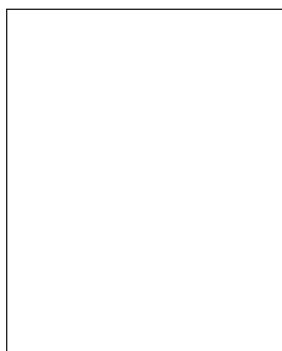


Nordisk jubileumsstipendiat i Italia**Landeveisrøvere ranet verdier for 278 millioner kroner på to år**av **Christian J. Lien**, fagsjef transportforsikring, Vesta Bergen

Christian J. Lien gjennomførte i fjor en studietur til Italia for å se nærmere på problemene med ran av norske eksportforsendelser med fisk. Studieturen ble lagt til Milano, Genoa og Napoli. Som det fremgår av artikkelen er ran av lastebiler og vogntog på italienske landeveier et betydelig problem både i form av økonomiske tap og de mentale problemene det påfører sjåførene. Avslutningsvis kommer Lien med flere forslag til konkrete tiltak for å bekjempe landeveisrøverne.

Christian J. Lien

I de to årene 1993–94 ble 1.892 lastebiler og vogntog med varer til en samlet verdi av kr. 278.486.000 ranet i Italia. Når det gjelder norske fiskeprodukter ble det i perioden 1991–96 ranet i alt 13 vogntog med fisk til en verdi av over 13 millioner kroner. Disse tapene ble i første omgang erstattet av norske vareassurandører, som hadde transportforsikret fisken. Endel av tapene ble i regressrunden videreført til bileierne og deres godsansvarsassurandører. Dette som følge av at sjåførene ikke hadde vist nok aktsomhet, blant annet med hvor de hadde parkert i Italia.

Formålet med studieturen vår å lære mer om selve problemområdet, og hvis mulig komme opp med konkrete tiltak for å begrense disse tapene.

Foruten å påføre både vare- og godsansvars-assurandørene tap, fører disse Italia-ranene også til tap for kaskoassurandørene ved at bilene enten forsvinner helt, eller kom-

mer til rette i skadet stand. Endel av tilfellene har også belastet selskapenes yrkesskade- og kriseforsikringer ved at sjåførene har fått psykiske plager som følge av væpnet overfall. Foruten de rene økonomiske tap kommer

Tyveri/ran av norske fiskeeksporter til Italia perioden 1991–1996:

År	Dato	Fiskeslag	Beløp (kr)	Selskap
1991	08.07	Saltfisk	750.000	Vesta
	12.06	Saltfisk	720.000	Storebrand
	11.07	Tørrfisk	2.300.000	Vesta
	16.10	Tørrfisk	250.000	Storebrand
1991	01.11	Saltfisk	1.000.000	Gjensidige
	01.12	Saltfisk	750.000	Vesta
1993	20.04	Tørrfisk	2.000.000	Protector
	06.11	Tørrfisk	600.000	Storebrand
1994	20.07	Klippfisk	929.000	Vesta
1995	22.02	Tørrfisk	1.560.000	Vesta
	16.12	Tørrfisk	500.000	Protector
1996	02.01	Tørrfisk	1.200.000	Samvirke
	02.01	Tørrfisk	500.000	Protector
Summa			13.059.000	

selvsagt de praktiske problemene og konsekvensene for eksportørene, importørene, kundene, lastebilfirmaene og ikke minst sjåførene.

Flere årsaker til ranene

Årsakene til at norsk tørrfisk, saltfisk og klippfisk er ettertraktet av mafiaen er først og fremst at disse produktene er etterspurte og har en høy verdi i markedet. Dernest, og kanskje like viktig, er at disse fiskeslagene har lang lagringstid. For fersk laks, for eksempel, har man kun 3-4 dager på seg til å få omsatt fisken, og med frossenfisk må man disponere store fryselagre. Med tørrfisk kan man bare hensette den stjalne traileren i en nedlagt løe på det italienske bondelandet, og vente på at ting roer seg ned.

Den viktigste grunnen til at et vogntog blir ranet viser seg å være transportens gjennomføring. Og her er det sjåføren som er den viktigste bidragsyteren. I mange tilfeller ser man at ranet kan tilbakeføres til sjåførens oppførsel og/eller mangel på sikringstiltak.

En annen viktig grunn er valg av leveringsbetingelser. På grunn av markedsforholdene i Italia forlanges det at de norske eksportørene skal levere fisken på leveringsbetingelser med kostnadsovergang, og etterhvert også med risikoovergang i Italia, det vil si det som på fagspråket kalles CFR og DDP. Men på grunn av ransproblemene i Italia har de italienske importørene problemer med å få transportforsikret fisken i Italia. Derfor kjøpes (og selges) fisken CIF og etterhvert mer og mer DDP.

Det at nordmenn (eksportøren), både skal arrangere transporten, og forsikre den (norsk vareassurandør), har resultert i at disse transportene ikke har vært sikret slik de burde med tanke på ran. Avstanden både i mentalitet og antall kilometer fra Nord-Norge og forsikringssentrene i Vika og Fyllingsdalen til Sør-Italia har nok vært i største laget.

En medvirkende årsak til at disse ranene ikke har fått den nødvendige oppmerksomhet

i Norge skyldes den særnorske organiseringen av selskapenes vare- og godsansvarsavdelinger. I de fleste land utenom Norge er det samme avdeling/saksbehandler som behandler både transportforsikrings- og godsansvarsskader. Derved etableres en «dette er mitt problem, og jeg må gjøre noe med det»-holdning. I Norge derimot er vareassurandører vant med at de kan overføre en god del av transportforsikringsskadene til godsansvarsassurandørene i andre selskap i regressrunden. Derved etableres en «det er ikke mitt bord»-holdning til en del skader.

Ranene fører også til markedsproblemer. Ved et ran pakkes fisken om i nøytral emballasje. Originalemballasjen tas imidlertid vare på, og benyttes etter en tid til fisk av dårlig kvalitet. Derved kommer det dårlig fisk ut på markedet i superior emballasje fra norske eksportører.

Forslag til tiltak

Innledningsvis må hele transportkjeden kvalitetssikres. Det betyr at all kunnskap om området må samles, systemiseres og gjenoppstå i form av kvalitetssikringsrutiner, for eksempel i form av sjekklister, som er vanlig i luftfart. Bare på den måten kan man på en intellektuell måte få redusert ransproblemet, (gjelder i og for seg de fleste problemområder her i livet).

1. Sjåførene. Ukjente sjåfører må sjekkes via politiattester ol., gjerne regelmessig, for eksempel hvert annet år. Samme krav må rettes til undertransportørens sjåfører. På de mest ransutsatte transportene må de mest erfarne sjåførene benyttes. Ikke de tøffeste, men de forsiktigste, og de som er tilbøyelige til «å følge boken».

Sjåførene må også kontinuerlig oppdateres og etterutdannes. I tillegg må det etableres en fri informasjonsflyt mellom sjåførene og mellom sjåførene og kontoret.

2. Bilens innhold må i størst mulig grad hem-

meligholdes og det må benyttes nøytrale biler.

3. All form for stopp underveis, selv fremme hos mottaker i påvente av lossing, må anses som farlig og bør i størst mulig grad unngås. Reisen må planlegges slik at man ikke kommer til områder hvor det er forbudt å kjøre med lastebiler, for eksempel vil dette gjelde mange steder i helgene. Et parkert vogntog i påvente av mandagen vil være en ren invitasjon til uærlige sjeler.

Følgende faktorer bør derfor være med i planleggingen av turen:

- Hvor lang tid vil selve kjøreturen ned ta?
- Hvor lenge er det lyst?
- Hvor lang tid tar det å passere gjennom byer på vei ned?
- Hvilket klokkeslett forventes lasten å ankomme mottaker?
- Kartlegg mulige trafikale hindringer underveis; rushtrafikk, veiarbeid, omkjøringer.

Man bør i størst mulig grad legge opp til en gjennomgående transportkorridor med så liten innblanding/innvirkning fra utenforstående som mulig.

4. All form for stopp underveis skal være planlagt:

- Hvor skal fortolling finne sted?
- Hvor skal det bunkres?
- Hvor skal det eventuelt overnattes?
- Hvor skal spise-/hvilepauser tas?

Hovedregelen er å unngå øde enslige områder. «Truckers Drive Inn's» er vanligvis å foretrekke ved uplanlagte stopp fordi det er mye folk og andre biler. Som kjent gir samhold styrke.

Dette prinsipp ligger også til grunn for konvoikjøring. Flere biler som kjører etter hverandre, og med internt radiosamband øker sikkerheten betraktelig.

Den beste måten å unngå mange av de nevnte problemene er å ha to sjåfører om

bord. Da kan reisen stort sett foregå sammenhengende og antall stopp kan reduseres betraktelig.

Når man må stoppe for å skifte sjåfører, bør dette gjøres på sikre steder. Eksempelvis steder hvor politiet enten driver med generell kontroll, eller hvor det står en politibil som har stoppet for kontroll av et annet kjøretøy.

Hvis man er alene og er nødt til å forlate bilen, bør papirer tas med ut. Alle indikasjoner på hva lasten består av bør fjernes fra styrehuset når man ikke selv er tilstede.

5. Et typisk risikopunkt er der hvor man tar av fra motorveien og begynner på lokale veier. Dette vil vanligvis være den siste delen av transporten. Her bør man vurdere å engasjere spesialiserte firmaer/væpnede vakter (vigilants), som eskorterer vogntoget frem til mottaker.

I en artikkel som denne vil det føre for langt å komme inn på alt studiet førte til, men andre sentrale områder som bør gjennomgås for å få bukt med problemområdet vil være;

- retningslinjer for tollbehandling
- oppførsel ved ankomst mottager
- forsikring av lasten
- oppnevning av spesialiserte surveyors
- alarmer
- satelittovervåking
- sikre parkeringsplasser
- eksportørens rolle
- krav til transportør

Selskapenes utredere ser også på problemene med ran både i Italia og det tidligere Sovjetunionen. Dette har blant annet ført til at de norske vareassurandørene har laget egne sikkerhetsforskrifter for transport av varer til disse markedene. Endel transportører har også spesialisert seg på denne type transporter. En rekke av de ovennevnte punktene inngår nå i disse firmaenes kvalitetsrutiner, og ved å benytte denne type spesialiserte transportører er risikoen for ran og tyveri vesentlig redusert.