

**UBEZPIECZENIA
OBOWIĄZKOWE
W ROLNICTWIE**

OSTATNI DZIEŃ PROMOCJI!

13 maja 2013 r.
Seminarium
Warszawa

Dominika Kaczanowska
Piotr Kaczanowski

IMP
Insurance Meeting Point

dziennik
ubezpieczeniowy

Nr (3197)
2013-03-10

Ten egzemplarz został wysłany na adres: bormcent@orange.pl

Wokół likwidacji

Data publikacji: 2013-03-07
Dz.U. nr: 3197

I kto ma tutaj rację

W każdym przypadku mamy tego, który spowodował zagrożenie i tego, który spowodował wypadek. I ten ostatni powinien być bardziej winny. No chyba że w danych okolicznościach obydwaj kierujący mają tyle samo na sumieniu. - Monika Borowiecka-Paczkowska

W swoich artykułach staram się poruszać kwestie istotne, o których warto napisać. Dzisiaj kilka słów na temat może banalny i oklepany, ale za to budzący wiele emocji przy ustalaniu odpowiedzialności cywilnej uczestników zdarzenia drogowego. Może dlatego, że w zależności od podejścia likwidatora ten sam wypadek, w różnych zakładach ubezpieczeń może zakończyć się w różny sposób, pomimo tego, że przepisy ustawy z dnia 20 czerwca 1997 roku Prawo o ruchu drogowym są takie same dla wszystkich.

Problem skrętu w lewo

Oto kilka klasycznych przypadków, jakie zdarzają się na naszych drogach i dotyczą tego

samego problemu, tj. skrętu w lewo:

1. Kierujący pojazdem Audi jechał drogą w kierunku na wprost. Zbliżając się do skrzyżowania, zasygnalizował zamiar skrętu w lewo. Jadący za nim kierujący pojazdem Mercedes co prawda zauważył włączony przez kierującego Audi kierunkowskaz, ale -mimo tego podjął manewr wyprzedzania (znacznie przy tym zwiększając prędkość). Kiedy kierujący pojazdem Audi rozpoczął manewr skrętu, uderzył w tylny, prawy róg Mercedesa, któremu prawie udało się zakończyć manewr wyprzedzania.

2. Kierujący pojazdem Peugeot dojechał do zatrzymującej się kolumny pojazdów. Nie zachowując ostrożności, podjął manewr wyprzedzania i nagle zobaczył na swoim pasie pojazd Volkswagen który "nagle" skręcił w lewo. Doszło do zderzenia obydwu pojazdów.

3. Kierujący pojazdem Fiat zamierzał skręcić w lewo. Zjechał do lewej krawędzi pasa ruchu, upewnił się że nic nie jedzie z naprzeciwka, że nie jest wyprzedzany, włączył kierunkowskaz i rozpoczął manewr. W tym momencie został uderzony przez wyprzedzający go pojazd BMW. Kierujący BMW zeznał, że wiedział, że zbliża się do skrzyżowania, ale rozpoczął przecież manewr na linii przerywanej, a że nie zdążył go skończyć... No i ten nagły manewr skrętu w lewo po prostu go zaskoczył.

W każdym z tych przypadków mamy ten sam skutek - zderzenie się pojazdu skręcającego w lewo z pojazdem go wyprzedzającym. Ale bezkrytyczne przyjęcie, że w każdym z tych przypadków odpowiedzialnym jest pojazd skręcający w lewo jest zbyt dużym uproszczeniem.

Bo warto pamiętać o tym, że - o ile kierujący zamierzając wykonać skręt w lewo ma obowiązek zjechać do lewej krawędzi jezdni, zawczasu zasygnalizować manewr skrętu oraz zachować szczególną ostrożność i upewnić się, że nie wymusza pierwszeństwa przejazdu na pojeździe znajdującym się na pasie, na który wjeżdża (art. 22 ust. 4 ustawy Prawo o ruchu drogowym) - to również kierujący zamierzający wykonać manewr wyprzedzania powinien zachować szczególną ostrożność, upewnić się czy pojazd przed nim nie zasygnalizował zmiany pasa ruchu, a jeżeli sygnalizuje zamiar skrętu w lewo, to manewr wyprzedzania powinien wykonać z jego prawej strony (art. 24 ustawy Prawo o ruchu drogowym). Dodatkowo jeszcze na kierującym pojazdem wykonującym manewr wyprzedzania ciąży obowiązek zaniechania manewru, jeżeli byłby on niebezpieczny dla innych uczestników ruchu (art. 3.1. ustawy Prawo o ruchu drogowym).

Kto winny?

Tak więc w pierwszym przypadku trudno dopatrywać się jakiegokolwiek zawinienia po stronie kierującego pojazdem Audi (bo to kierujący Mercedesem nieprawidłowo wykonał manewr wyprzedzania z lewej strony pojazdu, który sygnalizował zamiar skrętu w lewo), w drugim przypadku również skręcający w lewo nie będzie miał nic na sumieniu (bo kierujący pojazdem Fiat zignorował jasny sygnał, że coś może się dzieje z przodu kolumny i wbrew zasadzie ograniczonego zaufania podjął brawurowy manewr wyprzedzania). Natomiast sytuacja trzecia daje już możliwości dokonania podziału odpowiedzialności - bo sygnał do skrętu został włączony zbyt późno, a wyprzedzający kontynuował manewr wyprzedzania w obrębie skrzyżowania pomimo zakazu. Trudno określić, jaki ten podział powinien być, bo zależy będzie to od dokładnych okoliczności danej sprawy, ale na pewno więcej na sumieniu ma kierujący pojazdem BMW. Tak więc sądzę, że jego wina to nie mniej niż 70%.

Upraszczenie to nie metoda

W tym miejscu ze smutkiem muszę stwierdzić, że często spotykam się z upraszczaniem tego typu sytuacji do uznawania wyłącznej winy skręcającego w lewo albo do przypisywania każdemu z uczestników winy po równo (tzw. przyczynienie się w 50%, które prawidłowo powinno zostać nazwane po prostu współwiną). A przecież w każdym przypadku mamy tego, który spowodował zagrożenie i

W zależności od podejścia likwidatora ten sam przypadek w różnych zakładach ubezpieczeń może zakończyć się w różny sposób.

Bezkrytyczne przyjęcie wyłącznej odpowiedzialności pojazdu skręcającego w lewo jest zbyt dużym uproszczeniem.

tego, który spowodował wypadek. I ten ostatni powinien być bardziej winny. No chyba, że w danych okolicznościach obydwaj kierujący mają tyle samo na sumieniu.

Dobrym patentem jest dokonanie krótkiego porównania, co robili poszczególni uczestnicy zdarzenia i kiedy ich zachowanie stało się naganne. Po zaznaczeniu tych nagannych zachowań widać od razu, kto się przyczynił, a kto zawinił. Taka metoda pomaga również dobrze uzasadnić decyzję o przyczynieniu się poszkodowanego do powstania szkody lub do zwiększenia jej rozmiarów.

Na skróty

Namawiam zatem wszystkich likwidatorów i ich przełożonych, by nie decydować się na ustalanie odpowiedzialności wg metody "na skróty" tj. przy założeniu, że winny jest zawsze ten, kto skręca w lewo, ten, który najeżdża na poprzedzający go pojazd, ten, który wycofuje pojazd czy też ten, który włącza się do ruchu. Bo metoda ta w wielu przypadkach przysporzy wielu osobom w firmie dodatkowej pracy - bo najpierw będzie zwykłe odwołanie, potem odwołanie do **Rzecznika Ubezpieczonych** i do **Komisji Nadzoru Finansowego**, potem przedsądowe wezwanie do zapłaty, a na końcu pozew sądowy. Gdzieś w międzyczasie w sprawie pojawi się pełnomocnik - adwokat, radca prawny lub kancelaria odszkodowawcza. Każda z tych czynności kosztuje ubezpieczyciela czas i pieniądze, a oszczędność na niewypłaconym odszkodowaniu jest pozorna, bo w końcowym efekcie i tak trzeba będzie coś zapłacić. Czy warto zatem grać z poszkodowanym w taką grę? W mojej ocenie - nie warto. I liczę na to, że ten artykuł może troszeczkę wpłynąć na tych, którzy nie są do tego przekonani.

Monika Borowiecka-Paczkowska

MBP Szkolenia Ubezpieczeniowe

Linki: Zobacz także:

[Komentarz Moniki Borowieckiej-Paczkowskiej](#)

Archiwum: [Wokół likwidacji](#)

**Nie należy decydować się
na ustalanie
odpowiedzialności wg
metody "na skróty".**

Strona przygotowana przez [Ogma Sp. z o.o.](#)