

Ubezpieczenia transportowe w polskich realiach – rzeczywista czy pozorna ochrona ubezpieczonego?

Radca prawny Paweł Judek

Przedmiot analizy

Ocena jakości ubezpieczeń transportowych oferowanych na polskim rynku pod kątem poziomu oferowanej ochrony ubezpieczeniowej i zgodności z interesami ubezpieczonych przewoźników i spedytorów oraz osób korzystających z ich usług, które narażone są z tego tytułu na potencjalne szkody.

Pojęcie ubezpieczeń transportowych

Wyodrębnienie poprzez kryterium przedmiotu ubezpieczenia:

- ubezpieczenie środków transportu (casco)
- ubezpieczenie przesyłki (cargo)

Wyodrębnienie poprzez kryterium ryzyka podlegającego ubezpieczeniu czyli ryzyka związanego z ruchem środków transportu oraz transportowanych osób i towarów:

- ubezpieczenie środków transportu (casco)
- ubezpieczenie przesyłki (cargo)
- ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej
- ubezpieczenie następstw nieszczęśliwych wypadków (NNW)

Ubezpieczenia transportowe w transporcie drogowym

Wyodrębnione przy wykorzystaniu kryterium przedmiotu ubezpieczenia, ubezpieczonego ryzyka oraz właściwości ubezpieczonego:

- ubezpieczenie przesyłki (cargo)
- ubezpieczenie odpowiedzialności zawodowej przewoźnika drogowego
- ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej spedytora (OCS)
- ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej przewoźnika drogowego (OCP)

Ubezpieczenia poddane analizie

Z uwagi na mniejszą popularność ubezpieczenia cargo w transporcie drogowym, oparcie go w dużym stopniu na warunkach Instytutowych Klauzul Ładunkowych (ICC) oraz z reguły akcesoryjny charakter, warunki tego ubezpieczenia oferowane na polskim rynku nie były poddane analizie.

Przedmiotem analizy były zatem warunki:

- ubezpieczenia odpowiedzialności zawodowej przewoźnika drogowego
- ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej spedytora (OCS)
- ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika drogowego (OCP)

Ubezpieczenia odpowiedzialności zawodowej przewoźnika poddane analizie

Analizie poddano wszystkie dostępne na polskim rynku ubezpieczenia odpowiedzialności zawodowej przewoźnika. Są one oferowane przez następujące podmioty:

- Towarzystwo Ubezpieczeń CIG Pannónia Első Magyar Általános Biztosító Zrt z siedzibą w Budapeszcie
- Towarzystwo Ubezpieczeń GENERALI S.A. z siedzibą w Warszawie
- Gothaer Towarzystwo Ubezpieczeń S.A. z siedzibą w Warszawie

Zdolność finansowa przewoźnika

Rozporządzenie nr 1071 z dnia 21.10.2009 r. ustanawiające wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylające dyrektywę Rady 96/26/WE

- Art. 3 ust. 1 lit. c – Przedsiębiorcy wykonujący zawód przewoźnika drogowego muszą posiadać odpowiednią zdolność finansową.
- Art. 7 ust. 1 – przewoźnik musi być w stanie w każdym momencie roku finansowego spełnić swoje zobowiązania finansowe; powinien wykazać na podstawie poświadczonych przez audytora lub odpowiednio upoważnioną osobę posiadanie kapitału i rezerw na poziomie 9.000 euro na pierwszy pojazd i 5.000 euro na każdy następny.

Alternatywa dla sprawozdań finansowych

- Art. 7 ust. 2 – Właściwy organ może zgodzić się lub wymagać, by zdolność finansowa była wykazana za pomocą zabezpieczenia, takiego jak gwarancja bankowa lub ubezpieczenie, w tym ubezpieczenie odpowiedzialności zawodowej z jednego lub kilku banków lub innych instytucji finansowych, w tym przedsiębiorstw ubezpieczeniowych, składających solidarną gwarancję za przedsiębiorstwo na kwoty określone powyżej
- Początkowo komunikat Głównego Inspektora Transportu Drogowego z dnia 23.12.2011 r. – deklaracja akceptacji ubezpieczeń jako dokumentów wykazujących zdolność finansową przewoźnika
- Od 15.08.2013 r. art. 7b ust. 1 ustawy o transporcie drogowym wprost pozwala podmiotom, które nie muszą sporządzać sprawozdań finansowych na wykazanie zdolności finansowej za pomocą ubezpieczenia.

Niejasny przedmiot ubezpieczenia

W ubezpieczeniu Pannonii i Generali w niejasny sposób określono pojęcie zdarzenia ubezpieczeniowego:

1. Za zdarzenie ubezpieczeniowe uważa się zdarzenie losowe skutkujące niemożnością spełnienia lub należytego spełnienia przez ubezpieczonego wymagalnego i zasadnego zobowiązania płatniczego lub roszczenia finansowego, pozostającego w bezpośrednim związku z zakresem zawodowej działalności ubezpieczonego jako przewoźnika drogowego rzeczy lub osób
2. Zdarzeniem losowym w rozumieniu umowy ubezpieczenia, do której odnoszą się niniejsze warunki, jest niezależne od woli ubezpieczonego powstanie okoliczności, o których mowa w ust. 1, a które spowodowały utratę zdolności finansowej wymaganej od przedsiębiorcy przewozowego w myśl art. 3 rozporządzenia
3. Ochrona ubezpieczeniowa obejmuje zobowiązania płatnicze i roszczenia pozostające w związku przyczynowym ze zdarzeniami ubezpieczeniowymi, które miały miejsce w kraju lub zagranicą

Za co odpowiada zakład ubezpieczeń

- Gothaer – niezależne od woli ubezpieczonego zdarzenie losowe skutkujące utratą przez niego zdolności finansowej i brakiem możliwości spłaty zobowiązań finansowych pozostających w bezpośrednim związku z działalnością ubezpieczonego jako przewoźnika drogowego
- Generali i Pannonia – niezależna od woli ubezpieczonego utrata przez niego zdolności finansowej skutkująca brakiem możliwości spłaty zobowiązań finansowych pozostających w bezpośrednim związku z działalnością ubezpieczonego jako przewoźnika drogowego

Utrata zdolności finansowej

- ubezpieczenie Pannonii – konieczny tytuł wykonawczy i orzeczenie o bezskutecznej egzekucji
- ubezpieczenie Generali i Gothaer – brak definicji więc powinno się uznać, że do utraty wystarczy sam brak zdolności do regulowania swoich zobowiązań, ale niewykluczona jest interpretacja, że dotyczy to wyłącznie sytuacji, gdy kapitał i rezerwy ubezpieczonego spadnie poniżej limitów wynikających z rozporządzenia.

Wszystko w okresie ubezpieczenia

Ochroną ubezpieczeniową objęte tylko sytuacje, w których wszystkie poniższe zdarzenia nastąpiły w okresie ubezpieczenia:

- przyczyna wypadku ubezpieczeniowego
- występujące w następstwie tej przyczyny zobowiązania płatnicze
- zgłoszenie tego faktu zakładowi ubezpieczeń

Klauzule uzależniające i zniechęcające do zgłaszania roszczeń

- w ubezpieczeniu Pannonii w przypadku rozwiązania lub wygaśnięcia umowy zakład ubezpieczeń poinformuje o tym organy wydające zezwolenie lub licencję
- w ubezpieczeniu Pannonii w przypadku zgłoszenia wypadku ubezpieczeniowego zakład ubezpieczeń poinformuje organy wydające zezwolenie lub licencję o utracie zdolności finansowej przez ubezpieczonego
- art. 13 ust. 1 lit. c rozporządzenia 1071/2009 – organ wzywa do spełnienia wymogu odpowiedniej zdolności finansowej w terminie nie przekraczającym 6 miesięcy, po bezskutecznym terminie cofa zezwolenie / licencję.

Ocena poziomu ochrony ubezpieczeniowej

- ubezpieczenia odpowiedzialności zawodowej przewoźnika w praktyce w znikomej ilości przypadków mogą zapewniać rzeczywistą ochronę ubezpieczeniową.
- w praktyce ubezpieczenia te służą wyłącznie udokumentowaniu zdolności finansowej przewoźnika drogowego w celu uzyskania stosownego zezwolenia bądź licencji
- ubezpieczenia nie spełniają swojej funkcji ochronnej i nie powinny być uznawane przez stosowne organy za wystarczający dowód odpowiedniej zdolności finansowej przewoźnika

Ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej spedytora poddane analizie

Analizie poddano ogólne warunki ubezpieczenia popularnych na polskim rynku ubezpieczeń OCS:

- Towarzystwo Ubezpieczeń GENERALI S.A. z/s w Warszawie
- Towarzystwo Ubezpieczeń i Reasekuracji WARTA S.A. z/s w Warszawie
- Powszechny Zakład Ubezpieczeń S.A. z/s w Warszawie
- Towarzystwo Ubezpieczeń Allian Polska S.A. z/s w Warszawie
- AIG Europe Ltd
- Compensa Towarzystwo Ubezpieczeń S.A. z/s w Warszawie
- AXA Towarzystwo Ubezpieczeń i Reasekuracji S.A. z/s w Warszawie
- Sopockie Towarzystwo Ubezpieczeń Ergo Hestia S.A. z/s w Sopocie

Przewoźnik umowy a spedytor

- o charakterze umowy decyduje jej treść, a nie nazwa
- decydujący jest charakter zobowiązania usługodawcy (wyrok SN z dnia 06.10.2004 r. sygn. I CK 199/04; wyrok SA w Katowicach z dnia 18.04.2005 sygn. I ACa 2051/04)
- spedytor zobowiązany jest do zorganizowania transportu, w tym do zawarcia umowy z przewoźnikiem
- przewoźnik umowy zobowiązany jest transport wykonać, ale może to zrobić przy pomocy podwykonawców

Ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej spedytora

- Ubezpieczenia regularnie nabywane przez podmioty nieprowadzące działalności spedycyjnej w oparciu o błędne przekonanie, iż o występowaniu w roli spedytora decyduje brak własnej floty pojazdów, którymi wykonywany jest przewóz
- Charakter działalności ubezpieczonego nie jest weryfikowany przez zakłady ubezpieczeń na etapie zawierania umowy
- Weryfikacja dokonywana jest w toku postępowania likwidacyjnego i w przypadku stwierdzenia, iż ubezpieczony działał w charakterze przewoźnika umownego, ubezpieczyciel wskazuje, iż dana szkoda nie jest objęta ubezpieczeniem OCS

Klauzula rażącego niedbalstwa

- klauzula wyłącza odpowiedzialność ubezpieczyciela w przypadku gdy szkoda jest wynikiem rażącego niedbalstwa spedytora lub osób, za które ponosi on odpowiedzialność
- występuje powszechnie w ubezpieczeniach OCS (w sześciu na osiem analizowanych ubezpieczeń)
- w przypadku szkód w przewozie ogranicza zakres odpowiedzialności ubezpieczyciela do wąskiego wycinka sytuacji, w których po stronie ubezpieczonego wystąpiła wina w wyborze przewoźnika, ale nie miała ona charakteru kwalifikowanego
- praktyka działania zakładów ubezpieczeń wskazuje na tendencję do traktowania działań spedytora albo jako rażąco niedbałych, albo jako niewykazujących znamion winy (nierzadko w ramach tego samego postępowania)

Wydanie towaru osobie nieuprawnionej

- klauzula wyłączająca odpowiedzialność ubezpieczyciela w przypadku gdy szkoda jest wynikiem wydania przesyłki osobie nieuprawnionej
- występuje w wielu ubezpieczeniach OCS (w czterech na osiem analizowanych ubezpieczeń)
- klauzula stanowi znaczące zagrożenie dla interesów spedytora, gdyż dotyczy sytuacji, w których szkoda może osiągnąć bardzo znaczące rozmiary, a spedytor nie ma w praktyce wpływu na to, czy wybrany przez niego przewoźnik wyda przesyłkę właściwej osobie

Wina umyślna osób, za które spedytor ponosi odpowiedzialność

- klauzula wyłączająca odpowiedzialność ubezpieczyciela w przypadku gdy szkoda jest wynikiem nie tylko winy umyślnej ubezpieczonego ale również winy umyślnej osób, za które ubezpieczony ponosi odpowiedzialność
- występuje w większości ubezpieczeniach OCS (w pięciu na osiem analizowanych ubezpieczeń)
- w praktyce zakłady ubezpieczeń powołują się na tę klauzulę w celu odmowy wypłaty odszkodowania, jeśli szkodę wyrządził umyślnie przewoźnik wybrany przez ubezpieczonego
- w wyroku Sądu Najwyższego z dnia 16.01.2013 r. sygn. II CSK 202/12 na gruncie ubezpieczenia OCS przyjęto wąskie rozumienie pojęcia osoby, za którą spedytor ponosi odpowiedzialność; w ocenie sądu są to wyłącznie osoby działające pod bezpośrednim nadzorem ubezpieczonego

Ocena poziomu ochrony ubezpieczeniowej

- w odniesieniu do wielu osób ubezpieczenia OCS oferują całkowicie pozorną ochronę, gdyż osoby te nie prowadzą działalności spedycyjnej
- ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej spedytora w wielu wypadkach znacząco ograniczają zakres ubezpieczenia, a praktyka działania ubezpieczycieli naraża spedytorów na konieczność samodzielnego ponoszenia konsekwencji szkód spowodowanych umyślnie przez wybranych przez nich przewoźników

Ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika poddane analizie

Analizie poddano ogólne warunki ubezpieczenia popularnych na polskim rynku ubezpieczeń OCP:

- Towarzystwo Ubezpieczeń GENERALI S.A. z/s w Warszawie
- Towarzystwo Ubezpieczeń i Reasekuracji WARTA S.A. z/s w Warszawie
- Powszechny Zakład Ubezpieczeń S.A. z/s w Warszawie
- Towarzystwo Ubezpieczeń Allian Polska S.A. z/s w Warszawie
- AIG Europe Ltd
- Compensa Towarzystwo Ubezpieczeń S.A. z/s w Warszawie
- AXA Towarzystwo Ubezpieczeń i Reasekuracji S.A. z/s w Warszawie
- Sopockie Towarzystwo Ubezpieczeń Ergo Hestia S.A. z/s w Sopocie
- Wiener Stadtliche Versicherung AG (Lutz Assekuranz) z/s w Wiedniu
- UNIQUA Towarzystwo Ubezpieczeń S.A. z/s w Łodzi

Wpis danych ubezpieczonego w liście przewozowym

- klauzula wyłącza odpowiedzialność ubezpieczyciela za szkody mające miejsce podczas przewozów, w których dane ubezpieczonego nie zostały uwidocznione w liście przewozowym (w przewozach krajowych międzynarodowych) bądź w innych dokumentach przewozowych (w przewozach krajowych)
- występuje w zdecydowanej większości ubezpieczeń OCP (w ośmiu na dziesięć analizowanych ubezpieczeń)
- obowiązek wpisu danych ubezpieczonego do listu przewozowego w wielu wypadkach jest niemożliwy do wykonania bądź nader utrudniony
- wymóg wpisu danych ubezpieczonego do listu przewozowego nie ma jakiegokolwiek wpływu na poziom ryzyka powstania szkody i odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń

Wpis danych ubezpieczonego w liście przewozowym

- klauzula regularnie wykorzystywana przez ubezpieczycieli jako jedyny powód odmowy wypłaty odszkodowania
- klauzula akceptowana w orzecznictwie (wyrok SN z dnia 22.05.2009 r. sygn. III CSK 300/08, wyrok SA w Krakowie z dnia 30.10.2009 r. sygn. I ACa 876/09, wyrok SA w Warszawie z dnia 09.10.2007 r. sygn. VI ACa 222/07, wyrok SO w Poznaniu z dnia 19.06.2008 r. sygn. X Ga 165/08); odmiennie wyrok SO w Bydgoszczy z dnia 16.01.2014 r. sygn. VIII Ga 95/13
- nie była do tej pory badana w orzecznictwie pod kątem jej niedozwolonego charakteru w rozumieniu art. 385¹ k.c. w przypadku gdy ubezpieczonym jest osoba fizyczna prowadząca działalność gospodarczą (zgodnie z art. 805 § 4 k.c.)

Klauzula rażącego niedbalstwa

- klauzula wyłączająca odpowiedzialność ubezpieczyciela w przypadku gdy szkoda jest wynikiem rażącego niedbalstwa przewoźnika
- występuje powszechnie w ubezpieczeniach OCP (w dziewięciu na dziesięć analizowanych ubezpieczeń)
- w niektórych wypadkach klauzula ukrywana w ogólnych warunkach ubezpieczenia
- regularnie wykorzystywana jako podstawa do odmowy wypłaty odszkodowania z uwagi na tendencję do stosowania rozszerzającej wykładni pojęcia rażącego niedbalstwa przez ubezpieczycieli
- w orzecznictwie jako przykłady rażącego niedbalstwa wskazywane są m.in. jazda z nadmierną prędkością, zmiana trasy przewozu czy postój w miejscu nieprzewidzianym w umowie przewozu

Wina umyślne osób, za które przewoźnik ponosi odpowiedzialność

- klauzula wyłączająca odpowiedzialność ubezpieczyciela w przypadku gdy szkoda jest wynikiem nie tylko winy umyślnej ubezpieczonego ale również winy umyślnej osób, za które ubezpieczony ponosi odpowiedzialność (zbliżona do treści art. 827 § 1 k.c. sprzed nowelizacji w 2007 r.)
- występuje w większości ubezpieczeń OCP (w sześciu na dziesięć analizowanych ubezpieczeń)
- klauzula stwarza większe zagrożenie dla przewoźnika, gdyż inaczej niż w przypadku spedytorów może być zastosowana nawet w sytuacji, gdy przewoźnik nie ponosi jakiegokolwiek winy w wyborze podwykonawcy
- klauzula powszechnie wykorzystywana do odmowy wypłaty odszkodowania w sytuacjach oszustw popełnionych przez podwykonawców ubezpieczonego

Wina umyślna osób, za które przewoźnik ponosi odpowiedzialność

- brak orzecznictwa Sądu Najwyższego w odniesieniu do tego typu klauzul zapadłych w świetle znowelizowanej w 2007 r. treści art. 827 § 1 k.c.
- poprzednie orzecznictwo opowiadało się za wąskim rozumieniem pojęcia osób, za której ubezpieczony ponosi odpowiedzialność obejmującym wyłącznie osoby pozostające pod bezpośrednim nadzorem ubezpieczonego (wyrok Sądu Najwyższego z dnia 14.10.2009 r. sygn. V CSK 149/09 na gruncie ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika)
- podobne orzecznictwo na gruncie ubezpieczenia mienia (wyroki Sądu Najwyższego z dnia 22.04.2004r. sygn. II CK 144/03 i z dnia 13.10.2005 sygn. IV CK 181/05) oraz roszczeń regresowych ubezpieczyciela z tytułu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika (wyrok Sądu Najwyższego z dnia 22.11.2006 r. sygn. V CSK 303/06)

Wydanie towaru osobie nieuprawnionej

- klauzula wyłączająca odpowiedzialność ubezpieczyciela w przypadku gdy szkoda jest wynikiem wydania przesyłki osobie nieuprawnionej
- występuje w zdecydowanej większości ubezpieczeń OCP (w dziewięciu na dziesięć analizowanych ubezpieczeń)
- klauzula stanowi dla przewoźnika zagrożenie nawet większe niż dla spedytora, gdyż wyłączenie odpowiedzialności ubezpieczyciela w większości przypadków (w siedmiu na dziewięć analizowanych ubezpieczeń) nie jest uzależnione w żaden sposób od działań ubezpieczonego i może mieć miejsce również w wypadku dochowania najwyższej staranności w wyborze podwykonawcy czy dostarczeniu przesyłki do odbiorcy

Stan nietrzeźwości i po spożyciu środków odurzających

- we wszystkich analizowanych ubezpieczeniach OCP zawarte są postanowienia wyłączające odpowiedzialność ubezpieczycieli za szkody powstałe wskutek prowadzenia pojazdu w stanie po spożyciu alkoholu lub środków odurzających, z zastrzeżeniem, że w jednym wypadku umowa ubezpieczenia pierwsze dwie szkody powstałe z tego tytułu obejmuje ubezpieczeniem z określonym limitem odpowiedzialności
- w niektórych wypadkach (w dwóch na dziesięć analizowanych ubezpieczeń) wyłączenie obejmuje nie tylko szkody powstałe wskutek spożycia alkoholu ale również takie, które wystąpiły w czasie przewozu po spożyciu alkoholu, nawet jeśli spożycie alkoholu nie było przyczyną szkody
- zjawisko jazdy po spożyciu alkoholu występuje również wśród zawodowych kierowców, więc systemowe wyłączenie tego ryzyka spod ubezpieczenia stanowi zagrożenie dla interesów przewoźników

Brak uprawnień i użycie niewłaściwego środka transportu

- we wszystkich analizowanych ubezpieczeniach OCP zawarte są postanowienia wyłączające odpowiedzialność ubezpieczycieli za szkody powstałe wskutek prowadzenia pojazdu kierowcą nieposiadającego odpowiednich uprawnień, a także wskutek użycia pojazdu niedostosowanego do danego rodzaju przesyłki bądź niesprawnego technicznie
- w większości wypadków (w dziewięciu na dziesięć analizowanych ubezpieczeń) bez znaczenia jest, czy powyższe okoliczności są skutkiem zawnionych działań ubezpieczonego
- postanowienia szczególnie niebezpieczne w przewozach w temperaturach kontrolowanych, gdyż ubezpieczyciele na ich podstawie odmawiają wypłaty odszkodowania, jeśli awaria agregatu chłodniczego nastąpiła przed rozpoczęciem przewozu, nawet jeśli ubezpieczony nie miał możliwości tego stwierdzić

Klauzule parkingowe

- we wszystkich analizowanych ubezpieczeniach OCP zawarte są tzw. klauzule parkingowe określające zasady postoju i opuszczania pojazdów z ładunkiem przez kierowców
- dwie kategorie klauzul parkingowych:
 - określające dopuszczalne miejsca postoju pojazdu z ładunkiem niezależnie od tego, czy kierowca opuszcza pojazd (występują w pięciu na dziesięć analizowanych ubezpieczeń)
 - określające wyłącznie zasady, na jakich kierowca może opuścić pojazd z ładunkiem (występują w pięciu na dziesięć analizowanych ubezpieczeń)
- w pierwszej kategorii w niektórych ubezpieczeniach (dwóch na pięć analizowanych) wyłączenie odpowiedzialności ubezpieczyciela ma miejsce tylko w przypadku naruszenia obowiązków dotyczących postoju z winy umyślnej bądź rażącego niedbalstwa ubezpieczonego; w pozostałych ma miejsce automatycznie

Klauzule parkingowe

Zróżnicowany poziom wymagań dotyczących dopuszczalnego miejsca postoju:

- we wszystkich ubezpieczeniach dopuszczalny jest postój na parkingach strzeżonych – zapis w praktyce martwy
- w niektórych ubezpieczeniach postój poza parkingami strzeżonymi dopuszczalny jedynie w wyjątkowych, nie zdarzających się na co dzień okolicznościach (awarie, wypadki, pomoc poszkodowanym itp.)
- w innych dopuszczono postój na oświetlonych parkingach przy stacjach benzynowych, motelach, hotelach, restauracjach położonych obok dróg głównych, o ile postój wynika z przepisów prawa, w szczególności regulacji o czasie pracy kierowców
- spory na tle tego, na jaki czas przed końcem czasu pracy kierowca może zaparkować pojazd na parkingu niestrzeżonym
- enumeratywne wyliczenie dopuszczalnych miejsc postoju sprawia, że w wielu wypadkach kierowca nie ma możliwości wypełnić zobowiązań wynikających z umowy (np. podczas oczekiwania na załadunek na prom)

Klauzule parkingowe

Zróżnicowany poziom wymagań dotyczących zasad opuszczania pojazdu

- w niektórych ubezpieczeniach opuszczanie pojazdu przez kierowcę w ogóle nie jest dopuszczalne
- w niektórych może to mieć miejsce wyłącznie na parkingach strzeżonych
- w innych dopuszczalne jest opuszczanie pojazdu na oświetlonych i monitorowanych bądź dozorowanych parkingach dla samochodów ciężarowych, jeśli postój wynika z regulacji o czasie pracy kierowców

Ocena poziomu ochrony ubezpieczeniowej

- w odniesieniu do najistotniejszych zagrożeń dla przewoźników poziom ochrony gwarantowanej ubezpieczenia OCP jest niski - z reguły ochrona albo jest całkowicie wyłączona w odniesieniu do niektórych ryzyk (oszustwa transportowe, jazda po alkoholu, niesprawne pojazdy) albo ubezpieczonym stawiane są warunki trudne do spełnienia (klauzule parkingowe)
- istnienie postanowień służących wyłącznie jako podstawa do odmowy wypłaty odszkodowania (postanowienia dotyczące wpisu danych ubezpieczonych do listów przewozowych)

Wnioski

- jakość analizowanych ubezpieczeń w świetle uzasadnionych interesów ubezpieczonych i ich kontrahentów nie jest wysoka, a poziom ochrony w wielu wypadkach ma pozorny charakter
- ubezpieczenia negocjowane indywidualnie przez specjalistów, w szczególności brokerów ubezpieczeniowym zapewniają ochronę na zdecydowanie wyższym poziomie
- istniejący stan jest wynikiem słabości organizacyjnej i merytorycznej wielu przedstawicieli rozdrobnionej branży transportowej, niskich wymagań w zakresie ochrony ubezpieczeniowej ze strony podmiotów zlecających transport, a także niewystarczających działań ze strony organizacji zrzeszających przewoźników
- zmiana możliwa wskutek działań edukujących przewoźników oraz rozpowszechnienia praktyki korzystania z usług specjalistów w zakresie ubezpieczeń transportowych

Dziękuję za uwagę