

Uprawnienie do odszkodowania.

Komu zakłady ubezpieczeń są zobowiązane wypłacać odszkodowanie?

Powstanie szkody transportowej nie jest jedynym problemem, jaki dotyka polskich przewoźników. Tok postępowania likwidacyjnych prowadzonych przez ubezpieczycieli wymaga od przewoźników przekazania dokumentów i informacji potwierdzających zarówno szkodę i istnienie ich odpowiedzialności, jak również odpowiedzialność ubezpieczycieli z zawartych z przewoźnikami umów OCP. Ubezpieczyciele każdorazowo informują przewoźników, co ma zawierać dokumentacja niezbędna do likwidacji szkody, więc każdy z nich powinien sobie poradzić z jej skompletowaniem. Bardzo często jednak zdarza się, że ubezpieczyciel posiada już cały materiał, ale wstrzymuje wypłatę, gdyż nie wie, komu ma płacić. Nie wie ubezpieczyciel a przewoźnik jest mocno zdziwiony, gdyż spedytorka już dawno skompensowała należność na poczet szkody z jego wierzycielności za wykonane usługi przewozu i wydaje się, że to on jest najbardziej uprawniony do otrzymania odszkodowania. Niestety, tak nie jest.

Takie przekonanie przewoźników wynika z tego, że na etapie likwidacji szkody ubezpieczyciele nie poruszają bardzo ważnego aspektu, jakim jest uprawnienie do odszkodowania. Takie przekonanie wynika też z nadmiernego zaufania przewoźników do ubezpieczycieli, braku nadzoru nad przebiegiem likwidacji jak również ze zwykłej niewiedzy. Aby zrozumieć, dlaczego ubezpieczyciele w takich przypadkach zwlekają z wypłacaniem odszkodowań, należy zajrzeć do wykładni prawa.

Na gruncie prawa przewozowego dochodzenie roszczeń wobec przewoźnika jest zasadniczo niezależne od tego, kogo w rzeczywistości szkoda dotknęła. Konwencja CMR, jak i inne przepisy przewozowe, nie posługują się pojęciem „poszkodowany”, lecz pojęciem „osoba uprawniona”. Osobą tą jest

nadawca lub odbiorca. Na gruncie krajowego prawa przewozowego, roszczenia również przysługują nadawcy lub odbiorcy. Ewentualny brak tożsamości pomiędzy osobą uprawnioną w rozumieniu tego artykułu, a osobą poszkodowaną, powoduje konieczność wzajemnych rozliczeń pomiędzy tymi osobami w oparciu o treść łączącego je stosunku prawnego (np. z umowy sprzedaży czy spedycji).

Zgodnie z art. 509. § 1. k.c., „Wierzyciel może bez zgody dłużnika przenieść wierzycielność na osobę trzecią (przelew), chyba że sprzeciwiałoby się to ustawie, zastrzeżeniu umownemu albo właściwości zobowiązania”. Z § 2. tegoż artykułu wynika, że „Wraz z wierzycielnością przechodzą na nabywcę wszelkie związane z nią prawa, w szczególności roszczenie o zaległe odsetki”.

Owo przeniesienie wierzycielności na osobę trzecią może odbyć się za pomocą przelewu praw lub w drodze zapłaty wierzycielowi przez osobę trzecią należności. W takich przypadkach uprawnienie przechodzi z wierzyciela na ową osobę trzecią, co umożliwia jej skuteczne dochodzenie roszczeń (tzw. roszczeń zwrotnych) przysługujących wczes-



Jerzy Różyk

Ponad 24 lata w branży ubezpieczeniowej (likwidacja szkód i ubezpieczenia), w tym ponad 9 lat w obsłudze szkód i ubezpieczeń dla branży TSL w firmach brokerskich.

Ukończył wydział inżynierski na WSUiB w Warszawie (techniczna i ekonomiczna diagnostyka ubezpieczeniowa i likwidacja szkód ubezpieczeniowych) oraz studia magisterskie w zakresie ubezpieczeń na tejże uczelni.

Specjalizuje się w prowadzeniu spraw związanych z roszczeniami i szkodami, w prawie transportowym i cywilnym, diagnostyce ryzyka, ubezpieczeniach transportowych (OCP, OCS, Cargo) i komunikacyjnych pojazdów ciężkich.

szej wierzycielowi. Roszczenie zwrotne, określane również jako roszczenie regresowe jest to roszczenie, na podstawie którego podmiot zaspokajający roszczenie do którego był zobowiązany na podstawie określonej umowy lub przepisów prawa, może domagać się zwrotu spełnionego wcześniej świadczenia (art. 441 § 3 k.c.).

Utrudnienia z udokumentowaniem uprawnień do odszkodowania

W relacjach transportowych obserwuje się krótsze lub dłuższe łańcuchy zobowiązań

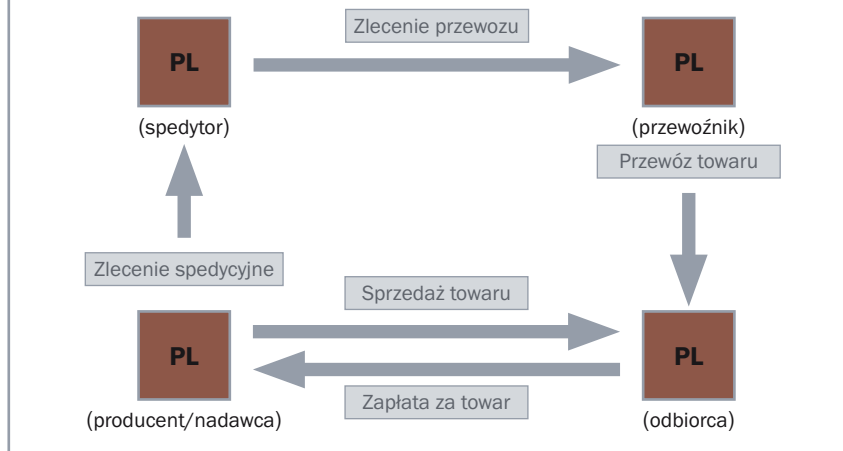


wzajemnych. Oprócz nadawcy i odbiorcy towaru biorą w nich udział operatorzy logistyczni, spedytorzy i przewoźnicy, a także ich podwykonawcy. Jeżeli ten łańcuch jest krótki a wszystkie podmioty są polskie, zazwyczaj nie ma większych trudności w udokumentowaniu wzajemnych rozliczeń.

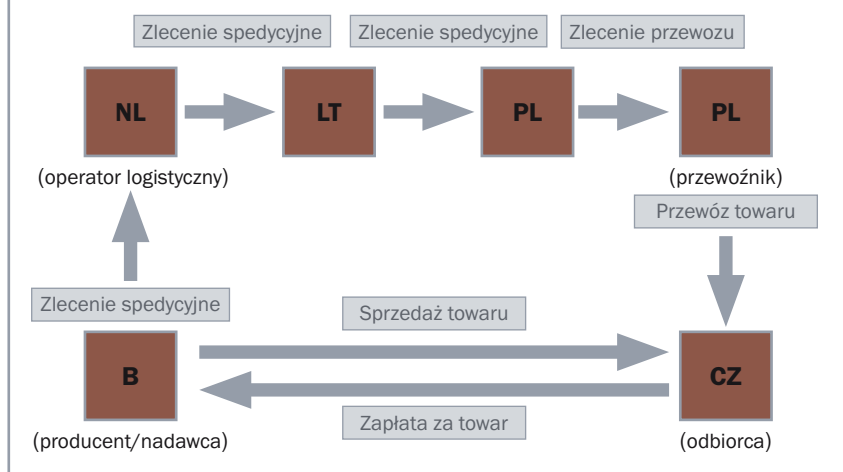
Dużym ułatwieniem jest znajomość języka i ten sam obszar prawny, który obowiązuje wszystkie podmioty zaangażowane w proces przewozu. W dobie powszechnego internacjonalizmu transportowego bardzo często jednak zdarza się, że owe łańcuchy są dość długie a podmioty porozumiewają się w różnych językach i operują w różnych obszarach prawnych. Powoduje to dość trudności w ustaleniu podmiotu uprawnionego do odszkodowania przez ostatnie ogniwa tego łańcucha. Taki łańcuch zobowiązań wzajemnych może więc wyglądać następująco: producent z Belgii zleca operatorowi logistycznemu z Holandii zorganizowanie transportu towaru do Czech, ten zleca zorganizowanie transportu (lub transport) spedytorowi z Litwy, ten zaś spedytorowi w Polsce, a ten z kolei do przewozu angażuje polskiego przewoźnika, który ma przewieźć towar do odbiorcy w Czechach.

Zobowiązania wzajemne w powyższych modelach wynikają z zawartych umów sprzedaży, spedycji lub przewozu. Producent sprzedaje towar kupującemu (tutaj odbiorca), ten zaś płaci producentowi za towar, który otrzymał lub ma otrzymać, producent zleca operatorowi logistycznemu zorganizowanie transportu sprzedanego odbiorcy towaru i wymaga, aby towar dojechał do odbiorcy, spedytor zleca przewoźnikowi przewóz i wymaga, aby ten dowiózł towar w określonym czasie i w określone miejsce. Jeżeli któryś z podmiotów nie wykona należycie zobowiązania wynikającego z umowy (błędnie zorganizuje przewóz, uszkodzi towar w czasie przewozu lub nie dostarczy zamówionego towaru), ponosi odpowiedzialność względem drugiej strony umowy (wierzyciela). Podmiot, który nie wykona zobowiązania, w rozumieniu prawa staje się dłużnikiem. Z niewykonaniem zobowiązania nierozdzielnie wiąże się obowiązek odszkodowawczy, czyli konieczność naprawienia szkody. Dłużnik jest więc zobowiązany do naprawienia szkody wierzycielowi, który z faktu szkody posiada uprawnienie do odszkodowania. Mówimy tutaj o zobowiązaniach umownych wynikających z jednej konkretnej umowy.

Przykładowy łańcuch zobowiązań



Schemat łańcucha zobowiązań wzajemnych w opisanym przykładzie



fol. Wojciech Węglarz

W opisanych modelach mamy jednak do czynienia z wieloma umowami, które są nierozdzielnie związane z jednym i tym samym przewozem towaru. Jeżeli dojdzie więc do utraty lub uszkodzenia towaru w czasie przewozu przez przewoźnika powstaje pytanie, kto jest wierzycielem, a kto dłużnikiem i wobec kogo tak naprawdę odpowiada przewoźnik – czy wobec swojego zleceniodawcy (spedytora), odbiorcy, nadawcy, czy może wobec innego podmiotu zaangażowanego w proces przemieszczania towaru. Dla większości przewoźników jest to olbrzymi znak zapytania.

Wśród przewoźników istnieje przekonanie, że skoro przewoźnik otrzymał reklamację lub roszczenie od spedytora zlecającego jemu przewóz towaru, to odszkodowanie powinno zostać wypłacone temu

przewoźnikowi. Dlatego przy postępowaniach likwidacyjnych prowadzonych przez ubezpieczycieli, żaden z przewoźników nie docieka, kto jest uprawnionym do odszkodowania – dla nich jest nim ich zleceniodawca (spedytor) lub oni sami. Jeżeli więc ubezpieczyciel odpowiednio wcześniej nie wyjaśni przewoźnikowi aspektów związanych z uprawnieniem do odszkodowania, przewoźnik będzie tkwił w swoim przekonaniu i ufał, że odszkodowanie zostanie wypłacone spedytorowi, który wezwał go do zapłaty odszkodowania, lub jemu, jeśli pokrył on spedytorowi szkodę.

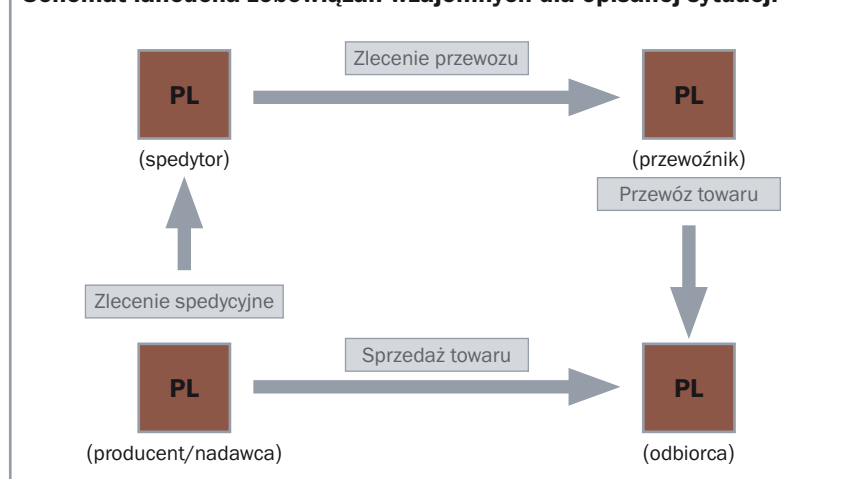
Schody zaczynają się dopiero wtedy, gdy ubezpieczyciel poprosi przewoźnika, aby ten wskazał poszkodowanego lub uprawnionego do otrzymania odszkodowania. I wtedy okazuje się, że przewoźnik

TSLbiznes
MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPEDECJA-LOGISTYKA

**Czytaj też
inne artykuły naszego
działu prawnego
i podatkowego**

Zamów numery archiwalne na:
www.tsl-biznes.pl/archiwum

Schemat łańcucha zobowiązań wzajemnych dla opisanej sytuacji



spedytorowi. Przewoźnicy uznają też za oczywiste, że jeżeli spedytor skompensował sobie należność na poczet szkody z wierzycielności przewoźnika za wcześniejsze frachty, ubezpieczyciel wypłaci odszkodowanie

może udokumentować, że zapłacił spedytorowi, może nawet udokumentować, że spedytor zapłacił swojemu zleceniodawcy, ale ustalenie dalszych rozliczeń jest bardzo trudne, a czasem niemożliwe. I tak napraw-

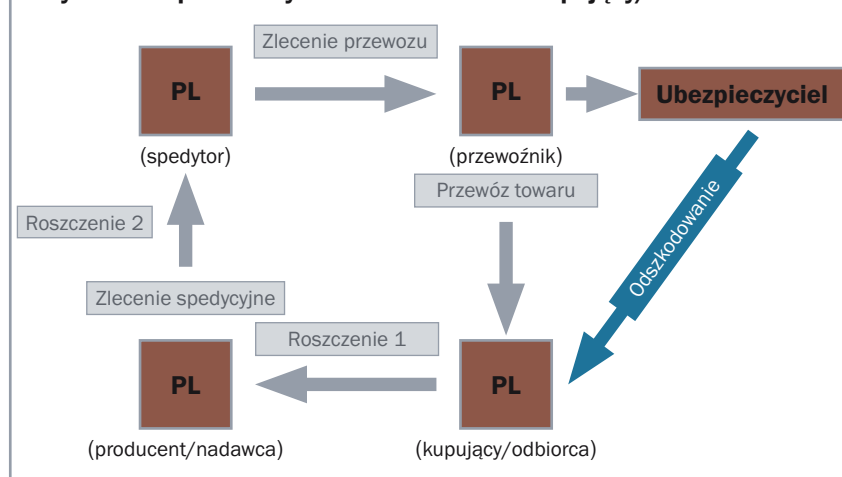
dę nie wiadomo ilu jest pośredników dalszych i czy podmiot, który poniósł szkodę faktycznie uzyskał za nią odszkodowanie od zobowiązanego do zapłacenia. Nie wiadomo zatem, kto jest faktycznym uprawnionym do odszkodowania. W opisanej sytuacji takich uprawnień nie posiada przewoźnik, gdyż nie może udokumentować, że pieniądze, które zapłacił spedytorowi (lub ten jemu skompensował) zostały przekazane faktycznemu uprawnionemu, który powinien otrzymać odszkodowanie. Ubezpieczyciel nie wypłaci więc odszkodowania ani przewoźnikowi, ani też spedytorowi.

Drugim poważnym utrudnieniem jest brak jakichkolwiek informacji na temat umowy sprzedaży towaru zawartej pomiędzy sprzedającym (nadawcą) i kupującym (odbiorcą). Konwencja CMR nie określa, który z tych podmiotów jest uprawniony do odszkodowania. Przyjmuje się, że uprawnionym do odszkodowania jest odbiorca towaru (kupujący). Wynika to z założenia, że odbiorca (kupujący) płaci sprzedającemu (nadawca) za zakupiony towar. Dlatego też w powyższych modelach zostało przyjęte to założenie.

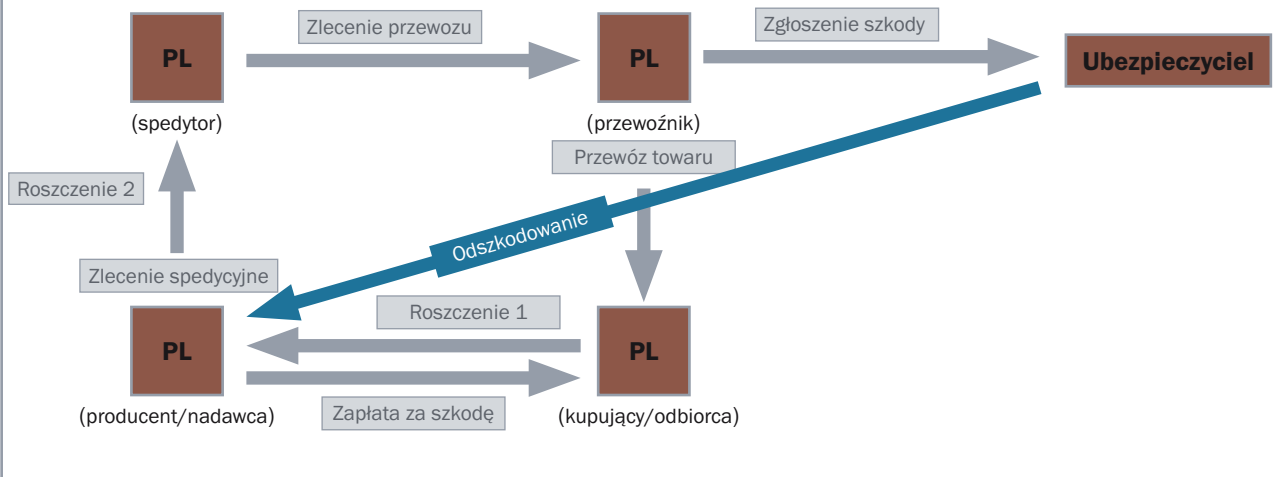
Zdarzają się jednak sytuacje, gdy odbiorca nie zapłacił nadawcy za towar lub nadawca zwrócił odbiorcy pieniądze za utracony lub uszkodzony w czasie transportu i w efekcie niedostarczony towar. Pierwotne uprawnienie do odszkodowania będzie więc przysługiwać nadawcy. Jego uprawnienie powinno być więc również udokumentowane.

Ażeby skutecznie uzyskać pokrycie szkody ze swojej polisy OCP polski przewoźnik musi więc zmierzyć się nie tylko z wymogami stawianymi przez ubezpieczycieli, ale również z podmiotami, które żądają od niego pokrycia szkody, a ci nie zawsze przejawiają wolę współpracy. W dużej mierze to od nich i od relacji przewoźnika z tymi podmiotami zależy, czy osoba uprawniona do odszkodowania, a niejednokrotnie jest nim sam przewoźnik, udokumentuje swoje uprawnienie.

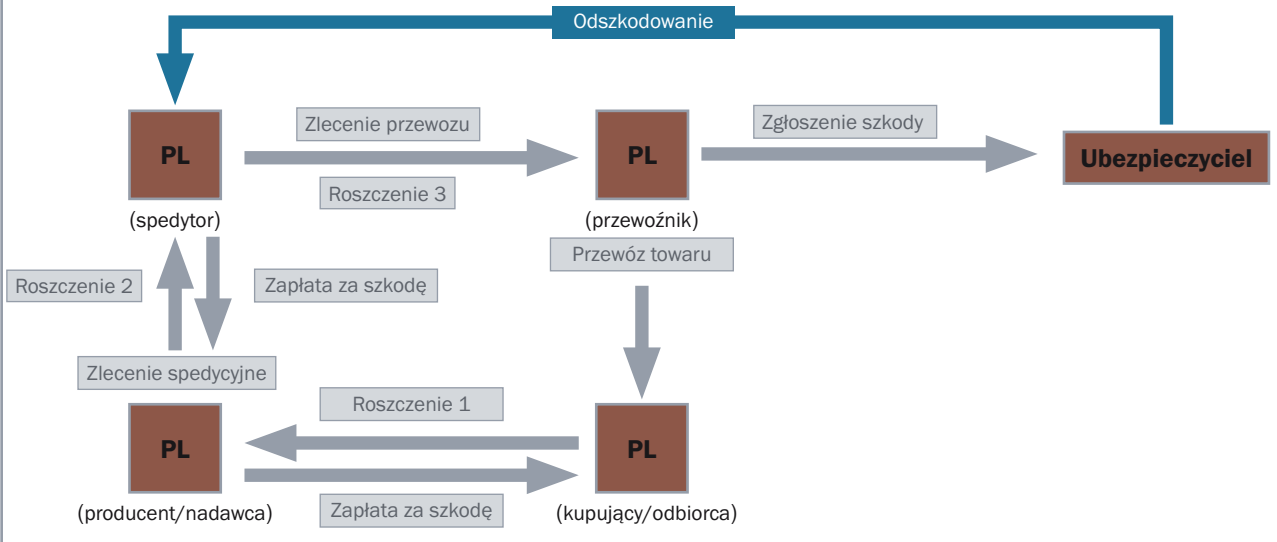
Przykład 1. Uprawniony do odszkodowania: kupujący/odbiorca



Przykład 2. Uprawniony do odszkodowania: producent/nadawca



Przykład 3. Uprawniony do odszkodowania: spedytor



Należy wiedzieć, że im dłuższy jest łańcuch zobowiązań, tym trudniej jest udokumentować wzajemne rozliczenia pomiędzy poszczególnymi ogniwami.

Jaka jest kolejność roszczeń i jakie są kierunki tych roszczeń i płatności za szkodę, czyli jak powinno być udokumentowane uprawnienie do odszkodo-

wania, zobrazuję na poniższych przykładach. Dla uproszczenia przyjąłem – wspomniany wcześniej – krótki łańcuch zobowiązań.





fot. JosephB

Założenia do przykładów:

Wystąpiła szkoda częściowa w towarze w czasie jego przewozu, odpowiedzialność przewoźnika jest bezsporna, odbiorca (kupujący) zapłacił producentowi (sprzedającemu i zarazem nadawcy) za cały towar przed jego otrzymaniem, odbiorca odmówił przyjęcia uszkodzonej części towaru, ubezpieczyciel ponosi odpowiedzialność za szkodę.

UWAGA

W sytuacji, gdy odbiorca nie zapłacił nadawcy za towar lub nadawca w związku ze szkodą zmniejszył należność za towar (wystawił korektę faktury), pierwotne uprawnienie do odszkodowania będzie przysługiwać nadawcy, gdyż to on poniósł stratę. Wektor odszkodowania będzie więc zwrócony nie w stronę odbiorcy, w własnie w stronę nadawcy towaru.

Określenie „uprawniony do odszkodowania” jest stosowane w prawie cywilnym

i ubezpieczyciele dość rzadko używają tego określenia w stosunku osoby, która poniosła szkodę. W nomenklaturze ubezpieczeniowej, ten kto poniósł szkodę jest określany mianem „poszkodowany”. W praktyce, poszkodowanym może być wyłącznie nadawca lub odbiorca i owo wynikające z konwencji CMR uprawnienie do odszkodowania przysługuje więc w pierwszej kolejności tym podmiotom. Zgodnie z prawem cywilnym takie uprawnienie do odszkodowania może również przysługiwać osobie, która pokryła szkodę (operator logistyczny, spedytor, przewoźnik). Nie oznacza to, że osoba, która pokryła poszkodowanemu szkodę otrzymuje automatycznie status poszkodowanego – staje się uprawnionym do odszkodowania, poszkodowanym jest zawsze pierwotny uprawniony, czyli nadawca lub odbiorca.

WAŻNE

Jeżeli przewoźnik zapłaci odszkodowanie osobie nieuprawnionej (np. spedyto-

rowi), a pieniądze w efekcie nie zostaną przekazane faktycznej osobie uprawnionej do odszkodowania, to na przewoźniku w dalszym ciągu będzie spoczywał obowiązek naprawienia szkody uprawnionemu. Jeżeli ten zażąda od przewoźnika pokrycia szkody, nikogo (a szczególnie sądu) nie będzie interesowało, czy, ile i komu już zapłacił.

Aspekt uprawnień do odszkodowania jest więc bardzo ważny w procesie likwidacji szkody z polisy OCP. Odpowiednio wcześnie ustalenie przez przewoźnika osoby uprawnionej i udokumentowanie tych

CDS

ODSZKODOWANIA

CDS powstał w 2001 roku i jest kontynuacją wieloletnich doświadczeń założyciela firmy w zakresie likwidacji szkód z ryzyk transportowych, komunikacyjnych i związanych z odpowiedzialnością cywilną, a także w zakresie ubezpieczeń OC przewoźnika i spedytora.

CDS specjalizuje się w obsłudze szkód powstałych w transporcie oraz obsłudze ubezpieczeń transportowych.

Misją CDS jest wspomaganie branży TSL przez świadczenie usług związanych z doradztwem, obsługą szkód i roszczeń oraz serwisem ubezpieczeniowym.

www.cds-odszkodowania.pl



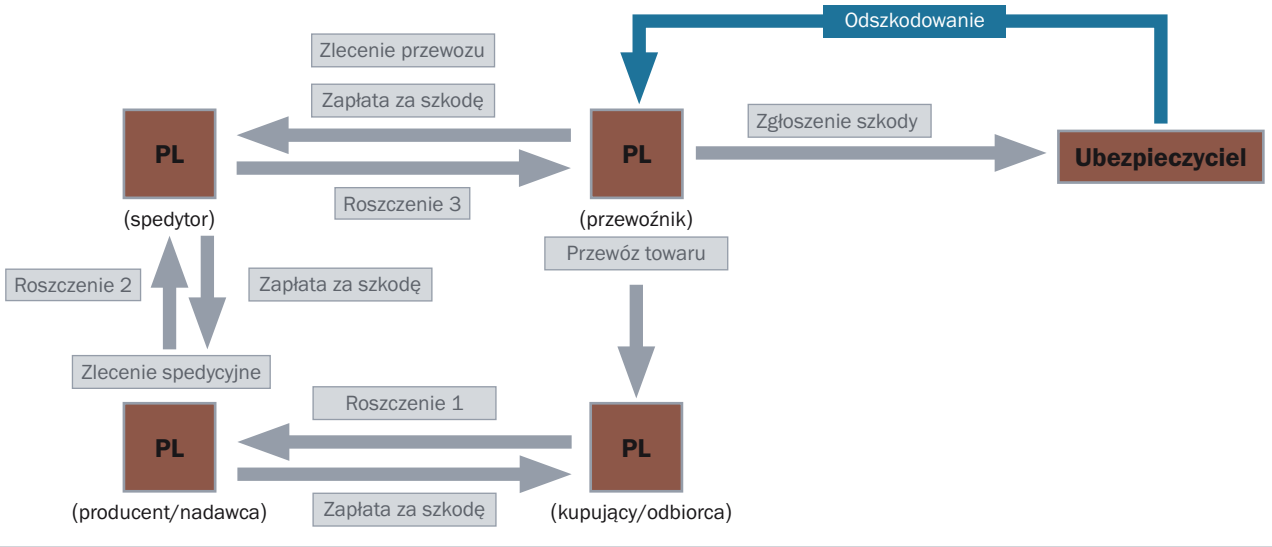
fot. pixelio.de

uprawnień pozwoli nie tylko na skrócenie procesu likwidacji szkody, ale na również na uniknięcie ewentualnych perturbacji sądowych w przypadku pozwania przez faktycznego uprawnionego.

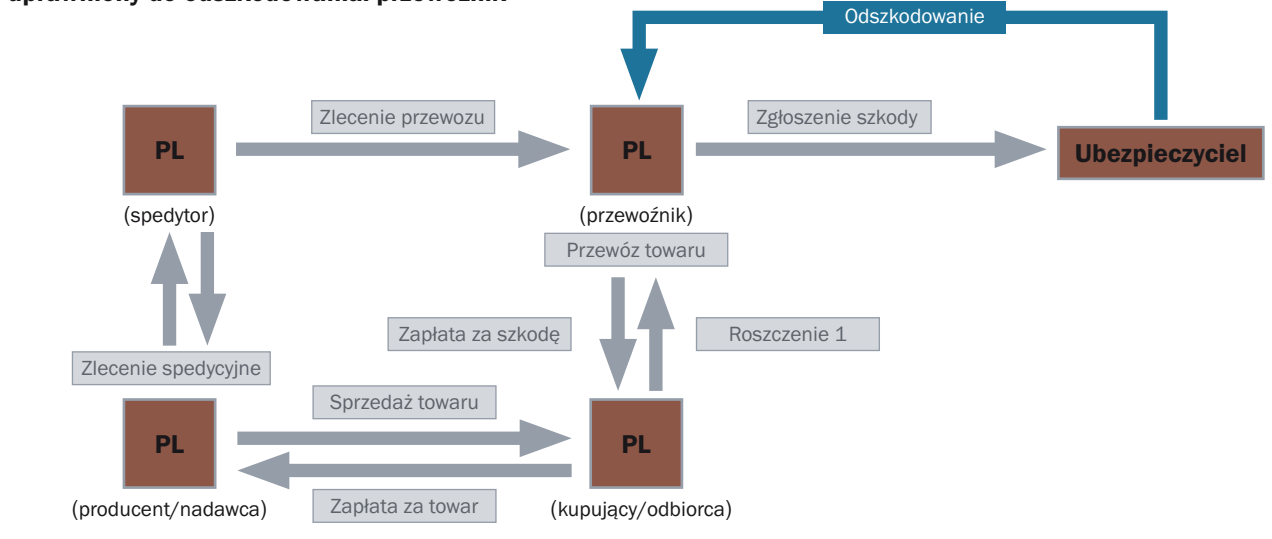
Mniemam, że przyjęta formuła artykułu pozwoli na zrozumienie wagi poruszanego tematu i na odpowiednie reagowanie w razie szkody. Jeżeli taka wiedza nie wystarczy, sugeruję zaangażowanie eksperta do prowadzenia sprawy – przy trudnych szkodach na pewno będzie to z korzyścią dla każdego przewoźnika. ◀

Jerzy Różyk
CDS Kancelaria Brokowska
www.cds-odszkodowania.pl

Przykład 4. Uprawniony do odszkodowania: przewoźnik



Przykład 5. Roszczenie bezpośrednie do przewoźnika (na zasadzie actio directa), uprawniony do odszkodowania: przewoźnik



Przykład 6. Roszczenie bezpośrednie do przewoźnika (na zasadzie actio directa), uprawniony do odszkodowania: kupujący/odbiorca

