

POLISA OCP TO JESZCZE NIE PRAWO DO ODSZKODOWANIA

NIE KUPUJ WRAŻENIA, ŻE JESTEŚ UBEZPIECZONY

Wielu przewoźników uważa ubezpieczenie OCP (Odpowiedzialności Cywilnej Przewoźnika) za niepotrzebny koszt, a polisy kupuje jedynie w celu nawiązania współpracy ze zleceniodawcą i otrzymywania zleceń transportowych. Tanie polisy OCP posiadają zwykle kiepski zakres i nie gwarantują dostatecznej ochrony ponoszonej przez nich odpowiedzialności.

Takim widocznym miernikiem jakości ubezpieczenia jest szkoda, która szybko weryfikuje podejście przewoźników. Sprawdza się zatem powiedzenie, że Polak jest mądry dopiero po szkodzie. Taka mądrość jednak sporo przewoźników kosztuje, a przecież nic nie stoi na przeszkodzie, aby być mądrym również przed szkodą. Prawo przewozowe narzuca na przewoźników dość spory reżim i tym samym dość sporą odpowiedzialność. W uproszczeniu można powiedzieć, że jeśli przewoźnik już podjął ładunek i w czasie przewozu doszło do szkody, odpowiada za jej skutki, gdyż wprost wynika to z konwencji CMR i pra-

wa przewozowego.

Dwa rodzaje ubezpieczeń OCP

Z większości warunków ubezpieczenia OCP wynika, że ochroną ubezpieczeniową objęta jest odpowiedzialność cywilna przewoźnika w transporcie drogowym za szkody powstałe podczas wykonywania zawartej umowy przewozu. Jednak za niektóre ryzyka będące w odpowiedzialności przewoźnika, zakłady ubezpieczeń nie chcą ponosić odpowiedzialności i zwykle jej nie ponoszą. Zakres ochrony w dużej mierze zależy też od pośredników ubezpieczeniowych oferujących takie

Zasady ustalania odszkodowania

§ 2.7

Wysokość ustalonego odszkodowania za szkody:

a) w pojeździe – nie może przekroczyć sumy ubezpieczenia powstania szkody,

b) w wyposażeniu dodatkowym – nie może przekroczyć wartości nowej ubezpieczonej wskazanej w polisie i wartości nowej ubezpieczonej w polisie, aktualnej na dzień powstania szkody,

c) w towarach – nie może przekroczyć ceny zakupu danego elementu w momencie wystąpienia szkody, jeżeli towar ubezpieczony był uprawniony do zwrotu w całości.

d) w przyczepie – nie może przekroczyć wartości nowej przyczepy, jeżeli przyczepa ubezpieczona była uprawniona do zwrotu w całości.

e) w przypadku uszkodzenia towaru – nie może przekroczyć wartości towaru, jeżeli towar ubezpieczony był uprawniony do zwrotu w całości.



BRAK ROZSZERZENIA UBEZPIECZENIA O RAŻĄCE NIEDBALSTWO TO RYZYKO PONOSZENIA PRZEZ PRZEWOŹNIKA ODPOWIEDZIALNOŚCI FINANSOWEJ PRAKTYCZNIE W KAŻDYM PRZYPADKU.

ubezpieczenia, ci jednak nie dysponują odpowiednią wiedzą i doświadczeniem, aby sprostać zadaniu. Często też nie interesuje ich zakres udzielanej ochrony, a prowizja jaką uzyskają za „sprzedanie” ubezpieczenia. To przekłada się na jakość ubezpieczeń OCP, a ta jest raczej kiepska, co potwierdzają liczne odmowy odszkodowań.

Zakres odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń nie równa się zakresowi odpowiedzialności przewoźnika. Można więc wyodrębnić dwa rodzaje ubezpieczeń OCP:

1. Zawarte na podstawie ogólnych warunków stosowanych przez zakłady ubezpieczeń:

a) wady (to co zmniejsza lub nie daje szans na uzyskanie odszkodowania z polisy OCP):

- | rygorystyczne warunki dotyczące postojów,
- | wyłączenie ochrony za rażące niedbalstwo,
- | wyłączenie ochrony za wydanie przesyłki nieuprawnionemu odbiorcy,
- | wyłączenie ochrony w przypadku niewpisania przewoźnika (ubezpieczającego) w list przewozowy,
- | wyłączenie z ochrony przewozów niektórych towarów,
- | procentowa franszyza redukcyjna – znacznie ogranicza odszkodowanie,

b) zalety:

- | każdy agent może zawrzeć takie ubezpieczenie,
- | zwykle niska cena ubezpieczenia.

2. Zawarte na warunkach ustalanych indywidualnie z zakładami ubezpieczeń:

a) wady:

- | trudniejsze do uzyskania – wymaga zaangażowania brokera specjalizującego się w ubezpieczeniach transportowych,
- | wyższa cena ubezpieczenia,

b) zalety:

- | przystępne warunki dotyczące postojów,
- | możliwość rozszerzenia ochrony o rażące niedbalstwo,
- | możliwość rozszerzenia ochrony o wydanie przesyłki nieuprawnionemu odbiorcy,
- | możliwość rozszerzenia ochrony o szkody spowodowane przez imigrantów,
- | możliwość rozszerzenia ochrony o przewóz większości towarów,
- | brak obowiązku wpisania przewoźnika (ubezpieczającego) w list przewozowy,
- | kwotowa i stała franszyza redukcyjna.



Autor artykułu
Jerzy Różyk

jest ekspertem ds. oceny ryzyka w transporcie i ubezpieczeń transportowych CDS Kancelaria Brokerska
www.cds-odszkodowania.info

Oprogramowanie logistyczne soloplan.pl



Zarządzaj tak, jakbyś tam był!

Oprogramowanie dla transportu, spedycji i logistyki firmy Soloplan!



Firma Soloplan, wiodący producent oprogramowania do planowania transportu (TMS), oferuje Państwu intuicyjne i kompleksowe rozwiązanie spełniające wszystkie aktualne wymagania nowoczesnej branży transportowo-spedycyjnej. Dzięki elastyczności systemu CarLo®, dopasujemy się do Państwa indywidualnych wymagań mimo ustandaryzowanych funkcjonalności. **Chętnie udzielimy odpowiedzi na Państwa pytania!**



www.soloplan.pl

PAMIĘTAJ

- | oceń swoją odpowiedzialność i zadбай, aby była ona jak najlepiej ubezpieczona;
- | sprawdź dotychczasowego agenta ubezpieczeniowego, jemu może zależeć jedynie na prowizji a nie na Twoim bezpieczeństwie;
- | przy wyborze ubezpieczenia korzystaj z pomocy ekspertów, oni wiedzą, jaki wariant należy zastosować, aby ochrona była optymalna;
- | nie oszczędzaj na polisie OCP, gdyż może się sprawdzić powiedzenie, że „skąpy dwa razy traci”;
- | nie kupuj wrażenia, że jesteś ubezpieczony – polisa powinna chronić od ryzyk, jakie ponosisz.

Aby skutecznie zadbać o swój interes należy upewnić się, że agent lub broker dysponują odpowiednią wiedzą, która pozwoli na właściwe określenie zakresu ubezpieczenia.

Szerokie możliwości odmowy wypłaty odszkodowań

Warunki dotyczące odbywania postojów są dosyć istotnym elementem polisy OCP. Często bowiem zdarza się, że kierowca odbywa postój w miejscach, których ubezpieczyciele nie akceptują lub pozostawia pojazd z towarem bez opieki. Ze statystyk ubezpieczycieli wynika, że odmawiają oni wypłaty odszkodowania za dość znaczną część szkód kradzieżowych powstałych na postojach. Oznacza to, że warunki dotyczące odbywania postojów są albo zbyt rygorystyczne, albo nie są przestrzegane przez przewoźników.

Włączenie rażącego niedbalstwa do zakresu ubezpieczenia stanowi jeszcze dość duży problem, gdyż większość ubezpieczycieli nie akceptuje takiego rozszerzenia ochrony. Za rażące niedbalstwo zakłady ubezpieczeń mogą uznać praktycznie każde działanie lub zaniechanie działania przewoźnika, np. naruszenie przepisów prawa drogowego, niewłaściwe zabezpieczenie towaru, błędne ustawienie temperatury przewozu i wiele innych. To zaś daje im szerokie możliwości do odmowy wypłaty odszkodowań. Brak rozszerzenia ubezpieczenia o rażące niedbalstwo to ryzyko ponoszenia przez przewoźnika odpowiedzialności finansowej praktycznie w każdym przypadku.

Wydanie towaru nieuprawnionemu odbiorcy ma związek z wszelkiego rodzaju oszustwami, ale częściowo wynika również z błędów samego przewoźnika. Zdarza się bowiem, że po dostarczeniu towaru do miejsca wskazanego w liście przewozowym, z różnych przyczyn towar jest wydawany osobie innej niż uprawnionemu odbiorcy. Zwykle skutkuje to odmowami odszkodowań. Ubezpieczenie się od tego ryzyka, choć niełatwe, jest możliwe – brokerzy specjalizujący się w ubezpieczeniach transportowych mają to w swoich ofertach.

Większość polskich ubezpieczycieli uzależnia udzielenie ochrony od wpisania przewoźnika w list przewozowy i odmawia odszkodowań w sytuacji, gdy nie jest on wpisany w list przewozowy. Aby spełnić ten obowiązek, nie wystarczy wpisanie w list przewozowy samych numerów

rejestracyjnych pojazdów. Odmową może być sankcjonowane również wpisanie w list przewozowy podwykonawcy. Aby spełnić wymóg stawiany przez ubezpieczycieli, list przewozowy każdorazowo musi być wystawiony na przewoźnika (ubezpieczającego). Aby zabezpieczyć się przed negatywnymi konsekwencjami, można też zadbać o taką polisę OCP, która nie będzie nakładała na przewoźnika takich obowiązków.

Zapewnienia bez pokrycia, czyli gdzie kupować polisy

Aby skutecznie zadbać o swój interes należy upewnić się, że agent lub broker dysponują odpowiednią wiedzą, która pozwoli na właściwe określenie zakresu ubezpieczenia. Jeżeli pośrednik nie zawiera ubezpieczeń OCP, trudno od niego wymagać znajomości problematyki transportowej. Taki pośrednik może więc nie sprostać oczekiwaniom przewoźnika i zakupiona polisa może być tania, ale może też nie chronić dostatecznie jego odpowiedzialności. Polisa wykupiona jedynie dla posiadania polisy nie chroni dostatecznie w razie szkody, a koszt nawet niewielki jest niczym innym jak pieniędzmi wyrzuconymi w błoto. W tym aspekcie należy kierować się zasadą ograniczonego zaufania, gdyż od jakości polisy zależy bezpieczeństwo przewoźnika, a nie los jego pośrednika.

Z życia wzięte

Ile może kosztować kiepska polisa OCP, zobrazuję na przykładach kilku szkód, opisanych poniżej w ramach. VKażdy z przewoźników miał zawarte ubezpieczenie OCP i w każdym przypadku zakłady ubezpieczeń nie wypłaciły odszkodowań. Choć sam fakt powstania szkód wynikał w dużej mierze z niefrasobliwości przewoźników lub ich pracowników, przyczyna odmów zawsze tkwiła w kiepskim zakresie ubezpieczeń.

POZOSTAWIENIE POJAZDU BEZ OPIEKI

Przewoźnik otrzymał zlecenie przewozu artykułów przemysłowych z Niemiec do Polski. Kierowca zaparkował pojazd z towarem na parking przy stacji paliw w Niemczech i spędził kilka godzin w restauracji. W czasie jego nieobecności doszło do kradzieży pojazdu z ładunkiem. Wartość skradzionego towaru wyniosła 102.665,26 euro. Towarzystwo ubezpieczeniowe I. odmówiło odszkodowania z ubezpieczenia OCP dlatego, że nie ponosi odpowiedzialności za szkody powstałe wskutek pozostawienia pojazdu bez opieki. Odwołanie nie odniosło skutku. Spedytor przeciwko przewoźnikowi wytoczył proces o zapłatę całej kwoty. Sprawa w toku.

PRZEKROCZENIE DOPUSZCZALNEJ PRĘDKOŚCI

Przewoźnik otrzymał zlecenie przewozu pralek z Polski do Rosji. W trakcie przewozu doszło do sytuacji na drodze wskutek której kie-



rujący zjechał z drogi i wjechał do rowu. Część towaru uległa uszkodzeniu. Odbiorca oszacował szkodę na 30.971,85 euro. Towarzystwo ubezpieczeniowe P. uznało, że kierujący pojazdem dopuścił się rażącego niedbalstwa przekraczając dopuszczalną prędkości o 15 km/h i odmówiło wypłaty odszkodowania z ubezpieczenia OCP. Wskutek trwającego blisko rok postępowania odwoławczego ubezpieczyciel zmienił decyzję i wypłacił odszkodowanie za szkodę.

WYDANIE TOWARU OSOBIE NIEUPRAWNIONEJ

Przewoźnik otrzymał od ukraińskiego spedytora zlecenie przewozu opon ze Słowacji do Rosji. Na Ukrainie przewoźnik otrzymał od spedytora polecenie odprawienia się i wyładowania towaru w Urzędzie Celnym we Lwowie. Towar został odprawiony i pozostawiony w fikcyjnym UC i nigdy nie dojechał do odbiorcy. Wartość towaru to ok. 58 tys. euro. Towarzystwo ubezpieczeniowe H. odmówiło pokrycia szkody z ubezpieczenia OCP z powodu braku odpowiedzialności za szkody powstałe wskutek wydania towaru osobie nieuprawnionej. Rosyjski odbiorca złożył do sądu w Moskwie przeciwko przewoźnikowi pozew o zapłatę i sprawę wygrał.

LIST PRZEWOZOWY WYSTAWIONY NIE NA PRZEWOŹNIKA

Przewoźnik A. otrzymał od dużego polskiego spedytora zlecenie przewozu telewizorów z Żyrardowa do Francji. Przewoźnikiem określonym w poz. 16 listu CMR był spedytor zlecający przewóz. W czasie postoju na parkingu w Niemczech doszło do kradzieży części ładunku. Wartość skradzionego towaru to 23.404,76 euro. Towarzystwo ubezpieczeniowe W. odmówiło odszkodowania z ubezpieczenia OCP dlatego, że nie ponosi odpowiedzialności za szkody, jeżeli list przewozowy nie jest wystawiony na przewoźnika. Odwołanie nie przyniosło rezultatu. W każdym z tych przypadków zakłady ubezpieczeń odmówiły wypłaty odszkodowania. Dlaczego? Gdyż zwykle nie ponoszą odpowiedzialności za szkody powstałe:

- w czasie postoju pojazdu z towarem w miejscach, których nie akceptują,
- wskutek pozostawienia pojazdu bez opieki lub opieki albo dozoru,
- wskutek rażącego niedbalstwa jego pracowników oraz osób, które działają na zlecenie, w imieniu lub na rzecz ubezpieczającego,
- wskutek wydania towaru osobie nieuprawnionej,
- w sytuacji, gdy przewoźnik nie jest wpisany do listu przewozowego.

Polisa OCP to nie prawo do odszkodowania

Odmowa pokrycia przez zakład ubezpieczeń szkody zawsze wiąże się z koniecznością jej pokrycia przez firmę transportową. Zasadniczo nie jest ważne, czy zapłaci ona za szkodę jednorazowo, w ratach, wyjeździ dług, czy może sprzeda środek transportu i spłaci zobowiązanie. Dlatego kupując polisę OCP należy zadbać, aby nie była ona jedynie zbiorem obowiązków, ale dawała przewoźnikowi prawo do odszkodowania. W przeciwnym razie podpisywanie takiej polisy to kupowanie wrażenia ubezpieczenia lub co najwyżej kwitu umożliwiającego otrzymanie zlecenia – pod warunkiem, że spedytor zlecający przewóz nie będzie umiał czytać.

Warto się zastanowić nad wyborem takiego ubezpieczenia OCP, które w pełni zabezpieczy interes firmy transportowej. I najlepiej zastanowić się jeszcze przed szkodą, bo po szkodzie może już brakować pieniędzy nawet na najtańszą polisę.

Jerzy Różyk



Jedna karta na wszystkie Twoje wydatki!

- BRAK KONIECZNOŚCI USTANAWIANIA DEPOZYTÓW I GWARANCJI BANKOWEJ
- SIEĆ STACJI PARTNERSKICH (FAKTURY, RABATY ON)
- OPŁATY AUTOSTRADOWE



www.c2a-card.com

Dystrybutor:



Vat Polska Sp. z o.o. to również:

- zwrot VAT z zagranicy (faktury 15 dni, paragony 20 dni)
- zwrot podatku akcyzowego (Hiszpania, Francja, Włochy, Belgia, Słowenia)
- karty i urządzenia autostradowe
- karty paliwowe

www.negometal.com