

UBEZPIECZENIE ODPOWIEDZIALNOŚCI CYWILNEJ PRZEWOŹNIKA I JEGO ZNACZENIE

Ochrona ubezpieczeniowa w ramach ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika (OCP) powinna być możliwie szeroka i adekwatna do rodzaju i zakresu wykonywanych przewozów. Leży to w interesie zarówno przewoźnika, jak i jego klienta. Ubezpieczenie OCP jest ubezpieczeniem dobrowolnym, jednak jego posiadanie przez przewoźnika stanowi dziś standard rynkowy. Zakres i parametry tego ubezpieczenia powinny stanowić jedno z kluczowych kryteriów oceny i wyboru przewoźnika.

Krzysztof **Wysocki**

radca prawny, partner, kieruje praktyką „Transport, Spedycja, Logistyka” w GWW Legal

Na podstawie umowy ubezpieczenia OCP, ubezpieczyciel zobowiązuje się do zapłaty określonego odszkodowania za szkody powstałe przy wykonywaniu umowy przewozu, za które przewoźnik ponosi odpowiedzialność wobec osób trzecich. Odpowiedzialność ubezpieczyciela uwarunkowana jest zatem powstaniem odpowiedzialności cywilnej przewoźnika na gruncie umowy przewozu.

Uregulowane zasady

Zasady odpowiedzialności przewoźnika są uregulowane przepisami ustawy Prawo przewozowe (przewozy krajowe) oraz przepisami Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów CMR (przewozy międzynarodowe). W obu przypadkach są to przepisy bezwzględnie obowiązujące, co oznacza, że odpowiedzialność przewoźnika nie może zostać uregulowana w umowie przewozu odmiennie aniżeli wynika to z tych przepisów, w szczególności nie może zostać ograniczona albo rozszerzona. Najczęściej zdarzeniami, za które odpowiada przewoźnik, są szkody w przesyłce oraz szkody wynikłe z opóźnienia w przewozie. Przewoźnik może uchylić się od odpowiedzialności jedynie w przypadku wykazania wystąpienia jednej z przesłanek wyłączających jego odpowiedzialność, przewidzianych w sposób wyczerpujący w Prawie przewozowym i w Konwencji CMR. Odszkodowanie za szkodę w przesyłce określa się co do zasady na podstawie jej wartości, przy czym Konwencja CMR przewiduje ponadto limit wagowy wynoszący 8,33 SDR za 1 kg brakującej wagi brutto przesyłki. W przypadku szkody wynikłej z opóźnienia w przewozie, odszkodowanie nie może przekraczać kwoty podwójnego przewoźnego w przewozie krajowym oraz kwoty przewoźnego w przewozie międzynarodowym. Ograniczenia odszkodowania nie znajdują zastosowania, jeżeli szkoda wynika z winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa przewoźnika.

Odpowiedzialność ubezpieczyciela

Odpowiedzialność ubezpieczyciela na gruncie OCP uwarunkowana jest powstaniem odpowiedzialności przewoźnika na gruncie umowy przewozu. Nie oznacza to jednak, że ubezpieczenie OCP pokrywa wszystkie przypadki objęte odpowiedzialnością przewoźnika. Najczęściej tak nie jest, a obszar niepokryty ochroną ubezpieczeniową może być szeroki. Świadomość takiego stanu rzeczy przychodzi niejedenkrotnie za późno, w momencie odmowy przez ubezpieczyciela wypłaty odszkodowania. Zakres ubezpieczenia OCP określa umowa ubezpieczenia oraz ogólne warunki ubezpieczenia, które zazwyczaj stanowią jej integralną część. Dlatego niezwykle ważne jest wnikliwe zapoznanie się z ich treścią, a zwłaszcza z postanowieniami określającymi wyłączenia odpowiedzialności ubezpieczyciela. Przewoźnik



powinien uczynić to przed zawarciem umowy ubezpieczenia OCP. Jeżeli oferowany zakres ubezpieczenia jest niewystarczający, możliwe jest jego poszerzenie, poprzez wprowadzenie dodatkowych klauzul. Skutkować to będzie co prawda wzrostem składki ubezpieczeniowej, ale o wiele bardziej dotkliwa może się okazać konieczność sfinansowania odszkodowania na rzecz klienta ze środków własnych, jeżeli posiadana ochrona ubezpieczeniowa okaże się niedostateczna. Klient przewoźnika powinien zapoznać się z ubezpieczeniem OCP przed zawarciem umowy przewozu. Przedmiotem analizy powinna być umowa ubezpieczenia OCP wraz z ogólnymi warunkami ubezpieczenia. W obrocie często funkcjonują certyfikaty ubezpieczeniowe potwierdzające fakt zawarcia określonej umowy ubezpieczenia i podstawowe informacje na temat ubezpieczenia, jednak ich treść jest zazwyczaj niewystarczająca dla oceny zakresu ochrony ubezpieczeniowej. Szczególną motywacją dla kompleksowej analizy ubezpieczenia OCP przez klienta, stanowić może fakt, że na gruncie polskiego prawa, osoba uprawniona do odszkodowania, którą w przypadku umowy przewozu jest nadawca albo odbiorca, może dochodzić roszczenia również bezpośrednio od ubezpieczyciela.

W toku analizy i oceny ubezpieczenia OCP, należy zwrócić szczególną uwagę na następujące elementy:

- 1) Jak przedstawia się baza pojęciowa oraz jaki jest zakres podstawowych pojęć dotyczących np. szkody i jej postaci. Zbyt wąskie ujęcie może oznaczać, że nie wszystkie przypadki objęte odpowiedzialnością przewoźnika zostaną pokryte ubezpieczeniem.
- 2) Czy ubezpieczenie obejmuje jedynie przewozy krajowe, czy również przewozy międzynarodowe, a jeśli tak, o jakim zakresie terytorialnym.
- 3) Jaka jest wysokość sumy gwarancyjnej, z uwzględnieniem czy jest to suma gwarancyjna przewidziana na każde zdarzenie, czy na wszystkie zdarzenia w okresie ubezpieczenia.
- 4) Czy dane ubezpieczenie nie przewiduje wyłączenia odpowiedzialności za szkody w towarze, który będzie stanowił przedmiot przewozu. Wyłączenia takie mogą dotyczyć np. sprzętu AGD i RTV, alkoholu, produktów leczniczych.
- 5) Czy ubezpieczenie obejmuje szkody wynikłe z opóźnienia w przewozie oraz

zwrot przewoźnego i kosztów związanych z przewozem.

6) Czy ubezpieczenie obejmuje szkody powstałe w trakcie czynności ładunkowych.

7) Czy ubezpieczenie obejmuje szkody powstałe w wyniku rozboju i rabunku.

8) Czy ubezpieczenie obejmuje szkody wy-

10) Czy ubezpieczenie obejmuje zdarzenia, do których doszło w czasie postoju pojazdu oraz pozostawienia pojazdu bez nadzoru, a jeśli tak w jakim zakresie i na jakich warunkach (klauzule postojowe / klauzule pozostawienia pojazdu bez nadzoru).

11) Czy ubezpieczenie obejmuje szkody wyrządzone przez podwykonawców przewoźnika.

12) Czy ubezpieczenie obejmuje szkody powstałe w wyniku wydania przesyłki osobie nieuprawnionej.

13) Jaki jest termin obowiązywania umowy ubezpieczenia OCP.

14) Czy umowa ubezpieczenia OCP podlega prawu polskiemu, które umożliwia osobie uprawnionej bezpośrednio dochodzenie odszkodowania od ubezpieczyciela.

Na koniec warto zauważyć, że niezależnie od ubezpieczenia OCP, istotnym instrumentem zabezpieczającym interes właściciela przewożonego towaru, jest ubezpieczenie mienia w transporcie (Cargo). Zapewnia ono w szczególności pokrycie tych ryzyk, które nie są objęte odpowiedzialnością przewoźnika, a tym samym nie mogą być również objęte odpowiedzialnością ubezpieczyciela w ramach ubezpieczenia OCP. Ubezpieczenie cargo zasługuje na szersze przedstawienie, wykracza to jednak poza ramy niniejszego artykułu.

rażone z winy umyślnej oraz rażącego niedbalstwa.

9) Czy ubezpieczenie obejmuje szkody wyrządzone przez kierowcę znajdującego się w stanie nietrzeźwym lub po użyciu środków odurzających.

TANIEJ NIŻ NA „SŁUPKU”. KARTA PALIWOWA W ERZE ONLINE

Z Jerzym Jezuitem, kierownikiem sprzedaży w regionie, DKV Euro Service, rozmawiała Joanna Zielińska

Czy tradycyjna karta paliwowa zniknie?

Na razie nie, chociaż to tylko kwestia czasu. Płatności komórką, chipy montowane w pojazdach czy autoryzacje odciskiem palca, żrenicą oka, to technicznie nie jest już fantastyką. Na razie jednak tradycyjne karty debetowe, kredytowe czy lojalnościowe wypełniają nasze portfele i trzymają się mocno z uwagi na ich specyfikę. Podobnie jest z kartami paliwowymi. To produkt dedykowany określonej grupie użytkowników, potrzebujących konkretnych funkcjonalności.

Ile tańszy może być ON w porównaniu z tym co na „słupku”? Od czego to zależy?

O polityce cenowej decydują koncerny paliwowe, na bazie sytuacji mikro- i makroekonomicznej. Stąd korzystanie z kart paliwowych, dających szeroki wybór stacji różnych marek, stwarza pole do optymalizacji. Możemy przesuwać punkty tankowań klienta pomiędzy konkretnymi lokalizacjami w danej miejscowości, pomiędzy sieciami stacji poszczególnych koncernów czy nawet zalecając przeniesienie tankowań pomiędzy krajami. Dzięki serwisom monitorującym ceny paliwa, posiadacze karty paliwowej DKV swobodnie mogą płacić ok. 40 gr/l taniej. Najwięksi klienci DKV osiągają różnice cenowe nawet do 80 gr w porównaniu ze stacjami w okolicy.

Z czego korzystać przy planowaniu tankowań?

Najłatwiejsza w użyciu i ogólnodostępna jest aplikacja mobilna „DKV”. Wskazuje aktualne



oraz średnie ceny na stacjach położonych w konkretnym promieniu od naszej lokalizacji. Bardziej zaawansowane są serwisy online DKV, które monitorują ceny na trasach całej Europy, uwzględniając przy tym odzyskiwanie VATu i akcyzy. To potężna baza wiedzy, bo analizujemy ceny na ponad 4300 stacjach w Polsce i 43 000 w Europie. Co do wyboru tanich stacji, warto zwrócić uwagę na specjalną ofertę DKV na stacjach lokalnych marek w Polsce, jak Moya, Pieprzyk, Uniwar czy Citronex. Ceny na nich są średnio 40 groszy niższe niż na dystrybutorze, ponieważ liczymy je bezpośrednio na bazie stawek hurtowych SPOT. Takich punktów mamy już w Polsce ponad 200.

Czy z karty DKV mogą też korzystać floty aut osobowych albo firmy 1-osobowe?

Jak najbardziej. Nie wprowadzamy żadnych limitów wydatków ani ograniczeń, a obsługa samej karty i jej wydanie realizowane są bezpłatnie. Stawiamy na elastyczność i indywidualne podejście, np. niewielkim flotom oferujemy kilka możliwości do wyboru, jeśli chodzi o sposób rozliczania się z DKV.