

OKIEM BROKERA

STANDARDOWE WYŁĄCZENIA OCHRONY UBEZPIECZENIOWEJ W OCPD

Sprawdź, które klauzule możesz włączyć do swojego OCPD i uzyskać najlepsze warunki ubezpieczenia.

Wykaz wyłączeń z ochrony ubezpieczeniowej

	Nazwa wyłączenia	Możliwość włączenia do ubezpieczenia	Komentarz
1	Wina umyślna. Rażące niedbalstwo	TAK	<p>Istnieje możliwość częściowego przywrócenia ochrony za pomocą klauzuli reprezentantów.</p> <p>Uzasadnienie:</p> <p>Klauzula reprezentantów dotyczy tylko szeregowych pracowników ubezpieczonego. Nie obejmuje swym zakresem:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ członków zarządu spółki, ■ prokurentów, ■ dyrektorów, ■ właścicieli, wspólników, ■ i innych osoby, które zgodnie z obowiązującymi przepisami, statutem lub na mocy prawa własności uprawnione są do zarządzania podmiotem gospodarczym. <p>Zdarza się, że klauzula zawiera limit odpowiedzialności.</p> <p>Ponadto zwykle nie odnosi się ona do naruszeń obowiązków wynikających z ogólnych warunków ubezpieczenia lub treści polisy.</p>

2	Prowadzenie pojazdu przez osobę nieuprawnioną	TAK	<p>Istnieje możliwość częściowego przywrócenia ochrony za pomocą klauzuli ważności dokumentów.</p> <p>Uzasadnienie:</p> <p>Osoba uprawniona to taka, która ma wszystkie te dokumenty:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ prawo jazdy, ■ badania psychotechniczne, ■ świadectwo kwalifikacji, ■ karta kierowcy. <p>Brak choćby jednego z tych dokumentów skutkuje wyłączeniem ochrony.</p> <p>Klauzula przywraca ochronę tylko wtedy, gdy brak uprawnień wynikał z faktu utraty ważności dokumentów. Ponadto zwykle ma ona zastosowanie w przypadku, gdy termin ważności dokumentów upłynął nie więcej niż 30 dni od dnia powstania szkody.</p>
3	Alkohol lub inne środki odurzające	TAK	<p>Istnieje możliwość przywrócenia ochrony za pomocą klauzuli szkód po spożyciu alkoholu.</p> <p>Trzeba pamiętać o tym, że klauzula taka zawsze zawiera limit odpowiedzialności ubezpieczyciela, zatem przywrócenie ochrony także należy traktować jako częściowe.</p>
4	Nieterminowe podstawienie pojazdu pod załadunek	TAK	<p>Istnieje możliwość częściowego przywrócenia ochrony za pomocą klauzuli nieterminowego podstawienia pojazdu pod załadunek.</p> <p>Uzasadnienie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ochrona ubezpieczeniowa udzielana na podstawie tej klauzuli obejmuje tylko szkody rzeczowe i szkody finansowe, polegające na zwiększonych, udokumentowanych kosztach. Ochrona nie obejmuje utraconych korzyści i nieosiągniętego spodziewanego zysku. 2. Klauzula zawsze przewiduje limit odpowiedzialności. 3. Za nieterminowe podstawienie pod załadunek uważa się: <ul style="list-style-type: none"> ■ podstawienie pojazdu w terminie późniejszym niż 2 godziny od deklarowanej godziny podstawienia, ■ nie więcej niż 8 godzin roboczych, ■ za godziny robocze uznaje się przedział czasu od godziny 8.00 do godziny 16.00 czasu urzędowego obowiązującego w RP

5	Wydanie towaru osobie nieuprawnionej	TAK	<p>Istnieje możliwość przywrócenia ochrony za pomocą klauzuli wydania towaru osobie nieuprawnionej.</p> <p>Przywrócenie ochrony należy uważać za częściowe, ponieważ klauzula nakłada na przewoźnika szereg bardzo rygorystycznych obowiązków, od spełnienia których uzależniona jest ochrona ubezpieczeniowa. Klauzula posiada także limity odpowiedzialności, zwykle niezbyt duże.</p> <p>Polecamy zapoznać się z treścią tej klauzuli i wpisanie jej treści do wewnętrznych procedur firmowych.</p>
6	Szkody z tytułu zwrotu przewoźnego, cła i innych wydatków (art. 23 ust. 4 CMR)	TAK	<p>Istnieje możliwość przywrócenia ochrony za pomocą klauzuli art. 24 CMR.</p> <p>Trzeba pamiętać, że klauzula posiada limit odpowiedzialności.</p>
7	Art. 24 CMR	TAK	<p>Istnieje możliwość przywrócenia ochrony za pomocą klauzuli art. 24 CMR.</p> <p>Trzeba pamiętać, że klauzula posiada limit odpowiedzialności.</p>
8	Art. 26 CMR	TAK	<p>Standardowe wyłączenie, które można włączyć do zakresu ubezpieczenia za pomocą klauzuli art. 26 CMR.</p> <p>Trzeba pamiętać, że klauzula ma limit odpowiedzialności.</p>
9	Szkody wynikające z załadunku / rozładunku, chyba że ich wykonanie wynika z umowy przewozu i znajduje potwierdzenie w liście przewozowym	TAK	<p>Istnieje możliwość przywrócenia ochrony za pomocą klauzuli załadunku / rozładunku.</p> <p>Zgodnie z art. 43 prawa przewozowego, o ile umowa lub przepis szczególny nie stanowią inaczej, czynności ładunkowe należą odpowiednio do obowiązków nadawcy lub odbiorcy.</p> <p>Zgodnie z ust. 2 nadawca, odbiorca lub inny podmiot wykonujący czynności ładunkowe, jest obowiązany wykonać je w sposób zapewniający przewóz przesyłki towarowej zgodnie z przepisami ruchu drogowego i przepisami o drogach publicznych, a w szczególności niepowodujący: zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, przekroczenia dopuszczalnej masy pojazdów lub przekroczenia dopuszczalnych nacisków osi.</p> <p>Konwencja CMR nie reguluje spraw związanych z załadunkiem i rozładunkiem i w tym zakresie stosuje się przepisy prawa krajowego.</p>

9			<p>Trzeba pamiętać, że obowiązek rozładunku musi wynikać z dokumentacji przewozowej.</p> <p>Jeśli kierowca musi do prac ładunkowych użyć wózka podnośnikowego, to musi też zostać przeszkolony w tym zakresie.</p>
10	Szkody z tytułu zwrotu przewoźnego, cła i innych wydatków (art. 23 ust. 4 CMR)	TAK	<p>Istnieje możliwość przywrócenia ochrony za pomocą klauzuli art. 24 CMR.</p> <p>Trzeba pamiętać, że klauzula posiada limit odpowiedzialności.</p>
11	Art. 24 CMR	TAK	<p>Istnieje możliwość przywrócenia ochrony za pomocą klauzuli art. 24 CMR.</p> <p>Trzeba pamiętać, że klauzula posiada limit odpowiedzialności.</p>
12	Art. 26 CMR	TAK	<p>Standardowe wyłączenie, które można włączyć do zakresu ubezpieczenia za pomocą klauzuli art. 26 CMR.</p> <p>Trzeba pamiętać, że klauzula ma limit odpowiedzialności.</p>
13	Szkody wynikające z załadunku / rozładunku, chyba że ich wykonanie wynika z umowy przewozu i znajduje potwierdzenie w liście przewozowym	TAK	<p>Istnieje możliwość przywrócenia ochrony za pomocą klauzuli załadunku / rozładunku.</p> <p>Zgodnie z art. 43 prawa przewozowego, o ile umowa lub przepis szczególny nie stanowią inaczej, czynności ładunkowe należą odpowiednio do obowiązków nadawcy lub odbiorcy.</p> <p>Zgodnie z ust. 2 nadawca, odbiorca lub inny podmiot wykonujący czynności ładunkowe, jest obowiązany wykonać je w sposób zapewniający przewóz przesyłki towarowej zgodnie z przepisami ruchu drogowego i przepisami o drogach publicznych, a w szczególności niepowodujący: zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, przekroczenia dopuszczalnej masy pojazdów lub przekroczenia dopuszczalnych nacisków osi.</p> <p>Konwencja CMR nie reguluje spraw związanych z załadunkiem i rozładunkiem i w tym zakresie stosuje się przepisy prawa krajowego.</p> <p>Trzeba pamiętać, że obowiązek rozładunku musi wynikać z dokumentacji przewozowej.</p> <p>Jeśli kierowca musi do prac ładunkowych użyć wózka podnośnikowego, to musi też zostać przeszkolony w tym zakresie.</p>

14	Szkody powstałe w następstwie rozboju	TAK	<p>Istnieje możliwość przywrócenia ochrony za pomocą klauzuli rabunku/ rozboju.</p> <p>Klauzula ta często zawiera sformułowania typu: "O ile transport był wykonywany zgodnie z obowiązującymi przepisami określającymi warunki przewozu". Zalecenia te mogą wynikać z dokumentacji przewozowej (konieczność poruszania się określoną trasą, itp.) lub przepisów prawnych (zakaz poruszania się w określonych miejscach, itp.)</p>
15	Utrata, uszkodzenie lub ubytek w paletach, platformach, kontenerach i innych opakowaniach, o ile służą onedo wielokrotnego użytku	TAK	<p>Istnieje możliwość przywrócenia ochrony za pomocą:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ klauzuli szkody w paletach, ■ klauzula szkody w kontenerach.
16	Koszty usunięcia pozostałości po szkodzie	TAK	<p>Istnieje możliwość przywrócenia ochrony za pomocą klauzuli uprzątnięcia pozostałości po szkodzie.</p> <p>Wyłączenie wynika z faktu, że zgodnie z prawem przewozowym i konwencją CMR uprzątnięcie pozostałości po szkodzie nie mieści się w standardowym zakresie ubezpieczenia.</p> <p>Brak przedmiotowej klauzuli powoduje, że ewentualne koszty będą obciążać przewoźnika.</p>
17	Koszty utylizacji pozostałości po szkodzie	TAK	<p>Istnieje możliwość przywrócenia ochrony za pomocą klauzuli utylizacji pozostałości po szkodzie.</p> <p>Wyłączenie wynika z faktu, że zgodnie z prawem przewozowym i konwencją CMR utylizacja pozostałości po szkodzie nie mieści się w standardowym zakresie ubezpieczenia. Brak przedmiotowej klauzuli powoduje, że ewentualne koszty będą obciążać przewoźnika.</p>
18	Koszty podniesienia/ wyciągnięcia środka transportu, który uległ wypadkowi	TAK	<p>Istnieje możliwość przywrócenia ochrony za pomocą klauzuli podniesienia i wyciągnięcia środka transportu.</p> <p>Wyłączenie wynika z faktu, że są to koszty assistance.</p>

19	Szkody powstałe podczas postoju środka transportu pozaparkingami strzeżonymi	TAK	<p>Istnieje możliwość przywrócenia ochrony za pomocą klauzuli postojowej.</p> <p>W przypadku tej klauzuli możemy mówić jedynie o częściowym przywróceniu ochrony. Wynika to z faktu, że wyłączenie obejmuje wszelkie przypadki postoju poza parkingami strzeżonymi. Klauzula przywraca ochronę tylko w niektórych przypadkach i pod pewnymi warunkami.</p> <p>Gorąco zachęcamy do zapoznania się z treścią tej klauzuli. Niedostosowanie się do jej treści skutkować będzie odmową wypłat odszkodowania. Także kierowca powinien znać aktualną treść klauzuli postojowej.</p>
20	Przewóz przesyłek kurierskich	DO NEGOCJACJI	<p>Standardowe wyłączenie ochrony, na które trzeba uważać. Co do zasady, zgodnie z art. 1 konwencji CMR nie ma ona zastosowania do przewozów wykonywanych na podstawie międzynarodowych konwencji pocztowych. I w tym wypadku z całą pewnością wyłączenie będzie obowiązywać.</p> <p>Zdarza się, że przewóz tego rodzaju przesyłek odbywa się na podstawie prawa przewozowego (nie pocztowego). Wówczas część ubezpieczycieli, w toku indywidualnych negocjacji, godzi się włączyć ryzyko do ubezpieczenia.</p>
21	Ładunki ponadgabarytowe	DO NEGOCJACJI	<p>Często występujące wyłączenie ochrony. Rozszerzenie ochrony jest możliwe tylko w toku indywidualnych negocjacji.</p> <p>Niezależnie od posiadanego zezwolenia - o czym mowa powyżej - wymagane jest także stosowne rozszerzenie ochrony.</p>
22	Transport pojazdów używanych	DO NEGOCJACJI	<p>Rozszerzenie ochrony jest możliwe tylko w toku indywidualnych negocjacji.</p> <p>Nie każdy ubezpieczyciel jest zainteresowany ubezpieczeniem tego rodzaju ładunku.</p>
23	Transport towarów niebezpiecznych (ADR)	DO NEGOCJACJI	<p>Rozszerzenie ochrony jest możliwe tylko w toku indywidualnych negocjacji.</p> <p>Nie każdy ubezpieczyciel jest zainteresowany ubezpieczeniem tego rodzaju ładunku.</p>

24	Przewóz żywych zwierząt	DO NEGOCJACJI	<p>Rozszerzenie ochrony jest możliwe tylko w toku indywidualnych negocjacji.</p> <p>Wyłączenie to jest zgodne z treścią art. 17 ust. 4 pkt. f konwencji CMR, która stanowi, że przewoźnik jest zwolniony od swej odpowiedzialności, jeżeli zaginięcie lub uszkodzenie towaru powstało ze szczególnego niebezpieczeństwa wynikającego z przewozu żywych zwierząt.</p> <p>Nie każdy ubezpieczyciel jest zainteresowany ubezpieczeniem tego rodzaju ładunku.</p>
25	Szkody powstałe z tytułu przewozu leków	DO NEGOCJACJI	<p>Rozszerzenie ochrony jest możliwe tylko w toku indywidualnych negocjacji.</p> <p>Nie każdy ubezpieczyciel jest zainteresowany ubezpieczeniem tego rodzaju ładunku.</p>
26	Szkody powstałe na terytorium Rosji, Ukrainy, Białorusi, Kazachstanu i Mołdawii, a także powstałe poza terytorium państw europejskich	DO NEGOCJACJI	<p>Rozszerzenie ochrony jest możliwe tylko w toku indywidualnych negocjacji.</p> <p>Nie każdy ubezpieczyciel jest zainteresowany ubezpieczeniem tego rodzaju ładunku.</p>
27	Przewóz samochodami, które ze względu na ciężar lub wielkość wymagają zezwoleń, a przewoźnik nimi nie dysponował lub się do nich nie zastosował	RACZEJ NIE	<p>Często występujące wyłączenie ochrony. Zwykle brak możliwości rozszerzenia zakresu.</p> <p>Dotyczy to głównie zezwoleń kategorii I - VII, wydawanych przez zarządcę drogi, starostę, naczelnika urzędu celnego lub GDDKiA.</p> <p>Oprócz zezwolenia wymagane jest także rozszerzenie ochrony, ponieważ standardowy zakres ubezpieczenia nie obejmuje tego rodzaju szkód (informacja poniżej).</p>
28	Szkody wyrządzone przez emigrantów	RACZEJ NIE	<p>Standardowe wyłączenie w każdym o.w.u., które wynika z treści przepisów prawnych. Zarówno art. 65 ust. 2 prawa przewozowego, jak i art. 17 ust. 2 CMR stanowi, że przewoźnik jest zwolniony od odpowiedzialności, jeżeli zaginięcie, uszkodzenie lub opóźnienie spowodowane zostało winą osoby uprawnionej, jej zleceniem nie wynikającym z winy przewoźnika, wadą własną towaru lub okolicznościami, których przewoźnik nie mógł uniknąć i których następstwom nie mógł zapobiec.</p> <p>Niemniej w związku z realiami rynkowymi, istnieje możliwość przywrócenia ochrony za pomocą klauzuli szkód wyrządzonych przez imigrantów.</p>

29	Następstwo świadczenia usług pomocy drogowej lub holowania	RACZEJ NIE	Często występujące wyłącznie ochrony. Zwykle brak możliwości rozszerzenia zakresu.
30	Konfiskata towaru, kary umowne, grzywny sądowe i administracyjne	RACZEJ NIE	<p>Dość często występujące wyłącznie ochrony. Zwykle brak możliwości rozszerzenia zakresu.</p> <p>Ponadto, z obowiązku przypominamy, że płacenie grzywnien sądowych za inny podmiot jest sprzeczne z prawem w Polsce i większości krajów. Wpłacając grzywnę za kogoś narażamy się na odpowiedzialność z art 57 kodeksu wykroczeń (kara aresztu lub grzywny). Karane jest także organizowanie zbiórki na uiszczenie grzywny i ofiarowanie pieniędzy na zapłatę grzywny.</p>
31	Użycie do przewozu żywnościowych artykułów szybko psujących się środków transportu nieposiadających świadectwa ATP	NIE	Standardowe wyłączenie ochrony u wszystkich ubezpieczycieli. Nie można włączyć tego do zakresu ubezpieczenia.
32	Działania wojenne, rewolucje, strajki, akty terroryzmu oraz działania substancji radioaktywnych	NIE	<p>Standardowe wyłączenie ochrony u wszystkich ubezpieczycieli. Nie można włączyć tego do zakresu ubezpieczenia.</p> <p>W celu uzyskania ochrony ubezpieczeniowej należy skorzystać z ubezpieczenia cargo z rozszerzeniem o:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Instytutowe Klauzule Wojenne (ładunkowe) 1.1.82 (Institute War Clauses (cargo) 1.1.82.) ■ Instytutowe Klauzule Strajkowe (ładunkowe) 1.1.82 (Institute Strikes Clauses (cargo) 1.1.82). <p>To jedyna możliwość.</p>
33	Przeprowadzki/przesiedlenia	NIE	<p>Standardowe wyłączenie ochrony u wszystkich ubezpieczycieli. nie można włączyć tego do zakresu ubezpieczenia.</p> <p>Wyłączenie to wiąże się z treścią art. 1 Konwencji CMR, zgodnie z którą Konwencji nie stosuje się do przewozów rzeczy przesiedlenia.</p>
34	Szkody w dziełach sztuki i wartościach pieniężnych	NIE	<p>Brak możliwości rozszerzenia zakresu.</p> <p>W celu zapewnienia ochrony ubezpieczeniowej należy skorzystać z ubezpieczenia cargo (ubezpieczonym powinien być właściciel towaru).</p>

35	Szkody powstałe podczas transportu pojazdów uszkodzonych	NIE	<p>Brak możliwości rozszerzenia zakresu.</p> <p>Wynika to m.in. z faktu, że w razie szkody nie sposób ustalić, które uszkodzenia powstały przed szkodą, a które są skutkiem szkody z ubezpieczenia OCPD.</p>
36	Naturalne właściwości lub wady ukryte towaru	NIE	<p>Standardowe wyłączenie w każdym o.w.u., które wynika z treści przepisów prawnych.</p> <p>Zarówno art. 65 ust. 2 prawa przewozowego, jak i art. 17 ust. 2 konwencji CMR stanowi, że przewoźnik jest zwolniony od odpowiedzialności, jeżeli zaginięcie, uszkodzenie towaru lub opóźnienie dostawy wynika z winy osoby uprawnionej, jej zlecenia, wady własnej towaru lub okoliczności, których przewoźnik nie mógł uniknąć i których następstwom nie mógł zapobiec.</p> <p>Art. 17 ust. 4 pkt d CMR stanowi, że przewoźnik jest zwolniony od swej odpowiedzialności, jeżeli zaginięcie lub uszkodzenie towaru powstało w wyniku naturalnych właściwości niektórych towarów, w przypadku których istnieje duże niebezpieczeństwo całkowitego lub częściowego zaginięcia lub uszkodzenia, w szczególności przez: połamanie, rdzę, samoistne wewnętrzne zepsucie, wyschnięcie, wyciek, normalny ubytek lub działanie robactwa i gryzoni.</p>
37	Niewykonanie lub nienależyte wykonanie polecenia zmiany umowy przewozu	NIE	<p>Standardowe wyłączenie ochrony u wszystkich ubezpieczycieli. Nie można włączyć tego do zakresu ubezpieczenia.</p>
38	Utrata, nienależyte wykorzystania dokumentów wymienionych w liście przew. albo złożonych u przewoźnika	NIE	<p>Standardowe wyłączenie ochrony u wszystkich ubezpieczycieli. Nie można włączyć tego do zakresu ubezpieczenia.</p>
39	Zlecenie transportowe z niedokładnymi, niekompletnymi lub nieprawidłowymi danymi	NIE	<p>Standardowe wyłączenie ochrony u wszystkich ubezpieczycieli. Nie można włączyć tego do zakresu ubezpieczenia.</p> <p>Zgodnie z prawem przewozowym i konwencją CMR pełną odpowiedzialność za tego rodzaju szkody ponosi nadawca przesyłki. Na nadawcy ciąży obowiązek podania prawidłowych danych do listu przewozowego.</p>
40	Przyczyny wyłączające odpowiedzialność przewoźnika w prawie przewozowym lub konwencji CMR	NIE	<p>Żaden z ubezpieczycieli nie wymienia w o.w.u. wszystkich wyłączeń odpowiedzialności. Jeśli prawo przewozowe lub konwencja CMR ograniczają odpowiedzialność przewoźnika, wówczas automatycznie jest to także wyłączone z zakresu ubezpieczenia OCPD - bez względu na fakt, czy w o.w.u. jest to uregulowane, czy nie.</p>

41	Użycie pojazdu nieprzystosowanego do przewozu danego rodzaju towaru	NIE	<p>Standardowe wyłączenie ochrony u wszystkich ubezpieczycieli. Nie można włączyć tego do zakresu ubezpieczenia.</p> <p>Przykładem może być np. przewóz sprzętu elektronicznego pod plandeką, zamiast pod wymaganą sztywną obudową.</p>
42	Użycie pojazdu niesprawnego	NIE	<p>Standardowe wyłączenie ochrony u wszystkich ubezpieczycieli. Nie można włączyć tego do zakresu ubezpieczenia.</p> <p>Wszelkie szkody wynikające z faktu, że pojazd był niesprawny - zgodnie z obowiązującymi przepisami prawnymi - obciążają przewoźnika. Mowa tu w szczególności o niesprawnych hamulcach, zużytych oponach, zainstalowanych na pojeździe urządzeniach dźwigowych, itp.</p>

Masz pytania?



(71) 726 31 74



info@transbrokers.eu

Warto wiedzieć

Niezależnie od treści wyłączeń zamieszczonych w o.w.u., które często wynikają z treści prawa przewozowego i konwencji CMR, warto także zacytować przepisy, które stanowią o tym, kiedy przewoźnik odpowiada za szkodę a kiedy nie odpowiada.

Art. 65 prawa przewozowego

- 1 Przewoźnik ponosi odpowiedzialność za utratę, ubytek lub uszkodzenie przesyłki powstałe od przyjęcia jej do przewozu aż do jej wydania oraz za opóźnienie w przewozie przesyłki.
- 2 Przewoźnik nie ponosi odpowiedzialności określonej w ust. 1, jeżeli utrata, ubytek lub uszkodzenie albo opóźnienie w przewozie przesyłki powstały z przyczyn występujących po stronie nadawcy lub odbiorcy, niewywołanych winą przewoźnika, z właściwości towaru albo wskutek siły wyższej. Dowód, że szkoda lub przekroczenie terminu przewozu przesyłki wynikało z jednej z wymienionych okoliczności, ciąży na przewoźniku.

Artykuł 17 konwencji CMR

- 1 Przewoźnik odpowiada za całkowite lub częściowe zaginięcie towaru lub za jego uszkodzenie, które nastąpi w czasie między przyjęciem towaru a jego wydaniem, jak również za opóźnienie dostawy.
- 2 Przewoźnik jest zwolniony od tej odpowiedzialności, jeżeli zaginięcie, uszkodzenie lub opóźnienie spowodowane zostało winą osoby uprawnionej, jej zleceniem nie wynikającym z winy przewoźnika, wadą własną towaru lub okolicznościami, których przewoźnik nie mógł uniknąć i których następstwom nie mógł zapobiec.
- 3 Przewoźnik nie może powoływać się dla zwolnienia się od odpowiedzialności ani na wady pojazdu, którym się posługuje dla wykonania przewozu, ani na winę osoby lub pracowników osoby, u której pojazd wynajął.
- 4 Uwzględniając postanowienia artykułu 18, ustępy 2 do 5, przewoźnik jest zwolniony od swej odpowiedzialności, jeżeli zaginięcie lub uszkodzenie towaru powstało ze szczególnego niebezpieczeństwa wynikającego z jednej lub kilku następujących przyczyn:
 - użycie pojazdów otwartych i nie przykrytych oponczką, jeżeli to użycie było wyraźnie uzgodnione i zaznaczone w liście przewozowym;
 - brak lub wadliwe opakowanie, jeżeli towary, ze względu na swe naturalne właściwości, w razie braku lub wadliwego opakowania, narażone są na zaginięcie lub uszkodzenie;
 - manipulowanie, ładowanie, rozmieszczenie lub wyładowanie towaru przez nadawcę lub przez odbiorcę albo przez osoby działające na rachunek nadawcy lub odbiorcy;
 - naturalne właściwości niektórych towarów, mogące powodować całkowite lub częściowe ich zaginięcie albo uszkodzenie, w szczególności przez połamanie, rdzę, samoistne wewnętrzne zepsucie, wyschnięcie, wyciek, normalny ubytek lub działanie robactwa i gryzoni;

- niedostateczność lub wadliwość cech lub numerów na sztukach przesyłki;
- przewóz żywych zwierząt.

5 Jeżeli na mocy niniejszego artykułu przewoźnik nie odpowiada za niektóre czynniki, które spowodowały szkodę, jego odpowiedzialność jest zaangażowana tylko w tym zakresie, w jakim czynniki, za które ponosi on odpowiedzialność na mocy niniejszego artykułu, przyczyniły się do powstania szkody.



Adam Pająk

Prezes Zarządu Transbrokers.eu

KONTAKT

Transbrokers.eu Sp. z o.o.
ul. Fiołkowa 3
52-200 Wysoka,
Polska



(71) 726 31 74



info@transbrokers.eu

Zezwolenie 1981/13