


Jerzy
Różyk

PRAWO

KUPUJĄC KIEPSKĄ POLISĘ OCP, STRZELASZ SOBIE W KOLANO, CZYLI...

TRANSPORTOWO- UBEZPIECZENIOWY KODEKS HAMMURABIEGO

Transport i zarabianie pieniędzy powinny iść w parze. Ale jak pokazuje życie, w parze z transportem często idą również szkody. O ile każdy przewoźnik zdaje sobie z tego sprawę, zazwyczaj nie najlepiej wychodzi mu zabezpieczanie się przed skutkami szkód. Jedną z form zabezpieczenia jest wykupienie polisy OCP – przewoźnik płaci składkę, a w rewanżu zakład ubezpieczeń wypłaca odszkodowanie. Układ wydaje się prosty, a przewoźnik bezpieczny. Czy tak jest naprawdę?



Dzisiejsze zobowiązania przewoźników do pokrywania szkód transportowych są regulowane odmiennie niż przewidział to Hammurabi w swoim zbiorze praw.

Przeniesienie na zakład ubezpieczeń obowiązku zapłacenia odszkodowania nie jest aż tak proste jak kupowanie polisy. Aby zrobić to skutecznie, należy nabyć taką polisę, która będzie pokrywała szkody, na które przewoźnik faktycznie jest narażony. Do tego potrzebna jest wiedza, której – patrząc po jakości polis OCP i ilości odmów odszkodowań – przewoźnikom niestety brakuje. Dlatego kupowanym przez nich polisom OCP również wiele brakuje, czego efektem są liczne odmowy odszkodowań.

Kiepska polisa OCP – winny przewoźnik, czy pośrednik ubezpieczeniowy

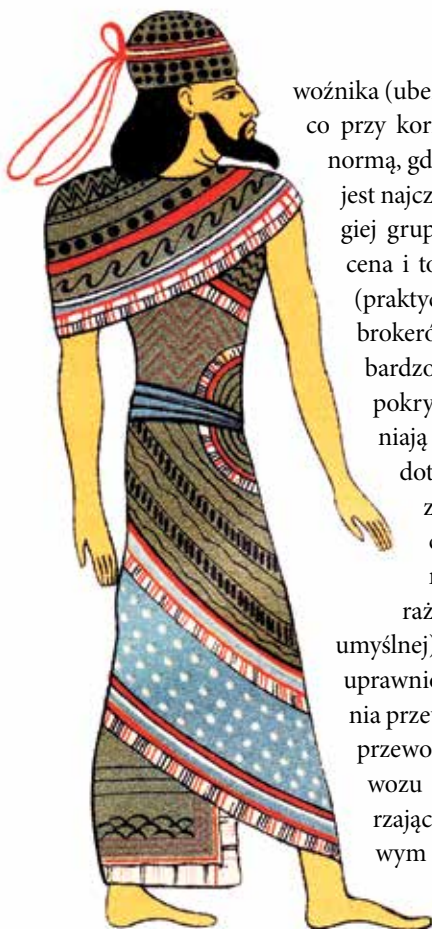
Niewiedza przewoźników nie jest jednak jedyną przyczyną takiego stanu rzeczy. W obszarze transportu, spedycji i logistyki (TSL) krążą tysiące polis OCP, a przy ich zawieraniu bierze udział dość liczna rzesza ludzi – przewoźników, pośredników ubezpieczeniowych i pracowników zakładów ubezpieczeń. Jakość polis będących w posiadaniu przewoźników jest więc nie tylko miernikiem poziomu ochrony, ale również miernikiem poziomu wiedzy wszystkich, którzy biorą udział w procesie ubezpieczania – z przewoźnikami włącznie. Część z polis OCP znajdujących się w rękach przewoźników to jednak najzwyklejsze „gnioty ubezpieczeniowe”. Wniosek jest więc taki, że stan wiedzy wielu pseudofachowców ubezpieczeniowych nie pozwala na „skrojenie” polisy na miarę potrzeb przewoźnika. Gdy taki przewoźnik bezwiednie kupuje „gniota OCP” i dostaje później „laurkę” w postaci odmowy wypłaty odszkodowania, pretensje może mieć jedynie do siebie. Skoro sam kupił kiepską polisę, sam musi poradzić sobie z odszkodowaniem.

Polisa OCP – czego zwykle nie ma, a co być powinno

Można wyodrębnić dwa rodzaje ubezpieczeń OCP:

- takie, które zostały zawarte na podstawie ogólnych warunków stosowanych przez zakłady ubezpieczeń,
- takie, które zostały zawarte na podstawie warunków wynegocjowanych z zakładami ubezpieczeń.

Oba rodzaje polis OCP posiadają i zalety i wady. Zaletą pierwszej grupy ubezpieczeń OCP jest zwykle niska cena i to, że można je kupić u każdego agenta. Polisy z tej grupy mają jednak wiele wad, które znacznie ograniczają ochronę ubezpieczeniową. Zaliczyć można do nich np.: rygorystyczne warunki dotyczące postojów, a co za tym idzie problemy z uzyskaniem odszkodowania za kradzież towaru na postoju, wyłączenie ochrony za rażące niedbalstwo i wydanie przesyłki osobie nieuprawnionej, a także wyłączenie ochrony w przypadku niewpisania prze-



woźnika (ubezpieczającego) w list przewozowy, co przy korzystaniu z podwykonawców jest normą, gdyż w list przewozowy wpisywany jest najczęściej podwykonawca. Wadą drugiej grupy ubezpieczeń OCP jest wyższa cena i to, że są trudniejsze do uzyskania (praktycznie tylko u wyspecjalizowanych brokerów). Zaletą takich polis jest jednak bardzo szeroki zakres ochrony, który pokrywa większość szkód. Uwzględniają one m.in.: przystępne warunki dotyczące postojów, co zmniejsza ryzyko odmówienia przez ubezpieczyciela odszkodowania, ochronę za szkody powstałe wskutek rażącego niedbalstwa (i często winy umyślnej) i wydanie przesyłki osobie nieuprawnionej oraz brak obowiązku wpisania przewoźnika (ubezpieczającego) w list przewozowy w przypadku zlecenia przewozu podwykonawcy, co przy rozszerzającym się pośrednictwie transportowym ma niezwykle duże znaczenie.

Przewoźnicy mają zatem wybór – albo znaleźć dobrego pośrednika, który zaoferuje dobrą, choć droższą polisę, albo kupić taniego „gniota OCP” u agenta za miedzą. Analizując polisy OCP, które zdarzyło mi się mi czytać, z przykrością muszę stwierdzić, że wiele z nich to atrapy polis, które z ubezpieczeniem mają niewiele wspólnego. Nic więc dziwnego, że potrafią niewiele kosztować, skoro cała odpowiedzialność spoczywa na barkach przewoźników.

ZONK, czyli jak działają kiepskie polisy OCP

Kiedy polisa OCP jest jedynie świstkiem bezwartościowego papieru? Zobrazuję na przykładzie kilku szkód, za które zakłady ubezpieczeń nie wypłaciły odszkodowań. Choć sam fakt powstania szkód wynikał w dużej mierze z niefrasobliwości przewoźników lub ich pracowników, przyczyną odmów zawsze tkwiła w kiepskim zakresie ubezpieczeń – polisa nie pokrywała tego, co w danym przypadku pokrywać powinna.

Przykład 1.

Przewoźnik P. otrzymał zlecenie przewozu telewizorów z Wrocławia do Jönköping w Szwecji. Odbiorca nie przyjął towaru i kierowca zaparkował pojazd na zewnętrznym parkingu dla ocze-

kujących na rozładunek. W nocy dokonano kradzieży części telewizorów. Wartość skradzionego towaru to 19.511,50 EUR* (ca 82.000 PLN).

Zakład ubezpieczeń odmówił wypłaty odszko-

dowania, powołując się na zaparkowanie pojazdu w miejscu niezgodnym z warunkami ubezpieczenia OCP.



Przykład 2.

Przewoźnik G. otrzymał od ukraińskiego spedytora zlecenie przewozu opon ze Słowacji do Rosji. Na Ukrainie od spedytora otrzymał polecenie odprawienia się w Urzędzie Celnym (UC) we Lwowie i wydania towaru spedytorowi, który miał dostarczyć go do odbiorcy w Moskwie. To-

war został odprawiony w fikcyjnym UC, wydany spedytorowi-oszustowi i nigdy nie dojechał do odbiorcy. Wartość towaru to 2.102.293,87 RUB (ponad 210 tys. PLN).

Zakład ubezpieczeń odmówił pokrycia szkody, ponieważ polisa nie obejmowała wydania towaru

osobie nieuprawnionej. Rosyjski odbiorca złożył do sądu w Moskwie przeciwko przewoźnikowi pozew o zapłatę i sprawę wygrał. Dodatkowo przewoźnik został obciążony należnością za cło w wys. 50 tys. PLN.

Przykład 3.

Przewoźnik P. otrzymał zlecenie przewozu miedzianego kabla energetycznego z Niemiec do Kazachstanu. Przewoźnik P. (1) zaangażował do przewozu polskiego przewoźnika-oszusta (2), ten zlecił przewóz dalszemu (3), określając w zleceniu miejsce dostawy w Polsce. Przewoźnik (3)

dostarczył towar pod wskazany przez swojego zleceniodawcę (2) adres, pomimo określenia w liście CMR miejsca dostawy w Kazachstanie. Towar został wydany nieznanym osobom i nigdy nie dojechał do odbiorcy. Fakturowa wartość towaru to 68.504,76 EUR (ca 295.290 PLN).

Zakład ubezpieczeń odmówił pokrycia szkody uzasadniając tym, że nie ponosi odpowiedzialności za szkody powstałe wskutek wydania towaru osobie nieuprawnionej. Aby utrzymać kontrakt z odbiorcą z Kazachstanu, przewoźnik przez około 2 lata realizował za darmo kolejne dostawy.

Przykład 4.

Przewoźnik A. otrzymał od dużego polskiego spedytora zlecenie przewozu telewizorów z Żyrardowa do Francji. Przewoźnikiem określonym w poz. 16 listu CMR był spedytor zlecający prze-

wóz. W czasie postoju na parkingu w Niemczech doszło do kradzieży części ładunku. Wartość skradzionego towaru to 23.404,76 EUR (ca 98 tys. PLN).

Zakład ubezpieczeń odmówił odszkodowania, gdyż zgodnie z warunkami, nie ponosi odpowiedzialności za szkody, jeżeli list przewozowy nie był wystawiony na przewoźnika.

Przykład 5.

Przewoźnik R. otrzymał zlecenie przewozu lodówek ze Słowacji do Rosji. Na łuku drogi 19 w terenie zabudowanym, z powodu zajechania drogi przez inny pojazd kierowca zmuszony był do dokonania nagłego skrętu, co spowodowało utratę panowania nad pojazdem i zjechania z drogi do

przydrożnego rowu. Wskutek wypadku drogowego doszło do uszkodzenia lodówek znajdujących się na naczepie. Wartość uszkodzonego towaru to 29.986,18 EUR (ca 119 tys. PLN). Zakład ubezpieczeń uznał, że przekraczając prędkość o 15 km/h kierowca dopuścił się rażą-

cego niedbalstwa i odmówił odszkodowania powołując się na wyłączenie odpowiedzialności za szkody powstałe wskutek rażącego niedbalstwa. Odwołanie nie odniosło skutku.

W każdym z tych przypadków zakłady ubezpieczeń odmówiły wypłaty odszkodowania. Powodem było to, że polisy OCP nie obejmowały szkód powstałych: w czasie postoju pojazdu z towarem w miejscach, których ubezpieczyciele nie akceptują, wskutek wydania towaru osobie nieuprawnionej, wskutek pozostawienia pojazdu bez opieki lub opieki/dozoru oraz w sytuacji, gdy przewoźnik nie jest wpisany w list przewozowy. Z przykładów widać, że przewoźnicy sięgnęli po tradycyjne rozwiązanie – polisę OCP z kiepskim zakresem ubezpieczenia, kupioną zapewne u agenta w budce na targu warzywnym. Agenci zapewne się tym nie przejęli, a przewoźnicy stanęli przed sporym dylematem – co sprzedać, żeby spłacić dług. W każdym razie narazili na poważne perturbacje finansowe siebie i swoje rodziny.

Musisz zapłacić odszkodowanie?**Zobacz na co Cię już nie stać**

Podane w powyższych przykładach wartości mogą nie trafiać do wyobraźni, szczególnie, gdy czytający nie doświadczyli szkody. Z prawej strony zmaterializują podane wartości i wykażą, czego przewoźnik nie kupi sobie, studiującej córce lub żeniącemu się synowi, jeżeli za szkodę musi zapłacić z własnej kieszeni.

Przykład 1. (19.511,50 EUR* = ca 82.000 PLN)

- mieszkanie o pow. 54 mkw. w Świdnicy lub 38 mkw. w Lublinie,
- mały domek o pow. 60 mkw. w woj. Łódzkim,
- bezpłatne 5 letnie studia w innym mieście w Polsce (koszty zakwaterowania i utrzymania),
- ciągnik siodłowy DAF XF 105.460, 2010 r.

Przykład 2. (210.019,16 PLN)

- mieszkanie o pow. 59 mkw. w Zabrzu, 42 mkw. w Gdańsku lub 30 mkw. w Warszawie,
- dom o pow. ok. 105 mkw. na wsi koto Opola,
- czesne na nierenomowanych studiach I stopnia w Wielkiej Brytanii lub we Francji oraz koszty taniego zakwaterowania i oszczędnego utrzymania,
- ciągnik siodłowy Volvo FH 460 4x2 Euro 5, 2014 r.

Przykład 3. (68.504,76 EUR = ca 295.290 PLN)

- mieszkanie o pow. ok. 42 kw. w Poznaniu 70 mkw. w Białymstoku,
- dom o pow. ok. 155 mkw. na wsi w woj. kujawsko-pomorskim,
- czesne na studiach I stopnia w Wielkiej Brytanii lub we Francji oraz koszty zakwaterowania i utrzymania + niedrogi samochód osobowy,
- ciągnik siodłowy DAF XF460 Euro 6, 2014 r. + naczepa Schmitz Cargobull „firanka”, 2015 r.

Przykład 4. (23.404,76 EUR = ca 98.000 PLN)

- mieszkanie o pow. ok. 25 mkw. w Bydgoszczy lub 70 mkw. w małej miejscowości na Dolnym Śląsku,
- dom o pow. ok. 130 mkw. na wsi w woj. Wielkopolskim,
- czesne na 5-letnich renomowanych prywatnych studiach w miejscu zamieszkania w Polsce oraz koszty utrzymania,
- ciągnik siodłowy DAF FT XF105, 2012 r.

Przykład 5. (29.986,18 EUR = ca 119.000 PLN).

- mieszkanie nawet o pow. ok. 50 mkw. w Krakowie lub o pow. 37 mkw. w Zabrzu
- stary dom o pow. ok. 160 mkw. na wsi koto Kutna,
- czesne na studiach w większym mieście + koszty utrzymania + tani samochód
- ciągnik siodłowy Mercedes Actros 1844 Euro 5, 2011 r. lub dostawczy Iveco Daily 35S15, 2016 r.

* – Kurs EUR z daty szkody



Stan wiedzy wielu pseudofachowców ubezpieczeniowych nie pozwala na „skrojenie” polisy na miarę potrzeb przewoźnika.

To zaledwie pięć przykładów na to, jak kiepskie decyzje przewoźników o wyborze oferty OCP mogą pozbawić ich możliwości wykształcenia swoich

dzieci, kupienia im mieszkania, albo rozwijania prowadzonej działalności. Zamiast na takie cele, zarobione z trudem pieniądze zostały przeznaczone na spłatę długów.

Obowiązek regulowania długów nie jest wymysłem naszych czasów. Już w XVIII w. p.n.e. król Mezopotamii Hammurabi w swoim zbiorze praw nakazał dłużnikom spełnianie swoich zobowiązań. Poniżej fragment kodeksu w przekładzie Marka Stępnia z 2003 r. (przypisy zamieszczono w tekście):

§ 112.

Jeśli obywatel w podróży znajduje się i srebro, złoto, (drogie) kamienie lub „bagaż” (w rozumieniu: rzeczy, dobra ruchome, towary) z rąk swych innemu obywatelowi dał i do przewiezienia przekazał mu, (a) człowiek tamten wszystkiego, co miał przewieźć, w miejscu docelowym (dosłownie: miejscu przeznaczenia) nie oddał i wziął (sobie), właściciel przesyłki człowiekowi temu wszystko, co miało być przewiezione i nie zostało oddane udowodni, człowiek ten pięciokrotnie wszystko, co zostało mu przekazane, właścicielowi przesyłki odda.

§ 117.

Jeśli obywatela zobowiązanie dłużnicze obciąża i żonę swoją, syna swego lub córkę swą sprzedał (w rozumieniu: odesłał na służbę), bądź w służbę poddaństwa za długi oddał, 3 lata (w) domu nabywcy ich lub wierzyciela ich będą pracować, czwartego roku wolność im zostanie zwrócona.

Dzisiejsze zobowiązania przewoźników do pokrywania szkód transportowych są regulowane odmiennie niż przewidział to Hammurabi w swoim zbiorze praw. Nasz system prawny na szczęście nie przewiduje oddawania wierzycielowi w posługę ani żon, ani córek, ani synów i nie nakazuje zwrotu długu w pięciokrotnej wartości szkody. W opisanych przypadkach i bez takiego nakazu gospodarstwa domowe przewoźników zubożyły się o dość pokaźne kwoty i poważnie zaburzyły plany członków rodzin. Odnotowane straty w każdym przypadku stanowiły koszt braku wiedzy przewoźników o swojej odpowiedzialności i ryzyku wynikającym z prowadzonej działalności oraz braku świadomości, jak wielkie znaczenie przy prowadzeniu działalności transportowej ma ubezpieczenie OCP – czytaj: dobre ubezpieczenie OCP.

AUTOR



Jerzy Różyk

Ekspert ds. oceny ryzyka w transporcie, prawa przewozowego i ubezpieczeń transportowych; CDS Kancelaria Brokerska



www.cds-odszkodowania.info

www.oc-przewoźnika.info

