

Certyfikat ATP a kary nakładane przez organy kontrolne

Organy kontrolujące przewozy szybko psujących się artykułów żywnościowych często nakładają na przewoźników kary za brak świadectwa ATP w czasie wykonywania przewozu. Powodem jest nieokazanie takiego dokumentu w czasie kontroli, wystawienie go w innym kraju, ale główną przyczyną jest brak świadectwa ATP na dany środek transportu.

Jakie obowiązki w tym zakresie na przewoźników nakłada obowiązujące prawo? Czy nieokazanie świadectwa ATP podczas kontroli faktycznie daje organom kontrolującym podstawę do nakładania kar?

Umowa ATP, ale jaka?

Międzynarodowe przewozy artykułów żywnościowych, które szybko ulegają zepsuciu, podlegają Umowie o międzynarodowych przewozach szybko psujących się artykułów żywnościowych i o specjalnych środkach transportu przeznaczonych do tych przewozów (ATP), sporządzonej

w Genewie dnia 1 września 1970 r. Polska przystąpiła do tej umowy na mocy oświadczenia rządowego z dnia 24 września 1984 r. Przekład z oryginalnej angielskiej

żadna nie została zaimplementowana do polskiego systemu prawnego. Najnowsza i obowiązująca poza Polską Umowa ATP obowiązuje od 23 września 2013 r. W tym

Najnowsza i obowiązująca poza Polską Umowa ATP obowiązuje od 23 września 2013 r.

wersji umowy został ogłoszony w dzienniku ustaw Nr 49 poz. 254 dnia 26 października 1984 r.

Na przestrzeni ostatnich 8 lat było aż pięć zmian Umowy ATP, z których

miejscu warto wskazać, że obowiązujące w Polsce akty prawne określają tryb ogłaszania umów międzynarodowych ratyfikowanych przez Polskę. Art. 88. Konstytucji RP jak i przepisy ustawy z dnia 14 kwietnia 2000 r. o umowach międzynarodowych (Dz.U. Nr 39 poz. 443 z późn. zm.) jako właściwy publikator wskazują Dziennik Ustaw. Zatem w polskim obszarze prawnym umowy międzynarodowe obowiązują tylko w takiej wersji, w jakiej zostały ogłoszone zgodnie z powyższymi przepisami, a więc jedyną obowiązującą w Polsce wersją Umowy ATP jest umowa w brzmieniu z dnia 1 września 1970 r.

W polskim obszarze prawnym umowy międzynarodowe obowiązują tylko w takiej wersji, w jakiej zostały ogłoszone zgodnie z powyższymi przepisami, a więc jedyną obowiązującą w Polsce wersją Umowy ATP jest umowa w brzmieniu z dnia 1 września 1970 r.



Międzynarodowe przewozy artykułów żywnościowych, które szybko ulegają zepsuciu, podlegają Umowie o międzynarodowych przewozach szybko psujących się artykułów żywnościowych i o specjalnych środkach transportu przeznaczonych do tych przewozów (ATP), sporządzonej w Genewie dnia 1 września 1970 r.



Umowa ATP obowiązująca od 2013 r. wprowadziła zasadę, że w przypadku przeniesienia pojazdu do innego kraju będącego stroną Umowy ATP, świadectwa ATP wydane przez właściwy organ kraju dotychczasowej rejestracji pojazdu w uzasadnionych przypadkach mogą zachować swoją ważność przez okres 3 miesięcy

Co by było, gdyby było, czyli o najnowszej wersji Umowy ATP

Zobaczmy jednak co w omawianym zakresie było ważne dla Komisji Gospodarczej Narodów Zjednoczonych (UNECE) a co polski rząd uznał za nieistotne i nie wymagające uregulowania.

W ust. 1. Dodatku nr 1., Załącznika 1. obu wersji Umowy ATP zastrzeżono, że kontrolę zgodności z obowiązującymi normami należy dokonywać na stacjach badań w kraju, w którym środek transportu jest zarejestrowany lub rejestrowany. Umowa ATP obowiązująca od 23 września 2013 r., w ust. 3. Dodatku nr 1. do Załącznika 1. wprowadziła jednak zasadę, że w przypadku przeniesienia pojazdu do innego kraju będącego stroną Umowy ATP, świadectwa ATP wydane przez właściwy organ

ko psujących się artykułów żywnościowych bezpośrednio po ich zakupieniu. Z uwagi jednak na fakt, iż ta wersja Umowy ATP nie obowiązuje na terenie Polski, powyższy przepis nie ma zastosowania i polscy przewoźnicy takiej możliwości nie mają. Aby zatem spełnić wymogi prawne, z chwilą zarejestrowania pojazdu na terenie kraju (w zasadzie po przeniesieniu własności) muszą przeprowadzić wymagane badania ATP na stacji badawczej w Polsce, która również odpowiednio cechuje środek transportu oraz wystawia certyfikat ATP.

Aby spełnić wymogi prawne, z chwilą zarejestrowania pojazdu na terenie kraju należy przeprowadzić wymagane badania ATP na stacji badawczej w Polsce, która również odpowiednio cechuje środek transportu oraz wystawia certyfikat ATP.

kraju dotychczasowej rejestracji pojazdu w uzasadnionych przypadkach mogą zachować swoją ważność przez okres 3 miesięcy. I choć takie świadectwa ATP są uznawane jako certyfikaty tymczasowe, dają przewoźnikom dokonującym zakup środków transportu za granicą możliwość ich wykorzystywania do przewozów szyb-

Dodatkowym zagrożeniem dla przewoźników jest dość niekorzystny obowiązek dotyczący posiadania w pojeździe w czasie przewozu certyfikatu ATP

i okazywania go na żądanie organów kontrolujących, określony w ust. 4. Dodatku nr 1., Załącznika 1. do Umowy ATP z 1970 r. Znowelizowana Umowa ATP obowiązująca od dnia 23 września 2013 r. nie nakłada na przewoźników takiego obowiązku, a wręcz rekomenduje wykorzystywanie oznaczeń pojazdów tabliczkami znamionowymi i napisami potwierdzającymi zgodność środka transportu wykorzystywanego do przewozu z obowiązującymi normami (patrz: ATP checklist - ATP Examples of Good Practice). Należy przez to rozumieć, że unijny ustawodawca uznał, że przy sprawdzeniu zgodności środka transportu wykorzystywanego do transportu drogowego szybko psujących się artykułów spożywczych z obowiązującymi normami, oprócz świadectwa ATP, można posłużyć się innymi oznaczeniami zamieszczonymi na środku transportu.

Zarabianie przez karanie

Obowiązek określony w ust. 4. Dodatku nr 1., Załącznika 1. do Umowy ATP z 1970 r. zyskał trwałe posadzenie w ustawie o transporcie drogowym

Raben your partner in logistics

Raben Polska oddział Gądkki
poszukuje do współpracy

Przewoźników

Poszukujemy przewoźników posiadających:

- pojazdy o ładowności 6-8 t (15-20 mp) i busy (8 mp) do współpracy w zakresie dystrybucji drobnicowej na terenie Wielkopolski i woj. lubuskiego
- zestawy (13,6 m) lub ciągniki do współpracy w zakresie transportu krajowego.

Gwarantujemy stałą umowę oraz możliwość rozwoju.

Przewoźników zainteresowanych prosimy o kontakt:

Raben Polska Oddział w Gądkach,
mariusz.komorowski@raben-group.com
tel. 61 89 88 118

www.raben-group.com

We strive for perfection through diversity!



Jerzy Różyk

Ponad 27 lat w branży ubezpieczeniowej (ocena ryzyka, ubezpieczenia, likwidacja szkód), w tym 12 lat w obsłudze podmiotów sektora TSL w zakresie oceny ryzyka, ubezpieczeń i szkód transportowych.

Ukończył wydział inżynierski na WSUiB w Warszawie (techniczna i ekonomiczna diagnostyka ubezpieczeniowa i likwidacja szkód) oraz studia magisterskie na tejże uczelni.

Specjalizuje się w diagnostyce ryzyka transportowego, prawie transportowym, ubezpieczeniach transportowych (OCP i OCS). Jego główną specjalnością są ryzyka kradzieżowe i związane z oszustwami.

Członek Rady Niezależnych Ekspertów Transportu TRANSORA.

(Dz. U. z 2007 r. Nr 125, poz. 874 z późn. zm.) i jest dość powszechnie egzekwowany przez nasze organy kontrolujące. Zgodnie bowiem z art. 87 ust. 1 pkt 3 lit. c), podczas wykonywania przewozu drogowego kierowca pojazdu samochodowego wykonując przewóz drogowy rzeczy jest obowiązany mieć przy sobie i okazywać, na żądanie uprawnionego organu kontroli –

sami ustawy, umową międzynarodową lub warunkami określonymi w zezwoleniu. To zaś powoduje nałożenie na przewoźnika kary pieniężnej w kwocie 8 tys. zł, zgodnie z pkt. 3.3 Załącznika nr 3. do ustawy o transporcie drogowym. Wynik większości postępowań prowadzonych przez organy kontroli oraz postępowań toczących się przed sądami administracyjnymi pozwala jednak na stwierdzenie, że nakładanie na przewoźników kar z takiego właśnie tytułu i w takim wymiarze jest uzasadnione i wynika z faktu niespełnienia przez środek transportu wykorzystany do międzynarodowego przewozu szybko psujących się artykułów żywnościowych norm określonych w Umowie ATP, czego wynikiem jest nieposiadanie przez przewoźnika aktualnego świadectwa ATP.

Czy organy kontrolujące za – *niezgodnie z przepisami ustawy, umową międzynarodową lub warunkami określonymi w zezwoleniu* – mogą również uznać taki przewóz, gdy kierowca nie posiada przy sobie świadectwa ATP, ale środek transportu jest przystosowany do przewozu szybko psujących się artykułów żywnościowych określonych w Załącznikach 2 i 3 do Umowy ATP i spełnia wymogi prawne wynikające z Umowy ATP? Taki przewóz również może być uznany za niezgodny z przepisami i umową międzynarodową, gdyż zarówno z ust. 4. Dodatku nr 1., Załącznika 1. do

Umowy ATP z 1970 r., jak również z art. 87. ust. 1. pkt 3. lit. c) dość jednoznacznie wynika obowiązek posiadania przez kierowcę świadectwa ATP i okazywania go na żądanie uprawnionego organu kontroli.

Próba ominięcia tych przepisów i powołanie się w toczących się postępowaniach administracyjnych na art. 92. ust. 1. (naruszenie obowiązków przez kierowcę) i 92. ust. 3. (naruszenie obowiązków przez zarządzającego transportem) ustawy o transporcie drogowym jest zwykłe skazana na przegraną z uwagi na to, że naruszenia te skutkują nakładaniem kar pieniężnych (grzywn) i podlegają rozpoznaniu w trybie określonym w Kodeksie postępowania w sprawach o wykroczenia.

Podstawową wadą istniejącego stanu rzeczy jest niewątpliwie to, że Umowa ATP obowiązująca od 23 września 2013 r. nie została opublikowana, przez co formalnie w Polsce nie obowiązuje. Nie może być ona więc źródłem praw i obowiązków polskich przewoźników i mieć mocy wiążącej ani dla organów administracji, ani dla sądów. Niewątpliwie jednak ratyfikacja przez Polskę Umowy ATP obowiązującej od 23 września 2013 r. mogłaby zmienić ten stan rzeczy na korzyść polskich przewoźników. O ile jednak polepszyłyoby to byt naszych przedsiębiorców transportowych, to nie wynikałoby z tego, czy komukolwiek zależy na tym, aby postarać się również o zmianę przepisów krajowych.

Jak widać, nie wystarczy znać prawo funkcjonujące w transporcie towarów. Należy również wiedzieć, jak je stosować. Polscy przewoźnicy znają prawo, ale nie wiedzą jak je stosować i ponoszą koszty stwierdzanych naruszeń, a nasze państwo doskonale wie jak je stosować i na tym umiejętnie korzysta. Nie bez powodu funkcjonuje określenie *know-how* – samo *know* raczej nie wystarczy. ◀

Jerzy Różyk
ekspert ds. oceny ryzyka
w transporcie i ubezpieczeń
transportowych
CDS Kancelaria Brokerska
www.cds-odszkodowania.info

Bardzo często zdarza się, że nie okazanie przez kierowcę świadectwa ATP przy kontroli jest dla organów kontrolujących tożsame z brakiem świadectwa... To powoduje nałożenie na przewoźnika kary pieniężnej w kwocie 8 tys. zł

...świadectwo wymagane zgodnie z Umową o międzynarodowych przewozach szybko psujących się artykułów żywnościowych i o specjalnych środkach transportu przeznaczonych do tych przewozów (ATP), sporządzonej w Genewie dnia 1 września 1970 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 49, poz. 254).

Daje to organom kontrolującym pełną swobodę w nakładaniu kar w przypadku nie okazania przez kierowcę świadectwa ATP organom kontrolującym. Jednakże bardzo często zdarza się, że nie okazanie przez kierowcę świadectwa ATP przy kontroli jest dla organów kontrolujących tożsame z brakiem świadectwa i wykonywanie takiego międzynarodowego przewozu drogowego uznają za – *niezgodnie z przepi-*





CDS powstał w 2001 roku i jest kontynuacją wieloletnich doświadczeń założyciela firmy w zakresie oceny ryzyka, ubezpieczeń oraz obsługi szkód i roszczeń.

CDS działa jako kancelaria doradcza, której celem jest ochrona interesów przewoźników i spedytorów poprzez świadczenie usług w zakresie oceny ryzyka transportowego oraz obsługi ubezpieczeń transportowych (OCP, OCS, OCP kabotażowe na terenie Niemiec, Cargo) oraz przeprowadzanie audytów i szkoleń z zakresu procedur i stosowania prawa transportowego.

Kontakt:
 ul. Okopowa 56 lok. 152
 01 042 Warszawa
 Tel.: 22 392-97-58, 22 392-97-59,
 607 487 600
 E-mail: biuro@cds-odszkodowania.pl

>>>> www.cds-odszkodowania.info