



VAASAN AMMATTIKORKEAKOULU
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

Emilia Korppila

VAHINGOT YLISUURISSA MAANTIE- KULJETUKSISSA

Liiketalous ja matkailu
2016

TIIVISTELMÄ

Tekijä	Emilia Korppila
Opinnäytetyön nimi	Vahingot ylisuurissa maantiekuljetuksissa
Vuosi	2016
Kieli	suomi
Sivumäärä	51+1
Ohjaaja	Leena Pommelin-Andrejeff

Tämän opinnäytetyön tavoitteena oli selvittää millaisia vahinkoja ylisuuret kuljetukset voivat aiheuttaa ja miten niitä voitaisiin välttää sekä miten vahingon sattuessa toimitaan. Tutkimuksen teoriaosan alussa käsitellään ulkomaankaupankuljetuksia yleisesti ja kappaleen lopussa kerrotaan enemmän ylisuurista maantiekuljetuksista sekä niiden kuljetusmääräyksistä. Viimeisessä luvussa keskityttiin erikoiskuljetuksien vahinkoihin, mitä tämä työ käsittelee. Tarkoituksena oli, että erikoiskuljetusalalle aikovat henkilöt hyötyisivät tutkimuksesta.

Empiirisen tutkimuksen alussa esitellään teoreettinen viitekehys yhteenvedona teoriaosuudelle. Aiheeseen liittyvä kirjallisuus, verkkosivustot sekä erilaiset tilastot toimivat tutkimusaineistoina työlle. Empiirinen tutkimus toteutettiin teemahaastatteluilla kohderyhmälle, joka koostui kuudesta erikoiskuljetuksien tai niiden vahinkojen kanssa päivittäin työskentelevistä henkilöistä. Haastattelut olivat yksilöhaastatteluita, joilla selvitettiin miten usein ja miksi ylisuuria kuljetuksia vahingoittuu, miten vahinkoja voitaisiin välttää sekä vahingonkorvausprosessin kulkua sekä mahdollisia haasteita siinä.

Tutkimuksessa selvisi, että ylisuurten kuljetusten vahingot aiheuttavat suuria taloudellisia tappioita toimituksen viivästyisestä ja korjauksesta johtuen. Yritysten sekä kuljetusliikkeiden maine voi kärsiä vahinkojen takia. Lisäksi erikoiskuljetukset aiheuttavat liikenteessä tienrakenteisiin että liikennemerkkeihin kohdistuvia vahinkoja. Vahingon sattuessa tehdään rahtikirjaan varaukset ja huomautus kuljetusliikkeelle sekä kuljetusreklamaatio vahingonkorvausprosessin käynnistämiseksi. Vahingot johtuivat suurimmaksi osaksi huolimattomuussyistä, joita pyrittiin ehkäisemään kouluttamisella sekä ohjeistamisella. Vahinkoja sattui myös muiden tiellä liikkujien kanssa kolaroidessa ja keinoksi tällaisten vahinkojen välttämiseen esitettiin autokoulussa opastus, kuinka ylisuuri kuljetus kohdataan. Saatujen tutkimustulosten perusteella vahinkoja pystyttäisiin vähentämään pienillä toimintatapojen muutoksilla, jotka parantaisivat yleistä turvallisuutta maanteillä merkittävästi.

ABSTRACT

Author	Emilia Korppila
Title	Damages in Special Road Transports
Year	2016
Language	Finnish
Pages	51+1
Name of Supervisor	Leena Pommelin-Andrejeff

The goal of this thesis was to find out what kind of damages special transports can cause and how to prevent damage and how to act in case of damage. Foreign trade transportation and special transports were examined at the beginning of the theoretical study and the final chapter examined damages in special transports. The intention of this research was to benefit people who are interested in working with the special transport industry.

At the beginning of the empirical study there is a summary of the most important issues of this research. The empirical research was conducted in form of theme interviews, which involved six persons who daily work with special transports or with the damages in them. The interviews were individual and the goal was to find out how often and why special transports get damaged, how to prevent damages, how to act in case of damage and any possible challenges in the insurance process.

The research found out that special transports cause huge financial losses because late deliveries and repairing the products cost a lot of money. Special transports also cause damages to road structures and traffic signs. The reputation of companies and transport companies may suffer because of damages and late deliveries. In case of a damage a reservation must be made to the consignment note and a claim must be sent to the transport company. After these tasks are done, a notice of loss can be done for the insurance company to get the insurance process started. The main cause of damages in special transports were negligence, which companies aim to prevent by training the drivers. Damages were also incurred because of crashes with the other drivers. One way to avoid these could be traffic schools, where the teachers could teach how to confront special transports in the traffic. Based on the results of research, damages could be reduced with small actions which would have significant impact onto the public safety on the road.

SISÄLLYS

TIIVISTELMÄ

ABSTRACT

1	JOHDANTO.....	8
1.1	Tutkimuksen taustaa	8
1.2	Tutkimuksen tavoitteet, rajaukset ja tutkimuskysymys.....	8
1.3	Tutkimuksen rakenne.....	9
2	ULKOMAANKAUPAN KULJETUKSET.....	10
2.1	Ulkomaankaupan kehitys.....	10
2.2	Kuljetustavat ja -tarpeet	11
2.2.1	Maantiekuljetus	12
2.2.2	Merikuljetus	13
2.2.3	Rautatiekuljetus.....	15
2.2.4	Lentokuljetus.....	15
2.2.5	Yhdistelmäkuljetus.....	16
2.3	Erikoiskuljetuksen määritelmä.....	17
2.4	Kuljetusrajoitukset ja muut erityismääräykset.....	19
3	VAHINGOT ERIKOISKULJETUKSISSA	22
3.1	Kuljetusvahinko ja vastuukysymykset.....	22
3.2	Ylisuurten kuljetusten tyypilliset vahingot	23
3.3	Riskeiltä suojautuminen ja vakuutustyyppit	25
4	EMPIIRINEN TUTKIMUS	29
4.1	Teoreettinen viitekehys.....	29
4.2	Erilaiset tutkimusmenetelmät.....	30
4.3	Tutkimuksen tarkoitus, suunnittelu ja toteutus	31
4.4	Kohderyhmän valinta.....	32
4.5	Tutkimustulokset.....	33
5	JOHTOPÄÄTÖKSET JA POHDINTA	41
5.1	Tutkimuksen tavoite.....	41
5.2	Johtopäätökset.....	42
5.3	Tutkimuksen luotettavuuden arviointi	44
5.4	Tavoitteiden toteutuminen	45

5.5	Jatkotutkimusehdotuksia.....	45
5.6	Itsearviointi	46
	LÄHTEET.....	48
	LIITTEET	

KUVIO- JA TAULUKKOLUETTELO

Kuvio 1. Havainnointikuva erikoiskuljetuksen vapaista ja luvanvaraisista mittarajoista. (Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, 2010, 5 b).	18
Kuvio 2. Ajoreittisuunnitelma ylisuurelle kuljetukselle (Korppila 2015).	20
Kuvio 3. Erikoiskuljetus nostetaan lavetin päälle satamassa. (Ravintolalaiiva 2014)	21
Kuvio 4. Havainnointikuva erikoiskuljetuksen vaatimasta kääntymistilasta. Kuljetuksen leveys neljä metriä ja pituus 34 metriä. (Suur-Keuruu 2015. Kuva: Markku Piilemä).....	24
Kuvio 5. Kaatuneen kuljetuksen nostaminen. (Pohjalainen 2013, Kuva: Minna Hirvelä.)	25
Kuvio 6. Teoreettinen viitekehys. (Korppila 2015).....	30
Taulukko 1. Incoterms® 2010 (Melin, 2011, 58.).....	27

LIITELUETTELO**LIITE 1. Haastattelukysymykset**

1 JOHDANTO

1.1 Tutkimuksen taustaa

Sain idean opinnäytetyöhöni, kun satuin ajamaan maantiellä kaatuneen kuljetuksen ohitse ja kiinnostukseni kuljetusvahinkoihin sekä kyseiseen prosessiin heräsi. Aikaisemmassa työpaikassani työnkuvaani kuului tuotteiden valmistus, jotka valmiina luokitellaan erikoiskuljetuksiksi. Päädyin yhdistämään nämä aiheet, sillä havaintojeni perusteella tällaista tutkimusta ei ollut vielä tehty ja aihe on ajankohtainen.

Erikoiskuljetuksien aiheuttamat vahingot ovat massiivisia sekä ongelmallisia, koska kyseessä ovat yleensä uniikit tuotteet. Uniikin tuotteen uudelleen toimittaminen voi kestää kuukausia. Vahingon sattuessa kustannukset saattavat nousta todella korkeiksi toimituksen viivästymisestä johtuen, koska useimmiten viivästyssakot alkavat juosta nopeasti viivästymisen jälkeen. Sekä tavarantoimittajan että kuljetusliikkeen maine voi kärsiä vahingoista johtuen ja pahimmassa tapauksessa voidaan menettää asiakkaita.

1.2 Tutkimuksen tavoitteet, rajaukset ja tutkimuskysymys

Tämä opinnäytetyö käsittelee vahinkoja ylisuurissa maantiekuljetuksissa. Tutkimuksen tavoitteena on saada vastaukset tutkimuskysymyksiin:

Millaisia vahinkoja ylisuuret kuljetukset voivat aiheuttaa ja miten niiden syntymistä voidaan välttää? Miten vahingon sattuessa tulisi toimia?

Tutkimuskysymyksiin vastauksien saaminen hyödyttäisi erikoiskuljetusalalla työskentelyä aloittavia henkilöitä, esimerkiksi opiskelijoita. Tarkoituksena on, että tutkimus auttaa ymmärtämään, miksi rahtikirjoihin tehdyt varaukset sekä kuljetusreklamaatio ovat tärkeitä tehdä. Tavoitteena on selvittää muun muassa, mitä kuljettaja tekee ensimmäisenä, kun vahinko syntyy, kuka korvaa ja miten korvataan, millaisen ajan puitteissa ja missä ajassa korvaava tuote pystytään toimittamaan asiakkaalle vahingon jälkeen. Selvitän myös miten usein ylisuuria kuljetuksia vahingoittuu Suomen maanteillä. Työllä ei ole toimeksiantajaa.

Tutkimus on rajattu ylisuuriin maantiekuljetuksiin, mutta sivuan myös muita erikoiskuljetuksia tekstissä, jotta lukija saisi parhaan mahdollisen kuvan aiheesta. Ylisuurilla kuljetuksilla tarkoitetaan sitä, että jokin mitta ylittää tieliikenteen suurimmat sallitut standardimitat. Tällaisista kuljetuksista voisi esimerkkeinä mainita laivanmoottorit, eri valmistajien talo- ja mökkipaketit sekä suurien veneiden kuljetukset.

1.3 Tutkimuksen rakenne

Työ jakautuu neljään eri osioon; johdantoon, teoriaan, empiiriseen tutkimukseen sekä johtopäätöksiin ja pohdintaan. Työn teoriaosuudessa käsitellään ulkomaankaupankuljetuksia yleisesti, erikoiskuljetuksia, kuljetusvahinkoja sekä kuljetusvaikkuuksia. Empiirisessä tutkimuksessa haastatellaan kuutta henkilöä, jotka työskentelevät erikoiskuljetuksien tai niiden vahinkojen parissa. Haastattelut toteutetaan teemahaastatteluilla ja kysymykset haastatteluihin rakennetaan teoriaosuuden sekä tutkimuskysymyksien pohjalta. Käytettävä tutkimusmenetelmä on kvalitatiivinen. Johtopäätökset ja pohdinta koostuvat omasta näkemyksestä tutkimustulosten perusteella, sekä siitä, kuinka tutkimuksen tavoitteet saavutettiin. Esitän myös kehitysehdotuksia johtopäätöksieni pohjalta, sekä pohdin omaa oppimistani projektin aikana.

2 ULKOMAANKAUPAN KULJETUKSET

Tässä luvussa esitellään erilaiset tavaroiden kuljetustavat sekä pohditaan, milloin jokin kuljetusmuodoista on eniten edukseen yrityksen toiminnan kannalta ja mitä asioita on huomioitava kuljetusmuotoa valittaessa. Kappaleessa käydään läpi myös hieman erilaisia kuljetuskalustoja ja niiden mitoituksia. Lisäksi kappaleen alusta löytyy tullin julkaisemaa tilastotietoa aiheesta. Lopuksi kerrotaan milloin kuljetuksesta voidaan puhua erikoiskuljetuksena. Luvussa käsitellään myös erikoiskuljetusten luvanvaraisuutta ja käydään läpi, mitä on otettava huomioon, kun kuljetuksen mitat ylittävät asetetut normit. Normit tarkoittavat tässä yhteydessä ajoneuvojen käytöstä tiellä annettujen asetusten suurimpia sallittuja mittoja ja massoja.

2.1 Ulkomaankaupan kehitys

Tullin julkaiseman tilaston mukaan vuonna 2014 ulkomaankaupan tavarakuljetukset laskivat edellisvuodesta 0,7 prosenttiyksikköä ollen näin 103 miljoonaa tonnia, kun vuonna 2013 vastaava lukema oli 104 miljoonaa tonnia kuljetettua tavaraa. Vientikuljetukset kasvoivat määrällisesti 0,3 prosenttia, kun taas tuontikuljetukset laskivat 1,5 prosenttia edellisvuodesta. Kuljetusten arvo laski jälleen, lasku oli 0,8 prosenttia vuonna 2014 ja vuonna 2013 laskua oli jopa 1,7 prosenttia. (Tulli 2014; Tulli 2015.)

Suomen ulkomaankaupan tavarakuljetuksista laivaliikenteen osuus on ylivoimaisesti suurin. Vuonna 2014 merikuljetusten määrä kasvoi 0,1 prosenttia edellisvuodesta ollen näin 85 miljoonaa tonnia, jonka osuus muunnettuna prosentteiksi vastaa 83 prosenttia kaikista kuljetuksista. Vaikka maakuljetustilasto kattaa sekä maantie- että rautatieliikenteen, laski niiden osuus 2,4 prosenttia edellisvuoteen verrattuna ollen näin runsaat 14 miljoonaa tonnia. Lentokuljetusten tavaramäärä kasvoi seitsemällä prosenttiyksiköllä, kun taas muiden liikennemuotojen tavarakuljetusmäärä väheni 13,5 prosenttiyksiköllä.

Vuonna 2014 laivaliikenteessä vietiin lähes 41 miljoonaa tonnia tavaraa joka vastaa 90 prosentin osuutta kokonaisviennistä. Laivakuljetusten vienti on kasvanut

kaksi prosenttia kun tuonnin osuudella laskua oli lähes kaksi prosenttia. Tuonnista laivakuljetusten osuus oli prosentteina 78 prosenttia ja tonneina 45 miljoonaa. Maantiekuljetusten tonnimäärät viennin laskivat lähes 5 prosenttia ollen näin 3,5 miljoonaa tonnia. Tuonnin osuus oli 2,8 miljoonaa tonnia, mikä on reilun prosentin verran enemmän kuin edellisvuonna. Lentoviennissä kasvua oli sekä viennissä että tuonnissa. Vienti kasvoi 7 prosenttia ja tuonti 8 prosenttia. Rautatiekuljetuksissa viennin osuus laski lähes 48 prosenttia ollen näin 0,6 miljoonaa tonnia tavaraa. Tuonnin osuus sen sijaan kasvoi 4 prosenttia edellisestä vuodesta ollen näin 7,6 miljoonaa tonnia. (Tulli 2015.)

2.2 Kuljetustavat ja -tarpeet

Suomi on pieni valtio ja pelkällä sisäkaupalla pieni valtio ei tulisi toimeen, joten tuotteita ja palveluita myydään ulkomaille. Myytävät tavarat on aina jotenkin kuljetettava perille. Erilaisia kuljetustapoja ovat

- maantiekuljetus
- merikuljetus
- rautatiekuljetus
- lentokuljetus
- yhdistelmäkuljetus (Melin 2011, 195.)

Kuljetustavan valintaan vaikuttavia seikkoja ovat yritykseen, lähetykseen ja kuljetusmuotoon liittyvät ominaisuudet. Yritykseen liittyviä seikkoja ovat kuljetusten säännöllisyys, tiheys ja lähettäjän maantieteellinen sijainti. Lähetykseen liittyviä seikkoja ovat kuljetuksen kustannukset, tavarán määrä ja mitat, määränpää, tavarán arvo suhteessa kuljetuksen kustannuksiin sekä tavarán vahingoittumisalttius. Eri kuljetusmuotojen välillä on eroja saatavuudessa, hinnassa, toimitusajoissa sekä luotettavuudessa. Asiakaspalvelun laatu on myös keskeisessä asemassa kuljetustapaa valittaessa. Yhteisenä haasteena kaikilla kuljetusmuodoilla on vastata jatkuvasti kiristyviin ympäristöpäästädirektiiveihin. Vanhaa kuljetuskalustoa on uudis-

tettava, jotta voidaan säilyttää kilpailukykyinen asetelma kuljetusmarkkinoilla. (Melin, 2011, 194-195; Mäkelä, Mäntynen & Vanhatalo. 2006, 43.)

2.2.1 Maantiekuljetus

Maantiekuljetus on eri kuljetusmuotoihin nähden suhteellisen nuori. Lauttaliikenteen kehittyminen on mahdollistanut maantiekuljetusten suosion merkittävän nousun ja nykyisin suurimpien autolauttojen kuljetuskapasiteetti onkin yli 70 puoliperäautoa ja yli 3000 matkustajaa. Maantiekuljetuksiin käytetään tyypillisesti kuljetuskalustona joko pakettiautoa, kuorma-autoa tai ajoneuvoyhdistelmää.

Ajoneuvoyhdistelmäksi katsotaan vetoauto ja yksi tai useampi perävaunu. Erilaisia kuljetuskalustoja ovat esimerkiksi täysperävaunu- ja puoliperäyhdistelmät, irtoperävaunut eli trailerit, huckepack-trailerit ja vaihtokorit. (Hörkkö, Koskinen, Laitinen, Mattsson, Ollikainen, Reinikainen & Werdermann, 2010, 272, 278-280; Logistiikanmaailma.)

Maantiekuljetukset ovat ylivoimainen kuljetusmuoto perustuen siihen, että sillä on mahdollista kuljettaa tavaraa lähes kaikkialle maailmassa minne vain tieverkosto ulottuu. Lisäksi se on joustava ja kustannustehokas kuljetusmuoto. Maantiekuljetuksen yleisyyteen vaikuttaa se, että sillä on usein keskeinen rooli joko muiden kuljetusten esi- tai jälkikuljetuksena sekä Suomessa maantieteellisesti hajanaisesti, mutta laajalle sijoittuneet teollisuus- ja asuinalueet. Maantiekuljetus sopii erinomaisesti käytettäväksi lyhyellä matkalla esimerkiksi jakelu- tai keräilykuljetuksiin, kun taas pidemmällä matkalla se on hyvä valinta silloin kun kuormaautokuljetus on edullisin tai ainoa vaihtoehto saada tavarat perille. Maantiekuljetus on oikea valinta myös silloin, kun kuljetukseen tarvitaan suurta joustavuutta. Lisäksi on mahdollista kuljettaa erikoiskuljetuksia esimerkiksi lavetti perävaunuilla. (Hörkkö ym., 2010, 272; Logistiikanmaailma; Mäkelä ym., 2006, 45.)

Maantiekuljetuksen haasteisiin lukeutuvat kuljettajien pakolliset lepotaumat. Kuljetuskalustoon asennetut ajopiirturit valvovat ajettuja tunteja, ettei vuorokauden aikana tulisi ylityksiä. Kova väsymystila vastaa humalassa ajoa joten muun muassa tällä menetelmällä on pyritty hillitsemään kuljettajien liian pitkiä ajoputkia. Lisäk-

si ajopiirturien tehtävänä on taata eri kuljetusyrityksille tasapuoliset kilpailuedellytykset. Ajo- ja lepoaikamääräykset ovat yhdenmukaisia koko Euroopan unionin sekä Euroopan talousalueella. (Liikenteen turvallisuusvirasto; Työsuojeluhallinto 2014.)

Kuljetuspalvelut ovat saatavilla helposti, sillä yritykset markkinoivat palvelujaan suoraan ja lisäksi alalla toimii markkinointiorganisaatioita sekä kuljetuksia välittäviä yrityksiä, joita ovat esimerkiksi tavaralinjayhtymät, huolintaliikkeet, KTK-yhdistykset ja Matkahuolto Oy. Tavaralinjayhtymät ovat yleensä suurten tai keskisuurten linjaliikennettä harjoittavien kuljetusyritysten omistamia markkinointiyhtiöitä, esimerkkinä mainittakoon Kaukokiito. Huolintaliikkeiden toimenkuvaan kuuluu kuljetuspalveluiden välittäminen sekä huolinta- ja varastointipalvelut. Tästä mainittakoon esimerkkinä Backman-Trummer group. KTK-yhdistykset ovat yleensä autoilijayrittäjien omistamia paikallisesti toimivia markkinointiorganisaatioita. Heillä on tavallisesti käytössään yksi tai kaksi kuljetusautoa. KTK:t ovat perinteisesti maa-aineksien kuljettajia, vaikka asiakaskunta on sittemmin monipuolistunut myös kaupan ja teollisuuden aloille. Matkahuolto Oy markkinoi sekä kotimaan että ulkomaan pakettipalveluja yrityksille. (Mäkinen, Saarialho & Timberbacka, 1992, 125-127; Matkahuolto.)

2.2.2 Merikuljetus

Suurin osa kuljetuksista tapahtuu meritse. Vuosien mittaan meriteitse on kuljetettu 80 prosenttia Suomesta vietävistä tuotteista, sillä se on käytännössä saarivaltio. Vain idän kuljetuksissa maantiekuljetus pitää pintansa. Maailmanlaajuisesti meriteitse kulkee noin 95 prosentin määrä maailmankaupasta. Merikuljetus on luonnollisin valinta suomalaiseen ulkomaankauppaan sillä Suomi sijaitsee maantieteellisesti kaukana monesta kaupankannalta tärkeästä maasta. Merikuljetuksen arvioidaan pysyvän jatkossakin huomattavana, koska se on usein edullisin vaihtoehto kuljetusmuodoista. Laivakuljetus sopii erinomaisesti suuriin kuljetuksiin, se mahdollistaa konttien ja erikoiskuljetusten hoitamisen joustavasti ja edullisesti. (Hörkkö ym., 2010, 248-249; Melin, 2011, 209.)

Merikuljetukselle luovat haasteita erityisesti kiristyvät ympäristöpäästädirektiivit. Vuoteen 2025 mennessä on tarkoitus kiristää polttoaineen rikki- ja hiilipitoisuusrajaa 0,5 %:iin. Tämä tarkoittaa sitä, että maailmanlaajuisesti laivanpolttoaineena ruvetaan käyttämään pelkästään dieseliä. Itämerellä ovat tähän asti liikennöineet maailman ympäristöystävällisimmät alukset, mutta nyörejä kiristetään edelleen, sillä vuonna 2015 astui voimaan erityisdirektiivi 0,1 %:in rikkirajasta Itämerellä. Nämä muutokset tulevat vääjäämättä nostamaan meriliikenteen rahtikustannuksia huomattavasti. Suomen teollisuuden merirahtikustannuksiin tämä tarkoittaa 30–50 prosentin hinnannousua. Merikuljetuksen haasteisiin lukeutuvat myös vaihtelevat vesistön syvyydet sekä jäätyminen. Muun muassa Itämerellä keskisyvyys on 50 metriä, mikä on hyvin matala. Kustannuksiin on muistettava laskea myös jäänmurtajan toimintakustannukset sekä väylämaksut. (Domus Baltica.)

Meriliikenne jakautuu joko linjaliikenteeseen tai hakurahtiliikenteeseen. Näiden kahden toimintamalli poikkeaa toisistaan jonkin verran. Linjaliikenteessä ajetaan kiinteiden aikataulujen mukaan säännöllistä liikennettä ja se on erityisesti käytetty kuljetustapamuoto, kun kuljetetaan suuryksiköitä konttialus- ja ro-ro-liikenteessä. Roll on, roll off eli ro-ro-liikenteestä puhutaan, kun kuljetetaan tavaroita aluksella, joka on lastattavissa mistä tahansa sivusta. Yleensä ro-ro-alukset lastataan kumminkin peräportista. Lastattavat tavarat asetetaan pyörillä kulkeville erilaisille lastausalustoille, joilla ne vedetään alukseen. Lyhyillä reitillä aikataulut voidaan ilmoittaa tunnin tarkkuudella, mutta pidemmällä reiteillä aikataulutukseen tuo haasteita kanavien ruuhkat sekä sääolosuhteet, jolloin aikataulu ilmoitetaan vain päivän tarkkuudella. (Karhunen & Hokkanen, 60; Taloussanomat.)

Hakurahtiliikenne on tavaroiden kuljettamista satunnaisten satamien välillä ilman säännöllistä aikataulua. Rahdattavat tavarat valikoituvat yleensä kysynnän ja tarjonnan mukaan, muilta osin rahtaus suoritetaan serterpartiassa eli rahtaussojimuksessa olevien määräysten mukaisesti. Suurin osa hakurahtimarkkinoiden kaupankäynnistä käydään meklarien välityksellä, vain harvoin rahdinkuljettaja ja rahdinantaja tekevät keskenään suoran rahtisopimuksen. (Karhunen & Hokkanen, 2007, 70-71.)

2.2.3 Rautatiekuljetus

Suomen rautatieverkosto on kohtalaisen suppea, verrattuna esimerkiksi itänaapuriin Venäjään tai Eurooppaan. Valtaosa Suomen kansainvälisestä rautatieliikenteestä liikennöikin itään, joista valtaosa on nimenomaan Venäjältä saapuvia tuontikuljetuksia. Esimerkiksi teollisuuskaupunki Vaasan näkökulmasta rautatieverkosto on suppea, eikä suoria reittejä ole juurikaan saatavilla.

Rautatiekuljetuksissa on huomioitava kuljetusrajoitukset, sillä esimerkiksi Venäjälle ei ole hyväksytty suomalaisia junia liikennöimään. Tavaroiden kuljettaminen tuleekin tapahtua näiden kahden maan välillä venäläisellä (CIS-maan) tavaravau-nukalustolla, jonka puolestaan tulee olla hyväksytty liikkumaan Suomen rataverkolla. Kuorman koolle on asetettu myös tiettyjä vaatimuksia; asemien laiturirakenteet, liikenneopasteet ja –merkit sekä sähköradan kiinteät rakenteet rajoittavat liikkuvan kaluston kokoa. Rataliikenteessä on lisäksi erityiset kuormauttamääräykset rajoittamaan avovaunun kuorman sallittua kokoa vaunun pitkittäis-suuntaisesta keskikohdasta ulospäin. Erikoiskuljetus vaatii kaikkien kauttakulku-maiden rautateille myönnettyä erikoiskuljetuslupaa. Kolmansiin maihin lupaa tulee hakea kaksi kuukautta aikaisemmin, kun kuormauksen ja kuljetuksen on määrä tapahtua, Venäjälle puolestaan lupaa on haettava kuukautta ennen aiottua kuormausta. (Karhunen & Hokkanen, 2007, 115-121.)

Rautatiekuljetukset soveltuvat parhaiten kuljetusmuodoksi, kun kuljetustarve on säännöllistä ja jatkuvaa kuljetusetäisyyden ollessa pitkä. Rautatiekuljetus soveltuu myös raskaisiin ja säännöllisiin kuljetuksiin lyhyillä matkoilla, mikäli rataverkko on suunniteltu niin, että kuljetukset ovat kannattavia. Lisäksi se soveltuu myös erikoiskuljetuksiin, mikäli esimerkiksi kuorman koko ei mitoiltaan ylitä sallittuja rajoja. (Mäkelä ym. 2006, 45.)

2.2.4 Lentokuljetus

Lentokuljetuksen tärkeimpiin ominaisuuksiin kuuluvat nopeus ja luotettavuus. Lentorahtikuljetusten osuus maamme tavaraliikenteestä on pieni, koska rahtikulut ovat suhteellisen kalliit ja on puntaroitava tarkasti, onko tästä kuljetusmuodosta

saatava hyöty hintansa väärsti. Lisäksi tässä kuljetusmuodossa omat haasteensa tuovat rahdattavan tavaran mitat ja paino. Lentorahtikuljetusten osuus on kuitenkin ollut koko ajan kasvussa. (Hörkkö ym, 2010, 290.)

Euroopan sisäisessä liikenteessä liikkuu vain yksi prosentti maailman lentorahdista kuljetussuoritteella mitattuna. Kuljetettavista tonneista Euroopan sisällä liikkuu 3,8 prosenttia. Näiden kahden ero johtuu lyhyistä kuljetusetäisyyksistä, joka tyypillisesti on noin 900–1200 kilometriä.

Lentokuljetukset voidaan jakaa kahteen luokkaan:

1. lentoyhtiöihin, jotka kuljettavat rahtia sekä rahti- että matkustajalennoilla.
2. pikarahtiyhtiöihin, jotka toimittavat kiireellisemmällä aikataululla pienikokoisia kuriiri- ja postilähetyksiä. Pikarahtiyhtiöillä on myös tyypillisesti kevyt tai keskiraskas maantiekalusto jakelua ja keräilyä varten. (Karhunen & Hokkanen, 2007, 159-160.)

Pikarahtiyhtiöt tekivät läpimurtonsa alalla 1980-luvun loppupuolella ja ovat siitä saakka kyenneet kasvattamaan suosiotaan ja kuljetusmääriään. Nykyään yli 50 prosenttia Euroopan sisäisestä lentorahdista kuljettaa pikarahtiyhtiöt. Varsinaisia pikarahtiyhtiöitä ei enää ole olemassa vaan pikarahtipalveluita tarjoavat yritykset kuuluvat maailman suurimpiin kuljetusyhtiöihin joilla on eräänä palvelukonseptina pikarahdin kuljettaminen. (Karhunen & Hokkanen, 159-160.)

2.2.5 Yhdistelmäkuljetus

Yhdistelmäkuljetukset, joissa käytetään kahta tai useampaa eri kuljetusmuotoa ovat nykyisin yleisiä. Yhdistelemällä kuljetuksia saadaan kaikki hyöty irti kuljetusketjuista. Saatavat hyödyt ovat

- luotettavuus
- nopeus
- ympäristöystävällisyys

- ketjun jokaisen osapuolen resurssien käytön optimaalisuus
- logististen toimintojen yhdistäminen
- alentuneet yhteiskuntakustannukset (Karhunen & Hokkanen, 2007, 176.)

Tällöin kuljetuksen järjestäjän ja lähettäjän täytyy olla hyvin selvillä mahdollisista maahantulorajoituksista ja muista säännöksistä sekä erityisolosuhteista. Pakattaessa yhdistelmäkuljetuksiin rahdattavia tavaroita on otettava huomioon, että pakkausmerkinnät sekä varoitusmerkinnät tulee aina olla tiukimman sovellettavan kuljetusmuodon vaatimuksien mukaan merkattu. Dokumentteja on oltava myös jokaiselle kuljetusmuodolle omansa. (Hörkkö ym., 2010, 326-327; , Karhunen & Hokkanen, 2007, 176.)

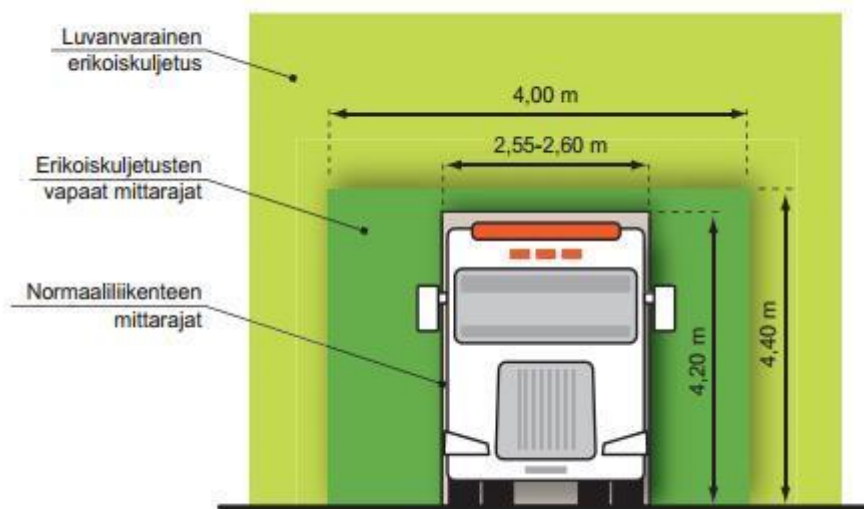
Yhdistetty kuljetus soveltuu parhaiten yli 500 kilometrin pituisille matkoille. Kuljetuskonttien yleistyessä myös yhdistelmäkuljetusten käyttö on kasvanut. Kontit helpottavat lastin käsittelyä kuljetusmuodon muuttuessa ja vähentävät tavaran käsittelyvahinkoja ja – kertoja. (Hörkkö ym., 2010, 298-299.)

Yhdistelmäkuljetukset voidaan periaatteessa jakaa kahteen; multimodaalikuljetuksiin ja intermodaalikuljetuksiin. Multimodaalikuljetuksessa tavarat kuljetetaan perille yhden kuljetussopimuksen perusteella vähintään kahdella eri kuljetusmuodolla. Intermodaalikuljetuksien tavaroihin ei kosketa välillä ollenkaan, vaan yhtä ja samaa kulkuneuvoa tai kuljetusyksikköä kuljetetaan kahdella tai useammalla kuljetusmuodolla. Tyypillisin muoto intermodaalikuljetuksesta on, että kontti ajetaan satamaan maanteitse, mistä se sen jälkeen laivataan ja kuljetetaan määräsatamaan yhdessä tai useammassa merialuksessa. (Karhunen & Hokkanen, 2007, 175-176.)

2.3 Erikoiskuljetuksen määritelmä

Erikoiskuljetuksiksi katsotaan kaikki kuormaamattoman tai jakamattomalla esi-neellä kuormatun ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän kuljetukset, joka ylittää ainakin yhden ajoneuvojen käytöstä tiellä annetun asetuksen suurimman sallitun mitan tai massan. Suurin sallittu mitta tai massa ilmoitetaan kuorma mukaan lukien. Erikoiskuljetukset ovat aina luvanvaraisia kuljetuksia, mikäli vapaat mittara-

jat ylittyvät. (Kuvio 1). Enimmäismassan suuruus nousi 1.10.2013 voimaan tullen asetuksen mukaan 76 tonniin. Tätä aikaisemmin liikenteessä sai olla 60 tonnin painoisia lasteja. Luvan myöntää kaikkialle Suomeen, Ahvenanmaata lukuun ottamatta, Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus eli ELY-keskus. (L 6.11.1992/1715. 2§; Logistiikanmaailma; Mäkinen ym., 427-428; Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, a.)



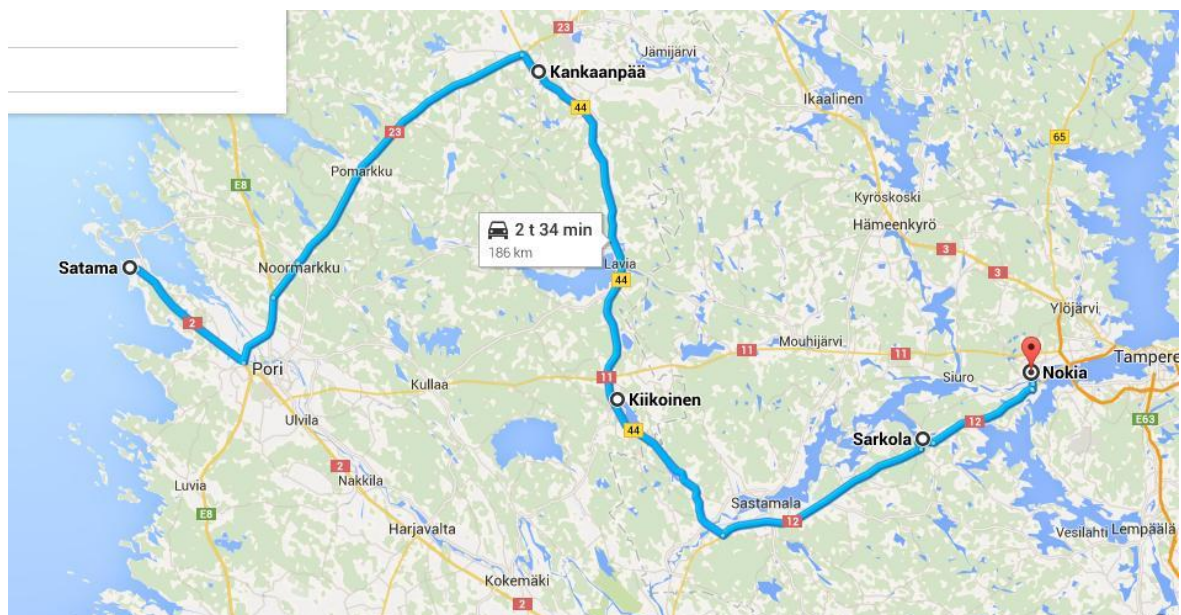
Kuvio 1. Havainnointikuva erikoiskuljetuksen vapaista ja luvanvaraisista mittarajoista. (Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, 2010, 5 b).

Erikoiskuljetuksiksi katsotaan myös vaarallisten aineiden kuljetukset ja niiden kuljettajilla tulee olla asianmukaiset kuljetusluvut. Vaarallisiksi aineiksi luokitellaan esimerkiksi palavat nesteet kuten polttoaineet ja alkoholi, räjähteet, myrkylliset ja radioaktiiviset aineet sekä erilaiset kaasut. Vaarallisten aineiden kuljetuksien eli VAK-kuljetuksien aiheuttamia ongelmia ihmisille, ympäristölle tai omaisuudelle aiheutuvia vahinkoja pyritään tiukkojen säännösten ja normien myötä välttämään. Normit pohjautuvat kansainvälisiin määräyksiin ja sopimuksiin, koska kuljetustoiminta on pääosin kansainvälistä. (Liikenne- ja viestintäministeriö; Turvallisuus- ja kemikaalivirasto, 2014.)

2.4 Kuljetusrajoitukset ja muut erityismääräykset

Kuten luvussa 2.3 jo aikaisemmin mainittiinkin, erikoiskuljetukset tarvitsevat luvan mikäli vapaat mittarajat ylittyvät. Ylisuurille kuljetuksille vaaditaan liikenteenohjausta ja turva-autoja. Liikenteenohjaajan tehtäviin kuuluu muun muassa liikennemerkkien väliaikainen poisto, kunnes kuljetus ohittaa kohdan, jossa tilaa ei olisi muuten ja asentaa merkki takaisin paikalleen heti, kun kuljetus on ohittanut tieosion. Lisäksi ylisuurilla kuljetuksilla on tiettyjä kellonaikoja ja päivämääriä, jolloin niiden ei ole sallittua liikennöidä maanteillä. Tällaisia ovat esimerkiksi tietyt pyhäpäivät ja ruuhka-ajat moottoriliikenne- ja moottoriteillä. (Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, 2010, 12 c; Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus. 15.1.2013, 1-2.)

Tieverkostoja suunniteltaessa on otettava huomioon erikoiskuljetusten reittien suunnittelu sekä ylläpitäminen. Suomessa valtakunnallinen erikoiskuljetusreitti on valtatie 8, joka on suunniteltu ja mitoitettu raskaita sekä pitkiä kuljetuksia varten. Laadin teoreettisen ajoreittisuunnitelman (kuvio 2) ylisuurelle erikoiskuljetukselle perustuen alueviestin ja Ylen julkaiseman ELY-keskuksen tiedotteeseen. Ylisuurin kuljetuksen on määrä lähteä liikenteeseen yötä vasten ajaen Kankaanpään kautta Kiikoisiin. Kuljetuksen on tarkoitus olla aamulla Kiikoisissa, johon se jää odottamaan seuraavaa yötä, jolloin matka jatkuu Sarkolaan. Vasta kolmantena yönä kuljetus pääsee määränpäähensä Nokialle. Tämä järjestely johtuu siitä, että kuljetus on niin massiivinen, ettei se voi liikennöidä päiväsaikaan. Reittivalinta ei ole suurin, koska kuljetuksen on ajettava vähemmän ruuhkaisia teitä pitkin, vaikka yöaikaan ei niin paljon liikennettä olekaan. Lisäksi on mietittävä tien kantavuudet, joten mikä tahansa reitti ei käy. (Alueviesti 2014; Vasek 2013; Yle 2014.)



Kuvio 2. Ajoreittisuunnitelma ylisuurelle kuljetukselle (Korppila 2015).

Erikoiskuljetuksen massasta sekä sillan kantavuudesta riippuen erikoiskuljetuslu-paviranomainen voi velvoittaa ylityksen ajaksi sillanvalvontaa, jotta vältetään sil-lan vaurioituminen. Ajoreitti tulee muutenkin suunnitella maantien kantavuuksia huomioiden ja mikäli kyseessä on yksityistie, on sen käyttöön saatava lupa tienpi-täjältä. Mikäli tien rakenteisiin tai laitteisiin on tehtävä muutoksia kuljetuksen vuoksi, on siihen saatava lupa hyvissä ajoin ennen kuljetusta. Tällaisia muutoksia ovat esimerkiksi valopylväiden irrotus, liikennevalojen väliaikainen siirto tai pois-to, liittymämuutokset ja tierungon vahvistamistoimenpiteet. Tavalliset liikenteen-ohjausmerkit voidaan poistaa ilman erillistä lupaa, kunhan ne asennetaan heti kul-jetuksen ohi mentyä takaisin paikoilleen. Ennen kuljetusta on selvitettävä sähkö- ja puhelinjohtojen korkeudet reitin varrelta ja otettava yhteyttä johtojen omistajiin, jotta voidaan sopia tarvittavista toimenpiteistä. Kappaleen jälkeen havainnollista-miskuva erikoiskuljetuksesta, jonka tieltä on jouduttu katkomaan puhelin- ja säh-köjohtoja sekä voimalinja. Kuljetus sai liikkua vain yöaikaan. (Kuvio 3). (Elin-keino-, liikenne- ja ympäristökeskus, 2010 12 c; Elinkeino-, liikenne- ja ympäris-tökeskus, 2013, 1-2; Iltalehti 2014; Ravintolalaiva 2014.)



Kuvio 3. Erikoiskuljetus nostetaan lavetin päälle satamassa. (Ravintolalaiva 2014)

Liikennekeskukseen on ilmoitettava yli seitsemän metriä leveistä tai korkeista sekä yli 40 metriä pitkistä erikoiskuljetuksista viimeistään kaksi työpäivää ennen kuljetuksen suorittamista. Kuljetuksesta on ilmoitettava lähtöaika, aikataulu sekä kuljetusluvan lupanumero. Mikäli kuljetus on yli seitsemän metriä leveä, kuljetuksesta on ilmoitettava kolme päivää ennen aiottua kuljetusta poliisille. Tarpeen mukaan poliisit päättävät, tarkistavatko kuljetuksen ennen lähtöä sekä lähtevätkö saattamaan kuljetusta. Yli 4,5 metriä korkea kuljetus tarvitsee luvan sähköistetyn rautatietasoristeyksen ylitykseen liikenneviraston rautatieosastolta. Lupaa tarvitaan myös siinä tapauksessa, että ylitys vaatii erikoisjärjestelyjä. (Erikoiskuljetukset, 2010, 12 d; Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, 2013, 2.)

3 VAHINGOT ERIKOISKULJETUKSISSA

Tässä luvussa käsitellään mitä tarkoitetaan, kun puhutaan vahingosta ja syvennytään ylisuurien kuljetuksien vahinkoihin. Perehdytään, miten vahingon sattuessa tulisi toimia ja miksi tietynlainen toimintatapa on tärkeä vahingon sattuessa. Osi-
ossa otetaan myös selvää, minkälaiset kuljetusvahingot tyypillisesti kohdistuvat ylisuuriin kuljetuksiin sekä kartoitetaan parhaat vaihtoehdot riskeiltä suojautumiseen.

3.1 Kuljetusvahinko ja vastuukysymykset

Yrityksien ja kuljetusliikkeiden maineen kannalta on tärkeää, että kuljetukset saapuvat määränpäähänsä oikeaan aikaan vahingoittumattomina. Vaikka on kaikki edellytykset kuljettaa tavara perille vahingoittumattomana, tässä ei kuitenkaan aina onnistuta. Kuljetusvahingosta voidaan puhua, kun tavara on kuljetuksen aikana vaurioitunut tai rikkoutunut tai osa siitä on kadonnut. Myös tietynlaisten tavaroiden osalta riskeihin kuuluu kastuminen ja likaantuminen. Oleellista on, että omistajalle koituu taloudellista vahinkoa tapahtuneesta. Vahinko johtuu yleensä puutteellisesta pakkauksesta tai tavaran huolimattomasta käsittelystä, esimerkiksi lastauksen aikana. Vahingoittumisen mahdollisuus on myös silloin, kun kuorma sidotaan väärin kiinni. Puutteellisesti sidottu kuorma on aina turvallisuusriski niin kuljettajalle, kuin muillekin tiellä liikkujille. (Melin, 2011. 180. 212; Pohjantähti.)

Pääosin rahdinkuljettaja on vastuussa tavaroille sattuneista vahingoista sen jälkeen, kun hän on ne vastaanottanut kuljetettavaksi ja kunnes hän luovuttaa tavarat eteenpäin. Rahdinkuljettajan vastuu lakkaa, kun vastaanottaja ottaa tavaran haltuunsa. Hän ei ole vastuussa vahingosta tilanteissa, joissa hän pystyy osoittamaan, että vahinko on sattunut joko lähettäjän tai vastaanottajan virheestä, vahinko johtuu tavaran laaturiheestä tai vahinko on sattunut olosuhteissa, joihin kuljettaja ei voi vaikuttaa. Erikoiskuljetusluvansaaja on vastuussa kaikista vahingoista, joita erikoiskuljetus mahdollisesti aiheuttaa tiealueen laitteille ja rakenteille sekä kuljetusajoneuvolle ja kuljetukselle. (Melin, 2011, 212; Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, 2013, 2.)

Tavaran vastaanottajan velvollisuus on tarkistaa saapuva tavara rahdinkuljettajan kanssa ja tehdä heti varaumat rahtikirjaan näkyvästä vahingosta pakkauksessa, tai mikäli tavaroita puuttuu toimituksesta. Piilevissä vahingoissa huomautus on jätettävä kirjallisena seitsemän päivän kuluessa rahdinkuljettajalle. Huomautuksen jättämisen jälkeen tehdään kuljetusreklamaatio huolintaliikkeelle kohtuullisen ajan kuluessa. Kuljetusreklamaatio lähetetään myös vakuutusyhtiölle vahingonkorvausprosessin käynnistämistä varten. (L 23.3.1979/345. 40 a §; Kuljetusreklamaatio-ohje 2016.)

3.2 Ylisuurten kuljetusten tyypilliset vahingot

Siitä huolimatta, että erikoiskuljetuksilla on enemmän varotoimenpiteitä ja usein liikenteenohjaajat mukana ohjaamassa kuljetusta, onnettomuuksia sattuu. Tyypillisimmät vahingot, mitä erikoiskuljetuksille käy, johtuvat peräänajoista, korkeusesteisiin törmäämisistä ja kuorman putoamisista. Peräänajo-onnettomuuksissa ovat otettu huomioon sekä erikoiskuljetuksiin kohdistuvat peräänajot että varoitusautoihin törmäämiset. Korkeusesteisiin törmäämiset johtuvat yleensä siitä, että kuorma on arvioitu silmämääräisesti matalammaksi, kuin se todellisuudessa onkaan, joten kyseessä ovat puhtaasti huolimattomuusvirheet. Kuorman putoamiset käsittävät sekä itse kuorman putoamiset että kuormaan jääneet niin sanotut ylimääräiset pienemmät osat, tai kuljetusvälineisiin liittyvien osien irtoaminen. Tällaisia ovat muun muassa irtonaiset työkalut, irtokivet tai – sora sekä talviaikaan jää. (Tiehallinto, 2007, 5, 29-30.)

Suurimmat yksittäiset syyt ovat kuitenkin kuljettajan ajovirheet ja väärin sidottu kuorma. Yksistään erikoiskuljetuksen kuljettaja ei ole ainoa syyllinen ajovirheisiin, vaan niihin syyllistyvät myös muut tiellä liikkujat, jotka aiheuttavat vaaratilanteita sitten erikoiskuljetuksille. Aikaisemmassa luvussa mainittiin yhtenä onnettomuussyynä peräänajot, mutta yleisempää on silti muiden tielläliikkujien kolariointi keskenään kohdatessaan erikoiskuljetuksen. Lisäksi kylkikosketuksia otetaan usein, koska arvioidaan tien leveys väärin. Talvella teiden ollessa kapeammat kuin normaalisti, tehdään enemmän arviointivirheitä. Tyypillisiä kylkikosketustilanteita ovat, että toinen ajoneuvo yrittää erikoiskuljetuksen ohitse ja tien leveys ei

riitäkään yhdelle normaalille ajoneuvolle ja yhdelle ylisuurelle kuljetukselle. Kylkikosketustilanteita tulee usein myös risteyksissä, joissa arvioidaan väärin erikoiskuljetuksen tarvitsema kääntymistila. (Kuvio 4). Esimerkiksi risteyksissä kaatuilee liikennemerkkejä, mutta myös muita vaaratilanteita syntyy, koska muut tielläliikkujat eivät osaa arvioida tilannenopeutta oikein ja reagoivat liian myöhään siihen, ettei ylisuuri kuljetus käännykään yhtä nopeasti ja samanlaisessa tilassa, kuin esimerkiksi tavallinen täysperävaunuauto. (Suur-Keuruu 2015; Tiehallinto, 2007, 5, 29-30.)



Kuvio 4. Havainnointikuva erikoiskuljetuksen vaatimasta kääntymistilasta. Kuljetuksen leveys neljä metriä ja pituus 34 metriä. (Suur-Keuruu 2015. Kuva: Markku Piilemä).

Erikoiskuljetukset joutuvat onnettomuuksiin myös siitä syystä, että ne liikkuvat teillä usein hämärään aikaan, johtuen kuljetuksen koosta ja hitaudesta. Kolareita syntyy, koska hämärällä on vaikea havainnoida esimerkiksi ojien pohjilta teille nousevia eläimiä. Lisäksi onnettomuuksia syntyy, kun kuljetus suistuu tieltä esimerkiksi jäisen tien vuoksi tai sen takia, että tienpiennar pettää raskaan kuljetuksen alla. Tie joudutaan yleensä sulkemaan kaatuneen kuljetuksen noston ajaksi, sillä nostokalusto vie huomattavasti tilaa muilta tienkäyttäjiltä sekä itse nostopahtuman kannalta on turha ottaa riskejä, ettei syntyisi lisää vahinkoja tai vaaratilanteita ohikulkijoille. (Kuvio 5). Harvinaisempia, mutta sitäkin valitettavampia

syitä onnettomuuksille ovat itsetuhoiset muut kuskit, jotka usein valitsevat raskaan ajoneuvon kolarikohteekseen. (Pohjalainen 2013; Tiehallinto 2007, 29-30.)



Kuvio 5. Kaatuneen kuljetuksen nostaminen. (Pohjalainen 2013, Kuva: Minna Hirvelä.)

Aiemmat onnettomuudet ovat sellaisia, jotka olisi voitu välttää käyttämällä enemmän aikaa huolellisuuteen sidottaessa kuormaa ja arvioitaessa mittoja sekä riskejä. Onnettomuuksia sattuu kuitenkin myös kuljettajista riippumattomista syistä. Tällaisia onnettomuuksia ovat kuljetuskalustojen ennalta arvaamattomat pettämiset tai hajoamiset.

3.3 Riskeiltä suojautuminen ja vakuutustyyppit

Koska vahingoilta ei voida kumminkaan täysin välttyä, ovat parhaat keinot riskeiltä suojautumiseen kuljetusvakuutukset. Osapuolet sopivat kauppasopimuksessa toimitusehdoista, jotka määrittelevät, milloin riskit siirtyvät kaupan toiselle osapuolelle. Kuljetuksen vakuuttaminen alkaa usein riskien arvioinnilla ja vain oikeilla kuljetusvakuutusratkaisuilla voidaan kokonaisuudessaan kattaa riskit, jotka kuljetukseen kohdistuvat. Vakuuttamiseen käytetään usein joko suomalaisia tai englantilaisia vakuutusehtoja. (Melin, 2011, 180-181.)

Kuljetusvakuutustyyppinä on kahdenlaisia; on tavarankuljetusvakuutus ja kuljetusvastuuvakuutus. Tavarankuljetusvakuutuksessa kyseessä on esinevakuutus, jonka kohteena on kuljetettava tavara. Korvausperuste tässä vakuutustyyppissä on tavarahan vahingoittuminen kuljetuksen aikana ennalta arvaamattomasti ja äkillisesti. Kuljetusvastuuvakuutus vastaavasti on tarkoitettu tavarahan kuljettajalle tai huolitsijalle vastuuvakuutena, joka kattaa osapuolten lain ja sopimusten mukaista korvausvastuuta. Mikäli kuljettaja tai huolitsija on vastuussa tavarahan vahingoittumisesta lain tai sopimuksen mukaan, niin kuljetusvastuuvakuutus korvaa aiheutuneen vahingon. (Melin, 2011, 181.)

Ulkomaankauppaa käyvillä mailla löytyvät yleensä omat kansalliset vakuutusehdot. Suomessa käytössä ovat ”Suomen Yleiset Kuljetusvakuutusehdot” jotka ovat käytössä yhdessä ”Kuljetusvakuutuksen yleisten sopimusehtojen (2009)” kanssa. Näitä käytetään lähinnä kotimaankaupassa, tuontikuljetuksissa sekä Skandinavian maiden välisissä kaupoissa. Suomalaisten ja englantilaisten tavarankuljetusehtojen sisällöt vastaavat pitkälti toisiaan. Englantilaiset ehdot jakautuvat kolmeen eli A-, B- ja C-ehdoin. A-ehdot vastaavat suomalaista täysvakuutusta ja C-ehdot perusvakuutusta. B-ehdoille ei suomalaisista vakuutuksista löydy sellaisenaan vastavuutta. B-ehto antaa jonkun verran C-katastrofiehtoa laajemman vakuutusturvan ollen silti sisällöltään suppeahko. (Melin, 2011, 181-185.)

Vaaranvastuun siirtymisestä sovitaan toimituslausekkein kauppasopimuksen solmimisen yhteydessä ja toimitusehto kirjataan sopimukseen. Lausekkeet määrittävät seuraavat asiat ostajan ja myyjän välillä:

1. Osapuolten toimintavelvollisuudet
2. Osapuolten kustannusvelvollisuudet
3. Vahingonvaaran eli riskin siirtymispaikan ja – ajan. (Melin, 2011, 56.)

Kauppasopimukseen on hyvä kirjata myös se, mitä toimituslausekettä käytetään, koska useilla mailla on myös omia ehtoja käytössä. Kansainvälisessä kaupassa suositellaan käyttämään Incoterms® 2010 – toimituslausekkeitä. (Taulukko 1). Incoterms® 2010 – ehdot on jaettu kahteen. Toiset koskevat

kaikkia kuljetusmuotoja ja toiset pelkkiä vesikuljetuksia. Työni keskittyy ylisuuriin maantiekuljetuksiin, joten perehdymme tarkemmin vain kaikkia kuljetuksia koskeviin ehtoihin.

Taulukko 1. Incoterms® 2010 (Melin, 2011, 58.)

Incoterms® 2010		
Kaikki kuljetusmuodot		
EXW	Ex Works	Noudettuna lähettäjältä
FCA	Free Carrier	Vapaasti rahdinkuljettajalla
CPT	Carriage Paid To	Kuljetus maksettuna
CIP	Carriage and Insurance Paid To	Kuljetus ja vakuutus maksettuna
DAT	Delivered At Terminal	Toimitettuna terminaalisissa
DAP	Delivered At Place	Toimitettuna määräpaikalla
DDP	Delivered Duty Paid	Toimitettuna tullattuna
Vain vesikuljetus		
FAS	Free Alongside Ship	Vapaasti aluksen sivulla
FOB	Free On Board	Vapaasti aluksessa
CFR	Cost and Freight	Kulut ja rahti maksettuna
CIF	Cost, Insurance and Freight	Kulut, vakuutus ja rahti maksettuina

Lauseen ensimmäinen kirjain kuvaa yleensä lausekkeen luonnetta. E-lausekkeessa myyjän velvollisuudet ovat minimissään ja tällöin ostaja noutaa tavaran, koska myyjä asettaa sen hänen käytettäväkseen lähellä myyjää. F-lausekkeiden toimituspaikka on niin ikään lähellä myyjää, tällöin ostaja noutaa tuotteen myyjää lähellä olevasta toimituspaikasta. C-ryhmässä myyjän kustannusvastuu on lähellä ostajaa, kun taas vastuu vahingosta siirtyy lähellä myyjää. Tällöin ostaja vastaanottaa tuotteen rahdinkuljettajalta. D-ryhmässä myyjä vastaa kaikista kustannuksista sekä riskeistä lausekkeen ilmoittamaan määräpaikkaan asti, joka on lähellä ostajaa. Ostaja vastaanottaa tuotteen myyjältä. D-ryhmän lausekkeet ovat siis kaikista eniten edukseen ostajalle ja F- ja E-lausekkeet taas vastaavasti myyjälle. (Melin, 2011, 58.)

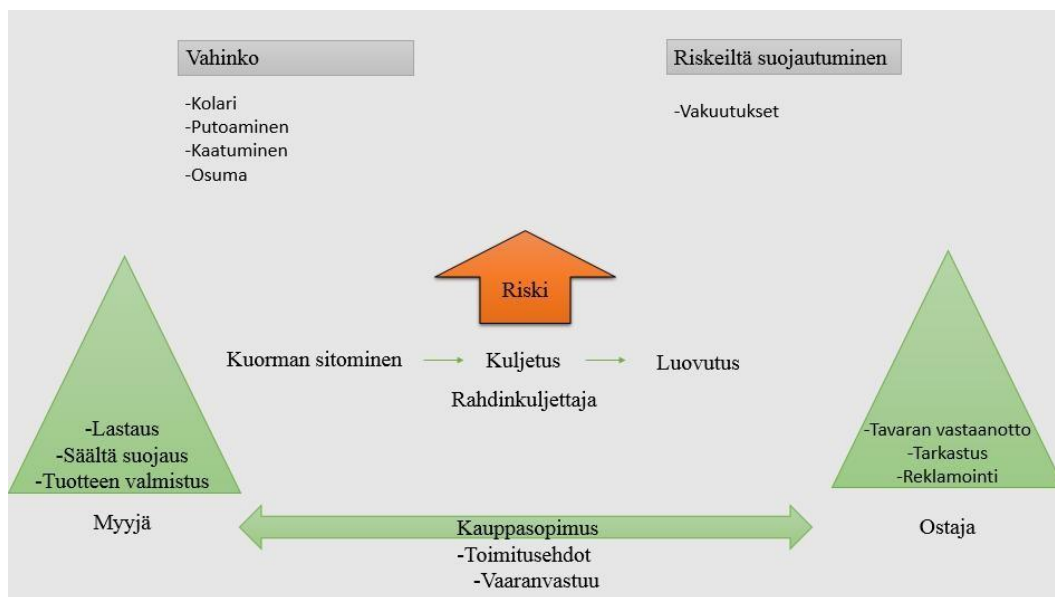
Kun on kyseessä ylisuuret maantiekuljetukset, olisi järkevintä käyttää C-ryhmän lausekkeita, sillä usein myyjä toimittaa tuotteet ostajalle rahdinkuljettajan välityksellä. Luonnollisesti kumpikin osapuoli haluaa minimoida riskit itseltään, mutta C-ryhmän lauseke on niin sanottu kultainen keskitie, joka todennäköisesti tulee miellyttämään kumpaakin osapuolta. Kuljetusyrittäjille on tärkeää, että kuljetuskaluston vakuutusturva on tarpeeksi kattava. Autovakuutus korvaa omalle ajoneuvolle sattuneita vahinkoja, riippuen siitä minkälainen vakuutusturva on valittu. Liikennevakuutuksesta korvataan ulkopuolisen omaisuudelle sattuneita vahinkoja sekä henkilövahinkoja. Nämä vakuutukset ovat hyvä olla voimassa, mikäli ylisuuren kuljetuksen vahinko johtuu esimerkiksi omasta tai toisen kuljettajan ajovirheestä. (Op-Pohjola 2015.)

4 EMPIIRINEN TUTKIMUS

Tässä luvussa käydään läpi tutkimuksen tarkoitus, suunnittelu ja toteutus. Kappaleen alussa on teoreettinen viitekehys, joka tiivistää työn osiot yhteen. Tässä osiossa käsitellään erilaiset tutkimusmenetelmät ja perehdytään, mikä menetelmä tähän työhön valittiin ja miksi. Lopuksi läpi käydään empiirisessä tutkimuksessa saadut tulokset.

4.1 Teoreettinen viitekehys

Ylisuuren kuljetuksen vahingoittumiseen altistavat monet tekijät. Kuljetusvahinkoja sattuu eniten ihmisten tekemistä virheistä johtuen. Vaikka on edellytykset kuljettaa tuote turvallisesti perille, huolimattomuussyistä sattuu esimerkiksi kuorman putoamisia ja liian matalien alikulkujen läpiajoryityksiä. Lisäksi paljon vahinkoja syntyy, koska muut tielläliikkujat eivät tiedä miten toimia kohdatessaan ylisuuren kuljetuksen. On huomattava, että ylisuuret kuljetukset ovat usein satojentuhansien, ellei miljoonien arvoisia. Kun vahinko syntyy, on tärkeää, että kuljetus on vakuutettu tarpeeksi kattavasti taloudellisten vahinkojen minimoimiseksi. Teoreettinen viitekehys toimii yhteenvetona työlle ja se on tiivistetty kuvaksi kuviossa 6. Vaaranvastuun siirtymisestä sovitaan toimituslausekkein ja kauppasopimukseen on hyvä olla kirjattuna, mitä vakuutusehtoja käytetään ja mitä lainsäädäntöä tulkitaan ristiriitatilanteissa.



Kuvio 6. Teoreettinen viitekehys. (Korppila 2015).

4.2 Erilaiset tutkimusmenetelmät

Tutkimuksen teko kuuluu olennaisena osana opinnäytetyöprosessiin ja siksi tutkimusmenetelmän valintaan olisi hyvä käyttää aikaa. Ennen tutkimuksen teon aloitusta tulisi tehdä tutkimussuunnitelma, jossa pohditaan mitä tutkitaan ja millaiset kysymykset antaisivat mahdollisimman luotettavan otannan. Tutkimusmenetelmät voidaan jakaa kahteen erilaiseen: määrälliseen tutkimukseen eli kvantitatiiviseen ja laadulliseen tutkimukseen eli kvalitatiiviseen.

Kvantitatiivisessa tutkimuksessa lähtökohtana on yleensä jo olemassa oleva aineisto, jonka pohjalta tehdään uusi tutkimus. Kvantitatiivinen tutkimusmenetelmä vastaa mm. kysymyksiin mikä, kuinka paljon, missä ja kuinka usein? Tutkimus toteutetaan yleensä kyselylomakkeella ja tutkimusta pystytään mittaamaan numeraalisesti ja määrällisesti. Tutkimuksen kohderyhmä valitaan satunnaisotannalla. (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara, 2008, 135-136.)

Kvalitatiivisessa tutkimuksessa kohdejoukko valitaan tarkoituksenmukaisesti ja tutkimusaineisto kerätään yleensä erilaisilla haastatteluilla. Kvalitatiivinen tutkimusmenetelmä vastaa mm. kysymyksiin miksi, miten ja millainen? Kvalitatiivi-

nen tutkimus toteutetaan haastatteluilla. (Hirsjärvi, ym., 2008, 160; Tilastollinen tutkimus 2014; Virsta 2016.)

Valitsin työhöni laadullisen tutkimusmenetelmän, koska koin sen vastaavan parhaiten tämän työn tarkoituksiin. Haastatteluja tehdessä voi myös esittää täydentäviä kysymyksiä, mikäli tarvetta, jotta saadaan kerättyä mahdollisimman paljon tietoa. Esimerkiksi kyselylomakkeissa voi helposti käydä niin, ettei kysymykseen vastata ajatuksen kanssa tai vastaustilaa ei ole riittävästi, jolloin saattaa jäädä tärkeitä tietoja saamatta. Haastattelukysymyksien ja aihealueiden valinta mietitään tarkkaan ennen haastattelutilannetta ja täytyy pitää mielessä, että aiheesta ei saa poiketa, vaikka haastattelun aikana on mahdollista esittää täydentäviä kysymyksiä. Kysymykset tulee asetella niin, etteivät ne ole johdattelevia. (Tuomi & Sarajärvi, 2013, 74-76; Hirsjärvi ym., 2008, 226-228.)

Laadullisen tutkimuksen luotettavuutta arvioitaessa pohditaan tutkimuksen reliabiliteettia sekä validiutta. Reliaabelius tarkoittaa tutkimustulosten toistettavuutta ja kykyä antaa ei-sattumanvaraisia vastauksia. Validius tarkoittaa sitä, että tutkimusmenetelmä mittaa sitä asiaa mitä on tarkoituskin mitata. Luotettavuuteen vaikuttaa myös kuinka rauhallisia haastattelutilanteet ovat. (Hirsjärvi ym., 2008, 226-228.)

4.3 Tutkimuksen tarkoitus, suunnittelu ja toteutus

Empiirisessä tutkimuksessa on tarkoitus tutkia, millaisia vahinkoja ylisuuret kuljetukset voivat aiheuttaa ja miten niiden syntymistä voitaisiin välttää. Tutkimuksen tarkoituksena on selvittää, miten vahingon sattuessa tulisi toimia ja lisätä tietoisuutta, miten tietynlaiset toimintatavat hyödyttävät yrityksiä. Empiirisessä tutkimuksessa pyritään saamaan vastaukset tutkimuskysymyksiin:

”Millaisia vahinkoja ylisuuret kuljetukset voivat aiheuttaa ja miten niiden syntymistä voidaan välttää? Miten vahingon sattuessa tulisi toimia?”

Tutkimuksen tavoitteena oli selvittää, miten tavallista ylisuuren erikoiskuljetuksen vahingoittuminen on ja millainen vahingonkorvausprosessi siihen liittyy. Tutki-

muksessa selvitetään, miten erikoiskuljetuksen vahingoittuessa toimitaan ja miten vahingonkorvauksen kanssa menetellään, mikäli kyseessä on riitatilanne. Riitalanteessa tapahtumaketjuun osallisten näkemykset tapahtumien kulusta poikkeavat toisistaan ja asian selvittely vie enemmän aikaa. Tutkimalla ylisuurien kuljetuksien vahingoittumista, toivon lisääväni tietoisuutta kuljetuksen vahingoittumisalttiudesta. Saamieni tulosten perusteella esitän kehitysehdotuksia, millä tavoin vahingoittumisia voitaisiin jatkossa vähentää. Tutkimuksen tarkoituksena on hyödyttää erikoiskuljetusalalle aikovia henkilöitä, esimerkiksi opiskelijoita.

Empiirinen tutkimus suunniteltiin ja rakennettiin teoriaosuuden aihealueita tukemaan. Alusta asti oli selvää, että empiirinen tutkimus toteutetaan teemahaastattelulla. Näin on mahdollista esittää tarvittaessa lisäkysymyksiä haastateltaville henkilöille ja saada kerättyä enemmän tietoa kuin kyselylomakkeella, jossa on tietty tilamäärä jokaiselle vastaukselle. Haastattelukysymykset laadittiin teoriaosuuden pohjalta ja kysymykset aseteltiin aihealueittain samaan järjestykseen, kuin niitä käsiteltiin teoriaosuudessa.

4.4 Kohderyhmän valinta

Kohderyhmä valittiin tutkimukselle hyvin tarkkaan. Pohdin ensin, millaiset henkilöt olisivat asiaan eniten perehtyneet ja sen pohjalta lähdin etsimään internetistä kuljetusliikkeitä ja yrityksiä, jotka hoitavat tai toimittavat erikoiskuljetuksia. Lähestyin näitä henkilöitä ensin sähköpostitse haastattelupyynnöllä ja saadessani vahvistuksen osallistumisesta, sovimme joko sähköpostitse tai puhelimitse sopivan haastatteluajan.

Vakuutusyhtiöistä oli toiveena löytää yksi tai useampi asiantuntija mukaan tutkimukseen. Vakuutuspuolella soitin asiakaspalvelunumeroihin tiedustellakseni yhteystietoja sellaisille henkilöille, jotka ovat osallisena erikoiskuljetuksien vahingonkorvausprosessien kanssa. Yhteystiedot saatuani olin puhelimitse yhteydessä näihin henkilöihin ja sovimme haastatteluajan.

Haastatteluun osallistui yhteensä kuusi henkilöä, joista puolet toimi vahinkovakuutusosalalla. Opinnäytetyön aiheen ollessa vahingot ylisuurissa maantiekuljetuk-

sisä, kuljetusliikkeet ja yritykset, jotka hoitavat erikoiskuljetuksia olivat looginen valinta kohderyhmäksi. Aiheen takia valittiin myös vahinkovakuutuslalla työskenteleviä henkilöitä mukaan, sillä heidän asiantuntemuksensa vahingoista on jatkuvasti ajan tasalla.

4.5 Tutkimustulokset

Tutkimuksen aiheen ollessa melko arkaluontoinen, kerron haastateltavista vain minkäläisissä työtehtävissä henkilöt työskentelevät ja minkä alan yritys on kyseessä. Kohderyhmälle kerrottiin etukäteen, että haastattelu toteutetaan anonyymisti. Näin pystytään varmistamaan, etteivät tutkimukseen osallistuvat henkilöt muuttele vastauksiaan. Tämänlaisella toimintatavalla pyritään keräämään mahdollisimman totuudenmukaista tietoa. Empiirisessä tutkimuksessa haetaan vastauksia tutkimuskysymyksiin.

Haastattelut aloitettiin muutamalla taustakysymyksellä, jonka jälkeen edettiin ylisuurten kuljetusten vahinkoihin ja vahingonkorvaustoimintamalliin. Saamieni vastausten perusteella työ muokkaantui toimivaksi kokonaisuudeksi. Henkilöiden D, E ja F kysymykset ovat hieman erilaiset kuin muiden, sillä heidän yritysten toimiala poikkesi niin paljon muista, ettei samoja kysymyksiä olisi pystynyt esittämään kaikille. Kysymysten aihealueet ovat kuitenkin samoja. Esittelen aluksi tutkimuksen henkilöt, jonka jälkeen käydään haastattelukysymykset yksitellen lävitse.

Henkilö A toimii ajojärjestelijänä erikoiskuljetuksia hoitavassa kuljetus- ja logistiikka-alan yrityksessä. Yritys toimii osana isompaa logistiikkakonseptia, keskittyen vain erikoiskuljetuksiin. Yritys tarjoaa kolmea erilaista erikoiskuljetuspalvelua; vene- ja erikoiskuljetukset sekä projektipalveluita, joilla pyritään vastaamaan asiakkaiden tarpeisiin kuljettaa esimerkiksi hyvin pitkä tuote muualle Eurooppaan. Henkilön toimenkuvaan kuuluvat kaikki erikoiskuljetukset Suomeen, Ruotsiin ja Tanskaan. Hän hoitaa myös myyntiä, laskutusta ja suunnittelee kuljetuksille käytettävät kuljetuskalustot.

Henkilö B toimii kuljetusjärjestelijänä erikoiskuljetuksia hoitavassa kuljetus- ja logistiikka-alan yrityksessä. Yritys toimii erikois- ja raskaskuljetuspalvelualla ja tarjoaa projektilogistiikkaratkaisuja. Yritys kuljettaa tavaroita omalla kuljetuskalustolla. Henkilön toimenkuvaan kuuluvat kuljetuslupien hankinta, kuljetusten aikataulutus, laivapaikkojen varaukset ja kuljetuskalustojen suunnittelu yhdessä kuljetussuunnittelupuolen kanssa. Henkilö työskentelee pelkästään erikoiskuljetusten parissa.

Henkilö C toimii kuljetuspäällikkönä teollisuudenalan yrityksessä. Yritys toimii johtavana valmistajana voimalaitos- ja merenkulkualalla, tarjoten myös huoltopalveluita ympäri maailman. Henkilön työnkuvaan kuuluvat kuljetusbudjettilaskelmat eri tavaroille sekä erikois- ja projektikuljetuksille lähinnä maalla ja merellä. Laskelmilla selvitetään, paljonko kuljetukset maksavat ja voidaanko jotain kuljetusta ylipäätään toteuttaa.

Henkilö D on töissä vakuutusyhtiössä vahinkovakuutuspuolella korvausjohtajana. Hän työskentelee päivittäin kuljetus-, kuljetusvastuu-, tavara-, ja alusvahinkojen parissa. Henkilön toimialueisiin kuuluvat Suomi ja Pohjoismaat.

Henkilö E toimii vakuutusyhtiössä kuljetusliikeasianajajana. Henkilön toimenkuvaan kuuluvat vahinkokartoitus ja riskienarviointi. Hän ei itse toimi vahinkovakuutuspuolella, mutta on läheisessä yhteistyössä vahinkokäsittelijöiden kanssa sekä perehtyy tasaisin väliajoin heidän asiakkailleen sattuneisiin vahinkoihin, jotta olisi ajan tasalla omassa työssään.

Henkilö F on töissä vakuutusyhtiössä vahinkovakuutuspuolella vahinkoasiantuntijana. Hänen toimenkuvaansa kuuluvat tiekuljetus- ja tavaravahinkojen käsittely. Vakuutusyhtiössä on erikseen tytäryhtiö, joka on keskittynyt erityisesti ammatti-liikenteen vahinkovakuuttamiseen.

Henkilöille A, B ja C: Paljonko yrityksen kuljetuksista on nimenomaan näitä ylisuuria kuljetuksia? Millainen osa kuljetusvahingoista kohdistuu ylisuuriin kuljetuksiin? Miten usein ylisuuria kuljetuksianne vahingoittuu Suomen maanteillä vuodessa?

Henkilöille D, E ja F: Millaisten vahinkojen kanssa päivittäin työskentelet? Millainen osa kuljetusvahingoista kohdistuu ylisuuriin kuljetuksiin? Miten usein vahinkoja on vuodessa Suomen maanteillä?

Henkilöt A ja B hoitavat pelkästään erikoiskuljetuksia. Heidän mukaansa vahinkoja sattuu hyvin harvoin, henkilön A yrityksessä ei ole sattunut yhtään vahinkoa maantiellä erikoiskuljetukseen, henkilö B:n yrityksessä vahinkoja on 0-1 kertaa vuodessa. Henkilö C:n yrityksessä hänen toimenkuvaansa kuuluvia erikoiskuljetuksia on suhteessa vähemmän, ehkä noin 30 prosenttia kaikista kuljetuksista ja vahinkoja sattuu hyvin harvoin, reilusti alle 10 prosenttiin kaikista kuljetuksista, määrällisesti noin 1-2 vuodessa.

Henkilö D kertoi, että vahinkoja sattuu vuodessa erikoiskuljetuksiin reilusti alle yhden prosentin verran. Henkilö E:n mielestä maanteillä vahinkoja sattuu harvemmin, kuin muissa kuljetusmuodoissa. Henkilö F:n mukaan erikoiskuljetuksiin kohdistuvia vahinkoja on niin vähän vuodessa, että puhutaan prosenteista, ellei jopa promilleista. Kaikki haastateltavat henkilöt olivat yksimielisiä siitä, että Suomessa ylipäätään vahinkoja sattuu harvemmin, kuin maailmalla. Vastaajat arvelivat tämän johtuvan siitä, että Suomessa kuljetuksia valvotaan tarkasti niin yritysten kuin viranomaisten puolesta.

Millaisia vahingot yleensä ovat ja mikä ne mielestäsi useimmiten aiheuttaa?

Kaikki vastaajat olivat yhtä mieltä siitä, että kun erikoiskuljetuksia vahingoittuu, ovat vahingot usein hyvin suuria. Erikoiskuljetuksiin sattuneet vahingot ovat useimmiten sivu- tai korkeusesteeseen törmäämisiä, esimerkiksi siltoihin. Nämä johtuvat vastaajien mukaan huolimattomuudesta ja inhimillisistä mittausvirheistä. Inhimilliset ja huolimattomuusvirheet ovat yleensä sellaisia, että jostain syystä kuljetuksen mitat ovat väärin mitattu tai arvioitu.

Kuljetettavat tavarat pääsevät myös vahingoittumaan, mikäli erikoiskuljetus joutuu osalliseksi kolariin muiden tielläliikkujien kanssa. Tällöin vahingot ovat useimmiten juuri sivukosketuksia tai kuljetukseen kohdistuvia peräänajoja. Lisäksi vahinkoja sattuu esimerkiksi projektikuljetuksissa, koska tarkkaavaisuus saattaa herpaantua toimitusketjun ollessa sujuva ja silloin yleensä vahingot sattuvat viimeiseen toimitukseen.

Erikoiskuljetuksia on myös kaatunut maanteillä ja yleensä nämä ovat johtuneet tienpientareen murtumisesta raskaan kuljetuksen alla, esimerkiksi siitä syystä, että kuljetus on ajautunut liian reunaan tiellä. Vahinkoja on syntynyt myös kuljetuskaluston valmistusvirheistä johtuen, jotka ovat aiheuttaneet esimerkiksi kuljetuslavitin pettämisen tai rikkoutumisen ja kuljetus on kaatunut. Kaatuneeseen kuljetuskalustoon ovat vielä joissakin tapauksissa muut tielläliikkujat kolaroineet, koska turvavälit ja havainnointiaika ovat olleet liian lyhyitä.

Suomen maanteillä vahinkoja sattuu vähemmän, koska kuljetuksilla on tarkka seuranta, kuljetuskalustoa huolletaan säännöllisesti ja kuljettajat ovat hyvin koulutettuja ja kokeneita. Maailmalla vahinkoja sattuu suhteessa enemmän, koska kuljetuskalustot ovat erilaisia ja huolellisuus saattaa olla ihan toisenlainen käsite, kuin Suomessa. Pienemmillä kuljetuksilla vahingot ovat usein olleet lastaus- ja purkuvaiheessa trukinpiikkien osumia ja satamissa konttien putoamisia. Erikoiskuljetukset ovat yleensä uniikkeja tuotteita ja jopa 10 cm korkeudelta putoaminen voi aiheuttaa sen, että koko tuote joudutaan purkamaan ja testaamaan, mitkä osat ovat vielä käyttökelpoisia.

Kuinka kuljettajia on ohjeistettu välttämään kuljetuksen vahingoittumista? Miten ylipäätään vahinkoja voitaisiin välttää?

Kuljettajat ovat koulutettuja ja erikoiskuljetuksia siirtävät henkilöt ovat kokeneita kuljettajia ja heiltä löytyy työohjeet toimintaansa. Vahinkoja voitaisiin välttää riittävällä huolellisuudella, esimerkiksi kuljetuskaluston kunnan tarkistaminen ennen kuljetusta ja mikäli huomataan puutteita, tulisi kalusto huoltaa. Lisäksi kuljettajan tulisi olla selvillä kuljetuksen mitoista ja painoista, jotta voitaisiin välttää tavarahan vahingoittuminen ajon aikana.

Erikoiskuljetukselle tulisi aina laatia siirtosuunnitelma, jota noudattamalla voitaisiin välttyä vahingoilta. Riittävä huolellisuuskaan ei kaikkia vahinkoja poista, sillä niitä sattuu myös muun muassa kuljetuskaluston rikkoontumisesta johtuvista syistä ja niihin ei kukaan pysty ennalta varautumaan. Kuormaa sidottaessa tulisi noudattaa tarkkaa huolellisuutta, sekä kuorman sidontaohjeita ja mikäli on epävarma, kysyä.

Miten kuljettajia on ohjeistettu toimimaan kun ylisuurikuljetus vahingoittuu?

Kuljettajat soittavat esimiehelleen ja kertovat vahingosta, joka puolestaan ottaa yhteyttä tuotteen lähettäjään. He tekevät myös merkinnät rahtikirjaan ja vahinkoilmoituksen vakuutusyhtiöön. Kuljettajien on pyrittävä liikenteessä varmistamaan, ettei enempää vahinkoa pääse syntymään, jos kuljetus on esimerkiksi kaatunut tielle. Mikäli kyseessä on liikennevahinko, on hyvä ottaa poliisi paikalle ohjaamaan liikennettä. He myös tekevät poliisiraportin tapahtuneesta, mikä on tärkeä vakuutusyhtiölle selvittäessä vahingonkorvausvelvollista. Tutkintalautakunta ottaa tapauksen tutkintaan, kun kyseessä on todella vakava onnettomuus.

Erikoiskuljetuksen kuljetusluvut ovat yleensä vain yhteen suuntaan ja tietyille tieosuuksille myönnetty. Riippuen vahingon suuruudesta ja kuljetuskaluston kunnosta vahingon jälkeen, vahingoittunut tuote toimitetaan pääsääntöisesti alkuperäiseen määränpäähänsä. Määränpäässä tuotteelle tehdään enemmän tarkastuksia ja mietitään jatkotoimenpiteitä, missä tuote purettaisiin ja tarkistettaisiin toimivaksi.

Pitäisikö muita tielläliikkuja jotenkin ohjeistaa toimimaan ylisuuren kuljetuksen kohtaamistilanteessa? Miten?

Tämä oli hieman haastava kysymys kaikille vastaajille ja he pohtivat tätä pitkään. Lopulta kuitenkin kaikki tulivat lopputulokseen, että autokoulu olisi hyvä kanava ohjeistamiseen. Jonkin verran opetuksessa sivutaankin tällaisia kuljetuksia, mutta niihin voisi paneutua enemmän. Opetuksessa voisi painottaa, että liikenteenohjaajan ohjeita tulisi noudattaa ja äkkinäisiä liikkeitä ei saisi missään tapauksessa tehdä. Tärkeintä olisi säilyttää sopiva ajonopeus ja tehdä tilaa kuljetukselle, kuitenkin vaarantamatta muuta liikennettä. Varovaisuus on myös tärkeää, koska etukä-

teen ei voi tietää tuleeko vastaan lähes kahden kaistan levyinen kuljetus, vai onko kyseessä korkea- tai pitkäkuljetus.

Millainen vahingonkorvausprosessi on jos jotakin tapahtuu?

Vahingonkorvausprosessi alkaa vahinkoilmoituksen vastaanottamisella. Ilmoituksessa on yleensä sellaisia perustietoja, kuin missä ja mitä on tapahtunut sekä näkemys tapahtumienkulusta. Oli kyse sitten rahdinkuljettajanvastuuvakuutuksesta tai tavaravakuutuksesta, rahdinkuljettajan tulee tehdä vahinkoilmoitus mahdollisimman nopeasti vahingon jälkeen vakuutusyhtiölle. Vakuutusyhtiölle on mahdollinen poliisiraportti tärkeä, sillä siellä otetaan yleensä kantaa, mistä vahinko on johtunut. Poliisiraportti on erityisen tärkeä rahdinkuljettajanvastuuvakuutuksessa. Vakuutusyhtiö pyytää tarvittaessa lisäselvityksiä asianomaisilta ja jos tapahtumilla on ollut silminnäkijöitä, ovat heidän kertomuksensa myös tärkeitä. Kun vahingonkorvausvelvollinen on selvitetty, tehdään korvauspäätös, joka pystytään pääsääntöisesti tekemään vasta korvausprosessin mentyä loppuun. Rahdinkuljettajanvastuuvakuutuksella ja tavaravakuutuksella on kuitenkin eroa, mikäli korvausprosessi venyy riitatilanteella. Vahinko voidaan silloin korvata aiemmin, jos tuotteelle on otettu tavaravakuutus. Tällaisessa tapauksessa vakuutusyhtiö hakee korvauksen asian ratkettua rahdinkuljettajanvastuuvakuutuksesta.

Onko korvausprosessissa mielestäsi jotain haasteita? Miten niitä voitaisiin välttää?

Henkilöt A ja B kertoivat, että vahingonkorvausprosessi on ulkoistettu vakuutusyhtiölle. Heidän mukaansa vahingonkorvausprosessi on toiminut aina hyvin. Henkilöt C, D ja E mainitsivat korvausprosessin haasteeksi sen, että riitatilanteessa prosessista tulee hyvin pitkä. Henkilö F mielestä korvausprosessin haaste on se, että kuljetettava tuote on uniikki, joten vahingoittuminen aiheuttaa pitkiä viivästyksiä toimitukseen. Myös henkilö C mainitsi haasteena toimituksen viivästymisen ja mahdolliset sakot toimituksen viivästymisestä johtuen, sekä taloudelliset tappiot, kun yritetään pitää pitkäaikainen asiakas tyytyväisenä ja maksetaan itse vahinko, vaikka vahinko ei olisi oma syy.

Vaikka kauppasopimukseen kirjataan toimituslauseke, ei se silti estä riitatilanteita syntymästä. Henkilö C kertoi muutamia esimerkkejä tilanteista, jolloin vahingosta on syntynyt riita. Yksi tällainen on, että vaikka vahingonkorvausvelvollisen pitäisi olla selvillä, yritetään sattunut vahinko kääntää kaikin mahdollisin tavoin itselle edulliseksi tilanteeksi, jotta ei tarvitsisi korvata. Tällaisen tilanteen selvittelyyn menee paljon aikaa ja täytyy kuulustella silminnäkijöitä. Myös sellaista on sattunut, että lähettäjä ja vastaanottaja ovat olleet samaa mieltä vahingon synnystä ja korvaajasta, mutta henkilöiden vakuutusyhtiöt ovat ruvenneet riitelemään keskenään korvauksesta.

Haasteita ei oikein voi välttää, jos joku rupeaa riitelemään, ei siihen itse pysty vaikuttamaan. Riitatilanteita pitäisi kuitenkin ehkäistä käyttämällä riittävää huolellisuutta toimituslauseketta valittaessa ja eriteltävä minkä vuoden Incoterms -lauseke on käytössä. Lisäksi erikoiskuljetukset ovat yleensä uniikkia tavaraa, joten niitä ei hyllystä valmiina löydy ja tämä tietää automaattisesti pitkiä toimitusajkoja uudelle vastaavalle tuotteelle.

Jääkö vahingonkorvausvelvollinen epäselväksi joskus? Mistä syystä?

Kaikki vastanneet olivat sitä mieltä, että erikoiskuljetuksissa vahingonkorvausvelvollinen ei jää koskaan epäselväksi. Korvaaja löytyy kyllä tavalla tai toisella, mutta kuten aiemmassa kysymyksessä tuli ilmi, tämä voi viedä pitkän aikaa. Jos kyseessä olisi esimerkiksi konttitavara, voi vahingonkorvausvelvollinen jäädä epäselväksi, koska kontti voi matkata puoli maapalloa ja joka puolelta saa puhtaita bill of ladingejä. Vaikka saattaa olla aavistus, missä tuote on vahingoittunut, se ei riitä ja tällaisessa tilanteessa korvausvelvollinen voi jäädä selvittämättä.

Miten vahinko korvataan riitatilanteessa? Miten mielestäsi tällaisia tilanteita voidaan välttää?

Riitatilanteessa vahinko pystytään pääsääntöisesti korvaamaan vasta koko prosessin päätyttyä. Mikäli kyseessä on todella pitkä korvausprosessi, voidaan vahinko korvata aiemmin, jos tuotteelle on otettu tavaravakuutus. Tällaisessa tapauksessa vakuutusyhtiö hakee korvauksen asian ratkettua rahdinkuljettajanvastuuvakuutus-

sesta. Riitatilanteita voitaisiin välttää jonkin verran, jos kauppasopimuksessa olisi riitatilanteiden takia määriteltynä riittävän tarkasti seuraavat asiat:

- Vakuutuslauseke
- INCOTERMS
- Sovellettava kauppalaki

Kauppasopimusta tehdessä tulisi varmistaa, että molemmat osapuolet ymmärtävät vakuutusehtojen sisällöt ja korvauserusteet. Sopimuksessa tulisi myös merkitä, minkä vuoden Incoterms -lausekkeita käytetään, sillä niiden sisällöt ovat hieman muuttuneet päivityksien myötä. Lisäksi tulisi sopimusta tehdessä sopia, minkä maan oikeudessa mahdollisia riitatilanteita selvitetään.

Millaisen ajan puitteissa vahingon syntymisestä pystytään toimittamaan korjattu tai vastaava tuote asiakkaalle? Miten korvaava tuote toimitetaan?

Erikoiskuljetukset ovat aina hankalia, koska samanlaista tuotetta ei välttämättä löydy varastosta jolloin voidaan puhua viikkojen, ellei kuukausien toimitusajoista. Myyjän etujen mukaista on tietenkin toimittaa korvaava tuote mahdollisimman nopeasti, koska viivästymissakot alkavat juosta ja ne saattavat olla jopa useita tuhansia euroja päivässä. Korvaava tuote toimitetaan pääsääntöisesti samalla tavalla, ellei rahdinkuljettaja ole osoittanut törkeää piittaamattomuutta kuljetettavaa tuotetta kohtaan jolloin kyseeseen voi tulla kuljetusliikkeen vaihto.

5 JOHTOPÄÄTÖKSET JA POHDINTA

Tässä luvussa tehdään vastausten yhteenveto ja kerrotaan niiden perusteella tehdyt johtopäätökset. Pohdin tavoitteiden toteutumista sekä oppimiani asioita opinnäytetyöprosessin aikana. Luvussa käydään läpi, onko tutkimukseni mielestäni luotettava ja ehdotetaan mahdollisia jatkotutkimusaiheita.

5.1 Tutkimuksen tavoite

Yhteenvetona voidaan todeta, että teemahaastattelut olivat toimiva ratkaisu tämän opinnäytetyön kannalta, sillä sain paljon hyvää ja mielestäni luotettavaa tietoa ja vastaukset täydensivät kirjoittamaani teoriaosuutta. Yleisesti haastatteluissa nousi esille samoja ja samankaltaisia vastauksia eri haastateltavien välillä. Tutkimusta tehdessä tuli ilmi, että Suomessa ylisuuria erikoiskuljetuksia vahingoittuu harvoin, mutta kun onnettomuuksia sattuu, ovat vahingot hyvin suuria. Selvisi, että yleensä erikoiskuljetuksien vahingot johtuvat huolimattomuudesta sekä inhimillisistä virheistä. Vahingot ovat useimmiten tyypiltään sivu- tai korkeusesteisiin törmäämisiä. Inhimilliset virheet ovat harmittavia, mutta niitä voi sattua kenelle tahansa. Huolimattomuusvirheitä voitaisiin välttää seuraamalla työ- ja kiinnitysohjeita ja seurata ajatuksella esimerkiksi liikennemerkkejä, jotka opastavat teiden kanta-uuksia ja siltojen korkeuksia. Lisäksi onnettomuuksia voisi vähentää mittaamalla sillan todellisen leveyden, jolloin ei sattuisi silmämääräisesti arvioituja virheitä.

Tutkimusta tehdessä tuli ilmi sekä haastateltavien vastauksista että aiheeseen liittyvistä lähdemateriaaleista, että muiden tielläliikkujien kanssa sattuu yhteentörmäyksiä, koska erikoiskuljetuksien koko arvioidaan väärin. Vastaajien mielestä autokoulu olisi hyvä väylä opastukseen muille tielläliikkujille, kuinka erikoiskuljetus kohdataan maantiellä ja olen täysin samaa mieltä vastaajien kanssa. Erikoiskuljetuksien vahingoittumista pyritään välttämään kouluttamalla ja valitsemalla kokeneita kuljettajia kuljetusta siirtämään. Vahingoittumisissa haasteina olivat tuotteiden uniikkisuus ja siitä johtuvat pitkät toimitusajat uusiin vastaaviin tuotteisiin.

Vahingonkorvausprosessin haasteita vaikuttivat muutaman vastaajan mielestä olevan lähinnä erimielisyydet tapahtumienkulusta, kun taas osa vastaajista oli sitä mieltä, että vahingonkorvausprosessi on toiminut aina hyvin. Lisäksi myös tässä osiossa nousi esille korvaavan tuotteen toimittamisen haasteet, koska tuotteita ei varastosta löydy ja viivästymissakot alkavat juosta. Haasteena nousi esiin myös, että saatetaan itse tehdä tappiota vahingonkorvausprosessissa, koska halutaan säilyttää pitkäaikainen asiakas. Tämä oli minulle hieman yllätys, koska erikoiskuljetuksissa ovat isot rahat kiinni ja yleensä yritykset eivät halua tehdä tappiota. Asiakastyytyväisyys halutaan vahingoista huolimatta säilyttää, eikä asiakkaita haluta menettää.

5.2 Johtopäätökset

Haastateltavien vastauksista tuli ilmi, että ylisuurten kuljetusten vahingot ovat harvinaisia Suomen maanteillä. Siitä huolimatta haastatteluissa selvisi, että onnettomuuksia on sattunut lähes vuosittain. Yleisin kuljetusvahinko vaikutti olevan sivu- tai korkeusesteisiin törmäämiset, jotka vastaajien mukaan johtuvat inhimillisistä mittausvirheistä, sekä muusta huolimattomuudesta. Tällaisia vahinkoja välttääkseen, kuljettajan olisi hyvä olla selvillä tuotteen piirustuksiin merkatuista mitoista ja painoista, vaikka pelkästään niihin ei kannata luottaa. Kuljettajan tulisikin itse mitata ja punnita kuljetus. Tulkinnanvaran vähentämiseksi, tuotetta mitattaessa voi pyytää toisen henkilön avuksi. Piirustusten mitat ja painot voitaisiin merkitä rahtikirjoihin, esimerkiksi kuljetusjärjestelijän toimesta. Ehdottaisin myös, että varoitusauton kuljettaja mittaisi alikulut ennen läpiajoirytystä, koska esimerkiksi routa voi vaikuttaa tienpinnan puolelta alikulun korkeuteen ja uskoisin tämän myös vaikuttavan osaltaan vahinkojen vähenemiseen.

Toinen hyvin yleinen syy ylisuuren kuljetuksen vahingoittumiseen olivat kolaritilanteet muiden tielläliikkujien kanssa. Vastaantulevat tai ohipyrvivät autot eivät hahmottaneet kuljetuksen kokoa, tai muuten panikoivat esimerkiksi leveän kuljetuksen vastaan tullessa ja tekivät äkkinäisiä ohjausliikkeitä, mikä aiheutti joko sivukosketuksia tai peräänajoja. Tähän tilastoon oli laskettu mukaan itse erikoiskuljetukseen sekä saattoautoihin törmäämiset. Kysyin haastatteluissa, pitäisikö muita

tielläliikkuja ohjeistaa kohtaamaan erikoiskuljetus ja miten se tulisi tehdä. Vastajat pohtivat kysymystäni aiheesta jonkin aikaa, mutta lopulta kaikki tulivat samaan lopputulokseen. Heidän mielestään autokoulu olisi paras väylä opastamiseen ja olen täysin samaa mieltä, sillä silloin se tavoittaisi suurimman osan tulevista kuljettajista, jotka joskus voivat joutua kohtaamaan erikoiskuljetuksen maantiellä. Jonkin verran asiaa ehkä opetuksessa sivutaankin, mutta mielestäni esimerkiksi niin sanotuissa erikoiskuljetuskaupungeissa, eli missä niitä erikoiskuljetuksia liikkuu käytännössä viikoittain, sitä tulisi painottaa enemmän. Yksi vastaajista nosti esiin muutaman onnettomuuden, joissa syynä oli joko kaluston pettäminen tai rikkoutuminen, mikä oli aiheuttanut kuljetuksen vahingoittumisen. Tutkinnassa oli tullut ilmi, että kuljetuskaluston valmistaja oli käyttänyt vääränlaisia pultteja kriittisissä paikoissa ja, koska niitä ei ollut suunniteltu kestävämmän erikoiskuljetuksien tuomaa rasitetta, pultit pettivät. Nykypäivän tiedoilla ja taidoilla luulisi, että etenkin tällaisilta virheiltä voitaisiin jo välttyä. Tiedon liikkuminen on muuttunut käytännössä kokonaan sähköiseksi ja esimerkiksi valmistajalla varmasti on jonkinlaiset piirustukset olemassa, joita huolellisesti seuraamalla olisi muutama iso vahinko pystytty poistamaan onnettomuustilastoista.

Kysyttäessä, kuinka kuljettajia on ohjeistettu välttämään kuljetusvahingot, nousi esiin kuljettajien koulutus ja jatkuva perehdyttäminen, sekä pitkä kokemus kuljetusalalta. Vaativaa erikoiskuljetusta siirtämään ei koskaan laiteta ihan vastaalkajaa. Uskon, että kuljettajien kokemus on korvaamatonta tällaisissa kuljetuksissa, jotka vaativat kylmiä hermoja ja pitkäjänteisyyttä. Pohdin myös, voivatko huolimattomuusvirheet johtua osaltaan siitäkin, että ajatellaan ”onhan näitä ennenkin siirretty, eikä mitään ole tapahtunut” tai ”en viitsi mitata tätä kuljetusta, kun tämä näyttää täsmälleen samalta kuin viimeksi” – tyyppisesti.

Pohdin ennen haastatteluita paljon, onko mahdollista, että korvausvelvollinen jää epäselväksi, kun puhutaan erikoiskuljetuksien vahingoista. Kaikki vastaajat kertoivat, että korvausvelvollinen ei ole vielä ikinä jäänyt epäselväksi tällaisen vahingon osalta. Asian selvittely saattaa silti viedä todella paljon aikaa, mikäli tapahtumaketjuun osallisten näkemykset tapahtumienkulusta poikkeavat toisistaan. Haastatteluissa kävi ilmi, että yleensä vahinko pystytään korvaamaan vasta vahin-

gonkorvausprosessin mentyä loppuun. Mikäli kyseessä on riitatilanne ja siitä johdun vahingonkorvausprosessi venyy, voidaan vahinko korvata aiemmin, jos tavaramalle on otettu vapaaehtoinen tavaravakuutus. Koska riitatilanteilta ei ole välttytty ja pitkä vahingonkorvausprosessi mainittiin yhtenä haasteena korvausprosessissa, suosittelisin yrityksille sopimaan samalla tavaravakuutuksen ottamisesta, kun muistakin korvausehdoista neuvotellaan.

Kaiken kaikkiaan erikoiskuljetuksien vahingoittumiset ovat hyvin valitettavia ja hankalia, vahingon sattuessa saatetaan puhua useiden kuukausien toimitusajoista korvaavalle tuotteelle. Uniikkeja ja suurikokoisia tuotteita ei voida pitää varastoisena tilaa viemässä, mikä on täysin ymmärrettävää. Kriittisimpien osien kohdalla ehdottaisinkin, että tilattaisiin sekä varastoitaisiin tällaiset osat vahingoittumisen varalta, mikäli tällainen ratkaisu ei tulisi yrityksille kohtuuttoman kalliiksi. Toimituksen viivästymissakot voivat kuitenkin olla useita tuhansia euroja päivässä, joten tällainen ratkaisu voisi jopa olla säästöä.

5.3 Tutkimuksen luotettavuuden arviointi

Käytin paljon aikaa haastattelukysymysten suunnitteluun sekä laatimiseen. Laadin kysymykset kirjoittamani teorian pohjalta ja pohdin, mittaavatko ne juuri sitä, mitä haluan niiden mittaavan. Haastattelin kuusi henkilöä empiirisessä osuudessa ja osa haastatteluista toteutettiin puhelimitse välimatkojen vuoksi, ja osan henkilöistä haastattelin kasvotusten. Lähetin haastattelukysymykset etukäteen henkilöille, jotta heillä olisi aikaa pohtia kysymyksiä syvemmin ja pyysin varaamaan haastattelutilanteeseen aikaa 30–45 minuuttia. Haastattelut toteutettiin anonyymisti, jotta henkilöt eivät muuttelisi vastauksiaan, tällä tavoin pyrin takaamaan mahdollisimman luotettavien tuloksien saannin. Lisäksi nauhoitin haastattelut varmistaakseni, etteivät vastaukset pääse unohtumaan, ja niihin voi tarvittaessa palata myöhemmin.

Arvioin tutkimuksen reliabiliteettia ja validiutta. Reliaabelius tarkoittaa tutkimustulosten toistettavuutta ja kykyä antaa ei-sattumanvaraisia vastauksia. Validius tarkoittaa sitä, että tutkimusmenetelmä mittaa sitä asiaa mitä on tarkoituskin mitata. Tutkimukseni on mielestäni reliabeli, koska haastattelujen vastaukset olivat

samankaltaisia, enkä usko että tutkimustulos muuttuisi, vaikka tutkimuksen tekisi uudelleen. Tutkimus on mielestäni myös validi, koska tarkistutin kysymykset ulkopuolisella henkilöllä ennen haastatteluita, jotta pystyin olemaan varma siitä, ettei kysymyksiä ymmärretä väärin, eivätkä ne ole johdattelevia. Jouduin muutamaa kysymystä hieman tarkentamaan. Haastatteluissa ei ollut ylimääräisiä henkilöitä paikalla ja haastattelutilanteet olivat rauhallisia. (Hirsjärvi ym., 2008, 226-228.)

5.4 Tavoitteiden toteutuminen

Tavoitteenani oli selvittää, millaisia vahinkoja ylisuuret kuljetukset voivat aiheuttaa ja miten niiden syntymistä voidaan välttää? Miten vahingon sattuessa tulisi toimia? Aiheesta löytyi kirjallisuudesta hyvin vähän tietoa, joten tavoitteenani oli saada vastaukset tutkimuskysymyksiini, joka tavoitteeseen päästessä täydentäisi teoriaosuuttani hyvin. Tekemällä ylisuurien kuljetuksien vahingoista opinnäytetyön, toivoin tuottavani hyötyä erikoiskuljetusalalle aikoville henkilöille. Koen, että tutkimuksesta on todella hyötyä, sillä se tuo esiin ylisuurten erikoiskuljetuksien vahingoittumispaikkoja ja esimerkiksi opiskelijat voivat hyödyntää näitä tietoja tulevaisuudessa työelämässä kiinnittämällä näihin huomiota.

Empiirinen tutkimus oli suuressa osassa tässä työssä siitä johtuen, että tästä aiheesta tietoa oli niin vähän saatavilla entuudestaan. Pääsääntöisesti lukemissani kirjallisuuslähteissä erikoiskuljetuksia oli sivuttu hieman, noin yhden tai kahden lyhyen kappaleen verran. Ylisuurista erikoiskuljetuksista löytyi tietoa vain muutamien lauseiden verran sieltä täältä. Tämän opinnäytetyön osalta tavoitteisiin päästiin, sillä sain tutkimuskysymyksiini vastaukset ja niiden avulla työstä muokkaantui toimiva kokonaisuus.

5.5 Jatkotutkimusehdotuksia

Jatkotutkimusehdotukseni keskittyy AEO (Authorised Economic Operator) -hankkeeseen. Hankkeesta en teoriaosuudessa kirjoittanut, mutta haastatteluja tehdessä tuli esille, että joissain yrityksissä on otettu käyttöön maailmanlaajuinen AEO -hanke. Hankkeen tarkoitus on edistää toimitusketjujen turvallisuutta maailmanlaajuisesti. Suomessa AEO-aseman voi saada valtuutettu taloudellinen toi-

mija hakemalla lupaa Tullin lupakeskuksesta. AEO-todistuksia on kolmea eri tyyppiä ja ehdotukseni jatkotutkimukselle ovatkin, että miten yritysten AEO-asema on vaikuttanut erikoiskuljetusten vahinkojen vähenemiseen? Miten alihankkijat ja kuljettajat ovat sitoutuneet yritysten AEO-asemaan? Myös ylisuurten erikoiskuljetuksien vahingonkorvausprosessia voisi tutkia lisää ja tehdä ehkä vakuutusyhtiön kanssa yhteistyössä päivitetty korvausprosessiohjeet. (Tulli 2009.)

5.6 Itsearviointi

Aiheeni oli hankala, sillä tietoa ei ollut kovin paljon saatavilla kirjallisuudessa ja tieto piti useista eri lähteistä kasata järkevaksi kokonaisuudeksi. Jälkikäteen ajateltuna olisin vahingonkorvausprosessia pohtinut toisenlaisesta näkökulmasta, mikä olisi ehkä antanut enemmän irti tuosta osuudesta. Olen myös pohtinut, olisiko tämän työn kohdalla ollut hyödyllisempää tehdä ensin tutkimus, jonka jälkeen kirjoittaa teoriaosuus.

Olen oppinut vahingoista ylisuurissa kuljetuksissa hyvin paljon työtä tehdessäni ja etenkin tekemistäni haastatteluista koen saaneeni hyvin lisää tietoa aiheesta. Työ vaikutti myös omaan liikennekäyttäytymiseeni erikoiskuljetusta kohdatessa, sillä tutustuessani erikoiskuljetuksien mittoihin ja vahinkoihin ymmärsin, että käytännössä mitä vain voi tapahtua esimerkiksi ahtaassa risteyksessä kuljetuksen kääntyessä.

Tutkimuksen tarkoituksena oli hyödyttää erikoiskuljetusalalle pyrkiviä henkilöitä ja koen itse hyötyneeni työstä eniten, sillä päädyin työtä kirjoittaessani työskentelemään kuljetusalalle ja toimenkuvaani kuuluvat myös erikoiskuljetukset. Tämä tutkimus yhdessä työni kanssa auttoivat minua ymmärtämään kuljetusvahinkojen syntymistä sekä vahingonkorvausprosessia, miksi esimerkiksi varaumat ovat tärkeää merkata rahtikirjaan, ja mistä syystä huomautukset ovat lähetettävä tietyn ajan sisällä vahingon syntymisestä.

Tämä opinnäytetyöprosessi on ollut minulle kahden pienen lapsen äitinä hyvin haastava, mutta myös opettava. Opin käyttämään aikaa hyödykseni, silloin kun sitä on ollut, ja opin myös sen, että aina ei mene asiat suunnitellusti mikä on mi-

nun luonteelleni hyvin hankalaa. Aikaa tähän prosessiin meni paljon enemmän, kuin olin ajatellut, vaikka tiedostin, ettei minulla ollut samanlaista mahdollisuutta kirjoittaa täyspäiväisesti tätä työtä kuin koulutovereillani. Mikäli minulle tulee vielä vastaavanlaisia projekteja tulevaisuudessa, aion kiinnittää enemmän huomiota aikatauluttamiseen. Huomasin työtä tehdessäni minkälaiset työskentelytavat sopivat minulle ja aion hyödyntää niitä jatkossa työelämässä. Ymmärsin myös, miksi toimeksiantaja opinnäytetyölle olisi hyvä olla. Mielestäni se edesauttaa työn aikatauluttamisessa, jos kirjoittaja on vastuussa muillekin kuin itselleen työstä.

LÄHTEET

Alueviesti. 2.8.2014. Tien täydeltä laivaa Laviassa ja Sastamalassa. Viitattu 10.2.2015.

<http://alueviesti.fi/2014/08/02/tien-taydelta-laivaa-laviassa-ja-sastamalassa/comment-page-1/>

Alueviesti. 2.8.2014. Tien täydeltä laivaa Laviassa ja Sastamalassa. Viitattu 22.3.2015.

<http://alueviesti.fi/2014/08/02/tien-taydelta-laivaa-laviassa-ja-sastamalassa/comment-page-1/>

Domus Baltica. Merenkulun merkitys ja haasteet Itämerellä. Viitattu 9.2.2015.

<http://www.centrumbalticum.org/pulloposti/merenkulun-merkitys-ja-haasteet-it%C3%A4merell%C3%A4>

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus. Erikoiskuljetukset. Viitattu 15.12.2014. a.

<https://www.ely-keskus.fi/web/ely/erikoiskuljetukset#.VI68kCusXuI>

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus. Esite. Erikoiskuljetukset. Viitattu 15.12.2014. b.

http://www.ely-keskus.fi/documents/10191/139801/erikoiskuljetukset_esite_2010_erikoiskuljetusluvan_tarve_hakeminen_ja_kaytannon_toimenpiteet.pdf/cbcf0229-5b1f-4e7e-8d9b-9bad0a271b51

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus. Esite. Erikoiskuljetukset. Viitattu 19.12.2014 ja 31.12.2014. c-d.

http://www.ely-keskus.fi/documents/10191/139801/erikoiskuljetukset_esite_2010_erikoiskuljetusluvan_tarve_hakeminen_ja_kaytannon_toimenpiteet.pdf/cbcf0229-5b1f-4e7e-8d9b-9bad0a271b51

Elinkeino-, liikenne ja ympäristökeskus. Erikoiskuljetusluvan lupaehdot. Viitattu 3.1.2015.

http://www.ely-keskus.fi/documents/10191/124964/erikoiskuljetukset_lupaehdot_FIN_1_2013.pdf/af367b2-ae52-420d-b963-6e6091cac6a4

Hirsjärvi, S., Remes, P., Sajavaara, P. 2008. Tutki ja kirjoita. Uudistettu painos. Helsinki. Tammi.

Hörkkö, H., Koskinen, H., Laitinen, P., Mattsson, M., Ollikainen, J., Reinikainen, A., Werdermann, R. 2010. Huolinta-alan käsikirja. Uudistettu painos. Vantaa. Suomen Spedservice Oy.

Iltalehti. 31.7.2014. Jättikuljetus katkaisee sähkö- ja puhelinlinjoja: ”Valkea laiva täyttää tien”. Viitattu 10.2.2015.

http://www.iltalehti.fi/autot/2014073118532279_au.shtml?utm_source=leiki&utm_medium=iltalehti&utm_campaign=kontekstuaalinen

Karhunen, J., Hokkanen, S. 2007. Kansainväliset tavarakuljetukset. Jyväskylä. Gummerus oy.

Ketola, J. 2007. Tiehallinto. Erikoiskuljetusten tieliikenneonnettomuudet. Sisäisiä julkaisuja 16/2007. Viitattu 14.1.2015.

http://alk.tiehallinto.fi/julkaisut/pdf/4000560-verikoiskulj_tieliikenn_onnett.pdf

Korpila, E. 2016. Kuljetusreklamaatio-ohje. Sisäisiä julkaisuja 4/2016.

L 6.11.1992/1715. Liikenneministeriön päätös erikoiskuljetuksista ja erikoiskuljetusajoneuvoista. Säädos säädöstietopankki Finlexin sivuilla. Viitattu 24.11.2014. <http://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/1992/19921715>

L 23.3.1979/345. Tiekuljetussopimuslaki. Säädos säädöstietopankki Finlexin sivuilla. Viitattu 19.4.2016.

<http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1979/19790345#L6>

Liikenne- ja viestintäministeriö. Vaarallisten aineiden kuljetus. Viitattu 11.12.2014.

<http://www.lvm.fi/vak>

Liikenteen turvallisuusvirasto. Tieliikenne. Ammattiliikenne. Digitaalinen piirturikortti. Viitattu 9.2.2015

http://www.trafi.fi/tieliikenne/ammattiliikenne/digitaalinen_piirturikortti

Logistiikanmaailma. Maantiekuljetukset. Viitattu 18.11.2014.

<http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Maantiekuljetukset>

Logistiikanmaailma. Maantiekuljetukset – kalusto. Viitattu 18.11.2014.

http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Maantiekuljetukset_%E2%80%93_kalusto

Logistiikanmaailma. Maantiekuljetukset – mitat ja painot. Viitattu 14.1.2015.

http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Maantiekuljetukset_%E2%80%93_mitat_ja_painot

Matkahuolto. Pakettipalvelut yrityksille. Viitattu 20.11.2014.

http://www.matkahuolto.fi/fi/pakettipalvelut_yrityksille/

Melin, K. 2011. Ulkomaankaupan menettelyt. Vienti ja tuonti. 1. painos. Tammer-tekniikka / AMK-Kustannus Oy.

Mäkelä, T., Mäntynen J., Vanhatalo, J. 2006. Logistiikka ja kuljetusjärjestelmät. Toinen painos. Tampere. Juvenes-Print TTY.

Mäkinen, I., Saarialho, A., Timmerbacka, E. 1992. Kuljetusjärjestelmät. Länsi-Savo Oy. MH-konsultit Oy.

Op-Pohjola. A-vakuutus. 2015. Viitattu 21.4.2015.
<https://www.a-vakuutus.fi/a-vakuutus/kuljetusyriytykset/vakuutukset/ajoneuvovakuutukset?id=522130&srcpl=8>

Pohjalainen. 8.10.2013. Rekka nurin Wärtsilän lähellä. Viitattu 15.1.2015.
<http://www.pohjalainen.fi/uutiset/poliisiuutiset/rekka-nurin-wartsilan-lahella-1.1478084>

Pohjantähti. Keskinäinen vakuutusyhtiö. Kuljetusvahinko. Viitattu 5.1.2015.
<http://www.pohjantähti.fi/yrityksille/vahingot/kuljetusvahinko/>

Ravintolalaiva. 1.8.2014. Ajankohtaista. Viitattu 10.2.2015.
<http://www.ravintolalaiva.fi/index.php/fi/ajankohtaista>

Suur-Keuruu. 11.8.2015. Massiivinen erikoiskuljetus tukki kiertoliittymät. Viitattu 30.3.2016.
<http://www.suurkeuruu.fi/Uutiset/1194993512648/artikkeli/massiivinen+erikoiskuljetus+tukki+kiertoliittymat.html>

Taloussanomat. Taloussanakirja. Viitattu 17.11.2014.
<http://www.taloussanomat.fi/porssi/sanakirja/termi/ro-ro-liikenne/>

Tilastollinen tutkimus. 2014. Heikkilä T. Viitattu 31.3.2016.
<http://www.tilastollinentutkimus.fi/1.TUTKIMUSTUKI/KvantitatiivinenTutkimus.pdf>

Turvallisuus- ja kemikaalivirasto. 19.9.2014. Vaarallisten aineiden kuljetus. Viitattu 11.12.2014.
<http://www.tukes.fi/fi/Toimialat/Kemikaalit-ja-kaasu/Vaarallisten-aineiden-kuljetus/>

Tulli. Tilastot. Viitattu 18.11.2014.
<http://www.tulli.fi/fi/tiedotteet/ulkomaankauppatilastot/tilastot/kuljetukset/kuljetukset13/index.html>

Tulli. Tilastot. Viitattu 12.3.2016.
<http://www.tulli.fi/fi/tiedotteet/ulkomaankauppatilastot/tilastot/kuljetukset/kuljetukset14/index.html>

Tulli. Yrityksille. Asiakkaana tullissa. AEO-toimija. Viitattu 30.3.2016.
http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/asiakkaana_tullissa/AEO/index.jsp

Tuomi, J., Sarajärvi, A. 2013. Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi. Uudistettu painos. Viitattu 22.4.2016. Helsinki. Tammi.

Työsuojeluhallinto. Työsuhdeasiat. Autonkuljettajan ajo- ja lepotauot. Viitattu 9.2.2015.
<http://www.tyosuojelu.fi/fi/ajolepo>

Vasek. 2013. Erikoiskuljetukset - tien jättiläiset. Viitattu 11.4.2016.
<https://www.vasek.fi/vaasanseudun-kehitys-oy-vasek/viestinta/artikkeleita/erikoiskuljetukset-tien-jattilaiset-2>

Virsta. 2016. Laadullisen ja määrällisen tutkimuksen erot. Viitattu 31.3.2016.
<https://www.stat.fi/virsta/tkeruu/01/07/>

YLE. 30.7.2014. ELY-keskus tarkentaa: Risteilijän erikoiskuljetus kulkeekin Kankaanpään ja Kiikoisten kautta. Viitattu 22.3.2015.
http://yle.fi/uutiset/ely-keskus_tarkentaa_risteilijan_erikoiskuljetus_kulkeekin_kankaanpaan_ja_kiikoisten_kautta/7383694

Kysymykset:

Tutkimuskysymys: Millaisia vahinkoja ylisuuret kuljetukset voivat aiheuttaa ja miten niiden syntymistä voidaan välttää? Miten vahingon sattuessa tulisi toimia?

Yrityksen toimiala?

Työnimikkeesi yrityksessä ja lyhyt kuvaus tämänhetkisistä työtehtävistä?

Paljonko näistä kuljetuksista on nimenomaan näitä ylisuuria kuljetuksia?

/Millainen osa kuljetusvahingoista kohdistuu ylisuuriin kuljetuksiin?

Vakuutusyhtiölle: Millaisten vahinkojen kanssa päivittäin työskentelet?

/Paljonko näistä vahingoista kohdistuu ylisuuriin kuljetuksiin?

Miten usein ylisuuria kuljetuksia(nne) vahingoittuu Suomen maanteillä vuodessa?

Millaisia vahingot yleensä ovat ja mikä ne mielestäsi useimmiten aiheuttaa?

Kuinka kuljettajia on ohjeistettu välttämään kuljetuksen vahingoittumista? Miten ylipäätään vahinkoja voitaisiin välttää?

Miten kuljettaja on ohjeistettu toimimaan kun ylisuurikuljetus vahingoittuu?

Pitäisikö muita tielläliikkujia jotenkin ohjeistaa kohtaamaan ylisuuri erikoiskuljetus? Miten?

Millainen vahingonkorvausprosessi on jos jotakin tapahtuu?

Onko korvausprosessissa mielestäsi jotain haasteita? Miten niitä voitaisiin välttää?

Jääkö vahingonkorvausvelvollinen epäselväksi joskus? Mistä syystä?

Miten vahinko korvataan riitatilanteessa? Miten mielestäsi tällaisia tilanteita voidaan välttää?

Millaisen ajan puitteissa vahingon syntymisestä pystytään toimittamaan korjattu tai vastaava tuote asiakkaalle? Miten korvaava tuote toimitetaan?