

# Transport to czyste ryzyko

Działalność transportowa wiąże się nieodłącznie ze stałym ryzykiem. Jednak wielu transportowców nie do końca zdaje sobie sprawę, jakie ryzyko podejmuje, jak je właściwie ocenić i asekurować. Jak zatem oceniać ryzyka w transporcie i jaki mają one wpływ na odpowiedzialność przewoźnika oraz jego ubezpieczenie? Zaczniemy od podstaw.

**O**cena ryzyka to wszelkie działania mające na celu określenie zagrożeń, które mogą powodować powstanie odpowiedzialności przewoźnika wynikającej z faktu prowadzenia działalności transportowej. Ocena ryzyka jest elementem szeroko rozumianego *risk managementu*.

Identyfikacja ryzyka polega na określeniu, jakiego rodzaju zdarzenia mogą być przyczyną powstania odpowiedzialności oraz jaki będzie jej wpływ na firmę. Każdy przewoźnik zapewne wie doskonale jakie zagrożenia towarzyszą prowadzeniu działalności, w tym ujęciu ryzyko powinno być już zidentyfikowane.

Ocena ryzyka polega na określeniu możliwości powstania szkody ze względu na jej prawdopodobieństwo i rozmiar. Prawidłowo przeprowadzona ocena ryzyka wystąpienia określonego zdarzenia pozwala na podjęcie działań zmniejszających to ryzyko, a tym samym ryzyko powstania straty.

## Jak oceniać i kontrolować ryzyko

Niezależnie od wielkości firmy, praktycznie w każdej i zawsze występują elementy redukcji ryzyka. Polega ona głównie na podejmowaniu określonych działań zmierzających do zmniejszenia zagrożenia wystąpienia szkód. Z możliwych działań można wymienić:



### Jerzy Różyk

Ponad 26 lat w branży ubezpieczeniowej (ocena ryzyka, likwidacja szkód i ubezpieczenia), w tym ponad 11 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 ubezpieczeniowych) oraz studia magisterskie w zakresie ubezpieczeń na tejże uczelni.

Specjalizuje się w prowadzeniu spraw związanych z roszczeniami i szkodami, w prawie transportowym i cywilnym, diagnostyce ryzyka, ubezpieczeniach transportowych (OCP, OCS, Cargo) i komunikacyjnych pojazdów ciężkich.

- wprowadzenie odpowiednich procedur i instrukcji,
- monitorowanie pracy kierowców (np. przez zainstalowanie GPS),
- szkolenie kierowców,
- okresowe kontrole przestrzegania przez kierowców przepisów i procedur bezpieczeństwa,
- edukację kadry menedżerskiej w zakresie kontroli nad realizacją określonych zadań.

I choć większość firm transportowych kontroluje ryzyko w mniejszym lub większym stopniu, nie można postawić wniosku, że podejmowane działania eliminują zagrożenia. Te bowiem istnieją i realizu-

ją się, niestety, dość często. Oznacza to, że przyjęty przez przewoźników system kontrolowania ryzyka jest niedostateczny, a stosowane metody nie są skuteczne.

Właściwa ocena ryzyka w praktyce polega na:

- rozpoznaniu wszystkich istniejących zagrożeń (ryzyk), które powodują powstanie odpowiedzialności odszkodowawczej przewoźnika,
- oszacowaniu wszelkich możliwych skutków tych zagrożeń, czyli m. in. stopnia odpowiedzialności w ujęciu prawnym i wartościowym.

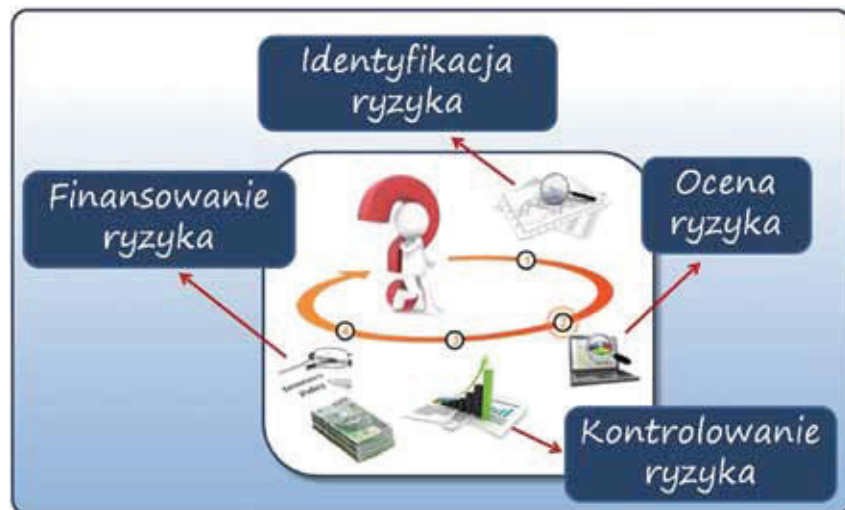
Obserwacje wskazują, że głównymi zagrożeniami powodującymi powstanie odpowiedzialności przewoźnika i tymi, które generują w firmach transportowych straty są:

- postoje w czasie przewozu,
- zatrudnianie podwykonawców,
- oszustwa i wyłudzenia towaru,
- przeładunki towaru w czasie przewozu,
- zawierane umowy ubezpieczenia.

Przyjrzyjmy się zatem bliżej poszczególnym obszarom i zagrożeniom.

## Ryzykowne postoje

Z jednej strony postoje w czasie przewozu są niezbędne dla jego prawidłowego przebiegu, z drugiej zaś zwiększają ryzyko powstania szkody kradzieżowej. Statystyki potwierdzają, że najbardziej narażone na



ryzyko kradzieży są parkingi usytuowane w kilku newralgicznych miejscach.

- ▶ **W pobliżu wielkich magazynów dystrybucyjnych, do których dostarczany jest towar.**

W sytuacji, gdy towar nie zostanie rozładowany przez odbiorcę, kierowca jest zmuszony do odbycia postoju. Z braku parkingów strzeżonych wybiera zwykle jakiś pobliski parking. Takie miejsca są „oblegane” nie tylko przez przewoźników, ale również przez zorganizowane gangi przestępcze trudniące się kradzieżami towaru. Złodzieje wiedzą doskonale, że pojazdy zaparkowane na parkingach w pobliżu centrów dystrybucyjnych np. sprzętu elektronicznego lub AGD, są załadowane intratnym towarem, który łatwo sprzedać, a nietrudno też ukraść. W takich miejscach dochodzi zazwyczaj do większej liczby kradzieży, niż na innych parkingach.

Ponadto, już samo zgłoszenie przyjazdu lub podjęcie przez kierowcę próby rozładowania towaru daje pracownikom odbiorcy sygnał o naszej obecności. Często też ochrona lub inni pracownicy wskazują miejsca, gdzie kierowca może zaparkować pojazd. Jeżeli więc w proceder przestępczy wplątani są pracownicy odbiorcy, taka informacja może zostać przekazana złodziejom i rano możemy się zdziwić, gdy stwierdzimy pociętą plandekę i kradzież części towaru.

- ▶ **W okolicach przepraw przez kanał La Manche i Morze Bałtyckie.**

Przeprawy przez kanał stanowią tzw. „wąskie gardła” i sprawiają, że wiele ciężarówek oczekuje na przejazd. Kierowcy są więc zmuszeni do zaplanowania trasy tak, aby z „marszu” wjechać na prom lub do parkowania na parkingach przy drogach dojazdowych, bądź wręcz w kolejce przy trasie dojazdu. Przestępcy nie wiedzą na jaki towar mogą liczyć, co powoduje, że w takich miejscach dochodzi do licznych przypadków włamań do naczep. W przypadku stwierdzenia w naczepie intratnego towaru, bardzo często dochodzi do jego kradzieży. I choć w takich sytuacjach ich skala jest dość duża, to jednak z uwagi na stłoczenie pojazdów i duży ruch, dochodzi zwykle do mniejszych incydentów.

Gorzej przedstawia się sytuacja na parkingach przy trasach dojazdowych do przepraw promowych, gdyż ilości skradzionego towaru z jednego środka transportu są tam zazwyczaj większe.

- ▶ **W miejscu planowanego pierwszego postoju po przyjęciu towaru od nadawcy.**

Pracownicy nadawcy dokonujący ekspedycji towaru wiedzą, jaki towar załadowano, o której dany samochód wyjeżdża z terenu zakładu i w którą stronę będzie się kierował. Wiedzą też doskonale, że kierowca będzie zmuszony do odbycia postoju na trasie

sprawcom może nie zależeć na towarze, ale na ciągniku lub naczepie. Dokonują wtedy kradzieży całego zestawu wraz z ładunkiem i nie ma znaczenia, czy to jest towar drogi, czy też bezużyteczny, gdyż jest on kradziony poniekąd „przy okazji”. Dlatego ważne jest, aby nie odbywać postojów w miejscach przypadkowych tylko dlatego, że wieziony jest towar, który nikomu się nie przyda. O odszkodowanie za

## Postoje w czasie przewozu są niezbędne dla jego prawidłowego przebiegu, jednak zwiększają ryzyko powstania szkody kradzieżowej.

i mogą dość łatwo ocenić kiedy to nastąpi. Wytypowanie jednego lub dwóch parkingów, na których pojazd zostanie zaparkowany nie nastęcza więc większej trudności.

Jeżeli więc pracownicy nadawcy „współpracują” z przestępcami, złodziejom łatwo jest zlokalizować pojazd z towarem i na parkingu dochodzi do kradzie-

niego właściciel również się upomni i choć strata nie będzie duża, to jednak za szkodę przewoźnik będzie musiał zapłacić.

### Podwykonawca niesie zagrożenia

Zgodnie z prawem przewozowym przewoźnik ponosi odpowiedzialność za pod-



Finansowanie ryzyka polega na niczym innym, jak na naprawianiu skutków zrealizowania się ryzyka (szkody). Zwykle zobowiązany do pokrycia szkody jest sam przewoźnik, gdyż to on ponosi za nią odpowiedzialność.

ży części towaru lub całego pojazdu. Czy kierowca ma szansę, aby ustrzec się przed ryzykiem kradzieży? Jeżeli wieziony przez niego towar ma być skradziony, z całą pewnością zostanie skradziony.

- ▶ **W każdym innym miejscu, gdy dochodzi do kradzieży pojazdu lub naczepy, a nie towaru.**

Wielu przewoźników unika przewożenia towarów tzw. ryzykownych, jak np. elektroniki, alkoholu, sprzętu AGD, itp. Mała atrakcyjność towaru dla złodziei nie wyklucza jednak ryzyka kradzieży, gdyż jej

wykonawców (art. 3 konwencji CMR i art. 5 Prawa Przewozowego). Często zdarza się, że ubezpieczyciele wymagają, aby listy przewozowe były wystawiane na przewoźnika. Również bardzo często zdarza się, że polisa OCP nie zawiera rozszerzenia o przewóz towarów przez podwykonawców lub wpisane są na niej pojazdy przewoźnika, którymi zwykle realizuje przewozy.

Takie zapisy powodują, że ubezpieczyciele bardzo łatwo odmawiają pokrycia szkód z zawartych przez przewoźników polis OCP, gdyż:

- ▶ w ogóle nie ma zgody na przewozy przez podwykonawców,

- w list przewozowy jest wpisany podwykonawca, a nie przewoźnik,
- przewóz jest wykonywany pojazdem, który nie został wpisany na polisę OCP.

Gdy zlecamy przewóz podwykonawcom, musimy zatem bezwzględnie zadbać o to, aby polisa OCP zawierała rozszerzenie o przewóz towaru przez podwykonawców, zniesienie obowiązku wystawiania na nas listu przewozowego oraz by na polisę OCP nie były wpisane pojazdy, którymi zwykle przewożymy ładunki. To ustrzeże nas przed skutkami niekorzystnych decyzji w razie wystąpienia szkody w czasie przewozu przez podwykonawcę.

### Oszustwa i wyłudzenia

Zatrudnianiu podwykonawców towarzyszy dość duże ryzyko zlecenia przewozów fałszywym przewoźnikiem, czyli oszustom. Dla przewoźnika nie jest ważne, że oszustwo jest przestępstwem i podlega ściganiu. Dużo ważniejsze jest to, że jego interes finansowy jest zagrożony poprzez konieczność pokrycia szkody. Dzieje się tak dlatego, że ubezpieczyciele traktują przewoźników-

w praktyce. Przewoźnik, który padł ofiarą oszusta nie może więc liczyć na pokrycie szkody ze swojej polisy OCP, gdyż zazwyczaj nie zawiera ona odpowiednich rozszerzeń i w efekcie będzie zmuszony szkodę pokryć sam.

A oto kilka wskazówek, jak bronić się przed oszustami oferującymi nam wykonanie przewozu lub zlecającymi przewóz towaru.

- Kieruj się zasadą ograniczonego zaufania, zlecaj przewozy sprawdzonym przewoźnikom i przyjmuj zlecenia od sprawdzonych spedytorów – pod nich również podszywają się oszuści.
- Przed zleceniem przewozu nieznanemu przewoźnikowi lub po otrzymaniu zlecenia od nieznanego spedytora konieczne go zweryfikuj oraz wnikliwie zanalizuj dokumenty od nich otrzymane.
- Korzystaj umiejętnie z giełd transportowych – na wirtualnych giełdach łatwo bowiem trafić na oszusta.
- Ogranicz się do pierwszego podwykonawcy i monitoruj transport przez niego realizowany – dalszym przewoźnikom może nie zależeć na twoim bezpieczeństwie.



Ocena ryzyka polega na określeniu możliwości powstania szkody ze względu na prawdopodobieństwo i rozmiar szkody. Prawidłowo przeprowadzona ocena ryzyka wystąpienia określonego zdarzenia pozwala na podjęcie działań zmniejszających to ryzyko, a tym samym ryzyko powstania straty.

-oszustów za osoby, które działają na zlecenie przewoźnika lub w jego imieniu. A skoro oszustwo jest przestępstwem umyślnym, a często zlecenie przewozu oszustom wiąże się z rażącym niedbalstwem przewoźnika, zakłady ubezpieczeń widzą w tym podstawę do odmawiania odszkodowań i co najgorsze, bazując na istniejącym niekorzystnym orzecznictwie sądów, często stosują ją

- Nie działaj pod presją czasu – znaczna część skradzionych przez oszustów towarów jest wynikiem zleceń udzielanych w piątek przed końcem pracy.
- W przypadku wątpliwości potwierdzaj autentyczność dokumentów w organach, które je wydały lub żądaj od przewoźnika rekomendacji i dodatkowych potwierdzeń.



**CDS** powstał w 2001 roku i jest kontynuacją wieloletnich doświadczeń założyciela firmy w zakresie likwidacji szkód z ryzyk transportowych, komunikacyjnych i związanych z odpowiedzialnością cywilną, a także w zakresie ubezpieczeń OC przewoźnika i spedytora.

CDS specjalizuje się w obsłudze szkód powstałych w transporcie oraz obsłudze ubezpieczeń transportowych.

Misją CDS jest wspomaganie branży TSL przez świadczenie usług związanych z doradztwem, obsługą szkód i roszczeń oraz serwisem ubezpieczeniowym.

[www.cds-odszkodowania.pl](http://www.cds-odszkodowania.pl)

- Unikaj zlecenia przewozów przewoźnikom z Węgier, Słowacji, Rumunii, Bułgarii, Słowenii i Włoch – doświadczenie wskazuje, że w tych krajach operuje najwięcej oszustów.
- Jeżeli kontakt odbywa się za pomocą telefonu komórkowego zawsze żądaj od przewoźnika podania numeru telefonu stacjonarnego i faksu do biura – spróbuj w taki sposób zweryfikować prawidłowość otrzymanych danych i wiarygodność oferenta.
- Weryfikuj autentyczność licencji na stronie [www.gitd.gov.pl](http://www.gitd.gov.pl), a polisy OCP u pośredników lub w towarzystwach ubezpieczeniowych.
- Krajowych przewoźników weryfikuj za pomocą wyszukiwarki Ministerstwa Sprawiedliwości, która pozwala znaleźć podmiot po numerze KRS (<https://ems.ms.gov.pl/krs/wyszukiwaniepodmiotu>) lub wyszukiwarki podmiotów gospodarczych (<https://prod.ceidg.gov.pl>).
- Zagranicznych przewoźników weryfikuj za pośrednictwem europejskiego rejestru podmiotów Vat ([http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/vies/](http://ec.europa.eu/taxation_customs/vies/)) lub rejestru przedsiębiorców (<http://e-justice.europa.eu> lub [www.ebr.org](http://www.ebr.org)) oraz polskiej strony, która zawiera linki do kilku rejestrów prowadzonych przez poszczególne państwa ([http://krs.wp.pl/index.php?goto=statyczne/krs/krs\\_rejestry\\_zagr](http://krs.wp.pl/index.php?goto=statyczne/krs/krs_rejestry_zagr)).

- ▶ Nie kieruj się ślepo źródłem zysku – strata jaką możesz ponieść nie jest tego warta.

### Uważaj na przeładunki towaru

W transporcie drogowym często dochodzi do sytuacji, kiedy w wyniku określonego zdarzenia (awaria lub wypadek pojazdu) nie dochodzi do szkody w towarze, a istnieje konieczność jego przeładunku. W większości przypadków odbywa się to bez udziału przewoźnika, a o tym kto dokonuje przeładunku decyduje policja. Przeładunek jest często dokonywany przez firmy, które w małym stopniu są zainteresowane towarem, przez co przy samym przeładunku dochodzi do szkód nawet znacznych rozmiarów.

Polisy OCP zwykle uwzględniają koszty ratowania ubezpieczonego mienia oraz zapobieżenia szkodzie lub zmniejszenia jej rozmiarów. Warto przy tym jednak pamiętać, że ubezpieczyciele pokrywają jedynie uzasadnione koszty i często do określonego limitu.

Jeżeli zatem w swojej polisie będziemy mieli ograniczenie odpowiedzialności np. do 50 tys. zł lub 20 tys. euro, to może ona nie pokryć całej szkody w towarze powstałej podczas przeładunku. Aby nie dopuścić do takich sytuacji należy upewnić się, jaki limit mamy w swojej polisie OCP i w miarę możliwości nadzorować proces przeładunku.

### Kto zapłaci za szkody?

Finansowanie ryzyka polega na niczym innym, jak na naprawianiu skutków zrealizowania się ryzyka (szkody). Zwykle zobowiązany do pokrycia szkody jest sam przewoźnik, gdyż to on ponosi za nią odpowiedzialność. Jeżeli przewoźnik posiada zawarte ubezpieczenie OCP, ma większe szanse na uzyskanie pokrycia szkody przez zakład ubezpieczeń. Ten aspekt zarządzania ryzykiem jest dla przewoźnika bardzo istotny. Niezbyt dobre ubezpieczenie może nie pokryć jego odpowiedzialności za szkodę i w efekcie będzie to musiał zrobić sam.

Dlatego ważnym elementem finansowania ryzyka jest jego ubezpieczenie w takim zakresie, w jakim przewoźnik ponosi odpowiedzialność za szkodę.

### Jak zawierać umowy ubezpieczenia OCP

Analizowane polisy OCP wskazują na utrzymującą się tendencję posiadania polisy dla samych polis, a nie dla skutecznego ubezpieczenia odpowiedzialności jaka wynika z prowadzonej przez przewoźników działalności. Wynika to głównie z:




- ▶ braku wiedzy na temat własnej odpowiedzialności za towar przyjęty do przewozu,
- ▶ nie zwracania uwagi na zakres ubezpieczenia,
- ▶ akceptowania niekorzystnych zapisów,
- ▶ zbyt dużego zaufania do ubezpieczycieli,
- ▶ korzystania z usług kiepskich pośredników ubezpieczeniowych.


Warunki, na jakich zawierane są umowy ubezpieczenia OCP mają duże znaczenie przy określaniu odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń, a więc również dla bezpieczeństwa finansowego każdego przewoźnika. Należy zatem zadbać o to, aby posiadane ubezpieczenie chroniło nas w jak największym stopniu.

Analiza licznych szkód pozwala na wyciągnięcie wniosku, że przewoźnikom dużo bardziej zależy na zleceniach, niż na


bezpieczeństwie przewożonego towaru. W większości firm transportowych nie ma żadnych procedur bezpieczeństwa, nie ma odpowiednich instrukcji, nikt nie monitoruje przewozów, a zatrudnieni kierowcy robią co chcą, gdyż pojazd, a tym bardziej przewożony towar, nie są ich własnością. C. więcej, nawet w przypadku rażących zaniedbań po ich stronie, sami nie ponoszą żadnych konsekwencji. Każdy przewoźnik powinien więc sam rozważyć, czy lepiej jest podjąć próbę zabezpieczenia się przed ryzykiem, czy też ponieść konsekwencje finansowe powstałych szkód. I warto pamiętać o tym, że nie wszystkie szkody są pokrywane przez zakłady ubezpieczeń – z wieloma przewoźnikami musi zmierzyć się sam. ◀

**Jerzy Różyk,**  
ekspert ds. oceny ryzyka w transporcie,  
CDS Kancelaria Brokarska,  
[www.cds-odszkodowania.info](http://www.cds-odszkodowania.info)



Pytaj. Oferuj. Wybieraj.



Zintegrowany system budowania zapytań ofertowych,  
zbierania ofert z rynku, negocjacji oraz wyboru dostawców.

[www.sourcingsolutions.pl](http://www.sourcingsolutions.pl)

dla rozwoju innowacyjnej gospodarki

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego