

# Kradzieże w transporcie towarów, czyli gdzie i jak parkować – część II

*W kwietniu ub. roku, w miesięczniku TSL Biznes (4/2010) ukazał się mój artykuł pt. „Gdzie parkować, czyli o kradzieżach w transporcie towarów”. Opisałem w nim dość szczegółowo, jakie zapisy dotyczące parkowania znajdują się w polisach OCP, kupowanych przez przewoźników. W tym artykule opiszę, w jakich sytuacjach najczęściej dochodzi do kradzieży towaru. I choć kradzieże zdarzają się praktycznie wszędzie, niektóre rejony są szczególnie narażone na ryzyko wystąpienia tego typu szkód.*

**P**rzepisy prawa narzucają na przewoźników obowiązek odbywania postojów w czasie przewozu towaru. Jest to bez wątpienia podyktowane dbałością o bezpieczeństwo ładunku i o innych uczestników ruchu drogowego oraz wynika ze zwykłych potrzeb ludzkich. Parkowanie w czasie przewozu jest więc czymś normalnym dla przewoźników i samych kierowców.

Nasuwa się jednak pytanie, gdzie parkować, skoro istniejąca w Europie infrastruktura nie gwarantuje bezpieczeństwa w czasie postojów. Brak parkingów strzeżonych narzuca na przewoźników konieczność odbywania postojów na parkingach przy stacjach paliw, w miejscach rozładunku towaru lub w kolejce do rozładunku, bądź w czasie oczekiwania na przeprawę promową.

## Wybór miejsca postoju a ryzyko szkody kradzieżowej

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:

- ▶ **położeniu w pobliżu wielkich magazynów dystrybucyjnych, do których jest dostarczany towar**

Wielkie centra dystrybucyjne nie pracują w systemie 24h, co nie pozwala na dokonanie rozładunku towaru bezpośrednio po jego dostawie. W sytuacji, gdy kierowca dojedzie na miejsce po zakończeniu pracy odbiorcy lub gdy otrzyma odmowę przyjęcia ze względu na późniejszą awizację, jest zmuszony do odbycia postoju. Z braku parkingów strzeżonych wybiera zwykle najbliższy parking przy jakiejś stacji benzynowej lub przeznaczony dla samochodów oczekujących na rozładunek.

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 intransywnym 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 rozładunku towaru daje pracownikom odbiorcy sygnał o naszej obecności. Często też ochrona lub inni pracownicy wskazują miejsca, gdzie kierowca może zaparkować pojazd. Jeżeli więc w procedurze przestępczy są wplątani pracownicy odbiorcy, taka informacja może zostać przekazana złodziejom i możemy się rano zdziwić, gdy stwierdzimy pociętą planckę i kradzież części towaru.

- ▶ **pasie do 200 km przed kanałem La Manche i od kanału La Manche do Londynu**

Przeprawy przez kanał La Manche stanowią tzw. „wąskie gardła” i skupiają wiele ciężarówek oczekujących 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 dochodzi do licznych przypadków włamań do naczep



**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)

w celu sprawdzenia, na jaki „łup” mogą liczyć. Wiąże się to zwykle z uszkodzeniem zabezpieczeń drzwi lub pocięciem plandeki. W przypadku stwierdzenia w naczepie intratnego towaru, bardzo często dochodzi do jego kradzieży. I choć w takich sytuacjach skala kradzieży jest dość duża, to jednak z uwagi na stłoczenie pojazdów i duży ruch, dochodzi zwykle do mniejszych kradzieży.

Gorzej przedstawia się sytuacja na parkingach przy trasach dojazdowych do przepraw promowych. Ilości kradzionego towaru z jednego środka transportu są tam zazwyczaj większe. Dlatego też w zleceniach transportowych często zdarzają się uwagi, aby nie parkować w nocy w pasie 200-300 km od Calais. Czy jest to wykonalne w każdym przypadku? Raczej nie, gdyż przepisy o czasie pracy nakładają obowiązek odbywania odpoczynków, a jeśli taki odpoczynek wypadnie w takim rejonie, kierowca jest zmuszony do postoju.

► **miejscu planowanego lub wymuszonego czasem pracy 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 i mogą dość łatwo ocenić, kiedy to nastąpi. Wytypowanie jednego lub dwóch parkingów, na których pojazd zostanie zaparkowany, nie nastręcza 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 więc 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 szansę, aby ustrzec się przed ryzykiem kradzieży? Jeżeli wieziony przez niego towar ma być skradziony, z całą pewnością zostanie skradziony.

► **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. Ponieważ ryzyko kradzieży przewożonego przez nich towaru jest minimalne, powszechną praktyką jest parkowanie przez kierowców samochodów na wszystkich dostępnych parkingach i nie zawsze przy stacjach paliw, hotelach czy motelach. Mała

## Jerzy Różyk



Ponad 24 lata w branży ubezpieczeniowej (likwidacja szkód i ubezpieczenia), w tym ponad 9 lat w obsłudze szkód i ubezpieczeń dla branży TSL w firmach brokerskich.

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.

atrakcyjność towaru dla złodziei nie wyklucza jednak ryzyka kradzieży. Nie należy bowiem wykluczać sytuacji, gdy sprawcom kradzieży nie zależy na towarze, a na ciągniku lub naczepie. Dokonują wtedy kradzieży całego zestawu wraz z towarem i nie ma znaczenia, czy to jest towar drogi, czy też beзуżyteczny, gdyż jest on kradziony poniekąd „przy okazji”. O ile część skradzionych pojazdów zostaje odnaleziona przez policję, w większości przypadków towar niestety ginie bezpowrotnie – wartościowy znajdzie nabywcę, a tani i nieprzydatny zostaje gdzieś porzucony. Dlatego ważne jest, aby nie parkować w miejscach przypadkowych tylko dlatego, że wieziemy towar, który nikomu się nie przyda. O odszkodowanie za taki towar właściciel również się upomni i choć strata nie będzie duża, to jednak za szkodę przewoźnik będzie musiał zapłacić.

## Gdzie więc 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.



etransport.pl

Znamy drogę do sukcesu

etransport.pl - BOGATE ŹRÓDŁO INFORMACJI

Istniejąca sieć parkingów przy zbudowanych w czasie ostatniej dekady konglomeratach paliwowo-gastronomiczno-hotelowych nie gwarantuje bezpieczeństwa. Niemniej jednak z całej mapy parkingów, kierowcy chętniej wybierają parkingi, o których słyszeli lub które sami znają. Są to zazwyczaj duże parkingi przy głównych trasach komunikacyjnych, gdzie zwykle parkuje wiele samochodów, gdzie jest pełne oświetlenie i monitoring otoczenia obiektów i często samego parkingu.

Informacje na temat parkingów można uzyskać na stronie [www.truckinform.eu](http://www.truckinform.eu) lub w publikacji pt. „Truck Parking Areas in Europe 2009”, zamieszczonej na stronie IRU. Innym źródłem informacji o parkingach jest strona [www.etransport.pl/dobry\\_parking](http://www.etransport.pl/dobry_parking), na której mapę parkingów w Europie tworzą sami kierowcy. W każdym przypadku są to parkingi rekomendowane, ale czy bezpieczne?

## Ocena ryzyka kradzieżowego w transporcie

Wybór miejsca postoju jest dosyć istotny z punktu widzenia samej oceny ryzyka wystąpienia kradzieży. Czym jest jednak owe ryzyko, jak je mierzyć i jak nim zarządzać?

Ryzykiem nazywamy możliwość nastąpienia określonego zdarzenia, czyli w tym przypadku kradzieży towaru. W tym znaczeniu termin ryzyko jest synonimem niebezpieczeństwa zagrażającego przewożonemu ładunkowi. Zarządzanie ryzykiem to system metod i działań, zmierzających do obniżenia stopnia oddziaływania ryzyka na funkcjonowanie podmiotu (przewoźnika) i do podejmowania w tym celu optymalnych decyzji. W uproszczeniu, zarządzanie ryzykiem to racjonalne działanie, mające na celu uniknięcie lub ograniczenie finansowych skutków kradzieży.

Szczegółowe poznanie charakteru i zakresu tego ryzyka pozwala na wybór czynności zapobiegawczych (np. odpowiednie instrukcje i zalecenia, odpowiednie ubezpieczenie itp.) bądź też minimalizujących jego wpływ i skutki.

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

Identyfikacja ryzyka rozpoczyna właściwy proces jego zarządzania i polega na określeniu, jakiego rodzaju zdarzenia mogą być przyczyną powstania szkody oraz jaki będzie ich wpływ na kondycję finansową przedsiębiorstwa. Dokładne poznanie ryzyka to przede wszystkim poznanie możliwych przyczyn oraz wszystkich skutków wystąpienia danego zdarzenia. Kradzież jest jedną z głównych przyczyn występowania szkód w transporcie. Każdy przewoźnik wie o tym doskonale i zapewne liczy się z ryzykiem wystąpienia szkody kradzieżowej. 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 szko-

### Do tej pory w dziale ubezpieczeniowo-prawnym, przygotowywanym we współpracy z CDS Odszkodowania przedstawiliśmy następujące tematy:

- Jak zawrzeć dobre ubezpieczenie OC przewoźnika  
↪ TSLbiznes 3/2010 (str. 44)
- Gdzie parkować, czyli o kradzieżach w transporcie towarów  
↪ TSLbiznes 4/2010 (str. 68)
- Za co odpowie spedytor, czyli o ubezpieczeniu OC spedytora  
↪ TSLbiznes 5/2010 (str. 52)
- Deklaracja wartości towaru a odpowiedzialność przewoźnika  
↪ TSLbiznes 6/2010 (str. 66)
- Biedny Polak po szkodzie, czyli o stratach spedytorów i przewoźników  
↪ TSLbiznes 7-8/2010 (str. 66)
- Jak się bronić przed oszustwem w transporcie?  
↪ TSLbiznes 9/2010 (str. 68)
- Alkohol a polisa OCP  
↪ TSLbiznes 10/2010 (str. 60)
- Dlaczego spedytor koniecznie chce być przewoźnikiem?  
↪ TSLbiznes 11/2010 (str. 46)
- Wina umyślna, a odpowiedzialność zakładów ubezpieczeń z polis OCS  
↪ TSLbiznes 12/2010 (str. 50)
- SDR zastąpi złotego franka – kto zyska, a kto straci?  
↪ TSLbiznes 1/2011 (str. 64)

Zapraszamy do zapoznania się z artykułami z wydań archiwalnych. Czytelników zainteresowanych otrzymaniem wydań archiwalnych prosimy o kontakt:

[redakcja@tsl-biznes.pl](mailto:redakcja@tsl-biznes.pl)

dy kradzieżowej pozwala na podjęcie działań zmniejszających stopień ryzyka wystąpienia straty. Ocena ryzyka obejmuje dwa aspekty: wielkość ryzyka, rozumiana jako wysokość prawdopodobnej i/lub maksymalnej straty (w praktyce wartość ładunku) oraz prawdopodobieństwo realizacji danego ryzyka (ocena, czy przy danym towarze kradzież jest prawdopodobna).

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

- wprowadzenie w firmie odpowiednich procedur i instrukcji,
- monitorowanie pracy kierowców,
- szkolenie kierowców z zakresu bezpieczeństwa,
- okresową kontrolę przestrzegania przez kierowców przepisów i procedur bezpieczeństwa,
- edukację kadry menedżerskiej w zakresie kontroli nad realizacją określonych zadań.

Takie działania pozwalają przewoźnikom na sprawne kontrolowanie ryzyka. I choć w obszarze zarządzania ryzykiem funkcjonuje pogląd, że to nie my pilnujemy złodziei, a oni nas, przez odpowiednie działania możemy ograniczyć im znacznie



obszar działania, co na pewno pozytywnie wpłynie na bezpieczeństwo funkcjonowania każdego przewoźnika. Należy przy tym pamiętać, że ubezpieczyciele dość często odmawiają odszkodowań za szkody kradzieżowe. Wynika to z faktu, że zarówno przewoźnicy, jak i kierowcy nie przestrzegają odpowiednich procedur, które wynikają choćby z zawartych umów ubezpieczenia OCP.

Finansowanie ryzyka polega na niczym innym, jak na pokrywaniu szkód powstałych w wyniku kradzieży. Z punktu widzenia oceny ryzyka nie jest istotne, kto i z jakich środków pokryje szkodę. W ubezpieczeniach OC prawo nakazuje bowiem pokryć szkodę i zwykle jest nim zobowiązany, czyli przewoźnik. Ten aspekt zarządzania ryzykiem jest dla przewoźnika bardzo istotny. Niezbyt dobre ubezpieczenie może nie pokryć jego odpowiedzialności za powstałą szkodę, którą w efekcie będzie musiał pokryć sam. Dobre ubezpieczenie daje większe szanse na pokrycie szkody przez zakład ubezpieczeń. W każdym opisanym przypadku ryzyko jest finansowane, różnica polega jedynie, z czyich środków. Dlatego ważnym elementem finansowania ryzyka jest jego ubezpieczenie w takim zakresie, w jakim sami ponosimy odpowiedzialność za szkodę.

W dziedzinie ochrony przewożonego towaru obowiązują kilka zasad, których stosowanie pozwala sensownie i skutecznie zabezpieczyć się przed złodziejami. Oto kilka najważniejszych zaleceń:

- ▶ Każdy rodzaj zabezpieczenia eliminuje pewną grupę przestępców. Takim zabezpieczeniem przewożonego towaru może być np.:
  - przewożenie towarów tzw. wysokiego ryzyka środkami o sztywnej zabudowie (chłodnia, izoterma, kontener),
  - brak oznaczeń na środkach transportu, sugerujących rodzaj przewożonego towaru,
  - umiejętne dobieranie miejsc postoju na parkingach.
- ▶ Zastosowane środki ochrony powinny być dobrane do przewidywanego zagrożenia. Przewozy towarów tzw. wysokiego ryzyka, posiadających znaczną wartość, powinny być dokonywane np.:
  - w konwojach lub w grupie,
  - pod stałym nadzorem monitoringu.

Ponieważ najczęściej istnieje bezpośredni związek między wartością mienia (lub jego atrakcyjnością) a zagrożeniem, ważne jest zastosowanie takich środków, aby została zachowana równowaga proporcjonalności kosztów zastosowanych środków ochrony do wartości chronionej.

- ▶ Podstawowym czynnikiem dla skuteczności zabezpieczeń, a w efekcie dla naszego bezpieczeństwa jest czas jaki upływa między agresją a interwencją.

Zabezpieczenia mechaniczne pełnią rolę „opóźniacza” dla działań przestępcy, a to, jak zareagujemy sami i nasze otoczenie – „przyspieszacza” podjęcia interwencji. W tym aspekcie dość ważne jest miejsce odbywania postoju na parkingu. Zaparkowanie pojazdu w zasięgu monitoringu kamer stacji paliw lub wśród innych zaparkowanych pojazdów daje większe szanse na podjęcie odpowiednich działań po stwierdzeniu włamania do naczepy i w efekcie pozwala na uniknięcie większej szkody.

## Strzeż się sam

Analiza licznych szkód pozwala na wyciągnięcie wniosku, że niestety teoria sobie, a praktyka sobie. Przewoźnicy dużo bardziej interesują się pogonią za zleceniami, a w mniejszym stopniu dbałością o przewożony towar. I choć każdy przewoźnik w przypadku powstania szkody kradzieżowej wytłumaczy to brakiem strzeżonych i bezpiecznych parkingów, to w praktyce nic nie robi, aby przy obecnym stanie rzeczy zminimalizować ryzyko wystąpienia takich szkód. W firmach transportowych nie ma bowiem żadnych procedur bezpieczeństwa i instrukcji, nikt nie monitoruje dokonywanych przewozów, a zatrudnieni kierowcy robią co chcą, gdyż pojazd i tym bardziej przewożony towar nie są ich własnością, a 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 kradzieżowym, czy też ponieść konsekwencje finansowe tych szkód. I warto pamiętać o tym, że nie wszystkie szkody są pokrywane przez zakłady ubezpieczeń – z wieloma musimy zmierzyć się sami.

W następnym artykule, w marcowym wydaniu TSL Biznes opiszę, jak do kwestii parkowania podchodzą nasi ubezpieczyciele. Zawartość tego artykułu pozwoli na porównanie warunków ubezpieczeń poszczególnych towarzystw i na ocenę, czy posiadane przez nas ubezpieczenie OCP faktycznie chroni nas przed szkodami kradzieżowymi, czy też warto jest zastanowić się nad polepszeniem warunków naszych polis. ◀

Jerzy Różyk

CDS Kancelaria Brokerska  
www.cds-odszkodowania.pl



Branżowy serwis informacyjny  
www.4trucks.pl

 **4Trucks.pl**  
z myślą o transporcie