

ASEKURACJA ODPOWIEDZIALNOŚCI CYWILNEJ PRZEWOŹNIKA JAKO ELEMENT PRZETARGOWY

DLA KOGO ŁAKOMY KĄSEK?

Obserwacje rynku TSL z ostatnich kilku lat pozwalają stwierdzić, że branża przemodelowała zakres świadczonych usług i obecnie istnieją niejasności co do losu średnich i mniejszych firm transportowych. Dzieje się tak za sprawą dużych sieciowych firm logistyczno-spedycyjnych, powstających nowych firm pośredniczących przy przewozie oraz wzmocnienia prymu większych firm transportowych. Czy mniejsi przewoźnicy są skazani na istniejący układ i czy mogą zmienić niekorzystny dla siebie rozwój sytuacji? Spróbujmy to ocenić.

Z obserwacji rynku TSL wynika, że większość „łakomych kąsków” jest w rękach dużych sieciowych firm logistyczno-spedycyjnych. I choć wiele z nich w łańcuchach dostaw pełni funkcję operatorów logistycznych, którzy dysponują swoimi centrami przeładunkowymi, magazynami i odpowiednią technologią, większość z nich to sieciowe firmy spedycyjne, których udział polega jedynie na pośredniczeniu przy przewozie towarów.



Jerzy Różyk
ekspert ds. oceny
ryzyka i prawa
transportowego, CDS
Kancelaria Brokerska

/// Liczą się kontakty

Działalność tych firm spedycyjnych nie różni się w zasadzie od działalności małych „kanapowych” firm spedycyjnych. Różnicą jest tylko taka, że firmy te dysponują bardziej profesjonalną kadrą, co pozwala na nawiązywanie kontaktów z dostawcami towarów (producentami lub sprzedawcami). Żeby określić to bardziej zrozumiale: biznes firm spedycyjnych opiera się głównie na kontaktach, które istnieją już z samego „rozdania”, jak w przypadku europejskich spedytorów korporacyjnych, albo też powstają poprzez ich wypracowywanie przez lokalne sieci spedycyjne i mniejszych spedytorów. Taka metoda jest stosowana również przez większych przewoźników. To powoduje, że większość zleceń jest przejmowana przez ten segment rynku TSL.

Dlaczego zatem średnie i mniejsze firmy transportowe nie radzą sobie na rynku? Ano dlatego, że pomimo iż znaczna część zleceń finalnie dociera do nich, nie są one już tak intratne jak mogłyby być, gdyby trafiały one do nich bezpośrednio. Nie może bowiem budzić wielkiego zadowolenia przewoźników fakt, iż nadawca płaci za przewóz 600 euro, a przewoźnik za wykonaną usługę otrzymuje z tego 340 euro. To jeden z wielu przykładów, jakie można zaobserwować w branży transportowej. Przyczynia się to do tego, że część średnich i małych przewoźników porzuca działalność transportową na rzecz spedycji.

Aby jednak polski transport drogowy nie oparł się na kilkudziesięciu wielkich przewoźnikach, ci mniejsi muszą nawiązywać kontakty, które umożliwią im otrzymywanie

zleceń z tzw. pierwszej ręki. Zwiększy to znacznie wolumen osiąganych przez nich przychodów i poprawi rentowność transportu. Czy jednak sami potrafią to osiągnąć? Doświadczenie wskazuje, że nie, bowiem większość firm transportowych to niewielkie rodzinne biznesy nie posiadające kontaktów, odpowiedniej wiedzy i środków na zatrudnienie fachowców. Pozostaje zatem trwanie w utrwalonym status quo, przejście w obszar spedycji, albo też zorientowanie się na zmianę tej sytuacji.

/// Przetarg – czy zabiegać o kontrakty?

Co to jest przetarg? Zgodnie z definicją jest to: „postępowanie w sprawie sprzedaży, kupna lub zamówienia na coś, wybór najkorzystniejszej oferty; licytacja” (źródło: <http://sjp.pl/przetarg>). Jeżeli zatem jest mowa o „zamówieniu na coś” i o „najkorzystniejszej ofercie”, w domyśle chodzi o umowę przewozu i zawarcie jej na warunkach najbardziej korzystnych dla zamawiającego (nadawcy). Umowy te zazwyczaj dotyczą ogólnych zasad współpracy pomiędzy stronami i nie zawsze stanowią stricte umów przewozu – te są zwykle zawierane na podstawie zleceń lub zamówień, które dotyczą już konkretnych przewozów. Mówimy wtedy o zawarciu umowy przewozu. Ale umowy ramowe zawierane między nadawcami a przewoźnikami często wymuszają na tych drugich ponoszenie odpowiedzialności wykraczającej poza ramy prawa przewozowego. Przepisy międzynarodowego i krajowego prawa przewozowego zawierają regulacje dotyczące zawarcia umowy przewozu. I tak, z art. 47 ust. 3 Ustawy prawo przewozowe i art. 4 Konwencji CMR wynika, że dowodem zawarcia umowy przewozu jest list przewozowy. Ogólnie przyjmuje się, że umowa zostaje zawarta z chwilą uzgodnienia kluczowych warunków, które mają wpływ na jej wykonanie. Praktyki wskazują, że do zawarcia umowy przewozu dochodzi zwykle przez akceptację zlecenia transportowego. W odróżnieniu od listu przewozowego zlecenie transportowe zawiera szereg postanowień, które określają warunki umowy istotne z punktu widzenia wykonania umowy. Jeżeli zatem list przewozowy nie spełnia tego warunku, wobec istnienia innej umowy nie może być traktowany jako jedyna

dopuszczalna forma jej zawarcia. W takiej sytuacji, pomimo zapisów zawartych w prawie przewozowym, umowa zawarta na podstawie zlecenia transportowego będzie nadrzędna nad listem przewozowym.

Skoro w relacjach nadawca–przewoźnik jest mowa o umowie przewozu należy wiedzieć, że taka umowa jest podporządkowana stosownemu prawu przewozowemu. Podstawowymi regulacjami prawnymi dla umów przewozu są Konwencja CMR z dnia 19 maja 1956 r. oraz Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. prawo przewozowe (Dz.U. z 2000 r. Nr 50, poz. 601 z późn. zm.). Prawo przewozowe jest zbiorem norm bezwzględnie obowiązujących i jakiegokolwiek zastrzeżenia i postanowienia umowne pozostające w sprzeczności z prawem przewozowym są niedozwolone. Jest to o tyle istotne, że w przypadku gdy umowa zawiera postanowienia sprzeczne z prawem przewozowym, nie będą one miały zastosowania w przypadku określania odpowiedzialności przewoźnika za ewentualną szkodę powstałą w czasie przewozu.

Prawo przewozowe kieruje się dwiema zasadami: ryzyka i domniemania winy. W uproszczeniu, zasada ryzyka dotyczy odpowiedzialności przewoźnika za towar od jego

zakres ich odpowiedzialności, tym samym stopień pokrycia ewentualnych szkód. Przewoźnikom przystępującym do przetargów trudno jest konkurować ze sobą tym elementem, zatem to kryterium nie powinno być uwzględniane przy ocenie oferentów.

Dość ważnym elementem, który wpływa na wiarygodność przewoźnika, a który moim zdaniem bezwzględnie powinien być uwzględniany przy ocenie oferenta jest posiadana przez niego polisa OCP. I choć polisy OCP z założenia powinny pokrywać odpowiedzialność przewoźników wynikającą ze stosownego prawa przewozowego, większość polis nie chroni tej odpowiedzialności w sposób optymalny, co powoduje, że finansowanie szkody często spoczywa na samym przewoźniku.

Taki scenariusz jest bardzo niekorzystny dla nadawców, gdyż w wielu przypadkach uzyskanie odszkodowania bezpośrednio od przewoźnika jest albo mało możliwe, albo wręcz niemożliwe. Przy sprzyjających okolicznościach zapłata odszkodowania następuje po kilku latach i wyczerpaniu drogi sądowej – odsetki nie zawsze zrekompensują powstałą stratę. Bez wątpienia psuje to zbudowane już relacje handlowe.

Biznes firm spedycyjnych opiera się głównie na kontaktach, które istnieją już z samego „rozdania”, jak w przypadku europejskich spedytorów korporacyjnych, albo też powstają poprzez ich wypracowywanie przez lokalne sieci spedycyjne i mniejszych spedytorów

przyjęcia do wydania odbiorcy, zasada domniemania winy – domniemania istnienia tej odpowiedzialności. Pozornie mogłoby się więc wydawać, że prawo przewozowe narzuca na przewoźników nie tylko dość duży reżim, ale również dużą, niemalże nieograniczoną odpowiedzialność, co poniekąd uzasadnia oczekiwania nadawców. A te są dość duże, gdyż ci zwykle oczekują, aby zakres tej odpowiedzialności był jak najszerszy i zabezpieczał wszelkie szkody powstałe w przewożonym towarze.

Prawda jest jednak taka, że prawo przewozowe nie tylko określa odpowiedzialność przewoźników, ale daje im również możliwość jej ograniczenia (nawet dość znacznego, np. na podstawie art. 23.3 Konwencji CMR) lub nawet uwolnienia się od odpowiedzialności. Dlatego też nadawcy powinni wiedzieć, jaki jest zakres prawnej odpowiedzialności przewoźnika i w przypadku, gdy część szkody pozostaje na ich udziale, odpowiednio się przed tym zabezpieczyć, np. poprzez zawarcie ubezpieczenia cargo.

/// Polisa OCP a wiarygodność przewoźnika

Przy organizowaniu przetargu zamawiający powinien zatem kierować się nie tylko swoimi oczekiwaniami, ale również prawem, które ma zastosowanie przy zawieranych z przewoźnikami umowach przewozu, a które określa

/// Odpowiedzialność cywilna do ubezpieczenia?

Tak, ale należy wiedzieć, że za niektóre ryzyka, za które przewoźnik ponosi odpowiedzialność, zakłady ubezpieczeń odpowiedzialności ponosić nie chcą i zwykle jej nie ponoszą. Polisy OCP zawarte na klasycznych warunkach nie dają więc optymalnej ochrony, co pociąga za sobą ograniczoną odpowiedzialność i liczne przypadki tzw. „zabiurkowych” odmów odszkodowań. Zawieranie umów OCP na takich warunkach wynika albo z niefrasobliwości przewoźników, albo z braku wiedzy, albo też z braku zainteresowania posiadaniem polisy dla ubezpieczenia.

Na taki stan rzeczy bardzo często wpływ ma cena polisy, która wielokrotnie jest miernikiem ubezpieczenia – im niższa, tym bardziej akceptowalna. To powoduje, że taki posiadacz polisy większość ryzyk przyjmuje na siebie, przez co nie jest zabezpieczony w sposób dostateczny, nie zabezpiecza również w sposób dostateczny swoich kontrahentów.

Takimi dyżurnymi elementami ubezpieczeń OCP, które generują „zabiurkowe” odmowy odszkodowań są: rodzaj przewożonych towarów, warunki odbywania postojów w czasie wykonywania przewozów, niekorzystne zapisy przy zatrudnianiu podwykonawców, wpisywanie do polis pojazdów, którymi jest przewożony towar, szkody powstałe wskutek rażącego niedbalstwa, szkody spowodowane

przez uchodźców i imigrantów, a także brak ważnych świadectw ATP.

Na jakość polisy wpływa również to, w jakim zakładzie zawierane jest ubezpieczenie OCP i z usług jakiego pośrednika korzysta przewoźnik.

/// Rodzaj towarów a ochrona z polisy OCP

Rodzaj przewożonych towarów określa się zwykle na wniosku do polisy OCP. Jakie to niesie zagrożenie? Po pierwsze, przewoźnicy często deklarują towary, jakie zwykle przewożą, a nie takie, jakie mogą przewozić przez 12 miesięcy trwania polisy – zmieniając asortyment towarów pozbawiają się ochrony i narażają na odmowy odszkodowań. Po drugie, przewoźnicy często określają procentowy udział w przewozach określonych towarów – zwiększając udział danego towaru w przewozach narażają się na odmowę odszkodowania. Dlatego warto pamiętać, że polisa OCP powinna uwzględniać pełen asortyment towarów.

/// Postoje na parkingach – jakie ryzyko?

Według szacunków ubezpieczycieli, 50-70 proc. szkód kradzieżowych powstałych na parkingach jest odmawianych. Przyczyna to: nie instruowanie kierowców gdzie i jak mogą odbywać postój, nie przestrzeganie przez kierowców warunków określonych w polisach oraz zbyt rygorystyczne warunki dotyczące postojów zawarte w polisach OCP.

W związku z tym polisa OCP powinna uwzględniać specyfikę transportową i zawierać warunki, które umożliwiają odbywanie postojów w miejscach, których wybór wynika z toku realizowanego przewozu – kierowcy powinni bezwzględnie wiedzieć jak i gdzie mogą parkować pojazdy.

/// Podwykonawcy – jak się zabezpieczyć?

Zgodnie z art. 3 Konwencji CMR i art. 5 Prawa przewozowego przewoźnik ponosi odpowiedzialność za podwykonawców i zlecenie im przewozu nie przenosi na nich odpowiedzialności. Warunki ubezpieczeń OCP często uwzględniają ochronę za szkody powstałe w czasie przewozów wykonywanych przez podwykonawców, jednakże zazwyczaj zawierają bardzo niekorzystne zastrzeżenie, aby list przewozowy był wystawiany na przewoźnika (ubezpieczającego).

W takich przypadkach udzielana przez zakłady ubezpieczeń ochrona jest iluzoryczna, bowiem w list przewozowy są zazwyczaj wpisywani podwykonawcy, nie zaś przewoźnicy zlecający im przewóz, co zwalnia ubezpieczycieli z odpowiedzialności. Aby zatem uzyskać w swojej polisie realne pokrycie dla szkód powstałych w czasie przewozów wykonywanych przez podwykonawców, powinna ona uwzględniać: ochronę ubezpieczeniową za szkody rzeczowe w towarze powstałe w czasie przewozu przez

podwykonawców, zniesienie obowiązku wpisywania ubezpieczającego (przewoźnika) w list przewozowy.

Z punktu widzenia bezpieczeństwa nadawcy, angażowanie przez przewoźnika podwykonawców jest więc niekorzystne, gdyż przy standardowych konstrukcjach polis OCP, odpowiedzialność za ewentualne szkody będzie obciążać przewoźnika, nie zaś jego ubezpieczyciela. Angażowanie przez przewoźnika podwykonawców jest niekorzystne również dlatego, że przewoźnicy często nie dokonują należytej weryfikacji podwykonawców, co może powodować utratę towaru w sytuacji, gdy zlecenie trafi w ręce oszusta podszywającego się pod podwykonawcę. Ważne jest również to, żeby przewoźnik zastrzegł w zleceniach, że podwykonawca nie może zlecać przewozu przewoźnikom dalszym. Da to możliwość monitorowania przewozu przez nadawcę i przewoźnika – przy dalszych zleceniach będzie to mało możliwe.

/// Pojazdy w polisie OCP

Wpisywanie do polis pojazdów, którymi jest przewożony towar jest również niekorzystne, gdyż stanowi przesłankę do wielu „zabiurkowych” odmów odszkodowań. Także w sytuacji, gdy w polisie będą wpisane pojazdy, a przewóz będzie realizowany innymi pojazdami (nie wpisanymi do polisy OCP), zakład ubezpieczeń odmówi odszkodowania. To, że pojazd zepsuł się, albo nie dojechał na czas i dlatego użyto innego nie będzie miało znaczenia – taki przewóz nie jest objęty ochroną ubezpieczeniową.

/// Niedbalstwo kosztuje

Zakłady ubezpieczeń zwykle nie ponoszą swojej odpowiedzialności za szkody powstałe wskutek rażącego niedbalstwa. Jest to bardzo niekorzystne, gdyż może to znacznie ograniczać ochronę ubezpieczeniową z polisy OCP. Za rażące niedbalstwo zakłady ubezpieczeń mogą bowiem uznać praktycznie każde działanie lub zaniechanie działania przewoźnika, np. naruszenie przepisów prawa drogowego, niewłaściwe zabezpieczenie towaru, błędne ustawienie temperatury przewozu i wiele innych, co zwykle wiąże się z odmową odszkodowania.

Dlatego polisa OCP powinna bezwzględnie chronić za szkody powstałe wskutek rażącego niedbalstwa – poprawi to bezpieczeństwo zarówno przewoźnika, jak też nadawcy towaru.



Uchodźcy i imigranci

Większość polis OCP znajdujących się na rynku nie uwzględnia ochrony za szkody spowodowane przez uchodźców i imigrantów. Jest to również bardzo niekorzystne, gdyż za tego typu szkody odpowiedzialność ponosi przewoźnik i na nim będzie spoczywał obowiązek pokrycia szkody. Szczególnie jest to niebezpieczne w przypadku przewożenia artykułów żywnościowych, bowiem stwierdzenie przez odbiorcę lub służby kontrolujące w naczepie uchodźców lub imigrantów najczęściej dyskwalifikuje towar w całości. Szkody z tego tytułu, jakie może ponieść nadawca towaru mogą być zatem znacznych rozmiarów.

W przypadku wykonywania przewozów artykułów żywnościowych, szczególnie w rejonach narażonych na migracje (Grecja, Turcja, Francja-Wielka Brytania), polisa OCP powinna bezwzględnie obejmować ochroną tego typu szkody.

Świadectwa ATP

Zakłady ubezpieczeń często wymagają, aby pojazdy przeznaczone do przewozu towarów w kontrolowanej temperaturze (tzw. szybko psujących się) posiadały ważne świadectwa ATP. Co w tym zakresie należy wiedzieć? Po pierwsze, zapisy o ATP odwołują do Konwencji ATP, ponadto Konwencja ATP określa wymogi dotyczące środków transportu używanych do przewozu towarów szybko psujących się oraz warunki dotyczące temperatur, ale dla wybranych towarów żywnościowych (zał. 2 i 3 do Konwencji ATP), przewóz nie wszystkich towarów żywnościowych szybko psujących się podlega Konwencji ATP.

Niezależnie od powyższego należy liczyć się z tym, że w przypadku postawienia przez zakład ubezpieczeń wymogu posiadania ważnego świadectwa ATP, brak takiego świadectwa ATP może spowodować brak odpowiedzialności ubezpieczyciela z polisy OCP. Dlatego przy przewozie tego typu towarów należy zadbać o to, aby pojazdy posiadały ważne świadectwa ATP, albo polisa OCP nie narzucała takiego obowiązku. To drugie rozwiązanie jest o tyle uniwersalne, że nawet w przypadku, gdy certyfikat ATP utraci ważność, nie ma to negatywnego wpływu na ochronę z polisy OCP.

Gdzie zawieramy OCP?

W Polsce istnieje ok. 40 zakładów ubezpieczeń, z czego jedynie kilka specjalizuje się w ubezpieczeniach OCP. Należy zatem wiedzieć, że tylko te nieliczne są przygotowane merytorycznie do obsługi ubezpieczeń i szkód transportowych.

Brak kompetencji pracowników ubezpieczycieli nie gwarantuje ani dobrej jakości polis OCP, ani też dobrego ser-

Za rażące niedbalstwo zakłady ubezpieczeń mogą uznać niemal każde działanie lub zaniechanie działania przewoźnika, np. naruszenie przepisów prawa drogowego, niewłaściwe zabezpieczenie towaru, błędne ustawienie temperatury przewozu, co wiąże się z odmową odszkodowania

wisu likwidacyjnego. Dlatego też przy zawieraniu ubezpieczenia OCP przewoźnik powinien upewnić się, że ubezpieczyciel, z którego oferty chce skorzystać daje mu możliwość takiego skonfigurowania ochrony, aby polisa OCP optymalnie zabezpieczała jego interes oraz poprawiała jego wypłacalność i wiarygodność.

Przed wyborem ubezpieczenia OCP sugeruję również dokonać wyboru właściwego pośrednika – od niego bowiem może zależeć nie tylko to, jak polisa, którą nam zaproponuje zabezpieczy nasz interes po szkodzie, ale również to, jak do szkody podejdzie ubezpieczyciel.

Polisa OCP w negocjacjach

Powyższa analiza jednoznacznie wskazuje, że zakres ubezpieczenia OCP ma wpływ na wypłacalność przewoźnika w przypadku powstania szkody, za którą ponosi on odpowiedzialność. Polisa OCP posiadająca szeroki zakres ochrony z całą pewnością tę wypłacalność poprawia, a skoro tak, to poprawia również wiarygodność przewoźnika.

Jeżeli zatem przewoźnicy zabiegają o intratne kontrakty, bezwzględnie powinni zadbać o jakość swojej polisy. Zamawiający tego typu usługi (nadawcy, załadownicy, dostawcy) również powinni uwzględniać ten element przy negocjacjach z przewoźnikami. Ryzyko powstawania szkód w transporcie jest bowiem na tyle duże, że dla funkcjonowania każdego podmiotu zaangażowanego w proces transportowy (nadawca i przewoźnik) ważne jest z jakiego źródła będą one finansowane.

Nie ulega wątpliwości, że finansowanie powstałych szkód z polis OCP jest bardziej korzystne zarówno dla przewoźników, jak również dla nadawców. Mówimy tutaj o finansowaniu szkód będących w granicach odpowiedzialności przewoźnika – o źródle finansowania różnic powinni pomyśleć już sami nadawcy. ■