

Gdzie parkować, czyli o kradzieżach w transporcie towarów



O tym, gdzie parkować w czasie transportu towaru, z pewnością przewoźnicy wiedzą dużo, a na pewno jeszcze więcej wiedzą sami kierowcy. Nie będą więc wskazywał lub sugerował miejsc, w których może parkować tabor ciężki, ale skoncentruję się nad tym, gdzie parkować, żeby być w zgodzie z warunkami ubezpieczenia OC przewoźnika.

Parkowanie lub postój w czasie transportu to coś bardzo normalnego dla każdego przewoźnika. Konieczność odbywania postoju wynika bowiem z wielu czynników – konieczności przestrzegania czasu pracy i jazdy, zwiększenia bezpieczeństwa transportu ładunku i ruchu drogowego oraz ... zwykłych potrzeb ludzkich. Niestety nie zawsze jest to coś normalnego dla zakładów ubezpieczeń tworzących warunki ubezpieczenia OC przewoźnika. Poniżej przedstawimy kilka przykładów zapisów w polisach i warunkach OC przewoźnika.

Przykład 1 (z polisy znanego polskiego ubezpieczyciela)

(...)

„b) postój w przypadku braku możliwości zaparkowania w pobliżu na parkingu strzeżonym odbywa się w obrębie stacji paliw, hotelu, motelu, baru, restauracji w miejscu oświetlonym podczas postoju w porze nocnej oraz w czasie pracy tych instytucji i wynika z:

- przepisów o czasie pracy kierowców
- tankowania paliwa lub uzupełnienia innych płynów eksploatacyjnych
- zaspokojenia potrzeb fizjologicznych
- spożywania posiłku.

c) postój wynikający z konieczności przekazania ładunku lub wynikający z konieczności oczekiwania na ładunek odbywa się na ogrodzonym i dozorowanym terenie, a w przypadku postoju w porze nocnej od zmierzchu do świtu również oświetlonym.”

(...)

Zapis pkt. c) oznacza, że zakład ubezpieczeń odpowiada, gdy „postój ...”, ale – co jest najważniejsze – nie będzie ponosił odpowiedzialności (ten zapis należy tak rozumieć), gdy postój wynikający z konieczności np. przekazania ładunku odbywa się poza terenem ogrodzonym i dozorowanym np. w obrębie pobliskiej całodobowej stacji paliw.

Pkt. b) mówi bowiem, że postój w obrębie stacji paliw jest dozwolony tylko wtedy, gdy wynika z:

- przepisów o czasie pracy kierowców
- tankowania paliwa lub uzupełnienia innych płynów eksploatacyjnych
- zaspokojenia potrzeb fizjologicznych
- spożywania posiłku.

Zapis pkt. b) nie daje możliwości postoju w obrębie stacji paliw w związku z przekazaniem ładunku, czyli dokładnie w związku z oczekiwaniem na przekazanie ładunku (rozładunek).

Co więc, jeśli kierowca dojedzie w nocy do miejsca rozładunku/dostawy i ochrona nie wpuści go na wewnętrzny ogrodzony i dozorowany parking? Zapewne poszuka w pobliżu jakiejś całodobowej stacji paliw lub najbliższego parkingu i tam zaparkuje, gdyż trudno mu będzie znaleźć parking strzeżony w pobliżu miejsca dostawy. Zaparkuje i... rano okaże się, że część ładunku została skradziona.

Czy zakład ubezpieczeń, na podstawie przywołanych zapisów z warunków ubezpieczenia OCP, pokryje szkodę czy też nie? Według mojej oceny może, ale raczej niekoniecznie wypłaci. Na wypadek ewentualnego powstania szkody kradzieżowej w opisanych okolicznościach, taka polisa OCP to dość spore ryzyko. Z punktu widzenia pełności ochrony ubezpieczeniowej taki zapis w polisie jest trudny do zaakceptowania.

Przykład 2 (z polisy innego, już mniej znanego zakładu ubezpieczeń)

(...)

„2.2. Postój pojazdu wraz z ładunkiem dopuszczalny jest wyłącznie na parkingu strzeżonym.

2.3. Poza parkingiem strzeżonym dopuszcza się wyłącznie postój konieczny wynikający z:

- a) przepisów prawa (czas pracy kierowcy, zakaz poruszania się pojazdów ciężarowych w określonym czasie, oczekiwanie na odprawę celną/graniczną),
- b) awarii pojazdu, uniemożliwiającej dalszą podróż,
- c) wypadku drogowego, jakiemu uległ pojazd,
- d) niezbędnego tankowania paliwa na stacji benzynowej, trwającego nie dłużej niż 45 minut.

2.4. W przypadku postoju wynikającego z przepisów prawa, musi on mieć miejsce:

- a) na parkingu przy dużych stacjach benzynowych przy głównych drogach,
- b) na parkingu przy terminalu celnym/granicznym,
- c) na parkingu wskazanym przez policję lub inne upoważnione służby publiczne,
- d) w miejscu załadunku lub dostawy,
- e) na terenie bazy transportowej albo innego miejsca prowadzenia działalności Ubezpieczającego, pod warunkiem, że miejsce jest ogrodzone, oświetlone w godzinach nocnych, posiada kontrolę dostępu i pozostaje pod całodobowym dozorem;

(...)

2.6. Podczas każdego postoju w w/w okolicznościach, kierowca zobowiązany jest (...) co najmniej co godzinę dokonać dokładnej kontroli stanu pozostawionego pojazdu.”

(...)

Ubezpieczyciel daje więc przewoźnikowi dość sporo możliwości postoju w czasie transportu. Na uwagę zasługuje zapis:

d) w miejscu załadunku lub dostawy

Pozornie wydaje się, że jest to do zaakceptowania, ale ... wszystko zależy od tego, co kto rozumie pod pojęciem „miejsce załadunku lub dostawy”. Dla jednych jest to wewnętrzny teren nadawcy lub odbiorcy towaru, dla innych może to być parking zewnętrzny przy miejscu za lub rozładunku, dla jeszcze innych parking znajdujący się 100, 500 m lub 2 km. Za takie „miejsce ...” można uznać więc pobliską okolicę, dzielnicę lub nawet całe miasto.

Jak więc zinterpretuje to zakład ubezpieczeń, jeśli postój odbywa się 500 m od firmy odbiorcy a nie będzie to stacja paliw przy głównej drodze i w czasie takiego postoju dojdzie do kradzieży towaru? Czy w takim przypadku wypłaci odszkodowanie za szkodę z polisy OCP?

A teraz zapis, który zasługuje na szczególną uwagę:

2.6. Podczas każdego postoju w w/w okolicznościach, kierowca zobowiązany jest (...) co najmniej co godzinę dokonać dokładnej kontroli stanu pozostawionego pojazdu.

Kierowca wprawdzie może zaparkować pojazd z towarem nie tylko na parkingu strzeżonym i można to uznać za plus tych warunków OCP, ale przywołane warunki niestety nie pozwolą mu spać. Kontrola stanu pozostawionego pojazdu co godzinę, o ile nie specjalnie przeszkadza w odpoczynku, wyklucza jakkolwiek sen. Jeżeli więc kierowca jedzie z Polski do Wielkiej Brytanii, nie może spać przez kilka dni, gdyż każdy sen ponad godzinę może być potraktowany przez ubezpieczyciela jako niepełnienie warunków ubezpieczenia.

Reasumując, wynika z tego: parkuj gdzie Ci wolno, ale nie śpij, bo cię okradną.

Jakie szanse daje więc przewoźnikowi zakład ubezpieczeń na uzyskanie odszkodowania, proponując powyższe warunki? Według mnie daje mu jedną szansę – na posiadanie ubezpieczenia dla ubezpieczenia i na zapłaceniu składki. Reszta jest nie wiadomą.

Przykład 3 (z ogólnych warunków innego, już znanego i dość popularnego zakładu ubezpieczeń)

„§ 11 ust. 4. Kierowca powinien ze szczególną starannością zabezpieczyć pojazd wraz z przesyłką przed kradzieżą z włamaniem. W czasie postoju kierowca zobowiązany jest pozostawić pojazd wraz z przesyłką na parkingu strzeżonym, a jeśli jest to niemożliwe, w miejscu zapewniającym maksimum bezpieczeństwa tj. na terenie trwale ogrodzonym, zamkniętym, dozorowanym oraz oświetlonym lub na znajdujących się na trasie przewozu parkingach przy motelu, hotelu, całodobowej stacji benzynowej lub urzędzie celnym.”

Zapis dotyczący postoju pojazdu dość prosty i pozornie jasny. Zapis cytowanego ust. 4 ogólnych warunków ubezpieczenia dość znacznie ogranicza jednak możliwości parkowania pojazdu z towarem. Powtarza się bowiem sytuacja z przykładu 1, kiedy to przewoźnik może mieć kłopoty, gdy kierowca po dojechaniu do miejsca dostawy, nie zaparkuje pojazdu na parkingu przy motelu, hotelu, całodobowej stacji benzynowej znajdującym się na trasie przewozu. Dojeżdżając do odbiorcy po zamknięciu zakładu, kierowca nie zostanie wpuszczony na teren i jeśli już, zaparkuje z pewnością na pierwszej, lepszej stacji paliw. Ale czy będzie to stacja paliw na trasie przewozu? Zapewne nie. Co zrobi wtedy ubezpieczyciel?

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

Trudno jest ocenić co w takim przypadku zrobi ubezpieczyciel, gdy dojdzie do kradzieży towaru w czasie postoju. Chętnie jednak uniknie przyjęcia odpowiedzialności za szkodę.

W przykładzie 3, ubezpieczyciel w ogóle nie przewidział sytuacji, gdy kierowca zmuszony jest do odbycia postoju w związku z koniecznością przestrzegania czasu pracy i czasu jazdy. Jeżeli taka przerwa wypada późno w nocy, szanse na znalezienie miejsca na wielu parkingach przy stacjach paliw są niewielkie. Dotyczy to szczególnie bardzo uczęszczanych tras, np. dojazdowych do Calais i Dover.

Ogólne warunki przewidują wyłącznie postoje na parkingu i jeśli parking będzie zajęty a kierowcy skończy się czas pracy, zmuszony będzie do odbycia postoju w pobliżu stacji paliw. A takie miejsca z całą pewnością nie będą traktowane przez ubezpieczyciela za parking. Co zrobi wtedy ubezpieczyciel? Zapewne odmówi przyznania odszkodowania. W takim przypadku, przewoźnika czeka więc dość długa i skomplikowana ścieżka dochodzenia roszczeń, niekoniecznie zakończona sukcesem.

Przykład 4 (z polisy dość popularnego zakładu ubezpieczeń)

„6. Warunki szczególne:

1. W przypadku przewozu nowych samochodów, sprzętu elektronicznego (w tym RTV, AGD), alkoholu (z wyłączeniem piwa) oraz wyrobów tytoniowych mają zastosowanie następujące warunki szczególne:
- 1) kierowcy są wyposażeni w minimum jeden sprawnie działający środek łączności np. telefon komórkowy,
- 2) przewozy dokonywane są po drogach klasy międzynarodowej i krajowej (oznakowanych jedno, dwu lub trzycyfrowo) z wyjątkiem dróg dojazdowych do miejsca dostarczenia ładunku,
- 3) podczas postoju dopuszcza się trwające nie dłużej niż 60 minut postoje na całodobowej stacji benzynowej w celu pobrania paliwa lub odpoczynku w związku z przestrzeganiem przepisów o czasie pracy kierowców,
- 4) dłuższy niż 60 minut postój środka transportu dopuszczalny jest jedynie na parkingu strzeżonym, lub – jeśli nie jest to możliwe – na całodobowej stacji benzynowej, pod warunkiem, że kierowca nie opuszcza pojazdu.”

Co więc wynika z takich warunków ubezpieczenia? Pkt. 1 – 3 są raczej jasne i nie budzą wątpliwości. W 60 minut można bowiem zatankować pojazd, wypić kawę i skorzystać z toalety. Ale już przy konieczności odbycia dłuższego postoju, pkt. 4 nie daje kierowcy zbyt wiele możliwości.

Po pierwsze, kierowca może odbyć postój na parkingu strzeżonym. I choć warunki mówią o „parkingu strzeżonym”, definicja wskazuje, że za takowy może być uznane każde miej-

sce spełniające określone kryteria. Takim miejscem może być więc każdy parking dozorowany (o parametrach zgodnych z definicją) – nie koniecznie musi nazywać się „strzeżony”.

Po drugie, jeśli już zaparkowanie na parkingu strzeżonym jest niemożliwe, kierowca może zaparkować pojazd na całodobowej stacji benzynowej, ale... nie może opuszczać pojazdu. Jak więc w takim przypadku, kierowca ma zrealizować dłuższy odpoczynek? Tylko i wyłącznie w pojeździe. Interpretując dosłownie ten zapis, kierowca powinien w pojeździe napić się kawy, zjeść posiłek i... również załatwić potrzeby fizjologiczne.

Każde opuszczenie pojazdu może stanowić przesłankę wyłączającą odpowiedzialność ubezpieczyciela za ewentualną szkodę powstałą w tym czasie.

Przykład 5 (z polisy innego, również znanego i dość popularnego zakładu ubezpieczeń)

„Warunki bezpieczeństwa

Kierowca powinien ze szczególną starannością zabezpieczyć pojazd wraz z przesyłką przed kradzieżą z włamaniem. W czasie postoju kierowca zobowiązany jest pozostawić pojazd wraz z przesyłką na parkingu strzeżonym, a jeśli jest to niemożliwe - w miejscu zapewniającym maksimum bezpieczeństwa tj. na terenie trwale ogrodzonym, zamkniętym, dozorowanym oraz oświetlonym lub na znajdujących się na trasie przewozu parkingach przy motelu, hotelu, całodobowej stacji benzynowej lub urzędzie celnym.

Warunki szczególne dla przewozu towarów:

Dla przewozów wszystkich towarów mają zastosowanie następujące warunki szczególne:

1. kierowcy są wyposażeni w minimum jeden sprawnie działający środek łączności np. telefon komórkowy,
2. przewozy dokonywane są po drogach klasy międzynarodowej i krajowej (oznakowanych jedno, dwu lub trzycyfrowo) z wyjątkiem dróg dojazdowych do miejsca dostarczenia ładunku,
3. postoje środka transportu (rozumiane jako opuszczenie środka transportu przez kierowcę) odbywają się tylko na parkingach strzeżonych (nie dotyczy 15 krajów Unii Europejskiej wg stanu na 30.04.2004, Szwajcarii i Norwegii, w których postoje powinny odbywać się ww. opisanymi warunkami bezpieczeństwa; dopuszcza się trwające nie dłużej niż 60 min. postoje na całodobowej stacji benzynowej w celu pobrania paliwa lub odpoczynku w związku z przestrzeganiem przepisów o czasie pracy kierowców.
4. Dopuszcza się możliwość postoju pojazdu z ładunkiem w miejscach innych niż wymienione w pkt. 3, wynikającego z:
 - a. obowiązku przyjęcia/wydania przesyłki,
 - 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. z przepisów prawa (przepisów o czasie pracy kierowcy, zakazu poruszania się pojazdów ciężarowych w określonym czasie) – pod warunkiem, że kierowca pozostaje w pojeździe.
5. opuszczając pojazd, kierowca zobowiązany jest zabrać z pojazdu dokumenty przewozowe, zamknąć pojazd oraz uruchomić zamontowane w nim zabezpieczenia przeciw-kradzieżowe, (...)

W „Warunkach bezpieczeństwa” zakład ubezpieczeń nakazuje parkowanie na parkingu strzeżonym, w miejscu posiadającym cechy parkingu strzeżonego oraz w innych określonych miejscach przy trasie przewozu. Również w pkt. 3 ubezpieczyciel ogranicza możliwości parkowania do miejsc, które uznaje za bezpieczne.

Na uwagę zasługuje lista możliwości, które daje w pkt. 4. Daje bowiem możliwość uzasadnionego parkowania w miejscach innych niż opisane w pkt. poprzednich. Samo uzasadnienie jest bardzo proste i nie nasyca wielkich trudności – wystarczy wykazać, że postój wiązał się z istnieniem przesłanek określonych w lit. a – e.

Mianowicie kierowca może zaparkować pojazd w miejscu innym niż określone w pkt. 3, jeżeli wynika z: obowiązku przyjęcia/wydania przesyłki,

W tym przypadku, nie musi on odbywać postoju w miejscu dostawy (jak wynikało to z warunków opisanych w przykładzie 2), ani nawet na całodobowej stacji paliw. Oznacza to, że może zaparkować pojazd np. na parkingu zewnętrznym przy magazynie odbiorcy lub na parkingu przeznaczonym dla oczekujących na rozładunek w rejonie miejsca dostawy (takie często znajdują się przy kompleksach magazynowych).

Kierowca może również zaparkować pojazd w miejscu innym niż określone w pkt. 3, np. jeżeli postój wynika z przepisów prawa (m. in. o czasie pracy kierowcy, o czasie jazdy, o zakazie poruszania się pojazdów ciężarowych w określonym czasie) – pod warunkiem, że kierowca pozostaje w pojeździe.

Oznacza to, że jeśli kierowcy kończy się czas w pracy lub czas jazdy, może odbyć postój w innych miejscach, aniżeli określone w „Warunkach bezpieczeństwa” i w pkt. 3, np. na oznaczonym parkingu przy autostradzie i niekoniecznie na terenie całodobowej stacji benzynowej lub przy hotelu. Daje to przewoźnikom komfort „ustawiania” pracy kierowców pod kątem realizowania usługi transportowej a nie pod kątem spełniania wymogów zakładu ubezpieczeń, jak w poprzednich przykładach.

Posiadając polisę OCP z takimi zapisami, przewoźnik z całą pewnością ma spore szanse na uzyskanie pokrycia szkody odszkodowaniem w przypadku kradzieży towaru na postoju.



Przykład 6 (z polisy znanego i dość popularnego zakładu ubezpieczeń)

„Warunki szczególnie dla przewozu towarów:

1. Kierowcy są wyposażeni w minimum jeden sprawnie działający środek łączności np. telefon komórkowy,
2. Przewozy dokonywane są po drogach klasy międzynarodowej i krajowej (oznakowanych jedno, dwu lub trzycyfrowo) z wyjątkiem dróg dojazdowych do miejsca załadunku i rozładunku towaru i sytuacji, gdy nie ma możliwości poruszania się tymi drogami, w szczególności ze względu na objazdy lub blokady dróg ustalone przez policję lub inne służby porządkowe (np. z powodu wypadku drogowego, innego zagrożenia lub siły wyższej).
3. Kierowca powinien ze szczególną starannością zabezpieczyć pojazd wraz z przesyłką przed kradzieżą z włamaniem.
4. Postoje środka transportu odbywają się tylko na parkingach strzeżonych; dopuszcza się postój pojazdu wraz z ładunkiem, mający miejsce na parkingu przy całodobowej stacji benzynowej, motelu, hotelu lub urzędzie celnym, które położone są na trasie przewozu przy drogach klasy międzynarodowej lub krajowej (oznakowanych jedno, dwu lub trzycyfrowo) i pod warunkiem że Ubezpieczający (kierowca) nie pozostawia środka transportu bez nadzoru na czas dłuższy niż 60 minut.
5. Dopuszcza się możliwość postoju pojazdu z ładunkiem w miejscach innych niż wymienione w pkt. 4, wynikającego z:
 - a) obowiązku przyjęcia/wydania przesyłki tj. czynności związanych z załadunkiem, doładunkiem, przeladunkiem 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) zachorowania lub zasłabnięcia kierowcy,
 - f) z przepisów prawa (m. in. o czasie pracy kierowcy, o czasie jazdy, o zakazie poruszania się pojazdów ciężarowych w określonym czasie) – pod warunkiem, że kierowca pozostaje w pojeździe.”

Podobnie jak w przykładzie 5, na uwagę zasługuje pkt. 5 postanowień umowy ubezpieczenia, z którego wynika, że pojazd z towarem może być parkowany w miejscach innych niż określone w pkt. 4. Tym samym w określonych przypadkach, ubezpieczyciel również nie narzuca szczególnych wymogów dotyczących miejsc parkowania i daje przewoźnikowi dość sporo możliwości postoju w czasie transportu. Gama możliwości, jakie ma do dyspozycji kierowca jest jednak większa, aniżeli w przykładzie 5.

Kierowca może zaparkować bowiem pojazd w miejscu innym niż określone w pkt. 3, jeżeli postój:

– wynika nie tylko z obowiązku przyjęcia lub wydania przesyłki, ale także jest związany z oczekiwaniem na rozpoczęcie tych czynności

– jest wymuszony zachorowaniem lub zasłabnięciem kierowcy.

Posiadając polisę OCP z takimi zapisami, przewoźnik ma również spore szanse na uzyskanie pokrycia szkody odszkodowaniem w przypadku kradzieży towaru na postoju. Niemniej jednak takie zapisy są dość rzadkie i charakteryzują pośredników specjalizujących się w ubezpieczeniach transportowych.

Gdzie bezpiecznie parkować?

Oczywiście należy zadać sobie pytanie, czy miejsca parkowania, które dopuszcza ubezpieczyciel, są bezpieczniejsze od parkingów przy dużych i całodobowych stacjach paliw (o parkingach strzeżonych nie wspominając). Praktyka pokazuje, że w niektórych obszarach nie ma bezpiecznych miejsc. Tak jest np. w pasie ponad 100 km na północ od Dover, czy w pasie przed Calais oraz na północ od Karlskrony, gdzie towar jest kradziony i rabowany praktycznie wszędzie. Bez względu na to, w jakim miejscu zaparkujemy, musimy zastosować optymalne warunki bezpieczeństwa dla siebie, pojazdu i przewożonego towaru.

Dlatego ubezpieczyciele często podnoszą kwestię należytego dozoru przez kierowcę. W jednym z przykładów, kierowca zobowiązany był co godzinę kontrolować stan pojazdu, co jest dość dużym utrudnieniem. W większości przypadków kierowca musi pozostawać w pojeździe – pozostawać, nie oznacza przy tym ciągłego czuwania, co polepsza warunki ubezpieczenia.

Pamiętajmy więc:

– warunki parkowania stawiane przewoźnikom w polisach OCP mają olbrzymie znaczenie - im mniej ograniczeń, tym mamy większe szanse na uzyskanie odszkodowania za szkodę kradzieżową,

– jeżeli już gdzieś parkujemy powinniśmy zwracać uwagę na to, aby odbywać postoje w miejscach, które są również akceptowane przez zakłady ubezpieczeń,

– skoro zdarza nam się parkować nie tylko na parkingach przy całodobowych stacjach benzynowych, zawierajmy umowy OCP na takich warunkach, które nam to umożliwiają.

Warunki, na jakich zawieramy umowy ubezpieczenia OCP mają decydujące znaczenie przy określaniu odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń a tym samym dla naszego bezpieczeństwa finansowego. Czytajmy je więc ze zrozumieniem i najlepiej przed zawarciem umowy, bo po szkodzie może być już za późno.

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 teże 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.

