

Wady polis OCP – zobacz, co musisz poprawić

Większość polis OCP, które są w posiadaniu przewoźników nie chronią ich interesów w sposób dostateczny. Zdarzają się też takie, które nie chronią ich prawie w ogóle. Dzieje się tak dlatego, że przewoźnicy nie widzą potrzeby sięgania po dobre, choć droższe rozwiązania, albo widzą w nich jedynie „przepustki” do pozyskiwania zleceń transportowych. Takie podejście powoduje, że zakład ubezpieczeń często mówi nie i odmawia odszkodowania. Przewoźnik zostaje wtedy sam i również sam musi mierzyć się z roszczeniem, które niejednokrotnie przekracza jego możliwości finansowe.

Kprawdźmy zatem, co jest ważne w polisach OCP i jakie mogą być skutki braków w ochronie ubezpieczeniowej, gdy dojdzie do określonych zdarzeń w drogowym transporcie towarów.

Brak ochrony za rażące niedbalstwo

Na gruncie prawa karnego i cywilnego, każde zachowanie sprawcy doprowadzające do szkody jest oceniane pod kątem winy. Istnieją dwa rodzaje winy: umyślna i nieumyślna. Przy rozpatrywaniu szkód transportowych zakłady ubezpieczeń bardzo rzadko przypisują przewoźnikom winę umyślną. Zachowania doprowadzające do szkód są najczęściej oceniane jako rażące niedbalstwo. Jest to dotkliwie dla przewoźników szczególnie wtedy, gdy zapomnieli o nim w swojej polisie OCP. W subiektywnej ocenie zakładów ubezpieczeń, rażącym niedbalstwem mogą być: naruszenie przepisów prawa drogowego, niewłaściwe zabezpieczenie towaru, błędne ustawienie temperatury przewozu, zlecenie przewozu podwykonawcy lub oszustowi i wiele, wiele innych. Jeżeli polisa OCP nie będzie uwzględniała rażącego niedbalstwa, zakład ubezpieczeń praktycznie w każdym przypadku może odmówić wypłaty odszkodowania.

Przepisy przewozowe, orzecznictwo i doktryna obowiązujące w wielu krajach Unii Europejskiej również nie sprzyjają przewoźnikom, co ma bezpośrednie przełożenie na wydawane wyroki. Sądy belgijskie za równoważne rażącemu niedbalstwu uznały: wykonywanie przewozu pojazdem przeciążonym oraz nie zachowanie ostrożności przejawiające się jazdą ze zbyt dużą prędkością „po drodze uznanej za trudną”. Zachowanie kierującego, który przy wychodzeniu

z zakrętu stracił panowanie nad pojazdem pomimo, iż pojazd w miejscu zdarzenia poruszał się z prędkością o 20 km/h mniejszą niż dopuszczalna, sąd niemiecki uznał za winę kwalifikowaną w myśl art. 29 CMR, czyli zrównał winę z rażącym niedbalstwem. Według sądów francuskich, większość zachowań kierowców, którym towarzyszy świadomość prawdopodobieństwa wystąpienia szkody połączona z lekkomyślną akceptacją tego prawdopodobieństwa, nosi znamiona rażącego niedbalstwa, które jest równane z konwencyjnym złym zamiarem. Dotyczy to w szczególności szkód w towarach powstałych w czasie zdarzeń drogowych lub parkowania na parkingach. Podobnie jest w Polsce, gdzie sądy w nawet błahych zachowaniach widzą rażące niedbalstwo. Orzecznictwo wskazuje, że do listy zachowań rażąco niedbałych, oprócz niedbalstwa zwykłego i lekkomyślności polskie sądy potrafią dorzucić również bierność (nie podjęcie żadnych działań), a nawet niewiedzę.

Jak widać nietrudno o postawienie przewoźnikowi zarzutu rażącego niedbalstwa i to zarówno na gruncie pozasądowym jak również sądowym. Brak rażącego niedbalstwa w polisie OCP stanowi najważniejszą wadę i może być przyczyną odmowy wypłaty odszkodowania przez zakład ubezpieczeń. Odpowiednio skonfigurowany zakres ochrony ubezpieczeniowej znacznie zmniejszy ubezpieczycielowi pole do stosowania uznaniowości przy podejmowaniu decyzji i pozwoli na pokrywanie szkód, w których decydującym kryterium jest wina przewoźnika, którą zawsze można zrównać z rażącym niedbalstwem.

Więcej informacji na temat kwalifikowania winy znajdziesz w publikacji „Rażące niedbalstwo - jak się nie obudzić „z ręką w nocniku” – TSLbiznes 12/2018”, znajdując-



Jerzy Różyk

Absolwent Wyższej Szkoły Ubezpieczeń i Bankowości w Warszawie. Ukończył studia inżynierskie w zakresie technicznej i ekonomicznej diagnostyki ubezpieczeniowej i likwidacji szkód oraz studia magisterskie w zakresie ubezpieczeń na tejże uczelni.

Laureat wyróżnienia w konkursie organizowanym przez Rzecznika Ubezpieczonych, Gazetę Ubezpieczeniową oraz Fundację Edukacji Ubezpieczeniowej za pracę magisterską pt. „Istota i zarządzanie ryzykiem kradzieżowym”.

Ponad 32 lata w branży ubezpieczeniowej, w tym 17 lat w obsłudze podmiotów sektora TSL w zakresie diagnostyki ryzyka transportowego, obsługi ubezpieczeń i szkód transportowych. Posiada uprawnienia Komisji Nadzoru Finansowego do świadczenia usług brokerskich w zakresie ubezpieczeń.

Założyciel i właściciel Kancelarii Brokerskiej CDS, która specjalizuje się w ocenie ryzyka transportowego, prawie transportowym i ubezpieczeniach transportowych. Jego główną specjalnością są ryzyka kradzieżowe i związane z oszustwami.

Autor ponad 85 artykułów z zakresu prawa przewozowego i ryzyka i ubezpieczeń transportowych, m.in. w czasopiśmie „TSLbiznes”, „Truck&Business”, „Eurologistics”, „Transport Manager” i „Transport i Spedycja” oraz na portalach transportowych LOG24.pl, Etransport.pl, Forumtransportu.pl, TRANS.info. Prelegent i wykładowca na wielu konferencjach, seminariach i szkoleniach transportowych.

Od marca 2010 roku stały współpracownik miesięcznika TSLbiznes. Współpracuje z portalami Forumtransportu.pl, PoradnikTransportowy.pl oraz TRANS.info w zakresie udzielania porad z obszaru prawa przewozowego i transportowego, szkód i roszczeń transportowych oraz ubezpieczeń.

Członek założyciel powstałej w 2012 roku Rady Niezależnych Ekspertów Transportu TRANSORA.

cej się na stronie: <https://www.cds-odszkodowania.info/publikacje>.

Niekorzystne warunki odbywania postojów w czasie wykonywania przewozów

Zakłady ubezpieczeń chętnie odmawiają wypłat odszkodowań za szkody kradzieżowe powstałe na postojach. Co ciekawe, w większości przypadków mają do tego podstawy. Wynika to z tego, że ubezpieczyciele narzucają przewoźnikom parkowanie w określonych miejscach, ograniczając tym możliwości postojów tam, gdzie postój ma transportowe uzasadnienie. Do poważnych ograniczeń w polisach OCP można zaliczyć:

- ▶ konieczność odbywania postojów wyłącznie na parkingach strzeżonych,
- ▶ ograniczenie możliwości parkowania wyłącznie do parkingów wytypowanych przez zakład ubezpieczeń, jak np. przy całodobowych stacjach paliw, hotelach lub motelach,
- ▶ brak możliwości odbycia postoju na parkingach przeznaczonych do parkowania pojazdów ciężarowych położonych na trasach krajowych i lokalnych,
- ▶ ograniczenie możliwości parkowania na parkingach przeznaczonych do parkowania pojazdów ciężarowych wyłącznie do parkingów typu MOP,
- ▶ ograniczenie miejsc, w których parkowanie jest możliwe, gdy postój jest wymuszony przepisami o czasie pracy kierowcy,
- ▶ brak możliwości parkowania w miejscach dostaw, jeżeli pojazd nie został rozładowany i musi oczekiwać
- ▶ na rozładunek,
- ▶ obowiązek sprawowania stałego dozoru pojazdu i towaru w czasie postoju.

Nie spełnienie warunków odbywania postojów określonych w polisach OCP zazwyczaj skutkuje odmówieniem przez zakład ubezpieczeń wypłaty odszkodowania za szkodę spowodowaną kradzieżą towaru.

Więcej informacji na temat warunków odbywania postojów znajdziesz w publikacji: „Klauzule postojowe w polisach OCP – jak organizować postoje, aby nie spotkać się z ubezpieczycielem w sądzie – Transport Manager 03/2018”, znajdującej się na stronie: <https://www.cds-odszkodowania.info/publikacje>.

Niespełnienie obowiązku wpisania Ubezpieczającego w list przewozowy

Większość zakładów ubezpieczeń nakłada na przewoźników obowiązek wpisywania ich danych w listach przewozowych. Kierowcy przy przyjmowaniu towaru do listów przewozowych często wpisują jedynie numery

rejestracyjne pojazdów i potwierdzają przyjęcie towaru nieczytelnym podpisem. Brak danych przewoźnika w liście przewozowym stanowi podstawę do odmawiania odszkodowań przez zakłady ubezpieczeń. Podobnie, gdy przewóz jest zlecony podwykonawcy, który do listu przewozowego wpisuje wyłącznie swoje dane.

W takich przypadkach ubezpieczyciel nie będzie zainteresowany badaniem okoliczności powstania szkody i jej rozmiaru. Do odmówienia odszkodowania wystarczy mu bowiem sam list przewozowy, w którym

wpisane do wniosku mogą powodować negatywne dla niego konsekwencje. Może się bowiem okazać, że we wniosku podał towary jakie zwykle przewozi, a nie takie, które może przewozić w trakcie trwania umowy ubezpieczenia. Taka polisa nie da ochrony, gdy przewoźnik po kilku miesiącach zmieni asortyment przewożonych towarów, a do zdarzenia dojdzie akurat wtedy, gdy będzie przewoził towar, którego nie zgłosił do ubezpieczenia.

Aby polisa OCP spełniła swoją funkcję, przy zawieraniu ubezpieczenia należy zgłosić

RADY I WSKAZÓWKI

Na zakończenie przekażę kilka ogólnych rad, które nasuwają się po wieloletniej współpracy ze środowiskiem TSL:

Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej:

- ▶ oceń swoją odpowiedzialność prawną i postaraj się, aby była ona jak najpełniej ubezpieczona,
- ▶ sprawdź dotychczasowego agenta ubezpieczeniowego – on może nie dysponować wiedzą i możliwościami w tym zakresie,
- ▶ przy wyborze ubezpieczenia korzystaj z pomocy ekspertów – oni wiedzą, jaki wariant należy zastosować, aby ochrona była optymalna,
- ▶ nie traktuj polisy OCP jak niepotrzebny koszt i nie oszczędzaj na niej – polisa powinna chronić, a tania i kupowana jedynie dla sztuki nie poprawi Twojego bezpieczeństwa, a może znacznie zwiększyć koszty po szkodzie.

Postępowanie w razie szkody:

- ▶ po zaistnieniu szkody koniecznie skontaktuj się z prawnikiem specjalizującym się w prawie przewozowym – zmierzanie się z roszczeniem transportowym na 50.000 EUR, to nie prowadzenie sprawy spadkowej lub rozwodowej,
- ▶ nie próbuj sam prowadzić postępowań reklamacyjnych i szkodowych, gdyż Twoje możliwości w tym zakresie są bardzo ograniczone – może to doprowadzić do konieczności zapłacenia wysokiego odszkodowania,
- ▶ nie uznawaj sprawy za prostą, gdyż zawiłości prawa przewozowego potrafią skomplikować nawet pozornie najprostszą sprawę.

Jeżeli właściwie podejdziesz do zawarcia ubezpieczenia OCP, ewentualna szkoda nie spowoduje większej straty w Twoich finansach – pokryje ją zakład ubezpieczeń.

MASZ PYTANIA?

- ▶ Jeżeli chcesz ocenić przydatność swojego ubezpieczenia, możesz skorzystać z przygotowanej przez nas ankiety, którą można pobrać z naszej strony: <http://www.cds-odszkodowania.info/czy-twoja-polisa-ocp-jest-dobra/>.
- ▶ Możesz również zwrócić się do nas z prośbą o ocenę posiadanej polisy lub o ofertę ubezpieczenia OCP, dzwoniąc pod jeden z numerów: **609 204-707**, **607 487-600**, **607 074-607** lub wysyłając zapytanie na adres: biuro@cds-odszkodowania.pl.
- ▶ W przypadku szkody zadzwoń pod numer **609 262-609** lub **668 030-015**, gdzie uzyskasz wskazówki odnośnie dalszego postępowania.

nie będzie wpisany ubezpieczający się przewoźnik.

Brak ochrony za przewóz niektórych towarów

Większość zakładów ubezpieczeń wymaga, aby przewoźnik we wniosku określił, jakie towary mają być włączone w zakres ochrony. Przewoźnik wpisuje dane do formularza, które później znajdują się w jego polisie OCP. Nie zdaje sobie jednak sprawy, że dane

takie towary, które mogą być przedmiotem przewozu przez cały okres trwania polisy.

Brak ochrony za wydanie przesyłki osobie nieuprawnionej – fałszywemu odbiorcy lub przewoźnikowi

Do wydania towaru osobie nieuprawnionej dochodzi zawsze, gdy towar jest wydany osobie innej, aniżeli określona

w dokumentach przewozowych. Osobą nieuprawnioną może być odbiorca inny niż określony w liście przewozowym, jak też przewoźnik, któremu zlecamy przewóz, a nie jest on tym, za którego się podaje. Uprawnionym odbiorcą jest zawsze ten podmiot, który został wpisany przez nadawcę w list przewozowy. To, że ze zlecenia przewozowego lub innych ustaleń ze zleceniodawcą wynika coś innego nie ma żadnego znaczenia. Eliminacja oszustów-przewoźników opiera się na wnikliwej weryfikacji osoby składającej ofertę przewozu przed powierzeniem jej ładunku. Zdarza się bowiem, że pod istniejącego przewoźnika podszywa się inna osoba, która albo posługuje się jego dokumentami, albo dokumentami podrobionymi. Do czynności weryfikacyjnych należą głównie: sprawdzenie polisy, licencji i dokumentów rejestracyjnych przewoźnika oraz jego historii na giełdach transportowych.

Jeżeli polisa OCP nie zawiera rozszerzenia o wydanie towaru osobie nieuprawnionej, wydanie towaru nieuprawnionej osobie, która podaje się za odbiorcę lub przewoźnika będzie skutkować nie przyjęciem przez

zakład ubezpieczeń odpowiedzialności za utratę towaru.

Ograniczanie ochrony do przewozów wykonywanych jedynie pojazdami wpisanymi do polisy OCP

Większość zakładów ubezpieczeń zrezygnowała już z takiego ograniczenia. Kilku ubezpieczycieli jednak ogranicza w ten sposób swoją odpowiedzialność. Takie zapisy w polisach OCP, to również przyczyna wielu zabiurkowych odmów odszkodowań. Ubezpieczyciel nie musi się specjalnie natrudzić przy likwidacji szkody. Wystarczy, że ustali jakim środkiem transportu był wieziony towar. Jeśli pojazd nie będzie wpisany do polisy OCP, decyzja będzie jedyna – odmowa wypłaty odszkodowania. I nie będzie miało znaczenia, że pojazd zepsuł się, albo nie dojechał na czas i musieliśmy skorzystać z innego. Przewóz wykonywany pojazdem nie wpisanym do polisy lub nie zgłoszonym ubezpieczycielowi przed podjęciem ładunku nie będzie objęty ochroną ubezpieczeniową.

Brak ochrony za szkody spowodowane przez emigrantów i uchodźców

Jeżeli przewozy są wykonywane przez rejon o dużym nasileniu ruchu emigracyjnego, np. z Francji do Wielkiej Brytanii, z Grecji, Turcji i Włoch w kierunkach zachodnich, a przewożone są towary żywnościowe lub wyroby farmaceutyczne, takie rozszerzenie zakresu ubezpieczenia OCP jest wręcz niezbędne. Fakt spowodowania szkody przez emigrantów znajdujących się nielegalnie w przestrzeni ładunkowej nie stanowi przesłanki wyłączającej odpowiedzialność przewoźnika. Stanowi natomiast przesłankę wyłączającą odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń w sytuacji, gdy polisa OCP nie uwzględnia ochrony za tego typu szkody. ◀

Jerzy Różyk
ekspert ds. prawa przewozowego,
szkód w transporcie
i ubezpieczeń transportowych

CDS Kancelaria Brokerska
www.cds-odszkodowania.info

Doradztwo transportowe

CDS
ODSZKODOWANIA

Prowadzimy obsługę ubezpieczeniową i prawną firm transportowych i spedycyjnych w zakresie:

- ◆ ubezpieczeń transportowych (OC przewoźnika, OC spedytora, Cargo)
- ◆ analiz i ocen prawnych dotyczących otrzymanych reklamacji i roszczeń
- ◆ postępowań odszkodowawczych z polis OCP w związku ze szkodami transportowymi
 - ◆ oceny ryzyka transportowego
 - ◆ prawidłowości zawierania umów przewozu i spedycji

Posiadamy nowatorskie rozwiązania ubezpieczeniowe umożliwiające pełne ubezpieczenie ponoszonej odpowiedzialności cywilnej w związku z wykonywaną działalnością transportową i spedycyjną.

Pełna informacja o naszych produktach i usługach znajduje się na stronach:

www.cds-odszkodowania.info ◆ www.oc-przewoznika.info ◆ www.oc-spedytora.info

Dane kontaktowe:

CDS Kancelaria Brokerska, 02-785 Warszawa, ul. Wiolinowa 10 lok. 53
tel.: 609 204-707, 607 487-600, 607 074-607, 22 392-09-59, 22 392-97-58, fax: 22 490-50-58
e-mail: biuro@cds-odszkodowania.pl

www.cds-odszkodowania.info