

BUS-przewozy, czyli jak ubezpieczyć swoją odpowiedzialność cywilną

Ubezpieczyciele niechętnie ubezpieczają odpowiedzialność cywilną BUS-przewoźników, a jeżeli już się na to godzą, takie ubezpieczenie nie daje ani dostatecznego pokrycia, ani dostatecznej ochrony.

Trudno jest zrozumieć z czego wynika takie podejście zakładów ubezpieczeń, skoro ubezpieczenia OCP dedykowane przewoźnikom posiadającym ciężki tabor są tak powszechne. Zakłady ubezpieczeń i pośrednicy ubezpieczeniowi oferują zatem BUS-przewoźnikom tanie polisy OCP, które nie uwzględniają wielu ryzyk i nie dają optymalnej ochrony. Możliwe są jednak rozwiązania, które dają szerokie pokrycie ubezpieczeniowe - i ...nie muszą być one wcale drogie.

Ubezpieczenie BUS-odpowiedzialności cywilnej – na co zwrócić uwagę?

W lutym br. wprowadziliśmy nową ofertę OCP dla BUS-przewoźników. Oferta jest odpowiedzią na rosnące zapotrzebowanie przewoźników dotyczące polis OCP, które za stosunkowo atrakcyjną cenę, w stopniu maksymalnym zabezpieczą ich interes. Wprowadzona przez naszą kancelarię oferta, dedykowana BUS-przewoźnikom,

daje możliwość zawierania takiego ubezpieczenia OCP, które gwarantuje pełną ochronę ubezpieczeniową ponoszonej odpowiedzialności cywilnej jaka wynika ze specyfiki wykonywanej działalności. Nasze rozwiązania dają możliwość ustalenia wspólnego zakresu ubezpieczenia, niezależnie od tego, czy dotyczy ono przewozów międzynarodowych, krajowych, czy też kabotażowych. Co ważne, zakres ubezpieczenia jest ustalany w oparciu o obowiązujące prawo przewozowe, ale nie jest ograniczany tymi przepisami, co jest istot-

ne przy przewozach kabotażowych, szczególnie po Niemczech. Zobaczmy więc, co można ubezpieczyć na warunkach naszej BUS-oferty OCP.

BUS-oferta OCP – od czego chroni nasza polisa?

Nasza BUS-oferta ubezpieczenia OCP przewiduje objęcie ochroną m. in. szkód rzeczowych w przesyłce:

- wyrządzonych przez Ubezpieczonego wskutek rażącego niedbalstwa,

Wprowadzona przez CDS Kancelaria Brokerska oferta, dedykowana BUS-przewoźnikom, daje możliwość zawierania takiego ubezpieczenia OCP, które gwarantuje pełną ochronę ubezpieczeniową ponoszonej odpowiedzialności cywilnej jaka wynika ze specyfiki wykonywanej działalności.



Model ubezpieczenia OCP dotyczy nie tylko przewozów międzynarodowych i krajowych, ale również przewozów kabotażowych wykonywanych w krajach Unii Europejskiej

- spowodowanych kradzieżą, rabunkiem, rozbojem, kradzieżą rozbójniczą lub zuchwałą,
- powstałych wskutek przedostania się imigrantów i uchodźców do przestrzeni ładunkowej pojazdu,
- powstałych wskutek wykonywania przewozu przez osobę będącą w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środków odurzających,
- powstałych w przesyłce w związku z konfiskatą, przypadkiem, zaborem, przetrzymaniem lub wskutek innych rozporządzeń towarem przez uprawnione organy,
- powstałych wskutek niewłaściwego, niedostatecznego lub nieprawidłowego zamocowania i zabezpieczenia przesyłki na środku transportu,
- powstałych wskutek naruszenia przez kierujących pojazdami przepisów ruchu drogowego obowiązujących w kraju, w którym doszło do zdarzenia (szkody),
- powstałych w przesyłce w czasie przewozu wykonywanego przez podwyko-



Jerzy Różyk

Ponad 29 lat w branży ubezpieczeniowej (ocena ryzyka, ubezpieczenia, likwidacja szkód), w tym 14 lat w obsłudze podmiotów sektora TSL w zakresie oceny ryzyka, ubezpieczeń i szkód transportowych.

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

Specjalizuje się w diagnostyce ryzyka transportowego, prawie transportowym, ubezpieczeniach transportowych (OCP i OCS). Jego główną specjalnością są ryzyka kradzieżowe i związane z oszustwami.

Członek Rady Niezależnych Ekspertów Transportu TRANSORA.

nawców, bez konieczności wpisywania Ubezpieczonego w list przewoźowy,

➤ powstałych w czasie załadunku i wyładunku, jeżeli Ubezpieczony jest zobowiązany w umowie przewozu do wykonania tych czynności.

Ochrona obejmuje również udokumentowane koszty dodatkowe, jak np. koszty transportu zastępczego, uprzątnięcia miejsca zdarzenia, usunięcia pozostałości po szkodzie (np. wywóz, składowanie lub utylizacja) oraz w przypadku braku ważności badania technicznego pojazdu, jeżeli stan techniczny pojazdu nie przyczynił się do powstania szkody.

Powyższe ryzyka są objęte standardowym zakresem ubezpieczenia. Zainteresowani mają możliwość objęcia ochroną ryzyk, które zazwyczaj nie są asekurowane polisami OCP, m.in. ryzyk związanych z:

- nieterminowym podstawieniem środka transportu pod załadunek,
- dochodzeniem bezpodstawnie potrąconych należności z tytułu przewożonego,
- podniesieniem i wyciągnięciem środka transportu, nawet jeśli koszty te nie są bezpośrednio związane z ratowaniem, przeładunkiem przewożonej przesyłki i/lub dalszą kontynuacją transportu tym środkiem transportu (dodatkowy assistance),
- zanieczyszczeniem gleby paliwem pochodzącym ze zbiorników.

Polski rynek ubezpieczeniowy zazwyczaj ogranicza zakres ubezpieczenia OCP do szkód rzeczowych w przesyłkach. Powyższe opcje są dla BUS-przewoźników o tyle korzystne, że dają możliwość pokrywania kosztów ponoszonych poza standardową ochroną ubezpieczeniową, np. związanych z ochroną prawną, obciążeniami umownymi, czy też związane z usuwaniem zanieczyszczeń gleby wskutek wycieku paliwa ze zbiornika.

Zaprezentowany powyżej model ubezpieczenia OCP dotyczy nie tylko przewozów międzynarodowych i krajowych, ale również przewozów kabotażowych wykonywanych w krajach Unii Europejskiej. Przewoźnicy wykonujący przewozy kabotażowe mają więc możliwość uzyskania ana-

– dotyczy to głównie Niemiec, gdzie zakres ubezpieczenia określa niemieckie prawo.

Prawne aspekty kształtujące odpowiedzialność przewoźnika wykonującego przewozy kabotażowe zostały opisane w publikacji pt. „Kabotaż w krajach UE – co należy wiedzieć”, którą można pobrać z naszej strony: <http://www.cds-odszkodowania.info/publikacje/> lub ze strony <http://www.tsl-biznes.pl/wydania/1300-tsl-biznes-marzec-2014>.

Jakie towary podlegają ubezpieczeniu?

Ze względu na brak możliwości oceny, jakie przesyłki będą przewożone w okresie ubezpieczenia, nasza BUS-oferta OCP przewiduje objęcie ubezpieczeniem przesyłek, które są lub mogą być przewożone w przyszłości. Ubezpieczane są więc wszelkie rodzajowo różne przesyłki, w tym m.in.: sprzęt RTV, komputerowy i jego części składowe, telekomunikacyjny, AGD,

Zakres ubezpieczenia jest ustalany w oparciu o obowiązujące prawo przewozowe, ale nie jest ograniczany tymi przepisami, co jest istotne przy przewozach kabotażowych, szczególnie po Niemczech.

logicznej ochrony jak w przypadku przewozów międzynarodowych, z jednoczesnym uwzględnieniem prawa obowiązującego w danym kraju. Ubezpieczyciele najczęściej bowiem ograniczają zakres ochrony do wymagań lokalnego prawa, co może być niekorzystne w przypadku wystąpienia szkody

telefony komórkowe, wyroby alkoholowe i tytoniowe, leki, opony, części zamienne i podzespoły samochodowe, motocykle oraz materiały niebezpieczne (z wyjątkiem klas I i VII). Ochroną objęte są również szkody w przewożonych paletach lub innych jednostkach ładunkowych.



Polski rynek ubezpieczeniowy zazwyczaj ogranicza zakres ubezpieczenia OCP do szkód rzeczowych w przesyłkach. Powyższe opcje są dla BUS-przewoźników o tyle korzystne, że dają możliwość pokrywania kosztów ponoszonych poza standardową ochroną ubezpieczeniową



CDS Kancelaria Brokowska stosuje rozwiązania uwzględniające wyłącznie franszyzy kwotowe, nie wyższe niż 200 euro. To powoduje, że już na etapie zawierania ubezpieczenia, Ubezpieczony może oszacować swój udział w szkodzie, a ewentualne potrącenie nie spowoduje poważnej straty finansowej

Postoje w czasie przewozów, czyli gdzie można parkować

Zastosowany przez nas model uwzględnia specyfikę transportową, przez co Ubezpie-

łach, restauracjach lub barach, co wynika z większości polis OCP. Nasza BUS-oferta daje możliwość odbywania postojów również w innych miejscach, m. in. jeżeli postój jest spowodowany:

- ▶ brakiem możliwości odebrania od załadowcy lub przekazania ładunku odbiorcy wskutek dotarcia na miejsce załadunku lub wyładunku poza godzinami pracy załadowcy lub odbiorcy, co jest dość ważne dla realności ochrony ubezpieczeniowej.

Warunki oczywiście zezwalają na odbywanie postojów w związku z:

- ▶ koniecznością załatwienia formalności finansowych i celnych związanych z realizacją transportu, także w czasie oczekiwania na załatwienie tych formalności,
- ▶ koniecznym postojem na parkingach przy przejściach granicznych, terminalach granicznych,
- ▶ przestrzeganiem przepisów prawa, w szczególności o czasie pracy kierowcy, o czasie jazdy lub o zakazie poruszania się pojazdów ciężarowych w określonym czasie.

Daje to możliwość odbywania postojów tam, gdzie wymaga tego konieczność transportowa, nie ograniczając przy tym ochrony ubezpieczeniowej, co jest praktyką stosowaną przez wiele zakładów ubezpieczeń.

Ze względu na brak możliwości oceny, jakie przesyłki będą przewożone w okresie ubezpieczenia, BUS-oferta OCP przewiduje objęcie ubezpieczeniem przesyłek, które są lub mogą być przewożone w przyszłości.

czający lub jego podwykonawcy, w czasie wykonywania przewozów nie muszą odbywać postojów na parkingach strzeżonych. Nie muszą również parkować pojazdów wyłącznie na parkingach przy całodobowych: stacjach paliw, motelach, hote-

- ▶ obowiązkiem przyjęcia lub wydania przesyłki tj. w czasie trwania czynności związanych z załadunkiem, doładunkiem, przeładunkiem i rozładunkiem towaru oraz w czasie oczekiwania na rozpoczęcie tych czynności,



Niezależnie od kraju, w którym imigranci przedostają się do ładowni pojazdu, ingerencja w przewożony ładunek często doprowadza do dyskwalifikacji całego towaru

Franszyza redukcyjna – co to takiego jest i jak działa?

Procentowa franszyza redukcyjna jest niekorzystna z punktu widzenia interesów przewoźnika, gdyż zmniejsza znacznie zakres ochrony ubezpieczeniowej – ubezpieczyciel nie pokrywa szkody w tej części. Stosowane przez nas rozwiązania uwzględniają wyłącznie franszyzy kwotowe, a i te nie są wyższe niż 200 euro. To powoduje, że już na etapie zawierania ubezpieczenia, Ubezpieczony może oszacować swój udział w szkodzie, a ewentualne potrącenie nie spowoduje poważnej straty finansowej. Przy franszyzie procentowej, której wysokość jest określona w polisie, nie jest w stanie ocenić o jaką kwotę zakład ubezpieczeń pomniejszy należne odszkodowanie, gdyż nieznaną jest wysokość szkody. Z powyższych powodów stosowanie kwotowych fransyz jest zatem korzystne.

Główne zagrożenia w drogowym transporcie towarów

Imigranci i uchodźcy – główne zagrożenie

W 2015 r. ruch imigracyjny uległ nasileniu i oprócz transportów z Francji do Wielkiej Brytanii, szczególnie niebezpieczne stały się transporty z Włoch, Turcji i Grecji. Ryzyko istnieje także na trasach z Hiszpa-

nii do Francji lub Niemiec oraz pomiędzy krajami położonymi w środkowej części kontynentu. Niezależnie od kraju, w którym imigranci przedostają się do ładowni pojazdu, ingerencja w przewożony ładunek często doprowadza do dyskwalifikacji całego towaru. Dotyczy to szczególnie artykułów spożywczych oraz farmaceutyków, które często w całości są kierowane do utylizacji już przez służby kontrolujące (np. w Wielkiej Brytanii). W najlepszym wypadku odbiorcy odmawiają ich przyjęcia, co umożliwia zorganizowanie sprzedaży awaryjnej i zmniejszenie rozmiarów szkody. Utylizacja i sprzedaż awaryjna są jednak dość kosztowne (m. in. przestój pojazdu i sama utylizacja) i zwiększają rozmiar szkody.

Przeładowanie pojazdów i jego ewentualne skutki

Przekraczanie dopuszczalnej masy całkowitej dotyczy głównie małych pojazdów do 3,5 tony, których obecna konstrukcja pozwala nawet na kilkakrotne przekroczenie dopuszczalnej ładowności. W większości przypadków, za tego typu naruszenie organy kontrolujące, niezależnie od miejsca stwierdzenia naruszenia, nakładają w drodze decyzji administracyjnej kary pieniężne na podmiot wykonujący przewóz.



Zastosowany przez CDS Kancelarię Brokerską model uwzględnia specyfikę transportową, przez co Ubezpieczający lub jego podwykonawcy, w czasie wykonywania przewozów nie muszą odbywać postojów na parkingach strzeżonych

- ▶ 3 przewozów w ciągu 7 dni, liczonych od daty rozładunku towaru wwiezionego do kraju na liście CMR do ostatniego rozładunku towaru przewożonego w ramach przewozu kabotażowego,
- ▶ 1 przewozu w ciągu 3 dni, liczonych od daty wjazdu do kraju bez ładunku, do rozładunku towaru przewożonego w ramach przewozu kabotażowego.

W interesie każdego BUS-przewoźnika powinno być jak najpełniejsze zabezpieczenie ponoszonej odpowiedzialności, gdyż tylko wtedy gwarantuje to bezpieczeństwo finansowe. Rynek ubezpieczeniowy, niestety, ani nie chce ubezpieczać takich przewoźników, ani też nie daje im dobrych rozwiązań ubezpieczeniowych. Ponieważ specjalizujemy się w ocenie ryzyka transportowego, potrafimy wypracować takie rozwiązania ubezpieczeniowe, które pozwalają na pełną akurację odpowiedzialności ponoszonej przez BUS-przewoźników. Sięgając po polisę OCP należy najpierw ocenić, czy spełnia ona nasze oczekiwania, a jeśli nie, skorzystać z naszych autorskich rozwiązań. ◀

Jerzy Różyk

**ekspert ds. oceny ryzyka
w transporcie i ubezpieczeń
transportowych
CDS Kancelaria Brokerska
www.cds-odszkodowania.info
www.oc-przewoźnika.info**

BUS-oferta OCP daje możliwość odbywania postojów tam, gdzie wymaga tego konieczność transportowa, nie ograniczając przy tym ochrony ubezpieczeniowej, co jest praktyką stosowaną przez wiele zakładów ubezpieczeń.

Kara pieniężna nie jest jednak jedynym kosztem jaki może ponieść przewoźnik. Często bowiem środek transportu jest zatrzymany przez służby kontrolujące w celu zważenia, a niejednokrotnie również w celu rozładunku nadwyżki towaru ponad dopuszczalną normę. Nie tylko opóźnia to dostawę towaru, ale powoduje również powstanie dodatkowych kosztów związanych ze składowaniem oraz użyciem drugiego pojazdu w celu zrealizowania przewozu.

Kabotaż – co wiedzieć należy

Rozporządzenie (WE) nr 1072/2009 z dnia 21.10.2009 r. określa szczegółowe warunki wykonywania przewozów kabotażowych. Zgodnie z art. 8. ust. 2., dozwolone jest wykonanie:

Należy przy tym wiedzieć, że o liczbie przewozów nie decyduje ilość przejazdów z punktu A do punktu B, a liczba listów przewozowych wystawionych na te przewozy w wyżej wymienionych okresach. W uproszczeniu można powiedzieć, że **jeden list przewozowy odpowiada jednemu przewozowi.**

Art. 8. ust. 3. wprowadza jeszcze kolejny dość istotny obowiązek. W czasie wykonywania przewozów kabotażowych, kierowcy muszą posiadać przy sobie dokumenty potwierdzające wjechanie do kraju na liście CMR. Brak dokumentów wwozowych, w przypadku kontroli w czasie wykonywania przewozu kabotażowego, naraża przewoźnika na karę grzywny w podobnym wymiarze jak w przypadku naruszenia art. 8. ust. 2. rozporządzenia.

CDS – ODSZKODOWANIA

Boradźtwa transportowa

Prowadzimy obsługę prawno-ubezpieczeniową firm transportowych i spedycyjnych w zakresie:

- oceny ryzyka transportowego
- opracowywania ofert ubezpieczeń: OC przewoźnika, OC przewoźnika umownego i OC spedytora
- wykonywania audytów, analiz i ocen prawnych

Nasze autorskie rozwiązania umożliwiają pełne ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej pomocowej w związku z wykonaniem działalności transportowej i spedycyjnej.

www.cds-odszkodowania.info
www.oc-przewoźnika.info
www.oc-spedytora.info

Dane kontaktowe:

CDS Kancelaria Brokerska
ul. 705 Warszawa, ul. Białostocka 111 04-53
tel.: 22 767 09 54, 22 767 97 54, 22 767 97 54, fax: 22 240 50 54
e-mail: kancelia@odszkodowania.pl