

Prevence je snazší než likvidace škody



U každé události se vyšetřují příčiny, jak vznikly, a samozřejmě, kdo nebo co je zavinilo. Když pomineme absurdity hodné hollywoodských scénářistů, většinu událostí se dalo zabránit, nebo alespoň minimalizovat následky.

Chemie a zejména následky chemických havárií mají jedno velmi nepříjemné specifikum. Zasažují široký okruh na přepravě nezúčastněných osob, jejich majetek, ale i zdraví nebo životy. Pokud se vysype kontejner s tangy, nosí celé okolí havárie následně tanga (v době krize to jistě zkusí i muži), pokud unikne při havárii nebezpečná

Během mnohaleté praxe v oblasti přeprav chemie jsem se setkal s desítkami nejrozumnějších pojistných událostí, od banalit po velké případy s rozsahem následků, které patří do učebnic.

chemikálie, může se stát, že v širokém okolí nemá kdo tanga nosit.

Rizika by měli posoudit zkušení odborníci

Při přepravách chemikálií je proto prevence zásadním krokem. Již při plánování investice v chemickém průmyslu, kdy se v marketingových studiích stanovují potenciální trhy, destinace a rozhoduje se o vhodném způsobu dopravy a balení, je třeba vyhodnotit i reálná dopravní rizika. V tomto momentě by měla být oslovena pojišťovna nebo makléř, kteří mají ve svém portfoliu pojištění i přepravy chemických produktů.

Ne každý je skutečný odborník, negativní zkušenosti z praxe mám u těch pojistek, kdy jedena pojišťovna pojistí podnik an

bloc - budovy, rozbítí oken, rizika podnikání, zaměstnance, úvěry a jako appendix i dopravu. Právě u těchto pojistek je fáze přípravy - prevence a řešení pojistných událostí přinejmenším složitá. Touto fází prevence by měla projít i u zaběhaného zboží každá nová destinace, nové balení a nový druh přepravy. Bohužel praxe ukáže, že to, co není havárií nebo rizikovým chováním v nejmenovaných jižních zemích, neakceptuje ani sebevíc benevolentní Němec. To platí také opačně.

Je třeba si uvědomit, že chemikálie jsou většinou předmětem nadnárodního obchodu, směřují do vzdálených oblastí s rozdílnými zákony a obchodními zvyklostmi. Pokud lokální nebo nespécializující se pojišťovna nemá na druhé straně zeměkoule seriózního partnera a havarijního komisaře (pokud je vůbec má), řešení „benevolentně“ přenechá odesílateli. Ten ale nemá prakticky jinou možnost než událost řešit s ob-



Riziko představuje i přečerpávání.

chodním partnerem. Ne vždy jsou však zájmy obchodních partnerů při řešení škody a hlavně regresů shodné.

Řešením je vybrat skutečně kvalitního partnera pojištění, který disponuje sítí zástupců a komisařů ve všech zájmových destinacích. Partner musí garantovat, že po nahlášení pojistné události kdekoli na globální trase plně přebírá další aranžmá řešení. Odesílatel nebude mít několik dalších partnerů v místě události s různými, mnohdy protichůdnými pokyny, celá akce bude řízena z jednoho místa v zemi zadavatele, včetně dokumentace, například regresních dokumentů.

Největší nesmysl, který jsem při akvizici jedné jinak renomované pojišťovny slyšel, zní: „Klidně se u nás pojištěte, my na dopravu sice nemáme odborníky, ale rádi vám bez velkého šetření škody uhradíme.“

Přepřavu chemikálií svěťte renomovaným dopravcům

Velkou důležitost přikládám výběru partnera pro dopravu. Měl by to být dopravce zběhlý v chemii, který se dlouhodobě pohybuje v oblasti pojištění a má zažitý vzorec chování při přepravách chemikálií, včetně havarijních plánů a především v oblasti prevence pojistných událostí.

U přeprav zvláště nebezpečných chemických produktů si každá firma musí svoje know-how „vysedět“. Právě ne zkušenost a neznalost hraničící někdy s diletantismem, spojená se snahou podbízet se zákazníkovi či experimentování bez jakéhokoli základu znalostí vedou k těm nejhorším haváriím a jejich fatálním následkům. Všichni známe katastrofu u indického města Bhópál v roce 1984. Katastrofa začala zcela nevině. A co říká Wikipedie? „Během nehody uniklo do okolí továrny cca 40 tun methylisokyanátu, kyano-

vodíku a dalších látek poškozujících lidské zdraví. Během tří dnů po havárii zemřelo v Bhópálu a jeho okolí přibližně 8000 lidí, do dnešního dne (rok 2002) přibližně 20 000 lidí. Celkový počet zasažených lidí dosáhl 520 000, přičemž bylo zasaženo 60 km².“

Nechci srovnávat tuto výrobní katastrofu s pojistnými událostmi při přepravě, ale je si třeba uvědomit, že 40t chemikálie je jedna železniční cisterna nebo dva 20' nádržkové kontejnery, případně dvě autocisterny. A 520 000 lidí je zhruba 5% obyvatel České republiky.

Přípravná fáze prověři dopravce i pojišťovnu

S oběma partnery – dopravcem i pojišťovnou, je třeba podrobně rozebrat situaci, chemické i fyzikální vlastnosti zboží, jeho nebezpečnost, případně specifické vlastnosti zboží pro dopravu, plánované destinace dodání, druhy dopravy a obalů a vazby na ekologii. Krok po kroku prodiskutovat jednotlivé rizikové body přepravy, jako je skladování, překládka, přečerpávání, balicí úpravy atd. Pokud existují pochybnosti, musíte ke konzultacím přizvat další specialisty. To vše zopakovat v reálu při zkušební přepravě a teprve po vyhodnocení rizik a přijetí opatření k jejich minimalizaci realizovat další přepravu.

Právě v přípravné fázi dopravy se prověří, jak subjekty, včetně pojišťovny, zvládají svoje úkoly, jak k nim přistupují, jaké mají znalosti a praxi. Pokud skutečně detailně stanovíme jednotlivé fáze přepravního řetězce a zapojení – úkoly jednotlivých subjektů, ukáže se, kdo je odborník, a kdo chce získat přepravu „za každou cenu“. V případě pojistných událostí je většinou tato „cena zaúčtována“ bohužel zadavateli přepravy. Pokud je viníkem havárie například pro veřejnost neznámý dopravní subjekt, nikdo si ho druhý den nepamatuje. Ale že následkem výrobku renomovaného koncernu došlo při jeho přepravě k ekologické havárii, působí havárie léta jako mimořádně negativní reklama.

A nemusíme chodit do historie, 29. března tohoto roku vypukl ve skladech firmy **Rekla** požár. Vzhledem k tomu, že firma provozovala svoji činnost v areálu Synthesie, už druhý den psal i seriózní tisk články s titulky typu „V Syn-



Rizika by měli posuzovat skuteční odborníci.

thesii jsou havárie časté“ nebo „Není se čemu divit, Synthesia je haváriemi známá“ a tak dále. Skutečnost, že chemická výroba v **Synthesii** nemá s procesy a riziky firmy Rekla nic společného, „investigativní“ novináři a veřejnost prakticky ignorují. A právě systém opatření snižující rizika ve výrobním procesu Synthesie vyšel z auditů pojištěn jako jeden z nejlepších v celém chemickém průmyslu.

Běžnou praxí západních chemických koncernů je vlastní audit partnerů. I když je firma certifikována na ISO a SQAS, koncern má vlastní auditory, kteří rozhodně nejsou formalisty. Skutečnost, že se audit vyplatí, a to i u pojištěn, ukazuje praxe. Před několika roky jsem byl ve výběrové skupině pro systémové pojištění jednoho z největších výrobních uskupení naší republiky. Je faktem, že pojištění chýši nebo tovární halu, movitý majetek a zaměstnance nebyl problém. Když došlo na přepravu, ocitli jsme se většinou, podtrhuji většinou, zhruba v 1. třídě pojišťovací školy, v hodině přepravního pojištění. Po této zkušenosti jsme pojištění přeprav řešili jako samostatné pojistky.

Ale vraťme se k prevenci, která rozhodně přispívá k minimalizaci pojistných událostí při přepravách. Minimum škod znamená i snížení pojistných sazeb. Proto i na pojištění se dá cílevědomou prací ušetřit, a tím zvýšit konkurenceschopnost zboží. ■

Václav Živec,
LC Sokotrans

Foto: archiv, LC net a Panalpina

Skupina LC net je dopravce s dlouholetou zkušeností.

