

Stanisław Wieteska

Jan Kochanowski University in Kielce, Piotrków Trybunalski  
Faculty of Social Sciences  
e-mail: [s.wieteska@unipt.pl](mailto:s.wieteska@unipt.pl)

Anna Celczyńska

University of Lodz  
Faculty of Economics and Sociology  
Department of Insurance  
e-mail: [anna.celczynska@uni.lodz.pl](mailto:anna.celczynska@uni.lodz.pl)

## **Uwarunkowania ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej pracowników branży paliwowej w Polsce**

---

### **Conditions of liability insurance for employees of the fuel industry in Poland**

In Poland, we have approx. 10,000 fuel stations and fuel depots. Approximately 27 million vehicles registered in Poland and several million vehicles transiting through Poland use the petrol stations. Petrol and LPG stations are very dangerous places with flammable materials. Hence, an important element is the civil liability of employees of petrol stations and fuel and LPG depots. The article presents the scale and types of threats that may occur during the operation of these facilities, and the security elements of this type of place are also discussed. The final part of the article presents the basic elements of liability insurance for petrol operators. The basic elements of this insurance are indicated, such as the scope of the liability, the contribution, the guarantee sum and the problems with settling claims.

**Keywords:** civil liability, insurance, fuel industry

**JEL Classification:** G22

---

## 1. Wprowadzenie

W Polsce występuje ok. 7 tys. stacji paliw płynnych i gazowych. Zaostrzone wymagania techniczne ze względu m.in. na zagrożenie pożarowo-wybuchowe powodują, że wypadków i awarii jest coraz mniej. Jednak poza tą techniczną stroną jest jeszcze odpowiedzialność personelu obsługującego stacje paliw płynnych i gazowych. Jest to odpowiedzialność cywilna wobec klientów zaopatrujących się w paliwa płynne, gaz, produkty spożywcze i inne (Bernaciak, 2015). Jak wiadomo, najsłabszym ogniwem może być człowiek. W tym przypadku pracownik obsługujący dystrybutory, który nieprzewidzianie może wyrządzić szkodę osobom zaopatrującym się w paliwa, ale także postronnym.

Celem artykułu jest próba oceny zagrożeń występujących na stacjach i bazach paliw płynnych i gazowych z punktu widzenia ponoszonych odpowiedzialności cywilnej pracowników je obsługujących. Zadaniem artykułu jest zwrócenie uwagi na liczbę zagrożeń miejscowych na stacjach i bazach paliw płynnych oraz gazu płynnego (LPG – Liquefied Petroleum Gas) w Polsce w latach 2010–2017, a na tej podstawie wskazanie na konieczność ubezpieczenia personelu tych stacji w zakresie ich odpowiedzialności cywilnej.

W opracowaniu postawiono tezę, że w warunkach masowej obsługi klientów na stacjach paliw zastosowanie ubezpieczenia jako metody zarządzania ryzykiem jest najbardziej optymalnym rozwiązaniem. Artykuł przygotowano na podstawie literatury przedmiotu.

## 2. Stan liczbowy stacji paliw i LPG

Do największych sieci stacji paliw w Europie należą (Furman, 2018c): francuski Total – 8,2 tys. obiektów, brytyjskie BP – 6,6 tys. stacji, amerykańskie Esso – 6,1 tys. obiektów, holenderski Shell – 5,7 tys. obiektów; hiszpański Repsol – 4,7 tys. Zmiany stanu liczby stacji paliw w Polsce przedstawia tabela 1.

Tabela 1. Liczba stacji paliw w Polsce

2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018 <sup>1</sup>
6755	6821	6857	6897	6484	6591	6803	6643	7021

Źródło: Borkowska, M., & Otto, P. (2018, 14 lutego). Handlowe oazy, czyli kupujesz i tankujesz. *Dziennik Gazeta Prawna*, 32, A10.

\* Uwaga: rok 2018 – pierwsza połowa

Warto odnotować, że stacje paliw w Polsce są bardzo dobrze wyposażone pod względem sprzedaży pozapaliwowej.

Struktura stacji paliw w Polsce (stan na 30 czerwca 2018 r.) była następująca (Furman, 2018a):

<sup>1</sup> Furman, T. (2018a, 1 sierpnia). Branża ma dobre perspektywy na najbliższe lata. *Rzeczpospolita*.

- (1) koncerny paliwowe (32%),
- (2) sieci operatorów niezależnych (15%),
- (3) koncerny zagraniczne (21%),
- (4) pozostali operatorzy niezależni (29%),
- (5) hipermarkety (3%).

Liczba autostradowych stacji paliw w Polsce (stan na 30.06.2018 r.): PKN Orlen – 38, Grupa Lotos – 20, BP – 19, Shell – 9, Circle K – 2.

Rozkład dysponentów stacji paliw i gazu płynnego (stan na 30 czerwca 2018 r.) był następujący (Furman, 2018b): PKN Orlen – 1771, BP – 537, Grupa Lotos – 484, Shell – 420, Circle K (wcześniej Statoil) – 348.

W dalszym ciągu obserwuje się wzrost liczby samochodów z instalacją gazową. Wynika to z faktu, że ceny LPG są niższe od cen paliw płynnych. Głównym dostawcą LPG jest Rosja – ok. 28% importu. Np. w 2008 r. udział gazu płynnego nabywanego jako paliwo samochodowe stanowił blisko  $\frac{3}{4}$  całkowitej sprzedaży tego produktu (Darek, 2010).

Z danych zawartych w tabeli 2 wynika, że na koniec 2015 r. zarejestrowanych było w Polsce ok. 25 mln pojazdów, które wielokrotnie w ciągu roku są obsługiwane przez stacje paliw płynnych i gazu. Do tego stanu należy zaliczyć pojazdy z zagraniczną rejestracją (wjeżdżające i wyjeżdżające) na terytorium Polski.

Tabela 2. Obsługa samochodów na stacjach paliw w mln

Rok	osobowe	ciężarowe	motocykle	autobusy	nowo zarejestrowane (w tys.)
2014	20,004	3,037	–	–	352,1
2015	20,723	3,098	1,272	0,109	356,3

Źródło: Transport. Wyniki działalności w 2015 r. (2016). Warszawa: Główny Urząd Statystyczny.

### 3. Zagrożenia na stacjach i bazach paliw płynnych oraz gazu płynnego

Podstawowym, największym zagrożeniem na stacjach i bazach paliw są pożary. Na drugim miejscu znajdują się miejscowe zagrożenia wynikające z eksploatacji stacji i baz paliw. Do nich zaliczyć można m.in. szkody wyrządzone naturalnemu środowisku czy niekontrolowane wycieki paliwa. Są to zagrożenia toksykologiczne.

Paliwa płynne stanowią preparaty łatwopalne. W sprzyjających warunkach składniki preparatu tworzą z powietrzem mieszaniny wybuchowe. W wyniku działania podwyższonej temperatury pojemnik może ulec gwałtownemu rozszczelnieniu z możliwością wydzielania się szkodliwych gazów i dymów. Te toksyczne czynniki szkodliwie oddziałują na organizm człowieka, działają drażniąco na skórę, układ oddechowy (Leśniak, Żyła i in., 2012), powodując senność, zawroty głowy, alergie (Porębski, Czarnobilska i in., 2012). Preparaty ropopochodne działają toksycznie na organizmy wodne, powodując długo utrzymujące się niekorzystne zmiany w środowisku wodnym. Należy zauważyć, że na wielu stacjach LPG urządzenia pochodzą sprzed kilku lat, dlatego kontrole Urzędu Do-

zoru Technicznego wymuszają na ich właścicielach podnoszenie stopnia bezpieczeństwa, a także ich jakości<sup>2</sup>.

W Polsce funkcjonują stanowiska przeznaczone do samodzielnego tankowania paliw i gazu płynnego. Pomimo wielu zabezpieczeń technicznych punktów poboru w dalszym ciągu istnieje ryzyko popełnienia przez kierowców błędów, polegających np. na nieprzestrzeganiu instrukcji obsługi, niekontrolowanym włączeniu i wyłączeniu urządzeń, a skutkujących różnymi szkodami (Stukowski, 2013). Zdarza się sporadycznie, że śpieszący się kierowcy zapominają odłączyć wąż dystrybutora po zatankowaniu pojazdu. Stwarza to potencjalne zagrożenie nie tylko wycieku paliwa, ale i spowodowania pożaru.

Dopuszcza się tankowanie pojazdów LPG przez kierowców, którzy nie mają przeszkolenia w zakresie zasad obsługi dystrybutorów tego paliwa, z tego względu dostrzega się rosnące zagrożenie powstania awarii na stacjach, bazach LPG. Innymi słowy, samoobsługa podnosi ryzyko wystąpienia awarii. Wieloletnie obserwacje stacji paliw LPG doprowadzają do wniosku, że:

- (1) awarie z udziałem LPG mogą powodować poważne skutki dla ludzi, w pojazdach i najbliższym otoczeniu,
- (2) podczas niekontrolowanego wypływu LPG niemal automatycznie następował zapłon,
- (3) występowanie chmury parowej może powodować wybuch typu BLEVE.

W procesie tankowania „gaz ziemny ulega przemianie, nagraniu i oziębieniu. Gaz o dużym zawilgoceniu, jeżeli zostanie schłodzony do temperatury poniżej 0°C, może zamarznąć, co prowadzić może do powstania korków lodowych” (Bartłomiejczyk, 2008). To zaś skutkuje zakłóceniami pracy poszczególnych urządzeń.

Należy pamiętać, że produkty ropopochodne mają właściwości rakotwórcze. Jest to ważne nie tylko dla tankujących kierowców, ale i dla personelu stacji i baz paliw płynnych<sup>3</sup>.

Mimo wielu starań właścicieli stacji paliw zawsze istnieje ryzyko wycieku substancji ropopochodnych, dlatego personel powinien wiedzieć, jak zachować się w takiej sytuacji, za jakie działania jest odpowiedzialny, a jakie działania należą do obowiązków jednostek ratownictwa i straży pożarnej. Wycieki można sklasyfikować następująco (Pietrzak, 2006):

- (1) wg przyczyny powstania wycieku (naturalne i spowodowane działalnością człowieka),
- (2) ze względu na rodzaj uwolnionego produktu (benzyna, olej napędowy),
- (3) ilość uwolnionego produktu (ok. 95% to małe wycieki),
- (4) czas trwania wycieku,
- (5) elementy skażonego środowiska.

<sup>2</sup> Zob.: Rozporządzenie Ministra Energii z 14 lipca 2016 r. w sprawie wymagań jakościowych dla gazu skroplonego (LPG). (Dz.U. 2016, poz. 540).

<sup>3</sup> Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 8 lipca 2010 r. w sprawie minimalnych wymagań dotyczących bezpieczeństwa i higieny pracy związanych z możliwością wystąpienia w miejscu pracy atmosfery wybuchowej. Dz.U. 2010, nr 138, poz. 931; Rozporządzenie Ministra Zdrowia z dnia 1 grudnia 2004 r. w sprawie substancji, preparatów, czynników lub procesów technologicznych o działaniu rakotwórczym lub mutagennym w środowisku pracy. Dz.U. nr 280, poz. 2771 w. z p. zm.

Dla przykładu, skażenie środowiska może wystąpić na skutek rozszczelnienia podczas przeładunku paliw, tankowania paliw, dolewania płynów technologicznych. W wielu sytuacjach można mówić o trudnym do przewidzenia awaryjnym uwolnieniu się czy wypływie produktów ropopochodnych. W takich przypadkach właściciel stacji powinien być wyposażony w sorbenty mineralne do ich wychwytywania, a także preparaty do odtłuszczenia powierzchni czy ciężkie rękawy (zapory) ograniczające rozprzestrzenianie się płamy paliwa. Warto w tym miejscu podkreślić, że stosowane środki nie powinny być szkodliwe dla człowieka.

Rozprzestrzenianie się oparów produktów naftowych w różnych miejscach na stacji paliw i gazu płynnego prowadzi do powstania zagrożenia wybuchem.

Pracownicy obsługi stacji powinni zapewnić prawidłowe funkcjonowanie urządzeń oraz utrzymywać obiekt w należytej sprawności technicznej, dbając o planowe wykonanie czynności serwisowo-obsługowych zgodnych z zaleceniami producentów poszczególnych urządzeń. Na każdej stacji i w każdym czasie powinna być dostępna dokumentacja techniczno-obsługowa.

W latach 2004–2006 Biuro Rozpoznania Zagrożeń Komendy Głównej Straży Pożarnej (KGSP) przeprowadziło kontrolę 2198 stacji paliw i LPG. Liczba nieprawidłowości była następująca: 711 (w 2004 r.), 551 (2005 r.), 179 (pierwsza połowa 2006 r.). Wyniki kontroli stacji paliw w latach 2011–2016 przedstawia tabela 3.

Tabela 3. Wyniki działalności kontrolno-rozpoznawczej stacji paliw i gazu LPG w Polsce w latach 2011–2016

Rok	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Obiekty skontrolowane	2602	2004	1747	2184	2162	1639
Obiekty ze stwierdzonymi nieprawidłowościami	1292	818	658	821	883	564
Odsetek skontrolowanych obiektów, na których stwierdzono nieprawidłowości	50%	41%	38%	38%	41%	34%

Źródło: Biuletyny informacyjne KGSP z lat 2011–2016

Z danych zawartych w tabeli 3 wynika, że kontrole KGSP wykazały znaczący odsetek stacji, na których stwierdzono nieprawidłowości (od 50% w roku 2011 do 34% w roku 2016). Uchybienia dotyczyły m.in.: gaśnic, instalacji użytkowych, oznakowania znakami bezpieczeństwa czy instrukcji przeciwpożarowych.

Kolejnym zagrożeniem na stacjach paliw i gazu płynnego jest elektryczność statyczna. Niebezpieczne wyładowania elektryczności statycznej mogą występować m.in. (Podgórski, 2008):

- (1) podczas spuszczenia paliwa ze zbiornika oraz napełniania zbiorników pojazdów samochodowych,
- (2) podczas czyszczenia zbiorników,
- (3) podczas eksploatacji węży gumowych lub węży z tworzywa kończących się pistoletem nalewowym.

Z punktu widzenia obsługi klientów na stacjach paliw hipotetycznie mogą zdarzyć się:

- (1) potknięcia, upadki klientów i osób trzecich,
- (2) zabrudzenia odzieży, obuwia np. olejami, smarami,
- (3) zatankowanie niewłaściwego paliwa,
- (4) zatrucia pokarmowe w przyległych barach,
- (5) oparzenia, porażenia prądem,
- (6) szkody spowodowane klientom w okresie zimowym (gołoledź, odśnieżanie, sopłe, mróz) (*Odśnieżanie stacji paliw*, 2016),
- (7) uszkodzenia monitoringu wizyjnego, alarmowego,
- (8) uderzenia pojazdów, które wpadły w poślizg,
- (9) szkody powstałe na parkingu wokół stacji paliw,
- (10) awaryjne uszkodzenia węży, odmierzaczy (dystrybutorów) i innych urządzeń;
- (11) szkody powstałe w przyległej myjni samochodów (*Ekonomiczne aspekty istnienia myjni*, 2008; *Jak umyć, by nie szkodzić*, 2002),
- (12) awarie odmierzaczy przy tankowaniu LPG (Bernaciak, 2016) (niezadziałanie urządzeń zabezpieczających), w szczególności dotyczyć to może stacji z samoobsługą tankowania,
- (13) szkody spowodowane przez myjnie samochodowe (Majka, 2018).

Wiele kontrowersji budzi zjawisko utleniania paliwa, tzn. wprowadzenia do obrotu paliwa niespełniającego norm jakościowych. Jest to zjawisko w wielu przypadkach niezależne od personelu obsługującego stacje paliw. Przy każdej kontroli jakości paliw może zostać nałożona kara za paliwo złej jakości (Pacek-Łopalewska, 2015). Być może przy dobrym rozpoznaniu problemu udałoby się objąć ochroną ubezpieczeniową i ten rodzaj zagrożenia.

Warto odnotować, że obsługa na stacjach paliw i gazu płynnego cieszy się wśród klientów dużym uznaniem (Mazurkiewicz, 2016). Badania sondażowe wykazują uzyskanie przez nią oceny 3,84 w skali 1–5. Jest ona jedną z najwyższych ocen w stosunku do handlu i służby zdrowia.

#### 4. Elementy bezpieczeństwa na stacjach i bazach paliw

Każda stacja czy baza paliw to zbiór współpracujących urządzeń oraz sterującego nimi oprogramowania. W Rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 6 września 1999 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy przy magazynowaniu, napełnianiu i rozprowadzaniu gazów płynnych (Dz.U. nr 75/1999, poz. 846 w. z p. zm.) określono (§ 16), jakich czynności nie wolno dokonywać w czasie napełniania gazem butli.

Do wzrostu wypadków na stacjach może dochodzić także w związku ze sprzedażą artykułów pozapaliwowych, szczególnie po wprowadzaniu niedziel wolnych od handlu (Mazurkiewicz, 2018). Scenariusze możliwych awarii na stacjach LPG, przygotowane na podstawie analizy ryzyka, pokazują, że konieczne jest instalowanie dodatkowych środków bezpieczeństwa (Samociuk, Krzysiak,

& Bartnik i in., 2017). Wskazuje się na konieczność stosowania detektorów gazu, poziomowskazów czy systemów monitoringu komputerowego.

O ile w przypadku magazynowania paliw konwencjonalnych (standaryzowanych) został już określony poziom zagrożenia wypadkiem, to w odniesieniu do nowego typu biokomponentów paliwowych o całkowicie odmiennym pochodzeniu i składzie badania szczegółowe wciąż są w fazie początkowej.

Dla potrzeb bezpieczeństwa stacji paliw płynnych coraz częściej przeprowadza się symulacje komputerowe zagrożeń związanych z wyciekami substancji ropopochodnych czy gazu płynnego (Murek, 2015). Symulacje mają na celu przygotowanie do zabezpieczenia stacji paliw i otoczenia (środowiska) na wypadek sytuacji kryzysowej i przewidywanie możliwych scenariuszy. Warto także zwrócić uwagę, że każda stacja paliw ma obowiązek utrzymywania zapasów interwencyjnych.

## **5. Pożary i zagrożenia miejscowe na bazach i stacjach paliw oraz gazu płynnego w Polsce w latach 2010–2017**

Do nieszczęśliwych wypadków dochodzi najczęściej z powodu niskiej jakości usług. Według Urzędu Dozoru Technicznego (UDT) w latach 2013–2015 miały miejsce 4 zdarzenia związane ze zbiornikami paliw. Wszystkie wystąpiły w trakcie prac konserwacyjnych i naprawczych. Zginęła 1 osoba, a 3 zostały ranne, 5 zbiorników uległo uszkodzeniu (Raczka, 2015). W latach 2010–2016 zarejestrowano w Polsce 185 pożarów na stacjach paliw płynnych i gazu płynnego (średnio rocznie ok. 23). Najwięcej zarejestrowano w województwach: dolnośląskim, śląskim i mazowieckim. Dodatkowo zarejestrowano 15 pożarów w bazach paliw płynnych i gazu płynnego. Natomiast w przypadku zagrożeń miejscowych na stacjach paliw płynnych i gazu płynnego w analizowanym okresie odnotowano 1.437 incydentów pożarowo-wybuchowych (średnio 180 rocznie). Ponadto wiele zagrożeń miejscowych zarejestrowano na bazach paliw płynnych i gazu płynnego. W okresie 2010–2016 były to 124 przypadki. Najwięcej w województwach: mazowieckim, śląskim i wielkopolskim<sup>4</sup>.

## **6. Warunki ubezpieczenia stacji i baz paliw płynnych w zakresie odpowiedzialności cywilnej**

Podmiot ubezpieczenia (obsługę stacji paliw) tworzą m.in.: właściciele, personel, osoby obsługujące myjnie, obsługa barów, sklepów, ochrona, kasjerzy i inni zatrudnieni na stacjach paliw płynnych i gazu płynnego, a także w ich bazach (terminalach). Szacunkowo może to być 50–80 tys. osób. Warunkiem ubezpieczenia

---

<sup>4</sup> Na podstawie danych statystycznych gromadzonych przez Państwową Straż Pożarną.

personelu stacji paliw jest zdanie wymaganych egzaminów na specjalistycznych szkoleniach. Warunkiem ubezpieczenia OC jest zaprojektowanie, lokalizacja, wyposażenie zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Gospodarki z dnia 11 listopada 2005 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać bazy i stacje paliw płynnych, rurociągi przesyłowe dalekosiężne służące do transportu ropy naftowej i produktów naftowych i ich usytuowanie (Dz.U. 243/2005, poz. 2063 w z późn. zm.) Rozdział I–IV.

Zakłady ubezpieczeń przy udzielaniu ochrony ubezpieczeniowej mogą odpowiadać za losowe, przypadkowe skutki nienależytego wykonywania obowiązków. Warunkiem ubezpieczenia stacji paliw i gazów płynnych powinny być m.in. (Michalski & Śniatkowski, 1999):

- (1) aktualne raporty bezpieczeństwa,
- (2) sporządzone plany operacyjno-ratownicze,
- (3) sporządzone przez rzeczoznawców i inspektorów ochrony środowiska „Oceny oddziaływania na środowisko”,
- (4) plany na wypadek nadzwyczajnych zagrożeń środowiska,
- (5) wyposażenie w sprzęt gaśniczy (Noga, 2018).

Aby zapobiec skutkom zagrożeń w przyszłości i ponosić konsekwencje odpowiedzialności za nie, optymalnym rozwiązaniem wydaje się przekazanie tego ryzyka na inny podmiot. Takim podmiotem może być zakład ubezpieczeń.

Operatorzy stacji paliw ponoszą ciężar odpowiedzialności za wykonywane czynności indywidualnie w ramach roli, jaką się im przypisuje. Zbiór możliwych do wykonania czynności jest określony w umowach o pracę, instrukcjach, procedurach, przepisach prawa. Wykwalifikowany (po licznych szkoleniach) operator obsługujący stację paliw lub inne usługi traktowany jest jak profesjonalista, wykonujący szereg czynności prawie automatycznie. Wynika to z liczby obsługiwanych klientów. Coraz dłuższy staż pracy może powodować wykonywanie „automatycznych”/niekontrolowanych czynności, co z kolei wpływa na wystąpienie ryzykownych zachowań czy błędów wywołujących sytuacje kryzysowe i zagrożenia dla osób trzecich i ich mienia. Mówi się wtedy o nienależytym wykonaniu obowiązków, „czynności” czy też o tym, że „nie dołożono należytej staranności”. Każdy z pracowników stacji paliw płynnych i gazu płynnego powinien posiadać ocenę ryzyka zawodowego dokonaną zgodnie z obowiązującymi normami (Romanowska-Słomka, 2005).

Bardzo często przy stacjach paliw płynnych prowadzona jest drobna obsługa pojazdów, np. diagnostyka samochodowych układów zapłonowych. Jest to praca z urządzeniami pod napięciem sięgającym kilkudziesięciu kilowoltów. Pracownicy stacji obsługi pojazdów, którzy mają kontakt z tego rodzaju układami, są narażeni na niebezpieczeństwo porażenia prądem. W szczególności narażone są osoby cierpiące na choroby serca i posiadające wszczepione stymulatory serca oraz inne elektroniczne urządzenia medyczne (Fryśkowski & Śniatek-Fryśkowska, 2014).

Warto rozważyć dwa zakresy ochrony ubezpieczeniowej – podstawowy i rozszerzony. W zakresie podstawowym można by objąć ochroną ubezpieczeniową takie ryzyka, jak np. zatankowanie niewłaściwego paliwa, szkody w pojazdach osób trzecich, zatrucia żołądkowe, uszkodzenia karoserii podczas mycia oraz



niekontrolowany upadek klienta. W przypadku rozszerzonego zakresu ubezpieczenia można z kolei dołączyć ochronę obejmującą szkody w środowisku naturalnym spowodowane przedostaniem się materiałów ropopochodnych do gleby, kanalizacji oraz kradzież paliwa i inne.

Zakresy podstawowy i rozszerzony mogą być kształtowane dowolnie w zależności od oceny ryzyka przez zakład ubezpieczeń. Odpowiedzialność za zdarzenia przypadkowe, losowe<sup>5</sup> i straty z tego tytułu może być objęta ochroną ubezpieczeniową w ramach produktu skierowanego do operatorów. Jednak z zakresu ubezpieczenia należałoby wyłączyć szkody powstałe na skutek m.in.:

- (1) nieprzestrzegania obowiązujących przepisów,
- (2) z winy umyślnej,
- (3) spowodowane sytuacjami ekstremalnymi, np. strajki, zamieszki, stany wyjątkowe, sytuacje kryzysowe,
- (4) inne ograniczenia uznane przez zakład ubezpieczeń.

## 7. Suma gwarancyjna

W każdym z ubezpieczeń odpowiedzialności cywilnej występuje konieczność określenia granic odpowiedzialności finansowej zakładu ubezpieczeń. W wielu rozporządzeniach ministra finansów dotyczących obowiązkowych ubezpieczeń OC przy ustalaniu sumy gwarancyjnej przyjmuje się jej minimalną kwotę na jedno zdarzenie lub na wszystkie zdarzenia. Oznacza to, że zakład ubezpieczeń może ustalać sumy większe niż minimalne. Ustawodawca, biorąc pod uwagę specyficzny charakter przedmiotu ubezpieczenia i trudny do określenia ostateczny kształt odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń, nie określa górnej granicy odpowiedzialności. Wynika to m.in. z faktu, że jednoznacznie nie można „wycenić” np. życia ludzkiego czy uszczerbku na zdrowiu. Wysokość sumy gwarancyjnej – jak dowodzi praktyka – prawie zawsze jest przedmiotem sporu, głównie ze względu na dążenie do pełnej kompensacji szkody.

Także w przedmiotowym przypadku dyskusyjną kwestią jest wysokość sumy gwarancyjnej. Dla potrzeb ustalenia wysokości sumy gwarancyjnej warto zwrócić uwagę na kary, np. za zanieczyszczenie środowiska. Według Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 20 grudnia 2005 r. w sprawie wysokości jednostkowych stawek kar za przekraczanie warunków wprowadzenia ścieków do wód lub ziemi (Dz.U. 2005, nr 260, poz. 2177), jednostkowa stawka kary za 1 kg (przy gęstości 0,874 g/cm<sup>3</sup> równa się 1,14 zł) węglowodorów ropopochodnych wprowadzonych do wód lub do ziemi ponad ustalone normy wynosi 360,91 zł. W skrajnym przypadku przedostania się do ziemi całkowitej ilości oleju napędowego ze zbiornika o pojemności 10 tys. kg wysokość kary mogłaby wynieść nawet ok. 4 mln zł. Biorąc to pod uwagę, wydaje się, że minimalne sumy gwarancyjne wynieść po-

---

<sup>5</sup> Pod pojęciem zdarzenia przypadkowego rozumiemy nieprzewidywalny zbieg okoliczności, rutynowe (ryzykowne) zachowanie, przyczyniające się do spowodowania szkody osobom trzecim (klientom stacji paliw płynnych i gazu płynnego).

winny ok. 1 mln zł. Jak wiadomo, katalog możliwych roszczeń obejmuje również renty odszkodowawcze. Nie jest wykluczone, że bieżąca wartość takiej renty, np. dożywotniej i korygowanej okresowo, przewyższy przyjętą w umowie ubezpieczenia sumę gwarancyjną. Z tego względu trudno jednoznacznie na początku określić wysokość sumy gwarancyjnej tak, aby w indywidualnych przypadkach czy na wszystkie zdarzenia pokryła wszystkie potencjalne roszczenia. Należy podkreślić, że suma gwarancyjna powinna być tym wyższa, im większy jest zakres odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń. Ponadto suma gwarancyjna jest:

- (1) wielkością wyczerpywalną, co oznacza, że zakład ubezpieczeń nie wypłaci łącznie za wszystkie szkody więcej, niż ustalona w umowie ubezpieczenia suma gwarancyjna;
- (2) podstawą do naliczania składki ubezpieczeniowej.

Należy także zauważyć wzrost roszczeń odszkodowawczych, który wynika z coraz większej świadomości poszkodowanych. To zjawisko może wpływać na stosunkowo szybką wyczerpywalność sumy gwarancyjnej (Kiziewicz, 2011). Niewykluczone, że na stacji paliw mogą pojawiać się nowe, dotychczas nierozpoznane zagrożenia i straty z tym związane, mające charakter masowy. Taką opcję należy również wziąć pod uwagę.

## 8. Składka ubezpieczeniowa

Zgodnie z art. 33 pkt 1 Ustawy z 11 września 2015 r. o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej (Dz.U. 2015, poz. 1844) zakład ubezpieczeń ustala wysokość składek ubezpieczeniowych w oparciu o dokonanie oceny ryzyka ubezpieczeniowego. Ponadto zakład ubezpieczeń zobowiązany jest do gromadzenia danych niezbędnych do oceny ryzyka i jego korekty w czasie funkcjonowania ubezpieczenia w praktyce. Dodatkowo wiadomo, że przy ustalaniu wysokości składek ubezpieczeniowych obowiązuje zasada równoważności zebranych składek i wypłaconych odszkodowań oraz kosztów działalności.

Bardzo ważny element stanowi ustalenie stopy składki. Podstawową wielkością stopy składki jest prawdopodobieństwo (częstość) szkód powstałych na stacjach paliw płynnych. Z kolei aby obliczyć prawdopodobieństwo powstania szkody, konieczna jest rejestracja wszelkiego rodzaju szkód spowodowanych przez operatorów, właścicieli i inne osoby obsługujące klientów na stacjach paliw. Konieczne wydaje się zobowiązanie właścicieli do prowadzenia takiego rejestru szkód w ramach statystyki publicznej. Informacje o liczbie szkód i wielkości strat powinny się znaleźć w corocznie sporządzanym przez Polską Organizację Gazu Płynnego raporcie. Statystykę pożarów i zagrożeń miejscowych prowadzą jednostki straży pożarnej. Jednak te dane statystyczne pozwalają jedynie na oszacowanie podstawowej stopy składki. Dla ryzyka pożaru na stacjach paliw można obliczyć następująco:

$$\frac{\text{Średnia roczna liczba pożarów}}{\text{Stan ilościowy stacji paliw}} = \frac{23}{7021} = 0,003275$$

Dla miejscowych zagrożeń – obliczając analogicznie – częstość szkód wyniesie:

$$\frac{180}{7021} = 0,0256$$

Przedstawione parametry w przypadku stopy składki powinny być podwyższone o udział kosztów działalności zakładów ubezpieczeń w całkowitym przypisie składki, a także „ładunek bezpieczeństwa”. Biorąc pod uwagę minimalną sumę gwarancyjną, składka za ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej nie powinna być wysoka, żeby nie stanowiła zbyt dużego obciążenia dla adresatów tego produktu.

## 9. Podsumowanie

Funkcjonowanie stacji paliw i gazu płynnego jest odzwierciedleniem zapotrzebowania na te produkty ze strony rynku transportowego. Wzrastający ruch transportu samochodowego oraz powstawanie nowych autostrad wpływają na wzrost liczby stacji paliw i gazu (LPG) na terenie Polski. Z przeprowadzonych rozważań wynika, że:

- (1) na stacjach paliw i gazu płynnego występuje wiele zagrożeń spowodowanych przez personel je obsługujący, a także potencjalnych klientów;
- (2) skala wybuchów, pożarów, pomimo coraz bardziej restrykcyjnych przepisów, w dalszym ciągu jest zbyt duża;
- (3) liczba konsumentów obsługiwanych przez stacje paliw z roku na rok wzrasta, dlatego powstają liczne drobne losowe zdarzenia (w ramach zagrożeń miejscowych), które powinny być objęte ochroną ubezpieczeniową.

Podjęta problematyka badawcza nie została wyczerpana, lecz jedynie zasygnalizowano jej główne aspekty.

## Bibliografia

- Bartłomiejczyk, G. (2008). Stacje tankowania pojazdów sprężonym gazem ziemnym. Współpraca głównych elementów stacji i ich zadania. *Ochrona Przeciwpożarowa*, 1, 20.
- Bernaciak, P. (2015, październik). OC stacji paliw. *Paliwa Płynne*, 10, 28–29.
- Bernaciak, P. (2016, luty). Bezpieczne tankowanie LPG. *Paliwa Płynne*, 2, 12–13.
- Borkowska, M., & Otto P. (2018, 14 lutego). Handlowe oazy, czyli kupujesz i tankujesz. *Dziennik Gazeta Prawna*, 32, A10.
- Darek, B. (2010, luty). Źródła zagrożeń jakości LPG. *Nafta-Gaz*, 115–120.
- Ekonomiczne aspekty istnienia myjni*. (2008, kwiecień). *Paliwa Płynne*, 4, 42–44.
- Fryśkowski, B., & Śniatek-Fryśkowska, D. (2014). Problem narażenia pracowników stacji obsługi pojazdów na porażenia prądem z układu zapłonowego. *Medycyna Pracy*, 3, 419–427.

- Furman, T. (2018a, 1 sierpnia). Branża ma dobre perspektywy na najbliższe lata. *Rzeczpospolita*, 178, A22.
- Furman, T. (2018b, 1 sierpnia). W Polsce działa coraz więcej stacji paliw. *Rzeczpospolita*, 178, A22.
- Furman, T. (2018c, 8 sierpnia). Zaostrza się konsolidacja na rynku stacji paliw. *Rzeczpospolita*, 184, A19.
- Jak umyć, by nie uszkodzić*. (2002, marzec). *Paliwa Płynne*, 3, 34–35.
- Kiziewicz, E. (2011, 19 lipca). Wyczerpywalność sumy gwarancyjnej. *Gazeta Ubezpieczeniowa*.
- Leśniak, M., Żyła, M., Czarnobilska, E., Porębski, G., & Piotrowicz-Wójcik, K. (2012). Ekspozycja na spaliny samochodowe w Krakowie a częstość objawów alergicznych ze strony układu oddechowego u dzieci w wieku 7–8 lat. *Alergologia i Immunologia*, 9(4), 233–235.
- Majka, M. (2018). Zagrożenia chemiczne w myjni samochodowej. *Atest*, 9, 63–67.
- Mazurkiewicz, P. (2016, 8 marca). Zadowoleni z usług, ale nie medycznych. *Rzeczpospolita*, 57, A20.
- Mazurkiewicz, P. (2018, 29 czerwca). Stacje paliw zyskały na zakazie handlu w niedzielę. *Rzeczpospolita*, 150, A19.
- Michalski, B., & Śniatkowski, A. (1999). Stacje paliw i gazów płynnych. *Atest*, 6, 14–15.
- Murek, H. (2015). Zastosowanie symulacji komputerowej do diagnozy zagrożeń spowodowanych uwolnieniem substancji niebezpiecznej. W: A. Kurkiewicz, M. Kopczewski, & S. Mikołajczak (red.), *Paradygmaty badań nad bezpieczeństwem jednostki, grupy i społeczeństwa*, t. 3 (s. 393–401). Poznań: Wydawnictwo Wyższej Szkoły Bezpieczeństwa.
- Noga, K. (2018). W jaki sprzęt gaśniczy i w jakie oznakowanie powinna być wyposażona stacja benzynowa? *Przyjaciel przy Pracy*, 3, 33–35.
- Odśnieżanie stacji paliw*. (2016, styczeń). *Paliwa Płynne*, 1, 24–25.
- Pacek-Łopalewska, A. (2015, marzec). Parametr odporności na utlenianie. *Paliwa Płynne*, 3, 40–41.
- Pietrzak, M. (2006). Kłopotliwe dary natury. *Przegląd Pożarniczy*, 7, 22–25.
- Pisiński, Z. (2013, grudzień). Likwidacja wycieków. *Paliwa Płynne*, 12, 26–27.
- Podgórski, M. (2008, lipiec). Stan techniczny stacji paliw. *Paliwa Płynne*, 7, 26–30.
- Porębski, G., Czarnobilska, E., Woźniak, M., & Obtulowicz, K. (2012). Ekspozycja na spaliny samochodowe w środowisku miejskim a częstość objawów alergicznych ze strony układu oddechowego. *Alergologia i Immunologia*, 9(1), 27–30.
- Raczka, G. (2015, grudzień). Bezpieczeństwo serwisowania zbiorników. *Paliwa Płynne*, 12, 16.
- Romanowska-Słomka, I. (2005). Kasjer sprzedawca na stacji paliw. *Atest*, 5, 50–51.

- Rozporządzenie Ministra Energii z dnia 14 lipca 2016 r. w sprawie wymagań jakościowych dla gazu skroplonego (LPG).* Dz.U. 2016, poz. 540.
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 8 lipca 2010 r. w sprawie minimalnych wymagań dotyczących bezpieczeństwa i higieny pracy związanych z możliwością wystąpienia w miejscu pracy atmosfery wybuchowej.* Dz.U. 2010, nr 138, poz. 931.
- Rozporządzenie Ministra Zdrowia z dnia 1 grudnia 2004 r. w sprawie substancji, preparatów, czynników lub procesów technologicznych o działaniu rakotwórczym lub mutagennym w środowisku pracy.* Dz.U. nr 280, poz. 2771 w. z p.zm.
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 20 grudnia 2005 r. w sprawie wysokości jednostkowych stawek kar za przekraczanie warunków wprowadzenia ścieków do wód lub ziemi.* Dz.U. 2005 nr 260, poz. 2177.
- Samociuk, W., Krzysiak, Z., & Bartnik, G. et al. (2017). Analiza zagrożeń wystąpienia wybuchu dla stacji dystrybucji gazu płynnego propan-butan podczas samodzielnego napełniania pojazdów. *Przemysł Chemiczny*, 96(4), 875–879.
- Stukowski, A. (2013). Samoobsługowe tankowanie LPG. *Atest*, 11, 53.
- Transport. Wyniki działalności w 2015 r. (2016). Warszawa: Główny Urząd Statystyczny.
- Ustawa z 11 września 2015 r. o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej.* Dz.U. 2015, poz. 1844.