



Szkody w transporcie towarów

Ryzykiem nazywamy możliwość wystąpienia określonego zdarzenia. Takim zdarzeniem może być np. kradzież towaru, jego przywłaszczenie wskutek oszustwa, zepsucie się, bądź uszkodzenie towaru wskutek wypadku drogowego. W tych znaczeniach termin ryzyko jest synonimem niebezpieczeństwa zagrażającego przewożonemu ładunkowi.

W uproszczeniu, zarządzanie ryzykiem to racjonalne działanie mające na celu uniknięcie lub ograniczenie finansowych skutków zdarzeń, czyli szkód.

Fazy zarządzania ryzykiem

Proces zarządzania ryzykiem przebiega w czterech podstawowych etapach: identyfikacja ryzyka, ocena ryzyka, kontrolowanie ryzyka i finansowanie ryzyka.

Identyfikacja ryzyka polega na określeniu, jakiego rodzaju zdarzenia mogą być przyczyną powstania szkody oraz jaki będzie ich wpływ na firmę. Każdy przewoźnik wie doskonale, jakie są przyczyny występowania szkód w transporcie i zapewne liczy się z ryzykiem wystąpienia takiej szkody. W tym ujęciu ryzyko jest już zidentyfikowane.

Ocena ryzyka polega na określeniu możliwości powstania szkody ze względu na prawdopodobieństwo i rozmiar szkody. Prawidłowo przeprowadzona ocena ryzyka wystąpienia szkody pozwala na podjęcie działań zmniejszających ryzyko wystąpienia straty. Obejmuje dwa aspekty: wielkość ryzyka, rozumiana jako wysokość prawdopodobnej i/lub maksymalnej straty (w praktyce wartość ładunku) oraz prawdopodobieństwo powstania szkody (ocena, czy przy danym towarze i technologii jego przewozu szkoda jest prawdopodobna).

Kontrolowanie ryzyka. Niezależnie od wielkości firmy praktycznie w każdej i zawsze występują elementy redukcji ryzyka. Redukcja ryzyka polega głównie na podejmowaniu określonych działań zmierzających do zmniejszenia zagrożenia wystąpienia szkód. Z możliwych działań można wymienić: wprowadzenie odpowiednich procedur i instrukcji, monitorowanie pracy kierowców (GPS), szkolenie kierowców, okresowe kontrole przestrzegania przez kierowców przepisów i procedur bezpieczeństwa, edukację kadry menedżerskiej w zakresie kon-

troli nad realizacją określonych zadań.

I choć w większości firm transportowych wprowadzone są elementy oceny i redukcji ryzyka, nie można postawić wniosku, że eliminuje to szkody. Szkody się bowiem zdarzają i to dość często. Oznacza to, że przyjęty przez przewoźników system nie jest szczelny, a stosowane metody nie są skuteczne.

Finansowanie ryzyka polega na niczym innym jak na naprawianiu powstałych szkód. Nie jest istotne, kto i z jakich środków pokryje szkodę. Zobowiązaniem do pokrycia szkody jest sam przewoźnik, gdyż ponosi on odpowiedzialność za szkodę powstałą w czasie transportu. 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 ją musiał pokryć sam. Dlatego ważnym elementem finansowania ryzyka jest jego ubezpieczenie w takim zakresie, w jakim przewoźnik ponosi odpowiedzialność za szkodę.

Rekomendowane parkingi nie zapewnią bezpieczeństwa przewozów, o to muszą zadbać sami przewoźnicy

Each carrier should consider whether it is better to prevent risk or incur the financial risk of damage. It is worth remembering that not all damages are covered by insurance companies.

Przyczyny szkód

- kradzieże,
- oszustwa i wyłudzenia,
- wypadki drogowo,
- awarie i błędy przy przewozie towarów szybko psujących się,
- nie przystosowanie lub zły stan techniczny pojazdu wykorzystanego do przewozu określonych towarów,
- umyślne działanie pracowników firm nadających towar do przewozu,
- umyślne działanie pracowników zatrudnionych przez odbiorców towaru,
- umyślne działanie kierowców



Kradzieże towaru

W zakresie ochrony przewożonego towaru przed kradzieżą obowiązuje kilka zasad, których stosowanie pozwala na optymalne zabezpieczenie się przed złodziejami. Oto najważniejsze z nich: każdy rodzaj zabezpieczenia eliminuje pewną grupę przestępców, zastosowane środki ochrony powinny być dobrane do przewidywanego zagrożenia, podstawowym czynnikiem dla skuteczności zabezpieczeń, a w efekcie dla naszego bezpieczeństwa, jest czas, jaki upływa między agresją a interwencją.

Wybór miejsca postoju a ryzyko kradzieży

Z jednej strony postoje są niezbędne dla prawidłowego przebiegu przewozu, z drugiej zaś zwiększają ryzyko powstania szkody kradzieżowej. Statystyki potwierdzają, że najbardziej narażone na ryzyko kradzieży są: parkingi usytuowane w pobliżu wielkich magazynów dystrybucyjnych, do których jest dostarczany towar, parkingi usytuowane w pasie do 200 km przed kanałem La Manche i od kanału La Manche do Londynu, parkingi usytuowane w miejscu planowanego lub wymuszonego czasem pracy pierwszego postoju po przyjęciu towaru od nadawcy, miejsca wskazane przez pracowników firm, do których jest dostarczany towar, każde inne miejsce, gdy dochodzi do kradzieży pojazdu lub naczepy, a nie towaru.

Gdzie parkować?

To pytanie zadają sobie nie tylko przewoźnicy. Brak parkingów strzeżonych i innych bezpiecznych parkingów od wielu lat zaprzęta głowy niejednego polityka. Każdy europejski kraj ma program budowy sieci parkingów zapewniających optymalne bezpieczeństwo dla przewożonego towaru i pojazdów. Projekty są, rządy się zmieniają, a sytuacja, jaka była 10 lat temu, nie zmieniła się do dziś. Informacje na temat parkingów można uzyskać na stronie <http://www.truckinform.eu/> lub w publikacji pt. „Truck Parking Areas in Europe 2009”, zamieszczonej na stronie IRU. Innym źródłem informacji o parkin-

Prawidłowo przeprowadzona ocena ryzyka wystąpienia szkody pozwala na podjęcie działań zmniejszających ryzyko wystąpienia straty

gach jest strona http://etransport.pl/dobry_parking, na której mapę parkingów w Europie tworzą sami kierowcy, lub po prostu Internet.

W każdym przypadku są to parkingi rekomendowane, ale o bezpieczeństwo muszą się niestety zatroszczyć już sami przewoźnicy.

Oszustwa i wyłudzenia towaru

Coraz częściej obserwuje się przypadki utraty towaru w transporcie wskutek przestępczego działania różnego rodzaju oszustów. Każdorazowo po sprawcach i towarze nie ma śladu, a spedytor lub przewoźnik musi pokryć szkodę, gdyż wynika to z zawartej umowy spedycji lub przewozu. Przystępstwo oszustwa (art. 286 k.k.) jest przestępstwem umyślnym, zaliczonym do tzw. przestępstw kierunkowych. Przystępstwo oszustwa polega na doprowadzeniu „... do niekorzystnego rozporządzenia mieniem podjętego przez osobę wprowadzoną w błąd, osobę, której błąd wyzyskano albo też osobę, której wyzyskano niezdolność do należytego pojmowania przedsiębranego działania” (Wyrok SN z dnia 15 listopada 2002, IV KKN 618/99).

Jak zabezpieczyć się przed oszustem?

- po pierwsze, kieruj się zasadą ograniczonego zaufania – zlecaj przewozy sprawdzonym przewoźnikom i przyjmuj zlecenia od sprawdzonych spedytorów,
- po drugie, przed zleceniem przewozu nieznanemu podwykonawcy lub po otrzymaniu zlecenia od nieznanego spedytora zweryfikuj go,
- po trzecie, korzystaj umiejętnie z giełd transportowych – na wirtualnych giełdach łatwo bowiem trafić na oszusta,
- po czwarte, ograniczaj się do pierwszego podwykonawcy i monitoruj transport przez niego realizowany – dalszym przewoźnikom może nie zależeć na Twoim bezpieczeństwie,
- po piąte, dane w liście przewozowym są święte i w przypadku otrzymania innych instrukcji od nieznanego spedytora na wszelki wypadek skontaktuj się z nadawcą lub odbiorcą towaru,
- po szóste, nie kieruj się ślepo źródłem zysku – strata, jaką możesz ponieść, nie jest tego warta.

Kilka przykładów, które warto zapamiętać

- wykonanie instrukcji spedytora-oszusta, utrata ładunku opon i przegrana sprawa w sądzie w Moskwie na 2.102.293,87 RUB (48.025,24 EUR lub 210.019,16 PLN) i należność za cło w wys. 50.000 PLN,
- zlecenie przez przewoźnika przewozu wina włoskiemu przewoźnikowi-oszustowi i roszczenie od angielskiego spedytora na ponad 26.000 GBF,
- zlecenie przez spedytora przewozu elektroniki węgierskiemu przewoźnikowi-oszustowi i roszczenie od poszkodowanego na ponad 135.000 EUR,
- brak monitoringu realizacji przewozu i w efekcie zlecenie przez dalszego podwykonawcę przewozu przewoźnikowi-oszustowi i utrata towaru – przegrana sprawa w sądzie w Hamburgu na ponad 35.000 EUR.

W każdym z tych przypadków zakłady ubezpieczeń odmówiły wypłaty odszkodowania i spedytor lub przewoźnik został zobowiązany do pokrycia szkód z własnych środków. Stało się tak dlatego, gdyż zazwyczaj zakłady ubezpieczeń nie ponoszą odpowiedzialności za szkody powstałe wskutek winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa ubezpieczającego, jego pracowników oraz osób, które działają na zlecenie, w imieniu lub na rzecz ubezpieczającego lub przekazanie towaru oszustowi traktują jako wydanie towaru osobie nieuprawnionej.

Wypadki drogowe

W tej grupie najczęstszymi przyczynami wypadków drogowych, a tym samym szkód w pojazdach i przewożonym ładunku jest: 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, awaria pojazdu. Do zdecydowanej większości wypadków doprowadza niezastosowanie się przez kierowcę do przepisów prawa o ruchu drogowym, zmęczenie i zaśnięcie kierowcy w czasie prowadzenia pojazdu. Wynika to w dużej mierze ze specyfiki prowadzonej działalności. Terminowość dostaw i ograniczanie kosztów doprowadza do sytuacji, gdy kierowcy za wszelką cenę chcą dojechać do miejsca odbioru.

Awarie i błędy przy przewozie towarów szybko psujących się

O ile awarii w instalacji pozwalającej utrzymać kontrolowaną temperaturę nie da się przewidzieć i ich uniknąć, z całą pewnością można uniknąć błędów kierowców. Do najczęstszych błędów popełnianych przez kierowców, które są bezpośrednią przyczyną szkód w przewożonym towarze, należą: ustawianie pracy agregatu na tryb automatyczny zamiast na tryb ciągły (obniża koszty, ale nie pozwala na utrzymanie zadanej temperatury); brak kontroli temperatury i nie sprawdzanie komunikatów na panelu programatora agregatu w czasie przewozu; błędne ustawienie temperatury przy przewozie towarów wymagających różnych temperatur (przy przewozie w dwóch lub trzech komorach); nie sprawdzanie ustawień programatora przy podejmowaniu od załadunku towaru wraz z naczepą; ustawianie temperatury innej niż określona w dokumentach przewozowych lub w instrukcji nadawcy.

Nie przystosowanie lub zły stan techniczny pojazdu

W tej kategorii obserwuje się głównie szkody polegające na zamoczeniu lub zalaniu przewożonego towaru, bądź zepsuciu się towaru przewożonego chłodniami i izotermami. I o ile uszkodzenia naczep w czasie przewozu zdarzają się dosyć często, również często zdarza się, że przewoźnik podejmuje ładunek z już niesprawną naczepą. I choć w każdym przypadku przewoźnik odpowiada za szkodę w towarze (awarie nie stanowią przesłanki wyłączającej odpowiedzialność przewoźnika), to nie w każdym przypadku takie szkody są pokrywane z ubezpieczenia OCP.

Umyślne działanie pracowników firm nadających towar

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 i mogą dość łatwo ocenić, kiedy

to nastąpi. Wytypowanie jednego lub dwóch parkingów, na których pojazd zostanie zaparkowany, nie nastęrcza więc większej trudności. Jeżeli więc pracownicy nadawcy „współpracują” z przestępcami, złodziejom łatwo jest zlokalizować pojazd z towarem, a często czekają już w wytypowanym miejscu na jego przyjazd. Na parkingu dochodzi wtedy do kradzieży części towaru lub całego pojazdu. Kierowca nie może uniknąć odbycia obowiązkowego odpoczynku ani też wybrać innej trasy, gdyż niejednokrotnie jej po prostu nie ma. Czy kierowca ma więc szanse, aby ustrzec się przed ryzykiem kradzieży? Jeżeli wieziony przez niego towar ma zostać skradziony, z całą pewnością zostanie skradziony.

Umyślne działanie pracowników

Pracownicy firm, do których jest dostarczany towar (magazynierzy, ochrona, dozorczy), znając specyfikę działalności swojej firmy wiedzą, jaki towar jest na pojeździe, którego przyjazd zgłosił kierowca. Jeżeli więc pracownicy odbiorcy „współpracują” ze złodziejami, z różnych powodów chętnie odmówią przyjęcia towaru i równie chętnie wskażą miejsce, gdzie pojazd może „bezpiecznie” oczekiwać na rozładunek. Kierowcy ze względu na koszty niechętnie szukają bezpiecznych miejsc do postoju i chętnie korzystają z takich wskazówek wystawiając się przez to na cel złodziejom. We wskazanym miejscu często dochodzi do kradzieży, a jeśli towar jest wartościowy, szkody są zwykle dużych rozmiarów.

Umyślne działanie kierowców

Umyślne działanie kierowców jako przyczyna szkód jest zjawiskiem dość rzadkim, jednak statystyki policyjne potwierdzają, że czasami dochodzi do „sprzedania” towaru przez kierowcę.

Każdy przewoźnik powinien więc sam rozważyć, czy lepiej jest podjąć próbę zabezpieczenia się przed ryzykiem, czy też ponieść konsekwencje finansowe tych szkód. I warto jest pamiętać o tym, że nie wszystkie szkody są pokrywane przez zakłady ubezpieczeń – z wieloma trzeba się zmierzyć samemu. □

HIT - KODY KRESKOWE
IDENTYFIKUJEMY TWÓJ SUKCES



SPRAWDŹ NASZĄ OFERTĘ

- SYSTEMY SKANUJĄCE DATALOGIC
- SYSTEMY KLASY WMS
- SPRZĘT AUTO ID

**DORADZAMY, INTEGRUJEMY,
SERWISUJEMY**

DATALOGIC™

HIT - KODY KRESKOWE SP. J.

www.hit-kody.com.pl