

Przewóz drogowy towarów – z czym musi mierzyć się przewoźnik?

Łańcuch dostaw to proces, w którym udział biorą przewoźnicy, spedytorzy, operatorzy logistyczni, dostawcy i odbiorcy oraz zatrudnieni przez nich pracownicy. Główny ciężar odpowiedzialności za przesyłki spoczywa jednak na przewoźnikach, gdyż to w ich gestii pozostają one na długim odcinku tego łańcucha.

Pomimo, że ryzyko uszkodzenia lub utraty przesyłki w czasie wykonywania przewozu jest dość duże, w wielu przypadkach przewoźnicy ponoszą odpowiedzialność nie tylko za swoje zaniedbania. W wielu bowiem przypadkach ponoszą ją za niedbałość nadawców i odbiorców oraz za własne bałaganiarstwo, lub po prostu za skutki własnej głupoty. Zobaczmy zatem z czym musi mierzyć się przewoźnik.

Przyjmowanie do przewozu przesyłek niewłaściwie przygotowanych i opakowanych

Większość towarów jest przewożona na paletach, które stanowią tzw. jednostki ładunkowe (ang. *package*, fr. *colis*). Wysokość jednostek ładunkowych jest różna, a całość zazwyczaj jest owinięta folią stretch. Niekiedy palety są piętrowane. O sposobie przygotowania towaru do przewozu decydują nadawcy, firmy pośredniczące albo załadownicy działający w ich imieniu i na ich rzecz. Wiele przesyłek

jest jednak niewłaściwie przygotowana do przewozu, co powinno skutkować odmową ich przyjęcia przez przewoźników. Nienależyte opakowanie lub nadmierne spiętrowanie przesyłek to bardzo częste przyczyny uszkodzenia ładunków w czasie ich prze-

bardzo często towarzyszą wstrzymaniu płatności należności z tytułu wykonanych przewozów. Należy również wiedzieć, że w przypadku uszkodzenia przesyłki w wyniku niewłaściwego przygotowania i opakowania przez wysyłającego, ubezpieczy-

Szkodami spowodowanymi przechyleniem palet lub zgnieceniem towaru praktycznie zawsze obciążani są przewoźnicy.

wozu. Cienka folia nie pozwala na otrzymanie jednostek ładunkowych w pionie, a ułożenie na palecie zbyt wielu warstw powoduje naturalne zgniecenie dolnych partii towaru. Szkodami spowodowanymi przechyleniem palet lub zgnieceniem towaru praktycznie zawsze obciążani są przewoźnicy. Nie oznacza to, że w każdym przypadku ponoszą oni odpowiedzialność za tego typu szkody, jednakże zawsze muszą mierzyć się z adresowanymi do nich reklamacjami i roszczeniami, którym

ciel raczej nie pokryje szkody z posiadanej polisy OCP. Aby uniknąć takich sytuacji, przy przyjmowaniu przesyłek do przewozu, kierowcy powinni zwracać szczególną uwagę na te aspekty i w odpowiedni sposób reagować.

Niewłaściwe zabezpieczenie przesyłek na środkach transportu

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, przemieszczania się opakowań znajdujących się na paletach lub przewracania się. Dodatkowo, drgania występujące w czasie ruchu pojazdu mogą doprowadzać do zgniecenia opakowań znajdujących się w dolnych warstwach, szczególnie wtedy, gdy przesyłki są spiętrowane.

Najczęściej 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



Wskutek wypadku drogowego dochodzi nie tylko do uszkodzenia środka transportu, ale również do częściowego lub całkowitego zniszczenia przewożonego ładunku. Zdarzają się jednak przypadki, że ładunek nie ulega widocznemu uszkodzeniu, a odbiorca odmawia jego przyjęcia



Jerzy Różyk

Ponad 27 lat w branży ubezpieczeniowej (ocena ryzyka, ubezpieczenia, likwidacja szkód), w tym 12 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.

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 i często spiętowane. Przy zabezpieczaniu tego typu ładunków powinno się stosować metodę przepasania poziomego oraz stosować poziome materiały sztauerskie zapobiegające przesuwaniu 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.

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 będzie przechylać się na boki. Jest to szczególnie niebezpieczne w sytuacji na-

głego 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

w przypadku uszkodzenia przesyłki w wyniku niewłaściwego przygotowania i opakowania przez wysyłającego, ubezpieczyciel raczej nie pokryje szkody z posiadanej polisy OCP.

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.

Co do zasady, zabezpieczenie przesyłki na środku transportu należy do przewoź-

nika. Od prawidłowego zabezpieczenia przesyłki zależy, czy bezpiecznie dojedzie ona do odbiorcy. Nie zawsze jednak towar jest przygotowany przez wysyłającego w stanie umożliwiającym jego należyte zabezpieczenie. W takich sytuacjach przewoźnik powinien to zgłosić wysyłającemu, wpisać stosowaną uwagę w list przewozowy, a w skrajnych przypadkach, odmówić przyjęcia przesyłki do przewozu.

Nieumiejętne przewożenie produktów wymagających kontrolowanej temperatury

Do głównych błędów popełnianych przy wykonywaniu przewozów towarów wymagających określonej temperatury można zaliczyć: ustawianie pracy agregatu na tryb automatyczny, zamiast na tryb ciągły oraz brak kontroli temperatury i komunikatów w czasie przewozu. Przy ustawieniu pracy agregatu w trybie automatycznym (Cycle-Centry), odchylenia temperatury są dość znaczne i sięgają nawet powyżej 5°C. Przy trybie ciągłym (Continuous) odchylenia

są minimalne (do ok. 1°C), co pozwala na utrzymanie temperatury przewozu przewidzianej dla danej przesyłki.

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 -7°C do -12°C), głębokiego zamrożenia (-10°C



Najczęściej 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

i poniżej), ładunki ochłodzone, dla których optymalna temperatura przewozu wynosi niewiele ponad 0°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°C. 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.

Często zdarzają się również przypadki nie sprawdzania ustawień programatora przy podejmowaniu od załadowcy towaru wraz z naczepą, ustawianie temperatury innej niż określona w dokumentach przewozowych lub w instrukcji nadawcy oraz brak zasilania agregatu chłodniczego.

Nieprzestrzeganie przepisów prawa o ruchu drogowym

Najczęstszymi przyczynami wypadków drogowych są: nadmierna prędkość, wymuszanie pierwszeństwa, zły stan techniczny pojazdów oraz niedostosowanie prędkości do warunków jazdy. Wskutek wypadku drogowego dochodzi nie tylko do uszkodzenia środka transportu, ale również do częściowego lub całkowitego zniszczenia przewożonego ładunku. Zdarzają się jednak przypadki, że ładunek nie ulega widocznemu uszkodzeniu, a odbiorca odmawia jego przyjęcia. Dotyczy to szczególnie przesyłek z segmentu automotyw, specjalistycznych urządzeń elektronicznych i często napojów w butelkach szklanych. Odbiorcy odmawiając przyję-

cia 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

wozów. Efektem tego 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 psychofizyczna umożliwia sprawne wykonanie podjętych decyzji, a jej obniżenie z całą pewnością nie wpływa pozytywnie na bezpieczeństwo przewożonego ładunku. Według danych niemieckich i brytyjskich zmęczenie kierowcy to przyczyna 15-25% 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 znacznie zwiększa ryzyko kradzieży towaru. Ryzyko kradzieżowe nie zwiększa się przez sam fakt odbywania postojów, natomiast na jego rozmiar 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

Zabezpieczenie przesyłki na środku transportu należy do przewoźnika. Od prawidłowego zabezpieczenia przesyłki zależy, czy bezpiecznie dojedzie ona do odbiorcy.

przesyłce jest bardzo trudne, gdyż koszt przeprowadzenia dowodu niejednokrotnie przewyższa wartość przesyłki.

Wykonywanie przewozów w stanie obniżonej sprawności psychofizycznej

Terminowość dostaw oraz sankcje za niepodstawienie pojazdu lub opóźnienie w dostawie powodują, że przewoźnicy starają za 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-godzinnej nieprzerwanego odpoczynku dobowego. Do tego dochodzi wykonywanie długich i monotonna prze-

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. Dużym ryzykiem jest odbywanie postojów w miejscach wskazanych przez pracowników firm, do których jest dostarczany towar. Notuje się wiele przypadków kradzieży ładunków z takich miejsc, a wiele z nich odbywa się przy udziale osób je rekomendujących.

Odbywanie postojów w nieodpowiednich miejscach lub brak dozoru w czasie parkowania może również spowodować, że do przestrzeni ładunkowej mogą przedo-

stać się nielegalni imigranci. W przypadku, gdy przedmiotem przewozu są towary żywnościowe lub wyroby farmaceutyczne, ingerencja w ładunek osób z zewnątrz może doprowadzić do zdyskwalifikowania

cza przy wykonywaniu przewozów maszyn i urządzeń o dużych rozmiarach.

Innym zagrożeniem dla bezpieczeństwa przewożonego ładunku jest wydanie przesyłki osobie nieuprawnionej. Do

Powyższe wskazuje, że w czasie przewozu może dochodzić do różnych zdarzeń, które doprowadzają do szkody w przewożonej przesyłce. W większości przypadków są one efektem co najmniej niefrasobliwości, jeżeli nie bałaganiarstwa kierowców, którzy sprawują bezpośredni nadzór nad przewożonym towarem. Odpowiedzialność za szkody każdorazowo ponosi przewoźnik. Przewóz towaru jest zatem nieważnym elementem całego łańcucha dostaw, gdyż to właśnie w transporcie odnotowuje się największą szkodę. Dlatego w interesie każdego przewoźnika powinno leżeć wprowadzenie odpowiednich procedur i instrukcji, monitoring przewozów oraz edukacja zatrudnionych kierowców i pracowników sprawujących nad nimi nadzór. Zastosowanie odpowiednich środków bezpieczeństwa poprawi jakość świadczonych usług, co z pewnością przełoży się na ilość zleceń i biznes każdego przewoźnika. ◀

Jerzy Różyk,
ekspert ds. oceny ryzyka
w transporcie i ubezpieczeń
transportowych,
CDS Kancelaria Brokerska
www.cds-odszkodowania.info

Do głównych błędów popełnianych przy wykonywaniu przewozów towarów wymagających określonej temperatury można zaliczyć: ustawianie pracy agregatu na tryb automatyczny, zamiast na tryb ciągły oraz brak kontroli temperatury i komunikatów w czasie przewozu.

przez odbiorcę całego towaru. Przy przewozach tego typu towarów należy więc zachować szczególną czujność.

Nieumiejętne wydawanie przesyłek odbiorcom

Przy wydawaniu przesyłek odbiorcom, rozładunek towaru należy do odbiorcy lub osoby działającej w jego imieniu. Rzadko tę czynność wykonuje przewoźnik. Jednakże przewoźnik jest zobowiązany do przygotowania ładunku do wydania odbiorcy i za te czynności ponosi odpowiedzialność. Przygotowanie ładunku do wydania to nic innego jak usunięcie zabezpieczeń (pasy transportowe, belki, kliny, przekładki, itp.) umożliwiających bezpieczne wykonanie przewozu. Przy przewozach ładunków niepalnych lub ładunków znacznych rozmiarów, jak np. maszyny, często zdarza się, że ładunek uległ przemieszczeniu na środku transportu, co pozostaje niezauważone przez kierowcę. Po zdjęciu pasów ulega on przewróceniu lub zsuwa się na ziemię i dochodzi do jego uszkodzenia. Należy zatem zachować czujność, złasz-

wydania towaru osobie nieuprawnionej dochodzi zawsze, gdy towar jest wydany osobie innej, aniżeli oznaczona w liście przewozowym. Jeżeli kierowca przewożący przesyłkę stwierdzi niezgodność pomiędzy stanem faktycznym i danymi w liście przewozowym (np. inny adres lub wskazanie w miejscu dostawy innego miejsca rozładunku), nie powinien stosować się do instrukcji osób podających się za odbiorcę i niezwłocznie zawiadomić o tym przewoźnika oraz bezwzględnie wstrzymać wydanie towaru.



CDS powstał w 2001 roku i jest kontynuacją wieloletnich doświadczeń założyciela firmy w zakresie oceny ryzyka, ubezpieczeń oraz obsługi szkód i roszczeń.

CDS działa jako kancelaria doradczą, której celem jest ochrona interesów przewoźników i spedytorów poprzez świadczenie usług w zakresie oceny ryzyka transportowego oraz obsługi ubezpieczeń transportowych (OCP, OCS, OCP kabotażowe na terenie Niemiec, Cargo) oraz przeprowadzanie audytów i szkoleń z zakresu procedur i stosowania prawa transportowego.

Kontakt:
 ul. Okopowa 56 lok. 152
 01 042 Warszawa
 Tel.: 22 392-97-58, 22 392-97-59,
 607 487 600
 E-mail: biuro@cds-odszkodowania.pl

>>>> www.cds-odszkodowania.info

Rada Niezależnych Ekspertów Transportu **TRANSORA**



Głównym zadaniem Rady Niezależnych Ekspertów Transportu TRANSORA jest przekazywanie przewoźnikom pełnej i kompleksowej wiedzy eksperckiej z zakresu specjalności poszczególnych jej członków. Ekspersi Rady w ramach prowadzonych przez siebie działalności podejmują w imieniu przewoźników stosowne działania w kierunku ochrony ich interesów.

Rada skupia doświadczonych prawników i diagnostów ryzyka specjalizujących się w prawie transportowym, administracyjnym i cywilnym, w obsłudze roszczeń, szkód oraz ubezpieczeń transportowych, jak również w ocenie ryzyka transportowego.

Więcej informacji na stronie: **www.transora.pl**