nie tylko wskutek prowadzenia w stanie nietrzeźwości lub po użyciu środków odurzających, ale także podczas wykonywania tego typu przewozów, niezależnie od tego, czy fakt ten miał jakikolwiek wpływ na powstanie szkody. Nie ulega wątpliwości, iż prowadzenie pojazdów po spożyciu alkoholu jest zjawiskiem negatywnym, które należy zwalczać, ale praktyka pokazuje, iż tego typu wypadki mają miejsce również wśród kierowców zawodowych. Biorąc pod uwagę, iż ubezpieczony nie ma praktyce żadnych środków nadzorczych pozwalających na wyeliminowanie tego ryzyka w odniesieniu do własnych kierowców, a tym bardziej kierowców swoich podwykonawców⁴¹, systemowe wyłączenie tego ryzyka spod ubezpieczenia stanowi istotne zagrożenie interesów przewoźników.

W analizowanych ubezpieczeniach powszechne⁴² jest także wyłączenie odpowiedzialności ubezpieczycieli za szkody spowodowane prowadzeniem pojazdu przez osoby nieposiadające odpowiednich uprawnień oraz wynikłe z użycia środków transportu niedostosowanych do przewozu danego rodzaju przesyłek bądź niesprawnych technicznie. W większości przypadków⁴³ możliwość skorzystania przez ubezpieczycieli z wyłączenia nie jest zależna od winy po stronie ubezpieczonego. Jeśli zatem ubezpieczony nie ma świadomości niesprawności technicznej pojazdu, a niesprawność ta istnieje w momencie rozpoczęcia przewozu, a następnie staje się przyczyną szkody, zakłady ubezpieczeń z reguły odmawiają wypłaty odszkodowania. Dotyczy to w szczególności sytuacji uszkodzenia plandeki i zamoczenia w wyniku tego towaru bądź uszkodzeń agregatów chłodniczych prowadzących do przegrzania bądź przemrożenia przewożonego towaru. Co więcej klauzula bywa wykorzystywana do odmowy wypłaty odszkodowania również w sytuacjach, na które ubezpieczony nie ma żadnego wpływu jak w przypadku nakazanego przez policję holowania zepsutego pojazdu z naczepą, podczas którego dochodzi do powstania szkody w towarze. Wspomniany zapis zwłaszcza w przypadku przewozów w temperaturach kontrolowanych znacząco obniża poziom ochrony ubezpieczeniowej przewoźnika.

Zdecydowanie większe zróżnicowanie wykazują ubezpieczenia OCP w zakresie tzw. klauzul parkingowych. Jednym z istotniejszych ryzyk w przypadku drogowych przewozów towarowych jest ryzyko kradzieży przesyłki. Kradzieże te najczęściej mają miejsce podczas postojów ciężarówek, zwłaszcza w porze nocnej. W celu minimalizacji tego ryzyka zakłady ubezpieczeń w ogólnych warunkach ubezpieczenia OCP nakładają na ubezpieczonych określone obowiązki w zakresie miejsc, w którym dopuszczalne są postoje pojazdów z ładunkiem oraz warunków, na jakich kierowca może opuścić pojazd. Nieprzestrzeganie tych obowiązków może stanowić podstawę do odmowy wypłaty odszkodowania w takim zakresie, w jakim stanowi to przyczynę powstania szkody. Analiza klauzul parkingowych w poszczególnych ubezpieczeniach OCP prowadzi do wniosku, iż możliwe jest wyodrębnienie dwóch kategorii tych klauzul. Pierwsza wskazuje miejsca dopuszczalnego postoju pojazdu z ładunkiem, niezależnie od tego czy kierowca opuszcza pojazd czy w nim pozostaje⁴⁴. Druga ogranicza się do określenia, w jakich miejscach i w jakich okolicznościach kierowca może opuścić pojazd

⁴¹ W przypadku jednego ubezpieczenia dostrzeżona brak realnego wpływu ubezpieczonego na kierowców podwykonawcy i objęto ubezpieczeniem sytuację, gdy szkoda jest wyrządzona wskutek prowadzenia pojazdów w stanie nietrzeźwości bądź po spożyciu środków odurzających podczas wykonywania przewozu przez podwykonawcę.

⁴² Zapisy takie znajdują się we wszystkich analizowanych ubezpieczeniach OCP.

⁴³ W dziewięciu na dziesięć analizowanych ubezpieczeń kwestia staranności ubezpieczonego na zastosowanie wyłączenia nie miała żadnego znaczenia. Tylko w jednym wypadku wyłączenie mogło znaleźć zastosowanie jedynie w sytuacji, gdy ubezpieczonemu można było przypisać winę z tytułu dopuszczenia do sytuacji skorzystania z kierowcy nieposiadającego uprawnień bądź użycia niewłaściwego lub niesprawnego środka transportu.

⁴⁴ Tego rodzaju klauzule występują w pięciu na dziesięć analizowanych ubezpieczeń.

z ładunkiem⁴⁵. Nie ulega wątpliwości, iż z punktu widzenia interesów ubezpieczonego zdecydowanie większe zagrożenie stanowi ta pierwsza kategoria. Regułą bowiem jest, iż kierowca śpi w pojeździe, a kradzieże ładunku mają miejsce najczęściej w nocy, a nie w trakcie spożywania przez kierowców posiłku czy wykonywania czynności higienicznych.

W zakresie klauzul dotyczących dopuszczalnych miejsc postoju stosowane są różne rozwiązania. Jediną ich cechą wspólną jest zezwolenie ubezpieczonemu na korzystanie z parkingów strzeżonych – taki zapis znajduje się w każdym z analizowanych ubezpieczeń. Zapis ten jednak w praktyce pozostaje martwy, gdyż w Europie parkingów strzeżonych dla samochodów ciężarowych położonych przy trasach, którymi te samochody się poruszają, właściwie nie ma. Nakładając na ubezpieczonego obowiązek parkowania wyłącznie na parkingach strzeżonych, zakład ubezpieczeń formułuje obowiązek w zasadzie niemożliwy do spełnienia. Tymczasem zdarzają się ubezpieczenia⁴⁶, w których postój poza parkingiem strzeżonym dopuszczalny jest wyłącznie w sytuacji wypadku lub awarii pojazdu, konieczności dokonywania formalności urzędowych, konieczności udzielania pomocy ofiarom wypadków drogowych, zachorowania kierowcy, kontroli drogowej czy nakazu postoju wydanego przez odpowiednie władze, a więc w wypadkach wyjątkowych nie zachodzących z reguły podczas normalnego przewozu. W przypadku takiego ubezpieczenia w praktyce podczas każdego postoju ubezpieczony narusza warunki umowy ubezpieczenia, co sprawia, że ubezpieczenie takie nie chroni w ogóle przed ryzykiem kradzieży. Inne ubezpieczenia zawierające klauzule w tej kategorii są mniej rygorystyczne i dopuszczają oświetlone parkingi dla samochodów ciężarowych położone przy stacjach benzynowych, hotelach, motelach, restauracjach obok dróg głównych, z tym że w niektórych wypadkach⁴⁷ możliwość skorzystania z innego parkingu niż strzeżony uzależniona jest od tego, czy konieczność postoju wynika z przepisów prawa, w szczególności regulacji dotyczących czasu pracy kierowców. Skutkuje to sporami dotyczącymi tego, czy postój pojazdu np. na godzinę przed upływem czasu pracy kierowcy w danym dniu jest zgodny z warunkami umowy ubezpieczenia, jeśli kierowca nie ma pewności, czy w ciągu następnej godziny zdoła znaleźć miejsce na dalej położonym parkingu spełniającym wymogi umowy ubezpieczenia. Dodatkowo enumeratywne wyliczenie dopuszczalnych miejsc postoju skutkuje sytuacjami, w którym ubezpieczony pozbawiony jest ochrony w przypadku postoju w innych miejscach nawet jeśli nie był w stanie w żaden sposób uniknąć tego postoju (np. podczas oczekiwania na załadunek na prom).

W ramach klauzul określających dopuszczalne miejsca postoju bez względu na to, czy kierowca pozostaje w pojeździe, wyróżnić można dodatkowo podział. W części⁴⁸ ubezpieczeń w przypadku szkód spowodowanych niezgodnym z warunkami ubezpieczenia postojem, odpowiedzialność ubezpieczyciela jest automatycznie wyłączona, w innych⁴⁹ warunkiem odmowy wypłaty odszkodowania przez ubezpieczyciela jest naruszenie obowiązku w zakresie postoju z winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa ubezpieczonego.

Zdecydowanie korzystniejsze dla ubezpieczonych są ubezpieczenia zawierające klauzule ograniczające możliwość opuszczania pojazdu przez kierowcę, lecz dopuszczające postój w dowolnych miejscach, o ile pojazd nie jest opuszczany. W obrębie tych klauzul również uwidaczniają się różnice.

⁴⁵ Klauzule określające wyłącznie warunki opuszczenia pojazdu występują w pięciu na dziesięć analizowanych ubezpieczeń.

⁴⁶ Warunki takie zawiera jedno z dziesięciu analizowanych ubezpieczeń.

⁴⁷ Dotyczy to dwóch na pięć analizowanych ubezpieczeń zawierających klauzule dotyczące dopuszczalnego miejsca postoju niezależnie od tego, czy kierowca przebywa w pojeździe.

⁴⁸ Dotyczy to trzech na pięć analizowanych ubezpieczeń zawierających klauzule dotyczące dopuszczalnego miejsca postoju niezależnie od tego, czy kierowca przebywa w pojeździe.

⁴⁹ Dotyczy to dwóch na pięć analizowanych ubezpieczeń zawierających klauzule dotyczące dopuszczalnego miejsca postoju niezależnie od tego, czy kierowca przebywa w pojeździe.

W niektórych ubezpieczeniach opuszczenie pojazdu w ogóle nie jest dopuszczalne niezależnie od rodzaju parkingu, na którym stoi pojazd⁵⁰, w innych może się to odbywać wyłącznie na parkingach strzeżonych⁵¹ bądź też na dowolnych oświetlonych i monitorowanych bądź dozorowanych parkingach dla samochodów ciężarowych, o ile postój wynika z przepisów o czasie pracy kierowców⁵². W obrębie tych klauzul naruszenie obowiązków wynikających z umowy ubezpieczenia każdorazowo skutkuje wyłączeniem odpowiedzialności ubezpieczyciela, z tym że w przypadku jednego z ubezpieczeń odmowa wypłaty odszkodowania nie może mieć miejsca, jeśli naruszenia klauzuli parkingowej dopuścił się podwykonawca ubezpieczonego.

Sposób sformułowania klauzul parkingowych, rygorystyczne obowiązki nałożone w nich na ubezpieczonych, które nierzadko nie są możliwe do spełnienia, sprawiają, że w praktyce w wielu wypadkach szkód spowodowanych kradzieżą ładunku zakłady ubezpieczeń odmawiają wypłaty w powołaniu na niewypełnienie przez ubezpieczonego warunków dotyczących miejsca postoju.

W świetle powyższego omówienia poziom ochrony zapewnionej przewoźnikom przez standardowe oferowane na rynku ubezpieczenia ich odpowiedzialności cywilnej nie jest zbyt wysoki. W przypadku najpoważniejszych szkód zwłaszcza będących wynikiem oszustw skierowanych przeciwko przewoźnikom, odpowiedzialność zakładów ubezpieczeń najczęściej jest wyłączona. Wspomniane klauzule są zaś dla przewoźników szczególnym zagrożeniem, gdy korzystają z usług podwykonawców, gdyż wówczas nie mają w praktyce żadnego wpływu na to, czy szczegółowe warunki dotyczące np. miejsc postoju, jazdy po spożyciu alkoholu czy sprawnymi technicznie pojazdami będą przestrzegane. W takim wypadku przewoźnicy nie mogą z reguły liczyć na swoje roszczenia regresowe wobec podwykonawcy, gdyż jego umowa ubezpieczenia zwykle zawiera takie same wyłączenia.

Wnioski

Analiza standardowych warunków ubezpieczeń transportowych oferowanych na polskim rynku prowadzi do wniosku, iż w znacznym stopniu oferowana przez nie ochrona ubezpieczeniowa ma charakter pozorny, a nie rzeczywisty. W przypadku ubezpieczeń odpowiedzialności zawodowej ich konstrukcja sprawia, że trudno mówić w ogóle o ochronie ubezpieczeniowej, gdyż niewielka jest szansa na uzyskanie jakichkolwiek środków z tego ubezpieczenia. W przypadku ubezpieczeń odpowiedzialności cywilnej spedytora większość ubezpieczeń obejmuje tylko niewielki wycinek działalności spedytora wobec powszechnego wyłączenia w postaci rażącego niedbalstwa. Z kolei odpowiedzialność zakładów ubezpieczeń w ubezpieczeniach OCP ograniczona jest zwykle jedynie do przypadków skutkujących niewielkim rozmiarem szkód (jak np. uszkodzenie przesyłki w czasie transportu) podczas gdy ryzyka, w których szkoda sięgać może setek tysięcy złotych takie jak kradzież, oszustwo transportowe czy wydanie osobie nieuprawnionej w zasadzie w ogóle nie są ubezpieczone bądź też ubezpieczenie występuje w znacząco ograniczonym zakresie. Dodatkowo zdecydowana większość tego typu ubezpieczeń zawiera postanowienia umożliwiające odmowę wypłaty odszkodowania w przypadku niedochowania pewnych formalności związanych z przewozem w postaci wpisu danych ubezpieczonego do listu przewozowego. Wskutek takiego ukształtowania ubezpieczeń w wielu wypadkach to przewoźnicy ponoszą główne ryzyko finansowe najistotniejszych zagrożeń dla ich działalności.

⁵⁰ Dotyczy to jednego z pięciu analizowanych ubezpieczeń zawierających tego typu klauzule.

⁵¹ Dotyczy to jednego z pięciu analizowanych ubezpieczeń zawierających tego typu klauzule.

⁵² Dotyczy to trzech z pięciu analizowanych ubezpieczeń zawierających tego typu klauzule.

Istnienie znacząco niekorzystnych dla ubezpieczonych ubezpieczeń transportowych na polskim rynku jest mojej ocenie w pierwszym rzędzie wynikiem niedomagań organizacyjnych oraz niedostatków wiedzy merytorycznej wśród przedstawicieli branży transportowej. Wpływa na to znaczące rozdrobnienie branży, w której duża część podmiotów to jednoosobowe firmy posiadające niewielką ilość pojazdów konkurujące przede wszystkim ceną. Podmioty te, zawierając umowy ubezpieczenia, kierują się przede wszystkim ich ceną, co musi wpływać na jakość kupowanego produktu. Nadto niewielkie podmioty z reguły nie dysponują odpowiednimi specjalistami zdolnymi do przeanalizowania warunków zawieranych usług, a korzystanie z usług profesjonalnych doradców, w szczególności brokerów wciąż należy do wyjątków. Tymczasem zwłaszcza w przypadku umów ubezpieczenia zawieranych przy pomocy brokerów ubezpieczeniowych wyspecjalizowanych w ubezpieczeniach transportowych bardzo znacząco wpływa na wzrost jakości otrzymywanych produktów. Ubezpieczenia opracowane we współpracy z brokerami cechuje zdecydowanie większy poziom ochrony ubezpieczonego ze znacząco zwiększonym zakresem przedmiotu ubezpieczenia i istotnie zmniejszoną ilością wyłączeń.

Nie bez wpływu na istniejącą sytuację pozostają wymagania w zakresie posiadanych ubezpieczeń formułowane przez osoby korzystające z usług przewoźników bądź spedytorów. Regułą jest, że takie podmioty domagają się od swoich zleceniobiorców okazania posiadanego ubezpieczenia, jednakże ich analiza jakości otrzymywanych polis sprowadza się zwykle wyłącznie do ustalenia wartości sumy ubezpieczenia. Tymczasem polisy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej w dużym stopniu zabezpieczają właśnie interesy właścicieli ładunku, gdyż majątek podmiotów z branży transportowej w wielu wypadkach nie jest wystarczający by zaspokoić roszczenia poszkodowanych w przypadku zaistnienia szkody w przewozie.

Niestety z nielicznymi wyjątkami znaczącego wpływu na jakość oferowanych ubezpieczeń nie mają liczne organizacje zrzeszające przewoźników, choć te działając w interesie swoich członków mogłyby wykorzystać swoją pozycję do wynegocjowania z zakładami ubezpieczeń korzystniejszych warunków ubezpieczeń, co niekiedy zresztą ma miejsce.

W tej sytuacji wobec faktu, iż pomimo niskiego poziomu zapewnionej ochrony ubezpieczeniowej, ubezpieczenia te są wciąż masowo nabywane przez ubezpieczonych, trudno dziwić się, że zakłady ubezpieczeń nie mają motywacji do poprawy ich jakości. Wyłącznie większe oczekiwania nabywców w zakresie jakości otrzymywanego produktu mogą doprowadzić do konkurencji nie tylko cenowych ale również w kwestii poziomu zabezpieczenia ubezpieczonego.

Biorąc jednak wciąż zwiększającą się liczbę brokerów specjalizujących się w ubezpieczeniach transportowych, co skutkuje coraz większą ilością wysokiej jakości ubezpieczeń, a także liczne działania edukacyjne w zakresie ubezpieczeń transportowych podejmowane zwłaszcza przez prasę branżową czy giełdy transportowe, można mieć nadzieję, iż obecna sytuacja będzie ulegać stopniowej poprawie.