

DLACZEGO DROŻEJĄ POLISY OCP

KOŃCZĄ SIĘ CZASY „CHUDYCH” I TANICH UBEZPIECZEŃ PRZEWOZOWYCH

Chociaż ubezpieczenie OCP (odpowiedzialności cywilnej przewoźnika) nie jest obowiązkowe, posiada je każdy przewoźnik, gdyż bez polisy OCP nikt nie da mu zlecenia i nie załaduje towaru. Dlatego też wielu przewoźników posiada je wyłącznie w tym celu i to, że powinno ono równocześnie ich chronić, schodzi na dalszy plan – najważniejsza jest jak najniższa cena. Skoro wyłącznie z takiego powodu i według takiego kryterium przewoźnicy kupują polisy, nie chcą za nie płacić wysokiej składki. Jednak czasy „chudych” i tanich polis powoli się kończą.



Autor artykułu
Jerzy Różyk
– jest ekspertem ds. oceny ryzyka w transporcie i ubezpieczeń transportowych w CDS Kancelaria Brokerska. Specjalizuje się w diagnostyce ryzyka transportowego, prawie przewozowym i ubezpieczeniach transportowych (OCP, OCS i Cargo). Jego główną specjalnością są ryzyka kradzieżowe i związane z oszustwami.
www.cds-odszkodowania.info
CDS
Kancelaria Brokerska

W naszym kraju mamy dwa obowiązkowe ubezpieczenia OC, które reguluje ustawa o działalności ubezpieczeniowej oraz ponad dwadzieścia rodzajów ubezpieczeń OC zawodowej, których obowiązek posiadania wynika ze stosownych rozporządzeń. W obszarze TSL nie ma ani jednego obowiązkowego ubezpieczenia OC, co nie oznacza, że z różnych powodów „obowiązkowymi” one nie są. Bez polisy OCP przewoźnik nie wyjedzie z towarem, OC zawodowe jest wymagane do uzyskania licencji transportowej, a OCP często też służy ochronie własnego interesu.

Nie płąć za nic

Spedytorzy coraz częściej wymagają od przewoźników, aby ich polisy posiadały szeroki i ponadstandardowy zakres ubezpieczenia, gdyż leży to w interesie ich samych. Wynika to z faktu, iż wielu z nich ma niemiłe doświadczenia ze szkodami, które nie zostały pokryte z polis OCP podwykonawców, a za które ostatecznie musieli zapłacić w własnej kieszeni.

Obserwuje się, że spedytorzy często zawierają umowy stawiające im zbyt wysokie wymagania co do ich odpowiedzialności, a co za tym idzie, mające wpływ na poziom odpowiedzialności ich podwykonawców. Takie sytuacje doprowadzają do tego, że polisy nabywane przez przewoźników muszą być coraz lepsze, ale stają się przez to również coraz droższe. Zakres ubezpieczenia przekłada się bowiem na cenę, a w niektórych wypadkach różnice są dla przewoźników dosyć odczuwalne.

Jedną z głównych przyczyn takiego podejścia spedytorów jest przyjmowanie na siebie odpowiedzialności za straty następcze i szkody pośrednie, które mogą powstać wskutek opóźnienia w dostawie przesyłki. O ile takie podejście zleceniodawców jest zasadne, powoduje znaczne rozszerzenie odpowiedzialności przewoźnika poza zakres wynikający ze stosownego prawa przewozowego. Limit odpowiedzialności przewoźnika międzynarodowego za skutki opóźnienia w dostawie to maksymalnie wysokość frachtu, krajowego – podwójna wysokość frachtu. Dodatkowo odpowiedzialność przewoźnika z tego tytułu może być angażowana jedynie w przypadku powstania z tego faktu szkody. Istnienie powyższych limitów nie oznacza, że przewoźnik nie może przyjąć wyższego poziomu odpowiedzialności. Dla takich sytuacji przewidziana jest instytucja tzw. specjalnego interesu w dostawie, jednakże taka możliwość istnieje wyłącznie w przewozach międzynarodowych.

Instytucje specjalnego interesu w dostawie czy deklaracji wartości przesyłki są jednak na tyle mało znane, że w praktyce wymogi stawiane przez spedytorów ograniczają się jedynie do narzucania przewoźnikom obowiązku posiadania stosownych rozszerzeń w ich polisach OCP. I nie chodzi tutaj o to, że przewoźnicy są przymuszani do ponoszenia wyższej odpowiedzialności, ale o ochronę wynikającą z polis. Wobec braku odpowiedzialności przewoźników, zapisy rozszerzające zakres ochrony są martwe, a dodatkowa składka zapłacona za takie rozszerzenie to pieniądze wyrzucone w błoto.

Odpowiedzialność a waga towaru

Drugą przyczyną zawierania przez przewoźników umów stawiających im zbyt wysokie wymagania jest ograniczenie odpowiedzialności przewoźnika do wagi towaru, które również jest zarezerwowane wyłącznie dla przewozów międzynarodowych. Spedytorzy widząc, że w otrzymanym zleceniu jest określona wartość towaru, często żądają od przewoźników zabezpieczenia do tej wartości, a to zaś dla przewoźników dodatkowy koszt. Dla większości spedytorów nie ma znaczenia, że zgodnie z art. 24 konwencji CMR skuteczność deklaracji wartości zależy od wpisania jej w list przewozowy CMR oraz od wniesienia przez nadawcę dodatkowej opłaty – uparcie żądają od przewoźników takiego rozszerzenia w polisach OCP. Ci zaś ponoszą dodatkowe koszty zabezpieczenia pomimo, że w większości przypadków nie wiąże się to z ich wyższą odpowiedzialnością. Zatem znowu dochodzi do sytuacji analogicznej jak w powyższym przypadku – koszt, jaki dodatkowo ponosi przewoźnik, jest niepotrzebny.

Trzecią przyczyną zawierania przez przewoźników umów stawiających im zbyt wysokie wymagania jest żądanie przez spedytorów, aby podwykonawcy posiadali polisy OCP z określoną sumą gwarancyjną. W wielu przypadkach nie wynika to z faktycznej odpowiedzialności przewoźnika, a jedynie ze stosowanych w firmie spedycyjnej praktyk. Niejednokrotnie przewoźnicy zwracali się do nas z pytaniem, po co im wysoka suma w polisie OCP, skoro oni przewożą wyłącznie towary, których wartość nie przekracza 100 tys. zł. Nasza interwencja nic nie dała i zazwyczaj kończyło się to zawarciem ubezpieczenia zgodnie z żądaniem spedytora. Tym, że przewoźnik niepotrzebnie zapłacił wyższą składkę, spedytor się nieprzejął. Takie praktyki obserwuje się do dziś.

Opisałem powyżej trzy przypadki, kiedy to przewoźnik płaci składkę za nic. Nie oznacza to, że w każdym przypadku takie wymuszanie przez spedytorów nie jest uzasadnione. Spedytorzy niejednokrotnie podpisują ze swoimi kontra-



PROMUJEMY POLSKĘ W CAŁEJ EUROPIE!

Czas na Ciebie! Dołącz do najlepszych!

**ZAREJESTRUJ SIĘ TERAZ!!
BEZPŁATNY MIESIĄC**



www.wtransnet.com
Tel. +48 22 398 26 83



UBEZPIECZALNIE, NIE MOGĄC SKUTECZNIE KARAĆ PRZEWOŹNIKÓW SZKODOWYCH, PRZERZUCAJĄ ODPOWIEDZIALNOŚĆ NA WSZYSTKICH.

hentami umowy, z których wynikają określone obowiązki i również zobowiązania. Jeżeli taki spedytor zaciąga określone zobowiązanie umowne, za jego spełnienie ponosi odpowiedzialność zgodnie z przepisami kodeksu cywilnego. Aby zatem uniknąć odpowiedzialności, musi zadbać, aby zobowiązanie było spełnione. To niestety powoduje zwiększone wymagania w stosunku do przewoźników, którzy chcąc nie chcąc muszą rozszerzać swoją odpowiedzialność prawną i ponosić koszty dodatkowej składki za rozszerzenie zakresu swoich polis OCP.

Poprzeczka wędruje wyżej

Choć w Polsce funkcjonuje ok. 30 większych lub mniejszych zakładów ubezpieczeń, dostępność do polis OCP systematycznie się ogranicza. Dzieje się to za sprawą ryzyka, jakie towarzyszy prowadzeniu działalności transportowej, które niestety w tym segmencie ubezpieczeń widocznie przekłada się na szkodowość. Obserwowana od dekady sinusoida wskazuje, że w danym okresie jedynie część ubezpieczycieli jest zainteresowana przyjęciem tego ryzyka. Owa część różnie klasyfikuje i ocenia ryzyko, zatem zawsze tylko niewielka liczba ubezpieczycieli posiada odpowiednią ofertę ubezpieczenia OCP.

W ostatnim okresie sytuacja pogorszyła się. Zakłady ubezpieczeń zaczęły bowiem wnikliwie analizować wyniki finansowe i ryzyko wynikające z zawierania umów OCP. Przeprowadzone analizy doprowadziły m. in. do następujących wniosków:

- | przewoźnicy przy zawieraniu umów ubezpieczenia OCP permanentnie zaniżają wartości przychodów, co wpływa na zaniżanie składek,
- | szkodowość techniczna jest duża i niejednokrotnie znacznie przekracza 100 proc., szczególnie w segmencie małych i średnich przedsiębiorstw przewozowych,
- | przewoźnicy szkodowi migrują z towarzystwa do towarzystwa, ukrywając szkodowość dla uzyskania tańszej polisy,
- | od kilku lat utrzymuje się statystyczna powtarzalność występowania szkód o znacznych rozmiarach, szczególnie w przewozach miedzi, samochodów i leków,
- | posiadanie korzystnej oferty OCP nie przekłada się na przychody ze składek za inne ubezpieczenia, szczególnie za te mniej ryzykowne.

To doprowadziło do sytuacji, że zakłady ubezpieczeń albo ograniczyły dostępność do oferty OCP, albo zaostrzyły warunki i za dobre ubezpieczenie OCP żądają już wyższej składki. Głównym powodem podnoszenia przez zakłady ubezpieczeń składek za ubezpieczenie OCP jest ich wysoka szkodowość. Na wynik ekonomiczny składa się bowiem wartość składek zebranych i wartości odszkodowań wy-

płaconych, rezerw na odszkodowania niewypłacone oraz innych kosztów wynikających z działalności operacyjnej, zapisanych w ustawie o działalności ubezpieczeniowej. Trudno się zatem dziwić, że przedsiębiorstwa komercyjne, jakimi są zakłady ubezpieczeń, usiłują zarobić i podnoszą składki za ubezpieczenia. A skoro nie mogą skutecznie „karać” przewoźników szkodowych, przerzucają dodatkową składkę na wszystkich.

Zmiany, z jakimi można aktualnie się spotkać, usiłując zawrzeć umowę ubezpieczenia OCP:

- | weryfikacja rocznych przychodów deklarowanych do ubezpieczenia OCP w oparciu o stworzone tabele orientacyjnych przychodów na jeden środek transportu, np. 200 tys. -250 tys. zł na zestaw ciągnik siodłowy/naczepa (przy porównaniach mniejszych odpowiednio mniej),
- | weryfikacja szkodowości z 3 ostatnich lat w oparciu o zaświadczenie wystawione przez dotychczasowego ubezpieczyciela lub ubezpieczycieli,
- | wyższe stawki za rozszerzenie o ryzyko kradzieży i za przewóz towarów w kontrolowanej temperaturze (w tym leków i wyrobów farmaceutycznych), miedzi i samochodów,
- | wyższe stawki za rozszerzenie o przewóz do i przez niektóre kraje,
- | wprowadzenie wyższych fransyz za przewóz określonych towarów i na terenie określonych krajów – możliwość jej ewentualnego zmniejszenia wiąże się z dodatkową składką.

Niektóre z powyższych czynników powodują, że każdy przewoźnik zapłaci wyższą składkę za polisę OCP, ten zaś który będzie chciał zadbać, aby była ona dobra i bezpieczna, będzie musiał zapłacić jeszcze więcej. Trudno jest ocenić, o ile więcej. Jest to póki co uzależnione od czynników, które zdaniem ubezpieczycieli uzasadniają stosowanie podwyżek, a więc na szczęście nie dotyczą wszystkich przewoźników.

Poprzeczka jeszcze wyżej

Kolejną przyczyną wzrostu składki jest świadomość prawna i ubezpieczeniowa samych przewoźników. Obserwuje się, że środowisko transportowe jest coraz bardziej zainteresowane wiedzą z zakresu ryzyka transportowego i prawa, co jest dobrym prognostykiem na przyszłość. Posiadanie przez przewoźników wiedzy na temat ryzyka i poznanie aspektów związanych z ich prawną odpowiedzialnością za prowadzoną działalność przewozową wywala w nich poczucie obowiązku zadbania o bezpieczeństwo swoje i swoich bliskich. To zaś przekłada się na lepszą jakość zawieranych przez nich ubezpieczeń OCP, przez co mogą pełniej zaasekurować swoją odpowiedzialność, a tym samym poprawić swoje bezpieczeństwo finansowe. Dobra jakość polisy OCP zazwyczaj wiąże się z wyższą składką za ubezpieczenie, jednakże skoro polisa ma chronić, a nie tylko kosztować, jej poziom w takich przypadkach jest zazwyczaj przez nich akceptowany. Tak więc do całego pakietu drożących produktów i usług dla transportu drogowego dorzucam polisę OCP. Mam nadzieję, że pomimo iż nie jest to dla przewoźników dobra wiadomość, brać transportowa zastosuje zasadę, że posłańca się nie zabija i nie padną ofiarą swojej analizy. Póki co, aby koła samochodów kręciły się, nie wystarczy samo paliwo, potrzebna jest lepsza, ale również droższa polisa OCP.

Jerzy Różyk

LIMIT ODPOWIEDZIALNOŚCI PRZEWOŹNIKA MIĘDZYNARODOWEGO ZA SKUTKI OPÓŹNIENIA W DOSTAWIE TO MAKSYMALNIE WYSOKOŚĆ FRACHTU