

Przewoźnicy zapominają o tym, że przedmiotem ubezpieczenia jest ich odpowiedzialność cywilna przewoźnika i ubezpieczyciel wypłaca odszkodowanie jedynie wtedy, gdy sami taką odpowiedzialność ponoszą



## Za co zakłady ubezpieczeń nie odpowiadają z polis OCP?

Zawarcie umowy ubezpieczenia OCP jest sposobem na zabezpieczenie się przed skutkami szkód oraz przeniesienie na zakład ubezpieczeń ciężaru ich pokrywania. Tanie polisy nie gwarantują jednak dostatecznej ochrony, co ubezpieczyciele skutecznie wykorzystują i często odmawiają odszkodowań. Istnieje jednak kategoria szkód, za które zakłady ubezpieczeń nie ponoszą odpowiedzialności. Jakie są to szkody? Kiedy odmawianie odszkodowań ma prawne uzasadnienie? Dlaczego polisa OCP nie zawsze gwarantuje pokrycie szkód, którymi przewoźnicy są obciążani?

Z lektury dokumentów szkodowych wynika, że przewoźnicy zapominają o dość istotnym aspekcie, który ma decydujące znaczenie na ich późniejszą ocenę ubezpieczenia OCP, zakładu ubezpieczeń, a także pośrednika ubezpieczeniowego. Zapominają mianowicie o tym, że przedmiotem ubezpieczenia jest ich odpowiedzialność cywilna przewoźnika i ubezpieczyciel wypłaca odszkodowanie jedynie wtedy, gdy sami taką odpowiedzialność ponoszą. To, czy taką odpowiedzialność ponoszą wynika ze stosownych przepisów prawa, które w określonych okolicznościach przewiduje wyłączenie ich odpowiedzialności za szkody powsta-

łe w czasie przewozu. Dlatego, niezależnie od faktycznego zakresu ochrony, zakłady ubezpieczeń dość wnikliwie badają zakres prawnej odpowiedzialności przewoźników i uzależniają od tego swoją odpowiedzialność wynikającą z zawartej umowy ubezpieczenia OCP.

### Obowiązki wysyłającego a odpowiedzialność przewoźnika

Podstawowym obowiązkiem wysyłającego jest należyte opakowanie i odpowiednie przygotowanie przesyłek do przewozu. Bez znaczenia jest, czy jest to przewóz krajowy,

**Odpowiedzialność cywilna zawsze wiąże się z zobowiązaniem do odszkodowania (naprawienia szkody), natomiast zobowiązanie do odszkodowania nie zawsze wiąże się z odpowiedzialnością cywilną.**



## Jerzy Różyk

30 lat w branży ubezpieczeniowej (ocena ryzyka, ubezpieczenia, likwidacja szkód), w tym 15 lat w obsłudze podmiotów sektora TSL w zakresie oceny ryzyka, ubezpieczeń i szkód transportowych.

Ukończył wydział inżynierski na WSUiB w Warszawie (techniczna i ekonomiczna diagnostyka ubezpieczeniowa i likwidacja szkód) oraz studia magisterskie na tejże uczelni.

Specjalizuje się w diagnostyce ryzyka transportowego, prawie transportowym, ubezpieczeniach transportowych (OCP i OCS). Jego główną specjalnością są ryzyka kradzieżowe i związane z oszustwami.

Członek Rady Niezależnych Ekspertów Transportu TRANSORA.

międzynarodowy, czy też kabotażowy – zasada jest zawsze taka sama. Przyjmuje się, że przesyłka powinna być przez wysyłającego opakowana i przygotowana w taki sposób, aby przy normalnych warunkach przewozu nienaruszona dotarła do odbiorcy. Stosowanie określonej metody opakowania przesyłki i jej przygotowania do przewozu zależy od rodzaju towaru i użytego środka transportu. Transport drogowy wymusza stosowanie metod, które uwzględniają zachowanie się przesyłki w czasie przewozu. Na ładunek działają bowiem dość duże siły bezwładności, które mogą doprowadzać do jego przesuwania, przechylania lub przewracania. Siły te mogą być zrównoważone siłami tarcia lub zredukowane poprzez zabezpieczanie ładunku. Duże znaczenie dla bezpieczeństwa przewożonego ładunku ma również umiejscowienie środka ciężkości – im wyżej jest położony, tym większe jest prawdopodobieństwo przechylenia się lub przewrócenia.

Jest to dość istotne z punktu widzenia wysyłającego (nadawca, załadowca, spedytory), gdyż rodzaj opakowania i sposób przygotowania przesyłki do przewozu wpływa nie tylko na bezpieczeństwo samej przesyłki, ale również na jego interes. Zaniedbania w tym zakresie mogą skutkować nieprzyjęciem przez przewoźnika odpowiedzialności za ewentualną szkodę. Wynika to wprost z art. 17. ust. 4. lit. b. konwencji CMR oraz art. 65. ust. 3. pkt. 2) ustawy Prawo Przewozowe, które dają przewoźnikom możliwość uwolnienia się od odpowiedzialności, jeżeli uszkodzenie przesyłki powstało z powodu braku, niedostateczności lub wadliwości opakowania rzeczy.

## Niewłaściwe opakowanie przesyłki

Większość towarów jest przewożona na paletach, które stanowią tzw. jednostki ładunkowe. Wysokość jednostek ładun-

kowych jest różna, a całość zazwyczaj jest owinięta folią *stretch*. Cienka folia nie pozwala na utrzymanie jednostek ładunkowych w pionie i nie zabezpiecza przed przechylaniem się i przesuwaniem się towaru na paletach. Folia *stretch* jest częścią jedyną formą opakowania niektórych

przesyłek niespaletyzowanych, jak np. niewielkich maszyn i urządzeń. Przy tego typu przesyłkach takie opakowanie trudno jest uznać za wystarczające.

Najbardziej popularnymi opakowaniami transportowymi są pudła tekturowe i skrzynki drewniane, które są dość podatne na uszkodzenia mechaniczne. Ze względu na konstrukcję, tego typu opakowania bardziej sprawdzają się w warunkach magazynowych. W warunkach transportowych, przy wysokim ułożeniu towaru na paletach, cienkie opakowania znajdujące się w dolnych warstwach często nie wytrzymują ciężaru i dochodzi do ich zgniecenia. Jeżeli przestrzenie pomiędzy przesyłkami nie są wypełnione materiałem sztauberskim lub workami powietrznymi, zgniecenie dolnych opakowań doprowadza do przechylenia się jednostek ładunkowych i w efekcie uszkodzenia kolejnych opakowań. Zdarza się, że opakowania nie są ułożone na całej powierzchni palet, co powoduje, że pomiędzy poszczególnymi

**Art. 17. ust. 4. lit. b. konwencji CMR oraz art. 65. ust. 3. pkt. 2) ustawy Prawo Przewozowe dają przewoźnikom możliwość uwolnienia się od odpowiedzialności, jeżeli uszkodzenie przesyłki powstało z powodu braku, niedostateczności lub wadliwości opakowania rzeczy.**



Stosowanie określonej metody opakowania przesyłki i jej przygotowania do przewozu zależy od rodzaju towaru i użytego środka transportu. Transport drogowy wymusza stosowanie metod, które uwzględniają zachowanie się przesyłki w czasie przewozu. Na ładunek działają bowiem dość duże siły bezwładności





Najbardziej popularnymi opakowaniami transportowymi są pudła tekturowe i skrzynki drewniane, które są podatne na uszkodzenia mechaniczne. Jeżeli przestrzenie pomiędzy przesyłkami nie są wypełnione materiałem sztauerskim lub workami powietrznymi, zgniecenie dolnych opakowań doprowadza do przechylenia się jednostek ładunkowych i uszkodzenia kolejnych opakowań

przesyłkami powstają dość znaczne odstępy, które często dochodzą do 20 cm. Tak opakowana przesyłka będzie jeszcze bardziej podatna na przechylenie się, zwiększając tym samym ryzyko uszkodzenia. Samo uszkodzenie opakowania nie dyskwalifikuje towaru, jednak z tego powodu odbiorcy bardzo często odmawiają przyjmowania przesyłek. Zgniecenie opakowań i przechylenie się palet powoduje szkody również w przesyłkach, co obserwuje się przy przewozie świeżych owoców i warzyw.

Przy nienależyтым opakowaniu przesyłki trudno jest mówić o jakiegokolwiek odpowiedzialności przewoźnika. Art. 17. ust. 4. lit. b. konwencji CMR oraz art. 65. ust. 3. pkt. 2) Prawa Przewozowego dają



Większość towarów jest przewożona na paletach, które stanowią tzw. jednostki ładunkowe. Wysokość jednostek ładunkowych jest różna, a całość zazwyczaj jest owinięta folią stretch, która jest często jedyną formą opakowania niektórych przesyłek niespaletyzowanych, jak np. niewielkich maszyn i urządzeń

podestów lub stojaków powodują, że nie wytrzymują one obciążeń, jakie powstają w czasie przewozu. W efekcie dochodzi do uszkodzenia zarówno elementów mocujących, jak również przesyłek, które powinny zabezpieczać. W każdym z tych przypadków szkodami są obciążani przewoźnicy, którzy tak naprawdę nie ponoszą odpowiedzialności za większość tego typu szkód. Dalszą konsekwencją jest nieprzyjmowanie odpowiedzialności przez zakłady ubezpieczeń.

### „Piętrowanie” przesyłek

Jak już wspomniano, większość przesyłek jest przewożona na paletach. Wysokość ich jest różna, a niekiedy palety są piętrowane. Nadawcy, albo działający w ich imieniu załadownicy, często nie zdają sobie sprawy ze skutków takiego przygotowania przesyłek do przewozu. Zbyt wysoko ułożony towar

## Przy nienależyтым opakowaniu przesyłki trudno jest mówić o jakiegokolwiek odpowiedzialności przewoźnika. Art. 17. ust. 4. lit. b. konwencji CMR oraz art. 65. ust. 3. pkt. 2) Prawa Przewozowego dają dość twarde podstawy do uwolnienia się od niej.

dość twarde podstawy do uwolnienia się od niej. Dlatego też zakłady ubezpieczeń często odmawiają odszkodowań powołując się na powyższą przesłankę.

### Nienależyte przygotowanie przesyłek do przewozu

Niektóre rodzaje przesyłek wymagają zastosowania specjalnych podestów lub stojaków, bez których trudno mówić o bezpiecznym transporcie. Zdarza się, że towar w zwojach lub rolach (np. papier, folia, blacha) są układany osiowo poziomo bezpośrednio na podłodze, a „jedynym” obowiązkiem wysyłającego jest jego załadunek. Kierowca zabezpiecza towar w ramach swoich możliwości, ale nie zawsze dysponuje wystarczającą ilością klinów i belek blokujących. Niesie to za sobą ryzyko uszkodzenia towaru o nierówności podłogi (np. wystające gwoździe) lub zastosowany materiał sztauerski. Takie uszkodzenia w większości przypadków dyskwalifikują towar, gdyż ze względów technologicznych nie może być wykorzystany do dalszej produkcji. Wiele szkód w towarze powstaje z powodu złego stanu elementów mocujących zastosowanych przez wysyłających. Kiepska jakość palet,

na paletach lub „spiętrowanie” przesyłek w wielu przypadkach powoduje zgniecenie dolnych partii towaru. Dotyczy to szczególnie przesyłek, które są opakowane w cienkie tekturowe i drewniane pudełka lub pakowane w plastikowe pojemniki o cienkich ściankach. Następstwem tego może być przechylenie się palet i uszkodzenie sąsiednich przesyłek. Tak przygotowana przez wysyłającego przesyłka daje przewoźnikowi możliwość uwolnienia się od odpowiedzialności. Musi on jednak sam zmierzyć się z roszczeniem, gdyż w takim przypadku ubezpieczyciel z pewnością zastosuje przesłankę wyłączającą odpowiedzialność przewoźnika i odmówi pokrycia szkody.

### Niedoładowanie towaru (braki)

Niedoładowanie towaru to dość częsty proceder. Przy obecnej infrastrukturze kierowcy praktycznie nie mają szans na skontrolowanie ani stanu ładowanego towaru, ani też jego ilości. Wszelkie stwierdzone przez odbiorców przesyłek braki uderzają więc w przewoźników. Podejścia roszczeniowe nie zmienia nawet to, że załadowca po zakończonym załadunku założył plombę, której stanu odbiorca nie zakwestionował. W takich przypadkach, podobnie

## Zlecający przewóz nie dają przewoźnikom żadnych szans na zapewnienie przesyłkom należytego bezpieczeństwa. Niezależnie od tego, niedostateczne zabezpieczenie przesyłki na środku transportu stanowi dla zakładów ubezpieczeń przesłankę do odmowy odszkodowania.

jak w poprzednich, szkodami są obciążani przewoźnicy, jednakże nie zawsze kierowane do nich roszczenia są zasadne.

### Metody zabezpieczania przesyłek a instrukcje nadawców

Od prawidłowego zabezpieczenia przesyłki zależy, czy bezpiecznie dojedzie ona do odbiorcy. Co do zasady, zabezpieczenie przesyłki na środku transportu należy do przewoźnika, jednakże w tej kwestii zdania są podzielone. Niektóre źródła podają, że jest to obowiązek nadawców lub podmiotów działających w ich imieniu i na ich rzecz, np. załadowców.

Zawierane przez przewoźników umowy przewozu zazwyczaj nie precyzują jaki towar będzie przewożony, ani też jakie powinny spełnić warunki, aby zagwarantować bezpieczny przewóz. Na miejsce załadunku podstawiany jest zwykle środek transportu zaopatrzone w standardowe środki zabezpieczające – zwykle pasy transportowe, belki i kilka klinów blokujących. Zatem w sytuacji, gdy konieczne jest dodatkowe

### Co właściciel firmy transportowej powinien wiedzieć

Szkodami spowodowanymi zgnieciem, przechyleniem palet lub przewróceniem się przesyłek praktycznie zawsze obciążani są przewoźnicy. Nie oznacza to, że w każdym przypadku ponoszą odpowiedzialność za tego typu szkody. Zawsze jednak muszą mierzyć się z adresowanymi do nich roszczeniami, którym bardzo często towarzyszą wstrzymanie zapłaty oraz zagrożenie skierowaniem sprawy do sądu. Należy również wiedzieć, że w przypadku uszkodzenia przesyłki w wyniku nienależytego przygotowania lub niewłaściwego opakowania przez wysyłającego, ubezpieczyciel raczej nie pokryje szkody z posiadanej polisy OCP. Aby uniknąć takich sytuacji, w razie stwierdzenia nieprawidłowości w opakowaniu lub przygotowaniu przesyłki do przewozu, kierowcy powinni zgłaszać to wysyłającym, wpisywać stosowane uwagi w listy przewozowe, a w skrajnych przypadkach odmawiać przyjmowania przesyłek do przewozu.

## Wiele szkód w towarze powstaje z powodu złego stanu elementów mocujących zastosowanych przez wysyłających. Kiepska jakość palet, podestów lub stojaków powoduje, że nie wytrzymują one obciążeń, jakie powstają w czasie przewozu.

zabezpieczenie przesyłki, kierowca nie ma możliwości, aby optymalnie ją zabezpieczyć. Często też kierowcy przy przyjmowaniu towaru nie otrzymują żadnych wskazówek co do konieczności zastosowania określonej metody zabezpieczenia. Można zatem stwierdzić, że w tym aspekcie, zlecający przewóz nie dają przewoźnikom żadnych szans na zapewnienie przesyłkom należytego bezpieczeństwa. Niezależnie od tego, niedostateczne zabezpieczenie przesyłki na środku transportu stanowi dla zakładów ubezpieczeń przesłankę do odmowy odszkodowania.

Przy ocenie spraw związanych z odszkodowaniami należy również wiedzieć, że odpowiedzialność cywilna zawsze wiąże się z zobowiązaniem do odszkodowania (naprawienia szkody), natomiast zobowiązanie do odszkodowania nie zawsze wiąże się z odpowiedzialnością cywilną. Przewoźnicy bowiem często są obarczani odpowiedzialnością za niedbałość i bagażaniarstwo nadawców i odbiorców, co w wielu przypadkach wyłącza ich prawną odpowiedzialność za szkodę, a ich samych z grona zobowiązanych do odszkodowania. Podobnie w przypadku konieczności



Zbyt wysoko ułożony towar na paletach lub „spiętrowanie” przesyłek, w wielu przypadkach powoduje zgniecenie dolnych partii towaru. Dotyczy to szczególnie przesyłek, które są opakowane w cienkie tekturowe i drewniane pudełka lub pakowane w plastikowe pojemniki o cienkich ściankach

pokrycia szkody ze względów handlowych, gdzie zobowiązanie odszkodowawcze powstaje poza stosunkiem zobowiązaniowym, wynikającym z zawartej umowy przewozu. To, że zostali wezwani do zapłaty nienależnego odszkodowania lub ze względów handlowych zamierzają pokryć szkodę, nie oznacza, że ich ubezpieczyciel musi zrobić to samo – na tym nie polega funkcja ubezpieczeń i nie w tym celu zawierane są umowy ubezpieczenia OCP. ◀

**Jerzy Różyk**  
ekspert ds. oceny ryzyka  
w transporcie prawa przewozowego  
i ubezpieczeń transportowych

CDS Kancelaria Brokerska  
[www.cds-odszkodowania.info](http://www.cds-odszkodowania.info)  
[www.oc-przewoźnika.info](http://www.oc-przewoźnika.info)

**CDS** Biuro transportowe

ODSZKODOWANIA

Prowadzimy obsługę prawno-ubezpieczeniową firm transportowych i spedycyjnych w zakresie:

- oceny ryzyka transportowego
- opracowywania ofert ubezpieczeń: OC przewoźnika, OC przewoźnika umownego i OC spedytora
- wykonywania audytów, analiz i ocen prawnych

Nasze autorskie rozwiązania umożliwiają pełne ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej pomocowej w związku z wykonaniem działalności transportowej i spedycyjnej.

[www.cds-odszkodowania.info](http://www.cds-odszkodowania.info)  
[www.oc-przewoźnika.info](http://www.oc-przewoźnika.info)  
[www.oc-spedytora.info](http://www.oc-spedytora.info)

**Dane kontaktowe:**

CDS Kancelaria Brokerska  
40-263 Warszawa, ul. Różnowa 11/64, 53  
tel.: 22 767 09 54, 22 767 97 54, 22 767 97 54; fax: 22 491 70 50  
e-mail: [biuro@cds-odszkodowania.pl](mailto:biuro@cds-odszkodowania.pl)