

CZY ISTNIEJE MOŻLIWOŚĆ PŁACENIA NIŻSZYCH ODSZKODOWAŃ?

ZMNIEJSZENIE ROZMIARU SZKODY



Kamil Krasuski
właściciel CATL Kancelarii Prawnej,
specjalizującej się w pozasądowym
prowadzeniu spraw związanych
z Prawem przewozowym, Konwencją
CMR, prawem cywilnym i ubezpiecze-
niowym. Członek Rady Niezależnych
Ekspertów Transportu TRANSORA

Wiele firm transportowych, zarówno stricte przewozowych, jak i spedycyjnych, musi się liczyć z koniecznością wypłat odszkodowań za powstałe w trakcie przewozu szkody, które w wielu przypadkach są kwotami wysokimi i mającymi wpływ na płynność finansową prowadzących działalność.

Znamiennym jest, iż wiele z tych podmiotów pokłada zbyt dużą wiarę w posiadane ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, która to wiara skutkuje przeświadczeniem, że każdorazowo zakład ubezpieczeń naprawi powstałą szkodę poprzez wypłatę odszkodowania. W efekcie czynności podejmowane w przypadku powstających szkód ograniczają się do zgłoszenia szkody i skompletowania dokumentów, o które proszą likwidatorzy z zakładów ubezpieczeń. Częstym błędem jest brak podejmowania działań zmierzających do minimalizacji szkody, co w znaczący sposób wpływa na wysokość należnego odszkodowania. A zatem, jakie są sposoby minimalizacji szkód, które potrafią przyczynić się do dużych różnic w wysokościach wypłacanych odszkodowań.

▼ Nadzieja to za mało

Zacząć należy od tego, iż pokładane w zakłady ubezpieczeń nadzieje są w wielu przypadkach nieuzasadnione i skutkują wieloma negatywnymi skutkami, z odmową wypłaty odszkodowania włącznie. Spowodowane jest to treścią łączącej strony umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika czy spedytora,

które co do zasady zawierając szereg wyłączeń odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń.

Mając na uwadze, iż ubezpieczenia te są w Polsce ubezpieczeniami dobrowolnymi, pamiętać należy, iż co do zasady strony umowy (będące przecież przedsiębiorcami, czyli profesjonalnymi podmiotami) mogą ustalić treść tejże umowy w dowolny sposób. Brak wiedzy po stronie ubezpieczających skutkuje więc zawieraniem umów Ubezpieczenia, które w wielu przypadkach dają iluzoryczną ochronę ubezpieczeniową. Poprzez podpisanie polisy, osoby zawierające umowę ubezpieczenia potwierdzają jednak, iż zapoznały się z zapisami ogólnych warunków ubezpieczenia i ich treść jest im znana, więc zapisy narzucone jednostronnie przez zakłady stają się częścią umów i są skuteczne. Nieświadomość, jakie obowiązki nałożył zakład ubezpieczeń może skutkować tym, że decyzja odmowna będzie czystą formalnością (czasami wystarczy zapoznać się z treścią zlecenia transportowego czy listu przewozowego aby wykazać, że ubezpieczający nie dochował warunków wynikających z umowy ubezpieczenia). Jako przykład mogą posłużyć zapisy, które wyraźnie wskazują, iż zakład ubezpieczeń nie będzie

ponosił odpowiedzialności za szkodę jeżeli w dokumencie przewozowym nie będą znajdowały się dane ubezpieczającego, takie jak nazwa firmy i jej adres. Nie jest istotnym więc w jakich okolicznościach doszło do szkody czy jaki jest jej rozmiar – wystarczy, aby kierowca nie wpisał w liście przewozowym odpowiednich danych aby obowiązek wypłaty odszkodowania spoczywał już tylko na przewoźniku.

▼ Zmniejszanie rozmiaru szkody

Obserwacja rynku transportowego pozwala stwierdzić, iż o ile dość powszechną wiedzą jest, jak unikać powstania szkód i wykonywać przewozy w sposób stosunkowo bezpieczny, o tyle odwrotnie sytuacja wygląda, gdy dochodzi do konieczności ograniczenia szkody już po jej powstaniu. W wielu przypadkach postępowanie stron zaangażowanych w dany transport (w tym również zakładów ubezpieczeń) jest niewłaściwe i skutkuje powiększeniem się szkody, a co za tym idzie, koniecznością wypłaty wyższego odszkodowania.

Oczywiście przy niektórych rodzajach szkód (np. zniszczenie ładunku, jego utrata wskutek kradzieży) nie ma możliwości ograniczenia rozmiaru szkody, gdyż co do zasady w grę nie wchodzi ani przywrócenie ładunku do stanu sprzed szkody ani sprzedaż awaryjna. Inaczej sytuacja przedstawia się przy wszelkiego rodzaju uszkodzeniach, w wyniku których towar traci swoje pierwotne właściwości, jednakże w dalszym ciągu przedstawia on jakąś wartość. Z praktyki, ze względu na charakter szkód, można mieć do czynienia najczęściej z dwoma metodami minimalizacji szkody: podjęcie działań, wskutek których pierwotny odbiorca przyjmie bądź to część ładunku (która jest nieuszkodzona), bądź też całość ładunku po obniżonej cenie, albo podjęcie działań zmierzających do znalezienia kupca awaryjnego, który przyjmie niepełnowartościowy towar na swoje ryzyko.

Przeprowadzenie skutecznie któregośkolwiek z powyższych działań powoduje ograniczenie szkody i zmniejszeniem de facto obciążenia spoczywającego na podmiocie zobowiązanym do wypłacenia odszkodowania. Dla większej przejrzystości warto posłużyć się przykładami wziętymi „z życia”:

Przykład 1. Przewoźnik wiozł towar (artykuły spożywcze) o wartości 20 300,00 EUR z Belgii do Wielkiej Brytanii. Po podstawieniu na rozładunek okazało się, iż w naczepie stwierdzono ślady obecności osób trzecich (najprawdopodobniej nielegalnych imigrantów). Ze względu na fakt, iż przedmiotem przewozu były artykuły spożywcze, odbiorca odmówił przyjęcia towaru i wskazał, iż zgodnie z obowiązującym prawem towar powinien zostać zutylizowany. Stanowisko takie podyktowane było przepisami, m.in. Rozporządzeniem (WE)

Nr 178/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 28.01.2002 r.

Przykład 2. Przewoźnik przewoził ładunek akumulatorów. W trakcie przewozu doszło do wypadku i do zapalenia się pojazdu wraz z ładunkiem: część akumulatorów uległa spaleni, a reszta wypadła z naczepy i rozsypała w okolicach pojazdu. Ze względu na charakter szkody i istnienie realnego ryzyka powstania trwałych uszkodzeń, nawet w akumulatorach, które na pierwszy rzut oka wyglądały na całe, właściciel towaru odmówił przyjęcia pozostałości po szkodzie i zażądał odszkodowania w pełnej wysokości wynikającej z faktury, tj. 62 000,00 EUR.

W obu przykładach powstałe szkody były dość znaczne i należało podjąć działania, które umożliwiłyby jej ograniczenie. Od przewoźników zażądano już na wstępie odszkodowania w kwotach wynikających z faktur, pozostawiając jednocześnie ładunek do ich dyspozycji. Działania te może nie były do końca zgodne z prawem, jednakże praktyką jest takie właśnie postępowanie

podmiotów uprawnionych do rozporządzania przesyłką (czyli nadawców i odbiorców). Zgodnie z ogólnymi zasadami prawa, każdy jest zobowiązany do minimalizacji powstałej szkody. Wynika to chociażby z art. 362 Kodeksu cywilnego: „Jeżeli poszkodowany przyczynił się do powstania lub zwiększenia szkody, obowiązek jej naprawienia ulega odpowiedniemu zmniejszeniu stosownie do okoliczności, a zwłaszcza do stopnia winy obu stron.”



▼ Co dalej?

Warto również wiedzieć, że jeżeli nadawca i/lub odbiorca odmawia wydania instrukcji odnośnie dalszego postępowania z uszkodzonym ładunkiem, przewoźnik powinien podjąć działania, które wydają mu się najlepsze, może on przystąpić również do sprzedaży awaryjnej (art. 16 ust. 3 Konwencji CMR). Ze względu na konieczność zabezpieczenia interesów również w stosunku do zakładów ubezpieczeń, szczególnie istotnymi są postanowienia Kodeksu cywilnego odnoszące się do umowy ubezpieczenia. Artykuł 826 Kodeksu cywilnego stanowi:

„§ 1. W razie zajścia wypadku ubezpieczający obowiązany jest użyć dostępnych mu środków w celu ratowania przedmiotu ubezpieczenia oraz zapobieżenia szkodzie lub zmniejszenia jej rozmiarów.

(...)

§ 4. Ubezpieczyciel obowiązany jest, w granicach sumy ubezpieczenia, zwrócić koszty wynikłe z zastosowania środków, o których mowa w § 1, jeżeli środki te były celowe, chociażby okazały się bezskuteczne. Umowa lub ogólne warunki ubezpieczenia mogą zawierać postanowienia korzystniejsze dla ubezpieczającego.”

Z powyższego wynikają dwie podstawowe zasady. Po pierwsze, ubezpieczający jest za każdym razem zobowiązany do minimalizacji szkody. Po drugie, zakład ubezpieczeń, o ile zaistnieje jego odpowiedzialność, jest zobowiązany do zwrotu kosztów wynikłych z celowych działań podjętych w celu minimalizacji szkody.

Zasady te muszą być przestrzegane przez każdy polski zakład ubezpieczeń, więc wykazanie przez przewoźnika, że poniósł on określone koszty związane ze zmniejszeniem rozmiarów szkody, powinno skutkować obowiązkiem zapłaty za te koszty przez zakład ubezpieczeń. W efekcie, jeżeli istnieje szansa na zmniejszenie rozmiaru szkody, należy żądać podjęcia takich działań przez zakład ubezpieczeń, a w przypadku odmowy starać się samemu podjąć takie działania.

W przytoczonych powyżej przykładach podjęte zostały dwa różne działania. W pierwszym przykładzie, zgod-

pieczeń przedstawił przewoźnikowi i nadawcy (właścicielowi towaru) dwie oferty od kupców awaryjnych na kwotę ok. 7 000,00 EUR i ok. 7 900,00 EUR. Mając na uwadze duże prawdopodobieństwo odmowy wypłaty odszkodowania przez zakład ubezpieczeń (ze względu na warunki umowy) podjęte zostały działania zmierzające do znalezienia kolejnych ofert, aby pozostałości po szkodzie zostały sprzedane za jak najwyższą kwotę. Wskutek działań podjętych na zlecenie przewoźnika możliwym stało się znalezienie dwóch kolejnych podmiotów zainteresowanych zakupem pozostałości po szkodzie, odpowiednio za ok. 10 800,00 EUR i ok. 11 000,00 EUR. W efekcie towar został sprzedany za kwotę o 3 100,00 EUR wyższą od pierwotnych ofert. Mając na uwadze konieczność zapłaty za odszkodowanie z własnego majątku przewoźnika, stanowi dość znaczną różnicę.

Obserwacja rynku transportowego pozwala stwierdzić, iż o ile dość powszechną wiedzą jest, jak unikać powstania szkód i wykonywać przewozy w sposób stosunkowo bezpieczny, o tyle odwrotnie sytuacja wygląda, gdy dochodzi do konieczności ograniczenia szkody już po jej powstaniu

nie z przywołanym przez odbiorcę Rozporządzeniem dopuszcza się dokonanie szczegółowej oceny ładunku i udokumentowanie, że część towaru nadaje się do spożycia przez ludzi i nie jest niebezpieczna (art. 14 ust. 6). Dzięki wspólnym działaniom podjętym przez przewoźnika z nadawcą, towar został przebadany przez angielskiego rzeczoznawcę, który odrzucił 33 wierzchnie warstwy, a w pozostałej części ładunku nie stwierdził żadnych zanieczyszczeń i uszkodzeń. Dokonanie takiej oceny (istotnym jest, aby była ona szczegółowa) przekonało odbiorcę do przyjęcia dużej części ładunku. W efekcie, do przewoźnika skierowane zostało roszczenie na kwotę 1 399,76 GBP tytułem szkody w ładunku oraz 1 419,50 GBP tytułem kosztu badań przeprowadzonych przez rzeczoznawcę. Przyjmując kurs walut NBP z dnia 05.05.2014 r. pierwotna wysokość szkody wynosiła więc 85 373,68 PLN (20 300,00 EUR x 4,2056 PLN), jednakże udało się ją zmniejszyć do kwoty 14 415,44 PLN (1 399,76 GBP x 5,1132 PLN + 1 419,50 GBP x 5,1132 PLN). W efekcie przewoźnik zapłacił odszkodowanie niższe o prawie 71 000,00 PLN. Całość odszkodowania udało się również uzyskać od zakładu ubezpieczeń, który w pierwszej decyzji odmówił uznania kosztów poniesionych na rzeczoznawcę. Okoliczności sprawy (w szczególności bezsporne przyczynienie się do zminimalizowania kosztów szkody) spowodowały jednak, iż postępowanie polubowne przekonało zakład do wypłaty również tej części roszczenia.

W drugim przykładzie, szkoda została zgłoszona przez przewoźnika z umowy ubezpieczenia OC przewoźnika i po około dwóch tygodniach od zdarzenia zakład ubez-

Umiejętna minimalizacja szkody

Przykłady powyższe pokazują, że umiejętne podejście do minimalizacji szkody może okazać się korzystnym rozwiązaniem dla wszystkich zainteresowanych stron. Ubezpieczonym nie wolno zapominać, że zakłady ubezpieczeń nie są instytucjami charytatywnymi, tylko podmiotami nastawionymi na wypracowanie zysku. Świadomość tego powinna skutkować zachowaniem szczególnej staranności również po powstaniu szkody, gdyż od tego momentu to majątek ubezpieczonego jest narażony w pierwszym rzędzie na uszczerbek.

W interesie przewoźnika jest więc podjęcie działań zmierzających do jak najlepszego zabezpieczenia swoich interesów, w tym upewnienia się, że ewentualna szkoda została ograniczona w sposób możliwie pełny. Postępowania przed zakładami ubezpieczeń nie zawsze są skuteczne, a spory sądowe w polskich realiach wiążą się często z kilkuletnim oczekiwaniem na prawomocny wyrok.

Zapewnienie już na samym początku jak najniższej wysokości szkody ma więc wymierne skutki dla każdej z firm transportowych. Istotnym jest, aby do spraw tych podchodzić jednocześnie z uwagą, gdyż podjęcie działań w sposób niewłaściwy może mieć odwrotny skutek od zamierzonego (np. długie szukanie kupca awaryjnego przy jednoczesnym magazynowaniu towaru, w niektórych sytuacjach powoduje, że kwota uzyskana ze sprzedaży awaryjnej nie pokrywa nawet kosztów magazynowania). ■

Fot. Fotolia