



Przewóz wykonywany pojazdem nie wpisanym do polisy lub nie zgłoszonym przed podjęciem ładunku nie będzie objęty ochroną ubezpieczeniową

Fot. MAN

Czy Twoja polisa OCP jest dobra?

Kupowane przez przewoźników polisy OCP nie chronią ich interesów w sposób dostateczny, a niektóre nie chronią ich w ogóle. Dzieje się tak dlatego, że polisy OCP służą jedynie do pozyskania zleceń transportowych, albo sprzedają je przewoźnikom „zaufani pośrednicy” ubezpieczeniowi, którzy o ryzykach w transporcie nie mają zielonego pojęcia. Takie podejście powoduje, że w razie szkody, agent zwykle umywa ręce, a przewoźnik często musi zmierzyć się z nią sam i również sam ponieść konsekwencje finansowe jej powstania.

OCP to nic innego jak odpowiedzialność cywilna przewoźnika. I nie chodzi w tym o ubezpieczenie, a o odpowiedzialność cywilną jaką przewoźnik ponosi w związku z wykonywaniem umowy przewozu. Ta zaś wiąże się z odpowiedzialnością finansową, czego większość przewoźników zapewne chciałaby uniknąć.

Choć ubezpieczenie stanowi koszt, to jest on raczej pożądanym, gdyż wpływa na bezpieczeństwo finansowe przewoźnika i jego rodziny. Skoro więc mówimy o bezpieczeństwie, polisa OCP powinna zawierać to, co faktycznie takie bezpieczeństwo gwarantuje.

Sprawdźmy zatem, co jest ważne w polisie OCP i jakie mogą być skutki braków

w polisach, gdy dojdzie do określonych zdarzeń w czasie wykonywania przewozu.

Warunki dotyczące odbywania postojów w czasie wykonywania przewozów

Ze statystyk ubezpieczycieli wynika, że znaczna część szkód kradzieżowych powstałych w czasie postojów nie jest przez nich akceptowana i przewoźnicy spotykają się z odmową realizacji wypłaty odszkodowania. Oznacza to, że warunki dotyczące odbywania postojów są albo zbyt rygorystyczne, albo nie są przestrzegane przez przewoźników. I choć zdarza się, że kierowcy odbywają postój w miejscach niegwarantujących 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. Do takich można zaliczyć:

- konieczność odbywania postojów wyłącznie na parkingach strzeżonych;
- ograniczanie możliwości parkowania wyłącznie do parkingów przy całonocnych stacjach paliw, hotelach i motelach;



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

- ▶ obowiązek dokonywania przez kierowcę stałego kontrolowania stanu pojazdu i towaru w czasie postoju (np. co 1 godzinę), co uniemożliwia należyty odпочыnek – o wyspaniu się już nie ma mowy;
- ▶ brak możliwości odbycia koniecznego postoju w innych miejscach, np.

W takim przypadku nietrudno o odmowę odszkodowania. Rozszerzenie zakresu ochrony o rażące niedbalstwo znacznie zmniejszy ubezpieczycielowi pole do stosowania uznaniowości przy podejmowaniu decyzji i pozwoli na uniknięcie zagrożenia licznymi odmowami z tego tytułu.

- ▶ We wnioskach często podajemy towary, jakie zwykle przewożymy, a nie takie jakie możemy przewozić w czasie 12 miesięcy trwania ubezpieczenia. Taka polisa nie da ochrony, gdy po 11 miesiącach zmienimy kontrahentów i będziemy przewozić inne towary.
- ▶ We wnioskach często określamy udział określonych towarów w przewozach (w %). Taka polisa nie da ochrony, gdy po 11 miesiącach znacznie zwiększy się procentowy udział danego towaru w przewozach.

I po szkodzie okazuje się, że to, co podaliśmy ubezpieczycielowi we wniosku to nie to, co zostało uszkodzone w czasie przewozu. Ubezpieczyciel odmawia nam

Ze statystyk ubezpieczycieli wynika, że znaczna część szkód kradzieżowych powstałych w czasie postojów nie jest przez nich akceptowana. Oznacza to, że warunki dotyczące odbywania postojów są albo zbyt rygorystyczne, albo nie są przestrzegane przez przewoźników.

w związku z przestrzeganiem czasu pracy lub koniecznym postojem w miejscu planowanego rozładunku.

Złamanie powyższych warunków zazwyczaj powoduje odmówienie przez zakład ubezpieczeń pokrycia szkody za ewentualną kradzież towaru.

Brak ochrony w przypadku nie wpisania przewoźnika w list przewozowy

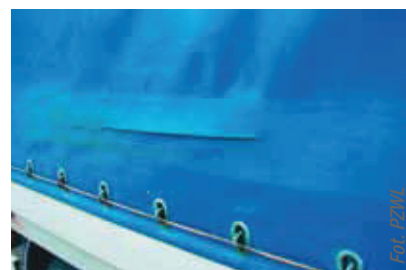
Bardzo częste są przypadki tzw. zabiurkowych odmów odszkodowań. Dochodzi do nich często w sytuacjach, gdy szkoda w towarze powstaje w czasie przewozu przez podwykonawcę, który został wpisany w list przewozowy, a my w swojej polisie OCP mamy zapis, że list przewozowy musi być wystawiony na nas. Ubezpieczyciel z całą pewnością nie będzie zainteresowany wiedzą na temat okoliczności powstania szkody, jej rozmiaru i tym, że przewoźnik musi ją pokryć z własnego portfela – do odmówienia odszkodowania wystarczy mu jedynie dowód w postaci listu przewozowego.

Brak ochrony za rażące niedbalstwo

W tym przypadku jest odwrotnie, gdyż prawie wszyscy ubezpieczyciele wyłącza- ją 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.

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, jakim środkiem transportu był wieziony towar. Jeśli pojazd nie będzie wpisany do naszej polisy OCP 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.



Ubezpieczyciel nie będzie zainteresowany wiedzą na temat okoliczności powstania szkody, jej rozmiaru i tym, że przewoźnik musi ją pokryć z własnego portfela – do odmówienia odszkodowania wystarczy mu jedynie dowód w postaci listu przewozowego

odszkodowania, a nasz agent jak zwykle umywa ręce. NALEŻY zatem postarać się, żeby polisa przez 12 miesięcy chroniła nas w takim zakresie, w jakim przez 12 miesięcy będziemy ponosić odpowiedzialność.

NALEŻY postarać się, żeby polisa przez 12 miesięcy chroniła nas w takim zakresie, w jakim przez 12 miesięcy będziemy ponosić odpowiedzialność.

Brak ochrony za przewóz niektórych towarów

Większość zakładów ubezpieczeń 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 podpisuje przewoźnikowi taki formularz, ten ufnie wypełnia poszczególne pola i na tej podstawie agent kalkuluje składkę i wystawia polisę OCP. W tym aspekcie istnieje kilka zagrożeń:

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

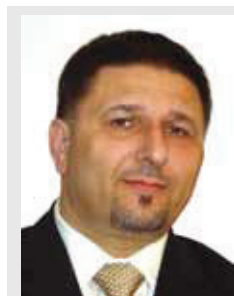
Do wydania towaru osobie nieuprawnionej dochodzi zawsze, gdy towar jest wydany osobie innej, aniżeli oznaczona w liście przewozowym. Metoda redukcji tego typu ryzyka jest zatem bardzo prosta – wystarczy dbać o to, aby towar był zawsze dostarczany do właściwego odbiorcy, który został wpisany przez nadawcę 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 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 niezwłocznie zawiadomić o tym przewoźnika i bezwzględnie wstrzymać przyjęcie towaru lub przewóz do czasu wyjaśnienia niezgodności. Należy przy tym wiedzieć, że oszuści podszywają 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

Przy franszyzie kwotowej w wys. 1 000 zł ubezpieczyciel potrąci 1.000 zł, natomiast przy franszyzie procentowej w wys. 10% aż 10 000 zł.

ryzyka. Liczne przypadki dowodzą jednak, że z wiedzą nie jest najlepiej, a kierowcy nie dysponują żadnymi instrukcjami w tym zakresie. Pozostaje więc sięgnięcie po odpowiednie rozwiązanie ubezpieczeniowe, które podraża wprawdzie koszt polisy, ale w połączeniu z innymi opcjami daje większe bezpieczeństwo.



Jerzy Różyk

Ponad 27 lat w branży ubezpieczeniowej (ocena ryzyka, ubezpieczenia, likwidacja szkód), w tym 12 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) oraz studia magisterskie na tejże uczelni.

Specjalizuje się w diagnostyce ryzyka transportowego, prawie transportowym, ubezpieczeniach transportowych (OCP i OCS). Jego główną specjalnością są ryzyka kradzieżowe i związane z oszustwami.

Członek Rady Niezależnych Ekspertów Transportu TRANSORA.

Brak ochrony za szkody spowodowane przez imigrantów i uchodźców

Uzyskanie takiego rozszerzenia jest dość trudne. Jednak w przypadku, gdy przewozy są wykonywane przez rejony o dużym nasileniu ruchu imigracyjnego, np. Francja-Wielka Brytania, z Grecji, Turcji i Włoch w kierunkach zachodnich, a przewożone są towary żywnościowe lub

Określenie procentowej franszyzy redukcyjnej

To nie powoduje wprawdzie 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, gdyż franszyza w wys. 10% wynosi zawsze 10%, a franszyza w wys. np. 1 000 zł wynosi zawsze 1 000 zł. Różnica pomiędzy procentową i kwotową franszyzą jest jednak taka, że 1 000 zł to zawsze 1 000 zł, a 10% nie zawsze wynosi 1 000 zł. **Co zatem jeśli dojdzie do szkody o wartości np. 100 000 zł?** Przy franszyzie kwotowej w wys. 1 000 zł ubezpieczyciel potrąci 1 000 zł, natomiast przy franszyzie procentowej w wys. 10% aż 10 000 zł.

Niewielu ubezpieczycieli stosuje procentowe franszyzy redukcyjne, ale proponują wystrzegać się takich zakładów ubezpieczeń, ich agentów i ich ofert, gdyż



Większość z agentów ubezpieczeniowych nie zna się na ubezpieczeniach transportowych i interesuje ich głównie prowizja jaką uzyskają za zawarcie ubezpieczenia. To wszystko przekłada się na jakość polis, które z ubezpieczeniem mają niewiele wspólnego

Foto: Flickr

prosta symulacja dowodzi, że możemy stracić dużo więcej niż zakładaliśmy.

Jak i gdzie zawieramy ubezpieczenie OCP – czy to ważne?

Dodatkowym zagrożeniem jest zawieranie ubezpieczeń OCP w „krzakowych” towarzystwach ubezpieczeniowych i na warunkach, które są bardziej korzystne dla nich

Prawie wszyscy ubezpieczyciele wyłączają rażące niedbalstwo z ochrony ubezpieczeniowej OCP.

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/godz. lub nie skontrolował w właściwym czasie (często w czasie jazdy) temperatury w chłodni;
- ▶ przewóz był dokonywany niesprawnym środkiem transportu, gdyż gdyby był sprawny to by się nie zapalił, albo by nie doszło do awarii koła.

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

Specyficznym zagrożeniem jest pośrednik ubezpieczeniowy, któremu powierzamy nasze bezpieczeństwo, a który znajduje się zawsze pod ręką. Większość z agentów ubezpieczeniowych nie zna się na ubezpieczeniach transportowych i interesuje ich głównie prowizja jaką uzyskają za zawarcie ubezpieczenia. To wszystko przekłada się na jakość polis, które z ubezpieczeniem mają niewiele wspólnego.

W tym aspekcie należy kierować się zasadą ograniczonego zaufania, gdyż od jakości polisy nie zależy bezpieczeństwo agenta, a nasze własne.

Na zakończenie przekażę 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, gdyż 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 niepotrzebny koszt i nie oszczędzaj na niej – polisa powinna chronić, a tania kupowana jedynie dla sztuki nie poprawi Twojego bezpieczeństwa, lecz może znacznie zwiększyć koszty po szkodzie.

Jeżeli właściwie podejdziesz do zawarcia ubezpieczenia OCP, ewentualna szkoda nie spowoduje większej straty w Twoich finansach – pokryje ją zakład ubezpieczeń. W celu sprawdzenia przydatności swojego ubezpieczenia, możesz skorzystać z przygotowanej przez nas ankiety, pt. „Czy Twoja polisa OCP jest dobra?” Ankiety możesz pobrać z naszej strony internetowej: <http://www.cds-odszkodowania.info/czy-twoja-polisa-ocp-jest-dobra/> <

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



CDS powstał w 2001 roku i jest kontynuacją wieloletnich doświadczeń założyciela firmy w zakresie oceny ryzyka, ubezpieczeń oraz obsługi szkód i roszczeń.

CDS działa jako kancelaria doradczą, której celem jest ochrona interesów przewoźników i spedytorów poprzez świadczenie usług w zakresie oceny ryzyka transportowego oraz obsługi ubezpieczeń transportowych (OCP, OCS, OCP kabotażowe na terenie Niemiec, Cargo) oraz przeprowadzanie audytów i szkoleń z zakresu procedur i stosowania prawa transportowego.

Kontakt:
 ul. Okopowa 56 lok. 152
 01 042 Warszawa
 Tel.: 22 392-97-58, 22 392-97-59,
 607 487 600
 E-mail: biuro@cds-odszkodowania.pl

>>>> www.cds-odszkodowania.info

Rada Niezależnych Ekspertów Transportu TRANSORA



Głównym zadaniem Rady Niezależnych Ekspertów Transportu TRANSORA jest przekazywanie przewoźnikom pełnej i kompleksowej wiedzy eksperckiej z zakresu specjalności poszczególnych jej członków. Ekspersi Rady w ramach prowadzonych przez siebie działalności podejmują w imieniu przewoźników stosowne działania w kierunku ochrony ich interesów.

Rada skupia doświadczonych prawników i diagnostów ryzyka specjalizujących się w prawie transportowym, administracyjnym i cywilnym, w obsłudze roszczeń, szkód oraz ubezpieczeń transportowych, jak również w ocenie ryzyka transportowego.

Więcej informacji na stronie: www.transora.pl