

≈MEA≈

STOWARZYSZENIE EKSPERTÓW MORSKICH

**MARITIME EXPERTS ASSOCIATION
SZCZECIN - POLAND**



*„Chcemy się trzymać morza!
Jest to potrzebą
i koniecznością niezłomną
całego państwa i całego
społeczeństwa.”*

*Inż. Eugeniusz Kwiatkowski
Gdynia 1930 r*

Założenia statutowe MEA

Stowarzyszenie jest organizacją społeczną zrzeszającą ekspertów o udokumentowanym doświadczeniu zawodowym i osiągnięciach w dziedzinie szeroko pojętej gospodarki morskiej, w szczególności w zakresie bezpieczeństwa żeglugi, ochrony środowiska, obrotu portowo-morskiego, transportu zintegrowanego, logistyki i zarządzania.

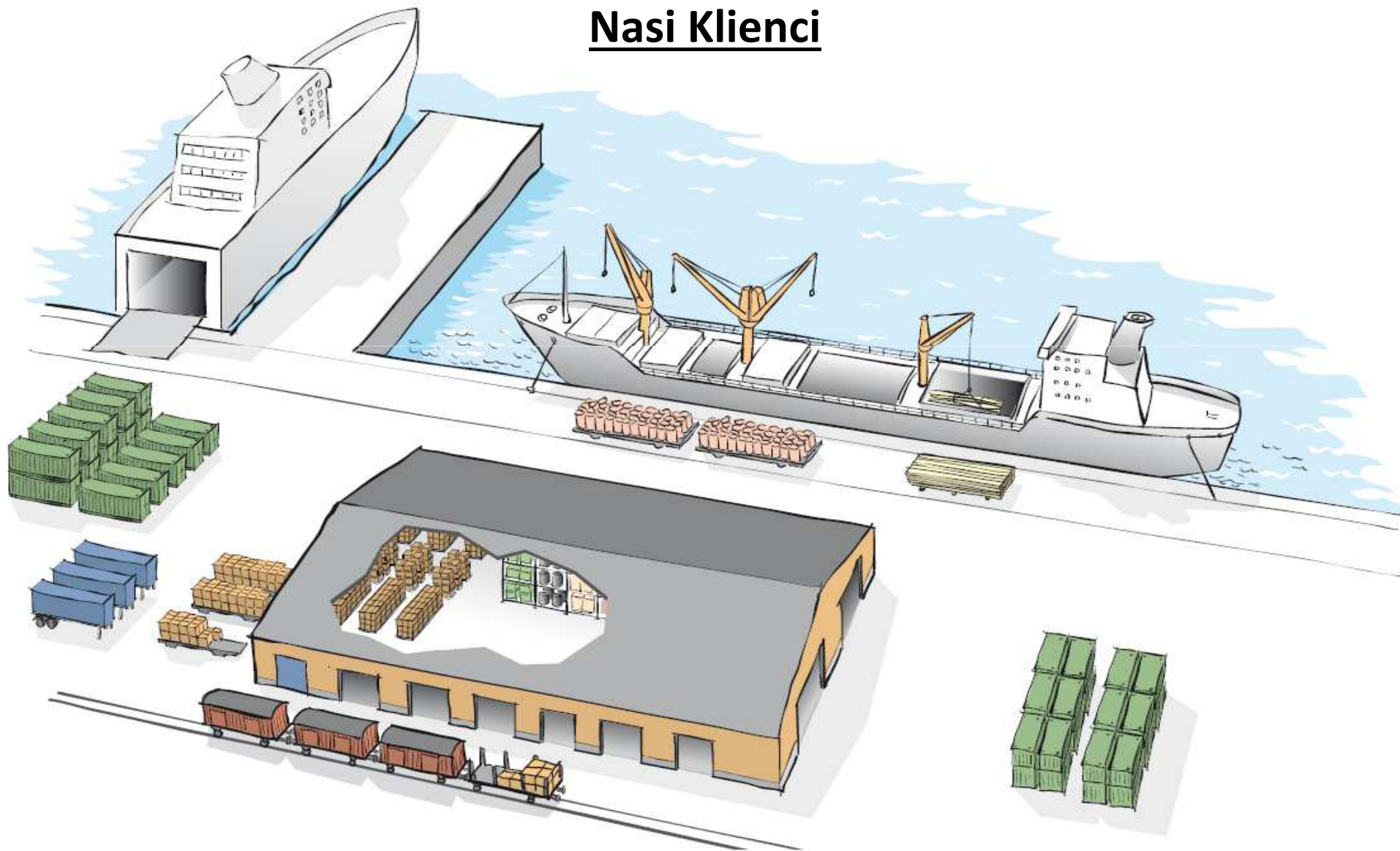
Podstawowe cele statutowe Stowarzyszenia to:

- ✓ Integracja środowiska ekspertów morskich,
- ✓ Ugruntowanie etosu zawodu oraz autorytetu eksperta morskiego,
- ✓ Zapewnienie wykonywania czynności eksperckich na najwyższym światowym poziomie.

≈MEA≈

STOWARZYSZENIE EKSPERTÓW MORSKICH
MARITIME EXPERTS ASSOCIATION
SZCZECIN - POLAND

Nasi Klienci



Naszymi klientami od początku powstania MEA są:

- armatorskie kluby ubezpieczenia P&I
- ubezpieczyciele
- armatorzy
- operatorzy jednostek transportowych
- czarterujący
- administracja morska
- spedytorzy
- firmy maklerskie
- firmy handlowe
- importerzy eksporterzy
- przewoźnicy
- producenci
- inwestorzy lub wykonawcy inwestycji



Światowe Centrum Klubów P&I

Dzisiaj to Londyn jest światowym centrum klubów armatorskich (The International Group of P&I Clubs) które ubezpiecza, względnie reasekuruje, przeszło 90% całego tonażu światowego.

Członkami tej Grupy są między innymi: American Club, Britannia, Gard, Japan Club, Liverpool and London, Newcastle, North of England, Shipowners', Skuld, UK Thomas Miller, Standard (Bermuda), Standard (London), Steamship Mutual, Swedish Club, West of England.

W ramach tego porozumienia dokonują się wzajemne operacje finansowe i prowadzi się działalność na zewnątrz w sprawach będących przedmiotem zainteresowania wszystkich klubów, tak komercyjną (zwłaszcza w postaci reasekuracji czynnej), jak i publiczną (typową dla działalności gospodarczej).

W zakresie reasekuracji ryzyk odpowiedzialności cywilnej **WARTA** współpracuje z angielskim **West of England** i norweskim **Gardem**. **PZU** - z norweskim **Gardem**, a **HESTIA** - z angielskim klubem **Steamship Mutual**.

Polscy ubezpieczyciele - podobnie jak i firmy ubezpieczeniowe z Grecji, Argentyny, Hiszpanii i Włoch - są traktowani przez kluby tak, jakby byli właścicielami statków.

Jest to zrozumiałe, skoro konstrukcja myślowa reguł klubowych oparta jest na statku, a nie na firmie.

Czego Klient może oczekiwać

Ekspert przedstawiając Klientowi jego usługi proponuje ich standard, według którego zrealizuje wszystkie zgłaszane zlecenia. Każdorazowo zlecający będzie chciał wybrać zakres zamówionych przez siebie prac.

Jeżeli Ubezpieczyciel/Zlecający nie oczekuje pełnego zaangażowania podczas całego procesu rozpoznawania, negocjowania oraz likwidacji szkody, a jedynie jest zainteresowany zleceniem obsługi pewnej części całego procesu, jak na przykład:

- ✓ wyrażenie opinii na temat przyczyny szkody oraz jej udowodnienie (udokumentowanie),
- ✓ wyrażenie opinii na temat rozmiaru szkody (zasadności roszczenia, możliwości zagospodarowania uszkodzonego majątku itp.) na podstawie dostarczonych dokumentów, zdjęć i innych materiałów,
- ✓ przeprowadzenie pobieżnej wizji lokalnej oraz wstępnej inwentaryzacji szkody.

W takim przypadku zakres tematyczny zlecenia będzie dostosowany do potrzeb konkretnego Klienta.

Oczekiwany zakres współpracy eksperckiej

Ekspertyzy i opinie w zakresie:

- ✓ aspektów nawigacyjno-technicznych statków morskich i śródlądowych,
- ✓ kontroli stanu i kondycji statków,
- ✓ rzeczoznawstwa technicznego przy uszkodzeniach kadłuba i maszyn,
- ✓ inspekcje dla ubezpieczycieli klubów P&I,
- ✓ inspekcji statków w aspekcie czarteru na czas,
- ✓ pomiary stanu paliwa,
- ✓ kontrole stanu ładowni,
- ✓ rzeczoznawstwo ładunkowe,
- ✓ przedwysyłkowa kontroli towarów,
- ✓ określenie ilości towaru na statku,

- ✓ nadzór nad załadunkiem lub wyładunkiem towaru,
- ✓ przeprowadzenie wizji lokalnej oraz wstępnej inwentaryzacji szkody,
- ✓ consulting w zakresie aspektów transportu morskiego i śródlądowego,
- ✓ wyrażenie opinii na temat przyczyny szkody oraz jej udowodnienie (udokumentowanie),
- ✓ doradztwa i reprezentowania interesów klienta,
- ✓ ocena ryzyka i usługi prewencji ubezpieczeniowej w transporcie i logistyce,
- ✓ bezpieczeństwa żeglugi,
- ✓ roszczeń ładunkowych,
- ✓ zanieczyszczenia środowiska morskiego,
- ✓ elementów ubezpieczenia morskiego,
- ✓ i inne.

Oferta usług eksperckich

Maksymalnie nieograniczona wiedza eksperta w dziedzinie rzeczoznawstwa i doradztwa w pełnym zakresie specjalistycznych usług transportu morskiego i śródlądowego w sferze kontroli ładunków morskich i śródlądowych obejmujących pakowanie, transport, ich składowanie a także przeładunek.

Oferując swoje usługi powinien zagwarantować szybkie i profesjonalne rozwiązanie przedstawianych problemów. Każdy z nich traktując indywidualnie i dostosowując podejmowane działania do indywidualnych potrzeb i zaleceń konkretnego klienta.

≈MEA≈

STOWARZYSZENIE EKSPERTÓW MORSKICH
MARITIME EXPERTS ASSOCIATION
SZCZECIN - POLAND

Dokumentacja usług eksperckich



Dokumentacja usług eksperckich

Ekspert jest zobowiązany do składania profesjonalnie przygotowanych informacji wstępnych i sprawozdań (raportów) w zakresie wykonanych prac usługowych.

Przykładowo;

- i. przygotowuje raport załadunkowy lub rozładunkowy gdzie umieszcza opis sposobu sztauowania, mocowania, użytych materiałów sztauerskich oraz fotografie dokumentujące przeprowadzenie prac,
- ii. wystawia dokument (certyfikat) potwierdzający prawidłowość wykonanych prac,
- iii. opracowuje instrukcję według wymogów zlecającego na jego lub przewoźnika morskiego wyłączny użytek.

Raporty eksperta

Każdy raport powinien zawierać:

Dane formalne: Numer raportu, Nazwa statku i numer IMO, Zlecający, Ubezpieczony/armator, Obsługujący szkodę, Kontrolujący szkodę (imię i nazwisko) Data szkody, Rodzaj szkody, Miejsce kontroli;

Cel i zakres inspekcji;

Przedmiot inspekcji i jego opis;

Opis zdarzenia;

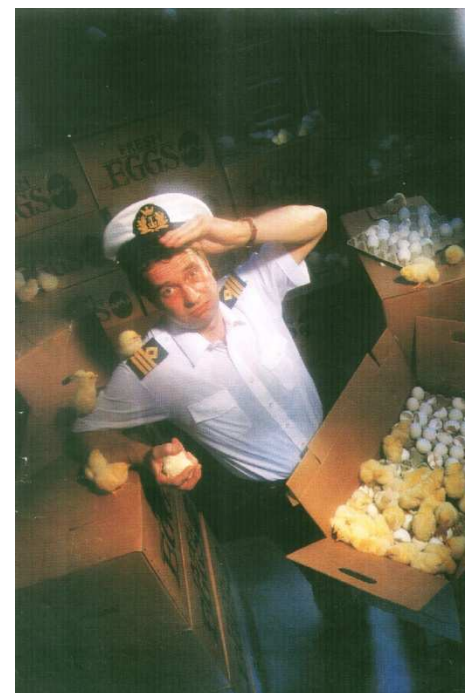
Pozostępowanie po zdarzeniu;

Czynności inspekcyjne;

Ustalenia inspekcji / wynik inspekcji;

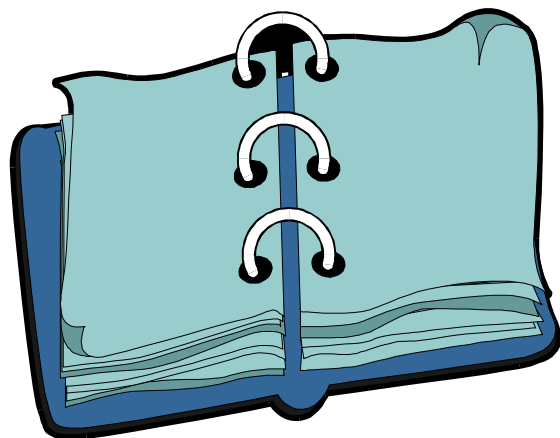
Koszty i rachunki;

Uwagi i opinie eksperta.



≈MEA≈

STOWARZYSZENIE EKSPERTÓW MORSKICH
MARITIME EXPERTS ASSOCIATION
SZCZECIN - POLAND



Zalecenia i instrukcje klubów P&I

Wytyczne pracy eksperta prowadzone na rzecz
ubezpieczycieli P&I

Sprawozdanie-Raport z przeglądu powinno głównie prezentować obiektywny dowód, fakty i wizualne obserwacje tylko. Eksperci powinni ograniczyć jakiś osobisty komentarz, opinię lub radę w sprawozdaniu z przeglądu. W doniesionych brakach żadne odniesienie nie ma zostać zrobione do jakichś pracowników lub członka załogi na pokładzie. Eksperci winni być pouczeni, by powstrzymać się od dostarczania jakiś rad lub opinii co do poprawczych działań w zakresie braków znalezionych podczas przeglądu/inspekcji oraz kiedy usterki muszą zostać uzupełnione.

Wytyczne pracy eksperta dla klubów P&I

Ekspert musi o każdym czasie potwierdzić faktyczną obecność na jednostce. W terminie **24 godzin** w formie krótkiej wiadomości email, rozmowy telefonicznej lub faksu zawiadomić zleceniodawcę. W terminie **48 godzin** ekspert musi dostarczyć wstępne sprawozdanie z przeglądu.

Wszystkie zanotowane braki/uwagi muszą zostać doniesione nie zważając na fakt że np. Armatorzy przeprowadzają naprawy w czasie przeglądu, jednak podanie znanych faktów nie powinno być opóźniane pod żadnym pozorem. Wszystkie niekompletne przeprowadzone testy i

Pełne sprawozdanie przeglądu/inspekcji, z fotografiami koloru i jakimś innym dodatkowym materiałem, kopiami świadectw, powinno zostać wysłane zleceniodawcy w okresie maksimum **15 dni roboczych**.



STOWARZYSZENIE EKSPERTÓW MORSKICH
MARITIME EXPERTS ASSOCIATION
SZCZECIN - POLAND

FORMAL SURVEY REPORT - przykład

Vessel's Name & Flag

IMO Number

Owner's Name & Nationality

Manager's Name & Nationality

Vessel Type

Year & Country of Building

Gross Tonnage

Dimensions (L x B x D)

Summer Draft (d)

Classification Society

Trading Area

Date & Place of Survey

Surveyor's Company

Surveyor's Name

Captain's Name

Owner's / Manager's Superintendent

Przykłady prac dla klubów P&I

Draught survey:

Ekspert dokonujący kalkulacji zobowiązany jest do udzielenia pełnej asysty Kapitanowi jednostki.

Prace te nie mogą zahamować procesu normalnego działania jednostki.

Ekspert przygotowuje dodatkowo:

- a. Zestawienie czasu (time log),
- b. Świadectwo stanu pokryw lukowych (hatchcover condition certificate),
- c. Certyfikat stanu ładowni (holds inspection certificate),
- d. Informacje o pobranych próbkach ładunku (sample report),
- e. Kalkulacje draftu (draft survey report) potwierdzony przez Kapitana,
- f. Świadectwo rozładowanych/załadowanych ilości (certificate of quantity),
- g. List protestacyjny w przypadku dużych rozbieżności wagi – rozładowca/załadowca (letter of protest).

Przykłady prac dla klubów P&I

Inspekcja przedzaładunkowa towaru (preloading survey):

Ekspert dokonujący inspekcji zobowiązany jest do udzielenia pełnej asysty Kapitanowi jednostki. Prace te nie mogą zahamować procesu normalnego działania jednostki.

Ekspert przygotowuje:

- a. Listę uwag – zgodną z generalnymi zaleceniami (np. uwagi dotyczące ładunku stali),
- b. Dokonuje inspekcji stanu pokryw lukowych (hose test lub ultrasonic test),
- c. Przygotowuje świadectwo stanu pokryw lukowych (hatchcover condition certificate),
- d. Bierze bezpośredni udział przy podpisywaniu dokumentów ładunkowych przez Kapitana,
- e. Kontroluje poprawność naniesionych uwag do Kwitu Sternika i Konosamentów,
- f. Bierze aktywny udział przy ewentualnym przygotowaniu przez Kapitana listu protestacyjnego,
- g. Dokonuje oceny mocowania ładunku i warunków statecznościowych statku,
- h. Kompletuje całość dokumentów ładunkowych.

Zalecenia Klubów Wzajemnych Ubezpieczeń Armatorskich P&I dotyczące oceny kondycji ładunku

Ubezpieczyciele chcąc uniknąć ewentualnych procesów arbitrażowych publikują zalecenia i uwagi proponując określone formy wprowadzanych uwag.

Klauzule podzielono na:

Restrykcyjne - to jest takie które wykluczają przyjęcie towaru do przewozu

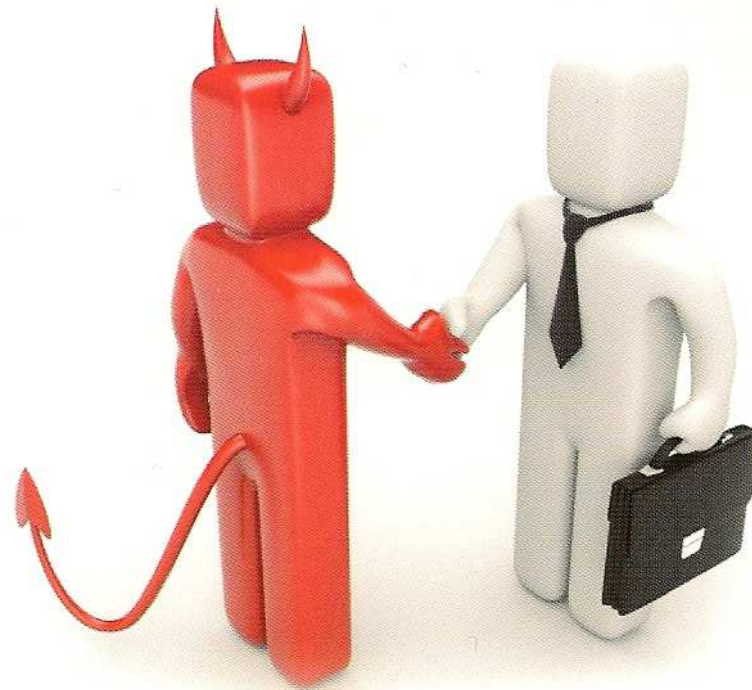
i

Nierestrykcyjne – które dopuszczają towar do załadunku i transportu

≈MEA≈

STOWARZYSZENIE EKSPERTÓW MORSKICH
MARITIME EXPERTS ASSOCIATION
SZCZECIN - POLAND

Przykłady formowania i nanoszenia uwag na dokumentach ładunkowych



Przewóz Stali
wytyczne SKULD

Cargo condition clauses (not restrictive)

"Rust stained"

"Partly rust stained"

"Rusty"

"Partly rusty"

"Rust spots apparent"

"Rust spotted"

"Wet before shipment"

"Rust with pitting"

"Covered with snow"

"Areas of steel surfaces reacting to silver nitrate solution tests"

"Stained by an Unidentifiable Powder"

"Rust streaked" "Evidence of contact with free moisture –
drip down rust streaks"

Mechanical (handling) damages

Przykłady zapisów

SUGGESTED REMARKS FOR CLAUSING MATE'S RECEIPTS / BILLS OF LADING

Tinplates in coils 71 coils 712,110 kgs

1. Rust spots apparent on metal parts of packing
2. 11 coils, metal packing at places chafed, scored, minor indented
3. 3 coils nos. 0512941020100, 0512941060100, 0512707120100, packing locally wet before shipment

Deformed reinforcing bars 10mm/12m – 79 bdl – 199 840 kos Colour code - White

1. Loaded from open storage, from under tarpaulins covers,
2. Wet before shipment,
3. Bars surface partly rust stained or rust stained,
4. Oil patches apparent at places,
5. 11 bundles with one strapping wire broken,
6. 14 bundles loosely strapped,
7. 137 bundles with 1÷ 8 pcs projected on one end ca.10/30 cm
8. 1 bundle (20mm – Silver) with 1 pcs projected on one end ca' 180cm,
9. 27 bundles with 1÷ 2 pcs bent / twisted on one end,
10. 24 bundles with 1÷ 2 pcs dent/bent on entire length,
11. 41 bundles with 1÷ 3 pcs bent on one end,

H.Rolled Steel Plates

43 pcs / 31 863 kos ITS 396/99

- 1. Loaded from open storage*
- 2. Plates edges locally chaffed / scratched where handling gear marked*
- 3. Marking partly unclear*
- 4. Oil spots locally stained*
- 5. Surface condition rust stained*
- 6. Wet before shipment*
- 7. Quality, weight and dimensions as per shipper's declaration***

Jeżeli konosament zawiera uwagi, stwierdzające wady lub uszkodzenia ładunku lub jego opakowania, to mówimy o konosamencie "nieczystym"

(foul B/L, cloused B/L).

Jego przeciwieństwem jest konosament "czysty"

(clean B/L).

Banki, wypłacające należność eksporterowi za sprzedany towar na podstawie dokumentów, z reguły wymagają przedstawienia "czystych" konosamentów.

Wynika to z tego, że importer zastrzega sobie w akredytywie lub inkasie dokumentowym przedłożenia "czystych" konosamentów, tj. bez żadnych uwag restrykcyjnych.

Warto w tym miejscu wspomnieć o nieuzasadnionych często żądaniach banków zaznaczenia w konosamencie, że jest on "czysty", w formie dopisania uwagi

„clean on board”

pomimo, iż z samego konosamentu wynika, że spełnia on te warunki.

List Gwarancyjny - Letter of Indemnity

Bezwzględny wymóg przedkładania "czystych" konosamentów przy realizacji płatności za towar spowodował, że praktykowane jest ich wydawanie przez przewoźnika, pomimo istniejących zastrzeżeń co do stanu i ilości ładunku, w zamian za list gwarancyjny (*letter of indemnity*), zwany także *rewersem*, wystawiony przez załadowcę.

Taki list gwarancyjny zawiera zobowiązanie załadowcy do wyrównania przewoźnikowi strat, które mógłby ponieść w związku z wydaniem konosamentu "czystego", mimo stwierdzonych w czasie załadunku zastrzeżeń co do towaru i jego opakowania.

Wydawanie "czystych" konosamentów w zamian za listy gwarancyjne jest naruszeniem zobowiązań przewoźnika wobec odbiorcy, bowiem potwierdza on swego rodzaju nieprawdę, narażając odbiorcę na ewentualne straty.

≈MEA≈

STOWARZYSZENIE EKSPERTÓW MORSKICH
MARITIME EXPERTS ASSOCIATION
SZCZECIN - POLAND

LETTER OF INDEMNITY

In consideration of clean bills of lading No dated

(Wobec wystawienia czystych konosamentów nr z daty

having been issued for the consignment of

na przesyłkę

(description of cargo)
(oznaczenie ładunku)

loaded on ms/ss. with destination to

załadowaną na z przeznaczeniem do

in respect of which consignment the relevant mate's receipt has

w odniesieniu do której kwit sternika nosił następujące

been cloused as follows.

zastrzeżenia

≈MEA≈

STOWARZYSZENIE EKSPERTÓW MORSKICH
MARITIME EXPERTS ASSOCIATION
SZCZECIN - POLAND

we hereby undertake to indemnify you for any losses and/or
zobowiązujemy się niniejszym wynagrodzić Panom wszelkie straty lub
expenses incurred by you in consequence of not having inserted
wydatki poniesione w następstwie nie zamieszczenia
in the B/L the above cited remark appearing in the mate's receipt.
w konosamencie wyżej cytowanej uwagi znajdującej się w kwicie sternika).

Our undertaking shall become null and void unless within

(Nasze zobowiązanie wygasa o ile w ciągu

15 months of the date of this letter of indemnity

15 miesięcy od daty tego listu gwarancyjnego

we receive from you a written notice of claims lodged

nie otrzymamy od Panów pisemnego zawiadomienia o złożeniu

against you, or expenses incurred by you, which are covered

roszczeń przeciwko Panom lub poniesieniu przez Panów wydatków

by this letter of indemnity.

objętych niniejszym listem gwarancyjnym).

.....
(signature of shipper)

Kolejny przykład prac dla klubów P&I

Inspekcja statku na przyjęcie i zdanie z time charteru (on/off hire survey):

Ekspert kontroluje:

- a. Stan techniczny statku ze szczególnym uwzględnieniem przedziałów ładunkowych i wyposażenia pokładowego (dźwigi, windy, bomy itp.),
- b. Przygotowuje szczegółową listę usterek wraz z ich lokalizacją,
- c. Dokonuje inspekcji stanu pokryw lukowych (hose test lub ultrasonic test),
- d. Dokonuje pomiaru stanu paliwa,
- e. Przygotowuje raport szczegółowy z inspekcji.

Przykłady prac dla klubów P&I

Pomiary paliwa (bunker survey):

Ekspert dokonuje pomiarów wszystkich zbiorników paliwowych uwzględniając ciężar właściwy i temperaturę paliwa w każdym poszczególnym zbiorniku.

Wagę i objętość określa na podstawie tablic ASTM.

Szczegółową kalkulację dostarcza Kapitanowi i podpisaną kopię zleceniodawcy.

Należy tu wziąć pod uwagę że statkowe kalkulacje dokonywane przez St. Mechanika i wpisywane do dziennika maszynowego nie zawsze uwzględniają podstawowe współczynniki Tablic ASTM.

Kolejny przykład prac dla klubów P&I

Kontrola czystości ładowni:

Jest potrzebne przede wszystkim w tych przypadkach, kiedy w poprzedniej podróży przewożony był ładunek „brudny”, którego pozostałości mogą spowodować zanieczyszczenie następnego ładunku (np. cement, nawozy sztuczne).

Zanieczyszczenie ładunku może być podstawą poważnej reklamacji.

Konieczne jest też czyszczenie zęb, jeżeli poprzedni ładunek mógł spowodować ich zablokowanie / zatkanie.

W wielu przypadkach po myciu ładowni wodą morską wskazana jest kontrola zasolenia (silver nitrate test) który wykonujemy 3% roztworem azotanu srebra.

Ekspert po dokonaniu kontroli zobowiązany jest do wystawienia certyfikatu czystości pomieszczeń ładunkowych.

Kolejny przykład prac dla klubów P&I

Kontrola pokryw lukowych (hatch covers survey):

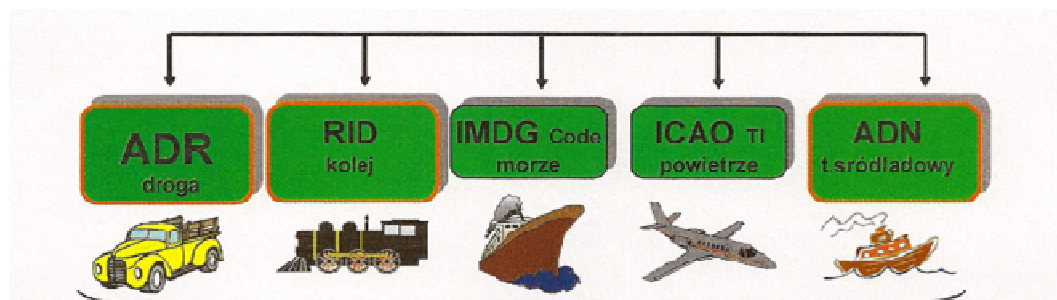
Bardzo ważnym elementem jest każdorazowa kontrola pokryw lukowych przed rozpoczęciem załadunku.

Aktualnie ubezpieczyciele zalecają testowanie szczelności ultrasonografem. Test pokryw lukowych wodą (Hose test) uznany jako mało dokładny prowadzony jest jedynie na zlecenie armatora co nie zwalnia go z odpowiedzialności za ewentualne zamoczenie ładunku. Kluby P&I w tym przypadku niechętnie partycypują w stratach.



Kolejny przykład prac dla klubów P&I

Ładunki niebezpieczne :



Ekspert dokonujący kontroli ładunku towarów niebezpiecznych jest zobowiązany do bezwzględnego przestrzegania wymogów kodeksów ładunków niebezpiecznych. Podkreśla się że wymagania kodeksu IMDG praktycznie zabezpieczają wymogi transportu intermodalnego.

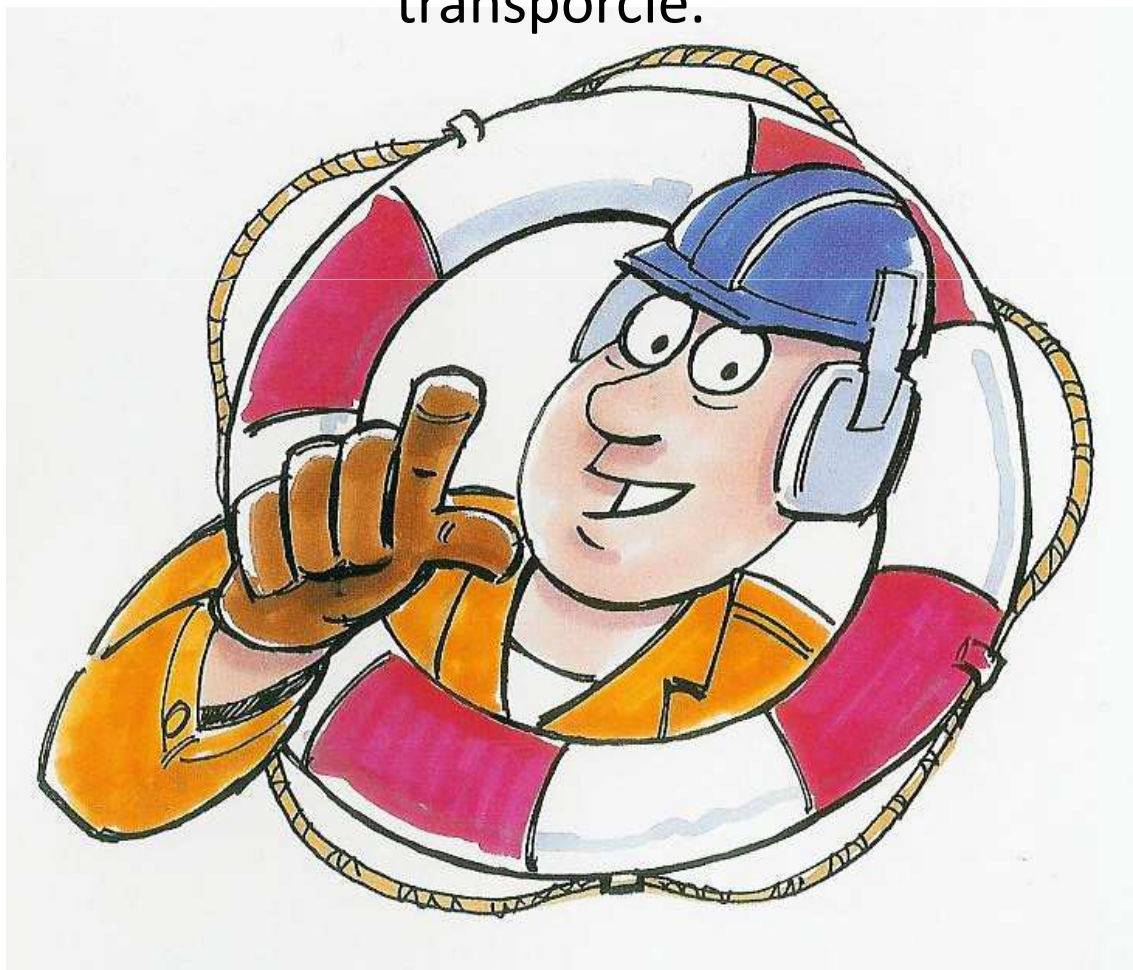
Ekspert zobowiązany jest do kontroli poprawności oznaczenia, sztauowania i mocowania towarów niebezpiecznych.

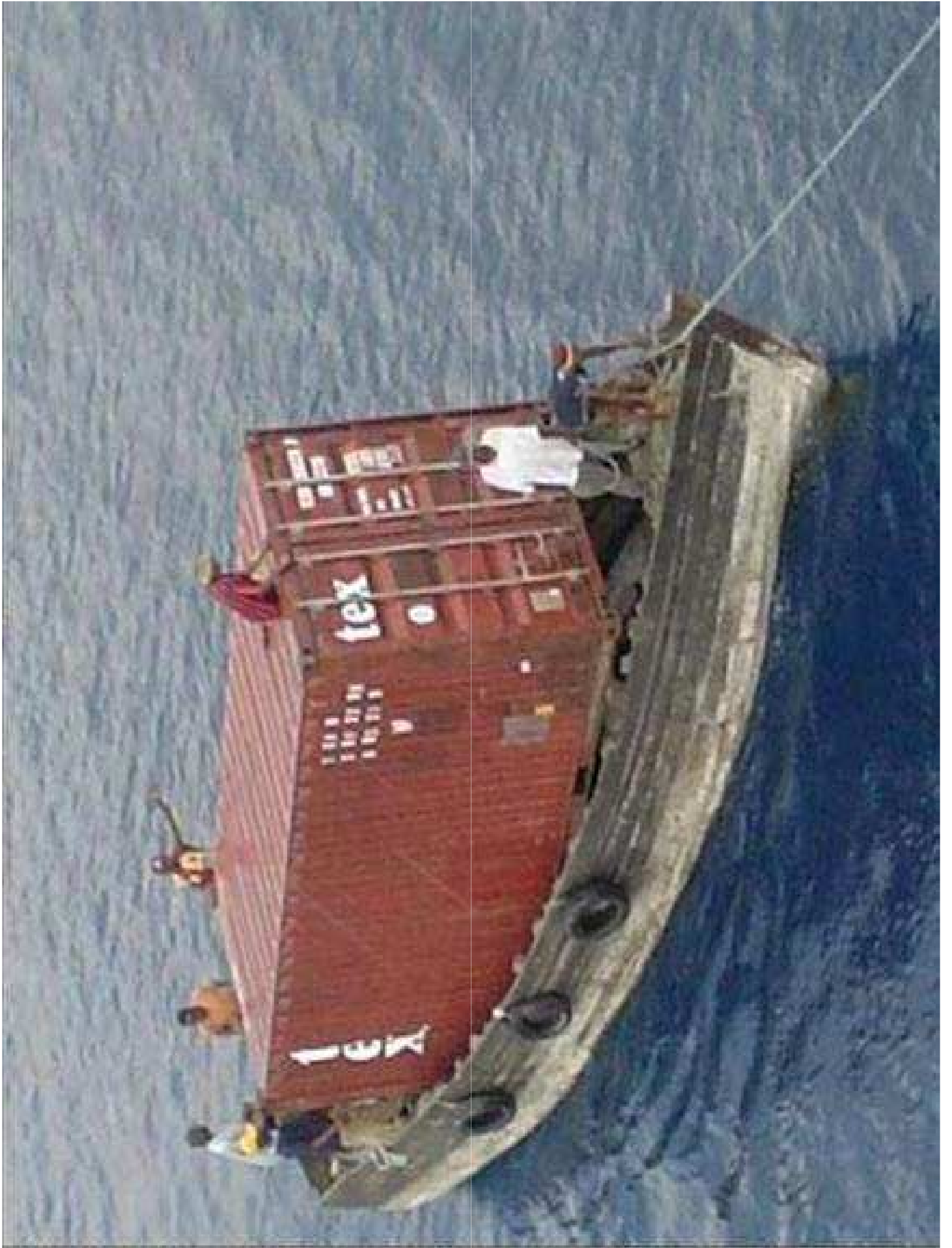
Ekspert po dokonaniu kontroli wystawia certyfikat poprawności sztauowania i mocowania towarów niebezpiecznych.

Publikacje Klubów Wzajemnych Ubezpieczeń Armatorskich P&I

Kluby P&I wydają na bieżąco publikacje informujące o różnego rodzaju zagrożeniach występujących w trakcie operacji transportu morskiego oraz procesów za i rozładunku. Szczególna uwaga Klubów zwrócona jest na coraz nowe rodzaje ładunków. Takie opracowania klubowe (Cargo Matters i Carefully Cargo Carry) są ogólnie dostępne na klubowych witrynach internetowych.

ZDJĘCIA – migawki pokazują rodzaj ładunku i sposób jego zabezpieczenia, które niestety, są codziennym zdarzeniem w morskim transporcie.











m/v KROKUS - 2007

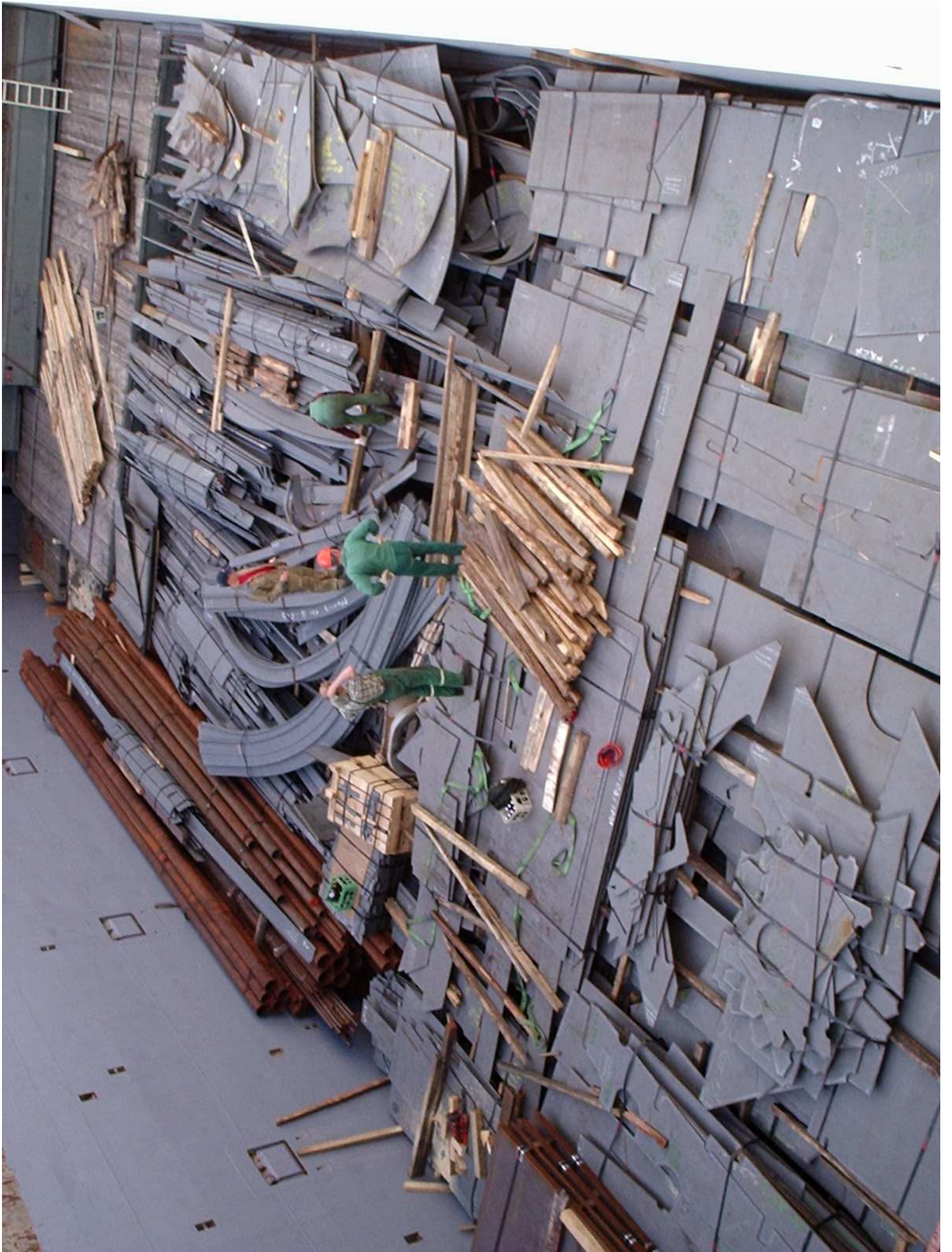
m/v KROKUS – 11.2007



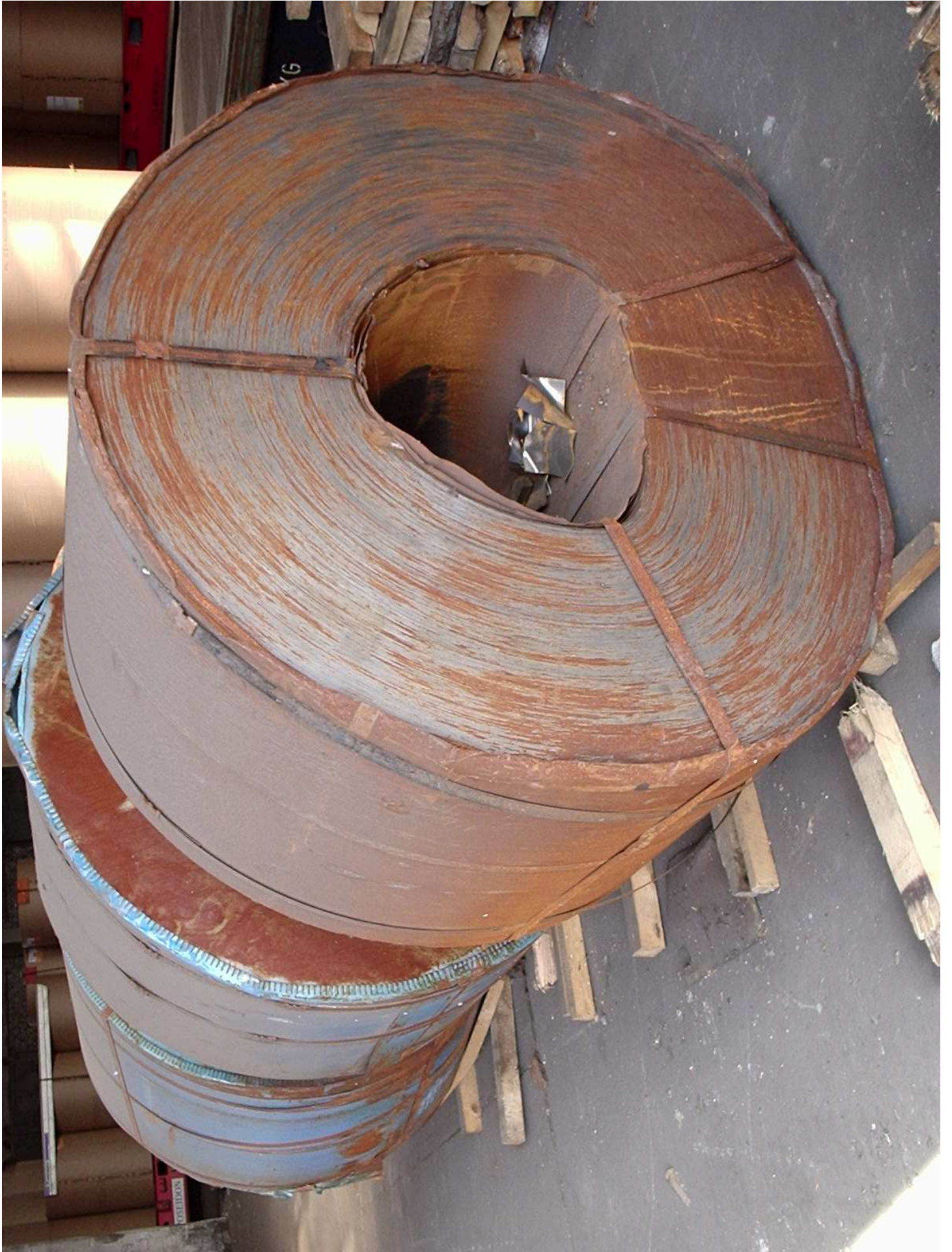


m/v BLANKENESE – December 2012















m/v "OSTSEE" - 19.12.2011











m/v „TUR-077“ - 02.2013

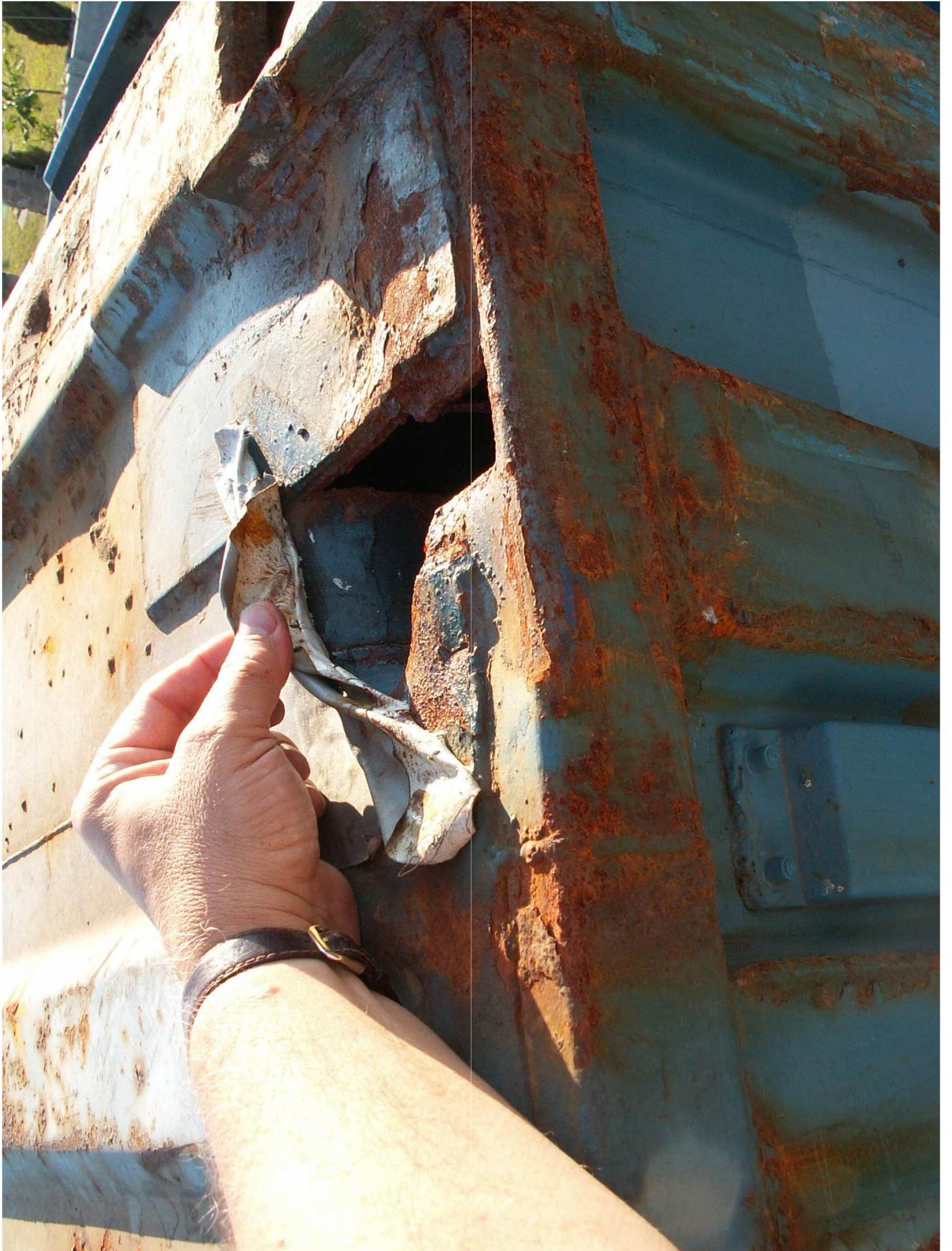












ŁADUNEK ?

**STOWAWAY
COLUMBIA 2009**







Wytyczne odnośnie europejskiej dobrej praktyki w zakresie mocowania ładunków w transporcie Drogowym



Wytyczne odnośnie dobrej praktyki zostały przygotowane przez Grupę Ekspertów powołaną przez Dyрекcję Generalną ds. Energii i Transportu. W jej skład weszli specjaliści wyznaczeni przez państwa członkowskie i przedsiębiorstwa branżowe. Dokument przedłożono Grupie Wysokiego Szczebla ds. Bezpieczeństwa Drogowego, która wydała pozytywną opinię co do jego treści i zakresu.

Z prawnego punktu widzenia odpowiedzialność za operację załadunku / rozładunku powinni ponosić: kierowca w zakresie swoich obowiązków i osoba lub osoby jej dokonujące. W praktyce kierowca często musi doczepić uprzednio załadowaną przyczepę lub odebrać uprzednio załadowany i opieczętowany kontener. Często też czynności załadunkowe przeprowadzają pracownicy załadowcy, wymagając nawet od kierowcy, aby oczekiwał na ich zakończenie w innym miejscu.

W związku z tym wszystkie zaangażowane podmioty muszą być świadome cięższej na nich odpowiedzialności. Nie można po prostu stwierdzić, że niezależnie od okoliczności kierowca jest jedyną osobą odpowiedzialną za ładunek przewożony jego pojazdem.

Obowiązki załadowców i nadawców ładunków

Ustawa z dnia 16.09.2011r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 244 z 2011r. Poz. 1454) [weszła w życie 01.01.2012] wyraźnie wskazuje że nadawca, odbiorca lub inny podmiot wykonujący czynności ładunkowe jest obowiązany wykonać je w sposób zapewniający przewóz przesyłki towarowej zgodnie z przepisami ruchu drogowego i przepisami o drogach publicznych, a w szczególności niepowodujący zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, przekroczenia dopuszczalnej masy pojazdów lub przekroczenia dopuszczalnych nacisków osi. Treść tego przepisu w sposób jednoznaczny wskazuje jak ma być załadowany towar. Ustawodawca nie podaje oczywiście jakie środki należy użyć do czynności ładunkowych aby wypełnić powyższe obowiązki.

Obowiązki załadowców i nadawców ładunków

Można jednak śmiało powiedzieć, że załadowcy aby nie ponosić odpowiedzialności, muszą podczas załadunku mieć na uwadze następujące regulacje:

Przepisy ruchu drogowego-czyli:

- ładunek na pojeździe musi być zabezpieczony przed przemieszczeniem podczas jazdy
- ładunek wystający zgodnie z przepisami ustawy prawo o ruchu drogowym musi być odpowiednio oznakowany
- ładunek wystający ponad dopuszczalne normy określone ustawie prawo o ruchu drogowym obliguje załadowcę do sprawdzenia czy przewoźnik posiada stosowne zezwolenie
- ładunek sypki musi być załadowany do szczelnej skrzyni ładunkowej i dodatkowo być zabezpieczony przed wysypywaniem się na zewnątrz pojazdu

Obowiązki załadowców i nadawców ładunków

Przepisy ustawy o drogach publicznych oraz przepisy o ruchu drogowym:

- ładunek nie może przekraczać dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu
- ładunek nie może powodować przekroczenia nacisków osi pojazdu na drogach (aby nie dopuścić do tego typu naruszenia nie pozostaje nic innego jak tylko dokonanie ważenia każdej osi pojazdu)
- ładunek powodujący przekroczenie dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu lub nacisków osi pojazdu obliguje załadowcę do sprawdzenia czy przewoźnik posiada stosowne zezwolenie dla pojazdu nienormatywnego

Należy dodać, że katalog tych czynności i sprawdzeń nie jest zamknięty a powyżej opisane zasady są tymi najważniejszymi.

Nadawcy nie wolno:

1. Zlecać przewozu kabotażowego przewoźnikowi nieposiadającemu odpowiedniego zezwolenia na taki przewóz lub wykonującemu przewóz kabotażowy niezgodnie z warunkami takiego przewozu;
2. Zlecać przewozu drogowego przesyłki towarowej pojazdem nienormatywnym bez wymaganego zezwolenia na taki przewóz;
3. Określać warunki drogowego przewozu przesyłki towarowej, których realizacja mogłaby spowodować naruszenie przepisów określających warunki wykonywania przewozów drogowych, przepisów określających warunki pracy kierowców, przepisów ruchu drogowego lub przepisów o drogach publicznych;
4. Umieszczać w liście przewozowym i innych dokumentach danych i informacji niezgodnych ze stanem faktycznym;
5. Uzależniać wysokości przewoźnego od masy lub objętości przesyłki towarowej - w przypadku drogowego przewozu drewna, ładunków sypkich lub innych ładunków masowych.

Odpowiedzialność za naruszenie obowiązków lub warunków przewozu drogowego ponosi :

1. Podmiot wykonujący przewóz drogowy lub inne czynności związane z tym przewozem-kara administracyjna
2. Kierowca-kara grzywny
3. Osoba zarządzająca -kara grzywny
4. Inne osoby wykonujące czynności związane z przewozem drogowym-kara administracyjna

Obowiązek zbadania o prawidłowość załadunku

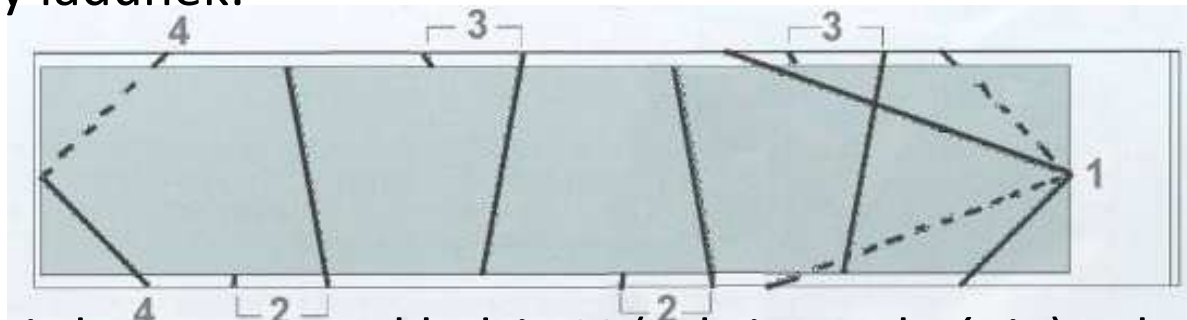
Praktyka transportowa pokazuje, że zazwyczaj również w międzynarodowym transporcie drogowym załadunek i rozmieszczenie towaru dokonywane są przez nadawcę lub osoby działające w jego imieniu. Ani przepisy prawa przewozowego, ani Konwencji CMR w ogóle się do tej kwestii nie odnoszą. Część sądów stoi na stanowisku, że to przewoźnik zobowiązany jest bezwzględnie sprawdzić, czy rozmieszczenie ładunku przez nadawcę wykonano prawidłowo. Obowiązek taki istnieje w takim zakresie, w jakim nieprawidłowy załadunek stwarzać może zagrożenie dla bezpieczeństwa innych uczestników ruchu drogowego, nie dotyczy on natomiast przypadków, gdy wadliwy załadunek zagraża wyłącznie samej przesyłce. Obowiązek taki odnosi się wyłącznie do pewnych oczywistych i widocznych gołym okiem nieprawidłowości. Niezależnie od istnienia obowiązku co do sprawdzenia prawidłowości załadunku – jeśli przewoźnik taką wadliwość stwierdzi, zobowiązany jest poinformować o tym osobę dokonującą załadunku. Jeśli nadawca nie zmieni sposobu rozmieszczenia towaru. Transport odbywać się będzie na ryzyko nadawcy, a przewoźnik powinien w takiej sytuacji odmówić przewozu.

Zabezpieczenie towaru na czas przewozu

Od rozmieszczenia towaru odróżnić należy jego zabezpieczenie na czas przewozu, tak aby uniemożliwić jego przemieszczanie się. Przepisy niestety również nic na ten temat nie stanowią – zagadnienie nie zostało poruszone ani w prawie przewozowym, ani w Konwencji CMR. Dość powszechnie przyjmuje się jednak, iż obowiązek zabezpieczenia towaru spoczywa na przewoźniku. Wywodzi się to z ogólnego obowiązku przewoźnika sprawowania pieczy nad ładunkiem w czasie przewozu. Piecza ta obejmuje m.in. dbałość o to, by towar podczas drogi nie przemieszczał się w przestrzeni ładunkowej, co może spowodować jego zniszczenie lub uszkodzenie. Wszelkie braki w tym zakresie obciążać będą zatem przewoźnika.

Zabezpieczenie towaru na czas przewozu

Prawidłowe zabezpieczenie transportu ładunku bez względu na jego formę i rodzaj opakowania wymaga odpowiedniego zamocowania tak, aby transportowany ładunek stanowił jedną skonsolidowaną bryłę. Ładunek w transporcie drogowym narażony jest głównie na przyspieszenia dynamiczne. W poniżej przykład prawidłowo założonych pasów zabezpieczających skonsolidowany ładunek:

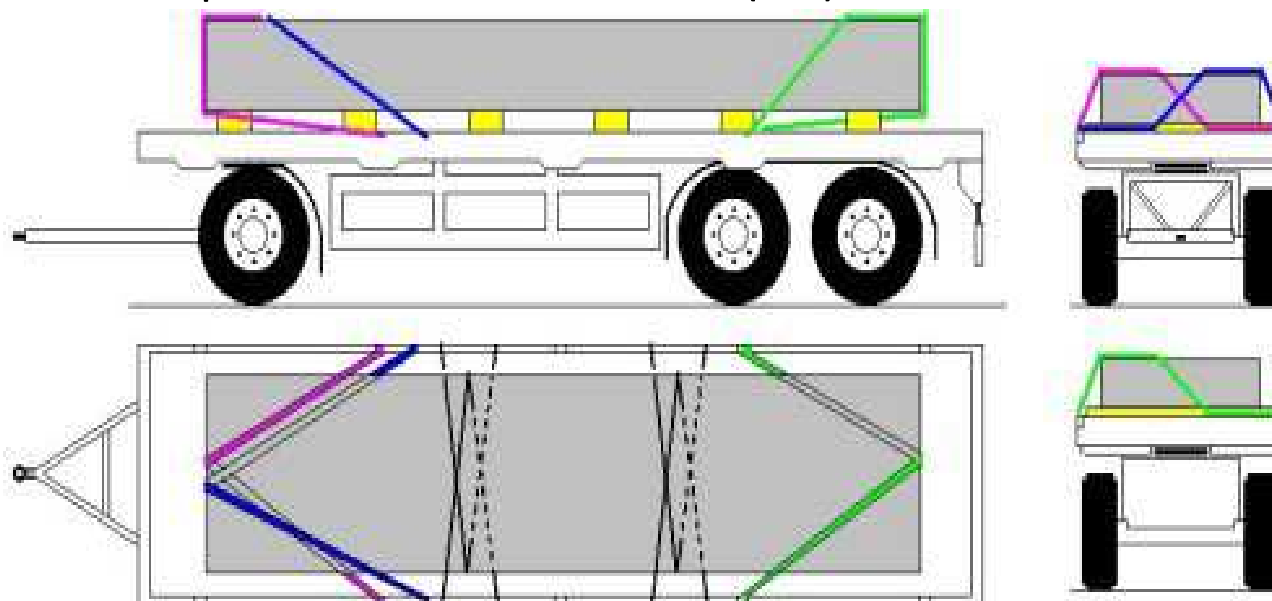


1. co najmniej dwa pasy w układzie V (założone skośnie) zabezpieczające ładunek przed przesunięciem do przodu,
2. dwie pętle zabezpieczające przed przesunięciem bocznym w lewo,
3. dwie pętle zabezpieczające przed przesunięciem bocznym w prawo,
4. co najmniej dwa pasy w układzie V (założone skośnie) zabezpieczające ładunek przed przesunięciem do tyłu.

Wielu kierowców transportujących towar nie jest świadomych ich odpowiedzialności i często padają stwierdzenia takie jak:

- a) "To jest tak ciężkie, że nie będzie w stanie przesunąć się."
- b) "To zabezpieczenie będzie wystarczająco silne."
- c) "Nie potrzebuję nikogo do pomocy podczas ładowania i zabezpieczania."
- d) "Jeżdżę od 20 lat i nigdy nie zdarzył mi się żaden problem z transportowanym ładunkiem."

Po niżej załączam przykład prawidłowego sposobu zabezpieczania ładunku w transporcie drogowym (przykład mocowania zalecany przez „German Insurance Association - the Transport Information Service (TIS)“



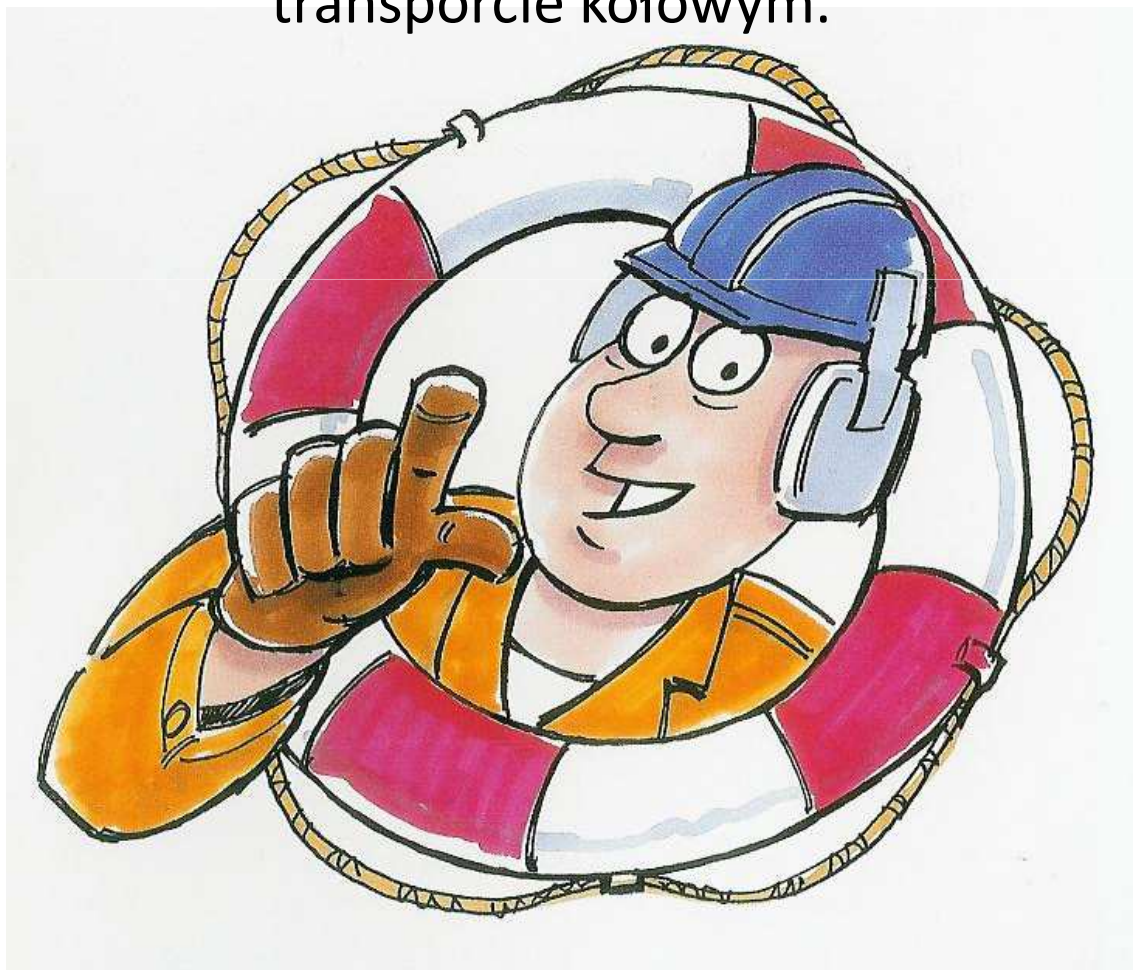
Uwagi końcowe

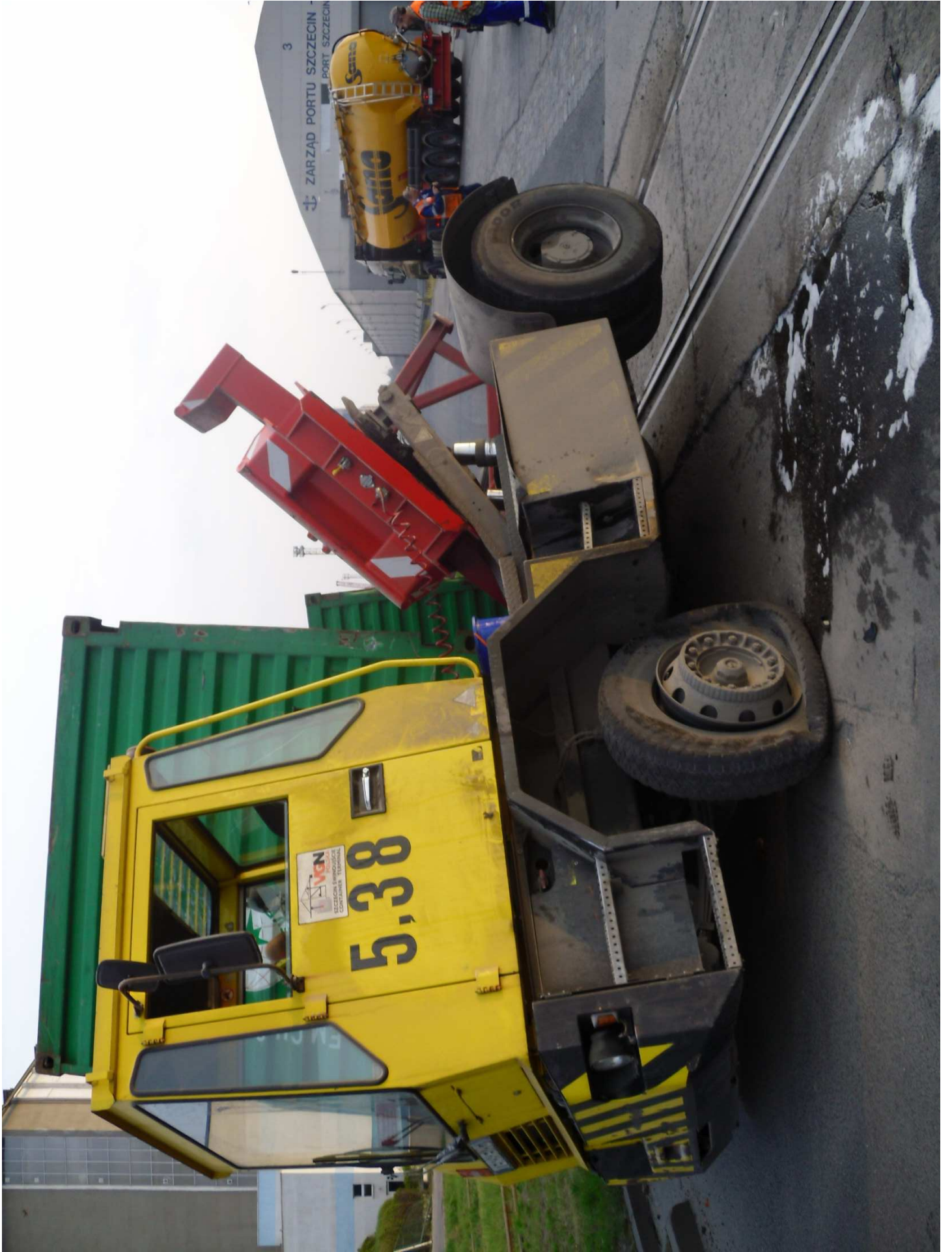
Załadowca ma obowiązek zapewnienia i jest odpowiedzialny za zapewnienie, aby ładunek przedstawiony do przewozu dokładnie odpowiadał ładunkowi zgłoszonemu. Z przedstawionej regulacji wynika, iż okoliczności związane z załadunkiem mogą mieć podstawowe znaczenie dla oceny odpowiedzialności przewoźnika. Niejasne uregulowanie tego zagadnienia w przepisach sprawiają, że z jednej strony warto w umowach przewozu zawierać stosowne zapisy w tym względzie, z drugiej w braku takich postanowień umownych przewoźnicy powinni zachować daleko idącą ostrożność, gdyż w zależności od sądu wystąpić mogą bardzo różne poglądy co do wzajemnych obowiązków stron w tym zakresie.

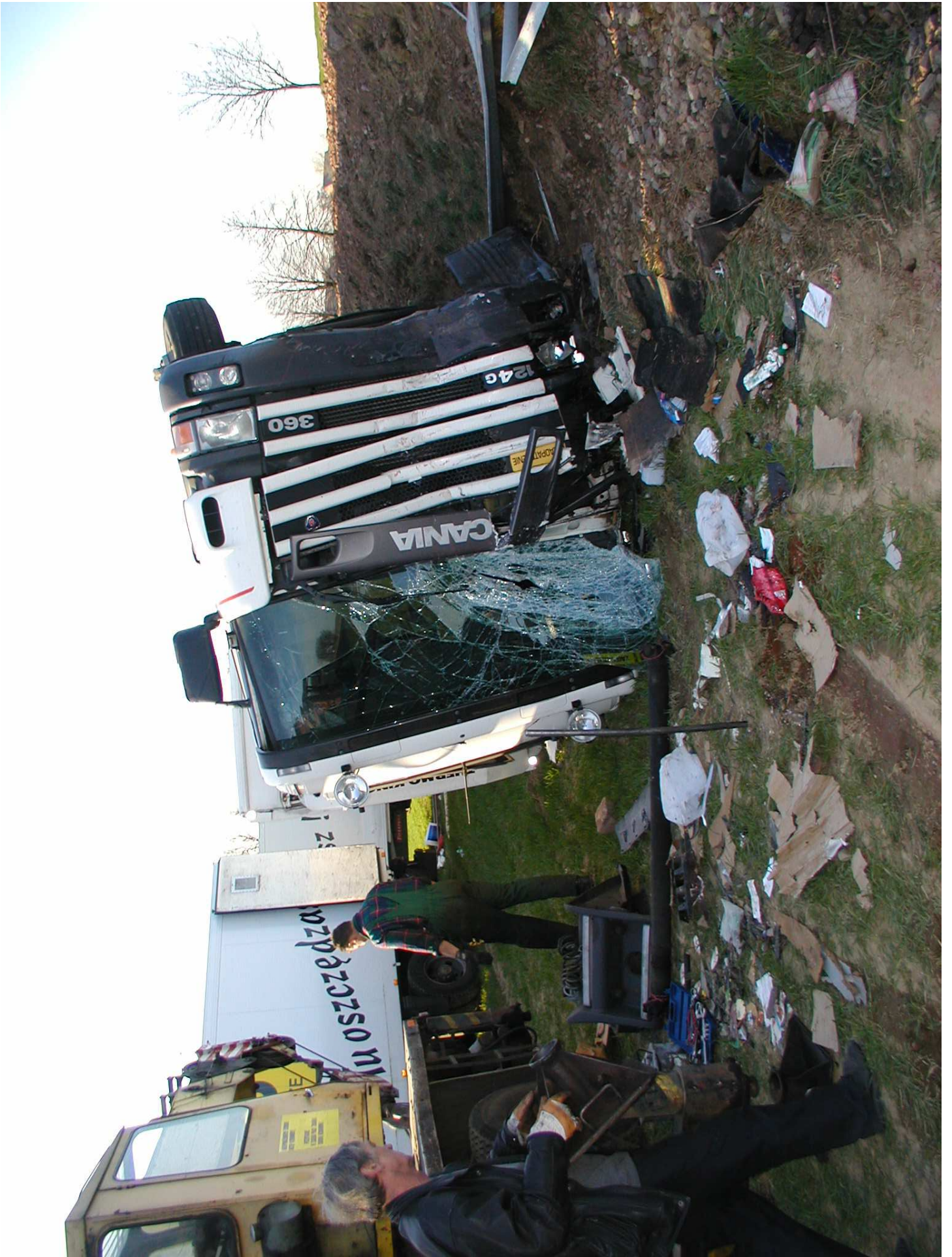
Uwagi końcowe

Państwa Członkowskie, we współpracy z Unią Europejską, zachęcają kapitanów, operatorów lub armatorów statków żeglujących po ich drogach wodnych, załadowców lub właścicieli towarów przewożonych tymi statkami, a także statków, do pełnego korzystania z wytycznych, europejskiej dyrektywy dotyczącej dobrej praktyki w zakresie mocowania ładunków w transporcie drogowym.

ZDJĘCIA – migawki pokazują rodzaj nieodpowiedniego załadunku i jego zabezpieczenie, które niestety, jest codziennym zdarzeniem w transporcie kołowym.









topmob.de

Fahrzeugportal
W | Caravan | Motorräder

Unternehmen
kostenlos!!!

mal rein

oder verkaufen

@topmob.de
15/664066

Privatkunden &
Anserieren

Klicken Si

Schnell kaufen

E-mail: info
Telefon: 0180

Motor
de

50 51729 D

DRONE

17/06/2017 15:59



27/06/2007 14:14









Groma
lep w Wolinie
Mickiewicza 10c














DZIĘKUJĘ ZA UWAGĘ

**Prezentację przygotował:
Kpt. ż. w. MNI Edward Nastalczyk**