

SŁABE PUNKTY TRANSPORTU

RYZYKA, KTÓRE POGRAŻAJĄ



Podstawową funkcją transportu jest przemieszczanie przysyłek. Z transportem związane jest jednak ryzyko, które powoduje, że nie zawsze ładunek dojeżdża do odbiorcy w całości lub w stanie nieuszkodzonym. Ryzyko w transporcie towarów to ogół czynników, które mogą doprowadzić do szkody w przewożonej przesyłce. Zobaczmy zatem, jakie są najczęstsze przyczyny szkód w transporcie.

Jerzy Różyk

ekspert ds. oceny ryzyka w transporcie
i ubezpieczeń transportowych,
CDS Kancelaria Brokerska



W procesie przemieszczania towaru czynny udział biorą nie tyle przewoźnicy, ile zatrudnieni przez nich pracownicy i kierowcy. Bezpieczeństwo przewozów to nie tylko dbałość o towar. Na to składa się cała logistyka transportowa, warunki wykonywania przewozów, elektroniczne systemy zwiększające bezpieczeństwo i wreszcie edukacja. Za działanie pracowników i kierowców odpowiedzialność ponoszą przewoźnicy, zatem to od nich wymaga się wiedzy szerszej niż wymagana przy realizacji samych przewozów.

▼ Ryzyko dziś, czyli najczęstsze przyczyny szkód

Przepisy o czasie pracy narzucają na kierowców obowiązek odbywania obowiązkowych postojów. Pomimo iż są one zwykle dokonywane w miejscach do tego przeznaczonych, te zwykle nie gwarantują pełnego bezpieczeństwa ani dla pojazdu, ani też dla przewożonego ładunku. Miejscami najbardziej narażonymi na ryzyko kradzieży

są: kompleksy magazynowe lub centra dystrybucyjne, do których jest dostarczany towar, przewozy promowe przez kanał La Manche i drogi dojazdowe do przepraw, trasa przewozu po załadowaniu towaru lub inne miejsca, gdy przedmiotem kradzieży jest pojazd lub naczepa, a nie towar.

Kompleksy magazynowe lub centra dystrybucyjne, do których jest dostarczany towar. Jeżeli rozładunek towaru bezpośrednio po jego dostawie nie jest możliwy, kierowca jest zmuszony do odbycia postoju. Wybiera zwykle najbliższy parking przy stacji benzynowej lub parkuje przy ulicy. Często też pojazdy są parkowane w miejscach wskazanych przez pracowników ochrony lub odbiorców. W miejscach tych najczęściej grasują gangi trudniące się kradziejami. Złodzieje wiedzą doskonale, że pojazdy są załadowane towarem, a często wiedzą też jaki ładunek jest na naczepie. Pozostawienie pojazdu w miejscach wskazanych przez pracowników odbiorców lub bez opieki na pobliskich parkingach może więc spowodować kradzież części ładunku lub nawet całego środka transportu.

Przeprawy promowe przez kanał La Manche i drogi dojazdowe do przepraw. Przy przeprawach przez kanał La Manche dochodzi często do licznych włamań do naczep, jednakże skala kradzieży i ich rozmiary nie są duże. W przypadku parkowania na parkingach przy tra-

sach dojazdowych do przepraw promowych, zarówno liczba, jak też ilość kradzionego towaru są zazwyczaj większe.

Trasa przewozu po załadowaniu towaru. Złodziejom łatwo jest oszacować czas przejazdu od miejsca załadunku do miejsca, w którym kierowca musi odbyć postój. Łatwo jest im zatem wytypować parkingi, na których oczekują już na przyjazd pojazdów. Szczególnie jest to łatwe, gdy ze złodziejami współpracują pracownicy nadawcy, którzy wiedzą jaki towar załadowano, o której pojeździe wyjechał z zakładu, i w którą stronę się skierował. Na takich parkingach dochodzi więc do kradzieży wytypowanego lub przypadkowego towaru, bądź całego pojazdu.

Inne miejsca, gdy przedmiotem kradzieży jest pojazd lub naczepa, a nie towar. Ryzyko kradzieży małego atrakcyjnego towaru jest minimalne. Przewożąc taki ładunek kierowcy często parkują pojazdy na wszystkich dostępnych parkingach lub pozostawiają tam same naczepy. W sytuacji, gdy złodziejom zależy na ciągniku

ale również zleceniodawca zlecający przewóz, który zmienia miejsce dostawy i doprowadza do wydania towaru osobie innej niż wynika to z listu przewozowego. Szczegółowe informacje na temat ryzyka związanego z wyłudzeniami i oszustwami można uzyskać na stronie <http://www.cds-odszkodowania.info>.

Imigranci i uchodźcy

W przypadku, gdy przewozy są wykonywane przez rejony o dużym nasileniu ruchu migracyjnego, np. Francja - Wielka Brytania, Grecja, Turcja i Włochy, należy liczyć się z tym, że do przestrzeni ładunkowej mogą przedostać się nielegalni imigranci. W przypadku, gdy przedmiotem przewozu są towary żywnościowe lub wyroby farmaceutyczne, ingerencja w dany ładunek osób z zewnątrz może doprowadzić do dyskwalifikowania przez odbiorcę całego towaru. Dochodzi wówczas do szkody całkowitej, której koszt może sięgać nawet kilkuset tysięcy euro (np. przy wyrobach farmaceutycznych).

To kierowcy faktycznie sprawują nadzór nad przewożonym towarem i od nich w dużej mierze zależy bezpieczeństwo ładunku i samego przewoźnika. Dlatego też należy zadbać o to, aby kierowcy byli odpowiednio przeszkoleni oraz wyposażeni w stosowne instrukcje, które pozwolą na właściwe zaplanowanie przewozu oraz odpowiednie zareagowanie w sytuacji, gdy zajdzie potrzeba odpowiedniego działania

lub naczepie, dokonują kradzieży całego zestawu wraz z towarem. Towar jest kradziony poniekąd „przy okazji”, ale pomimo to zostaje utracony bezpowrotnie – wartościowy znajdzie nabywcę, a tani i nieprzydatny zostaje zwykle porzucony.

Jak parkować, aby uniknąć kradzieży? Zaparkowanie pojazdu w miejscu oświetlonym, w zasięgu monitoringu kamer stacji paliw lub wśród innych zaparkowanych pojazdów daje większe szanse na podjęcie odpowiednich działań po stwierdzeniu próby włamania. Nie pozostawianie przez kierowcę pojazdu bez dozoru na długi czas z pewnością nie pozwoli złodziejom na dokonanie włamania. Właściwy wybór miejsca i odpowiedni dozór pozwolą zatem na zminimalizowanie ryzyka kradzieży towaru i uniknięcie większych szkód.

Oszustwa i wyłudzenia towaru

Większość spedytorów lub przewoźników nieumiejętnie korzysta z usług podwykonawców, dlatego też w ostatnich latach notuje się liczne przypadki wyłudzenia zleceń przez oszustów. Głównym siedliskiem oszustów są kraje z południa Europy, gdzie spedytorzy mają ograniczone możliwości ich weryfikacji, a bariera językowa często uniemożliwia właściwą ocenę dokumentów. Oszustem może okazać się nie tylko podwykonawca,

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. Warto też wiedzieć, że za powstałe z tego powodu szkody przewoźnik ponosi pełną odpowiedzialność, zatem rozszerzenie ubezpieczenia OCP tego typu ryzyko jest wręcz niezbędne, nawet jeśli wiąże się to z dodatkowym kosztem.

Wypadki drogowe

W tej grupie najczęstszymi przyczynami wypadków drogowych, a tym samym szkód w pojazdach i przewożonym ładunku są: niezastosowanie się przez kierowcę do przepisów prawa o ruchu drogowym (nadmierna prędkość, wymuszenie pierwszeństwa), zmęczenie i zaśnięcie kierowcy w czasie prowadzenia pojazdu, sprawstwo innych użytkowników ruchu drogowego i awarie pojazdów.

Terminowość dostaw i ograniczanie kosztów doprowadza do sytuacji, gdy kierowcy za wszelką cenę chcą dojechać do miejsca odbioru. Łamanie przepisów drogowych i jazda bez wymaganego odpoczynku pomaga im w tym, ale z całą pewnością pozytywnie nie wpływa na bezpieczeństwo przewożonego ładunku.

▼ Błędy przy przewozie towarów szybko psujących się

O ile awarii w instalacji pozwalającej utrzymać kontrolowaną temperaturę nie da się uniknąć, z całą pewnością można uniknąć błędów kierowców. Najczęściej obserwowane błędy 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 naczepą, a także ustawianie temperatury innej niż określona w dokumentach przewozowych lub w instrukcji nadawcy.

Takie błędy mogą spowodować zniszczenie części lub całego towaru. W przypadku powstania szkody z powyższych powodów, przewoźnicy ponoszą za nią pełną odpowiedzialność. Takie działanie może również skutkować postawieniem przez ubezpieczyciela zarzutu rażącego niedbalstwa, a w przypadku wyłączenia rażącego niedbalstwa z ochrony ubezpieczeniowej, może to stanowić przesłankę do odmowy odszkodowania.

▼ Kierowcy i pracownicy strażnikami bezpieczeństwa przewoźników

Najważniejszym elementem w całym systemie bezpieczeństwa są kierowcy zatrudnieni przez przewoźników. To kierowcy faktycznie sprawują nadzór nad przewożonym towarem i od nich w dużej mierze zależy bezpieczeństwo ładunku i samego przewoźnika. Dlatego też należy zadbać o to, aby kierowcy byli odpowiednio przeszkoleni oraz wyposażeni w stosowne instrukcje, które pozwolą na właściwe zaplanowanie przewozu oraz odpowiednie zareagowanie w sytuacji, gdy zajdzie potrzeba odpowiedniego działania.

Drugim równie ważnym elementem jest właściwy dobór pracowników, którzy odpowiadają za zawieranie i realizację umów przewozu.

Przy umowach przewozu zawieranych z podwykonawcami ważne jest, aby przewóz był wykonywany przez przewoźnika dającego gwarancję należytego wykonania umowy. Dlatego też pracownicy operacyjni muszą zwracać uwagę na właściwy wybór podwykonawców i w razie potrzeby dokonywać ich weryfikacji.

▼ Wiedzieć, że nic nie wiemy to za mało

Wiedza to element strategiczny przy prowadzeniu działalności transportowej. I choć zakres tej wiedzy jest ogromny, od jej posiadania zależy to jak przewoźnik sobie poradzi z problemami, których w obszarze transportu jest całkiem niemało. W zakresie bezpieczeństwa przewożonego ładunku należy bezwzględnie wiedzieć

jakie ryzyka towarzyszą transportowi, jakie są możliwości jego minimalizowania oraz jak postępować, gdy ryzyko już się zrealizuje.

Edukacja odgrywa dość ważną rolę w działalności transportowej. Przewoźnik powinien więc zadbać, aby zatrudnieni przez niego pracownicy i kierowcy dysponowali odpowiednim doświadczeniem i wiedzą w zakresie transportu towarów. Od nich bowiem zależy nie tylko bezpieczeństwo przewożonego towaru, ale również bezpieczeństwo samego przewoźnika.

Innym ważnym elementem wpływającym na bezpieczeństwo przewożonego towaru są elektroniczne systemy monitorowania (np. GPS). Jeżeli w pojazdach są zainstalowane odpowiednie systemy, przewoźnik ma możliwość bieżącego monitorowania przebiegu przewozów, a więc również eliminowania takiego działania kierowców, które zwiększa ryzyko wystąpienia szkody (np. nieprzestrzeganie czasu pracy, parkowanie w miejscach niedozwolonych, itp.). Stały monitoring przewozu za pomocą elektronicznych systemów, pozwala na bieżące korygowanie błędów popełnianych przez kierowców i w efekcie poprawia bezpieczeństwo przewozu towaru.

▼ Bezpieczni przed szkodą



Wydawać by się mogło, że opisane powyżej zasady są oczywiste, jednak doświadczenie na polu obsługi roszczeń i szkód nie potwierdza, że są one przestrzegane. Większość przewoźników nie dysponuje żadnymi procedurami, nie stosuje żadnych instrukcji, nie monitoruje przewozów, a edukację ogranicza do minimum. Zatrudnieni pracownicy i kierowcy nie dysponują więc odpowiednią wiedzą i nie zawsze mogą zareagować w sytuacji zagrożenia. Nawet w przypadku rażących zaniedbań po ich stronie, sami nie ponoszą większych konsekwencji, albowiem te ponoszą przewoźnicy.

Każdy przewoźnik powinien więc zdecydować, czy korzystniej jest zastosować odpowiednie środki bezpieczeństwa jeszcze przed szkodą, czy też w przyszłości ponieść konsekwencje finansowe zaniedbań i zapłacić za nie. Warto również mieć na uwadze to, że nie wszystkie szkody są pokrywane z polis OCP. Ubezpieczyciel na pewno nie pokryje takich szkód, które wynikają z rażących zaniedbań przewoźnika, jego pracowników lub kierowców. W przypadku odmowy odszkodowania, zamiast nowego ciągnika siodłowego przewoźnik może mieć do zapłacenia odszkodowanie. A o to w biznesie transportowym chyba nie chodzi. ■

Fot. Fotolia