

ביטוח למוצרים לתעשיית הרכב

מאת: ראובן קוניאק-יעוץ לביטוח ולניהול סיכונים – rkoniak@be-sure.co.il - 27/4/2009

בפוליסת חבות המוצר בנוסח "ביט" לשנת 2009 נערכו שינויים שונים וכל ההתייחסות לפעילות בשווקים בצפון אמריקה רוכזה במסגרת סעיף מיוחד הנקרא: "הגבלות מיוחדות באם נרכש כיסוי לארה"ב ו/או לקנדה". באחד מתתי הסעיפים של הגבלות אלה, הפוליסה מחריגה כיסוי למוצרים המיועדים לתעשיית הרכב בארה"ב ובקנדה (בלשון החריג: "הכיסוי לא יחול בגין נזק שאירע או תביעה שתוגש בארצות הברית ו/או בקנדה בגין כלי רכב ו/או חלקיהם").

במדינת ישראל יש מפעלים רבים המייצרים לתעשיית הרכב העולמית, רובם במסגרת רכש הגומלין עליו התחייבו יצרני הרכב הגדולים על מנת להשתתף במכרזים ממשלתיים. בכתבה שהופיעה בעיתון "הארץ" בתאריך 11/4/2007 נכתב בעניין זה, בין היתר:

"תחום הרכב הוא אחד מסיפורי ההצלחה המתמשכת של הרשפ"ת (הרשות לשיתוף פעולה תעשייתי במשרד התמ"ת – ר.ק.). חברות רכב כפורד, פיאט, רנו ופולקסווגן זכו במכרזי רכב ממשלתיים והתחייבו לרכש גומלין מהתעשייה הישראלית. לפי נתוני 2005-2000, היקף ההתחייבויות הכולל של יצרניות הרכב עמד על 268 מיליון דולר, ובפעל הן ביצעו בארץ רכישות של 815 מיליון דולר. בשנתיים האחרונות מגיעות ההזמנות מתעשיית הרכב הישראלית לכ-240 מיליון דולר בשנה.

'כ-32 מפעלים בישראל הם ספק ישיר לתעשיית הרכב בעולם, בעיקר בחלקי מתכת למנוע ומוצרי פלסטיק לתא הנהג', ציינה בר-און (ראש הרשפ"ת – ר.ק.). 'אני מחייבת את פורד, לדוגמה, לרכוש במפעל בישראל, וזה יכול להיות קפיץ, ידית לדלת, או כל הדלת', הוסיפה. לדבריה, 'כדי למכור לפיאט, מפעל צריך הסמכה מהחברה. משקיבל את ההסמכה לחלק אחד, לא פעם פיאט תרצה לתת לו עוד חלקים לייצור, כדי שתוכל לנהל פחות ספקים. מאוד קשה לפרוץ למעמד של ספק מורשה, אבל ברגע שעשית את זה הדלת נפתחה למקומות שאולי לא היית מגיע אליהם בעצמך, למרות שהמוצר שלך טוב והמחיר טוב'."

אך "אליה וקוץ בה": יצרני הרכב בחו"ל דורשים מספקיהם בישראל (כמו ברחבי העולם כולו) מספר דרישות ביטוח שלא ניתן להשיגן כבשגרה בחברות הביטוח הישראליות. לדוגמה כל היצרנים האירופיים והאמריקאים דורשים מספקיהם ביטוח חבות מוצר הכולל כיסוי להשבת מוצרים (RECALL) בגבול אחריות של - \$ 5,000,000 לפחות.

כאמור, בפוליסת חבות מוצר נוסח "ביט" אין כיסוי למכירות לתעשיית הרכב בצפון אמריקה ובחריג 5.ג. בפוליסה, המתייחס לכל העולם, נכתב במפורש כי אין כיסוי לעלות מיון ו/או החזרת מוצרים (RECALL).

יש לציין כי בפוליסת "ביט" נזק הנובע מאי התאמת המוצר ליעודו התפעולי (טיב המוצר) אינו מכוסה (חריג 5.א.), למעט נזק פיזי לגוף או לרכוש הנובע ממוצרים אלה (נזק פיזי זה הוא בעצם כיסוי חבות המוצר).

שוו לנפשכם תרחיש אפשרי ולפיו יצרן ישראלי, שעוסק בעיבוד שבבי, מספק ברגים מסוג מסוים לחברת פולקסווגן. בעת הרכבת המנועים מתברר שאותו בורג רחב או צר מהנדרש במאית המילימטר. פס היצור נעצר, יש עיכוב בהרכבת המנועים, יש עיכוב באספקת המנועים ונגרם לפולקסווגן נזק במיליוני דולרים. פולקסווגן מצידה תעשה שתי פעולות: עיכוב כל הכספים המגיעים ליצרן החלק ודרישת פיצוי ו/או תביעה משפטית על נזקה. אם יצרן החלק לא יבצע את הביטוח המתאים, אירוע כזה יכול לגרום לו לפשיטת רגל.

אם היצרן ביצע ביטוח חבות המוצר והוסיף כיסוי להשבת מוצרים ונגרם נזק פיזי לגוף או לרכוש כתוצאה מפגם באותו חלק, יהיה לו כיסוי במקרה שיתגלה פגם במוצר לאחר שהרכב עלה על הכביש – המבטח ישלם את עלות הנזק הפיזי וישלם את הוצאות החזרת המכוניות למוסכים, פרוק המנועים, החלפת החלק הפגום והרכבת המנועים. אך מה יקרה אם לא יהיה נזק פיזי, מה יקרה אם לא יהיה צורך בהשבת

המכוניות למוסכים והנזק יתגלה כבר על פס היצור ויגרום לפולקסווגן נזק פיננסי? מה יקרה אם כתוצאה מהפגם במוצר והשבת המכוניות למוסכים, תתבע פולקסווגן את יצרן החלק בגין פגיעה במוניטין?

מתוך ניסיוני בייעוץ ליצרנים ישראלים המספקים לתעשיית הרכב בארה"ב ובאירופה נוכחתי לדעת ששוק הביטוח בנושא ביטוחי חביות לענף הרכב מצומצם מאד. בשוקי הביטוח המסורתיים, הזרים, שאנו הישראלים פונים אליהם יש מספר מצומצם של גופים שהתמחו בתחום זה ומוכנים לקבל על עצמם הנפקת ביטוחים כאלה.

גם היקף הכיסוי הביטוחי משתנה בין המבטחים השונים. ישנו מבטח אירופי מסוים שהפוליסה שלו לענף הרכב כוללת כיסוי לחבות המוצר ולהשבת מוצרים בלבד ולעומת זאת יש סינדיקטים מסוימים בלוידיס שהכיסוי שלהם כולל את הסיכונים הבאים: חבות המוצר (PRODUCT LIABILITY), טיב המוצר (PRODUCT GUARANTEE), השבת מוצרים (RECALL) ונזק פיננסי (FINANCIAL LOSS).

כמובן, שהפוליסה של לוידיס הרבה יותר מורחבת ובהתאם גם יותר יקרה. פוליסה זאת עונה בעצם על מלוא הצרכים של יצרני הרכב ויצרני חלקי הרכב.

מכיוון שהכיסוי לחבות מוצר ולהשבת מוצרים ידוע ומוכר במחוזותינו, אתייחס לכיסויי טיב המוצר ונזק פיננסי באמצעות סיפור תביעה שהוגשה ע"י אחד מלקוחותיי.

לאותו לקוח המלצתי לבצע את הפוליסה בלוידיס. אותו לקוח ייצר חלק ליצרנית מכוניות ידועה. בדיעבד, הסתבר שהיה, בסדרה מסוימת של אותו חלק, פגם ביצור. אחרי שהורכב הרכיב בתוך כ-1000 מנועים ונעשה ניסוי באחד המנועים החלק נשבר ופגם זה התגלה. היה צורך בפרוק המנועים, בהחלפת הרכיב הפגום ובהרכבת המנועים מחדש. עלות הפרוק, החלפת הרכיב והרכבה מחדש של כל מנוע הסתכמה ב-100 €. בלבד אך בתחשיב הנזק כולו, מדובר ב-100,000 €. המבטחים שלחו שמאי לחו"ל לבדוק את הנזק. השמאי טען בתחילה שהאירוע הוא בגדר חבות המוצר בלבד והנזק אינו מכוסה.

אני חלקתי על דעתו וע"י ציטוט של הכיסויים שבפוליסה העמדתי אותו על טעותו. כתבתי לו כדלקמן:

"בפרק B (טיב המוצר) נכתב שהמבטח ישפה את המבוטח עבור הוצאות של פרוק, תיקון, טיפול, החלפה ועוד של כל מוצר או חלק שכשל בביצוע המטלה לשמה הוא יוצר, עוצב, נמכר, סופק, הורכב, תוקן, שולח או נמסר ע"י או בשם המבוטח.

בפרק C (נזק פיננסי) נכתב שהמבטח ישפה את המבוטח בגין נזקים ועלויות והוצאות הנובעות מנזק פיננסי שנגרם ע"י לקוחות (incurred by customers) או צד שלישי, כתוצאה ממוצר או חלק שנכשל במילוי המטלה לשמה יוצר, עוצב, נמכר, סופק, הורכב, תוקן, שולח או נמסר ע"י או בשם המבוטח.

ההוכחה לכך שיש כיסוי לאירוע במסגרת טיב המוצר ונזק פיננסי היא גם בחריגי פרק A (חבות המוצר) של הפוליסה עצמה: לפי החריגים לפרק זה אין כיסוי להוצאות שנגרמו כתוצאה מנזק שגרם המוצר הנובעות מתיקון, התאמה, החלפה של מוצר או חלק כלשהו ו/או נזק פיננסי כתוצאה מצורך לתקן, להתאים ולהחליף את אותו מוצר (כי כיסוי זה קיים למי שבחר את פרקים B ו-C – ר.ק.)."

בסופו של יום, התביעה שולמה במלואה בניכוי ההשתתפות העצמית.

לסיכום: יש פתרונות שונים לכיסוי חבותו של יצרן בענף הרכב, אך יצרן בתעשיית הרכב שרוצה לנהל את סיכונים כראוי ולהימנע מקטסטרופה עסקית, צריך לבדוק את סיכונים הרכוש, החביות והחוזים להם הוא חשוף, לחפש פתרונות מתאימים ולא להסתפק בפתרונות השגרתיים המוצעים לו ע"י המבטחים הישראלים. יש לציין כי למרות האמור לעיל, לעתים ניתן להשיג את הכיסויים המתאימים גם אצל המבטחים הישראלים באמצעות ביטוח פקולטטיבי.