

Alkohol a polisa OCP

Praca kierowcy w transporcie nie należy do najłatwiejszych. Długie godziny w drodze, całe tygodnie poza domem, nuda na długich postojach i niejednokrotnie sporo problemów związanych z przewożonym towarem. Codzienne stresy niektórzy leczą „piwkiem” po pracy, a czasem pewnie i czymś mocniejszym. Gorzej, jeśli nie zachowają umiaru, bo wtedy problemy zaczynają się także dla pracodawcy.



Jakie sankcje grożą za prowadzenie pojazdu pod wpływem alkoholu, wie chyba każdy kierowca. Może to być grzywna, ograniczenie wolności, jak też i bezwzględne pozbawienie wolności. Utrata uprawnień do prowadzenia pojazdów mechanicznych – tym samym utrata możliwości pracy w tym zawodzie – jest czymś oczywistym. Oprócz tego za prowadzenie pojazdu pod wpływem alkoholu grożą sankcje, które nie obciążają samego kierowcy, ale uderzają w firmę transportową.

Dopuszczalne promile

Zawód kierowcy nie wymusza absolutnej abstynencji. Jednak od przedstawicieli tej profesji słusznie wymaga się wstrzeźliwości i umiaru w spożywaniu wyrobów alkoholowych. Od nich bowiem zależy przede wszystkim bezpieczeństwo ich samych oraz wielu innych użytkowników dróg. Nie bez znaczenia są też bardziej przyziemne kwestie, jak bezpieczeństwo towaru i powierzono im środka transportu. Dlatego myśląc o jeździe najlepiej wcale nie spożywać alkoholu. Czasami jednak kierowcy jadą z alkoholem „na styk” – a to szef wyciągnie z odpoczynku, a to impreza trochę za bardzo się przedłuży. Trzeba zatem znać dopuszczane prawem normy zawartości alkoholu w organizmie.

Jerzy Różyk



Ponad 24 lata w branży ubezpieczeniowej (likwidacja szkód i ubezpieczenia), w tym ponad 9 lat w obsłudze szkód i ubezpieczeń dla branży TSL w firmach brokerskich.

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.

Zgodnie z polskim prawem dopuszczalna zawartość alkoholu we krwi wynosi poniżej 0,2 promila lub poniżej 0,1 mg w 1 dm³ wydychanego powietrza.

Stan po użyciu alkoholu zachodzi w sytuacji, gdy zawartość alkoholu w organizmie wynosi lub prowadzi do stężenia we krwi od 0,2 do 0,5 promila alkoholu albo obecności od 0,1 mg do 0,25 mg alkoholu w 1 dm³ wydychanego powietrza.

Z kolei ze stanem nietrzeźwości mamy do czynienia wówczas, gdy zawartość alkoholu we krwi przekracza 0,5 promila, bądź też gdy obecność alkoholu w 1 dm³ wydychanego powietrza przekracza 0,25 mg.

Skoro jednak mówimy też o transporcie międzynarodowym, nie możemy nie wiedzieć, jak to wygląda tam, gdzie się wybieramy. Dopuszczalna zawartość alkoholu we krwi w poszczególnych krajach jest różna. Przedstawiamy ją w tabeli.

Kraj	Promile	Kraj	Promile
Albania	0,0	Luksemburg	0,8
Andorra	0,5	Łotwa	0,5
Austria	0,5	Macedonia	0,5
Belgia	0,5	Malta	0,8
Białoruś	0,0	Niemcy	0,5
Bośnia i Hercegowina	0,5	Norwegia	0,5
Bułgaria	0,5	Polska	0,2
Chorwacja	0,0	Portugalia	0,5
Czechy	0,0	Rosja	0,0
Dania	0,5	Rumunia	0,0
Estonia	0,0	Słowacja	0,0
Finlandia	0,5	Słowenia	0,5
Francja	0,5	Szwajcaria	0,5
Grecja	0,5	Szwecja	0,2
Hiszpania	0,5	Turcja	0,5
Holandia	0,5	Ukraina	0,0
Irlandia	0,8	Węgry	0,0
Islandia	0,5	Wielka Brytania	0,8
Jugosławia	0,5	Włochy	0,5
Litwa	0,0		

Patrząc w tabelę można by powiedzieć, że polskie przepisy są dość restrykcyjne. Ale prawda jest taka, że to raczej przepisy niektórych państw są zbyt liberalne. I lepiej, aby kierowcy nie sugerowali się, dopuszczalnymi wartościami np. w Niemczech, we Francji, czy też w Wielkiej Brytanii, czy Irlandii – może mieć to negatywne skutki dla przewoźnika pracodawcy tutaj w Polsce.

Po procentach – nie wypłacą

Z czym wiąże się prowadzenie pojazdu pod wpływem alkoholu, patrząc ze strony formalnej? Każdy przewoźnik ma zawarte ubezpieczenie OCP, większość do przewozu towarów zatrudnia kierowców. Warunki ubezpieczenia OCP nie są już niestety tak liberalne, jak przepisy w niektórych krajach Europy, a warunki niektórych ubezpieczycieli nie są nawet tak liberalne, jak nasze polskie przepisy. Po powstaniu szkody z udziałem kierowcy będącego pod wpływem alkoholu skutek może być zawsze ten sam – odmowa wypłaty odszkodowania. Dlatego ważne jest, abyśmy zwracali uwagę na warunki określone w naszych ubezpieczeniach OCP – na stan trzeźwości naszych kierowców również.

Na co więc powinniśmy zwracać uwagę zawierając ubezpieczenie OCP? Zawierając ubezpieczenie OCP musimy pamiętać, że asekurujemy przez to swoją odpowiedzialność, ale na warunkach ustalonych przez ubezpieczycieli. Zakres odpowiedzialności ubezpieczyciela zależy od warunków ubezpieczenia, a nie od naszego „widzi mi się”. Z drugiej strony często nie mamy wpływu na zachowania kierowców i ich skłonności do alkoholu, więc na wszelki wypadek zadajmy o liberalizm warunków w tym zakresie.

U jednych pijany, u innych jeszcze nie

Wylączenia lub ograniczenia odpowiedzialności są indywidualną sprawą każdego z ubezpieczycieli. Jak zatem wyglądają „kwestie alkoholowe” w warunkach ubezpieczycieli, podałem na przykładzie ogólnych warunków ubezpieczenia OCP w ruchu międzynarodowym kilku najpopularniejszych polskich zakładów ubezpieczeń (na dzień 24 września 2010 r. kolejność alfabetyczna – według nazwy własnej).

> TUiR Allianz Polska SA

§ 4. Wylączenia i ograniczenia odpowiedzialności

1. Allianz nie odpowiada za szkody powstałe wskutek:

(...)

6) wykonywania przewozu przez osobę będącą w stanie nietrzeźwym (...)

Źródło: www.allianz.pl/ubezpieczenia/ubezpieczenia_transportowe,378.html

Komentarz: zawartość alkoholu we krwi kierowcy nie może przekroczyć 0,5 promila, bądź 0,25 mg w 1 dm³ wydychanego powietrza.

Wniosek: warunki liberalne i optymalnie bezpieczne



Fot. Bernd Boscolo

> Compensa TU SA Vienna Insurance Group

§ 5. Wylączenie odpowiedzialności

3. Ubezpieczenie nie obejmuje odpowiedzialności cywilnej Ubezpieczającego z tytułu szkód:

6) powstałych wskutek prowadzenia pojazdu przez osoby (...)

znajdujące się po spożyciu alkoholu, (...)

Źródło: <http://www.compensa.pl/Klientbiznesowy/tabid/75/Default.aspx>

Komentarz:

- ubezpieczyciel sprytnie posłużył się terminem „po spożyciu alkoholu”, który może oznaczać, że chodzi o każde spożycie (powyżej 0,00 promila lub 0,00 mg/1 dm³), nawet gdy kierowca miał dopuszczalną prawem zawartość alkoholu we krwi lub w wydychanym powietrzu (nie przekraczające odpowiednio 0,2 promila lub 0,1 mg/1 dm³),
- na kodeksowe potraktowanie tego zapisu raczej bym nie liczył – prawo wyraźnie określa, że chodzi o stan po użyciu a nie po spożyciu,
- każda zawartość alkoholu może więc skutkować odmową odszkodowania,
- nie określona wprost odpowiedzialność ubezpieczyciela.

Wniosek: zawarcie ubezpieczenia na takich warunkach to dość spore ryzyko

> STU Ergo Hestia SA

§ 5.

2. Ponadto ochroną ubezpieczeniową nie jest objęta odpowiedzialność cywilna za szkody powstałe wskutek:

6) prowadzenia pojazdu przez kierowcę w stanie nietrzeźwości, (...).

Źródło: ogólne warunki ogólne warunki ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika drogowego w ruchu międzynarodowym, TM/OW026/0708

Komentarz: zawartość alkoholu we krwi kierowcy nie może przekroczyć 0,5 promila, bądź 0,25 mg w 1 dm³ wydychanego powietrza.

Wniosek: warunki liberalne i optymalnie bezpieczne



Znamy drogę do sukcesu

etransport.pl - BOGATE ŹRÓDŁO INFORMACJI

► HDI Asekuracja TU SA

Wylączenia odpowiedzialności

§ 5

1. HDI nie odpowiada za szkody:

3) powstałe wskutek prowadzenia pojazdu przez kierowcę, będącego po spożyciu alkoholu lub w stanie nietrzeźwości, (...)

Źródło: www.hdi-asekuracja.pl/

[ubezpieczenie_odpowiedzialnosc_cywilnej_przewoznika_drogowego/](#)

Komentarz:

- ubezpieczyciel równie sprytnie posłużył się terminem „po spożyciu alkoholu”, który może oznaczać, że chodzi o każde spożycie (powyżej 0,00 promila lub 0,00 mg/1 dm³), nawet gdy kierowca miał dopuszczalną prawem zawartość alkoholu we krwi lub w wydychanym powietrzu (nie przekraczające odpowiednio 0,2 promila lub 0,1 mg/1 dm³),
- na kodeksowe potraktowanie tego zapisu raczej bym nie liczył – prawo wyraźnie określa, że chodzi o stan po użyciu a nie po spożyciu,
- każda zawartość alkoholu może więc skutkować odmową odszkodowania,
- zapis „będącego po spożyciu alkoholu lub w stanie nietrzeźwości” jest niezrozumiały i nie wiadomo, czy ubezpieczyciel nie ponosi odpowiedzialności za szkody, gdy kierowca prowadzący pojazd jest po spożyciu (powyżej 0,00 promila lub 0,00 mg/1 dm³), czy w stanie nietrzeźwości (powyżej 0,5 promila lub 0,25 mg/1 dm³).

Wniosek: zawarcie ubezpieczenia na takich warunkach to dość spore ryzyko

► InterRisk TU SA

Ograniczenia i wylączenia odpowiedzialności

§ 4

2. Ubezpieczyciel nie ponosi również odpowiedzialności za szkody:

3) spowodowane przez kierowcę:

a) znajdującego się pod wpływem alkoholu (...)

Źródło: www.interrisk.pl/dla_firm/majatek_i_oc/transportowe/oc_przewoznika_miedzynarodowego/

Komentarz:

- tutaj już nie ma wątpliwości, że ubezpieczycielowi chodziło o „wpływ alkoholu”, czyli o każdy stan, kiedy kierowca ma zawartość alkoholu we krwi powyżej 0,00 promila lub powyżej 0,00 mg w 1 dm³ wydychanego powietrza.
- czyli nie ma mowy o żadnym alkoholu.

Wniosek: warunki bardzo rygorystyczne i trudne do przyjęcia

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 poprzez świadczenie usług związanych z doradztwem, obsługą szkód i roszczeń oraz serwisem ubezpieczeniowym.

www.cds-odszkodowania.pl

► PZU SA

Wylączenia odpowiedzialności

§ 6.1. PZU nie odpowiada za szkody powstałe:

5) wskutek lub podczas wykonywania przewozu przez osoby będące w stanie nietrzeźwości (...)

Źródło: http://www.pzu.pl/?nodeid=produkt_pzu_sa&group_id=52199&category_id=52159&prod_id=29716

Komentarz: zawartość alkoholu we krwi kierowcy nie może przekroczyć 0,5 promila, bądź 0,25 mg w 1 dm³ wydychanego powietrza.

Wniosek: warunki liberalne i optymalnie bezpieczne

► UNIQA TU SA

Wylączenia odpowiedzialności

§ 4

1. UNIQA TU S.A. nie ponosi odpowiedzialności za szkody:

11) powstałe (...) w sytuacji, gdy kierowca przewoźnika znajdował się pod wpływem alkoholu, (...)

Źródło: www.uniqa.pl/uniqa_pl/cms/business/industry/carrier_insurance

Komentarz:

- tutaj również nie ma wątpliwości, że ubezpieczycielowi chodziło o „wpływ alkoholu”, czyli o każdy stan, kiedy kierowca ma zawartość alkoholu we krwi powyżej 0,00 promila lub powyżej 0,00 mg w 1 dm³ wydychanego powietrza.
- czyli nie ma mowy o żadnym alkoholu.

Wniosek: warunki bardzo rygorystyczne i trudne do przyjęcia

► TUIR WARTA SA

Wylączenia i ograniczenia odpowiedzialności TUIR Warta

§ 6

1. TUIR WARTA nie ponosi odpowiedzialności za następujące szkody:

9) spowodowane przez osoby będące po użyciu alkoholu, (...), za które ubezpieczający ponosi odpowiedzialność oraz osoby, które działają na zlecenie, w imieniu lub na rzecz ubezpieczającego,

Źródło: www.warta.pl/dynamic/common/Artykul.jsp?aid=12037&active=478

Komentarz:

- zawartość alkoholu we krwi kierowcy nie może przekroczyć 0,2 promila, bądź 0,1 mg w 1 dm³ wydychanego powietrza,
- ubezpieczyciel dopuścił taką zawartość alkoholu, jaką dopuszcza polskie prawo.

Wniosek: warunki niezbyt rygorystyczne, ale też nie liberalne; do zaakceptowania, gdy kierowcy przestrzegają prawa

CDS
ODSZKODOWANIA

Podsumowując, pod kątem zawartości alkoholu we krwi kierowcy lub w wydychanym przez niego powietrzu, zakłady ubezpieczeń oferują warunki ubezpieczenia OCP:

1. najlepsze:
 - TUIR Allianz Polska SA
 - STU Ergo Hestia SA
 - PZU SA
2. do przyjęcia:
 - TUIR Warta SA
3. z dość sporym ryzykiem:
 - Compensa TU SA Vienna Insurance Group
4. najmniej korzystne:
 - InterRisk TU SA
 - Uniqa TU SA
5. bez rekomendacji:
 - HDI Asekuracja TU SA

Na zakończenie, w ślad za Wikipedią przypomnę, jaki wpływ ma zawartość alkoholu we krwi na zachowanie ludzi (w tym kierowców ciężarówek):

- 0,3‰ – rozproszona uwaga
- 0,8‰ – pobudliwość, upośledzenie koordynacji ruchowo-wzrokowej, obniżony krytycyzm
- 1,5‰ – zaburzenia równowagi, błędy w logicznym myśleniu, opóźnienie czasu reakcji, agresywność, brawura
- 2,0‰ – zaburzenia mowy, senność, obniżenie kontroli zachowania i poruszania się
- 4,0‰ – senność, możliwość zapadnięcia w śpiączkę
- 5,0‰ – zatrucie, śmierć

Nie będę już oceniał, czy kierowca będący pod wpływem alkoholu daje gwarancję bezpiecznego dowiezienia towaru do odbiorcy, a tym samym daje gwarancję uniknięcia problemów – na to pytanie powinien sobie odpowiedzieć każdy przewoźnik.

I warto pamiętać, że do szkody może doprowadzić nawet „rozproszona uwaga” kierowcy (zawartość alkoholu we krwi „tylko” 0,3 promila) – w takim przypadku z przywołanych

Do tej pory w dziale ubezpieczeniowo-prawnym, przygotowywanym we współpracy z CDS Odszkodowania przedstawiliśmy następujące tematy:

- Jak zawrzeć dobre ubezpieczenie OC przewoźnika [TSLbiznes 3/2010 \(str. 44\)](#)
- Gdzie parkować, czyli o kradzieżach w transporcie towarów [TSLbiznes 4/2010 \(str. 68\)](#)
- Za co odpowie spedytor, czyli o ubezpieczeniu OC spedytora [TSLbiznes 5/2010 \(str. 52\)](#)
- Deklaracja wartości towaru a odpowiedzialność przewoźnika [TSLbiznes 6/2010 \(str. 66\)](#)
- Biedny Polak po szkodzie, czyli o stratach spedytorów i przewoźników [TSLbiznes 7-8/2010 \(str. 66\)](#)
- Jak się bronić przed oszustwem w transporcie? [TSLbiznes 9/2010 \(str. 68\)](#)

Zapraszamy do zapoznania się z artykułami z wydań archiwalnych. Czytelników zainteresowanych otrzymaniem wydań archiwalnych prosimy o kontakt:

redakcja@tsl-biznes.pl

ośmiu zakładów ubezpieczeń, szkodę pokryją zaledwie trzy: TUIR Allianz Polska SA, STU Ergo Hestia SA i PZU SA.

Sprawdźcie więc drodzy przewoźnicy, w jakim zakładzie ubezpieczeń zawarliście swoje ubezpieczenie OCP i oceńcie sami, jak zabezpieczyliście się przed ryzykiem związanym z ewentualnym spożyciem alkoholu przez swojego kierowcę w czasie transportu. ◀

Jerzy Różyk
www.cds-odszkodowania.pl

www.forumtransportu.pl

Forum transportu.pl
W dobrym kierunku