

Parking strzeżony, czyli jak to z kradzieżą było

Ubezpieczyciele bardzo często wymagają od przewoźników, aby w czasie postojów parkowali pojazdy na parkingach strzeżonych. Nie jest tajemnicą, że w Europie Zachodniej i w Polsce takich parkingów jest tak mało, że można stwierdzić, że ich w ogóle nie ma. Nawet jeśli coś znajdziemy, to musimy zadać sobie pytanie, czy jest to faktycznie parking strzeżony, czy tylko plac do parkowania?

Opisany przypadek potwierdza, że wszyscy są w porządku, tylko przewoźnik... zostaje z ręką w przysłowiowym nocniku.

Pewien znany redakcji przewoźnik z centralnej Polski, 2 maja 2012 r. (środa) podjął w Hiszpanii ładunek 285 szt. opon, które zobowiązał się przewieźć w okolice Warszawy. Dostawa została wyznaczona na wtorek, 8 maja 2012 r. Ze względów logistycznych przewoźnik ten korzystał z parkingu w miejscowości R, z którym miał zawartą umowę na parkowanie pojazdów z towarem. Uwzględniała ona również całodobowy dozór pozostawionych pojazdów. Ponieważ dostawa była awizowana na wtorek, kierowca 5 maja 2012 r. o godz.

ta podjęła nawet ponad rutynowe czynności operacyjne. Jednak ani pojazdu, ani opon nie udało się odzyskać.

Przewoźnik posiadał ubezpieczenie OCP zawarte również w znanym redakcji towarzystwie ubezpieczeniowym. Zapisy w polisie mówiły, że postój środka transportu na czas dłuższy niż 60 minut musi odbywać się „...*tylko na parkingach strzeżonych*...”. W polisie została zawarta definicja parkingu strzeżonego, która stanowiła, że jest to „...*teren wydzielony, ogrodzony, całodobowo dozorowany, oświetlony w porze noc-*



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.



5.00 (sobota) zaparkował pojazd z oponami na wspomnianym parkingu i po uzyskaniu przez portiera potwierdzenia jego przyjęcia, udał się do domu. Kiedy wrócił po auto następnego dnia (w niedzielę, 6 maja, ok. godz. 6.00), stwierdził że brama jest otwarta, a pojazdu nie ma. Portier powiedział, że nie wie kiedy auto wyjechało z parkingu. Zgodnie z dokumentami przewozowymi wartość przewożonych opon opiewała na 59.785,61 euro. Powiadomiono policję, a ponieważ szkoda była znacznych rozmiarów,

nej, wyposażony w urządzenia blokujące wjazd i wyjazd, które uniemożliwiają wjazd i wyjazd pojazdu bez zezwolenia osoby dozorującej parking.”

Wydawać by się mogło, że raczej nie powinno być problemu z pokryciem szkody przez ubezpieczyciela, ale...

Postępowanie likwidacyjne

W związku z kradzieżą pojazdu z towarem, 8 maja 2012 r. (wtorek) zgłoszono szkodę do zakładu ubezpieczeń.

Ubezpieczyciel przyjął zgłoszenie, dwa dni później potwierdził przyjęcie szkody, a 14 maja 2012 r. zlecił firmie rzeczoznawczej przeprowadzenie procesu jej likwidacji. Można by rzec, że czynności

TSLbiznes
MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPEŁYCIJA-LOGISTYKA

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

Zamów numery archiwalne na:
www.tsl-biznes.pl/archiwum

zostały podjęte przez ubezpieczyciela bez specjalnej zwłoki – w końcu nie mieli szukać skradzionego pojazdu, a jedynie przeprowadzić ustalenie stanu faktycznego.

Któregoś dnia, w godzinach rannych, rzeczoznawca przy udziale przewoźnika i portiera dokonał wizji lokalnej na wspomnianym parkingu. Każda z zainteresowanych stron wykonała stosowne czynności, zrobiono zdjęcia i szkice, zostały spisane protokoły i wszyscy wrócili do swoich biur. Należało już tylko czekać na wykonanie stosownego raportu i na wymierzenie odpowiedzialności ubezpieczyciela za szkodę.

Na decyzję ubezpieczyciela nie trzeba było długo czekać, wydana została już 20 lipca 2012 r. Można powiedzieć, że sprawa została załatwiona szybko i profesjonalnie, ale – ku zdziwieniu przewoźnika – ubezpieczyciel odmówił odszkodowania i to w sposób mało profesjonalny. Uzasadnienie decyzji zawierało zapisy przywołane z umowy ubezpieczenia oraz opisywało ustalony przez ubezpieczyciela stan faktyczny. Na podstawie wewnętrznych ustaleń ubezpieczyciel stwierdził, że (poniższe wynika z decyzji):

- „...do kradzieży zestawu wraz z ładunkiem doszło z parkingu (...) w godzinach nocnych.”
- „Nieznani sprawcy przecięli kłódkę na bramie wjazdowej i wyjechali zestawem wraz z ładunkiem.”
- „Portier nic nie słyszał, ani nic nie widział, nie zauważył również braku samochodu i naczepy.”
- „Kradzież została stwierdzona przez kierowcę Ubezpieczającego, ...”
- „Firma (...) oferuje możliwość parkowania samochodów na swoim terenie.”
- „Posesja (...) jest ogrodzona, nie oświetlona w całości, lampy znajdują się tylko na dachu portierni.”
- „W godzinach pracy firmy, od godziny 07:00 do 19:00, brama wjazdowa pozostaje otwarta, a w godzinach od 19:00 do 07:00 jest zamknięta na kłódkę ...”

- „Portierzy (2 osoby) wykonują czynności dozoru tylko w czasie, gdy biuro jest zamknięte. Oznacza to, że nie ma całodobowej ochrony parkingu przez 7 dni w tygodniu.”
- „Firma nie podpisała umowy dotyczącej warunków postoju, została zawarta jedynie ustna umowa.”
- „Z oświadczenia złożonego przez (ubezpieczającego – przypis JR) wynika, że ustna umowa została zawarta na parkowanie i strzeżenie pojazdów wraz z ładunkiem na terenie ogrodzonym, oświetlonym, monitorowanym, całodobowo dozorowanym.”
- „Natomiast firma (...) oświadczyła, że udostępniła tylko miejsce do parkowania i nie ponosi żadnej odpowiedzialności za pozostawione pojazdy i towar.”
- Ubezpieczyciel uznał, „...że (ubezpieczający – przypis JR) dopuścił się

dłuższy niż 60 minut.”, co było podstawą do odmowy wypłaty odszkodowania.

Rozstrzygnięcie tej kwestii nie jest sprawą łatwą, jeśli się nie widziało tego parkingu. Widział go jednak rzeczoznawca działający na rzecz ubezpieczyciela i wielokrotnie przedstawiciele przewoźnika, zatem skoro sprawa trwa do dziś, nie ma w tej ocenie konsensusu.

Przyklejamy łaty

Jeśli dać wiarę faktom oraz oświadczeniom uzyskanym od zaangażowanych stron, zarówno ubezpieczycielowi, jak i przewoźnikowi można przyklepić po kilka latek. Osobiście przyklepiłbym dużą łatę likwidatorowi szkód (również znanemu redakcji), gdyż według mnie

Sprawa została załatwiona szybko i profesjonalnie, ale – ku zdziwieniu przewoźnika – ubezpieczyciel odmówił odszkodowania i to w sposób mało profesjonalny. Uzasadnienie decyzji zawierało zapisy przywołane z umowy ubezpieczenia oraz opisywało ustalony przez ubezpieczyciela stan faktyczny.

rażącego niedbalstwa pozostawiając zestawów wraz z ładunkami na terenie parkingu niestrzeżonego na okres



Ubezpieczyciel za parking strzeżony uznał „...teren wydzielony, ogrodzony, całodobowo dozorowany, oświetlony w porze nocnej, wyposażony w urządzenia blokujące wjazd i wyjazd, które uniemożliwiają wjazd i wyjazd pojazdu bez zezwolenia osoby dozorującej parking.”

wnioski nie zostały sformułowane na podstawie faktów, a na podstawie niepełnych informacji i własnej interpretacji, co podważa obiektywizm prowadzonego postępowania likwidacyjnego i jednocześnie zasadność podjętej decyzji. Za stylistykę tekstu w zdaniu „pozostawiając zestawów wraz z ładunkami” również należałoby się latek, ale to nie ta konkurencja. Ale po kolei.

Jak już wskazałem, w polisie OCP zostały określone warunki dokonywania przewozów, odbywania postojów, zdefiniowany został również parking strzeżony. Ubezpieczyciel za parking strzeżony uznał „...teren wydzielony, ogrodzony, całodobowo dozorowany, oświetlony w porze nocnej, wyposażony w urządzenia blokujące wjazd i wyjazd, które uniemożliwiają wjazd i wyjazd pojazdu bez zezwolenia osoby dozorującej parking.”. Jakie lateki przyklepiłbym ubezpieczycielowi w związku z powyższym?

Łatka 1

Definicja wskazuje, że teren ma być „całodobowo dozorowany”, a nie – jak wynika z decyzji – dozorowany przez „przez 7 dni w tygodniu.”

Uzasadnienie:

Pojazd został zaparkowany na parkingu w sobotę, 5 maja 2012 r. o godz. 5.00, czyli w dniu kiedy biuro było zamknięte, a parking był dozorowany całodobowo – dokumentacja, w tym oświadczenie pracownika ochrony, wskazuje że stały dozór był sprawowany zamiennie przez 2 dozorców od godz. 19.00 dnia 4 maja (piątek), do godz. 7.00 dnia 7 maja 2012 r. (poniedziałek). Brak całodobowego dozoru w pozostałe dni robocze tygodnia nie ma związku przyczynowego ze zdarzeniem, gdyż wtedy pojazd ani tam nie parkował, ani też nie został skradziony. Powyższe nie powinno mieć zatem znaczenia przy ocenie odpowiedzialności ubezpieczyciela za szkodę powstałą w niedzielę.

Łatka 2

Definicja wskazuje, że teren ma być „oświetlony w porze nocnej”, a nie jak wynika z decyzji, „Posesja (...) jest (...) nie oświetlona w całości, lampy znajdują się tylko na dachu portierni.”

Uzasadnienie:

Definicja dość wyraźnie wskazuje, że parking ma być oświetlony w porze nocnej, nie zaś, że ma być oświetlony oświetleniem znajdującym się na terenie parkingu. Z uzyskanych informacji, a także z dokumentów wynika, że teren parkingu był oświetlony również innymi punktami

aspekcie da się przykleić ubezpieczycielowi kolejne łatki – ano zobaczymy.

Łatka 3

Ubezpieczyciel powołuje się na to, że „Firma nie podpisała umowy dotyczącej warunków postoju, została zawarta jedynie ustna umowa”, której zakres, w odróżnieniu od stanowiska przewoźnika, nie potwierdza firma udostępniająca parking. Argument ten był bardzo często podnoszony w czasie postępowania likwidacyjnego, należy zatem uznać, że waga owego „zaniechania” była na tyle duża, że miało ono wpływ na decyzję ubezpieczyciela.

Uzasadnienie:

Warunki umowy ubezpieczenia OCP nie regulują kwestii umowy o parkowanie, określają jedynie warunki w jakich ma się ono odbywać. Prawo nie wymaga formy pisemnej dla tego rodzaju umowy, zatem umowa ustna jest ważna. Ale skoro w kwestii zakresu umowy nie ma konsensusu, należałoby ustalić stan faktyczny i na jego podstawie dokonać oceny charakteru umowy i jej zakresu.

Dokumentacja w sprawie potwierdza, że firma X udostępniała przewoźnikowi „miejsce do parkowania” (oświadczenie tej firmy). „Wszystkie samochody są pilnowane przez portiera w tym przeze mnie”, „samochód był pilnowany jak wszystkie stojące na parkingu.” i „teren jest oświetlony, co ułatwia

Wnioski nie zostały sformułowane na podstawie faktów, a na podstawie niepełnych informacji i własnej interpretacji, co podważa obiektywizm prowadzonego postępowania likwidacyjnego i jednocześnie zasadność podjętej decyzji.

oświetleniowymi znajdującymi się nad ogrodzeniem parkingu oraz oświetleniem ulicznym i z sąsiednich posesji. Dodatkowo należy wskazać, że rzeczoznawca ubezpieczyciela dokonał wizji lokalnej w dzień, w godzinach przedpołudniowych, przez co nie mógł ocenić stopnia oświetlenia parkingu w porze nocnej. Podważa to wiarygodność samej oceny i w konsekwencji zasadność decyzji.

Dalecy od prawdy ...

Ubezpieczyciel w decyzji podaje okoliczności, które zdaniem przewoźnika są niepotwierdzone i nieprawdziwe. Czy w tym

mi pilnowanie samochodów zostawionych na terenie parkingu.” (oświadczenie dozorczy pełniącego dozór w czasie kradzieży).

Powyższe jednoznacznie wskazuje, że wbrew oświadczeniu firmy X, pojazdy w czasie odbywania postoju były dozorowane przez pracowników ochrony, zatem na podstawie faktycznych czynności wykonywanych przez firmę X można uznać, że umowa dotyczyła nie tylko udostępniania przewoźnikowi „miejsca do parkowania”, ale również sprawowania ochrony pojazdów pozostawionych na parkingu.

Za błędne należy więc uznać stanowisko ubezpieczyciela, jakoby nie doszło do



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.pl

zawarcia umowy, skoro pojazdy były parkowane i dodatkowo całodobowo chronione przez dozorców.

Łatka 4

Według strony <http://www.kalendarz-365.pl/kalendarz/2012/maj.html>, w rejonie Łodzi, w niedzielę 6 maja 2012 r. wschód słońca przypadał na godz. 4.55, niektóre źródła (np. <http://halloween.friko.net/dzien/06-05-2012>) wskazują, że o 5.00. Można zatem przyjąć, że po godz. 5.00 było już widno, a więc był już dzień. Z uzasadnienia decyzji wynika, że „...do kradzieży zestawu wraz z ładunkiem doszło z parkingu (...) w godzinach nocnych”, a tymczasem przewoźnik utrzymuje, że według wskazań GPS, który okazał ubezpieczycielowi, ruch pojazdu nastąpił grubo po godz. 5.00, czyli już w dzień.

Uzasadnienie:

Jeżeli zatem wierzyć przewoźnikowi, ubezpieczyciel nie uwzględnił przy ocenie okoliczności sprawy dowodu w postaci wydruku GPS, co jest widocznym naruszeniem elementarnych zasad prowadzenia tego typu postępowań. Jeżeli zatem kradzieży dokonano w dzień, stawianie przewoźnikowi zarzutu, że posesja,

na której zaparkował samochód „...jest nieoświetlona w całości”, jest irracjonalne, ale również potwierdza niekompetencję osoby likwidującej szkodę.

Jak wynika z powyższego, ubezpieczyciel bardzo chciał, aby parking, na którym przewoźnik zaparkował nie był parkingiem strzeżonym. Podstawową przesłanką takiego podejścia była zapewne dość wysoka wartość skradzionego towaru, jednakże wobec braku skutecznych innych przesłanek, nie powinna ona ważyć na decyzji ubezpieczyciela.

Analiza postępowania likwidacyjnego obnażyła ułomność mechanizmu służącego do prowadzenia tego typu spraw. I choć nie należy zakładać, że dzieje się tak w każdym przypadku, materiał w sprawie potwierdza, że była ona prowadzona nieprofesjonalnie i ze złamaniem zasad dobrej sztuki likwidacyjnej. Dodatkowo, takie prowadzenie sprawy powinno skutkować nałożeniem na osobę prowadzącą stosownych sankcji dyscyplinujących – skierowanie na szkolenie jest w tym wypadku niezbędne.

Łatki dla przewoźnika

Trudno jest w tej sprawie zarzucić przewoźnikowi nienależyte działanie, brak staranności przy prowadzeniu tej sprawy, czy też brak dbałości o to, aby ubezpieczyciel mógł zająć obiektywne stanowisko. Może wypadałoby mu przypiąć parę łatek za:

- ▶ nadmiar zaufania, jakim obdarzył ubezpieczyciela, pozbawiając się jednocześnie kontroli nad działaniem służb likwidacyjnych,
- ▶ nadmierną cierpliwość, przez którą sprawa nie jest ostatecznie zakończona do dziś,
- ▶ zbyt duże zaufanie w swoje możliwości pozytywnego załatwienia sprawy,
- ▶ brak zaufania do osób lepiej znających się na problematyce związanej z likwidacją szkód.

Może też za to, że przewozi tak drogie ładunki i że w ogóle zajmuje się przewozem. Generalnie przypniemy kilka łatek – choć niewielkich, ale jednak są.



Jeżeli kradzieży dokonano w dzień, stawianie przewoźnikowi zarzutu, że posesja, na której zaparkował samochód „...jest nieoświetlona w całości”, jest irracjonalne, ale również potwierdza niekompetencję osoby likwidującej szkodę.

Póki co przewoźnik do dnia dzisiejszego nie otrzymał ani roszczenia, ani odszkodowania, ani też odpowiedzi na kolejne jego odwołanie. Regres zagranicznego ubezpieczyciela wprawdzie był już w Polsce, ale ponieważ istnieje w sprawie właściwość zagranicznego sądu, gdzie dopuszcza się pozwanie

służba likwidatorska otrzyma podziękowania – o braku kompetencji i szacunku do przewoźnika nikt, oprócz samego przewoźnika, nie będzie pamiętał.

Morał z tego jest taki, że jeżeli przy podobnych szkodach nie podejście do sprawy w sposób właściwy, również będziecie mieli za to przypięte łatki. Jeśli

Rzecznawca ubezpieczyciela dokonał wizji lokalnej w dzień, w godzinach przedpołudniowych, przez co nie mógł ocenić stopnia oświetlenia parkingu w porze nocnej. Podważa to wiarygodność samej oceny i w konsekwencji zasadność decyzji.

ubezpieczyciela, nasz ubezpieczyciel najprawdopodobniej będzie poproszony przez sąd w kraju uprawnionego o wytłumaczenie się z podjętej decyzji. Jeśli taki będzie dalszy scenariusz, zakład ubezpieczeń coś zapewne ugra w ramach ugody, a to już będzie dla niego najlepszym uzasadnieniem podjętej wcześniej decyzji. A skoro będzie mniejsza strata,

więc zaniedbacie sprawę i będziecie zmuszeni zapłacić odszkodowanie wcześniej niż bohater tego artykułu, takie małe zaniedbanie może Was kosztować o wiele więcej niż owe łatki. ◀

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



Kompleksowy katalog firm branży transportowej i logistycznej

Katalogis.net

Dołącz już dziś

**Cały świat logistyki i transportu
scalony w jednym miejscu**

