



Colonnade radzi: Jak ustrzec się braku ochrony

Prawo dotyczące odpowiedzialności podmiotów i osób za towary w transporcie stanowi, że w przypadku strat poszkodowany może wystąpić z roszczeniem wobec sprawcy szkody lub podmiotu odpowiedzialnego. Niemniej, należy liczyć się z możliwością poniesienia strat, których nie pokryje ubezpieczenie ani właściciela towaru, ani przewoźnika czy spedytora. Dzieje się tak, ponieważ standardowo w ubezpieczeniu mienia w transporcie wyłączone są szkody powstałe z niektórych przyczyn. Ponadto odpowiedzialność podmiotu, który organizuje transport lub go wykonuje, też jest uregulowana przepisami prawa i nie zawsze zachodzi. Wobec powyższego istotne jest, żeby tak zarządzać łańcuchem dostaw, aby uniknąć strat, których nie będzie można zrekomensować.



Zidentyfikowane zagrożenia

Na zdarzenia losowe, nie mamy wpływu, ale większość obserwowanych przez ubezpieczycieli szkód spowodowanych jest czynnikiem ludzkim, dlatego warto wdrożyć metody przeciwdziałania wystąpieniu szkód możliwych do przewidzenia.

Szkody w transportowanym mieniu często zachodzą, gdy towar i/lub transport nie były należycie przygotowane, ładunek nie był poprawnie udokumentowany, brakowało czytelnych instrukcji dotyczących manipulacji ładunkiem, brakowało wniesienia zastrzeżeń co do przesyłki i do podmiotu odpowiedzialnego za zaistniała już szkodę.



Rekomendacje

Kroki prewencyjne, częściowo dotyczące spedytorów, a częściowo nadawców i odbiorców, jakie opracowaliśmy, powinny pomóc w zabezpieczeniu ładunku. W tym celu należy:

- ✓ w przypadku towarów podatnych na wilgoć (w tym korozję) skutecznie kontrolować wilgotność towaru przed pakowaniem i załadunkiem w warunkach, aby ograniczyć do minimum przedostanie się wilgoci do wnętrza opakowania, i/lub przekazywać takie wytyczne osobom za to odpowiedzialnym w przypadku niewykonywania tych czynności osobiście,
- ✓ stosować odpowiednie pochłaniacze wilgoci pozwalające na utrzymanie wilgotności na stałym poziomie dla danej kubatury jednostki ładunkowej oraz określonego czasu podróży (włączając przeładunki i międzyskładowanie) i/lub przekazywać takie wytyczne osobom za to odpowiedzialnym w przypadku niewykonywania tych czynności osobiście,
- ✓ poddawać fumigacji, przed rozpoczęciem transportu, ładunki podatne na działanie wilgoci celem zapobieżenia działaniu na ładunek podczas przewozu różnego rodzaju mikroorganizmów (w tym powstawaniu pleśni), gryzoni czy owadów i/lub przekazywać takie wytyczne osobom za to odpowiedzialnym w przypadku niewykonywania tych czynności osobiście,
- ✓ dodatkowo w transporcie morskim zadbać, żeby kontener był wewnątrz suchy, włączając jego drewnianą podłogę i przestrzeń pod podłogą kontenera, a także palety stosowane do transportu ładunku, i/lub przekazywać takie wytyczne osobom za to odpowiedzialnym w przypadku niewykonywania tych czynności osobiście,



- ✓ w przypadku towaru, który może ulec skażeniu obcym zapachem, bezwzględnie dokładnie wyczyścić przestrzeń ładunkową (naczepę, kontener), wywietrzyć przestrzeń celem pozbycia się zapachów detergentów i poprzednich ładunków oraz zapewnić odpowiednią wentylację i/lub przekazywać takie wytyczne osobom za to odpowiedzialnym w przypadku niewykonywania tych czynności osobiście,
- ✓ używać odpowiedniego rodzaju naczep lub kontenerów do przewozu poszczególnych rodzajów ładunków, w tym unikać otwartych naczep do przewozu ładunków podatnych na czynniki zewnętrzne oraz naczep bez odpowiednich zabezpieczeń w przypadku ładunków wartościowych oraz podatnych na kradzież, i/lub przekazywać takie wytyczne osobom za to odpowiedzialnym w przypadku niewykonywania tych czynności osobiście,
- ✓ parkować pojazdy tylko w miejscach do tego przeznaczonych, które w porze nocnej są co najmniej oświetlone, znajdują się w obrębie obiektów czynnych całą dobę oraz mają odpowiednią infrastrukturę do parkowania pojazdów przewożących ładunki, i/lub przekazywać takie wytyczne osobom za to odpowiedzialnym w przypadku niewykonywania tych czynności osobiście,
- ✓ dobierać w sposób przemyślany i weryfikować zastosowany system mocowania, np. pasy transportowe, haki, ochraniacze, łańcuchy, napinacze i inne akcesoria zabezpieczające ładunek, aby był adekwatny do masy oraz rozmiarów ładunku i jego rodzaju, i/lub przekazywać takie wytyczne osobom za to odpowiedzialnym w przypadku niewykonywania tych czynności osobiście,
- ✓ dobierać sposób umiejscowienia i zabezpieczenia ładunku w przestrzeni ładunkowej w taki sposób, żeby ładunek był posadowiony stabilnie i żeby była możliwość skutecznego zamocowania go do środka transportu, i/lub przekazywać takie wytyczne osobom za to odpowiedzialnym w przypadku niewykonywania tych czynności osobiście,
- ✓ powoływać ekspertów rzeczoznawców celem dozoru nad załadunkiem i weryfikacji sposobu zabezpieczenia ładunku na środku transportu w przypadku ładunków wielkogabarytowych,
- ✓ weryfikować przewoźników pod kątem ich wiarygodności, doświadczenia i kompetencji oraz zastrzegać brak możliwości podzlecania transportów wrażliwych na kradzież, wyłudzenie lub wrażliwych na uszkodzenie w transporcie.



Opracowaliśmy również kroki prewencyjne w zakresie zabezpieczania roszczeń. W tym celu należy:

- ✓ przygotować czytelne wytyczne dla sprzedającego, przewoźnika czy spedytora, włączając rekomendacje dotyczące zabezpieczenia ładunku, których naruszenie może być podstawą do skutecznego wniesienia reklamacji,
- ✓ wybierać sprawdzonych, doświadczonych i renomowanych partnerów w transporcie, ponieważ pozorne oszczędności w tej materii mogą powodować przykre konsekwencje,
- ✓ każdorazowo weryfikować fakt posiadania odpowiedniego ubezpieczenia przez firmę transportową, spedycyjną czy inną, która uczestniczy w łańcuchu dostaw (np. zajmującą się usługami dźwigowymi),
- ✓ każdorazowo pisemnie przekazywać wymogi odnośnie do przewozu mienia, ponieważ ułatwia to dochodzenie rekompensaty za ich naruszenie,
- ✓ każdorazowo weryfikować stan ładunku po jego dostawie w możliwym zakresie i w razie uwag przygotować notyfikację o ubytkach, uszkodzeniu oraz terminowo konstruować roszczenia odszkodowawcze.