

Jak zawrzeć dobre ubezpieczenie OCP i OCS?

Wszyscy wiemy, jak ważną rolę w obrocie gospodarczym pełnią spedytory i przewoźnicy. Prowadzenie takiej działalności nie jest jednak proste i obłożone jest dość dużym ryzykiem, często kończącym się szkodami, które niejednokrotnie pozostawiają trwałe uszczerbek na finansach przedsiębiorstwa. A ponieważ szkód nie da się wyeliminować, należy zastanowić się, jak skutecznie ubezpieczyć się od ich następstw.

Jerzy Różyk

CDS Kancelaria Brokerska

Jak i gdzie zawrzeć dobre i tanie ubezpieczenie OCP? To pytanie zadaje niejedynemu przewoźnikowi. Zakłady ubezpieczeń zazwyczaj nie oferują pełnego zakresu ubezpieczenia, a nawet jeśli uda się zoptymalizować zakres pokrycia, ubezpieczenie jest droższe i przewoźnicy nie zawsze chcą lub nie są w stanie za nie zapłacić. Doświadczenie wskazuje, że jakość ubezpieczeń OCP, które są w kieszeniach przewoźników, jest raczej kiepska, a wiele z takich polis posiada znikomą wartość ochronną.

Jak zatem zawrzeć dobrą umowę ubezpieczenia OCP i na co zwrócić szczególną uwagę, wykupując polisę OCP? Z uwagi na to, że wykupując polisę OCP przewoźnik asekuruje swoją odpowiedzialność za szkody powstałe w czasie dokonywania przewozu towaru, spróbuję odpowiedzieć na te pytania przez pryzmat zakresu odpowiedzialności przewoźnika. Postaram się też zasugerować optymalne i w miarę bezpieczne warunki ubezpieczenia.

Suma gwarancyjna

Określając w polisie OCP sumę gwarancyjną, należy uwzględnić kilka elementów:

- prawne ograniczenie odpowiedzialności,
- towary stanowiące przedmiot przewozu,
- zakres terytorialny przewozów.

Prawne ograniczenie odpowiedzialności

Ubezpieczenie OC przewoźnika w ruchu międzynarodowym jest zawierane na podstawie konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów, zwanej potocznie konwencją CMR. Zgodnie z art. 23.3 konwencji CMR odpowiedzialność przewoźnika jest ograniczona do 8,33 SDR za kilogram brakującej wagi brutto.

Dla przykładu – przewoźnik, przewożąc towar o wadze 24 ton, ponosi odpowiedzialność w wysokości:

$24\,000\text{ kg} \times 8,33\text{ SDR} \times 4,7940 = 958\,416\text{ PLN}$, co stanowi równowartość 230 843 euro (według tabeli kursów NBP nr 081/A/NBP/2013 z dnia 25.04.2013 r.).

Biorąc pod uwagę jedynie czynnik wartościowej odpowiedzialności przewoźnika, optymalną sumą gwarancyjną przy opisanym przewozie będzie więc 250 000 euro. I nie ma tutaj znacze-

nia, czy przewożone są drogie towary, np. leki o wartości 350 000 euro, specjalistyczne urządzenia medyczne o wartości 600 000 euro, czy może niezbyt drogie towary przemysłowe – art. 23.3 konwencji CMR będzie zawsze ograniczał odpowiedzialność przewoźnika.

Zgodnie z polskim prawem przewozowym przewoźnik wykonujący przewóz krajowy odpowiada do zwykłej wartości przesyłki. Nie ma więc zastosowania ograniczenie, o którym mowa powyżej. Wyznacznikiem wartościowej odpowiedzialności przewoźnika jest zatem wartość przewożonego towaru. Przy określaniu sumy gwarancyjnej w tym ubezpieczeniu należy kierować się wartością ładunku, jaki przewożymy – w opisanych powyżej przypadkach zasadne jest zatem posiadanie polisy krajowej z sumą gwarancyjną pokrywającą wartość ładunku.

Towary stanowiące przedmiot przewozu

Bardzo często obserwowane są sytuacje, w których przewoźnik we wniosku o ubezpieczenie wyszczególnia towary,

które zwyczajowo przewozi. Przy zawieraniu ubezpieczenia OCP należy mieć na uwadze, że ubezpieczenie trwa 12 miesięcy i nie jest ważne, jakie towary są zwyczajowo przewożone, a jakie mogą być przewożone w czasie trwania ubezpieczenia.

Określenie we wniosku towarów, które przewożone są zwyczajowo, może spowodować, że ubezpieczyciel odmówi odszkodowania, jeżeli dojdzie do szkody w towarze, jaki był w danym czasie przewożony, a jaki nie był wskazywany we wniosku.

Przy określaniu we wniosku rodzaju przewożonych towarów należy zatem podać możliwie najszerszą listę ładunków.

Zakres terytorialny przewozów

Jeżeli przewożymy lub mamy zamiar przewozić towar do krajów takich jak Rosja, Białoruś, Ukraina i Mołdawia (a także innych wyłonionych z byłego ZSRR), należy włączyć je do polisy OCP. W razie powstania szkody w jednym z tych krajów skutkiem braku takiego rozszerzenia może być niepokrycie szkody z polisy OCP.

Ważnym elementem jest również to, że towary przewożone do tych krajów podlegają ścisłej procedurze celnej, co oznacza, że w razie szkody przewoźnik może być obciążony należnościami celnymi. Dlatego też należy zadbać o rozszerzenie polisy o koszty cła, które przewoźnik będzie zobowiązany zapłacić i o odpowiednie zwiększenie sumy gwarancyjnej o te koszty.

Zakres ubezpieczenia

Ustalenie optymalnego zakresu ubezpieczenia OCP nie jest sprawą prostą. Wynika to z faktu, że przewoźnicy często nie dysponują odpowiednią wiedzą i zdają się na wiedzę agentów ubezpieczeniowych lub brokerów, których wiedza nie zawsze pozwala na właściwe skonfigurowanie ubezpieczenia.

Aby zoptymalizować zakres ubezpieczenia OCP w ruchu międzynarodowym lub krajowym, należy zadbać o to, aby ubezpieczenie uwzględniało odpowiedzialność ubezpieczyciela m.in. za szkody:

- w towarach, które są lub będą przewożone w czasie trwania ubezpieczenia,
- powstałe na terenie krajów, do i przez które jest przewożony lub może być

w przyszłości przewożony towar – zalecane jest włączenie wszystkich krajów Europy, w tym krajów wyłonionych z b. ZSRR,

- związane z obciążeniami celnymi – dotyczy przewozów towarów pochodzących z innego obszaru celnego, w tym także przewożonych z portów,
- powstałe w wyniku opóźnienia w dostawie do wysokości kwoty przewożonego w transporcie międzynarodowym i podwójnej kwoty przewożonego w transporcie krajowym,
- powstałe w wyniku rabunku (szczególnie przy przewozach krajowych) i kradzieży z włamaniem,
- wynikające z niezastosowania się do poleceń nadawcy (art. 12 konwencji CMR),
- w kontenerach, jeśli je przewożymy,
- powstałe w czasie za i wyładunku, jeżeli taki obowiązek wynika z zawartej umowy przewozu,
- powstałe wskutek rażącego niedbalstwa – ryzyko zazwyczaj wyłączone z ochrony,
- polegające na utracie towaru wskutek przywłaszczenia przez oszusta – obecnie bardzo częste przypadki,
- związane dodatkowymi kosztami poniesionymi w związku ze szkodą, np. kosztami utylizacji, przeładowania, przepakowania, uprzątnięcia pozostałości itp.,
- inne dotyczące podwykonawców i postojów w czasie przewozów, o czym mowa poniżej.

Ważne jest również, aby w umowie ubezpieczenia była uwzględniona możliwość ubezpieczenia odpowiedzialności do deklarowanej wartości towaru (zgodnie z art. 24 konwencji CMR) i ewentualnie do kwoty specjalnego interesu (zgodnie z art. 26 konwencji CMR). Są to rzadkie przypadki, ale jeśli zaistnieje taka konieczność i przy braku takich opcji w polisie OCP, takie dodatkowe ubezpieczenie może nie być możliwe lub może dość sporo kosztować.

Podwykonawcy

Rozszerzenie polisy o podwykonawców stanowi dość ważny element ubezpieczenia OCP. Na podstawie z art. 3 konwencji CMR i art. 5 ustawy Prawo przewozowe przewoźnik ponosi pełną odpowiedzialność za przewoź-

ników, których angażuje do przewozu. Dlatego ważne jest, aby polisa OCP chroniła również od szkód powstałych w czasie przewożenia towaru przez podwykonawców. Ubezpieczyciele często uzależniają swoją polisową odpowiedzialność od wystawienia listu przewozowego (krajowego lub CMR) na przewoźnika, czyli na ubezpieczającego. W razie szkody w czasie przewozu realizowanego przez podwykonawcę, na którego jest wystawiony list przewozowy, a w polisie OCP ubezpieczającego (zleceniodawcy) będzie takie zastrzeżenie, ubezpieczyciel nie przyjmie odpowiedzialności za szkodę.

W sytuacji, gdy przewoźnik przy wykonywaniu przewozów wspiera się podwykonawcami, musi zadbać więc o to, aby w warunkach ubezpieczenia OCP nie było takiego ograniczenia.

Postoje na parkingach

Większość ubezpieczycieli stawia przewoźnikom dość wysoko poprzeczkę i nakłada na nich obowiązek odbywania postojów w określonych miejscach, np. na parkingach strzeżonych lub na parkingach przy całodobowych stacjach paliw.

Analizowane polisy OCP posiadane przez przewoźników zawierają w tym zakresie zapisy, które zupełnie nie przystają do specyfiki prowadzonych przez nich działalności. Z wielu polis wynika np.:

konieczność odbywania postojów jedynie na parkingach strzeżonych, brak możliwości zaparkowania pojazdu na innych parkingach w sytuacji, gdy kierowca jest zmuszony do odbycia postoju na mocy przepisów prawa lub innych ważnych okoliczności,

ograniczanie możliwości odbywania postojów jedynie do wybranych parkingów, np. przy całodobowych stacjach paliw, restauracjach, hotelach i motelach – nie zawsze jest to możliwe i znacznie zawęża możliwości odbywania postojów w czasie przewozu.

Warunki dotyczące postojów powinny zawierać takie zapisy, które umożliwią postój z towarem w miejscach, w których jest on uzasadniony lub wynika ze specyfiki przewozu, w szczególności jeżeli postój wynika z:

- obowiązku wykonania czynności związanych z załadunkiem, doła-

dunkiem, przeładunkiem i rozładunkiem towaru, w tym także w czasie oczekiwania na rozpoczęcie tych czynności,

- konieczności załatwienia formalności finansowych i celnych oraz w czasie oczekiwania na ich załatwienie,
- koniecznego postoju na parkingach przy przejściach granicznych i terminalach granicznych,
- konieczności wezwania pomocy po awarii pojazdu lub wypadku drogowym,
- konieczności załatwienia potrzeb fizjologicznych, np. zjedzenia posiłku, skorzystania z toalety lub umycia się,
- zasląbnienia lub zachorowania kierowcy,
- przepisów prawa, m.in. o czasie pracy kierowcy, o czasie jazdy, o zakazie poruszania się pojazdów ciężarowych w określonym czasie itp.

W kwestii sprawowania opieki/dozoru nad pojazdem ubezpieczyciele zazwyczaj dopuszczają krótki czas, w którym kierowca może pozostawić pojazd bez opieki. Dodatkowo dotyczy to jedynie uzasadnionych sytuacji, np. konieczności załatwienia potrzeb fizjologicznych (zjedzenie posiłku lub skorzystanie z toalety), wykonania czynności związanych z tankowaniem lub załatwieniem koniecznych czynności transportowych.

Zazwyczaj ubezpieczyciele dają na to kierowcom zaledwie 30, czasami 60 minut i pozostawienie pojazdu z towarem bez opieki na czas dłuższy może spowodować odmowę odszkodowania. I bez znaczenia jest fakt, że nawet w tak krótkim czasie może dojść do kradzieży pojazdu lub towaru z naczepy – limity czasowe są zazwyczaj określane w polisach i warunkach OCP.

Aby zatem nie utrudniać kierowcom i tak trudnej pracy oraz zmniejszyć ryzyko, należy postarać się o zwiększenie limitu czasu, jaki daje nam ubezpieczyciel, np. do 1 godziny lub nawet dłużej. W przeciwnym razie nie pozostaje nic innego, jak przestrzegać obowiązku określonego w polisie – nieprzestrzeganie może się po prostu nie opłacać.

Ubezpieczenie OC spedytora

Wielu spedytorom lub kandydatom na spedytorów wydaje się, że do wykonywania tej działalności wystarczy

licencja krajowa, laptop i biurko. Doświadczenie wskazuje jednak, że to nie wystarczy, aby bezpiecznie prowadzić taką działalność. Niewielu spedytorów potrafi bowiem właściwie ocenić ryzyko związane z prowadzoną przez nich działalnością, niewielu potrafi też ocenić realną przydatność zawieranych ubezpieczeń OC spedytora, jakie oferuje rodzimy rynek ubezpieczeniowy. Również niewielu pośredników ubezpieczeniowych dysponuje odpowiednią wiedzą, która pozwala na odpowiednie zaasekurowanie takiej działalności.

Spedytorzy zazwyczaj posiadają polisy OCS, które asekurują ich odpowiedzialność za wykonywane czynności spedycyjne wynikającą z zawartych umów spedycji. Ponieważ spedytor ponosi odpowiedzialność za podwykonawców (najczęściej są nimi przewoźnicy), jego odpowiedzialność zgodnie z art. 799 k.c. ogranicza się praktycznie do winy w wyborze.

W większości przypadków trudno jest doszukać się winy spedytora w wyborze podwykonawcy. Często zdarza się jednak, że spedytor zleca przewóz towaru oszustowi podającym się za przewoźnika, który podejmuje towar i znika. W takich przypadkach zgodnie z art. 799 k.c. spedytor ponosi pełną odpowiedzialność za szkodę, gdyż ponosi winę w wyborze podwykonawcy. I pomimo że warunki ubezpieczenia OCS przewidują odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń w takich przypadkach, ten dość łatwo zarzuci spedytorowi brak należytej staranności w wyborze przewoźnika. Orzecznictwo taki brak staranności uznaje za rażące niedbalstwo, a ponieważ rażące niedbalstwo prawie zawsze wyłącza odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń, ten chętnie odmówi wypłaty odszkodowania.

Dużo większym zagrożeniem dla spedytora jest wstąpienie przez niego w stosunek umowy przewozu. Może to się odbyć poprzez przyjęcie zlecenia transportowego, wpisanie spedytora w poz. 16 listu CMR lub nawet przez użycie w zawartej umowie słowa „fracht” zamiast stawka za usługę. Taki „spedytor” wstępuje wtedy w stosunek prawny umowy przewozu (jako tzw. przewoźnik umowny) i nie ma tutaj znaczenia, że sam nie dokonywał przewozu – odpowiada jak przewoź-

nik. W takiej sytuacji, w przypadku wystąpienia szkody w czasie wykonywania przez podwykonawcę przewozu, ubezpieczenie OCS jej nie pokryje, gdyż polisa nie uwzględnia takiego rozszerzenia.

Czy można się ustrzec takich sytuacji?

Należy zawrzeć umowę ubezpieczenia, która będzie chroniła odpowiedzialność prawną spedytora wynikającą z prowadzonej przez niego działalności. Jeżeli zatem przy okazji wykonywania zadań spedycyjnych taki spedytor zawiera umowy przewozu, polisa OCS powinna być rozszerzona o OC przewoźnika umownego. Powinna również zawierać zapisy, które będą optymalnie chroniły spedytora, m.in. przed skutkami rażącego niedbalstwa czy winy umyślnej (główne przesłanki stosowane przy odmowach odszkodowań za szkody z udziałem oszustów). Katalog rozszerzeń optymalizujący asekurację jest dość obszerny, dlatego też przed zawarciem ubezpieczenia sugeruję wesprzeć się ekspertem z zakresu prawa transportowego i ubezpieczeń transportowych.

Dobra polisa wiąże się niestety ze znacznie wyższą składką, ale jeśli ma ona chronić spedytora przed zapłaceniem odszkodowania w wysokości kilkudziesięciu tysięcy lub więcej euro, warto jest zainwestować w takie rozwiązanie.

Podsumowanie

Prowadząc działalność transportową i spedycyjną, należy więc zadbać o to, aby prawidłowo ocenić swoją odpowiedzialność za wykonywane czynności. W większości przypadków ową odpowiedzialność (bez względu na podstawę prawną) można zabezpieczyć odpowiednimi procedurami lub zaasekurować umową ubezpieczenia. Skoro zatem sami nie umiemy sobie dać z tym rady, nie pozostaje nic innego, jak skorzystać z usług ekspertów, którzy dobrze znają się na prawie przewozowym i mogą łatwo ocenić ryzyko wynikające z prowadzenia danej działalności.

Pamiętajmy o tym, gdyż w wielu przypadkach od tego zależy bezpieczeństwo finansowe nie tylko osoby prowadzącej działalność, ale również jej rodziny. □