

WŁADYSŁAW GÓRSKI

ROSZCZENIA REGRESOWE ZAKŁADU UBEZPIECZEŃ DO PRZEWOŹNIKA Z TYTUŁU SZKÓD TRANSPORTOWYCH

I. UBEZPIECZENIE ŁADUNKU A ZAKRES ODPOWIEDZIALNOŚCI PRZEWOŹNIKA

Odpowiedzialność przewoźnika za stan przyjętej do przewozu przesyłki nie zależy od tego, czy przesyłka została ubezpieczona czy też nie. W transporcie krajowym niemal wszystkie przesyłki są ubezpieczone. Odnosi się to w szczególności do mienia społecznego, stanowiącego zresztą ponad 99% przewożonej masy towarowej. Na podstawie zarządzenia Przewodniczącego PKPG i Ministra Finansów z dnia 19 IX 1951 r. w sprawie zasad ubezpieczenia mienia w transporcie krajowym przez jednostki gospodarki uspołecznionej (M.P. nr A-86, poz. 1182, zm. M.P. z 1953, nr A-78, poz. 928) — wymienione tam podmioty obowiązane są do ubezpieczenia wszelkich przesyłek (przewidziane są wszakże pewne wyjątki), przewożonych przy użyciu wszelkich środków transportu, od wszelkich ryzyk o charakterze losowym, w okresie całego cyklu transportowego, łącznie z dowozem i odwozem, przeładunkami oraz przejściowym składowaniem — według klauzuli „od składu do składu”. Zalecane jest przy tym zawieranie umów ubezpieczenia w formie polisy obrotowej, która najlepiej zabezpiecza realizację zasady powszechności ubezpieczenia.

Trzeba tu jednak zauważyć, iż mimo nałożenia na j.g.u. administracyjnego obowiązku — ubezpieczenie ładunku ma charakter dobrowolny w rozumieniu ustawy o ubezpieczeniach majątkowych i osobowych z dnia 2 XII 1958 r. (Dz. U. nr 72, poz. 357) i dochodzi do skutku w trybie urn o w n y m. Stąd też do stosunków prawnych tego rodzaju zastosowanie znajdują przepisy regulujące umowę ubezpieczenia, zawarte w kodeksie cywilnym (art. 805 - 834) oraz w kodeksie morskim (art. 256 - 301).

Podmioty nie będące jednostkami gospodarki uspołecznionej mogą ubezpieczać swoje przesyłki na zasadach pełnej dobrowolności.

W odniesieniu do mienia będącego przedmiotem obrotu towarowego z zagranicą, zakres obowiązku zawierania umów ubezpieczenia ustalony został w zarządzeniu Ministra Finansów i Ministra Handlu Zagranicznego z dnia 11 XII 1971 r. (Dz. Urz. MHZ nr 12, poz. 116).

Ubezpieczenie ładunku należy do wysyłającego albo do odbiorcy przesyłki. Jeżeli towar nadawany jest do przewozu w wykonaniu umowy sprzedaży lub umowy dostawy, do ubezpieczenia przesyłki obowiązany jest ten z uczestników obrotu towarowego, który — zgodnie z obowiązującymi w tym przedmiocie przepisami lub umową — ponosi ryzyko przypadkowej utraty lub uszkodzenia w czasie transportu. Obowiązujące w tej mierze postanowienia art. 547 oraz 548 k.c. mają charakter dyspozytywny. Taką samą regułą stanowi przepis § 16 ust. 1 „Ogólnych warunków umów sprzedaży i umów dostawy między jednostkami gospodarki uspołecznionej” (załącznik do uchwały nr 192 Rady Ministrów z dnia 3 VIII 1973 r., M.P. nr 36, poz. 218), zwanych dalej OWS.

Zakres odpowiedzialności przewoźnika z tytułu przewozu rzeczy wynika z obowiązujących przepisów prawa przewozowego. Przepisy ogólne regulujące umowę przewozu, zawarte w kodeksie cywilnym (art. 774 - - 793), mają charakter dyspozytywny, jednakże przepisy przewozowe szczególne, odnoszące się do poszczególnych rodzajów transportu, mają charakter imperatywny, z wyjątkiem kodeksu morskiego, choć i tam stosunkowo niewielkie są możliwości wyłączenia lub ograniczenia odpowiedzialności przewoźnika, o ile wystawiony został konosament (art. 160 k.m.).

Tymczasem zakres odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń z tytułu ubezpieczenia ładunku wynika z obowiązujących w tej mierze przepisów prawa ubezpieczeniowego, ogólnych warunków ubezpieczenia albo z konkretnej umowy stron (tzw. klauzule polisowe). Jeżeli idzie o j.g.u., to uwzględnić tutaj należy przede wszystkim postanowienia powołanego wyżej zarządzenia z dnia 19 IX 1951 r. oraz „Ogólne warunki ubezpieczenia w transporcie krajowym mienia jednostek gospodarki uspołecznionej” (zwane dalej OWU) z 1952 r.

Zakres odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń nie musi się pokrywać z zakresem odpowiedzialności przewoźnika, zwłaszcza jeśli się zważy, iż odpowiedzialność przewoźnika kształtuje się różnie w zależności od rodzaju transportu. Poza tym przewoźnik ponosi odpowiedzialność tylko za okres czasu, kiedy przesyłka znajduje się w jego pieczy i z reguły nie obejmuje całego całego transportowego. Odpowiedzialnością zakładu ubezpieczeń mogą być objęte np. szkody powstałe wskutek nadzwyczajnych zdarzeń losowych, przy których przewoźnik miałby wszelkie podstawy do przeprowadzenia ekskulpacji, jak również szkody w pełnej wysokości, podczas gdy odpowiedzialność przewoźnika jest z reguły ograniczona do wartości przesyłki, a w niektórych rodzajach transportu obowiązują nawet określone kwotowo limity odpowiedzialności. Z drugiej znów strony odpowiedzialnością zakładu ubezpieczeń z reguły nie są objęte szkody wynikające z opóźnienia terminu przewozu.

Konfrontując zakres odpowiedzialności przewoźnika z zakresem odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń, szkody transportowe, tzn. wiążące się z przewozem ładunku, można podzielić na 4 kategorie:

1) szkody, za które odpowiedzialność ponosi zarówno przewoźnik jak i zakład ubezpieczeń,

2) szkody, za które odpowiedzialność ponosi tylko przewoźnik, np. wynikające z opóźnienia przewozu,

3) szkody, za które odpowiedzialność ponosi tylko zakład ubezpieczeń, np. wynikające z nadzwyczajnych zdarzeń losowych albo też wykraczające poza limity odpowiedzialności przewoźnika,

4) szkody, za które nie ponosi odpowiedzialności ani przewoźnik, ani zakład ubezpieczeń; do tej kategorii zaliczyć należy np. szkody wynikające z winy wysyłającego lub odbiorcy, z powodu niezachowania przez nich przepisów bezpieczeństwa, z braku lub wadliwości opakowania, z właściwości wewnętrznych towaru, a w szczególności tzw. ubytków naturalnych itd.

Znaczna część szkód transportowych należy do kategorii pierwszej, tzn. takich, za które odpowiedzialność ponosi zarówno przewoźnik jak i zakład ubezpieczeń. W tej sytuacji nasuwa się pytanie co do celowości ubezpieczenia ładunku, zwłaszcza w tak szerokim zakresie, jak to jest u nas przyjęte w odniesieniu do mienia j.g.u. Jest rzeczą znamioną, iż na uzasadnienie ubezpieczenia ładunku przytacza się, jako jeden z najważniejszych, argument dotyczący ułatwienia dochodzenia roszczeń odszkodowawczych¹. Kontrahent przewoźnika zainteresowany jest w ubezpieczeniu ładunku przede wszystkim dlatego, że zakład ubezpieczeń wypłaca należne odszkodowanie natychmiast, a najpóźniej w ciągu 4 tygodni od złożenia wymaganej dokumentacji, nie dopuszczając na ogół do sporów na tym tle. Tymczasem dochodzenie roszczeń odszkodowawczych wobec przewoźnika wymaga dłuższego czasu i nastęrcza z reguły niemało trudności. Wynika to z zawilego systemu przepisów prawa przewozowego, ogromnie rozbudowanych i zróżnicowanych w zależności od rodzaju transportu, jak również z uciążliwej i przewlekłej procedury dochodzenia roszczeń w transporcie, z konieczności (co stanowi regułę) uprzedniego wyczerpania trybu reklamacyjnego itd. Ubezpieczenie ładunku stanowi więc istotne ułatwienie sytuacji prawnej i ekonomicznej klienta przewoźnika, umożliwia mu bowiem natychmiastowe pokrycie szkody, bez potrzeby prowadzenia długotrwałych sporów z przewoźnikiem.

Ubezpieczenie przesyłki nie oznacza wszakże zwolnienia przewoźnika od ciężącej na nim odpowiedzialności za stan ładunku. Ma to poważne znaczenie społeczno-wychowawcze oraz prewencyjne². Ustawodawstwo nasze (podobna koncepcja znana jest zresztą bodaj we wszystkich sy-

¹ Szersze wywody w tym przedmiocie znaleźć można w podręcznikach: W. Górski, *Prawo przewozowe*, wyd. 2, Warszawa 1973, s. 99 - 105 oraz tenże, *Ubezpieczenia transportowe*, wyd. 3, Warszawa 1970, s. 100 i n.

² W. Warkało, *Ubezpieczenia majątkowe*, praca zbiorowa pod redakcją W. Warkała, wyd. 3, Warszawa 1969, s. 184; K. Karśnicki, J. Ławrynowicz, *Prawo ubezpieczeń gospodarczych*, Warszawa 1969, s. 92.

stemach prawnych) przewiduje bowiem, iż po wypłaceniu odszkodowania przez zakład ubezpieczeń, na zakład ten przechodzą roszczenia, jakie przysługiwały ubezpieczającemu wobec przewoźnika (jak również wobec innych osób odpowiedzialnych za powstanie szkody) w granicach wypłaconego odszkodowania.

Skoncentrowanie przeważającej części roszczeń wobec przewoźnika z tytułu szkód transportowych w gestii zakładu ubezpieczeń — oznacza nawet możliwość lepszego wyegzekwowania odpowiedzialności przewoźnika. Zakłady ubezpieczeń bowiem, tzn. Państwowy Zakład Ubezpieczeń (PZU) w zakresie ubezpieczeń krajowych oraz Towarzystwo Ubezpieczeń i Reasekuracji „Warta” — Spółka Akcyjna w zakresie ubezpieczeń w obrocie zagranicznym, dysponują wyspecjalizowaną kadrą specjalistów, w tym również radców prawnych, co im zapewnia skuteczne dochodzenie roszczeń regresowych wobec przewoźnika, a w każdym razie bardziej skuteczne, aniżeli miałyby na to szanse poszczególny klient przewoźnika. W ten sposób zasada przechodzenia roszczeń odszkodowawczych wobec przewoźnika z tytułu szkód transportowych — na zakład ubezpieczeń — stanowi ważny instrument w dziele ochrony przewożonego ładunku, zapewnienia właściwej staranności ze strony przewoźnika, a tym samym do zmniejszenia szkodowości w transporcie. Stanowi więc, sama w sobie, ważny element prewencji. Aspekt ten jest o tyle istotny, że ubezpieczenie w ustroju socjalistycznym wiąże się nierozdzielnie z szeroko pojętą działalnością prewencyjną³.

II. DOCHODZENIE ODSZKODOWANIA UBEZPIECZENIOWEGO

W przypadkach, w których za szkodę w przesyłce odpowiada zarówno przewoźnik, jak i zakład ubezpieczeń, osoba poszkodowana ma do wyboru: albo dochodzie roszczenia o naprawienie szkody wobec przewoźnika, według zasad odnoszących się do odpowiedzialności odszkodowawczej, albo też dochodzić zaspokojenia uszczerbku majątkowego przez uzyskanie świadczenia ze strony zakładu ubezpieczeń. W praktyce wybiera ona zazwyczaj to drugie rozwiązanie, jako dla siebie wygodniejsze⁴.

Jednym z warunków umownych wypłacenia odszkodowania ubezpieczeniowego jest zabezpieczenie przysługujących ubezpieczającemu roszczeń w stosunku do przewoźnika. Idzie o umożliwienie zakładowi ubezpieczeń wystąpienia następnie, tzn. po zapłacie odszkodowania, wobec przewoźnika z roszczeniem regresowym (zwrotnym).

Według postanowienia § 17 ust. 1 OWS — dochodzenie odszkodowania od zakładu ubezpieczeń należy do tej strony obrotu towarowego, na rzecz której przesyłka została ubezpieczona. Najczęściej jest to od-

³ W. Warkało, op. cit., s. 76.

⁴ W. Czachórski, *Prawo zobowiązań w zarysie*. Warszawa 1968, s. 632.

biorca przesyłki. Odbiorca jest także zobowiązany do zabezpieczenia roszczeń odszkodowawczych wobec przewoźnika, nawet w tych przypadkach, kiedy nie on jest 'ubezpieczającym (lub ubezpieczonym).

Według postanowień OWU z 1952 r. w przypadku szkód polegających na częściowym ubytku lub uszkodzeniu przesyłki, odbiorca powinien żądać od przewoźnika stwierdzenia takiej szkody oraz jej rozmiarów i przyczyn w formie protokolarnej, w trybie przewidzianym w odpowiednich przepisach przewozowych. W zakresie podstawowych rodzajów transportu sporządzenie takiego protokołu stanowi przesłankę dochodzenia roszczeń odszkodowawczych wobec przewoźnika z tytułu ubytku lub uszkodzenia przesyłki. Stąd też istotne znaczenie takiego dokumentu dla zachowania roszczeń regresowych zakładu ubezpieczeń wobec przewoźnika. Według orzeczenia GKA z dnia 21 IX 1953 r.⁵ jeżeli odbiorca nie żądał sporządzenia protokołu kolejowego, PZU nie ponosi odpowiedzialności za powstałą szkodę. Oczywiście, odbiorca może tylko żądać sporządzenia protokołu. Jeżeli jednak przewoźnik nie zastosuje się do tego żądania, nie może później zasłaniać się brakiem protokołu⁶. W przypadkach takich odbiorca jest zobowiązany do sporządzenia komisyjnego protokołu szkodowego, z udziałem „czynnika społecznego”, a jeśli zachodzi potrzeba, to z udziałem rzeczoznawcy.

W razie szkody w przesyłce ubezpieczający obowiązany jest (o ile umowa nie przewiduje w tym względzie wyjątków) powiadomić o tym niezwłocznie zakład ubezpieczeń, a następnie w ciągu 2 tygodni przedstawić mu następujące dokumenty potrzebne dla likwidacji szkody.

- 1) list przewozowy lub inny dokument przewozowy,
- 2) protokół szkodowy (w przypadku szkód polegających na ubytku lub uszkodzeniu przesyłki),
- 3) rachunek (fakturę) lub inny dowód wartości przesyłki oraz ceny jednostkowej,
- 4) obliczenie szkody.

Do niedawna wymagano ponadto, zgodnie z odpowiednimi postanowieniami OWU, przedstawienia jeszcze jednego dokumentu, a mianowicie przelewu (cesji) praw do przewoźnika oraz innych osób trzecich odpowiedzialnych za szkodę — na zakład ubezpieczeń. Wymaganie takie było uzasadnione o tyle, że do czasu wydania kodeksu cywilnego oraz kodeksu morskiego zagadnienie przejścia praw na zakład ubezpieczeń nie było unormowane w sposób jednolity w przepisach dzielnicowych, nota bene trudno dostępnych. Chociaż więc postanowienia OWU z 1952 r. (§ 16) przewidują w sposób generalny automatyczne przejście na PZU roszczeń wobec przewoźnika z chwilą dokonania zapłaty odszkodowania ubezpieczeniowego i do wysokości tej zapłaty, niemniej dokument prze-

⁵ Orzecznictwo Arbitrażowe, tom VI, poz. 141.

⁶ Orz. GKA z dnia 5 I 1962 r., OSPiKA 1962 z. 11.

lewu był wymagany dla uzasadnienia legitymacji czynnej PZU przy dochodzeniu roszczeń regresowych.

Dopiero instrukcja naczelnego dyrektora PZU nr 61/71 w sprawie postępowania w przypadku powstania szkody w czasie transportu mienia jednostek gospodarki uspołecznionej w obrocie krajowym nie wymaga już przelewu praw. Tym samym PZU zrezygnował z żądania owego dokumentu przy likwidacji szkody transportowej. Rezygnacja taka jest uzasadniona w świetle postanowień art. 828 k.c. oraz art. 300 k.m., które wyraźnie formułują zasadę przejścia na zakład ubezpieczeń roszczeń przysługujących ubezpieczającemu wobec osób trzecich odpowiedzialnych za szkodę z mocy samego prawa, aż do wysokości wypłaconego odszkodowania ubezpieczeniowego. Powołane przepisy mają charakter względnie obowiązujący („Jeżeli nie umówiono się inaczej” art. 828 § 1 k.c.; w odniesieniu do/ ubezpieczeń morskich charakter względnie obowiązujący przepisu art. 300 k.m. wynika z zasady generalnej wyrażonej w art. 2 k.m.). Trzeba tutaj jednak zauważyć, iż w zakresie ubezpieczenia ładunku odmienna umowa nie miałaby żadnego uzasadnienia. Byłaby nawet sprzeczna z założeniami działalności prewencyjnej zakładu ubezpieczeń, tym bardziej, że ubezpieczający nie może się już domagać odszkodowania od przewoźnika w granicach uzyskanego odszkodowania ubezpieczeniowego.

Co więcej, odpowiednie postanowienia OWU (a w odniesieniu do ubezpieczeń morskich — art. 300 § 3 k.m.) przewidują, iż zakład ubezpieczeń staje się wolny od odpowiedzialności, jeżeli ubezpieczający (lub ubezpieczony, jeśli w konkretnym przypadku są to inne osoby) wyraźnie lub milcząco ograniczyli albo wyłączyli odpowiedzialność przewoźnika, bądź też zrzekli się, bez zgody zakładu ubezpieczeń, praw przysługujących im wobec przewoźnika lub innych osób trzecich.

Jeżeli ubezpieczający zgłosił zakładowi ubezpieczeń zajście szkody oraz złożył wymagane dokumenty, dochodzenie roszczeń wobec przewoźnika należy już do zakładu ubezpieczeń, na którym też spoczywa ryzyko niezgłoszenia reklamacji w przewidzianym terminie⁷.

III. WSTĄPIENIE ZAKŁADU UBEZPIECZEŃ W PRAWA ZASPOKOJONEGO WIERZYCIELA

Roszczenie zakładu ubezpieczeń, który pokrył szkodę w mieniu ubezpieczającego, wobec osoby odpowiedzialnej na wyrządzenie szkody, określa się zazwyczaj, tak w doktrynie jak i w praktyce, jako roszczenie regresowe czyli roszczenie zwrotne. Należy jednak pamiętać, że w takim określeniu kryje się pewna nieścisłość albo raczej pewien skrót myślowy⁸. Z tym zastrzeżeniem też określenie to jest używane w niniej-

⁷ Por. orz. GKA w zespole zwiększonym z dnia 9 X 1956 r., PiP 1957 z. 3.

⁸ Por. Z. K., Nowakowski, A. Wąsiewicz, *Prawo ubezpieczeń majątkowych i osobowych*, Warszawa-Poznań 1973, s. 62.

szym opracowaniu. Ściśle rzecz biorąc, w przypadkach takich roszczenie zakładu ubezpieczeń nie może być kwalifikowane jako roszczenie regresowe. W polskiej cywilistyce jest ono powszechnie traktowane jako szczególny przypadek wstąpienia zakładu ubezpieczeń w prawa zaspokojonego wierzyciela⁹.

Ubezpieczenie ładunku należy do kategorii ubezpieczeń majątkowych, tzn. takich, których przedmiotem są jakieś dobra majątkowe (mienie). Dobra takie mają określoną wartość majątkową, a szkoda w nich powstała da się ocenić w pieniądzu. Podstawową cechą ubezpieczeń majątkowych jest ich charakter odszkodowawczy¹⁰. Wynika to już zresztą z samej definicji umowy ubezpieczenia: Według postanowienia art. 805 § 2 k.c. świadczenie zakładu ubezpieczeń w ubezpieczeniu majątkowym polega na zapłacie określonego odszkodowania, podczas gdy w ubezpieczeniach osobowych nie mówi się o odszkodowaniu, tylko ogólnie o „świadczeniu”.

Znamienne dla odpowiedzialności ubezpieczeniowej w ubezpieczeniach majątkowych jest jej powiązanie z odpowiedzialnością odszkodowawczą typu sprawczego¹¹. Stąd też w doktrynie polskiej przyjmuje się, że tzw. regres zakładu ubezpieczeń aktualny jest jedynie w odniesieniu do ubezpieczeń majątkowych¹². Obowiązujący system prawny zdaje się potwierdzać taką tezę. Art. 828 k.c. zamieszczony jest bowiem w dziale normującym ubezpieczenia majątkowe, podczas gdy w dziale normującym ubezpieczenia osobowe nie przewiduje się takiego przejścia praw regresowych na zakład ubezpieczeń¹³. Natomiast kodeks morski reguluje wyłącznie ubezpieczenia majątkowe (art. 256 i 257 k.m.). Zresztą mimo odrębnego unormowania oraz pewnych różnic w sformułowaniu odnośnych przepisów, istota regresu ubezpieczeniowego w ubezpieczeniach morskich jest ta sama¹⁴.

Konsekwencją zasady kompensacji, właściwej dla ubezpieczeń majątk-

⁹ A. Ohanowicz, *Wstąpienie osoby trzeciej w prawa zaspokojonego wierzyciela*, Studia Cywilistyczne, tom XIII - XIV, Kraków 1969, s. 227 i n.; tenże, *Glosa do orzeczenia SN z dnia 23 I 1956 r.*, OSKiKA 1958 z. 3, poz. 70; W. Czachórski, op. cit., s. 632; E. Muszalski, *Istota roszczeń regresowych zakładu ubezpieczeń*, Wiadomości Ubezpieczeniowe 1965, nr 10, s. 5; Z. K. Nowakowski, A. Wąsiewicz, op. cit., s. 62; T. Sangowski, *Przedmiotowy zakres stosowania regresu ubezpieczeniowego w systemie ubezpieczeń gospodarczych*, RPEiS 1973, z. 2, s. 59 oraz przypis nr 1; Kodeks Cywilny — Komentarz, Warszawa 1972, tom II, s. 1661; por. także uzasadnienie do uchwały nr 1/73 Kolegium Arbitrażu GKA, OSPiKA 1973 z. 9, poz. 171.

¹⁰ T. Sangowski, op. cit., s. 59.

¹¹ W. Warkało, *Odpowiedzialność odszkodowawcza*, Warszawa 1972, s. 192.

¹² W. Warkało, *Ubezpieczenia majątkowe ...* op. cit., s. 181.

¹³ T. Sangowski, op. cit., s. 59; E. Muszalski, op. cit., s. 10 i n.; W. Warkało, *Zasada odszkodowania w ubezpieczeniach*, Studia Cywilistyczne, tom XIII-XIV, s. 417 i n.

¹⁴ T. Sangowski, *Granice regresu ubezpieczyciela morskiego*, Technika i Gospodarka Morska 1973, nr 10, s. 599.

kowych, jest pozbawienie ubezpieczającego, który otrzymał odszkodowanie ubezpieczeniowe, prawa do dochodzenia roszczeń wobec sprawcy szkody, gdyż prowadziłoby to do bezpodstawnego wzbogacenia¹⁵.

Według powoływanych wyżej postanowień art. 828 k.c. oraz art. 300 k.m. — roszczenie, jakie przysługiwało ubezpieczającemu wobec osób odpowiedzialnych za szkodę, przechodzi na zakład ubezpieczeń z mocy samego prawa (*ex lege*), stąd też stanowi ono przykład surogacji ustawowej (*cessio legis*). Oznacza ono przejście na zakład ubezpieczeń wierzytelności do wysokości dokonanej zapłaty — w rozumieniu postanowień art. 518 k.c., w stosunku do którego art. 828 k.c. jak i art. 300 k.m. należy uważać za przepisy szczególne¹⁶.

W cywilistyce polskiej zwraca się uwagę, że roszczenie jakie nabywa zakład ubezpieczeń, określane nie dość ściśle jako regresowe jest tym samym roszczeniem, które służyło ubezpieczającemu przeciwko osobie trzeciej¹⁷. Wskazuje się przy tym¹⁸, że jest to w zasadzie roszczenie *ex delicto*. Sformułowanie takie, zapewne słuszne przy ocenie generalnej, jest jednak nieadekwatne, jeśli idzie o roszczenie wobec przewoźnika z tytułu szkód w ubezpieczonej przesyłce. W przykładzie tym będzie to normalnie roszczenie wynikające z odpowiedzialności *kontraktowej* przewoźnika, chyba że w wyjątkowym przypadku uzasadniona będzie odpowiedzialność przewoźnika *ex delicto*.

Trzeba jednak zauważyć, iż pokrycie szkody w ramach ubezpieczenia może nie obejmować pełnego odszkodowania w rozumieniu przepisów ogólnych. Stąd też ubezpieczający, nawet po uzyskaniu świadczenia od zakładu ubezpieczeń zachowuje przysługujące mu roszczenie przeciwko osobom trzecim, a w szczególności przeciwko przewoźnikowi, a odnoszące się do reszty uszczerbku majątkowego (art. 828 § 1 zd. 2 k.c.)¹⁹.

Na różnice między regresem a wstąpieniem w prawa zaspokojonego wierzyciela wskazuje się w uzasadnieniu do uchwały nr 1/73 Kolegium Arbitrażu GKA z dnia 26 IV 1973 r.²⁰. Według wyrażonego tam poglądu przy regresie powstaje wierzytelność, oparta co prawda na jakimś innym, umorzonym już wygasłym zobowiązaniu, ale wierzytelność *samodzielna*, *nowa*. W stosunku zaś jaki zawiązuje się między osobą odpowiedzialną za szkodę a zakładem ubezpieczeń w następstwie zapłaty odszkodowania ubezpieczeniowego, mamy do czynienia z tą samą wierzytelnością, jaką względem osoby odpowiedzialnej miał ubezpieczający, a która skutkiem owej zapłaty nie wygasła, lecz przeszła na zakład ubezpieczeń. W granicach zapłaty zakład ubezpieczeń, z mocy art. 518 § 1 pkt 4 w

¹⁵ Kodeks Cywilny — Komentarz, s. 1661.

¹⁶ Ibidem.

¹⁷ W. Czachórski, op. cit., s. 632.

¹⁸ Ibidem.

¹⁹ Ibidem.

²⁰ z uzasadnienia do uchwały nr 1/73 Kolegium Arbitrażu GKA, OSPiKA 1973 z. 9, s. 379.

związku z art. 828 § 1 k.c., wstępuje w miejsce ubezpieczającego jako dotychczasowego wierzyciela.

Tak więc według poglądu wyrażonego w uzasadnieniu do powołanej wyżej uchwały nr 1/73 Kolegium Arbitrażu GKA w przypadku nas interesującym mamy do czynienia wyłącznie ze zmianą podmiotową; poza tym nabyta przez zakład ubezpieczeń wierzytelności jest tą samą, jaką miał ubezpieczający. Przechodzi ona na zakład ubezpieczeń z wszelkimi prawami przysługującymi ubezpieczającemu, z drugiej znów strony osoba trzecia może zakładowi ubezpieczeń przedstawić wszelkie zarzuty, jakie jej przysługiwały wobec ubezpieczającego²¹.

Trzeba oddać sprawiedliwość uchwale nr 1/73 Kolegium Arbitrażu GKA, której wywody przyczyniają się w poważnej mierze do określenia istoty prawnej przejścia praw regresowych na zakład ubezpieczeń. Niemniej nie ze wszystkimi sformułowaniami tej uchwały można się zgodzić tym bardziej, że zachodzi nawet pewna kontrowersja między samym tekstem uchwały a uzasadnieniem, w którym wskazuje się mianowicie, iż w interesujących nas przypadkach zachodzi jedynie zmiana podmiotowa. Tymczasem przejście praw na zakład ubezpieczeń pociągnąć może za sobą również dość istotne zmiany w ukształtowaniu treści samego stosunku prawnego, a wynikające z charakteru zakładu ubezpieczeń jako j.g.u. Na jeden aspekt tego zagadnienia zwraca się uwagę w uchwale nr 1/73, choć w sposób może mało przejrzysty. Otóż jeżeli przewoźnik jest j.g.u., a ubezpieczający nie należy do podmiotów tej kategorii, wówczas przy przejściu roszczenia na zakład ubezpieczeń podlega ono terminowi przedawnienia obowiązującemu w stosunkach między j.g.u., a termin ten należy liczyć od daty zapłacenia odszkodowania ubezpieczeniowego. W odniesieniu do interesującej nas kwestii roszczeń regresowych wobec przewoźnika trzeba stwierdzić, iż tego rodzaju przypadek zmiany terminu przedawnienia będzie miał miejsce najzupełniej wyjątkowo. Jeżeli bowiem ubezpieczający nie będzie należał do kategorii j.g.u., to i tak termin przedawnienia z umowy przewozu rzeczy wynosi 1 rok jako termin powszechnie obowiązujący w odniesieniu do wszystkich podmiotów (art. 792 k.c. oraz odpowiednie przepisy przewozowe poszczególne). Jedynie w zakresie transportu morskiego, o ile nie został wystawiony konosament (art. 99 § 1 k.m.) oraz transportu lotniczego (art. 90 ust. 2 prawa lotniczego z 1962 r.) przewidziany jest dwuletni termin przedawnienia; jedynie wówczas więc zachodzi możliwość zmiany terminu przedawnienia, jeżeli klientem przewoźnika będącego j.g.u., będzie podmiot nie należący do tej kategorii.

Należałoby tu jednak wskazać także na inne odchylenie sytuacji prawnej zakładu ubezpieczeń w odniesieniu do przejętego roszczenia w porównaniu do pierwotnego roszczenia, jakie przysługiwało ubezpieczają-

²¹ W. Warkało, *Ubezpieczenia majątkowe...*, s. 184; T. Sangowski, *Granice regresu...*, op. cit., s. 599.

cemu, a czego nie znajdujemy w uchwale nr 1 ani w uzasadnieniu do niej. Mianowicie — różnica wynikająca z faktu, że — przy założeniu podobnego jak wyżej stanu faktycznego — roszczenie pierwotne podlegało dochodzeniu w drodze sądowej, podczas gdy roszczenie zwrotne zakładu ubezpieczeń w drodze arbitrażowej. Przecież poza terminem przedawnienia w grę wchodzi szereg innych czynników. Chodzi tu zresztą nie tylko o stronę ściśle procesową (np. ograniczenie przy wnoszeniu rewizji), lecz również o kwestię materialno-prawną, jeśli się weźmie pod uwagę podstawy orzekania obowiązujące w postępowaniu sądowym oraz arbitrażowym.

Czy więc w tym stanie rzeczy można powiedzieć, iż przy przejściu roszczeń na zakład ubezpieczeń na mocy art. 828 k.c. oraz art. 300 k.m. mamy do czynienia jedynie ze zmianą podmiotową? Czy w przypadku takim można mówić po prostu o wstąpieniu w prawa zaspokojonego wierzyciela, jeżeli prawa te mogą w konkretnym przypadku ulegać dość znacznym przemianom? Zdaniem naszym, jeżeli kwalifikujemy w taki sposób tę instytucję, to trzeba jednak pamiętać, że wykazuje ona pewne odchylenia od klasycznej konstrukcji wstąpienia w prawa zaspokojonego wierzyciela.

Nawiązując raz jeszcze do uchwały nr 1/73 Kolegium Arbitrażu GKA, należałoby zwrócić uwagę, iż w odniesieniu do roszczeń regresowych zakładu ubezpieczeń wobec przewoźnika nieaktualny jest pkt II owej uchwały, według którego, w razie zmiany terminu przedawnienia, termin ten należy liczyć *a tempore scientiae*; osoba zobowiązana, czyli przewoźnik jest przy tego rodzaju roszczeniach regresowych zawsze znany.

IV. DOCHODZENIE ROSZCZEŃ REGRESOWYCH PRZEZ ZAKŁAD UBEZPIECZEŃ

Przy dochodzeniu roszczeń, które przechodzą na zakład ubezpieczeń na mocy postanowień art. 828 k.c. oraz art. 300 k.m., obowiązują w zasadzie te same przepisy prawne, jak w odniesieniu do innych roszczeń w postępowaniu sądowym lub arbitrażowym. Dochodzą jednak charakterystyczne zasady obowiązujące przy dochodzeniu roszczeń przeciwko przewoźnikowi. Wymienić tu w szczególności wypada obowiązek wyczerpania trybu postępowania reklamacyjnego przed skierowaniem sprawy na drogę postępowania spornego, jeżeli przepisy przewozowe, a ma to miejsce w większości rodzajów transportu, tego wymagają. W przypadkach tych przewidziane jest również zawieszenie biegu terminu przedawnienia na czas postępowania reklamacyjnego. Zasady te obowiązują więc również przy dochodzeniu wobec przewoźnika roszczeń regresowych przez zakład ubezpieczeń.

Skoncentrowanie znacznej części roszczeń odszkodowawczych wobec przewoźników krajowych, w trybie regresowym, w gestii PZU, umożliwia

temu zakładowi poszukiwanie możliwości uproszczenia trybu dochodzenia owych roszczeń. Tak więc PZU zawarł pod egidą Państwowego Arbitrażu Gospodarczego specjalne porozumienia z najważniejszymi przewoźnikami. Porozumienia te mają na celu podział ryzyka szkód w ubezpieczonych ładunkach między przewoźnika a PZU, a w związku z tym uproszczenie trybu postępowania reklamacyjnego jak również zmniejszenie ilości sporów arbitrażowych na tym tle.

Jako przykład można tu wymienić porozumienie zawarte między Centralą PZU a Ministerstwem Komunikacji działającym w zastępstwie kolei (tzn. przedsiębiorstwa PKP) w dniu 4 I 1968 r. (Na podobnych zasadach PZU zawarł szereg dalszych porozumień, a w szczególności ze Zjednoczeniem PKS, z przedsiębiorstwami transportowymi handlu wewnętrznego oraz z CRS „Samopomoc Chłopska”). Porozumienie to odnosi się zasadniczo tylko do szkód jawnych, tzn. stwierdzonych protokolarnie przed wydaniem przesyłki odbiorcy, a przynajmniej przed ich wyładowaniem z wagonu („na progu wagonu”). Otóż w odniesieniu do szkód tej kategorii, strony, tzn. PZU i kolej, rozliczają się po połowie, czyli po 50%.

Reklamacje dotyczące szkód objętych porozumieniem PZU powinien wnosić do właściwych dyrekcji okręgowych kolei państwowych w sposób zbiorczy, do dnia 15 każdego miesiąca za miesiąc ubiegły. Reklamacje wnoszone w tym trybie powinny być rozpatrywane przez kolej w okresie nie przekraczającym 3 miesięcy, pod rygorem płacenia odsetek za zwłokę.

W razie negatywnego załatwienia przez kolej reklamacji PZU przewidziany jest swoisty tryb postępowania mediacyjnego. Mianowicie PZU nie powinien oddalonego roszczenia kierować od razu na drogę postępowania arbitrażowego, lecz powinno ono być skierowane uprzednio do tzw. komisji konsultatywnej, składającej się z przedstawicieli PZU oraz kolei, pod przewodnictwem przedstawiciela okręgowej komisji arbitrażowej. Dopiero gdy komisja konsultatywna nie doprowadzi do ugodowego załatwienia reklamacji — PZU jest uprawniony do wystąpienia na drogę postępowania arbitrażowego.

W związku z przedstawionym porozumieniem między PZU a koleją nasuwa się szereg uwag:

1) Reklamacje z tytułu szkód w przesyłkach w transporcie kolejowym mogą być składane zasadniczo w terminie przedawnienia, tzn. w ciągu 1 roku (art. 128 ust. 1 dekretu o przewożenie przesyłek i osób kolejami z dnia 24 XII 1952 r., Dz. U. z 1953 r. nr 4, poz. 7). Przepisy dekretu mają charakter *iuris cogentis*. Tak więc umowne skrócenie terminu do składania reklamacji może mieć jedynie znaczenie porządkowe, nie może jednak uniemożliwić PZU zgłaszania reklamacji w terminie późniejszym, w granicach ustalonych w obowiązujących przepisach.

2) Pominięcie przy dochodzeniu roszczeń komisji konsultatywnej, podobnie jak to jest przyjęte w postępowaniu mediacyjnym, nie może tamować dochodzenia roszczeń w trybie arbitrażowym.

3) Osoba poszkodowana ma początkowo do wyboru 2 możliwości: może wystąpić ze swym roszczeniem odszkodowawczym wobec przewoźnika albo wobec zakładu ubezpieczeń. Otóż powołane porozumienie przekreśla niejako owe prawo wyboru. Przewiduje ono mianowicie, że reklamacje zgłaszane przez klientów bezpośrednio wobec kolei po stwierdzeniu, że dotyczą przesyłki ubezpieczonej w PZU, mają być przekazywane właściwym placówkom PZU (przy jednoczesnym zawiadomieniu reklamującego). Otóż w konkretnym przypadku może być już za późno, z uwagi na obowiązujące w tym przedmiocie przepisy prawne albo postanowienia OWU, przewidujące natychmiastowe zgłoszenie szkody oraz przedstawienie dokumentów koniecznych do likwidacji szkody w ciągu 2 tygodni, na występowanie bezpośrednio wobec PZU. Odnośne postanowienie porozumienia z dnia 4 I 1968 r. należy chyba rozumieć w ten sposób, że PZU wyraża swoją zgodę na traktowanie tego rodzaju opóźnionych reklamacji na tych samych zasadach, jak zgłoszone we właściwym terminie.

LES PRETENTIONS DE REGRESSION DE L'ASSUREUR FAITES AU TRANSPORTEUR A TITRE DES DOMMAGES DE TRANSPORT

R é s u m é

L'assurance des envois ne dispense pas le transporteur de la responsabilité, qui pèse sur lui, pour l'état des cargaisons transportées par lui. Dans le cas du dommage causé à un envoi assuré, la personne endommagée peut poursuivre les prétentions d'indemnité d'assurances de la part du transporteur ou bien de la part de l'assureur. En règle, il choisit la dernière solution. Une des conditions de l'indemnité d'assurances est la conservation des prétentions chez l'assuré, qui en a droit auprès du transporteur.

Selon la disposition de l'article 828 du code civil — et en ce qui concerne le transport maritime, l'article 300 du code maritime — après le paiement de l'indemnité d'assurances par l'assureur les prétentions qui appartiennent à l'assuré de la part du transporteur (et de la part des autres personnes, des tiers) à titre de la responsabilité pour le dommage causé, passent à cet assureur dans les limites de l'indemnité payée. Ces prétentions sont transmises à l'assureur en vertu de la même loi (*ex lege*); cependant les dispositions respectives ont le caractère dispositif.

Les prétentions de l'assureur auprès du transporteur, en principe définies come „de régression" ou „restitutives"; au fond, elles ne peuvent pas être traitées comme de régression sensu stricto. Elles devraient être traitées comme le cas particulier d'une subrogation de l'assureur dans les droits d'un créancier satisfait (l'article 518 du paragraphe 1 point 4 en relation avec l'article 828 du code civil), et par cela, elles constituent un exemple de la subrogation légale (*cessio legis*).

La prétention acquise par l'assureur est par cela la même prétention qui appartient à l'assuré. Certains changements qui peuvent se lier à la transmission de la prétention sur l'assureur également dans le fond come dans le mode de leur poursuite — constituent et établissent seulement certaines déviations de la construction classique et établissent seulement certaines déviations de la construction classique de la cession aux droits du créancier satisfait, mais ils n'excluent point des possibilités de telle qualification.