

NIEOCZYM Aleksander¹
FALKOWICZ Katarzyna²
KUBASÁKOVÁ Iveta³
POLIAKOVÁ Bibiána⁴

Wybrane aspekty transportu artykułów żywnościowych

1. RAMY PRAWNE PRZEWOZU ARTYKUŁÓW ŻYWNOSCIOWYCH

Umowa o przewozach szybko psujących się artykułów żywnościowych i o specjalnych środkach transportu przeznaczonych do tych przewozów (umowa ATP) określa warunki, których przestrzeganie pozwala zachować jakość artykułów spożywczych w czasie ich przewozu, tzn. od chwili załadunku do czasu wyładunku. Umowa ATP określa zarówno rodzaje artykułów żywnościowych podatnych na szybkie psucie, temperatury wymagane podczas przewozu, jak i szczegółowe warunki, które powinny spełniać pojazdy używane do przewozu tych artykułów. Ponadto zawarte zostały warunki badań takich pojazdów oraz sposób ich oznaczania specjalnymi znakami rozpoznawczymi. Na szczeblu krajowym obowiązuje dodatkowo rozporządzenie Ministerstwa Zdrowia – Dz. U. z dnia 10 lutego 2003 w sprawie wymagań sanitarnych dotyczących środków transportu żywności, substancji pomagających w przetwarzaniu, dozwolonych substancji dodatkowych i innych składników żywności. Ustawa ta jest ustawą ramową, która zawiera główne zalecenia i nakazy obowiązujące w transporcie żywności wskazując odnośniki do szczegółowych ustaw i rozporządzeń. Niektóre z paragrafów tej ustawy, wybrane kontekstowo do niniejszego artykułu to:

§ 1. p.1. Żywność, substancje pomagające w przetwarzaniu i inne składniki żywności, zwane dalej "artykułami", są przewożone specjalistycznymi środkami transportu, posiadającymi konstrukcję i wyposażenie odpowiednie do rodzaju przewożonych artykułów.

p.2 Artykuły mogą być przewożone również środkami transportu nie przystosowanymi do przewozu żywności, jeżeli zostały wykonane zmiany konstrukcyjne oraz zainstalowano wyposażenie zapewniające ochronę przed zanieczyszczeniem i zachowanie odpowiedniej jakości zdrowotnej artykułów.

§ 2. p.2 Specjalistyczne środki transportu, o których mowa w § 1, muszą być odpowiednio oznakowane poprzez umieszczenie w sposób trwały na zewnętrznej powierzchni środka transportu napisu wskazującego przeznaczenie tego środka transportu, z uwzględnieniem wymagań przepisów o ruchu drogowym.

§ 3. p.1 Artykuły muszą być tak rozmieszczone i zabezpieczone w środkach transportu, aby nie nastąpiło ich zanieczyszczenie.

§ 4. p.1. Urządzenia środków transportu przeznaczone do przewozu artykułów w dużych ilościach luzem oraz zbiorniki, cysterny lub pojemniki przeznaczone do przewozu artykułów w postaci płynnej, granulatu lub proszku mogą być używane wyłącznie do tego celu i wykonane z materiałów przeznaczonych do kontaktu z żywnością określonych w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o materiałach i wyrobach przeznaczonych do kontaktu z żywnością (Dz. U. Nr 128, poz. 1408).

§ 6. p.1 W przypadku przewozu tym samym środkiem transportu równocześnie artykułów i innych towarów albo różnych rodzajów żywności, towary te i artykuły muszą być oddzielone w taki sposób, aby nie było możliwe ich wzajemne zanieczyszczenie i oddziaływanie.

¹ Politechnika Lubelska, Wydział Mechaniczny, 20-618 Lublin, ul. Nadbystrzycka 36, a.nieoczym@pollub.pl.

² Politechnika Lubelska, Wydział Mechaniczny, 20-618 Lublin, ul. Nadbystrzycka 36, k.falkowicz@pollub.pl.

³ University of Žilina, Faculty of Operation and Economics of Transport and Communications, Department of Road and Urban Transport, iveta.kubasakova@fpedas.uniza.sk

⁴ University of Žilina, Faculty of Operation and Economics of Transport and Communications, Department of Road and Urban Transport, bibiana.poliakova@fpedas.uniza.sk

p.2 Środki spożywcze o niewłaściwej jakości zdrowotnej nie mogą być przewożone razem z artykułami spełniającymi wymagania w zakresie jakości zdrowotnej, aby nie nastąpiło ich zanieczyszczenie.

§ 7. p.1. Przygotowanie artykułów do przewozu, ich załadunek, transport i wyładunek odbywają się w takich warunkach i w takim czasie, aby nie nastąpiło pogorszenie jakości zdrowotnej tych artykułów a w szczególności ich zanieczyszczenie.

§ 8. p.1. Środki spożywcze łatwo psujące się, które dla zachowania właściwej jakości zdrowotnej należy przechowywać w odpowiedniej temperaturze, są przewożone wyłącznie środkami transportu odpowiednio przystosowanymi, zapewniającymi zachowanie tej temperatury.

p.2 Temperaturę właściwą do przechowywania i przewozu danego rodzaju artykułu określa jego producent.

p.3 W przypadku gdy artykuł nie wymaga przechowywania w temperaturze poniżej 0°C, jego przewóz może odbywać się środkami transportu odpowiednio przystosowanymi, przy czym jeżeli temperatura otoczenia przekracza 10°C, czas przewozu w środku transportu nie może przekraczać jednej godziny.

p.4 Urządzenia służące do zapewnienia odpowiedniej temperatury, stanowiące wyposażenie środka transportu, muszą spełniać wymagania przewidziane dla tego rodzaju urządzeń i muszą być sprawne.

p.5 Podczas przewozu artykułów wymagających obniżonej temperatury prowadzi się stały monitoring temperatury.

p.6 Za utrzymanie wewnątrz środka transportu temperatury właściwej dla danego artykułu odpowiada osoba sprawująca nadzór nad przewozem tych artykułów.

§ 9. Przed załadunkiem artykułów środek transportu wymaga odpowiedniego przygotowania, a w szczególności:

- usunięcia resztek poprzednich ładunków
- doprowadzenia do stanu należytej czystości przy użyciu właściwych środków myjących i dezynfekujących, przeznaczonych do kontaktu z żywnością, a w razie potrzeby - dokonania dezynsekcji;
- sprawdzenia prawidłowości funkcjonowania wyposażenia niezbędnego do zachowania odpowiedniej jakości zdrowotnej przewożonych artykułów
- sprawdzenia temperatury komory ładunkowej środka transportu i w razie potrzeby doprowadzenia jej do wartości właściwej do transportu danego artykułu.

§ 10. p.1 Za prawidłowe wykonanie czynności określonych w § 6 ust. 3 i § 9 odpowiada osoba sprawująca nadzór nad przewozem artykułów. Osoba ta każdorazowo odnotowuje wykonanie tych czynności w dokumentacji kontroli sanitarnej środka transportu.

p.2 Osoba sprawująca nadzór nad przewozem artykułów obowiązana jest posiadać dokumentację w czasie transportu artykułów.

2. OBOWIĄZKI OSÓB NADZORUJĄCYCH I ZLECAJĄCYCH PRZEWÓZ

Osobą sprawującą nadzór nad przewożonym ładunkiem jest najczęściej kierowca. Powinien on posiadać aktualną książeczkę zdrowia oraz świadectwo odbytego szkolenia w zakresie ATP. Ponadto w pojeździe powinno znajdować się świadectwo ATP (lub jego fotokopia) wystawione na dany środek transportu.

Za nieprzestrzeganie zasad umowy ATP przewoźnik może dostać karę na podstawie punktu 3.3 załącznika nr 3 do ustawy z 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (UTD). Punkt ten przewiduje karę w wysokości 8.000 zł za wykonywanie międzynarodowego przewozu drogowego niezgodnie z przepisami ustawy, umową międzynarodową lub warunkami określonymi w zezwoleniu. Mandatem może być także ukarany kierowca za brak świadectwa ATP podczas wykonywania transportu produktów. Dokument jest wymagany dla pojazdu wykonującego przewozy ATP i należy go posiadać podczas kontroli. Za całkowity brak dokumentu odpowiada także zarządzający transportem w firmie. Zgodnie z załącznikiem nr 2 UTD grozi mu mandat wynoszący 2.000 zł za dopuszczenie do przewozu bez świadectwa ATP. Nie wzięto jednak pod uwagę, że wykroczenie to wobec zarządzającego jest

stwierdzone niemal zawsze pod jego nieobecność (zarządzającego nie ma podczas kontroli drogowej na miejscu). Jest to jedyna sankcja, jaką zgodnie z przepisami ITD może nałożyć na zarządzającego za brak świadectwa ATP. Jeżeli chodzi o polskich przedsiębiorców, inspektorzy postępują różnie. Niektórzy nakładają kary tylko na zarządzających, inni karzą zarówno przedsiębiorcę, jak i kierowcę.

Umowa ADP a za nią paragraf 10 ustawy Ministerstwa Zdrowia z dnia 10 lutego 2003 nakłada obowiązki na osobę sprawującą nadzór nad przewożonym ładunkiem. Osoba ta odpowiada m in. za przygotowanie, załadunek i wyładunek środków spożywczych w taki sposób, aby nie nastąpiło pogorszenie ich jakości zdrowotnej, a w szczególności ich zanieczyszczenie. Osoba sprawująca nadzór nad transportem żywności odpowiada także za przygotowanie środka transportu przed załadunkiem i utrzymanie wewnątrz temperatury właściwej dla danego artykułu. Przygotowanie pojazdu jest czynnością, która warunkuje odpowiednią jakość przewożonej żywności. Często występują tu błędy zarówno po stronie spedytora jak i kierowcy a najczęściej popełniane to:

1. Załadunek towaru o temperaturze innej niż wymagana do przewozu. Należy sprawdzić temperaturę produktów bezpośrednio przed załadunkiem, produkt niewłaściwie schłodzony o wysokiej temperaturze może nie ulec schłodzeniu podczas transportu. Agregat chłodniczy przy zadanej temperaturze i określonej wydajności nie będzie w stanie odprowadzić większej ilości ciepła tak aby schłodzić.
2. Załadunek towaru nie może być też prowadzony po stwierdzeniu nieprawidłowego schłodzenia przestrzeni ładunkowej
3. Z chłodni można przemieszczać towar w momencie gdy środek transportu jest przygotowany do załadunku. Produkty nie mogą być wcześniej wywiezione i oczekiwać na załadunek
4. Łączenie towarów o różnych wymaganiach odnośnie temperatury podczas transportu lub posiadających różne temperatury przy załadunku jest niedopuszczalne

Częstym błędem podczas przewozu jest brak informacji odnośnie specyfiki transportu świeżych warzyw i owoców. Niektóre z nich podczas transportu podlegają procesom metabolicznym i wydzielają coraz więcej ciepła, którego nie może odprowadzić agregat. Przykładem mogą tu być młode intensywnie rosnące rośliny np. szparagi, brokuły, szpinak zielony groszek a z owoców jabłka, jeżyny, truskawki. Odnosi się to także do przewozu pulpy owocowej, w której z powodu błędów przechowalniczych rozpoczął się proces fermentacji. Zmiana temperatury podczas transportu może być także spowodowana wielokrotnym otwieraniem komory chłodniczej. Każde otwarcie powoduje wymianę ciepła pomiędzy otoczeniem a wnętrzem nadwozia. Czym większa liczba otwarć i dłuższy czas ekspozycji tym większe prawdopodobieństwo, że agregat nie będzie w stanie schłodzić przestrzeni ładunkowej. W przypadku, gdy otwory drzwiowe są odpowiednio zabezpieczone kurtynami paskowymi, kurtyna taka pozwala zmniejszyć nawet o 40% strumień ciepła wnikający do wnętrza nadwozia. Zgodnie z danymi zawartymi w normie DIN 8959 w przypadku dystrybucji w ruchu miejskim agregat chłodniczy może niwelować zyski ciepła związane z otwieraniem drzwi tylko w sytuacjach, gdy czas otwarcia nie przekracza 5 minut.

W [1] przedstawiono wyniki badań nadwozi chłodniczych wyposażonych w identyczny agregat chłodniczy V 500 MAX osiągający przy temperaturze przestrzeni ładunkowej -20°C wydajność chłodniczą rzędu 2600 W. W nadwoziu o objętość przestrzeni ładunkowej $18,9\text{ m}^3$ i współczynnika $k=0,39\text{ W}/(\text{m}^2\text{K})$, agregat chłodniczy przy dwukrotnym i trzykrotnym otwarciu drzwi w ciągu godziny niweluje zyski ciepła nawet w przypadku, gdy średni czas otwarcia drzwi wynosi 5 minut. W przypadku częstszego otwierania drzwi zaczyna występować niedobór wydajności chłodniczej. Jeśli czas otwarcia jest krótki (1 min.) to agregat może niwelować zyski ciepła nawet przy pięciokrotnym otwarciu drzwi w ciągu godziny, dłuższy czas otwarcia drzwi (5 min.) powoduje, że agregat może zapewnić wymagane warunki transportu tylko przy trzykrotnym otwarciu drzwi w ciągu godziny

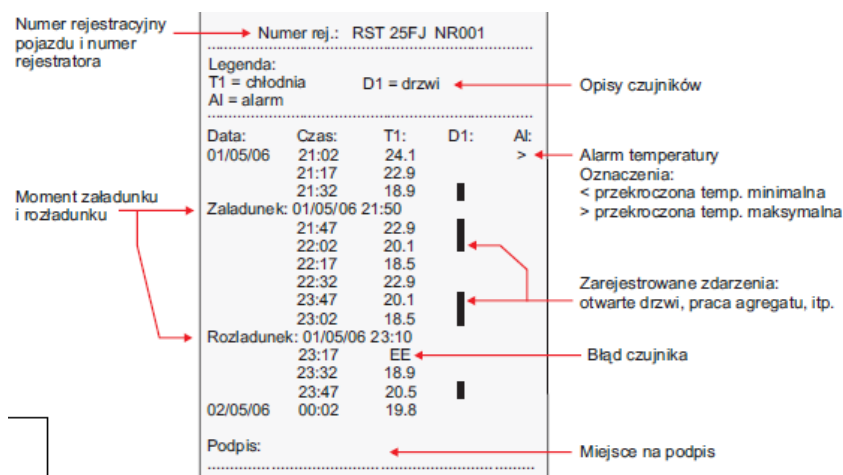
W drugim poddanym badaniom nadwoziu o objętość przestrzeni ładunkowej $27,3\text{ m}^3$ i globalnym współczynnikiem przenikania ciepła $k=0,38\text{ W}/(\text{m}^2\text{K})$ przy dwukrotnym otwarciu drzwi w ciągu godziny agregat V 500 MAX niweluje zyski ciepła niezależnie od czasu otwarcia drzwi (do 5 minut). W przypadku trzykrotnego otwarcia drzwi w ciągu godziny nawet przy bardzo krótkim czasie rozładunku (1 min.) wydajność chłodnicza agregatu jest zbyt mała, aby zniwelować zyski ciepła,

niedobór wydajności chłodniczej wynosi odpowiednio: 0,4% dla czasu otwarcia drzwi równemu 1 minucie, 1 % dla 3 minut i 22% dla 5 minut.

Z sytuacją nieotrzymania temperatury ładunku spotykano się często gdy kierowca przez część trasy jechał z wyłączonym agregatem po czym włączał urządzenie z nastawem na niższą temperaturę. Po dojechaniu do punktu docelowego temperatura we wnętrzu nadwozia mogła odpowiadać wymaganej wartości ale po dokładniejszych oględzinach stwierdzano przemrożenie zewnętrznych warstw ładunku i zbyt wysoką temperaturę warstw wewnętrznych. W celu zapobieżenia takim sytuacjom wprowadzono konieczność stałego monitoringu temperatury wewnątrz nadwozia chłodniczego. W krajach Unii Europejskiej obowiązuje przyjęta w prawodawstwie poszczególnych krajów Dyrektywa 92/1/EEC, która wymaga aby podczas transportu, magazynowania i przechowywania zamrożonych produktów było zainstalowane odpowiednie urządzenie rejestrujące temperaturę powietrza tzw. termograf. Według Dyrektywy urządzenie to musi rejestrować temperaturę automatycznie w określonych odstępach czasu, pomiary temperatury muszą być oznaczone datą i przechowywane przynajmniej przez jeden rok.

Od dnia 1 stycznia 2006 wszystkie przyrządy pomiarowe muszą być wykonane zgodne z normami EN 12830, EN 13485 i EN 13486.

Elektroniczne systemy monitorowania i rejestracji temperatury przewożonego ładunku stanowią obecnie wyposażenie standardowe niemal każdego pojazdu przystosowanego do przewozu schłodzonych lub zamrożonych produktów spożywczych. Powodem tego jest konieczność sprostania wymaganiom legislacyjnym dotyczącym przechowywania i przewozu w określonych zakresach temperatur artykułów konsumpcyjnych przeznaczonych do spożycia. Termografy wyposażone są w drukarkę i automatyczny system rejestracji danych oraz możliwość przeniesienia danych i ich opracowywania przy użyciu specjalistycznych programów. Umieszczenie co najmniej dwóch czujników temperatury i jej kontrola pozwala również na wykrycie czy załadowany towar był przechowywany wcześniej w odpowiedniej temperaturze (czy nie został załadowany mając temperaturę wyższą niż temperatura przechowywania czyli nadawca towaru nie zadbał o jego właściwe przygotowanie przed załadunkiem) lub czy towary w nadwoziu są tak rozmieszczone aby zachowana została prawidłowa cyrkulacja powietrza.



Rys. 1. Przykładowy wydruk z termografu [5]

Systemy rejestracji temperatury w transporcie spotyka się nie tylko w grupie pojazdów przewożących zamrożone i schłodzone produkty żywnościowe ale także w pojazdach z nadwoziem izotermicznym. Wpływ na to mają firmy ubezpieczeniowe żądające wyposażenia pojazdów w termografy. W momencie wystąpienia uzasadnionych wątpliwości co do jakości przewożonych artykułów żywnościowych często oskarżonym o niedotrzymanie warunków przewozu jest przewoźnik. Jedynym narzędziem, które pozwoli udowodnić poprawność warunków transportu jest więc wydruk z termografu (rysunek 1). Przy dostawie towarów do magazynu można wykonać dwa

wydruki trasy przejazdu, jeden stanowi potwierdzenie odpowiednio wykonanej usługi transportowej i zatrzymuje go odbiorca, drugi identyczny wydruk może zostać opatrzony podpisem i pieczęcią odbiorcy. W wielu przypadkach wydruk z pozwoli udowodnić, że to nie przewoźnik ponosi odpowiedzialność za obniżenie lub całkowitą utratę jakości przewożonego towaru a nadawca. Dla przewoźnika stanowi to dowód zachowania wszelkich wymogów w czasie transportu mimo, że towar mógł dotrzeć na miejsce rozładunku w stanie nie pozwalającym na jego konsumpcję..

3. OBOWIĄZKI WŁAŚCICIELA POJAZDU

Urzędowym dokumentem zgodności pojazdu z wymaganiami ATP jest "świadectwo zgodności środka transportu". Certyfikaty urządzeń wystawiają dwa ośrodki badawcze: Laboratorium Badawcze Wydziału Maszyn Roboczych i Transportu Politechniki Poznańskiej oraz Centralny Ośrodek Chłodnictwa w Krakowie. Istnieje również możliwość przeprowadzenia badań przez pracowników COCH bezpośrednio w siedzibie firmy przewozowej.

Wykonywane w COCH badania ATP objęte są akredytacją Polskiego Centrum Akredytacji nr AB 308 oraz licencją na stosowanie międzynarodowego znaku ILAC MRA o wzajemnym uznawaniu raportów z badań, wydawanych przez akredytowane laboratoria na całym świecie. W ramach akredytacji PCA wykonuje się:

- przeglądy przedłużające ważność certyfikatu ATP,
- pomiary globalnego współczynnika przenikania ciepła "k" dla nowych środków transportu jak i będących w eksploatacji do uzyskania certyfikatów ATP,
- badania środków transportu chłodzonych mechanicznie (naczepa chłodnia, samochód chłodnia, przyczepa chłodnia, itp.) i chłodzonych niemechanicznie (samochód-lodownia),
- badania użytecznej wydajności chłodniczej agregatu,
- pomiary globalnego współczynnika przenikania ciepła "k" dla cystern do przewozu płynnych artykułów żywnościowych

Właściciel pojazdu można zlecić wykonanie badań nie objętych akredytacją PCA, należą do nich:

- pomiary skuteczności działania urządzeń cieplnych środków transportu chłodniczego,
- badanie kamerą termowizyjną,
- kontrola szczelności instalacji chłodniczej agregatu (z wydaniem zaświadczenia),
- sprawdzanie wskazań termografów (z wydaniem zaświadczenia).

Badania obowiązkowe należy przeprowadzać m.in.:

- przed oddaniem środka transportu do eksploatacji (dla nowych środków transportu badania obejmują co najmniej 1% środków transportu danej serii, certyfikat nadawany jest na 6 lat),
- po okresie 6 lat badania muszą być przeprowadzane co najmniej raz na 3 lata,
- za każdym razem gdy wymaga tego właściwa władza.

W przypadku środka transportu chłodniczego sprowadzonego z zagranicy, jego właściciel może wystąpić do Centralnego Ośrodka Chłodnictwa ze zleceniem przepisania certyfikatu ATP i wydaniem polskiego świadectwa. W podaniu podaje się markę pojazdu, rok produkcji, nr rejestracyjny, dane agregatu: producent, typ nr fabryczny i rok produkcji. Dodatkowo należy dołączyć kopię potwierdzenia opłaty skarbowej, kopię certyfikatu zagranicznego oraz kopię dowodu rejestracyjnego.

Informacje dotyczące klasy środka transportu (oznaczenie literowe) oraz ważności badań umieszczane są na nadwoziu chłodniczym, zgodnie z postanowieniami dodatku nr 4 do Umowy ATP. Powinny być one usunięte z chwilą, gdy środek transportu nie odpowiada normom określonym w niniejszym załączniku. Dodatkowym potwierdzeniem danych jest tabliczka znamionowa, montowana na nadwoziu (rysunek 2).

Jednymi z badań nie objętych akredytacją są badania kamerą termowizyjną umożliwiające wykrycie mostków termicznych oraz uszkodzeń nadwozia. Wśród użytkowników naczep chłodniczych obserwuje się zlecenie wykonywania tych badań szczególnie gdy nadwozie eksploatowane jest powyżej 5 lat. Wynika to z tego, że mogą wystąpić pęknięcia zewnętrznej powłoki z laminatu tworząc mostki cieplne. Obserwacja z zewnątrz pozwala jedynie na dostrzeżenie delikatnej, ledwo widocznej siatki pęknięć. Ponadto w trakcie eksploatacji nadwozia następują

zmiany starzeniowe termoizolacji. Proces ten skutkuje wzrostem globalnego współczynnika przenikania ciepła. Przyjmuje się, że po 9 latach parametr ten wzrasta średnio o 50%. Bezpośrednim następstwem takiego stanu rzeczy jest wzrost zapotrzebowania wydajności chłodniczej w porównaniu z warunkami eksploatacji nowego nadwozia.



Rys. 2. Wzór tabliczki znamionowej środka transportu żywności [2]

Badania kamerą termowizyjną zlecane są często przez kupujących naczepy i pojazdy chłodnicze na rynku wtórnym. Pozwalają one na identyfikację wykonywanych napraw poszycia oraz uszkodzeń eksploatacyjnych. Najczęściej można wykryć:

- Niestaranny montaż po naprawie polegający na pozostawianiu zbyt dużych szczelin na łączeniu płyt, a następnie uzupełnianie sylikonem i zasłonięcie listwami dekoracyjnymi,
- Wycinane w izolacji tuneli i kanałów do rur i przewodów, przyczyniające się do zmniejszenia grubości izolacji.
- Instalowanie osprzętu w innych miejscach niż do tego przeznaczonych.
- Nieumiejętne naprawy z użyciem łączników przechodzących przez materiał izolacyjny, są to najczęściej dodatkowe wzmocnienie zawiasów lub wzmocnienia skrzydła drzwi za pomocą nakładek blaszanych z zastosowaniem śrub przechodzących przez materiał izolacyjny.
- Nieprawidłowe montowanie dodatkowego zamka szyfrowego.
- Zużycie uszczelek drzwi – tylne drzwi generują dodatkowe mostki cieplne na krawędziach skrzydeł (połączenie blach na zakładkę), w miejscach mocowania uszczelek oraz luzów między nimi. W obrębie drzwi tylnych kolejnym „słabym miejscem” z punktu widzenia izolacyjności nadwozia jest próg drzwi, ze względu na to, że musi się charakteryzować dużą wytrzymałością w związku z czym pojawia się tu duży, o znacznej intensywności mostek cieplny,
- Uszkodzenie ściany w nadwoziu chłodniczym z półką pod agregat w wyniku wnikanie wody do materiału izolacyjnego.
- Obsypywanie się pianki w górnych częściach ścian dające na zdjęciach długie mostki cieplne bez zacieków.
- Nieprawidłową eksploatację np. efekt nasączenia podłogi wodą przy transporcie ryb, w takich przypadkach powinna być zastosowana podłoga w postaci wanny spawanej z duraluminium.

4. UBEZPIECZENIA

Z transportem towaru związane jest ryzyko, że towary mogą zostać uszkodzone lub utracone. Wiąże to się ze stratą materialną jaką ponosi właściciel towaru i wnoszeniem przez niego roszczeń do przewoźnika o zapłatę odszkodowania za tę stratę. Na rynku polis ubezpieczeniowych występują najczęściej trzy rodzaje ubezpieczeń transportowych: cargo (towaru), OCP (odpowiedzialność cywilna przewoźnika) oraz OCS (odpowiedzialność cywilna spedytora). Firmy transportowe, które część zleceń wykonują własnymi pojazdami, a część podzlecają innym przewoźnikom zwykle posiadają dwie polisy: OCP i OCS. Niestety w przypadku uszkodzenia lub kradzieży towaru okazuje się, że ani polisa OCP ani OCS nie gwarantuje uzyskania odszkodowania.

W przypadku ubezpieczeń odpowiedzialności cywilnej spedytora (OCS) kodeks cywilny, który jest podstawą umowy spedycji, jasno stanowi, iż spedytor ponosi odpowiedzialność za swoich

podwykonawców (przewoźników lub spedytorów) „chyba, że nie ponosi winy w wyborze”. Oznacza to, że spedytor, który rzetelnie wybrał przewoźnika (czyli podmiot zarejestrowany jako przedsiębiorca, posiadający odpowiednią licencję transportową i minimalne doświadczenie w konkretnym typie transportu – np. ATP, ADR), praktycznie nie odpowiada za uszkodzony lub utracony towar.

W większości przypadków spedytor sprawdza czy przewoźnik jest przedsiębiorcą, posiada konieczne certyfikaty lub licencje oraz niezbędne doświadczenie na rynku. Skoro zatem spedytor „dobrze wybrał przewoźnika” to nie odpowiada za jego poczynania lub zaniedbania. Z tego powodu absolutna większość polis OCS jest płacona przez spedytorów pomimo, że ryzyko, które powinno być objętą taką umową jest skrajnie mało prawdopodobne do zaistnienia [3, 4].

Zarówno w transporcie krajowym jak i międzynarodowym, przewoźnik odpowiada za uszkodzenie towaru oraz za jego utratę. Odpowiedzialność ta zaczyna się od momentu załadunku i trwa do chwili rozładunku. Aby przewoźnik mógł przenieść swoją odpowiedzialność finansową np. za uszkodzony towar, powinien zawrzeć polisę OCP.

Dane przewoźnika w liście przewozowym – jest to jedna z klauzul, których spełnienia wymagają ubezpieczyciele. O ile dane przewoźnika prawie zawsze znajdują się w liście przewozowym, gdy przewoźnik podstawia własny pojazd, o tyle sprawa się komplikuje, jeśli tzw. przewoźnik umowny podzleca wykonanie przewozu swojemu podwykonawcy (czego nie mogą zabronić np. nadawcy lub spedytorzy) i siłą rzeczy jego dane nie występują w liście przewozowym. W takich sytuacjach ubezpieczyciel zawsze odmawia wypłaty odszkodowania z powodu niezachowania OWU (ogólnych warunków ubezpieczenia) [4].

W polisach ubezpieczeniowych bardzo ważna jest klauzula dotycząca parkingów strzeżonych lub oświetlonych, w wielu przypadkach ubezpieczyciele szczegółowo regulują na jakich parkingach wolno przewoźnikowi zatrzymać pojazd. Jeśli przewoźnik zobowiąże się do zatrzymywania pojazdów wyłącznie na parkingach strzeżonych lub parkingach oświetlonych i przystosowanych do zatrzymywania pojazdów ciężarowych, powinien się stosować do tych obostrzeń.

Obowiązek opieki lub dozoru przesyłki – bardzo często ubezpieczyciele wymagają, aby kierowca nie pozostawiał pojazdu (i ładunku) na więcej niż 30 min. Pomimo, iż prawo przewozowe nie nakłada obowiązku opieki czy dozoru przesyłki (a jedynie nakłada odpowiedzialność za dokonaną kradzież), to ubezpieczyciel może odmówić wypłaty odszkodowania, gdy kierowca nie dostosował się do warunków polisy. Kierowca, który uda się na obiad lub nawet będzie odbywał przerwę zgodnie z czasem pracy kierowcy, naraża swojego pracodawcę na odmowę wypłaty odszkodowania. W takim przypadku wyjścia są dwa. Albo aneksem do polisy wydłużyć okres w jakim wolno kierowcy pozostawić pojazd, albo tak przeszkolić kierowców, aby nie pozostawiali pojazdu bez opieki na dłużej niż 30 minut [3,4].

Klauzula dotycząca numerów rejestracyjnych pojazdów – zdarzają się przypadki, gdy ubezpieczyciel (a w praktyce agent ubezpieczeniowy) wpisuje do polisy (lub aneksu) wykaz konkretnych numerów rejestracyjnych pojazdów, które są objęte ubezpieczeniem. Problem powstaje gdy auto wpisane do polisy ubezpieczeniowej np. ulegnie uszkodzeniu, a przewoźnik wykorzystuje auto serwisowe, które nie jest wpisane do polisy. W takim przypadku ubezpieczyciel ma prawo odmówić wypłaty odszkodowania, albowiem pojazd, który był wykorzystywany w trakcie przewozu, nie był wpisany w polisie [4].

Posługiwanie się podmiotem trzecim w celu wykonania własnej umowy przewozu rodzi pytanie o odpowiedzialność powierzającego względem swojego kontrahenta. W tym przypadku Konwencja CMR zawiera wyraźne postanowienie, że przewoźnik odpowiada, jak za swoje własne czynności i zaniedbania, za czynności i zaniedbania swoich pracowników i wszystkich innych osób, do których usług odwołuje się w celu wykonania przewozu, kiedy ci pracownicy lub te osoby działają w wykonaniu swych funkcji.

Nie będzie zatem możliwe w stosunku do kontrahenta zwolnienie się z odpowiedzialności odszkodowawczej na tej podstawie, że to podmiot trzeci wykonał przewóz nieprawidłowo. Zaznaczyć należy, że podwykonawca może odpowiadać względem powierzającego nie tylko za sam przewóz, ale również za prawidłowość wykonania innych czynności z nim związanych, do których się zobowiązał.

Może chodzić tu przykładowo o czynności załadunkowe czy załatwienie określonych formalności związanych z towarem. Przykładem może być sytuacja, w której istotnym postanowieniem umowy jest przewóz towaru w określonej temperaturze. Jeżeli takiego postanowienia zabraknie w umowie z podwykonawcą, ten ostatni wykona zawartą przez siebie umowę prawidłowo, pomimo niezachowania określonej temperatury przewozu towaru. Powierzający jednak w takim przypadku będzie zobowiązany do naprawienia szkody w stosunku do swojego kontrahenta, ale nie będzie mógł domagać się takiego odszkodowania od swojego podwykonawcy [3].

PODSUMOWANIE

Celem artykułu było przybliżenie zagadnień związanych z przewozem żywności. Łatwość dostosowania pojazdu do wymagań takiego transportu czy możliwość kupna używanego pojazdu sprawia, że pojawia się wielu przewoźników pełniących rolę podwykonawców w większych firmach. Osoby te powinny na wstępie swojej działalności poznać specyfikę transportu ATP oraz mieć świadomość uwarunkowań i czynności, które pozwolą na przewóz towarów bez w stanie zdatności do spożycia.

Streszczenie

Przedstawiono w zarysie prawodawstwo międzynarodowe ATP oraz krajowe dotyczące przewozu żywności. Opisano obowiązki kierowcy, których bezwzględne spełnienie pozwoli na transport towarów w stanie zdatności do spożycia. Skupiono się na czynnościach dotyczących przygotowania pojazdu do załadunku, kontroli temperatury całym procesie transportowym oraz wskazano na sytuacje kiedy temperatura może ulec zmianie. Zamieszczono zalecenia techniczne dotyczące stanu pojazdu oraz jego badań. Opisano warunki ubezpieczenia towaru oraz przypadki kiedy ubezpieczyciel nie wypłaci odszkodowania.

Selected aspects of the transport of foodstuffs

Abstract

An international ATP legislation was outlined and domestic concerning the transport of the food. Duties were described for the driver, of which the ruthless fulfilment will permit the fitness for human consumption the transportation of goods in the state. They concentrated on the activities concerning the preparation of the vehicle for the loading, of control of the temperature transport whole process and they pointed out to situations when the temperature is subject to change. Technical recommendations concerning the state of the vehicle and his examinations were placed. Conditions of the insurance of goods and cases were described when the insurer doesn't pay the compensation.

BIBLIOGRAFIA

1. Stachowiak A., Bieńczak K., Rochatka T., Tyczewski P., Zwierzycki W. *Problemy doboru agregatów chłodniczych do nadwozi samochodowych*. Samochodowy transport chłodniczy, dodatek do miesięcznika „Chłodnictwo i klimatyzacja”, str. 29 – 35, 2008.
2. www.coch.pl
3. www.experto24.pl/transport/prawa-i-obowiazki-kierowcy/
4. www.log24.pl/transport/ubezpieczenia
5. www.termoplus.pl