

Skuteczne zabezpieczenie interesów związane powinno być z dokładnym rozpoznaniem zasad odpowiedzialności oraz ryzyk, które pojawiają się w związku ze specyfiką prowadzonej działalności



Ubezpieczenie OC Przewoźnika – realna czy fikcyjna ochrona ubezpieczeniowa?

Nie jest odkryciem, że prowadzenie działalności transportowej wiąże się z szeregiem ryzyk, które mogą spowodować znaczące uszczerbki w majątku, odzwierciedlające się w karach administracyjnych czy też obowiązku wypłat odszkodowań na rzecz podmiotów uprawnionych. W celu minimalizacji ryzyka związanego z wykonywaniem umów transportowych, większość podmiotów działających jako przewoźnicy, decyduje się na zawieranie umów ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, które z założenia mają zapewniać ochronę majątku w sytuacji zaistnienia szkody.

Charakterystycznym jest jednak, iż bardzo często o wyborze konkretnej polisy OC przewoźnika decyduje wysokość wyliczonej składki, a nie rzeczywisty zakres udzielonej ochrony ubezpieczeniowej. Czy warto posiadać polisę, która umożliwia co prawda uzyskiwanie zleceń (gdyż zleceniodawca wymaga przedstawienia polisy OCP), jednakże udzielona ochrona ubezpieczeniowa jest co najmniej wątpliwa?

Volenti non fit iniuria?

Sentencja „Chcącemu nie dzieje się krzywda” nawiązuje do sytuacji, gdy ktoś dobrowolnie naraża się na poniesienie szkody i skutkuje tym, że skoro dana osoba (podmiot) świadomie naraził się na poniesie-

nie szkody, to nie ma on prawa wnoszenia roszczeń przeciwko innym podmiotom. Doświadczenie pozwala wyciągnąć wniosek, że wielu przedsiębiorców nie zdaje sobie sprawy z doniosłości tej mającej prawie 1 800 lat zasady.

Dostępne na rynku ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika charakteryzują się tym, iż pomiędzy zakresami przyznawanej ochrony ubezpieczeniowej występują znaczne różnice. Dwie polisy wystawione w tym samym czasie przez jeden zakład ubezpieczeń mogą *de facto* zawierać całkiem inny zakres ubezpieczeń, w sytuacji gdy jeden z pośredników ubezpieczeniowych potrafił wynegocjować zmiany w ogólnych warunkach ubezpieczeń, a drugi zawarł umowę „standardową”, czyli na postanowieniach



Kamil Krasuski

Prawnik, aplikant radcowski, właściciel CATL Kancelarii Prawnej. Specjalizuje

się w pozasądowym doradztwie prawnym dla firm z branży TSL w zakresie szkód i roszczeń na gruncie prawa cywilnego, ubezpieczeniowego i transportowego. Członek Rady Niezależnych Ekspertów Transportu „TRANSORA”.

ogólnych warunków ubezpieczeń. Wynika to z faktu, że w polskim systemie prawa ubezpieczenie OC przewoźnika jest ubezpieczeniem dobrowolnym, więc brak jest aktu prawnego, który wyznaczałby chociażby minimalne ramy ubezpieczenia i zasad odpowiedzialności zakładów ubezpieczeń. Od umowy pomiędzy stronami zależy więc jaką treść będzie miała umowa i od jakich ryzyk będzie ona chroniła.

Weryfikacja polis

Na podstawie przeprowadzanych analiz ubezpieczeń oraz szeregu spraw związanych z likwidacją szkód transportowych można wysunąć wniosek, iż często weryfikacja ochrony ubezpieczeniowej po stronie przewoźników ogranicza się do włączenia konkretnych rodzajów towarów będących przedmiotem przewozów, ustalenia zakresu terytorialnego czy też sumy ubezpieczenia i wysokości franszyzy oraz oczywiście ceny. Ograniczenie się tylko do tych elementów jest w mojej opinii niewłaściwe i w wielu przypadkach skutkuje zawieraniem umów ubezpieczenia, które nie zapewniają rzeczywistej ochrony. Sku-



Dwie polisy wystawione w tym samym czasie przez jeden zakład ubezpieczeń mogą de facto zawierać całkiem inny zakres ubezpieczeń, w sytuacji gdy jeden z pośredników ubezpieczeniowych potrafił wyegocjować zmiany w ogólnych warunkach ubezpieczeń, a drugi zawarł umowę „standardową”

na rynku ubezpieczeń zawiera zapisy, które skutkują odmową wypłaty odszkodowania w sytuacji gdy przewoźnik nie dostosował się do konkretnych obowiązków. Przykładem może być wymaganie przez zakład ubezpieczeń, aby przewóz wykonywany był na podstawie listu przewozowego

Dopiero uważna weryfikacja jakie ryzyka występują w związku z wykonywanymi przewozami pozwala na wybranie ubezpieczenia, które w sposób możliwie pełny pozwoli zabezpieczyć odpowiedzialność przewoźnika i spowoduje istnienie realnej ochrony ubezpieczeniowej.

W polskim systemie prawa ubezpieczenie OC przewoźnika jest ubezpieczeniem dobrowolnym, więc brak jest aktu prawnego, który wyznaczałby chociażby minimalne ramy ubezpieczenia i zasad odpowiedzialności zakładów ubezpieczeń.

teczne zabezpieczenie interesów związane powinno być z dokładnym rozpoznaniem zasad odpowiedzialności oraz ryzyk, które pojawiają się w związku ze specyfiką prowadzonej działalności. Wiele oferowanych

w którym wpisane są dane ubezpieczonego (tj. nazwa oraz adres) – brak wpisania stosownych informacji w liście przewozowym umożliwia zakładowi odmowę spełnienia świadczenia.

Jak to wygląda w rzeczywistości?

Istnieją zapewne setki przykładów obrazujących w jaki sposób niewłaściwie dobrana ochrona ubezpieczeniowa przyczyniła się do uszczerpkienia majątku przewoźników. Na podstawie kilku przykładów warto więc wskazać jakie są możliwe skutki dla przewoźników.

Przykład 1.

W trakcie pożaru środka transportu doszło do spalenia ładunku części motoryzacyjnych oraz pojemników w których poszczególne części były zapakowane. Ochrona ubezpie-

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

czeniuowa nie obejmowała utraty, uszkodzenia lub ubytku w paletach, platformach i kontenerach będących opakowaniem lub zabezpieczeniem towaru. Zakład ubezpieczeń odmówił więc wypłaty odszkodowania za te opakowania, których wartość wyniosła (zgodnie z udokumentowanym roszczeniem uprawnionego) około 12 tys. euro.

Przykład 4.

W wyniku wypadku środka transportu doszło do zniszczenia przewożonego ładunku. Przewoźnik zawarł ubezpieczenie, w którym przewidziano franszyzę redukcyjną w wysokości 25% wysokości szkody. W efekcie zakład ubezpieczeń wypłacił odszkodowanie niższe o prawie 35 tys. zł,

okoliczność, zgodnie z łączącą strony umową ubezpieczenia, wyłącza odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń.

Oczywiście przykładów można przytoczyć zdecydowanie więcej, gdyż co do zasady, możliwość konfiguracji wydaje się być nieograniczona. Odpowiedzialne podejście do sprawy ubezpieczenia pozwoli jednak na zmniejszenie ryzyka odmowy wypłaty odszkodowania przez ubezpieczyciela.

Decydując o sumie ubezpieczenia należy wziąć pod uwagę rodzaj towarów będących przedmiotem przewozu oraz zasady odpowiedzialności wynikające z przepisów prawa.

Przykład 2.

Podczas postoju na parkingu doszło do rabunku zestawu wraz z ładunkiem. Zakład ubezpieczeń podniósł, iż miejsce postoju nie spełniało wymogów określonych w umowie ubezpieczenia, co spowodowało odmowę wypłaty odszkodowania. Do przewoźnika zostało skierowane roszczenie tytułem szkody w towarze na kwotę ponad 156 tys. euro.

a różnicę tę musiała pokryć bezpośrednio spółka przewozowa.

Przykład 5.

W trakcie wykonywanego przewozu zestaw stoczył się do rowu, w wyniku czego doszło do zniszczenia przewożonego towaru na kwotę około 72 tys. zł. Zakład ubezpieczeń odmówił wypłaty odszkodowania,

Właściwa ochrona ubezpieczeniowa

Prowadząc działalność w zakresie transportu należy zadać sobie trud i rozpoznać jakie zdarzenia mogą wystąpić w przyszłości i jak należałoby się zabezpieczyć przed ich skutkami. Przywołane we wcześniejszej części przykłady pokazują, że często przyczyną odmów jest po prostu nieświadomość zasad odpowiedzialności oraz brak rozeznania w wymogach zakładu ubezpieczeń. Jeżeli zarówno przewoźnik jak i pośrednik ubezpieczeniowy nie znają dobrze

Przykład 3.

W trakcie przewozu doszło do pożaru zestawu, w wyniku czego spłonął przewożony ładunek. Przewoźnik posiadał ubezpieczenie z sumą ubezpieczenia 101 tys. euro, podczas gdy wartość towaru wynosiła około 140 tys. euro. Zakład ubezpieczeń wypłacił odszkodowanie w granicach umówionej sumy ubezpieczenia, reszta (czyli około 39 tys. euro) jest dochodzona bezpośrednio z majątku przewoźnika.

powołując się na zapis ogólnych warunków ubezpieczenia, stanowiący iż do zdarzenia doszło wskutek nie przestrzegania przez kierowcę przepisów ruchu drogowego, która to

W przypadku przewozów krajowych suma ubezpieczenia powinna być ustalona na zdecydowanie wyższym poziomie od przewozów międzynarodowych.

prawa transportowego (w tym Prawa przewozowego i Konwencji CMR) to szanse na zawarcie umowy ubezpieczenia z realną ochroną znacznie spadają. Błędy pojawiają się nawet w podstawowych wydawałoby się zagadnieniach.

1. Zakres terytorialny – sprawa na pierwszy rzut oka oczywista, jednakże sprawiająca w praktyce problemy. Istotnym jest, aby już w chwili zawierania umowy ubezpieczenia mieć pełną świadomość jaki będzie zakres terytorialny świadczonych usług w okresie obowiązywania polisy. Zmieniająca się sytuacja powoduje, że przewoźnicy często zmuszeni są do weryfikacji swoich planów i przyjmowania zleceń na kierunki, które w chwili zawierania umowy ubezpieczenia nie były przez nich planowane. W przypadku przewozów krajowych wiadomym jest, iż zakres powinien obejmować Polskę. Jeżeli przewozy świadczone są na trasach międzynarodowych, należy dopilnować, aby uwzględnione zostały wszystkie państwa oraz aby obowiązywała w nich pełna ochrona ubezpieczeniowa (np. szkody powstałe w wyniku kradzieży/rabunku na terytorium konkretnych państw są w niektórych ubezpie-



Jeżeli zarówno przewoźnik jak i pośrednik ubezpieczeniowy nie znają dobrze prawa transportowego to szanse na zawarcie umowy ubezpieczenia z realną ochroną znacznie spadają. Błędy pojawiają się nawet w podstawowych wydawałoby się zagadnieniach



Zalecany byłoby wypracowanie zapisu rozszerzającego ochronę ubezpieczeniową na każdy pojazd, którym przewoźnik wykonuje przewozy, niezależnie od tego czy miał on go już w chwili zawierania umowy

czeniu wyłączono, a więc należałoby je włączyć stosowną klauzulą). Z miesiąca na miesiąc coraz większa liczba przewoźników świadczy usługi przewozów kabotażowych, zasadnym byłoby więc rozszerzenie ochrony również o takie przewozy (nie są one włączone w zakres ubezpieczenia OC przewoźnika w ruchu międzynarodowym).

krajowych (po Polsce), niż w przypadku przewozów międzynarodowych. Tymczasem zachowanie takie nie znajduje uzasadnienia w zasadach odpowiedzialności. Zgodnie z art. 23 ust. 3 Konwencji CMR odpowiedzialność przewoźnika w przypadku przewozów międzynarodowych, ograniczona jest do 8,33 SDR (umowna,

międzynarodowa jednostka rozrachunkowa) za kilogram wagi brutto, czyli możliwym jest stwierdzenie, iż suma ubezpieczenia 300 tys. euro pokryje zdecydowaną większość możliwych do powstania szkód (z wyjątkami wynikającymi z art. 24 i 29 Konwencji CMR). Natomiast w przypadku przewozów krajowych, przewoźnik odpowiada, co do zasady, do wartości wskazanej w rachunku dostawcy lub sprzedawcy (najczęściej w fakturze). W przypadku więc np. szkody całkowitej w przewożonej elektronice o wadze 1 500,00 kg i wartości 100 tys. dol. przewoźnik będzie odpowiadał:

- a) przewóz krajowy = 100 tys. dol. × 3,3275 zł (kurs NBP z dnia 22.10.2014 r.) = 332 750,00 zł,
 b) przewóz międzynarodowy = 1 500,00 kg × 8,33 SDR × 4,9369 zł = 61 686,57 zł.

Powyższe pozwala wysunąć wniosek, iż wbrew dość powszechnym praktykom, to właśnie w przypadku przewozów krajowych suma ubezpieczenia powinna być ustalona na zdecydowanie wyższym poziomie od przewozów międzynarodowych.

Ze względu na fakt, iż ubezpieczenia zawierane są co do zasady na okres jednego roku (lub nawet dłuższy) zalecany jest również, aby suma ubezpieczenia określona została na każde zdarzenie, bez jej konsumpcji. Pozwala to na zapewnienie, że każda ze szkód, niezależnie ile by ich powstało, będzie pokrywana do ustalonej w umowie sumy ubezpieczenia.

Pożądanym jest również ustalenie franszyzy redukcyjnej na rozsądnym poziomie, przy czym skłaniać się powinno ku kwotowemu jej ustaleniu (np. 300 euro w każdej szkodzi), niż procentowemu (np. 10%

W wielu przypadkach franszyza redukcyjna ustalona procentowo jest po prostu nieopłacalna – im większa jest wartość przewożonych towarów, tym większą kwotę trzeba będzie dopłacać z własnego majątku.

2. Rodzaje przewożonych ładunków

– zawierając umowę ubezpieczenia koniecznym jest możliwe szerokie określenie jakie towary będą przewożone. W praktyce przewoźnicy bardzo często nie wiedzą jaki dokładnie towar będzie przewożony, gdyż towary (w szczególności na giełdach transportowych) określane są mianem neutralnych. Skutkuje to tym, że zdarza się przyjęcie do przewozu towaru, którego nie obejmuje umowa ubezpieczenia.

3. Suma ubezpieczenia i wysokość franszyzy – decydując o sumie ubezpieczenia należy wziąć pod uwagę rodzaj towarów będących przedmiotem przewozu oraz zasady odpowiedzialności wynikające z przepisów prawa. Nie ma wątpliwości, iż w przedsiębiorstwie zajmującym się przewozem np. artykułów rolnych suma ubezpieczenia nie musi być aż tak wysoka jak w przypadku przewozów elektroniki. Charakterystycznym jest również, iż część przewoźników decyduje się na niższe sumy ubezpieczenia w przypadku przewozów



Istotnym jest, aby już w chwili zawierania umowy ubezpieczenia mieć pełną świadomość jaki będzie zakres terytorialny świadczonych usług w okresie obowiązywania polisy

w każdej szkodzi). Przywołany wcześniej przykład nr 4 uzmysławia, że w wielu przypadkach franszyza redukcyjna ustalona procentowo jest po prostu nieopłacalna – im większa jest wartość przewożonych towarów tym większą kwotę trzeba będzie dopłacać z własnego majątku.

4. Klauzule postojowe – odnoszą się one w zasadzie do szkód powstałych w wyniku kradzieży lub rabunku. Umowa ubezpieczenia powinna zawierać sensowną klauzulę postojową. Stosowany przez niektóre zakłady ubezpieczeń zapis, że postoje mogą odbywać się tylko na parkingach strzeżonych, jest w wielu przypadkach niemożliwy do spełnienia. Dlatego też ochrona ubezpieczeniowa w przypadku szkód kradzieżowych czy rabunkowych powinna uwzględniać miejsca w jakich zwykle dokonywane są postoje. Należy również uważać na sformułowania poszczególnych klauzul, gdyż zakłady ubezpieczeń stosują zapisy, które pomimo przyjemnej na pierwszy rzut oka treści, w wielu przypadkach nie dają rzeczywistej ochrony. Przykładem może być przyzwolecie na postoje poza parkingami strzeżonymi (oczywiście za dodatkową zwykłą składką) „o ile z umowy przewozu, ze zlecenia przewozowego, ani z instrukcji przewozu nie wynika zakaz parkowania poza parkingami strzeżonymi.” Faktem jest, że większość spedycji zawiera w swoich zleceniach nakaz parkowania na parkingach strzeżonych, przez co nieświadomie pozbawiają przewoźników ochrony ubezpieczeniowej nawet pomimo wykupienia stosownej klauzuli. Prawidłowa klauzula powinna uwzględniać rzeczywiste możliwości odbywania postojów, w tym sytuacji, gdy np. kierowca dojechał do odbiorcy, ale nie został rozładany

i postój odbywa się przy miejscu rozładunku czy postój wynikający z przepisów o czasie pracy.

5. Rażące niedbalstwo – brak wiążącej definicji rażącego niedbalstwa skutkuje tym, że często zakłady ubezpieczeń starają się wyłączyć swoją odpowiedzialność podnosząc powstanie szkody wskutek takiego właśnie działania kierowcy. W rozumieniu tychże zakładów ubezpieczeń rażącym niedbalstwem jest zarówno przekroczenie prędkości, jak i wszelkie inne uchybienie obowiązkom wynikającym z prawa czy aktów staranności jakich wymaga się od

bląhy. Problem powstaje jednak w sytuacji przewoźników, którzy dysponują większą flotą, gdyż każdy nowy pojazd (a czasem nawet przerejestrowanie pojazdu wykupionego np. z leasingu) musi zostać zgłoszone do zakładu ubezpieczeń. Zalecane byłoby więc wypracowanie zapisu rozszerzającego ochronę ubezpieczeniową na każdy pojazd, którym przewoźnik wykonuje przewozy, niezależnie od tego czy miał on go już w chwili zawierania umowy, został jego właścicielem w późniejszym okresie czy chociażby wziął go w najem w celu zastąpienia innego uszkodzonego ciągnika.

Prawidłowa klauzula powinna uwzględniać rzeczywiste możliwości odbywania postojów, w tym sytuacji gdy np. kierowca dojechał do odbiorcy, ale nie został rozładany i postój odbywa się przy miejscu rozładunku czy postój wynikający z przepisów o czasie pracy.

zawodowego kierowcy czy też przewoźnika. Pomimo tego, że często zarzut ten jest bezzasadny, warto postarać się o to, aby w umowie ubezpieczenia włączone zostały również szkody powstałe wskutek rażącego niedbalstwa.

6. Obowiązek deklaracji numerów rejestracyjnych pojazdów – część zakładów ubezpieczeń udziela ochrony ubezpieczeniowej tylko na przewozy wykonywane pojazdami, które zostały zgłoszone we wniosku ubezpieczeniowym. Przy małej liczbie pojazdów i założeniu, że przewoźnik pamięta, że każdą zmianę stanu posiadania musi zgłaszać do zakładu ubezpieczeń, zapis ten może wydawać się dość

Zasadnym jest również rozważenie dodatkowych ryzyk i rozszerzenie ochrony ubezpieczeniowej (w zależności od potrzeb) m.in. o:

- odpowiedzialność za szkody powstałe wskutek opóźnienia w dostawie,
- szkody powstałe w opakowaniach,
- obowiązek zwrotu przewoźnego, cła i innych wydatków,
- szkody powstałe w trakcie i/lub wskutek dokonywania czynności załadunkowych i rozładunkowych oraz zabezpieczenia przesyłki na czas przewozu,
- odpowiedzialność za szkody powstałe wskutek opóźnienia w podstawieniu pojazdu pod załadunek,
- koszty dodatkowe (w tym podnoszenie zestawu, utylizacja towaru etc.),
- wydanie przesyłki osobie nieuprawnionej,
- szkody spowodowane przez kierowcę będącego pod wpływem alkoholu bądź środków odurzających,
- szkody powstałe wskutek naruszenia przepisów prawa drogowego.

I wiele, wiele innych, a ograniczeniem jest, co do zasady, wyobraźnia oraz zasobność portfela. Z całą pewnością dopasowanie ochrony ubezpieczeniowej pod prowadzoną działalność oraz znajomość warunków na jakich zakład ubezpieczeń udzielił ochrony, przyczyni się do rzeczywistego zabezpieczenia swojej przyszłości w kwestiach związanych z odpowiedzialnością wynikającą z prawa transportowego. ◀

Kamil Krasuski

CATL Kancelaria Prawna

www.catl.pl



Warto postarać się o to, aby w umowie ubezpieczenia włączone zostały również szkody powstałe wskutek rażącego niedbalstwa