

# Ubezpieczenia transportowe

## – bezpieczeństwo, czy niepotrzebny koszt?

Ubezpieczenie OCP w dalszym ciągu jest postrzegane jako coś obowiązkowego. Owa „obowiązkowość” nie wynika bynajmniej z konieczności zabezpieczenia się przed skutkami ewentualnych szkód, ale z błędnego wyobrażenia, że bez polisy OCP nie uda się otrzymać zlecenia transportowego. Takie postrzeżenie ubezpieczenia OCP powoduje, że kupowane przez przewoźników polisy są tanie i nie chronią ich interesów w sposób dostateczny. To stereotypowe myślenie powoduje, że przewoźnik niejednokrotnie musi sam zmierzyć się ze szkodą i również sam ponieść konsekwencje finansowe jej powstania.

**W**brew obowiązującemu stereotypowi, ubezpieczenie OCP odgrywa dość znaczną rolę przy prowadzeniu działalności przewozowej. I choć faktycznie jest kosztem, to raczej pożądanym, a nie niepotrzebnym, gdyż jak dowodzą prowadzone przez nas sprawy, dość widocznie wpływa na bezpieczeństwo finansowe przewoźnika.

OCP to nic innego jak odpowiedzialność cywilna przewoźnika. I nie chodzi w tym o ubezpieczenie, ale o odpowiedzialność jaką przewoźnik ponosi w związku z wykonywaniem umowy przewozu. Zakres ponoszonej przez przewoźnika odpowiedzialności cywilnej wynika ze stosownego prawa przewozowego – z konwencji CMR i z ustawy Prawo Przewozowe.



**Jerzy Różyk**

Ponad 26 lat w branży ubezpieczeniowej (ocena ryzyka, likwidacja szkód i ubezpieczenia), w tym ponad 11 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 ubezpieczeniowych) oraz studia magisterskie w zakresie ubezpieczeń na tejże uczelni.

Specjalizuje się w prowadzeniu spraw związanych z roszczeniami i szkodami, w prawie transportowym i cywilnym, diagnostyce ryzyka, ubezpieczeniach transportowych (OCP, OCS, Cargo) i komunikacyjnych pojazdów ciężkich.

konwencji CMR i art. 5 ustawy Prawo Przewozowe ponosi za nich pełną odpowiedzialność. Tak więc prawo przewo-

nie wskazują na objęcie ochroną ubezpieczeniową odpowiedzialności cywilnej przewoźnika w transporcie drogowym za szkody powstałe podczas wykonywania zawartej umowy przewozu, to niektórych ryzyk leżących w zakresie odpowiedzialności przewoźnika zakłady ubezpieczeń odpowiedzialności nie ponoszą.

Nie wystarczy więc powiedzieć agentowi, czy też brokerowi, że jesteśmy przewoźnikiem, gdyż to nie gwarantuje otrzymania polisy, która optymalnie ochroni nasz interes. Aby zoptymalizować ochronę ubezpieczeniową należy zwrócić się do pośrednika, który specjalizuje się w tego rodzaju ubezpieczeniach i bezwzględnie zadbać o to, aby przekazać mu nasze wymagania co do zakresu polisy OCP. Jeżeli nie umiemy określić tych wymagań, należy przekazać pośrednikowi wszelkie informacje na temat specyfiki prowadzonej przez nas działalności transportowej. To pozwoli na określenie zakresu ponoszonej przez nas odpowiedzialności cywilnej, a tym samym na określenie zakresu asekuracji tej odpowiedzialności polisą OCP.

To jest zaledwie uproszczony schemat postępowania w przypadku zawierania

### **Prawo Przewozowe kieruje się dwoma zasadami: ryzyka i domniemania winy. Zasada ryzyka oznacza odpowiedzialność przewoźnika za towar od jego przyjęcia do wydania odbiorcy, a zasada domniemania winy – domniemanie istnienia tej odpowiedzialności.**

Prawo przewozowe kieruje się dwoma zasadami: ryzyka i domniemania winy. W uproszczeniu, zasada ryzyka oznacza odpowiedzialność przewoźnika za towar od jego przyjęcia do wydania odbiorcy (art. 17.1 konwencji CMR i art. 65 ustawy Prawo Przewozowe), zasada domniemania winy zaś domniemanie istnienia tej odpowiedzialności. Warto przy tym wspomnieć, że jeżeli przewoźnik zawarł ze zleceniodawcą umowę przewozu, tzw. „odsprzedawanie zleceń” podwykonawcom nie przenosi na nich automatycznie odpowiedzialności, gdyż zgodnie z art. 3

we narzuca na przewoźników dość spory reżim i tym samym dość sporą odpowiedzialność.

#### **Ubezpieczenie OCP – tykająca bomba**

Na wstępie należy zadać sobie pytanie, czy można ubezpieczyć swoją odpowiedzialność cywilną. Tak. Należy jednak mieć na uwadze fakt, iż ubezpieczyciele nie oferują z automatu pełnego pokrycia polisą OCP odpowiedzialności przewoźnika. Pomi- mo, że warunki ubezpieczenia OCP ogół-

ubezpieczeń transportowych. Doświadczenie wskazuje, że najsłabszym ogniwem całego tego procesu nie są przewoźnicy, od których nie należy wymagać wiedzy na temat ubezpieczeń, ale pośrednicy ubezpieczeniowi, którzy powinni posiadać doświadczenie i odpowiednią wiedzę w tym zakresie. Analizowane polisy OCP i OCS przy audytach i postępowaniach likwidacyjnych lub sądowych dowodzą, że większość pośredników ubezpieczeniowych (agentów i również brokerów) nie posiada doświadczenia w obsłudze ubezpieczeń transportowych i wiedzy pozwalającej na profesjonalne i kompetentne zawieranie tych ubezpieczeń. Polisy uzyskiwane od takich pośredników nie gwarantują pełnego pokrycia odpowiedzialności cywilnej, co często wiąże się z odmowami odszkodowań. Utrwała to pogląd głoszony przez środowisko TSL, że nie ma potrzeby płacić dużo za polisę OCP lub OCS, gdyż zakład ubezpieczeń i tak nie pokryje szkody.

I choć według mnie taki pogląd ma swoje uzasadnienie, bynajmniej obserwowany stan nie do końca wynika z ich działań lub zaniechań przewoźników i spedytorów, ale z kiepskiego przygotowania agentów i brokerów ubezpieczeniowych do obsługi tego typu ubezpieczeń. Gdybyśmy mówili o konkurencji wśród pośredników ubezpieczeniowych, to w obszarze ubezpieczeń transportowych (głównie OCP i OCS) jest ona niewielka, gdyż większość z nich można by śmiało określić mianem „pośredników ubezpieczeniowych”.

### Bomba bomba, ale gdzie jest zapalnik?

Pośrednik ubezpieczeniowy bazujący na ogólnych warunkach ubezpieczenia, niejednokrotnie z niewiedzy nie zaproponuje lepszego rozwiązania, albo nie postara się o zmianę warunków, w ramach których może się poruszać. „Partactwo” wielu pośredników doprowadza więc do zawierania przez przewoźników ubezpieczeń OCP, które posiadają liczne wady wpływające negatywnie na ich bezpieczeństwo. Można do nich zaliczyć np.:

- rygorystyczne warunki dotyczące postojów, a co za tym idzie problemy z uzyskaniem odszkodowania za kradzież towaru na postoju,
- brak ochrony w przypadku nie wpisania przewoźnika w list przewozowy,
- brak ochrony za przewóz niektórych towarów,
- ograniczanie ochrony do przewozów wykonywanych jedynie pojazdami wpisanymi do polisy OCP,

- określanie procentowej franszyzy redukcyjnej,
- brak ochrony za rażące niedbalstwo,
- brak ochrony za wydanie przesyłki osobie nieuprawnionej.

Owymi „zapalnikami” w polisie OCP są elementy, które zostały wymienione powyżej. Zobaczmy jak zadziałają przywołane „zapalniki”, gdy dojdzie do określonych zdarzeń w czasie wykonywania przewozu.

### Warunki dotyczące odbywania postojów w trakcie wykonywania przewozów

Postoje są dosyć istotnym elementem procesu transportowego. Ze statystyk ubezpieczycieli wynika, że w wypadku dość

dla przewoźników niebezpieczne? Można do nich zaliczyć np.:

- konieczność odbywania postojów wyłącznie na parkingach strzeżonych,
- ograniczanie możliwości parkowania wyłącznie do parkingów przy całodobowych stacjach paliw, hotelach i motelach,
- obowiązek dokonywania przez kierowcę w czasie postoju stałego kontrolowania stanu pojazdu i towaru (np. co 1 godzinę), co uniemożliwia należyty odpoczynek – o wyspaniu się już nie ma mowy,
- brak możliwości odbycia postoju w innych miejscach w przypadkach spowodowanych koniecznością transportową, jak np. przestrzeganie prawa w zakresie

## Najsłabszym ogniwem procesu zawierania ubezpieczeń transportowych nie są przewoźnicy, od których nie należy wymagać wiedzy na temat ubezpieczeń, ale pośrednicy ubezpieczeniowi, którzy powinni posiadać doświadczenie i odpowiednią wiedzę w tym zakresie.

znacznej części szkód kradzieżowych powstałych w czasie postojów, wypłata odszkodowania jest przez nich odmawiana. Oznacza to, że warunki dotyczące odbywania postojów są albo zbyt rygorystyczne, albo nie są przestrzegane przez przewoźników. I choć najczęściej zdarza się, że kierowcy stają w miejscach nie gwarantujących bezpieczeństwa (np. przy ulicy lub na obrzeżach parkingów), bądź pozostawiają pojazd z towarem bez należytego dozoru, warunki zawarte w polisach OCP często dają małe szanse na ich spełnienie. Jakie warunki zawarte w polisach OCP są

czasu pracy, załatwienie formalności lub czynności fizjologicznych.

Złamanie powyższych warunków „odpala bombę”, czego konsekwencją jest zazwyczaj odmówienie przez zakład ubezpieczeń wypłaty odszkodowania za ewentualną kradzież towaru.

### Brak ochrony w przypadku nie wpisania przewoźnika w list przewozowy

W tym wypadku bardzo częste mamy do czynienia z przypadkami tzw. zabiurkowych



odmów odszkodowań. Jest to częste w sytuacjach, gdy dochodzi do szkody w towarze w czasie przewozu przez podwykonawcę, który został wpisany w list przewozowy, a my w swojej polisie OCP mamy zapis, że list przewozowy musi być wystawiony na nas. Ubezpieczycielowi do odmówienia odszkodowania wystarczy jedynie dowód w postaci listu przewozowego – z całą pewnością nie będzie zainteresowany wiedzą na temat okoliczności powstania szkody, jej rozmiaru i że przewoźnik musi ją pokryć z własnego portfela.

### Brak ochrony za przewóz niektórych towarów

To równie częste przypadki zabiurkowych odmów odszkodowań, z tą różnicą, że wyglądają nieco inaczej.

Większość zakładów ubezpieczeń oferujących ubezpieczenia OCP za pośrednictwem agentów ubezpieczeniowych stosuje formularze wniosków, które zawierają informacje rzekomo służące ubezpieczycielowi (zwykle agentowi) do oceny ryzyka. Jedną z takich informacji jest rodzaj przewożonych towarów i ich procentowy udział w przewozie. Agent podsuwa przewoźnikowi taki formularz, ten ufnie wypełnia poszczególne pola i ... agent na tej podstawie kalkuluje składkę i wystawia polisę OCP.

### W tym aspekcie istnieje kilka rodzajów „zapalników”.

- We wnioskach często podajemy towary, jakie zwykle przewożymy a nie takie, jakie możemy przewozić w czasie 12 miesięcy trwania ubezpieczenia.

### Kilka ogólnych rad, które nasuwają się po wieloletniej współpracy ze środowiskiem TSL

- Oceń swoją prawną odpowiedzialność i postaraj się, aby była ona jak najpełniej 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 traktuj polisy OCP jak niepotrzebnego kosztu i nie oszczędzaj na niej – polisa powinna chronić, a tania, kupowana jedynie dla sztuki, nie poprawi Twojego bezpieczeństwa, jedynie może znacznie zwiększyć koszty po szkodzie.

Jeżeli właściwie podejmiemy do zawarcia ubezpieczenia OCP, ewentualna szkoda nie spowoduje większej straty w naszych finansach – pokryje ją zakład ubezpieczeń. Taka polisa z całą pewnością będzie droższa, ale warto przyjąć ten dodatkowy koszt, gdyż w zamian uzyskamy szerszy zakres ubezpieczenia i zwiększymy bezpieczeństwo swoje i swojej rodziny.



**CDS** powstał w 2001 roku i jest kontynuacją wieloletnich doświadczeń założyciela firmy w zakresie likwidacji szkód z ryzyk transportowych, komunikacyjnych i związanych z odpowiedzialnością cywilną, a także w zakresie ubezpieczeń OC przewoźnika i spedytora.

CDS specjalizuje się w obsłudze szkód powstałych w transporcie oraz obsłudze ubezpieczeń transportowych.

Misją CDS jest wspomaganie branży TSL przez świadczenie usług związanych z doradztwem, obsługą szkód i roszczeń oraz serwisem ubezpieczeniowym.

[www.cds-odszkodowania.info](http://www.cds-odszkodowania.info)

**Pytanie:** jaką ochronę da nam polisa, gdy po 11 miesiącach zmienimy kontrahentów i będziemy przewozić inne towary?

- We wnioskach często określamy udział określonych towarów w przewozach (w %).

**Pytanie:** jaką ochronę da nam polisa, gdy po 11 miesiącach znacznie zwiększy się procentowy udział danego towaru w przewozach?

- Często nie pozostawiamy sobie kopii wniosku.

**Pytanie:** jak mamy ocenić stopień ochrony z naszej polisy OCP, jeśli nie wiemy co zadeklarowaliśmy we wniosku o ubezpieczenie?

I okazuje się, że to, co podaliśmy ubezpieczycielowi we wniosku, to nie to co wozimy i co zostało uszkodzone w czasie klasycznej szkody, a ubezpieczyciel ma dla nas „bombę”, w postaci odmowy odszkodowania. Należy zatem postarać się o wypracowanie takiego rozwiązania, aby nie ograniczać zakresu prowadzonej działalności do tego, co wynika z polisy, a postarać się o taki zakres ochrony, żeby polisa przez 12 miesięcy chroniła nas w takim zakresie, w jakim ponosimy odpowiedzialność.

### Ograniczanie ochrony do przewozów wykonywanych jedynie pojazdami wpisanymi do polisy OCP

Takie zapisy to również przyczyna wielu zabiurkowych odmów odszkodowań. I w tym przypadku ubezpieczyciel nie musi się specjalnie natrudzić przy likwidacji szkody, wystarczy bowiem jedna informacja o tym, jakim środkiem transportu był wieziony towar. Jeśli pojazd nie będzie wpisany do naszej polisy OCP, to decyzja będzie szybka i tylko jedna – odmowa 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 przed podjęciem ładunku nie będzie objęty ochroną ubezpieczeniową.

### Określanie procentowej franszyzy redukcyjnej

To nie powoduje wprowadzenia takich skutków jak w przypadkach opisanych powyżej, niemniej jednak może powodować dość wyraźny ślad w finansach każdego przewoźnika.

Przy zawieraniu ubezpieczenia praktycznie mało kto zwraca na to uwagę, gdyż pozornie nie ma żadnej różnicy pomiędzy procentową i kwotową franszyzą redukcyjną – franszyza w wys. 10% wynosi zawsze 10%, a franszyza w wys. np. 1 tys. zł wynosi zawsze 1 tys. zł. Różnica pomiędzy procentową i kwotową franszyzą jest jednak taka, że 1 tys. zł to zawsze 1 tys. zł, a 10% nie zawsze jest równe 1 tys. zł.

Co zatem, jeśli dojdzie do szkody o wartości np. 100 tys. zł? Przy franszyzie kwotowej w wys. 1 tys. zł ubezpieczyciel potrąci 1 tys. zł, zaś przy franszyzie procentowej w wys. 10% ubezpieczyciel potrąci aż 10 tys. zł.

**TSLbiznes**  
MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPEŁYCJA-LOGISTYKA

**Czytaj też  
inne artykuły naszego  
działu prawnego  
i podatkowego**

Zamów numery archiwalne na:  
[www.tsl-biznes.pl/archiwum](http://www.tsl-biznes.pl/archiwum)

Niewielu ubezpieczycieli stosuje procentowe franszyzy redukcyjne, ale proponują wystrzegać się ich, ich agentów i ich ofert, gdyż prosta symulacja dowodzi, że możemy stracić dużo więcej niż zakładaliśmy.

#### Brak ochrony za rażące niedbalstwo

W tym przypadku jest odwrotnie, gdyż prawie wszyscy ubezpieczyciele wyłączają rażące niedbalstwo z ochrony ubezpieczeniowej OCP. Doświadczenie na polu obsługi roszczeń i szkód transportowych wskazuje, że zakłady ubezpieczeń za rażące niedbalstwo mogą uznać praktycznie każde działanie lub zaniechanie przewoźnika (w tym kierowcy). Za rażące niedbalstwo może być zatem uznane:

- naruszenie przepisów prawa drogowego,
- niewłaściwe zabezpieczenie towaru,
- błędne ustawienie temperatury przewozu,
- zlecenie przewozu oszustowi,
- i wiele, wiele innych działań.

O odmowę odszkodowania w takim przypadku nie jest trudno. Rozszerzenie zakresu ochrony o rażące niedbalstwo znacznie zmniejszy ubezpieczycielom pole do stosowania uznaniowości przy podejmowaniu decyzji i pozwoli na uniknięcie zagrożenia licznymi odmowami z tego tytułu.

#### Brak ochrony za wydanie przesyłki osobie nieuprawnionej

Do wydania towaru osobie nieuprawnionej dochodzi zawsze, gdy został wydany osobie innej, aniżeli oznaczona w liście przewozowym. Metoda redukcji tego typu ryzyka jest zatem bardzo prosta – wystarczy dbać o to, aby towar był zawsze dostarczany do właściwego odbiorcy, 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. Zgodnie z art. 12.1 konwencji CMR, jedynym uprawnionym do „...zmiany miejsca przewidzianego dla wydania towaru albo też wydania go odbiorcy innemu, niż wskazany w liście przewozowym.” jest właśnie nadawca i nikt inny. Jeżeli więc kierowca przyjmujący przesyłkę do przewozu stwierdzi niezgodność pomiędzy otrzymanym zleceniem i danymi w liście przewozowym, powinien o tym niezwłocznie zawiadomić przewoźnika i bezwzględnie wstrzymać przyjęcie towaru lub przewóz do czasu wyjaśnienia niezgodności. Należy przy tym wiedzieć, że oszuści podszycją się nie tylko pod podwykonawców,

ale często przyjmują postać zleceniodawców (spedytorów lub przewoźników), od których otrzymujemy zlecenie. Ci zaś chętnie przywłaszczą towar, który sami im przywieziecie, a który zamiast do właściwego odbiorcy trafi w ręce oszustów.

Wydanie towaru osobie nieuprawnionej ma związek głównie z oszustwami, ale w części wynika również z błędów samego przewoźnika. Asekuracja tego ryzyka, choć niełatwa, jest możliwa. Takie rozszerzenie nie jest potrzebne, jeżeli przewoźnik i jego kierowcy wiedzą jak unikać tego rodzaju ryzyka. Liczne przypadki dowodzą jednak, że z wiedzą nie jest najlepiej, a kierowcy nie dysponują żadnymi instrukcjami w tym zakresie. Pozostaje

You drive, we care. 

**Ecotaxe już jesienią 2013 r.**

**Jedno urządzenie DKV Box do rozliczania opłat Ecotaxe i TIS PL**

Francja zapowiedziała wprowadzenie w 2013 r. nowego podatku w formie opłaty drogowej o nazwie Ecotaxe. Już teraz możesz zarezerwować urządzenie DKV Box obsługujące dwa systemy: Ecotaxe i TIS PL.

» 0 zł prowizji za rozliczanie opłat

Więcej informacji: [info-vtpl@dkv-euroservice.com](mailto:info-vtpl@dkv-euroservice.com)

[www.dkv-ecotaxe.com](http://www.dkv-ecotaxe.com)



więc sięgnięcie po odpowiednie rozwiązanie ubezpieczeniowe, które podraża wprowadzić koszt polisy, ale w połączeniu z innymi opcjami daje większe bezpieczeństwo.

### Jak i gdzie zawieramy ubezpieczenie OCP – czy to ważne?

Dodatkowym „zapałnikiem” jest zawieranie ubezpieczeń OCP w towarzystwach ubezpieczeniowych, które wprawdzie oferują liberalne warunki, ale finalnie warunki te są bardziej korzystne dla nich niż dla przewoźników. Dzieje się to za sprawą sprytnych i pozornie korzystnych zapisów, które nie wzbudzają niepokoju przewoźników, ale często skutkują oceną ubezpieczycieli, że np.:

- wybrany parking nie jest tym, który spełnia wymogi bezpieczeństwa akceptowane przez niego,
- kierowca spędzając w toalecie 45 minut dopuścił się rażącego niedbalstwa, gdyż pozostawił pojazd bez dozoru,
- zachowanie przewoźnika (dotyczy też kierowców) odbiegało od ogólnie przyjętego w branży, gdyż przekroczył dopuszczalną prędkość o 15 km/h lub nie skontrolował we właściwym czasie (to często w czasie jazdy) temperatury w chłodni,
- przewóz był dokonywany niesprawnym środkiem transportu, gdyż gdyby był sprawny, to by się nie zapalił, albo nie doszło do awarii koła.

Efekt takiej oceny jest znany wielu przewoźnikom – odmowa odszkodowania i długa walka z zakładem ubezpieczeń o odszkodowanie.

## Pośrednik ubezpieczeniowy bazujący na ogólnych warunkach ubezpieczenia, niejednokrotnie z niewiedzy nie zaproponuje lepszego rozwiązania, albo nie postara się o zmianę warunków, w ramach których może się poruszać.

Innym „zapałnikiem” w tej kategorii jest pośrednik ubezpieczeniowy, któremu powierzamy nasze bezpieczeństwo. Nie jest tajemnicą, że ubezpieczenia OCP są najczęściej kupowane u agentów ubezpieczeniowych, których jest najwięcej i znajdują się oni praktycznie pod ręką. Aby więc skutecznie zadbać o swój interes należy upewnić się, że znajomy agent dysponuje odpowiednią wiedzą, która pozwoli na właściwe skonfigurowanie ubezpieczenia. Jeżeli agent oferujący nam polisę OCP zawiada w roku kilka takich polis, to zapewne

nie legitymuje się znajomością problematyki transportowej i może nie sprostać naszym oczekiwaniom. Wielu agentów nie interesuje zakres udzielanej przewoźnikowi ochrony, prowizja jaką uzyskują za zawarcie ubezpieczenia. To wszystko przekłada się na jakość polisy. W tym aspekcie należy kierować się zasadą ograniczonego zaufania, gdyż od jakości polisy nie zależy bezpieczeństwo agenta, ale nasze własne.

### Kiedy bomba wybuchła?

Wybuch bomby jest powodowany uruchomieniem zapałnika. Nie jestem w tym zakresie ekspertem, ale o ile wiem, obecnie stosowane bomby posiadają jeden zapałnik.



Bombą, w analizowanym materiale jest polisa OCP, skutkiem wybuchu tej bomby jest odmowa odszkodowania. Ile „zapałników” posiadają polisy OCP, które znajdują się

którego nie uwzględniliśmy koncentrując się na często niskiej cenie.

I choć wielu przewoźników w dalszym ciągu uważa ubezpieczenie OCP za dodatkowy i niepotrzebny koszt, i kupuje polisy najtańsze, i z kiepskim zakresem, jest spora grupa, która myśli inaczej. Ci, którzy mieli okazję mieć szkodę i stanęli przed koniecznością pokrycia z własnych pieniędzy jej skutków, wiedzą już na co zwracać uwagę, wiedzą też jak i gdzie kupować polisy OCP. I nie odstrasza ich większy koszt takiej polisy gdyż po drugiej stronie jest duże ryzyko ponoszenia odpowiedzialności, często przekraczającej ich możliwości finansowe. Niewielu przewoźników świadomie i bez kosztownej „nauki” sięga po dobre rozwiązania.

## Polisa OCP jako synonim bezpieczeństwa

Aby nie kojarzyć ubezpieczenia OCP z „bombą”, należy zadbać o to, aby w polisie były zawarte elementy lub zapisy, które są gwarancją dobrego ubezpieczenia, w szczególności:

- wyznaczenie optymalnej sumy gwarancyjnej – zwiększy szansę pokrycia całej szkody,
- określenie we wniosku i w polisie pełnego asortymentu towarów, które mogą być przewożone w przyszłości i przez cały okres trwania polisy – podjęcie do przewozu przypadkowego towaru nie spowoduje braku ochrony,
- możliwość parkowania poza parkingami strzeżonymi i w miejscach oraz w sytuacjach, które wymuszają okoliczności transportu,
- nie wpisywanie do polisy pojazdów, którymi przewożymy ładunki – da to szansę pokrycia szkody, gdy przewóz będzie realizowany pojazdem nowym, zastępczym lub przez podwykonawcę,
- rozszerzenie zakresu o przewozy wykonywane przez podwykonawców (przewoźników dalszych),
- odstąpienie ubezpieczyciela od obowiązku wpisywania nas w list CMR w sytuacji, gdy zlecamy przewóz podwykonawcy,
- rozszerzenie zakresu ochrony o rażące niedbalstwo – zmniejszy ubezpieczycielowi możliwości odmówienia odszkodowania,
- rozszerzenie zakresu ochrony o winę umyślną – szczególnie, gdy przewozy są zlecane podwykonawcom. ◀

**Jerzy Różyk**  
 ekspert ds. oceny ryzyka w transporcie  
 CDS Kancelaria Brokowska  
 www.cds-odszkodowania.info

w posiadaniu przewoźników? Śmiało i bez ryzyka można stwierdzić, że większość posiada ich kilka. I choć do odmowy odszkodowania wystarczy tylko jeden „zapałnik”, ryzyko otrzymania odmowy wzrasta proporcjonalnie do ich liczby. Tak więc jeżeli polisa będzie miała wąski zakres ochrony nie można liczyć na skuteczność zawartego ubezpieczenia. To, że będzie ona tania i pozwoli nam na nawiązanie współpracy ze zleceniodawcą lub na załadowanie samochodu, z całą pewnością nie ochroni nas w sposób dostateczny w przypadku wystąpienia zdarzenia,