

UMOWA ATP I JEJ STOSOWANIE W POLSKIM SYSTEMIE PRAWNYM

UMOWA NA CHŁODNO

Głównym problemem dla przewoźników przewożących ładunki wymagające kontrolowanej temperatury jest spełnienie wymogów określonych w umowach przewozu. Dość dużym problemem jest także spełnienie warunków określonych w ich polisach OCP. Przewóz tego typu towarów zazwyczaj odbywa się odpowiednimi środkami transportu, które są wyposażone w stosowne urządzenia chłodnicze lub ogrzewcze. Jakże są zatem powody występowania takich problemów?

Fot. Fotolia



Jerzy Różyk
ekspert ds. oceny ryzyka
w transporcie i ubezpieczeń
transportowych,
CDS Kancelaria Brokerska

Mówiąc o umowie ATP mamy na myśli Umowę o międzynarodowych przewozach szybko psujących się artykułów żywnościowych i o specjalnych środkach transportu przeznaczonych do tych przewozów (ATP), sporządzoną w Genewie dnia 1 września 1970 roku.

Umowę ATP stosuje się do każdego przewozu: głęboko zamrożonych lub zamrożonych artykułów żywnościowych, wymienionych w załączniku 2 do Umowy, artykułów żywnościowych wymienionych w Załączniku 3 do Umowy, nawet gdy nie są one głęboko zamrożone lub zamrożone, jeżeli miejsca załadunku i wyładunku ładunku znajdują się w dwóch różnych

państwach i jeżeli miejsce wyładunku ładunku znajduje się na terytorium jednej ze stron umowy.

Jaka temperatura?

Zgodnie z Załącznikiem 2 do Umowy (w przekładzie na język polski, zawartym w Dzienniku Ustaw Nr 49 poz. 254 dnia 26 października 1984 r.), najwyższa temperatura w dowolnym miejscu ładunku w czasie załadunku, przewozu i wyładunku, dla zamrożonych artykułów żywnościowych nie powinna przekraczać:

- zamrożone lub głęboko zamrożone śmietana i koncentraty soków owocowych: – 20° C
- zamrożone i głęboko zamrożone ryby: – 18° C
- dowolne inne głęboko zamrożone artykuły żywnościowe: – 18° C
- zamrożone masło oraz inne tłuszcze: – 14° C
- zamrożone podroby, żółtka jaj, drób i dziczyzna: – 12° C

- zamrożone mięso: – 10° C
- dowolne inne zamrożone artykuły żywnościowe: – 10° C

Jeżeli jednak niektóre operacje techniczne, jak np. rozmrażanie parownika środka transportu – chłodni powodują na krótki okres ograniczone podwyższenie temperatury w jakiegokolwiek części ładunku, dopuszcza się wzrost o 3° C temperatur podanych powyżej dla odpowiednich artykułów żywnościowych.

Zgodnie z Załącznikiem 3, podczas przewozu poniższych artykułów żywnościowych temperatury nie powinny przekraczać:

- podroby: +3° C³⁾

1) Z wyjątkiem ryb wędzonych, solonych, suszonych lub żywych.

2) Z wyjątkiem produktów w stanie stabilizowanym metodą solenia, wędzenia, suszenia lub sterylizacji.

3) W zasadzie czas przewozu nie powinien przekraczać 48 godzin.

- masło: +6° C
- dziczyzna: +4° C
- mleko w cysternie (surowe lub pasteryzowane)
- przeznaczone do bezpośredniego spożycia: +4° C³⁾
- mleko przemysłowe: +6° C³⁾
- mleczne produkty (jogurty, kefiry, śmietana i twaróg): +4° C³⁾
- ryby¹⁾ (powinny być zawsze przewożone w lodzie): +2° C
- gotowe produkty mięsne²⁾: +6° C
- mięso (z wyjątkiem podrobów): +7° C
- drób i króliki: +4° C

Z punktu widzenia wymogów prawnych, międzynarodowy przewóz wymienionych powyżej szybko psujących się artykułów żywnościowych, podlega zatem umowie ATP. Polska przystąpiła do Umowy ATP na mocy Oświadczenia rządowego z dnia 24 września 1984 roku. Przekład z oryginalnej angielskiej wersji Umowy został ogłoszony w Dzienniku Ustaw Nr 49 poz. 254 dnia 26 października 1984 roku. Jednakże w polskiej wersji Umowy ATP, Załączniki 2 i 3 uwzględniają jedynie zapisy jakie zostały zawarte w oryginalnym brzmieniu Umowy sporządzonej w Genewie dnia 1 września 1970 roku i nie uwzględniają późniejszych zmian, które mogą być istotne przy ustalaniu szkód w przewożonych artykułach żywnościowych i określaniu odpowiedzialności przewoźników za te szkody.

Dodatkowo, kilka zapisów znajdujących się w angielskiej wersji Umowy ATP zostało błędnie przetłumaczonych na język polski. Między innymi, takim przykładem jest określenie „Ice cream”, które według

▼ Zmiany w Umowie ATP

Umowa ATP od wejścia w życie podlegała licznym zmianom. Na przestrzeni ostatnich ośmiu lat było ich aż pięć, z których żadna nie została zaimplementowana do polskiego systemu prawnego. Zobaczmy, co dla Komisji Gospodarczej Narodów Zjednoczonych (UNECE) było ważne, a co polski rząd uznał za nieistotne, nie wymagające uregulowania i podania do wiadomości środowisku TSL (w oparciu o Umowę ATP uwzględniającą zmiany, które weszły w życie w dniu 23 września 2013 roku, publikacja ISBN 978-92-1-139147-3 – przekład z j. angielskiego – CDS).

Załącznik 2 do Umowy: Temperatury, których należy przestrzegać przy przewozie mrożonych i głęboko mrożonych artykułów żywnościowych:

- lody: – 20° C
- zamrożone i głęboko zamrożone ryby, produkty rybne, mięczaki i skorupiaki oraz wszystkie inne zamrożone i głęboko zamrożone artykuły żywnościowe: – 18° C
- wszystkie inne mrożone artykuły żywnościowe (za wyjątkiem masła): – 12° C
- masło: – 10° C

Mrożone i głęboko mrożone artykuły żywnościowe, takie jak masło i zagęszczony sok owocowy mogą być przewożone na specjalnych warunkach. Wymaga się jednak, aby warunki te zostały precyzyjnie określone w umowie przewozu.

Jedną z dość ważnych zmian, w porównaniu z redakcją z 1 września 1970 roku, jest wprowadzenie do Umowy ATP warunków

temperatury powietrza i przechowywania uzyskanych danych (zwany dalej przyrząd). Przyrządy powinny być zweryfikowane zgodnie z normą EN 13486 (rejestratory temperatury i termometry dla transportu, magazynowania i dystrybucji schłodzonych, mrożonych i głęboko/szybko mrożonych artykułów żywnościowych – Okresowa weryfikacja) przez akredytowaną jednostkę, a dokumentacja powinna być dostępna do kontroli przez właściwy organ ATP.”

O ile oczywistym wydaje się, że rejestratory temperatury są zgodne z wymogami normy EN 13486 (w Polsce: PN-EN 13486:2002), już mniej oczywistym jest, że wszystkie termometry używane do kontrolowania towaru przy jego rozładunku są zgodne z tą normą. Daje to zatem odbiorcom towarów pole do nadużyć i obciążania przewoźników szkodami, których w rzeczywistości nie ma. Wyjściem z sytuacji jest udowodnienie braku swojej odpowiedzialności w oparciu o wydruk z termografu i powołanie się na art. 18. ust. 4. Konwencji CMR. Nie oznacza to jednak, że w razie sporu przewoźnik otrzyma zapłatę należności za przewóz – ta może być zaliczona przez odbiorcę lub nadawcę na poczet odszkodowania, niezależnie czy jest ono należne, czy też nie.

W Dodatku nr 2 została określona procedura pobierania próbek i pomiaru temperatury ze schłodzonych, mrożonych i głęboko mrożonych, łatwo psujących się artykułów żywnościowych. Najistotniejsze wydają się postanowienia określone w pkt. A. Uwagi ogólne (ppkt 1-3). Pierwszy punkt stanowi, że kontrola i pomiar temperatur określono-

Podstawową wadą istniejącego stanu rzeczy jest niewątpliwie to, że Umowa ATP obowiązująca od 23 września 2013 roku nie została opublikowana w Dzienniku Ustaw, przez co nie znalazła trwałego posadowienia w polskim systemie prawnym i nie doczekała się dobrego przekładu na język polski – Jerzy Różyk, CDS Kancelaria Brokerska

słownika stosowanego przez ówczesnego ustawodawcę oznaczało „zamrożona lub głęboko zamrożona śmietana”. Jako ciekawostkę należy również podać, że w rosyjskim przekładzie Umowy ATP, określenie „Ice cream” oznaczało „сливки”, czyli po polsku „śmietana”, ale we francuskiej wersji oznaczało już „lody”. Widać kapitalistyczny wynalazek jakim były lody, nie mógł się znaleźć w demo-ludowych aktach prawnych.

szczególnych, dotyczących zastosowanych przyrządów do monitorowania i określania temperatury towaru, określonych w dwóch pierwszych akapitach Dodatku nr 1 do Załącznika 2: „Urządzenia transportowe powinny być wyposażone w przyrząd do monitorowania temperatury powietrza przewożonych mrożonych artykułów żywnościowych, przeznaczonych do spożycia przez ludzi, zdolny do pomiaru i rejestracji

nych w Załącznikach 2 i 3, powinny być wykonywane tak, że artykuły żywnościowe nie są narażone na warunki szkodliwe dla bezpieczeństwa i jakości środków spożywczych. Pomiar temperatury żywności powinien być przeprowadzony w środowisku chłodniczym i uwzględniać minimalne opóźnienia i minimalne zakłócenia działalności transportowej.

Z kolei punkt drugi określa procedury kon-

tolne i pomiarowe, o których mowa w ustępie 1, a które powinny być prowadzone w punkcie załadunku lub rozładunku. Procedury te nie powinny być normalnie przeprowadzane w czasie transportu, chyba że istnieją poważne wątpliwości o zgodności temperatury artykułów żywnościowych z określonymi w Załącznikach 2 i 3. I w końcu w punkcie trzecim zawarto, że jeżeli to możliwe, przed wyborem szybko psujących się artykułów żywnościowych dla procedury pobierania próbek i pomiarów, kontrola powinna uwzględniać informacje dostarczone przez przyrząd monitorujący temperaturę podczas przewozu. Pomiar temperatury żywności metodą pobierania próbek i pomiarów powinien być wykonywany tylko wtedy, gdy istnieją uzasadnione wątpliwości co do kontroli temperatury podczas przewozu. Jak wynika z powyższego, Umowa ATP zaleca przeprowadzanie pomiarów temperatury w warunkach chłodniczych. Przeprowadzanie takiego pomiaru w okresie upałów i przy otwartej kilka godzin chłodni, co niezrządkiem się zdarza, należy jednak uznać za niezgodne z postanowieniami najnowszej wersji Umowy ATP. Często też dochodzi do sytuacji, gdy odbiorca uznaje towar za przegrzany lub przemrożony na podstawie wykonanych własnych pomiarów, bez sprawdzenia wydruku z termografu. Zastosowaną procedurę również można uznać za niezgodną z postanowieniami tej Umowy ATP, a w szczególności z pkt. A.3. Dodatku nr 2 do Załącznika 2.

Umowa ATP a polisa OCP

Większość ubezpieczycieli nakłada na przewoźników wykonujących przewozy artykułów żywnościowych obowiązek posiadania ważnego świadectwa ATP. Wpisanie do polisy OCP takiego obowiązku oznacza, że niezależnie od rodzaju przewożonych artykułów żywnościowych, środek transportu powinien posiadać świadectwo ATP. Zgodnie jednak z art. 87. ust. 1. pkt. 3. lit. c. Ustawy o transporcie drogowym, kierowca – wykonując przewóz drogowy rzeczy – powinien posiadać przy sobie dokumenty związane z przewożonym ładunkiem, a także świadectwo wymagane przepisami zawartymi w Umowie ATP, sporządzonej w Genewie dnia 1 września 1970 roku (Dz. U. z 1984 r. Nr 49, poz. 254).

Jak podano powyżej, Umowie ATP podlega przewóz artykułów żywnościowych określonych w Załącznikach 2 i 3. Regulacjom Umowy ATP nie podlegają zatem przewozy pozostałych artykułów żywnościowych, jak np. świeże owoce i warzywa, w odniesieniu do których prawo nie nakłada obowiązku posiadania świadectwa ATP. Inną grupą towarową są wyroby farmaceutyczne, których przewóz jest regulowany odrębnymi przepisami.

Skoro jednak zakłady ubezpieczeń stawiają przewoźnikom taki wymóg, nie pozostaje nic innego, jak zaopatrzyć się w świadectwo ATP lub zawrzeć umowę ubezpieczenia OCP w towarzystwie ubezpieczeniowym, które nie uzależnia ochrony za szkody w przewożonych artykułach żywnościowych innych niż nie określone

w Umowie ATP od posiadania takiego świadectwa. Póki co, liczba odmów z tego tytułu świadczy o tym, że przewoźnicy nie czytają warunków ubezpieczeń OCP i przez to często sami ponoszą tego konsekwencje.

Umowa ATP a kontrole ITD

Istniejący stan rzeczy budzi pewne kontrowersje przy kontrolach dokonywanych przez ITD lub Służbę Celną. Główną kością niezgody są tutaj wymogi dotyczące posiadania certyfikatu ATP na przewóz artykułów żywnościowych. Organy kontrolne często bowiem powołują się na aktualne przepisy, tymczasem przewoźnicy bazują na jedynej polskojęzycznej wersji Umowy z 1970 roku.

Zgodnie z ust. 1. Dodatku nr 1., Załącznika 1. do tej Umowy, kontrolę zgodności z obowiązującymi normami należy dokonywać na stacjach badań w kraju, którym środek transportu jest zarejestrowany lub przyjęty do ewidencji. Może to doprowadzać do mylnego przekonania, że w przypadku sprowadzenia środka transportu z zagranicy z ważnym świadectwem ATP, zachowuje ono swoją ważność na czas, na jaki zostało wystawione, natomiast kolejne badanie może być przeprowadzone wyłącznie w Polsce.

Umowa ATP obowiązująca od 23 września 2013 roku, w ust. 3. Dodatku nr 1. do Załącznika 1. uszczegółowiła zasady dotyczące świadectw ATP i wprowadziła zasadę, że w przypadku przeniesienia pojazdu do innego kraju będącego stroną Umowy ATP, w którym pojazd ma być zarejestrowany, certyfikat ATP wydaje właściwy organ tego kraju. Świadectwa ATP wydane przez właściwy organ kraju dotychczasowej rejestracji pojazdu są uznawane jako certyfikat tymczasowy i w uzasadnionych przypadkach mogą zachować swoją ważność nie dłużej jednak niż przez okres trzech miesięcy.

Obie redakcje Umowy ATP określają dość jasno, że świadectwo zgodności z normami musi być wydane przez właściwy organ kraju, w którym pojazd ma być zarejestrowany, jednakże uszczegółowienie zawarte w najnowszej wersji umowy, pomimo braku ogłoszenia tego aktu w Dzienniku Ustaw, nie powinno już budzić wątpliwości, co do wymogów prawnych w tym zakresie.

Jak wynika z tego, podstawową wadą istniejącego stanu rzeczy jest niewątpliwie to, że Umowa ATP obowiązująca od 23 września 2013 roku nie została opublikowana w Dzienniku Ustaw, przez co nie znalazła trwałego posadowienia w polskim systemie prawnym i nie doczekała się dobrego przekładu na język polski. I choć przez fakt przystąpienia przez ówczesne władze PRL w 1984 roku do Umowy ATP, Polska przyjęła jej postanowienia za obowiązujące, nieopublikowanie późniejszych jej wersji raczej nie powinno wywierać dla polskich przewoźników negatywnych skutków prawnych z nich wynikających. Czy zatem zmiany w Umowie ATP są dla polskich przewoźników korzystne i czy warto je zaimplementować do polskiego porządku prawnego? Ocena z całą pewnością należy do zainteresowanych, a realizacja do stosownych władz. ■