

CASE STUDIES: EUROPEJSKI TRANSPORT,
CZYLI GDZIE TRACIMY PIENIĄDZE

NIESTANDARDOWE RYZYKA TRANSPORTOWE



Na zachodzie Europy ciągle trwa nagonka na polskich przewoźników, a ich pojazdy są permanentnie kontrolowane pod kątem przetadowania i kabotażu.

Przewoźnicy drogowi w transporcie międzynarodowym ponoszą ogromny zakres odpowiedzialności cywilnej za powierzone im towary. Wynika to z prawa przewozowego. Wszystkim jest bowiem znana zasada, że odpowiadają oni za wszelkie szkody powstałe od przyjęcia do wydania przesyłki. Zagrożenia wynikające z faktu wykonywania przewozów drogowych to nie nowość dla środowiska TSL. Nie wszyscy jednak wiedzą o istnieniu przesłanek przesądzających o istnieniu lub braku ich odpowiedzialności.

Mało kto również liczy się z ryzykiem ponoszenia tej odpowiedzialności w sytuacjach niestandardowych, które obserwuje się w ostatnich latach. Jakże generują one zagrożenia dla bezpieczeństwa przewożonego towaru, a także dla samych przewoźników, wie zaledwie nieliczna ich grupa.

O ryzykach niestandardowych, ale realnych

Nie jest tajemnicą, że spora część szkód transportowych jest związana z zatrudnianiem podwykonawców, kradzieżami na parkingach, czy wydaniem towaru osobom nieuprawnionym. Oprócz tego, że ryzyka te są dość powszechne od wielu lat, generują dość duże szkody, za które odpowiedzialność ponoszą przewoźnicy. Nie jest tutaj istotne, czy powstałe zobowiązanie odszkodowawcze jest finansowane z polisy OCP (Odpowiedzialność Cywilna Przewoźnika), środków własnych, czy z innych źródeł – ważne jest, że ryzyka te istnieją i należy się z nimi liczyć.

W okresie ostatnich kilku lat wyklarowała się nowa kategoria ryzyk, które może nie są tak bolesne finansowo jak w przypadku opisanych powyżej, ale które również mocno doskwierają przewoźnikom. Głównymi zagrożeniami w tym obszarze są:

- ! osoby trzecie podróżujące w ładowni pojazdu (głównie imigranci),
- ! przekraczanie limitów przewozów kabotażowych,
- ! przeważenia (przeładowania) środków transportu,
- ! przemyt towarów (kontrabanda).

Zagrożenia te, choć nie stanowią bezpośrednich przesłanek generujących szkody (może za wyjątkiem emigrantów i uchodźców), są pośrednimi „sprawcami” szkód w przesyłkach, a często także dość dużych kosztów. Na czym polega owe pośrednie sprawstwo? Tego typu sytuacje mogą doprowadzać do powstania szkód w przesyłkach, które są efektem wykonywania szeregu operacji logistycznych zleconych przez służby kontrolujące.

Przewozy do Wielkiej Brytanii, czyli strefa Schengen tylko w teorii

Brytyjskie służby Border Force i Civil Penalty Unit od kilku lat prowadzą zaostrzone kontrole pojazdów wjeżdżających do Wielkiej Brytanii. I tutaj pojawiają się DODATKOWE ZAGROŻENIA, które uwidaczniają się dopiero po dokonanych kontrolach. W przypadku stwierdzenia przez służby gra-

niczne obecności osób trzecich w ładowni pojazdu ładunek jest często kierowany przez te służby do utylizacji. Dotyczy to szczególnie artykułów spożywczych oraz farmaceutyków, które są bardzo wrażliwe na obecność czynników pochodzących z zewnątrz pojazdu. Takie działania służb kontrolujących uniemożliwia zorganizowanie sprzedaży awaryjnej uszkodzonego towaru oraz doprowadza do powstania dość znacznych kosztów związanych z samą utylizacją. DODATKOWO pojazd wraz z kierowcą może zostać zatrzymany, co opóźnia lub uniemożliwia dostawę towaru oraz może spowodować uszkodzenie towaru, a na przewoźnika mogą zostać nałożone dotkliwe kary finansowe. Podobnie odbywa się, gdy brytyjskie służby graniczne stwierdzą przemycane towary ukryte w przewożonej przesyłce. W obu przypadkach kierowcom mogą zostać postawione zarzuty przemytu, a nawet udział w zorganizowanej grupie przestępczej. W konsekwencji kierowca może zostać aresztowany, a pojazd z ładunkiem pozostawiony na wiele dni na policyjnym parkingu. Powoduje to duże utrudnienia i generuje dość duże koszty po stronie przewoźnika, a także zwiększa ryzyko uszkodzenia lub przepadku przewożonego ładunku.



Case study z angielskiego podwórka

W trakcie pisania artykułu od przewoźnika otrzymałem telefon z pytaniem w sprawie aresztowania pojazdu z przewożonym na jego zlecenie towarem. Według opisu przewoźnika, zdarzenie miało następujący przebieg:

Polski przewoźnik podjął się przewozu chłodnią 22 ton ziemniaków z Francji do Wielkiej Brytanii. Kierowca zabezpieczył drzwi chłodni klódką. Wnętrze naczepy przed wjazdem na prom zostało sprawdzone przez francuskie służby graniczne za pomocą urządzenia skanującego. Przy kontroli granicznej w Dover brytyjskie służby graniczne za pomocą urządzenia skanującego wykryły obecność osób w ładowni naczepy. Po otwarciu drzwi chłodni okazało się, że wewnątrz znajduje się kilkanaście osób. Kierowca został aresztowany pod zarzutem przemytu ludzi i udziału w zorganizowanej grupie przestępczej. Pojazd wraz z ładunkiem pozostawiono na parking policyjnym w Dover. Przewoźnik powiadomił o zdarzeniu polski konsulat RP w Londynie, przy którego pomocy zaangażowany został brytyjski adwokat.



Autor artykułu
Jerzy Różyk
jest ekspertem

ds. oceny ryzyka w transporcie
i ubezpieczeń transportowych
w CDS Kancelaria Brokerska.

www.cds-odszkodowania.info
www.oc-przewoźnika.info





W latach 2013–2015 ITD wykryła przeważenia w 95 proc. pojazdów o dmc do 3,5 t.

Ogłędziny naczepy przez policyjnych biegłych były przewidziane w ósmym dniu po zatrzymaniu środka transportu. Rozprawa sądowa przeciwko kierowcy jest przewidziana w terminie późniejszym – termin nie jest jeszcze ustalony. Z otrzymanych informacji wynikało, że kierowca nie posiadał przy sobie listy kontrolnej (check-list) oraz nie przedstawił dowodów na sprawdzenie stanu zabezpieczenia naczepy przed wjazdem na prom w Calais i zjazdem z promu w Dover. Istnieje domniemanie, że nie pracuje już agregat utrzymujący temperaturę w chłodni. Wartość przewożonych ziemniaków wynosi ponad 8 tys. GBP, a koszty ich utylizacji ponad 15 tys. euro.

Dla przewoźnika zlecającego transport zdarzenie nie jest ani skomplikowane, ani też nie będzie kosztowne. Ma on bowiem odpowiednią polisę,

która z jednej strony chroni jego interes w przypadku dokonywania przewozu przez podwykonawcę i uszkodzenia towaru przez osoby trzecie znajdujące się w ładowni naczepy, a z drugiej – chroni go w przypadku zajęcia lub uszkodzenia towaru w czasie wykonywanych czynności kontrolnych. W dość trudnej sytuacji jest natomiast przewoźnik dokonujący przewozu. Jego kierowca został bowiem aresztowany, a pojazd zatrzymany przez policję na bliżej nieokreślony czas. Wiąże się to z ogromnymi kosztami, które przewoźnik będzie musiał ponieść, np. w związku z prowadzonym przeciwko kierowcy postępowaniem karnym, nałożoną karą grzywny za przemyt emigrantów oraz przestój pojazdu przez bliżej nieokreślony czas. Z uwagi na okoliczności i charakter szkody zapewne będzie musiał również ponieść ciężar zapłaty odszkodowania za zniszczony towar, czego najprawdopodobniej jego polisa nie obejmuje.

Jak widać konsekwencje dla przewoźnika faktycznego mogą być kosmiczne. Choć praktyki wskazują, że przy mądrze przeprowadzonym postępowaniu odwoławczym koszty te można znacznie zmniejszyć, to od zapłaty odszkodowania za zniszczony towar nikt tego przewoźnika nie zwolni. Podobnie może być, jeżeli brytyjskie służby graniczne stwierdzą, że w naczepie znajduje się nielegalny ładunek. W takich przypadkach dodatkowo wiąże się to również z powstaniem szkód w przewożonych przesyłkach, gdyż stanowią one corpus delicti i mogą być w części lub w całości zatrzymane na potrzeby prowadzonego dochodzenia. To z kolei może doprowadzić do zepsucia się lub utraty towaru bądź do utraty jego wartości handlowej. Sprawa jest o tyle ważna, że większość polis OCP nie gwarantuje ochrony za szkody powstałe w związku z dokonywanymi kontrolami, a więc w czasie ewentualnego rozładunku, załadunku, przeładunku i składowania oraz wskutek wykonywania czynności kontrolnych (uszkodzenie opakowania, obudowy lub towaru).

KONTROLE ITD – WAŻENIE (źródło GITD, marzec 2016 r.)

Rodzaj informacji	2012	2013	2014	2015
Łączna liczba przeprowadzonych kontroli	22372	28954	26775	26659
krajowi	15125	19855	20637	19734
zagraniczni	7266	9099	6138	6925
Liczba przeprowadzonych kontroli pojazdów o DMC>3,5 t	–	25930	20090	20152
krajowi	–	17073	14458	13916
zagraniczni	–	8857	5632	6236
Liczba przeprowadzonych kontroli pojazdów o DMC≤3,5 t	–	3024	6685	6507
krajowi	–	2782	6179	5818
zagraniczni	–	242	506	689
Liczba wydanych decyzji	2951	2738	3707	3720
krajowi	2472	2314	3145	3201
zagraniczni	479	424	562	519
Liczba wydanych decyzji	–	2738	3707	3720
podmiot wykonujący przejazd	–	2581	3411	3461
podmiot wykonujący inne czynności związane z przewozem drogowym	–	157	296	259
Liczba decyzji wydanych po dokonaniu ważenia z wykorzystaniem wag preselekcyjnych	–	492	1246	1056
Liczba nałożonych mandatów na kierowców pojazdów o DMC≤3,5 t	–	2463	6135	6172

Przewozy kontynentalne, czyli na zachodzie bez zmian

Na kontynencie europejskim na szczęście nie działa jurysdykcja brytyjskich służb granicznych i celnych, a układ z Schengen w dalszym ciągu obowiązuje. Nie oznacza to wcale, że przewoźnikom jest łatwiej, a wykonywane przez nich przewozy są pozbawione ryzyk związanych z kontrolami. Na zachodzie Europy w dalszym ciągu trwa nagonka na polskich przewoźników, a ich pojazdy są permanentnie kontrolowane pod kątem przeładowania i zgodności wykonywanych przewozów kabotażowych z obowiązującymi normami prawnymi. Oczywiście ruch migracyjny od początku 2015 r. stanowi duże wyzwanie dla przewoźników, jednak emigranci zazwyczaj powodują uszkodzenia przewożonych przesyłek, co jest oceniane dopiero podczas rozładunku u planowego odbiorcy. Obecność emigrantów w ładowni pojazdu rzadko powoduje takie skutki jak w przypadku przewozów na Wyspy Brytyjskie. Duże zagrożenia stanowią natomiast kontrole drogowe dokonywane w celu zważenia pojazdu lub sprawdzenia, czy aby przewoźnik nie narusza przepisów kabotażowych.

Przeładowanie pojazdu – zyski, czy straty

Przeładowanie lub inaczej przeważenie pojazdu, to niemalże codzienny proceder. Dotyczy to szczególnie pojazdów dostawczych o dopuszczalnej masie całkowitej (dmc) nieprzekraczającej 3,5 t, których konstrukcja pozwala nawet na kilkakrotne przekroczenie dopuszczalnej ładowności. Ale nie jest to zarezerwowane wyłącznie dla tej grupy przewoźników. Statystyki prowadzone przez Generalną Inspekcję Transportu Drogowego wskazują, że pod kątem przeważenia służby kontrolują zarówno małe pojazdy dostawcze, jak również te większe.

Ze statystyk wynika, że na przestrzeni lat 2013-2015 liczba przeprowadzonych na terenie kraju kontroli pojazdów znacznie się zwiększyła. Dane wyraźnie wskazują, że wzrost liczby kontroli doprowadza do ujawnienia większej liczby naruszeń. Tylko w samym 2015 r. na 6.507 przeprowadzonych kontroli pojazdów o dmc do 3,5 t, polskie organy kontrolne wykryły 6.172 przypadków przeważenia, co stanowi ok. 95 proc. skontrolowanych pojazdów. Statystyka dotycząca pojazdów ciężkich o dmc powyżej 3,5 t jest o wiele lepsza, jednak liczba przeprowadzonych kontroli i wydanych decyzji potwierdza, że ryzyko kontroli drogowej istnieje, a tym samym istnieje również ryzyko uszkodzenia towaru w związku z dokonywanymi kontrolami.

Za przeważenie pojazdu europejskie służby drogowe nakładają kary pieniężne na podmiot wykonujący przewóz. Kara pieniężna nie jest jednak jedynym kosztem, jaki może ponieść przewoźnik. Często bowiem środek transportu jest zatrzymany w celu zważenia, co powoduje wstrzymanie przewozu i może powodować opóźnienie w dostawie towaru. W przypadku stwierdzenia znacznych

przeważań, organ kontrolujący może zalecić rozładunek nadwyżki towaru ponad dopuszczalną normę. Powoduje to powstanie po stronie przewoźnika dodatkowych kosztów związanych z rozładunkiem, załadunkiem i składowaniem lub użyciem drugiego pojazdu, na który zostanie przeładowana nadwyżka towaru w celu zrealizowania przewozu. Wykonywane w związku z tym dodatkowe operacje mogą doprowadzić do powstania szkody w przesyłce, za którą przewoźnik będzie musiał ponieść odpowiedzialność. W skrajnych przypadkach odbiorcy odmawiają przyjęcia „spóźnionej” przesyłki.

Przewozy kabotażowe – jak bardzo boli niewiedza

Regulacje dotyczące warunków wykonywania przewozów kabotażowych są zawarte w rozporządzeniu (WE) nr 1072/2009 z 21 października 2009 r. Do jednego z kluczowych można zaliczyć art. 8. ust. 2., który dopuszcza wykonanie:

- 3 przewozów w ciągu 7 dni, liczonych od daty rozładunku towaru wwiezionego do kraju na mocy listu CMR, do ostatniego rozładunku towaru przewożonego w ramach przewozu kabotażowego;
- 1 przewozu w ciągu 3 dni, liczonych od daty wjazdu do kraju bez ładunku, do rozładunku towaru przewożonego w ramach przewozu kabotażowego.

Należy przy tym wiedzieć, że jednemu przewoźnikowi odpowiada jeden list przewozowy. Jeżeli zatem przewoźnik u jednego nadawcy w Paryżu (F) przyjmie trzy przesyłki na trzech odrębnych listach przewozowych dla trzech różnych odbiorców, które będzie dostarczał na trasie do końcowego odbiorcy w Tuluzie (F), będą to trzy przewozy kabotażowe. I nie ma tutaj znaczenia, że transport trwał zaledwie jeden dzień – przewoźnik nie może wykonać już kolejnych przewozów kabotażowych. Kolejny dość istotny obowiązek wynika z art. 8. ust. 3. wspomnianego rozporządzenia. Stanowi on, że kierowca musi posiadać przy sobie dokumenty potwierdzające „przewóz w przychodzącym ruchu międzynarodowym...”. Nieposiadanie przez kierowcę dokumentów potwierdzających wjazd do kraju na liście CMR i rozładowanie towaru, w przypadku podjęcia przewozu kabotażowego i kontroli również naraża przewoźnika na karę grzywny, a sam przewóz może zostać wstrzymany.



Case study z francuskiego podwórka

Polski przewoźnik wykonywał transport z Wielkiej Brytanii do Francji. Po rozładowaniu towaru na północy Francji miał zrealizować przewóz kabotażowy. Z uwagi na krótkie terminy rozliczenia się ze zleceniodawcą, kierowca wysłał do Polski komplet dokumentów wystawionych na przewóz z Wielkiej Brytanii do Francji. Zgodnie ze zle-

KAŻDY PRZEWOŹNIK MUSI MIEĆ NA UWADZE RYZYKO KONTROLI W CZASIE WYKONYWANIA PRZEWOZU, GDYŻ CZĘSTO DOPROWADZAJĄ ONE DO POWSTANIA OGROMNYCH KOSZTÓW, KTÓRYCH NIKT ZA NIEGO NIE POKRYJE.

cenieniem podjął ładunek u francuskiego nadawcy i zgodnie z dokumentacją rozpoczął przewóz do dwóch francuskich odbiorców. Na trasie został zatrzymany do kontroli drogowej przez francuską policję. Kontrolujący funkcjonariusz zażądał od kierowcy dokumentów potwierdzających wjazd do Francji z ładunkiem w relacji międzynarodowej. Okazało się, że policjant zażądał dokumentów, które kierowca wystąpił dzień wcześniej do Polski. Ten nie miał żadnego potwierdzenia i transport został wstrzymany, a kierowca dostał polecenie udania się na wskazany parking policyjny. Policjant uznał, że przewoźnik posiadał uprawnienia do wykonania tylko jednego przewozu w relacji kabotażowej, tymczasem na środku transportu znajdowały się dwie odrębne przesyłki przeznaczone dla dwóch odrębnych odbiorców, co wyraźnie wskazywało na wykonywanie równocześnie dwóch przewozów kabotażowych.

Przewoźnikowi postawiono zarzut naruszenia art. 8. ust. 2. rozporządzenia (WE) nr 1072/2009 z 21 października 2009 r. i wymierzono karę grzywny w wys. 2 tys. euro. Z powodu braku środków na pokrycie kary pojazd został na kil-

ka dni unieruchomiony na parkingu policyjnym. Po zapłaceniu należności i przeładowaniu drugiej partii towaru na pojazd wysłany do Francji i blisko tygodniu od zatrzymania oba ładunki zostały dostarczone odbiorcom. Do szkody w towarze wprawdzie nie doszło, ale wymiar grzywny i dodatkowe koszty związane z wykorzystaniem drugiego pojazdu z kierowcą oraz potrącony fracht w związku z opóźnieniem w dostarczeniu towaru skonsumowały część ciężko wypracowanych przychodów przewoźnika. Ryzyko uszkodzenia przesyłki w czasie przeładunku jednak było.

Istnieje wiele groźnych czynników, z powodu których uprawniony organ kontroli może zatrzymać pojazd wraz z towarem, a w szczególnych przypadkach także skonfiskować przewożoną przesyłkę. Powoduje to dość duże utrudnienia w przewozie oraz zwiększa ryzyko uszkodzenia towaru. Każdy przewoźnik musi mieć na uwadze ryzyko kontroli w czasie wykonywania przewozu, gdyż często doprowadzają one do powstania ogromnych kosztów, których nikt za niego nie pokryje.

Jerzy Różyk

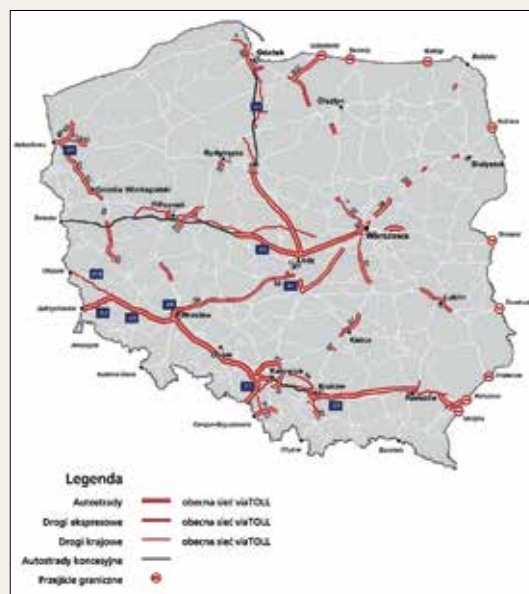
OD 1 PAŹDZIERNIKA WIĘCEJ DRÓG OBJĘTYM E-MYTEM ROZSZERZENIE SYSTEMU VIATOLL

Opublikowany został projekt Rozporządzenia Rady Ministrów zmieniający rozporządzenie w sprawie dróg krajowych lub ich odcinków, na których pobiera się opłatę elektroniczną, oraz wysokości stawek opłaty elektronicznej.

Na podstawie rozporządzenia 1 października 2016 r. do systemu viaTOLL mają zostać przyłączone następujące odcinki dróg krajowych (łącznie ok. 148 km):

- ! autostrada A1 na odcinku węzeł Łódź Północ – węzeł Tuszyń (ok. 40,5 km);
- ! autostrada A4 na odcinku węzeł Rzeszów Wschód – węzeł Jarosław Zachód (ok. 41,5 km);
- ! droga ekspresowa S1 na odcinku węzeł Bielsko-Biała Mikuszowice – węzeł Żywiec Browar (ok. 15,5 km);
- ! droga ekspresowa S3 na odcinku węzeł Miękowo – węzeł Goleniów Północ (ok. 4 km);
- ! droga ekspresowa S6 na odcinku węzeł Nowogard Zachód – węzeł Nowogard Wschód (ok. 7 km);
- ! droga ekspresowa S8 na odcinku skrzyżowanie z drogą powiatową nr 1971D – węzeł Wrocław Południe (ok. 3,5 km);
- ! droga ekspresowa S8 na odcinku węzeł Rzgów – węzeł Łódź Południe (ok. 5 km);
- ! droga ekspresowa S8 na odcinku węzeł Paszków – węzeł Opacz (ok. 9,5 km);
- ! droga ekspresowa S8 na odcinku węzeł Powązkowska – węzeł Modlińska (ok. 5 km);
- ! droga ekspresowa S17 na odcinku Michałowka (skrzyżowanie z drogą powiatową nr 1319W) – węzeł Garwolin Południe (ok. 11 km);
- ! droga ekspresowa S74 na odcinku węzeł Kielce Bocianek – Cedzyna (połączenie z drogą krajową nr 74) (ok. 5,5 km).

Bieżąca lista odcinków płatnych i mapa sieci dróg płatnych objętych systemem viaTOLL znajduje się na stronie internetowej: viatoll.pl w zakładce Mapa. KS



Aktualna sieć dróg objętych systemem elektronicznego poboru opłat - viaTOLL