

PRZESYŁKA JAKO PODMIOT ŁAŃCUCHA DOSTAW - CZĘŚĆ I

PRZEWOŹNIK - GŁÓWNE ŹRÓDŁO RYZYKA



Łańcuch dostaw to nic innego jak przemieszczanie przesyłek od dostawców do odbiorców. Na łańcuchach dostaw składa się wiele operacji logistycznych, które nie są związane wyłącznie z transportem. W tym procesie czynny udział biorą bowiem nie tylko przewoźnicy, ale również spedytorzy, operatorzy logistyczni, dostawcy i odbiorcy oraz zatrudnieni przez nich pracownicy. I chociaż głównym „aktorem” całego procesu jest produkt, bezpieczeństwo w łańcuchu dostaw jest zazwyczaj utożsamiane z bezpieczeństwem podmiotów biorących w nim czynny udział.

Wtym i kilku kolejnych artykułach w następnych numerach Transport Managera spróbujemy potraktować produkt jako główny podmiot łańcucha dostaw i ocenimy jakemu ryzyku podlega na poszczególnych jego odcinkach.

Przyczyny szkód

Główny ciężar odpowiedzialności za przesyłkę spoczywa na przewoźniku, gdyż to w jego gestii pozostaje ona od chwili przyjęcia od nadawcy do jej wydania odbiorcy. Biorąc pod uwagę zasięg przewozów drogowych, ryzyko uszkodzenia lub uraty przesyłki jest dość duże. Do szkody może dojść bowiem na długim odcinku łańcucha i z różnych przyczyn.

Głównymi przyczynami szkód w przewożonych przesyłkach są:

- ! niewłaściwe zabezpieczenie przesyłek w czasie transportu
- ! nieumiejętne przewożenie produktów wymaga-

- ! jących kontrolowanej temperatury
- ! nieprzestrzeganie przepisów prawa o ruchu drogowym
- ! wykonywanie przewozów w stanie obniżonej sprawności psychomotorycznej
- ! brak należytego dozoru w czasie odbywania postojów
- ! nieumiejętne wydawanie przesyłek odbiorcom

Niewłaściwe zabezpieczenie przesyłek na czas transportu

Co do zasady, zabezpieczenie przesyłki na środku transportu należy do przewoźnika. Aby jednak właściwie zabezpieczyć przesyłkę na czas transportu, należy albo przestrzegać zaleceń nadawcy, albo wiedzieć w jaki sposób to zrobić. Od prawidłowego zabezpieczenia przesyłki zależy bowiem, czy bezpiecznie dojedzie ona do odbiorcy.

Przesyłka w czasie wykonywania przewozu jest poddawana różnym siłom, co powoduje, że jest ona podatna na przemieszczanie się na środku

transportu. Brak należytego zabezpieczenia może być więc przyczyną przesuwania się palet lub samych przesyłek, przemieszczanie się opakowań znajdujących się na paletach lub przewracania się ładunków. Dodatkowo, drgania występujące w czasie ruchu pojazdu mogą doprowadzać do zgniecia opakowań znajdujących się w dolnych warstwach – szczególnie, gdy przesyłki są spiętrowane.

Często zdarza się, że ładunek nie jest ułożony na całej powierzchni palet. To powoduje, że pomiędzy poszczególnymi przesyłkami powstają dość znaczne odstępy, często ponad 20 cm. Nie wypełnienie tych przestrzeni przy klasycznym zabezpieczeniu przesyłki na palecie folią może powodować, że w czasie przewozu ładunek przechyla się na boki. Jest to szczególnie niebezpieczne w sytuacji nagłego hamowania pojazdu, gdyż w takich przypadkach wszystkie przesyłki znajdujące się na paletach ulegają przechyleniu powodując przewrócenie lub zgniecenie tych znajdujących się na skrajnych paletach. Aby właściwie zabezpieczyć tak załadowaną przesyłkę, przestrzenie pomiędzy przesyłkami znajdującymi się na paletach należy wypełnić materiałem sztauerskim lub zastosować belki poprzeczne, zabezpieczające przed przechyleniem się ładunków na paletach. To jednak wymaga posiadania w pojeździe znacznej ilości materiałów zabezpieczających, na co przewoźnicy nie zawsze są przygotowani, gdyż nie wynika to z otrzymanego zlecenia.

Często stosowaną metodą zabezpieczania przesyłek na środkach transportu jest mocowanie za pomocą odciągów, zwykle pasów transportowych. Przy zabudowie skrzyniowej, pasy mocuje się w punktach usytuowanych w podłodze wzdłuż burt pojazdu. Przy takiej konstrukcji ładunek można zamocować metodami przepasania górnego lub/i ukośnego. Takie metody są stosowane przy przewożeniu ładunków ciężkich i nie podatnych na zgniecenie. Jeżeli na paletach znajdują się opakowania tekturowe, zastosowanie tej metody bez ochraniaczy krawędzi (np. kantówek lub listew kątowych) może spowodować uszkodzenie opakowań w miejscach ich opasania i w efekcie uszkodzenie towaru. Przesyłki konfekcjonowane w beczkach przewozi się zazwyczaj w pozycji stojącej, często z ich spiętrowaniem. Przy zabezpieczeniu tego typu ładunków powinno się stosować metodę przepasania poziomego oraz stosować poziome materiały sztauerskie zapobiegające przesuwniu się beczek (np. belek drewnianych). Zastosowanie tej metody pozwala na związanie beczek na przemian w sekcje, co powoduje, że przewożona przesyłka jest zwarta i nie poddaje się siłom działającym na ładunek w czasie wykonywania transportu.

Nieumiejętne przewożenie produktów wymagających kontrolowanej temperatury

Kontrolowanie temperatury to obowiązek każdego przewoźnika przewożącego przesyłki, które wymagają w czasie przewozu określonej temperatury. Niespełnienie wymogów nałożonych przez

nadawców, a tym samym przyczyna wielu szkód, wynika najczęściej z błędów popełnianych przy wykonywaniu przewozu. Najczęściej obserwowane to:

- | ustawianie pracy agregatu na tryb automatyczny, zamiast na tryb ciągły,
- | brak kontroli temperatury i komunikatów w czasie przewozu,
- | nie sprawdzanie ustawień programatora przy podejmowaniu od załadowcy towaru wraz z nacząca,
- | ustawianie temperatury innej niż określona w dokumentach przewozowych lub w instrukcji nadawcy,
- | brak zasilania agregatu chłodniczego.

Błędy mogą spowodować zniszczenie części lub całego towaru. Na duże skoki temperatury szczególnie narażone są wrażliwe ładunki, które wymagają przewozu w stałej temperaturze. Są to głównie artykuły żywnościowe, przewożone w stanie zamrożenia (od -7st. C do -12 st. C), głębokiego zamrożenia (-10 st. C i poniżej), ładunki ochłodzone, dla których optymalna temperatura przewozu wynosi niewiele ponad 0 st. C (np. świeże owoce i warzywa) oraz leki i niektóre wyroby farmaceutyczne. Przyjmuje się, że przy przewozie tego typu przesyłek, odchylenia temperatury nie powinny być większe niż 3 st. C. Należy jednak wiedzieć, że temperatura przewozu ochłodzonych przesyłek łatwo psujących się (np. świeżych owoców i warzyw) nie powinna spaść poniżej 0 st. C, gdyż ujemne temperatury mogą doprowadzić do przemrożenia ładunku i jego całkowitej dyskwalifikacji.

Do towarów szczególnie narażonych na duże skoki temperatury należą również niektóre ładunki przemysłowe a szczególnie sprężone gazy przewożone w butlach. Pod wpływem zbyt niskiej lub zbyt wysokiej temperatury dochodzi bowiem do zmiany prężności gazów, co może doprowadzić do rozerwania butli i wybuchu.

Przy ustawieniu pracy agregatu na tryb automatyczny (Cycle-Centry), odchylenia temperatury są dość znaczne i sięgają nawet powyżej 5 st. C. Przy trybie ciągłym (Continuous) odchylenia są minimalne (do ok. 1 st. C), co pozwala na utrzymanie temperatury przewozu przewidzianej dla danej przesyłki.

Nieprzestrzeganie przepisów prawa o ruchu drogowym

Najczęstszymi przyczynami wypadków drogowych są:

- | nadmierna prędkość,
- | wymuszanie pierwszeństwa,
- | zły stan techniczny pojazdów,
- | nie dostosowanie prędkości do warunków jazdy.

Wskutek wypadku drogowego dochodzi nie tylko do uszkodzenia środka transportu, ale również do częściowego lub całkowitego zniszcze-



Autor artykułu –
Jerzy Różyk

– jest ekspertem ds. oceny ryzyka w transporcie i ubezpieczeń transportowych.

CDS Kancelaria Brokowska
www.cds-odszkodowania.info



ZABEZPIECZENIE PRZESYŁKI NA ŚRODKU TRANSPORTU NALEŻY DO PRZEWOŹNIKA.

nia przewożonego ładunku. Zdarzają się jednak przypadki, że ładunek nie ulega widocznemu uszkodzeniu, a odbiorca odmawia jego przyjęcia. Dotyczy to szczególnie przesyłek z segmentu motoryzacyjnego, specjalistycznych urządzeń elektronicznych i często napojów w butelkach szklanych. Odbiorcy odmawiając przyjęcia lub wykazując szkodę uzasadniają to podatnością towaru na uszkodzenia spowodowane nagłym uderzeniem lub drganiami. W większości takich przypadków cały ładunek jest dyskwalifikowany, gdyż żaden odbiorca nie zamontuje uderzonego podzespołu do markowego pojazdu lub uderzonego modułu elektronicznego do serwera w banku. Podobnie zdarza się przy przewożeniu napojów w butelkach, gdzie odbiorca wskazuje na możliwość zanieczyszczenia płynu odpryskami szkła. Udowodnienie odbiorcy braku szkody w takiej przesyłce jest bardzo trudne, gdyż koszt przeprowadzenia dowodu niejednokrotnie przewyższa wartość przesyłki.

Odrębną kategorią jest niedostosowanie prędkości do warunków jazdy. I choć z tego powodu również może dochodzić do wypadków, bardzo często zdarza się, że kierowca nie dostosowuje prędkości do stanu drogi, którą się porusza. Nadmierna prędkość na nierównej i wyboistej drodze powoduje dość znaczne drgania środka transportu, co działa bardzo niekorzystnie na niektóre ładunki. Wskutek drgań może bowiem dojść do zwiększenia nacisku ładunku znajdującego się w górnych warstwach i zgniecenia dolnych warstw lub pęknięcia opakowania (np. przy przewozie towarów sypkich w big-bagach).

Wykonywanie przewozów w stanie obniżonej sprawności psychofizycznej

Terminowość dostaw oraz sankcje za niepodstawienie pojazdu lub opóźnienie w dostawie powodują, że przewoźnicy starają się wszelką cenę spełnić obowiązki wynikające z zawartej umowy przewozu. To powoduje, że ich kierowcy pracują w godzinach nadliczbowych, wykonują przewozy w porze nocnej i często bez 11-godzinnego nieprzerwanego odpoczynku dobowego. Do tego dochodzi wykonywanie długich i monotonicznych przewozów. To zaś powoduje zmęczenie, senność, osłabienie i w rezultacie doprowadza do obniżenia sprawności psychofizycznej, co z kolei powoduje zmniejszenie czujności i wydłużenie czasu reakcji oraz zaburzenie odczytywania sygnałów.

Sprawność psychomotoryczna umożliwia prawidłowe wykonanie podjętych decyzji, a jej obniżenie z całą pewnością pozytywnie nie wpływa na bezpieczeństwo przewożonego ładunku. Według danych niemieckich i brytyjskich, zmęczenie kierowcy to przyczyna 15-25 proc. wypadków. Dane polskie potwierdzają te szacunki. Rezultatem takiego wypadku jest niewątpliwie uszkodzenie przewożonego ładunku, co w skrajnych przypadkach doprowadza do powstania znacznych strat.

Brak należytego dozoru w czasie odbywania postojów

Odbywanie postojów jest stałym elementem procesu transportowego. Parkowanie pojazdów w określonych miejscach dość znacznie zwiększa ryzyko kradzieży towaru. Do takich można zaliczyć:

- | miejsca wskazane przez pracowników ochrony lub pracowników zatrudnionych przez odbiorców,
- | postoje przy drogach dojazdowych, bądź wręcz w kolejce przy trasie dojazdu do przepraw promowych,
- | miejsca wymuszone przepisami o czasie pracy kierowców,
- | inne miejsca, gdzie pozostawiony jest pojazd lub naczepa.

Ryzyko kradzieżowe nie zwiększa się przez sam fakt odbywania postojów, natomiast na rozmiar ryzyka wpływają miejsca i warunki w jakich te postoje się odbywają. Dla bezpieczeństwa ładunku ważne jest więc nie tylko to, jaki parking kierowca wybierze, ale również to, w jakim miejscu parkingu zaparkuje oraz jak pojazd dozoruje. Pojazd powinien być zaparkowany w miejscu oświetlonym, w zasięgu monitoringu kamer stacji paliw lub wśród innych zaparkowanych pojazdów. Właściwy dozór kierowcy nad pojazdem z pewnością nie pozwoli złodziejom na dokonanie włamania, a po stwierdzeniu próby włamania do ciągnika lub naczepy daje większe szanse na podjęcie odpowiednich działań. Właściwy wybór miejsca i odpowiedni dozór pozwolą zatem na zminimalizowanie ryzyka kradzieży towaru i uniknięcie większych szkód.

W przypadku, gdy przewozy są wykonywane przez rejony o dużym nasileniu ruchu imigracyjnego, np. Francja - Wielka Brytania, Grecja, Turcja i Włochy, należy liczyć się z tym, że do przestępstwa ładunkowego mogą przedostać się nielegalni imigranci. W przypadku, gdy przedmiotem przewozu są towary żywnościowe lub wyroby farmaceutyczne, ingerencja w ładunek osób z zewnątrz może doprowadzić do dyskwalifikowania przez odbiorcę całego towaru (np. przy wyrobach farmaceutycznych). Przy przewozach do lub przez ww. kraje i w sytuacji, gdy przewożone są towary bardzo wrażliwe na obecność osób postronnych w przestrzeni ładunkowej, należy więc zachować szczególną czujność.

Nieumiejętne wydawanie przesyłek odbiorcom

Przy wydawaniu przesyłek odbiorcom ryzyko w zasadzie spoczywa na odbiorcy. Wynika to z faktu, że to właśnie odbiorca lub osoba działająca w jego imieniu dokonuje rozładunku towaru - rzadko czynność tę wykonuje przewoźnik. Jednakże przewoźnik jest zobowiązany do przygotowania ładunku do wydania go odbiorcy, co mieści się w zakresie przewozu i w jego odpowiedzialności. Przygotowanie ładunku do wydania to nic innego jak usunięcie zastosowanych przez przewoźnika zabezpieczeń (pasy transportowe, belki,

kliny, przekładki, itp.) umożliwiającą bezpieczne wykonanie przewozu. Często zdarza się, że w czasie przewozu ładunek na środku transportu uległ przemieszczeniu się, co pozostaje niezauważone przez kierowcę. Po zdjęciu pasów ulega on przewróceniu lub zsuwa się na ziemię i dochodzi do jego uszkodzenia. Dotyczy to w szczególności ładunków niespaletyzowanych jak np. maszyny lub produkty znacznych rozmiarów, ale nie oznacza, że nie zdarza się przy przewożeniu przesyłek na paletach.

Innym zagrożeniem dla bezpieczeństwa przewożonego ładunku jest wydawanie przesyłki osobie nieuprawnionej. Do wydania towaru osobie nieuprawnionej dochodzi zawsze, gdy towar jest wydany osobie innej, aniżeli oznaczona w liście przewozowym. Zgodnie z art. 12.1 konwencji CMR, jedynym uprawnionym do „...zmiany miejsca przewidzianego dla wydania towaru albo też wydania go odbiorcy innemu niż wskazany w liście przewozowym.” jest właśnie nadawca i nikt inny. Jeżeli więc kierowca przewożący przesyłkę stwierdzi niezgodność pomiędzy stanem faktycznym i danymi w liście przewozowym (np. wskazane w miejscu dostawy inne miejsce rozładunku), nie powinien stosować się do instrukcji osób podających się za odbiorcę, niezwłocznie zawiadomić o tym przewoźnika oraz bezwzględnie wstrzymać wydanie towaru.

W czasie przewozu i praktycznie na całym jego odcinku może dochodzić do różnych zdarzeń, które doprowadzają do szkody w przewożonej przesyłce. Odpowiedzialność za szkody ponosi przewoźnik, jednak w większości przypadków są one efektem co najmniej niefrasobliwości, jeżeli nie bałaganiarstwa kierowców, którzy sprawują bezpośredni nadzór nad przewożonym towarem. Przewóz towaru jest zatem niewrażliwym elementem całego łańcucha dostaw, gdyż z całego łańcucha dostaw, to właśnie w transporcie odnotowuje się najwięcej szkód.

Aby zmniejszyć ryzyko powstawania szkód, każdy rozsądny przewoźnik powinien więc zadbać o zastosowanie odpowiednich środków bezpieczeństwa. Na to składa się wprowadzenie odpowiednich procedur i instrukcji, monitoringu przewozów oraz edukacji zatrudnionych kierowców i pracowników sprawujących nad nimi nadzór. Dobra jakość usług wykonywanych przez przewoźników to gwarancja należytego wykonywania dostaw, a o to w transporcie towarów przecież chodzi.

Jerzy Różyk

POJAZD POWINIEN BYĆ ZAPARKOWANY W MIEJSCU OŚWIETLONYM, W ZASIĘGU MONITORINGU KAMER STACJI PALIW LUB WŚRÓD INNYCH ZAPARKOWANYCH POJAZDÓW.



ZNAJDŹ WIARYGODNYCH
PARTNERÓW BIZNESOWYCH

W SYSTEMIE TRANS.EU

WWW.TRANS.EU INFO@TRANS.EU