

NIE PŁAĆ PODWÓJNEGO UBEZPIECZENIA OC: ZARÓWNO PRZEWOŹNIKA, JAK I SPEDYTORA

Jak oszczędzić na ubezpieczeniach transportowych?

Artykuł skierowany jest do firm transportowych, które świadczą usługi transportowe z wykorzystaniem własnego taboru oraz za pomocą podwykonawców. Polskie prawo wyróżnia dwie, zupełnie odrębne od siebie usługi: przewóz i spedycję. Można je kolokwialnie nazwać transportem. Pod względem prawnym nie ma „usługi transportowej”. O ile na pierwszy rzut oka, różnica pomiędzy spedycją a przewozem wydaje się być banalnie prosta do wskazania, to w praktyce jest ogromny kłopot z prawidłowym wprowadzeniem w życie umów spedycji.



Autor artykułu, Lukasz Chwalczuk jest partnerem w Kancelarii Prawnej Iuridica, specjalistą w dziedzinie prawa transportowego, spedycyjnego i odszkodowawczego.
www.iuridica.com.pl

Art. 774 Kodeksu cywilnego stanowi, iż przez umowę przewozu przewoźnik zobowiązuje się w zakresie działalności swego przedsiębiorstwa do przewiezienia za wynagrodzeniem osób lub rzeczy. Z kolei art. 794 kc reguluje, iż przez umowę spedycji spedycja zobowiązuje się za wynagrodzeniem w zakresie działalności swego przedsiębiorstwa do wysyłania lub odbioru przesyłki albo do dokonania innych usług związanych z jej przewozem.

Bez odszkodowania z własnej kieszeni

Innymi słowy przewoźnik ma przewieźć towar, a spedycja „jedyne zorganizować” przewóz (np. poprzez zapewnienie wysyłki, odbioru lub dokonania innych czynności, w tym zapłaty za przewóz). Niestety umowa spedycji bardzo często mylona jest z przewozem, w sytuacji gdy firma transportowa przyjęła na siebie obowiązki jak na przewoźnika, ale podzleciła jego wykonanie innemu przewoźnikowi. W takim przypadku mamy do czynienia z tzw. przewoźnikiem umownym, który pomimo, iż tylko „pośredniczy” w transporcie, a ładunek załadowano na pojazd innej firmy, to i tak ten pierwszy odpowiada za towar jak przewoźnik, a nie jak spedycja. Jest to o tyle istotny problem, że spokojne przemysłowe i jednoznaczne rozstrzygnięcie jakie usługi rzeczywiście świadczy firma transportowa, pozwala na odpowiednie dopasowanie ubezpieczeń od ewentualnego ryzyka niewłaściwego wykonania usługi.

Zacznijmy od prostszej wersji ubezpieczenia, czyli OCP (ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej przewoźnika). Kolokwialnie rzecz ujmując, OCP powinno chronić przewoźnika od konieczności wypłaty odszkodowania z własnej kieszeni za utracony lub uszkodzony towar w trakcie przewozu. Ubezpieczyciele wpisują niestety masę różnych wymogów, które później są wykorzystywane w celu odmowy wypłaty odszkodowania. Pisaliśmy o tym w numerze Truck&Business Polska z kwietnia i maja 2012 r. w artykule pod tytułem „Uważaj na klauzule w polisie”. Punkt, na który chciałbym zwrócić uwagę, dotyczy podwykonawców. Podkreślić bowiem trzeba, że OCP standardowo dotyczy tylko i wyłącznie przewozów, które przewoźnik wykonuje własnymi pojazdami. Skoro firma transportowa zajmuje się także pośrednictwem (potocznie nazywanym spedycją), powinna mieć świadomość, że OCP – bez klauzuli dotyczącej włączenia odpowiedzialności ubezpieczyciela za szkody wyrządzone przez podwykonawców – nie pozwoli na uzyskanie odszkodowania.

Niska odpowiedzialność spedytora

Drugim ubezpieczeniem bardzo popularnym na rynku transportowym jest ubezpieczenie OCS (ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej spedytora). Aby ocenić przydatność ubezpieczenia OCS we własnej firmie, najpierw trzeba rozstrzygnąć czy w ogóle jesteśmy spedytorem, a jeśli już okaże się, że jesteśmy jednym

z nielicznych podmiotów, który prawidłowo zawarł umowę spedycji, musimy przeanalizować za co odpowiada spedycja. Art. 799 Kodeksu cywilnego jasno reguluje, że spedycja jest odpowiedzialna za przewoźników i dalszych spedycytorów, którymi posługuje się przy wykonaniu zlecenia, chyba że nie ponosi winy w wyborze. Ludzkimi słowami mówiąc, jeśli tenże spedycja „dobrze wybrał” przewoźnika (np. sprawdził czy jest on zarejestrowanym przedsiębiorcą, posiada ważną licencję transportową, posiada odpowiedni tabor i doświadczenie), to spedycja nie odpowiada, ani za opóźnienie w dostawie, ani za ewentualne uszkodzenie towaru w trakcie przewozu. Krótko mówiąc w większości przypadków spedycja nie odpowiada za towar. Od tego jest przewoźnik, aby dopełnił prawidłowego dostarczenia towaru do odbiorcy. Zauważmy zatem, że prawdopodobieństwo, iż spedycja dopuści się winy w wyborze jest totalnie marginalne. Mając na uwadze obowiązki księgowe i fakturowanie, spedycja raczej na pewno sprawdzi czy przewoźnik jest zarejestrowany jako przedsiębiorca, posiada NIP, REGON lub np. numer KRS. Większość spedycytorów wymaga także przed pierwszym nawiązaniem współpracy z przewoźnikiem wykazania się licencją i polisą ubezpieczeniową. Doświadczenie i tabor wynikają często z osobistych kontaktów i wizyt u przewoźnika. Można zatem śmiało powiedzieć, że prawna odpowiedzialność spedytora za towar jest zupełnie marginalna (pomijam kwestie biznesowe, kiedy

Spedycja jest odpowiedzialna za przewoźników i dalszych spedycytorów, którymi posługuje się przy wykonaniu zlecenia.



Fot. PantherMedia

Na ogół przewoźnik, a nie spedytor odpowiada za prawidłowe dostarczenie towaru do odbiorcy

to spedytor mimo wszystko godzi się na obciążenie ze strony swojego klienta aby utrzymać „dobrą współpracę” – jest to indywidualna decyzja spedytora, a nie jego obowiązek prawny). Przykładając zatem niewielki zakres odpowiedzialności spedytora do ogólnych warunków polis OCS, wynika, że spedytorowi trzeba by było wykazać tzw. „zły wybór”, a zarazem cudem wybronić go od powszechnego zarzutu ubezpieczycieli o tzw. rażące niedbalstwo. Wynika z tego, że granica pomiędzy „zawinionym wyborem” a „rażącym niedbalstwem” jest bardzo wąska. Oznacza to, że ryzyka (liczba mnoga) jakie faktycznie objęte są polisami OCS, są skrajnie mało prawdopodobne do zaistnienia. Dla przykładu, tak częste oszustwa i podszywania się pod inne firmy, rozstrzygane są przez sądy jako rażące niedbalstwo (jeśli firma np. nigdy nie istniała, a przestane dokumenty są podrobione).

OCP + klauzule > OCS

Dlatego też warto przeliczyć i rozważyć, czy nie lepszym wyjściem jest przeznaczenie środków finansowych poświęconych na wykupienie oderwanej od rzeczywistości polisy OCS na kilka specjalistycznych klauzul w polisie OCP, np.:

- firma transportowa, która dużą część swojego przychodu uzyskuje z przewozów wykonanych przez podwykonawców – powinna dokupić do standardowego OPC klauzule o podwykonawcach oraz zadbać o wykreślenie wymogu, aby w liście przewozowym znalazły się dane ubezpieczonego. Skoro firma transportowa jedynie pośredniczy przy transporcie, to w większości przypadków nie będzie jej danych w liście przewozowym, a to z kolei

bardzo utrudni (a często zaprzęści) możliwość uzyskania odszkodowania z polis OCP,

- firma transportowa, która zajmuje się transportem towarów łatwo zbywalnych (np. papierosy, AGD, elektronika) – powinna zadbać o odpowiednie klauzule co do specyfiki towaru, gdyż sama suma gwarancyjna (nawet 100 mln €) będzie bezwartościowa, jeśli nie będzie obejmowała zdarzeń ubezpieczeniowych,

- firma transportowa, która znaczną część przewozów podzleca firmom, których osobiście nie zna i nie ma pełnego zaufania co do ich wiarygodności – powinna zawrzeć klauzule o wydaniu towaru osobie nieuprawnionej.

Dzięki temu firma transportowa, która część przewozów wykonuje własnymi pojazdami, a część za pomocą podwykonawców, w maksymalny sposób zabezpieczy siebie przed osobistą odpowiedzialnością za towar. Bardzo często wysokość składki jaką płać firmę za OCS jest kilkukrotnie wyższa, niż dodatkowe wynagrodzenie ubezpieczyciela za specjalistyczne klauzule do OCP. Dlatego też łącząc te dwa produkty, dobierając odpowiednie klauzule, jak i wymagając wykreślenia niekorzystnych dla siebie wymogów (np. związanych z wypełnieniem listu przewozowego), maksymalizujemy swoją ochronę ubezpieczeniową.

Nawet gdyby okazać się miało, że kwotowe połączenie tych produktów będzie takie samo, to i tak zyskuje firma transportowa, która będzie mogła skutecznie oraz do większej ilości przypadków żądać wpłaty odszkodowania od ubezpieczycieli, którzy tak chętnie przyjmują składki, co nie zawsze idzie w parze z poczuciem odpowiedzialności za produkt, który sprzedają.

Łukasz Chwalczyk

OCP powinno chronić przewoźnika od konieczności wypłaty odszkodowania z własnej kieszeni za utracony lub uszkodzony towar w trakcie przewozu.

Fot. Wavebreakmedia Ltd - PantherMedia

ZAKAZY RUCHU

SAMOCHODÓW CIĘŻAROWYCH W EUROPIE

