

Jak zawrzeć dobre ubezpieczenie OC przewoźnika



Każdy przewoźnik posiada ubezpieczenie OC przewoźnika. Posiada, albowiem musi spełnić ten wymóg, jeśli chce prowadzić działalność transportową. Bez ubezpieczenia OCP nikt bowiem nie zleci mu przewozu towaru. Ale czy przewoźnicy powinni zawierać ubezpieczenie jedynie po to? Jak zawrzeć dobre ubezpieczenie?

Czytając polisy OCP dochodzę do wniosku, że w wielu przypadkach ubezpieczenia są zawierane niejako z musu. Umowy ubezpieczenia mają wiele wad, które uwidaczniają się dopiero po szkodzie. Jeśli już wychodzi, że ubezpieczenie jest nienajlepiej zawarte, często wiąże się to z problemami i stratami finansowymi. Niewielu przewoźników dba o prawidłowy zakres swoich ubezpieczeń.

Jak zawrzeć korzystną umowę?

Odpowiedź na to pytanie jest dosyć trudna, albowiem różne zakłady ubezpieczeń oferują różny zakres i warunki ubezpieczenia. Spróbuję zasugerować optymalne i w miarę bezpieczne warunki ubezpieczenia. Czy będą one akceptowalne przez ubezpieczycieli, zależy to będzie od możliwości negocjacyjnych pośrednika i możliwości finansowych przewoźnika. Dla ułatwienia zajmijmy się odrębnie kilkoma poszczególnymi tematami (sumą gwarancyjną, zakresem ubezpieczenia, klauzulą podwykonawców i klauzulą postojową). Zasugeruję w nich rozwiązania, które gdy zostaną zawarte w umowie ubezpieczenia, mogą pomóc po zaistnieniu szkody.

Suma gwarancyjna

Określając sumę gwarancyjną w swoim ubezpieczeniu, należy uwzględnić kilka czynników:

- ograniczenie odpowiedzialności z mocy prawa
- rodzaju przewożonych towarów
- krajów, do i przez które przewożone są towary oraz (co jest nie bez znaczenia)
- wymagań kontrahentów

Ubezpieczenie OC przewoźnika w ruchu międzynarodowym jest zawierane na podstawie konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów, zwanej potocznie konwencją CMR. Zgodnie z art. 23.3 konwencji CMR, odpowiedzialność przewoźnika jest ograniczona do 25 franków za kilogram brakującej wagi brutto, przy czym za frank uważa się złoty frank, wagi 10/31 grama złota o próbie 0,900.

Większość zakładów ubezpieczeń (za wyjątkiem STU Ergo Hestia SA), do określenia wartościowej odpowiedzialności przewoźnika, przyjmuje przelicznik 8,33 SDR za kilo-

gram brakującej wagi. Wynika to z protokołu z 1978 r., w którym zmieniono przelicznik ze złotego franka na SDR – Polska do chwili obecnej nie ratyfikowała tego protokołu i według prawa polskiego obowiązuje złoty frank. Zakładając, że na naczepie są 24 tony ładunku, przewoźnik odpowiada za ładunek do kwoty 684.780 PLN, przeliczając według złotego franka lub 910.456 PLN, przeliczając według SDR (przy kursie walut NBP z 30.10.2009 r. i przy kursie franka z IV kwartału 2009 r.). Da to odpowiednio: 161.390 EUR lub 239.475 USD, przy przeliczniku franka i 214.578 EUR lub 318.397, przy przeliczniku SDR.

Uwzględniając jedynie czynnik wartościowej odpowiedzialności przewoźnika, przy zawieraniu ubezpieczenia OCP, optymalną sumą gwarancyjną będzie więc 250 tys. EUR. Nie ma więc znaczenia, czy przewożymy towary wrażliwe (np. elektronikę), czy może neutralne – nasza odpowiedzialność będzie zawsze ograniczona z mocy art. 23.3 konwencji CMR. Czy możemy się tym skutecznie bronić po otrzymaniu roszczenia, to już inna sprawa (z pewnością będzie to przedmiotem innego artykułu).

W OC przewoźnika w ruchu krajowym, zgodnie z ustawą prawo przewozowe, przewoźnik odpowiada do wartości ładunku, więc nie ma zastosowania ograniczenie, o którym pisałem powyżej. Wyznacznikiem wartościowej odpowiedzialności przewoźnika jest więc wartość przewożonego towaru. Przy określaniu sumy gwarancyjnej w tym ubezpieczeniu, należy się więc kierować wartością ładunku, jaki przewożymy.

W transporcie drogowym w ruchu międzynarodowym, rodzaj przewożonych towarów nie ma praktycznie żadnego znaczenia. Wobec ograniczenia z art. 23.3 konwencji CMR, odpowiedzialność przewoźnika jest zawsze ograniczona do 25 złotych franków lub 8,33 SDR za kilogram wagi. W transporcie drogowym w ruchu krajowym, zgodnie z ustawą prawo przewozowe nie ma żadnych ograniczeń, przez co im wyższa wartość towaru, tym wyższa suma gwarancyjna powinna być ustalana w umowie ubezpieczenia.

Kraje, do których lub przez które przewożymy towar mają znaczenie przy określaniu sumy gwarancyjnej. Dotyczy to szczególnie krajów tzw. podwyższonego ryzyka a mianowicie

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.

Rosji, Białorusi, Ukrainy i Mołdawii a także innych krajów wyłonionych z byłego ZSRR. Jest to inny obszar celny co oznacza, że przewoźnik jest narażony na obciążenia należnościami celnymi w przypadku powstania szkody w towarze. Dlatego, gdy ubezpieczenie OC przewoźnika ma działać w tych krajach, należy odpowiednio zwiększyć sumę gwarancyjną o ewentualne cło, którym może zostać obciążony przewoźnik – oczywiście pod warunkiem, że zakres ubezpieczenia przewiduje ochronę również za zapłacone przez przewoźnika cło. Do sugerowanej 250 tys. EUR należy więc doliczyć ca 50 tys. EUR, co da sumę 300 tys. EUR.

Zakres ubezpieczenia

Optymalny zakres ubezpieczenia OC przewoźnika w ruchu międzynarodowym powinien uwzględniać ochronę za:

- a) przesyłki towarowe różne, z włączeniem towarów podwyższonego ryzyka, towarów łatwo psujących się i ADR, jeżeli lub które przewożymy
- b) szkody powstałe na terenie krajów do i prze które przewożymy towary
- c) obciążenia celne i inne wydatki poniesione w bezpośrednim związku z przewozem towaru (art. 23 ust. 4 Konwencji CMR)
- d) szkody powstałe z utraty, niewykorzystania lub nienależytego wykorzystania dokumentów wymienionych w liście przewozowym (art. 11 ust. 3 Konwencji CMR)
- e) szkody finansowe powstałe w wyniku opóźnienia w dostawie do wysokości kwoty przewoźnego (art. 23 pkt.5 Konwencji CMR)
- f) szkody powstałe wskutek rabunku lub kradzieży
- g) szkody wynikające z niezastosowania się do poleceń nadawcy (art. 12 Konwencji CMR)
- h) szkody w przewożonych paletach, platformach i kontenerach, jeśli przewożymy.
- i) szkody powstałe w czasie załadunku i wyładunku, jeżeli wynika to z umowy przewozu.
- j) szkody powstałe wskutek rażącego niedbalstwa
- k) utratę lub uszkodzenie towaru powstałe wskutek oszustwa, lub w wyniku innego działania przestępczego o podobnym charakterze, osób podających się za podmioty świadczące usługi transportowe (spedycyjne i/lub transportowe) oraz odbiorców towaru
- l) koszty dodatkowe poniesione w związku ze szkoda, np. koszty utylizacji, przeładowania, przepakowania, uprzątnięcia pozostałości, itp.

Ważne jest również, aby w umowie ubezpieczenia była uwzględniona możliwość ubezpieczenia odpowiedzialności do deklarowanej wartości (art. 24 Konwencji CMR).

Klauzula podwykonawców

Jest to ważny element ubezpieczenia OC przewoźnika. Często bowiem zlecamy przewóz towaru innym przewoźnikom, za których my – jako przewoźnik umowny – ponosimy odpowiedzialność. Dlatego ważne jest, aby szkody powstałe w czasie przewożenia towaru przez podwykonawców były chronione posiadaną przez nas polisą OCP.

Ubezpieczyciele, w ramach tego rozszerzenia, najczęściej udzielają ochrony na pierwszego podwykonawcę lub na wszystkich, jeżeli list CMR jest wystawiony na ubezpieczającego, czyli na nas. Najbardziej optymalna i bezpieczna jest klauzula podwykonawców, która nie ogranicza do pierwszego

podwykonawcy i znosi konieczność wystawiania listu CMR na nas, ale w większości przypadków jest to trudne do uzyskania.

Klauzula postojowa

Większość ubezpieczycieli uzależnia udzielenie swojej ochrony od parkowania w określonych miejscach, np. na parkingach strzeżonych lub całodobowych stacjach paliw. Klauzula postojowa lub warunki dotyczące postojów powinny zawierać takie zapisy, które umożliwią postój z towarem w miejscach, w których jest on uzasadniony, np. przy stacji benzynowej, motelu, hotelu, restauracji lub urzędzie celnym. Powinny również zawierać zapisy, które dają przewoźnikowi możliwość postoju w innych miejscach, jeżeli postój wynika np. z:

- a) obowiązku przyjęcia/wydania przesyłki tj. czynności związanych z załadunkiem, doładunkiem, przeładunkiem i rozładunkiem towaru (w tym także w czasie oczekiwania na rozpoczęcie tych czynności)
- b) konieczności załatwienia formalności finansowych i celnych związanych z realizacją transportu (w tym oczekiwania na odprawę celną)
- c) koniecznego postoju na parkingach przy przejściach granicznych, terminalach granicznych
- d) konieczności wezwania pomocy po awarii pojazdu lub wypadku drogowym
- e) konieczności załatwienia potrzeb fizjologicznych
- f) zachorowania lub zasłabnięcia kierowcy
- g) z przepisów prawa (m. in. o czasie pracy kierowcy, o czasie jazdy, o zakazie poruszania się pojazdów ciężarowych w określonym czasie).

Oczywiście, to co powinno znaleźć się w umowie ubezpieczenia OC przewoźnika, jest naszym chcieć i zakłady ubezpieczeń rzadko godzą się na taki zakres i bezpieczne dla nas klauzule. Musimy jednak dążyć do tego, aby posiadane przez nas ubezpieczenie chroniło nas w jak największym stopniu. Jeżeli ma to być kosztem składki, należy to poważnie rozważyć – koszt jaki możemy ponieść oszczędzając lub nie dbając o zakres ubezpieczenia, po powstaniu szkody może być znacznie większy.

Jerzy Różyk

www.cds-odszkodowania.pl

Jerzy Różyk

Ponad 23 lata w branży ubezpieczeniowej (likwidacja szkód i ubezpieczenia), w tym ponad 8 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 teście uczelni.

Specjalizuje się w prowadzeniu spraw związanych z roszczeniami i szkodami, prawie transportowym i cywilnym, diagnostyce ryzyka, ubezpieczeniach transportowych (OCP, OCS, Cargo) i komunikacyjnych pojazdów ciężkich.

