

ANALIZA PROCESU TRANSPORTOWEGO NA PRZYKŁADZIE WYBRANEGO PRZEDSIĘBIORSTWA TRANSPORTOWO - SPEDYCYJNEGO PODCZAS PRZEWOZU TRUSKAWEK. CZĘŚĆ PIERWSZA - ZAGADNIENIA PRAWNE

W artykule omówiony został proces planowania drogowej operacji transportowej związanej z transportem ładunku szybko psującego się – na przykładzie ładunku miękkiego truskawki świeżej, gatunek Honeoye, klasa jakościowa I, w ilości 12 ton [netto]. Dokonano wyboru środka transportowego zgodnie w metodą wagową (ważoną). Trasa operacji przewozu rozpoczyna się w Pile (Polska) - miejsce siedziby przedsiębiorstwa transportowego, odbiór ładunku w gospodarstwie rolnym w Buszkowie k. Koronowa, a rozładunek w hurtowni artykułów spożywczych Martin Olsson Cashar (Szwecja – Arsta pod Sztokholmem). Artykuł składa się z czterech części. Wszystkie części prezentują elementy procesu planistycznego i przewozowego w transporcie drogowym pod względem prawnym, technicznym oraz ekonomicznym towaru szybko psującego się. Zostały zawarte w niej wszelkie informacje prawne dotyczące przewozu drogowego rzeczy oraz warunki jakie musi spełniać przewoźnik drogowy wykonując przewóz świeżych owoców miękkich. Scharakteryzowano pod względem technicznym i prawnym pojazdy do przewozu towarów szybko psujących się. Dokonano również charakterystyki procesu transportowego, technologii transportowych, systemów transportowych, analizę techniczno-ekonomiczną procesu oraz stworzono projekt technologiczny procesu przewozowego towaru uwzględniając wszystkie czynności towarzyszące temu procesowi.

WSTĘP

Proces transportu artykułów żywnościowych jest zadaniem trudnym w realizacji zarówno dla przewoźnika jak i organizatora operacji transportowej. Zmiany warunków podczas transportu żywności, w szczególności tej zakwalifikowanej do żywności szybko psującej się, a także nieprawidłowy dobór lub wady w konstrukcji środków transportu stanowią zagrożenie utraty jakości przewożonej żywności a także stanowią zagrożenie dla bezpieczeństwa zdrowotnego ostatecznego nabywcy produktu (konsumenta). „Straty żywności spowodowane nieprawidłowymi warunkami podczas transportu sięgają 30%, co przekłada się na ogromne straty finansowe. Ilość żywności przewożonej na świecie transportem drogowym sięga 162 mln ton rocznie. Szacuje się, że połowa wymaga transportu w kontrolowanych temperaturach. Transport (łac. Transportare – przewieźć, przenieść) dotyczy przewozu rzeczy, bądź ludzi poprzez ich przemieszczenie z jednego miejsca na inne, przy użyciu odpowiednich do tego środków transportowych wybieranych pod względem cech technicznych i warunków przewozu. Jako jedna z gałęzi TSL (Transport – Spedycja - Logistyka), jest w Polsce dynamicznie rozwijającym się działem, świadczącym o wzroście i rozwoju gospodarki narodowej. Transport drogowy odgrywa ważną rolę na całym świecie, mając wpływ na jakość państwowych gospodarek, umożliwiając przy tym skuteczne i efektywne funkcjonowanie wszystkich jej segmentów.[1] Jego rozwój bądź regres objawia się polepszeniem lub pogorszeniem sytuacji gospodarczej. Podobnie jest w sytuacji odwrotnej, gdyż gospodarka sama w sobie ma bezpośredni wpływ na jakość transportu. Obecnie gospodarka wyznacza przed transportem nowe wyzwania z jakimi będzie musiał się zmierzyć, wynikają one ze wzrostu produkcji i jej poziomu kooperacji. Te dwie gałęzie są ściśle od siebie zależne, i wspólnie na siebie mają wpływ, ponieważ w przypadku regresji transportu, produkcja nie będzie mogła się rozwijać, tak samo w sytuacji spadku poziomu

produkcji nastąpi regres w transporcie. Dynamiczny wzrost rozwoju świadczenia usług transportowych w czasach obecnych, wynika z intensywnego wzrostu wymiany towarów na terenie kraju jak i na arenie międzynarodowej, mowa tu zarówno o eksporcie oraz imporcie. Sama usługa transportowa jest podstawowym działaniem występujących przy wykonywaniu usług logistycznych. Można więc rzec, że usługa ta, jest produktem (choć nie ma postaci materialnej), a sam transport procesem produkcyjnym, w którym wyniku wykonywania tejże operacji, powstaje produkt. Aby dany proces transportowy został wykonany zgodnie z prawem oraz warunkami przewozu, potrzebnych jest kilka kluczowych aspektów, do których przede wszystkim zaliczamy: ludzi odpowiedzialnych za prawidłowy przebieg transportu, środki transportu, infrastrukturę, oraz obowiązujące przepisy i zasady (normujące transport krajowy i międzynarodowy – prawo transportowe), według których dany proces i usługi są realizowane. Osoby kształtujące proces transportowy, wchodzi w skład większych, średnich lub mniejszych przedsiębiorstw.

1. METODA BADAŃ NAUKOWYCH

Prezentowany artykuł jest pierwszą częścią zaplanowanego cyklu artykułów dotyczących problematyki i zasad planowania operacji transportowych pod kątem przewozu szybko psujących się (żywność) towarów świeżych owoców miękkich. Jest to zadaniem szczególnie złożone i skomplikowane. Do przewozu takiego ładunku wykorzystuje się w tym celu różne technologie przewozowe. Analiza obejmuje optymalny dobór pojazdu drogowego (naczepy ciężarowej samochodowej) do realizacji założonego zadania transportowego z wykorzystaniem metody wagowej (ważonej) przy spełnieniu warunków stawianych przez przepisy prawne i normy w zakresie tego typu transportu. [2].

1. Projekt operacji transportowej przedstawiony został w cyklu tych artykułów jako proces transportu świeżych truskawek w wadze netto 12 [ton], należących do artykułów żywnościowych wymagają-

cych przechowywania w atmosferze kontrolowanej na trasie Piła-Sztokholm z wykorzystaniem przeprawy promowej.

Operacja transportowa została podzielona na osiem etapów, zawierających:

- analizę uregulowań prawnych w zakresie artykułów żywnościowych i ich transportu,
- charakterystykę ładunku wraz z warunkami jego przechowywania, pakowania i transportu,
- dobór technologii przewozowej oraz dobór odpowiedniego środka transportu,
- opis organizacji procesu transportowego wraz z obowiązującą dokumentacją w tym zakresie,
- analizę techniczno-ekonomiczną procesu.

1.1. Uregulowania prawne planowanej operacji transportowej

Do podstawowych przepisów regulujących zasady wykonywania zaplanowanej drogowej operacji transportowej na terenie Wspólnoty Europejskiej dotyczących specjalności przewozu rzeczy i żywności (ładunków) należą:

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 roku ustanawiające wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego weszło w życie 04.12.2009 roku, lecz zaczęło obowiązywać dopiero 04.12.2011 roku. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 reguluje podstawowe kwestie z zakresu:[7]

- Ustanowienia osoby zarządzającej transportem w przedsiębiorstwie.
- Posiadania siedziby firmy jako wymóg konieczny prowadzenia przedsiębiorstwa.
- Licencji wspólnotowej, dokument jest identyczny dla wszystkich państw członkowskich.
- Dobrej reputacji.
- Dokumentowanie sytuacji finansowej.
- Zasady dotyczące pozyskiwania, zawieszania i cofania licencji wspólnotowej.

Bardzo ważną zmianą jaką wprowadziło rozporządzenie było całkowite unormowanie funkcji osoby zarządzającej transportem (manager transportu). Oprócz posiadania Certyfikatu Kompetencji Zawodowych zarządzający musi również uczestniczyć w funkcjonowaniu transportu w praktyce, co za tym idzie musi zarządzać operacjami transportowymi w sposób rzeczywisty i ciągły w imieniu przedsiębiorcy. Posiada również rzeczywisty związek z przedsiębiorstwem, czyli jest pracownikiem, właścicielem lub dyrektorem oraz jego miejsce zamieszkania znajduje się na terenie Wspólnoty.

Kolejnym warunkiem, aby przedsiębiorstwo transportowe mogło funkcjonować, jest według rozporządzenia 1071/2009 spełnienie wymogu dobrej reputacji. Zarządzający transportem oraz przedsiębiorca nie mogą posiadać poważnych zarzutów takich jak wyroki skazujące, czy sankcje w dziedzinach przepisów krajowych:[7]

- Prawo handlowe.
- Prawo o ruchu drogowym.
- Prawo upadłościowe.
- Płace i warunki zatrudnienia w zawodzie.
- Odpowiedzialność zawodowa.
- Handel narkotykami i ludźmi.

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 roku dotyczące wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych weszło w życie tak samo jak rozporządzenie 1071/2009 dnia 04.12.2009 roku, lecz zaczęło obowiązywać dopiero 04.12.2011 roku. Rozporządzenie 1072/2009 reguluje podstawowe zmiany dotyczące:[7]

- Licencji wspólnotowej na wykonywanie przewozów międzynarodowych.
- Świadectwa kierowcy, który nie jest obywatelem państwa członkowskiego.
- przewozów kabotażowych.

Licencja wspólnotowa wydawana jest przez Biuro do Spraw Transportu Międzynarodowego przy Głównym Inspektoracie Transportu Drogowego na okres nie dłuższy niż 10 lat z możliwością przedłużenia. Przewoźnik otrzymuje oryginał licencji wspólnotowej, który jest przechowywany w siedzibie przedsiębiorstwa oraz na wniosek przewoźnika taką liczbę uwierzytelnionych wypisów z licencji. jaką liczbę pojazdów posiada – po jednym wypisie na pojazd bez względu na to czy pojazdy są użytkowane na podstawie umowy wynajmu, leasingu czy też umowy ratalnej.

Rozporządzenie (WE) Parlamentu Europejskiego i Rady nr 561/2006

Rozporządzenie 561/2006 w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego jest podstawowym unijnym aktem prawnym, który reguluje czas jazdy oraz odpoczynku kierowcy. Kierowca nie może odpoczywać krócej ani prowadzić pojazdu dłużej niż przewiduje to rozporządzenie, przez co w razie nieprzestrzegania norm i instrukcji przez przedsiębiorcę i kierowcę zawartych w rozporządzeniu może przyczynić się do nałożenia licznych i wysokich kar.

Rozporządzenie swoje zastosowanie ma wyłącznie przy przewozie drogowym rzeczy (towarów) jeżeli masa całkowita pojazdu wraz z naczepą lub przyczepą przekracza 3,5 t oraz w przypadku przewozu osób, jeżeli pojazd przystosowany jest do przewozu więcej niż 9 osób wraz z kierowcą. [5]

Ustawa o czasie pracy kierowców

Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. z 2004 r. Nr 92, poz. 879 z późn. zm.) reguluje bardzo ważną kwestię dotyczącą systemów czasu pracy kierowcy. Przepisy uregulowane są w całości, dlatego nie stosuje się systemów czasu pracy innych uregulowanych w kodeksie pracy, chyba że jakaś kwestia nie została uregulowana w ustawie o czasie pracy kierowców. [5]

Umowa CMR

Umowa o międzynarodowym przewozie drogowym towarów CMR (International Consignment Note) została podpisana w Genewie w 1956 roku. Polska natomiast ratyfikowała ją w 1962 roku stając się równocześnie stroną w handlu drogowym międzynarodowym u boku innych państw europejskich. Umowa ta wprowadziła i uściśliła warunki dotyczące przewozu towarów oraz dokumentacji przewozowej. Zastosowanie umowy odnosi się jedynie do usług odpłatnych w międzynarodowym przewozie drogowym towarów przez odpowiednich profesjonalnych przewoźników, którzy uzyskali odpowiednie uprawnienia w państwie.[5]

Najważniejszym dokumentem umowy jest list przewozowy CMR wystawiany w trzech kolorowych egzemplarzach, które kolejno przeznaczone są w kolorze czerwonym dla nadawcy, w kolorze

niebieskim dla odbiorcy i w kolorze zielonym dla przewoźnika. Zasady stosowania kolorystyki dokumentów nie zostały opisane w konwencji, dlatego nie ma obowiązku ich stosowania, lecz warto ją stosować. Oprócz trzech oryginalnych egzemplarzy w praktyce stosowanych jest dodatkowo jeden, dwa lub więcej kopii listów przewozowych. Jeżeli towar ma być załadowany na kilka pojazdów bądź przewiezionych ma zostać kilka partii towaru, wtedy nadawca i przewoźnik mogą wymagać tyle listów przewozowych ile pojazdów zostało wykorzystanych w operacji lub ile partii towaru zostało przewiezionych. Dodatkowe listy przewozowe, przeważnie w kolorze szarym, przeznaczone są dla spedycji i w kolorze czarnym dla urzędów administracyjnych. List przewozowy posiada odpowiednio ponumerowane 24 rubryki, które wskazane wypełnia nadawca, przewoźnik i odbiorca towaru. Listy CMR wystawia się przeważnie w języku polskim i angielskim.[3, 4]

W oparciu o konwencję CMR strony przewozu nie muszą zawierać umowy w formie pisemnej, gdyż najważniejszym dokumentem jest właśnie list przewozowy, który jest dowodem zawarcia umowy przewozu, jej warunków oraz przyjęciem towaru przez przewoźnika, jeżeli nie zostały zaznaczone jakiegokolwiek przeciwskazania lub niezgodności towaru pod względem ilości sztuk, oznaczeń, numerów oraz uszkodzenia towaru lub jego opakowania zgodnie z wypełnionym listem przewozowym.

Umowa ATP

Umowa międzynarodowa o przewozach szybko psujących się towarów i o specjalnych środkach transportu przeznaczonych do tych przewozów ATP (Accord, Transports, Perishables) jest dokumentem o najbardziej rozbudowanej i obszernej strukturze pod względem szczegółowym realizacji warunków transportu towarów wymagających kontrolowanej temperatury. Obowiązująca od 1970 roku umowa została podpisana przez Polskę w roku 1984 i opublikowana w Dzienniku Ustaw Załącznik Nr 49 z dnia 26.10.1984. Ostatnia nowelizacja Umowy ATP pochodzi z 14 maja 2015 roku (Dziennik Ustaw z dnia 14.05.2015 poz. 667). Umowa składa się z 20 artykułów rozpisanych w 4 rozdziałach oraz 3 załączników. Obowiązująca od 1970 roku umowa została podpisana przez Polskę w roku 1984 i opublikowana w Dzienniku Ustaw Załącznik Nr 49 z dnia 26.10.1984. Ostatnia nowelizacja Umowy ATP pochodzi z 14 maja 2015 roku (Dziennik Ustaw z dnia 14.05.2015 poz. 667). Ujęte są w niej między innymi: [6,8]

1. Jakiego rodzaju produktów żywnościowych podatne są na szybkie zepsucie,
2. Wysokość temperatury jaka wymagana jest podczas przewozu,
3. Warunki szczególne jakie powinny spełniać pojazdy do przewozu artykułów tam wymienionych,
4. Jakiego badania i oznaczenia powinien posiadać pojazd.

Umowa wytycza dwa główne cele:

1. Zachowanie jakości oraz polepszenie warunków transportu produktów szybko psujących się, szczególnie w handlu międzynarodowym,
2. Przyczynienie się do wzrostu rozwoju handlu takim rodzajem ładunku.

Pojazdy do przewozu towarów szybko psujących się powinny spełniać określone warunki zawarte u umowie ATP, dotyczą one między innymi:[3]

1. Pojazdów ogrzewanych, które dzięki wykorzystaniu urządzeń grzewczych są w stanie podtrzymywać temperaturę na stałym poziomie wewnątrz nadwozia nawet do 12 godzin,
2. Pojazdów chłodzonych mechanicznie, w których urządzenie chłodnicze pozwala na obniżenie temperatury oraz utrzymanie jej na stałym poziomie wewnątrz nadwozia w przedziale tem-

peratur: od +12 [°C] do 0 [°C], od +12 [°C] do -10 [°C], od +12 do -20 [°C],

3. Pojazdów izolowanych cieplnie.

W trakcie przygotowywania przewozu organizator transportu powinien być zorientowany w kwestii przedziału temperatur dla poszczególnych towarów, przez co wybór powinien odbywać się z przedziału czterech grup pojazdów uznanych przez umowę ATP:[9]

1. Izolowanych cieplnie.
2. Chłodzonych mechanicznie.
3. Chłodzonych nie mechanicznie.
4. Ogrzewanych.

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 852/2004 w sprawie higieny środków spożywczych

Rozporządzenie ustala ogólne zasady dla przedsiębiorstw sektora spożywczego w zakresie higieny żywności. Zgodnie z treścią rozporządzenia główna odpowiedzialność za bezpieczeństwo żywności spoczywa na przedsiębiorcy sektora spożywczego. Bezpieczeństwo żywności powinno być zapewnione w całym łańcuchu produkcji żywności z uwzględnieniem przechowywania w warunkach chłodniczych. Rozporządzenie wymusza na przedsiębiorcach sektora spożywczego zastosowanie zasad systemu zarządzania bezpieczeństwem żywności HACCP, które wraz z zastosowaniem dobrej praktyki higieny wpłynę na odpowiedzialność przedsiębiorcy sektora spożywczego.

Ponadto konieczne jest ustanowienie kryteriów mikrobiologicznych i temperaturowych w oparciu o naukową ocenę ryzyka, a także zapewnienie, że przywożona z krajów trzecich żywność podlega przynajmniej takim samym normom jak żywność produkowana we Wspólnocie Europejskiej.

System zarządzania bezpieczeństwem żywności HACCP

Zgodnie z rozporządzeniem WE nr 852/2004 od 1 stycznia 2006 roku, każdy przewoźnik prowadzący działalność w zakresie transportu żywności obowiązany jest wdrażać system HACCP (System Analizy Zagrożeń i Krytycznych Punktów Kontroli). System zapewnia bezpieczeństwo zdrowotne żywności poprzez kontrolę całego łańcucha żywnościowego obejmującego:[4]

Rozróżniamy pięć podstawowych składowych:

1. Produkcje surowca.
2. Przetwórstwo.
3. Pakowanie i przechowywanie wyrobu gotowego.
4. Dystrybucję gotowego wyrobu.
5. Obrót detaliczny i spożycie.

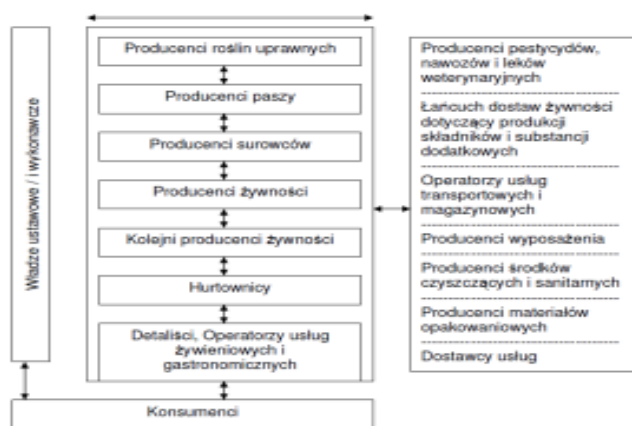
System HACCP obejmuje siedem podstawowych zasad:[5]

1. Ustalenie wszystkich typów zagrożeń, którym trzeba zapobiegać, które trzeba eliminować lub redukować do akceptowalnego poziomu (analiza zagrożeń).
2. Ustalenie krytycznych punktów kontroli na etapie (ach), na którym(ch) kontrola ma zasadnicze znaczenie dla zapobiegania lub eliminowania zagrożeń, bądź dla jego redukcji do akceptowalnego poziomu.
3. Ustanowienia limitów krytycznych w krytycznych punktach kontroli, które oddzielają dopuszczalność lub niedopuszczalność zapobiegania, eliminacji lub redukcji zidentyfikowanych zagrożeń.
4. Ustanowienia i wprowadzenia efektywnych procedur monitoringu w krytycznych punktach kontroli.
5. Ustanowienia działań korekcyjnych przy wskazaniu braku kontroli w krytycznych punktach kontroli.

- Ustanowienia procedur, które będą regularnie przeprowadzane, celem weryfikacji czy środki podane w paragrafach 1 do 6 działają prawidłowo.
- Ustanowienia dokumentów i zapisów wspólnych z charakterem i rozmiarem przedsiębiorstw sektora spożywczego w celu pokazania efektywnego zastosowania środków podanych w punktach 1 do 6.

Norma ISO 22000:2005

Bezpieczeństwo żywności jako zapewnienie, że żywność nie wyrządzi szkody konsumentowi, we wszystkich etapach łańcucha żywnościowego (od produkcji po ostatecznego konsumenta) narażone jest na cały szereg różnych zagrożeń. Norma ISO 22000:2005 została ustanowiona 1 września 2005 r. pod nazwą „System Zarządzania Bezpieczeństwem Żywności – Wymagania dla każdej organizacji należącej do łańcucha żywnościowego” w celu ustanowienia międzynarodowego standardu bezpieczeństwa zdrowotnego produkowanej żywności dla wszystkich uczestników łańcucha. Jest połączeniem zasad systemu Analizy Zagrożeń i Krytycznych Punktów Kontroli (HACCP) i etapów wdrożenia opracowanych przez Codex Alimentarius Commission oraz normy zarządzania jakością ISO 9001:2000 będącej wzorcem dla ISO 22000:2005. W założeniu normy najbardziej skuteczne systemy bezpieczeństwa żywności są ustanowione, wdrożone i aktualizowane w ramach zbudowanego systemu zarządzania oraz włączone do całości działań w zakresie zarządzania organizacją-ogniwem łańcucha żywnościowego. Niniejsza norma wymaga, aby wszystkie występujące w łańcuchu zagrożenia przewidzieć, zidentyfikować, ocenić i stworzyć dokumentację w celu ich zapobiegania i eliminacji. Rys.1.[6] przedstawia przykładowy schemat komunikacyjny w łańcuchu dostaw żywności.



Rys. 1. Przykład komunikacji w łańcuchu dostaw żywności

Międzynarodowy standard ISO 22000:2005 ustanawia wymagania podstawowe umożliwiające organizacji:

- Planowanie, wdrażanie, działanie, utrzymywanie i aktualizowanie systemu zarządzania bezpieczeństwem żywności mającego na celu dostarczanie wyrobów takich, które zgodnie z ich zamierzonym użyciem, są bezpieczne dla konsumenta.
- Wykazywanie zgodności z odpowiednimi wymaganiami dotyczącymi bezpieczeństwa żywności zapisanymi w ustawach i przepisach.
- Wykazywanie zgodności z odpowiednimi wymaganiami dotyczącymi bezpieczeństwa żywności zapisanymi w ustawach i przepisach.
- Ocenianie i szacowanie wymagań klienta i wykazywania zgodności z tymi wzajemnie uzgodnionymi, które dotyczą bezpieczeństwa żywności w celu poprawienia satysfakcji klienta.

- Skuteczne komunikowanie kwestii dotyczących bezpieczeństwa żywności swoim dostawcom, klientom i innym zainteresowanym stronom w łańcuchu dostaw żywności.
- Zapewnienie, że organizacja stosuje się do ustalonej polityki bezpieczeństwa żywności.
- Wykazywanie takiej zgodności zainteresowanym stronom, i
- zmierzanie do certyfikacji lub rejestracji własnego systemu zarządzania bezpieczeństwem żywności przez organizację zewnętrzną, lub przeprowadzania własnych ocen lub deklaracji zgodności z niniejszą międzynarodową normą.

Wymagania podane w normie skierowane są do stosowania przez wszystkie przedsiębiorstwa mające związek bezpośredni bądź pośredni z dystrybucją żywności bez względu na ich strukturę organizacyjną czy rozmiar.

Międzynarodowy standard żywności IFS

Zwiększająca się globalizacja w handlu żywnością, a także coraz większe wymagania konsumentów oraz rosnące niebezpieczeństwo roszczeń z tytułu odszkodowań zmuszają dostawców do podnoszenia standardów zarządzania jakością i bezpieczeństwem środków spożywczych. Międzynarodowy Standard Żywności IFS (International Food Standard) jest odpowiedzią na podnoszące się wymogi. Przedsiębiorstwa zrzeszone w HDE - Główny Związek Niemieckiego Handlu Detalicznego, w FCD – Fédération des Entreprises du Commerce et de la Distribution oraz we Włoskich Związkach Handlu Detalicznego CONAD, COOP i Federdistribuzione stworzyły standard służący jednolitej kontroli bezpieczeństwa i poziomu jakości producentów środków spożywczych. Standard IFS ma zastosowanie do wszystkich etapów wytwarzania w produkcji rolnej, w których żywność poddawana jest obróbce. W pierwszej fazie IFS skierowany był do własnych marek w handlu. Obecnie handlowcy w krajach takich jak Polska, Hiszpania, Austria i nie należąca do Unii Europejskiej Szwajcaria wykorzystują IFS jako swój standard bezpieczeństwa żywności. International Food Standard stawia za cel:

- Wspólny standard oparty jednolitym systemie oceniania.
- Dopuszczenie posiadających akredytacje wykwalifikowanych placówek certyfikacyjnych oraz audytorów.
- Stworzenie porównywalności i przejrzystości w obrębie wspólnego łańcucha dostawczego.
- Obniżenie kosztów zarówno po stronie dostawców jak i w handlu.

IFS składa się z czterech części:[7]

Cześć 1: Protokół z audytu (ocena audytu, przeprowadzenie audytu, różne kroki zmierzające do wystawienia certyfikatu itd.)

Cześć 2: Wymogi techniczne: lista zawierająca 250 wymogów ujętych w 5 rozdziałach:

- Odpowiedzialność przedsiębiorstwa,
- Zarządzanie jakością,
- Zarządzanie personelem,
- Proces produkcji/ Proces wytwarzania ,
- Działania zaradcze, analizy, ulepszenia.

Cześć 3: Wymogi dotyczące placówek akredytacyjnych, placówek certyfikacyjnych oraz audytorów.

Cześć 4: Istota relacjonowania (wytyczne dla layoutu, sprawozdanie, plan działań, certyfikat).

Następną normą pochodną IFS Food jest norma IFS Logistics. Opracowana ona została dla poprawy bezpieczeństwa środków spożywczych w procesach logistycznych takich jak: magazynowanie, transport i inne operacje logistyczne. Norma zawiera wymagania dotyczące rozładunku i załadunku, składowania, przewozu

żywności zarówno tej która wymaga warunków w temperaturze kontrolowanej jak i żywności o stabilnej charakterystyce.[4].

Certyfikat AEO

AEO jest Instytucją Wspólnotowego Kodeksu Celnego, wprowadzoną do porządku prawnego Unii Europejskiej z dniem 1 stycznia 2008 r. celem stworzenia bezpiecznego łańcucha dostaw oraz walki z terroryzmem. Przedsiębiorstwo ubiegające się o świadectwo AEO powinno złożyć wniosek do Dyrektora Izby Celnej zgodnie z załącznikiem 1C do rozporządzenia (EWG) nr 2454/93 ustanawiającego przepisy w celu wykonania rozporządzenia Rady (EWG) nr 2913/92 ustanawiającego Wspólnotowy Kodeks Celny (RWKC) wraz z następującymi dokumentami:

Rozróżniamy cztery podstawowe dokumenty:

1. Zaświadczeniem o niekaralności wnioskodawcy.
2. Oświadczeniem wnioskodawcy wg wzoru określonego w załączniku Nr 5 do rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 22 lipca 2011 r. w sprawie wzorów formularzy stosowanych w sprawach celnych.
3. Wykazem stałych przedstawicieli prawnych do spraw celnych lub oświadczeniem o ich braku.
4. Kwestionariuszem postępowania audytowego.

Upoważniony przedsiębiorca (AEO) jest to przedsiębiorca posiadający jedno ze świadectw:

Rozróżniamy trzy podstawowe świadectwo:

- a) świadectwo AEO C - uproszczenia celne;
- b) świadectwo AEO S - bezpieczeństwo i ochrona;
- c) świadectwo AEO F - uproszczenia celne, bezpieczeństwo i ochrona.

Świadectwo AEO daje rękojmię przestrzegania przepisów prawa wspólnotowego przy dokonywaniu międzynarodowych transakcji.

Status AEO może zostać udzielony każdemu przedsiębiorcy posiadającemu siedzibę na obszarze celnym Wspólnoty spełniającemu cztery podstawowe warunki i kryteria:

- a) odpowiednie przestrzeganie wymogów celnych,
- b) odpowiedni system zarządzania ewidencjami handlowymi i, gdzie zachodzi taka potrzeba, ewidencjami,
- c) odpowiedni system zarządzania ewidencjami handlowymi i, gdzie zachodzi taka potrzeba, ewidencjami transportowymi, który umożliwi właściwą kontrolę celną,
- d) udokumentowana wypłacalność,
- e) gdzie ma zastosowanie, odpowiednie standardy bezpieczeństwa i ochrony.

Uzyskanie statusu AEO pozwala na sprawniejsze i szybsze działanie w ramach odpraw celnych transportów międzynarodowych i daje gwarancję pewności dostarczenia materiałów na czas do klienta.

Zasady dobrej praktyki produkcyjnej (GMP) i higienicznej (GHP)

Dwa podstawowe systemy, których celem jest utrzymanie odpowiedniej kontroli higieny środowiska pracy i procesów technologicznych jakie zachodzą w firmie branży żywnościowej to GHP (Good Hygienic Practice) i GMP (Good Manufacturing Practice) czyli Dobra Praktyka Higieniczna i Dobra Praktyka Produkcyjna stanowią podstawę do wdrożenia w przedsiębiorstwie systemu HACCP. Działania w ramach systemów GMP i GHP to działania zapobiegawcze dla zagrożeń bezpieczeństwa zdrowotnego żywności wykorzystywane przez system zarządzania HACCP. Wszystkie stosowane w przedsiębiorstwie metody pracy, techniki, oraz zalecenia powinny być opisane szczegółowymi instrukcjami lub procedu-

rami, do których przestrzegania zobligowani są wszyscy pracownicy przedsiębiorstwa. Instrukcje i procedury powinny być opracowane zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa międzynarodowego i krajowego.

Od momentu przystąpienia Polski do Unii Europejskiej, przedsiębiorstwa zajmujące się transportem żywności zmuszone zostały do dostosowania swojej działalności przewozowej do nowych przepisów. Przewoźnicy żywności w zakresie bezpieczeństwa i higieny żywności traktowani są na równi z producentami.

W związku z tym obligatoryjne stało się stosowanie dobrej praktyki transportowej opartej na systemie HACCP, a co za tym idzie stworzenie i wdrożenie GHP i GMP. Do głównych zasad funkcjonowania transportu w oparciu o systemy dobrej praktyki należą:[4]

1. Zachowanie czystości środków transportu, pojemników i opakowań.
2. Zachowanie możliwie najkrótszego czasu przewozu.
3. Zabezpieczenie przed wspólnym przewozem wyrobów gotowych, zużytych opakowań oraz odpadów.
4. Zabezpieczenie żywności przed zanieczyszczeniem.
5. Zapewnienie odpowiedniej i kontrolowanej temperatury (jeżeli konieczne),
6. Oświadczeniem wnioskodawcy wg wzoru określonego w załączniku Nr 5 do rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 22 lipca 2011 r. w sprawie wzorów formularzy stosowanych w sprawach celnych.
7. Wykazem stałych przedstawicieli prawnych do spraw celnych lub oświadczeniem o ich braku.
8. Kwestionariuszem postępowania audytowego.

Niezależnie od przepisów międzynarodowych Polska posiada jedno z najbardziej restrykcyjnych ze wszystkich państw UE krajowe przepisy dotyczące produkcji i transportu żywności. Podstawowym aktem prawnym będącym odpowiedzią polskiego prawa na ustanowienie przez Unię Europejską pakietu trzech rozporządzeń WE 1071/2009, 1072/2009 i 1073/2009 jest Ustawa o transporcie drogowym ujednoliconą przez Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 15 października 2013 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy o transporcie drogowym (Dz.U. 2013 poz. 1414). W zakresie bezpieczeństwa żywności i żywienia krajowe przepisy uregulowane zostały ustawą z dnia 25 sierpnia 2006 r. o bezpieczeństwie żywności i żywienia (Dz.U. 2006 nr 171 poz. 1225) z późniejszymi zmianami oraz inne akty prawne oraz normy krajowe. Dodatkowym dokumentem szczegółowiej określającym w przedsiębiorstwie transportowym zasady bezpieczeństwa wykonywania zadań przez pracowników są „Przepisy i regulaminy w przedsiębiorstwie transportu żywności” tworzone są w oparciu o obowiązujące normy prawne i mają na celu ustalenie zadań i odpowiedzialności pracowników (każdego szczebla) przedsiębiorstwa zgodnie z rozdziałem IV, Art. 104. § 1 Kodeksu Pracy określającym zasady wprowadzania regulaminu pracy i zakres regulacji nim określonych, regulamin pracy, określając prawa i obowiązki pracodawcy i pracowników związane z porządkiem w zakładzie pracy¹.

1 Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 17 września 2014 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy – Kodeks pracy (Dz.U. 2014 poz. 1502)

13. Rozporządzenie Rady (WE) nr 1234/2007 z dnia 22 października 2007 r. ustanawiające wspólną organizację rynków rolnych oraz przepisy szczegółowe dotyczące niektórych produktów rolnych („rozporządzenie o jednolitej wspólnej organizacji rynku”)

Jest to podstawowy akt prawny regulujący zagadnienia wspólnego rynku produktów rolnych. Dla sektora owoców i warzyw w 2011 roku ustanowiono szczegółowe wytyczne zawierające szczegółowe normy handlowe dla poszczególnych produktów rolnych tego sektora (Rozporządzenie Wykonawcze Komisji (UE) nr 543/2011 z dnia 7 czerwca 2011 r. ustanawiające szczegółowe zasady stosowania rozporządzenia Rady (WE) nr 1234/2007 w odniesieniu do sektora owoców i warzyw oraz sektora przetworzonych owoców i warzyw). Rozporządzenie to, oprócz ogólnej normy jakościowej dla owoców i warzyw, zawiera między innymi szczegółową normą handlową dla świeżych truskawek, zastępującą obowiązującą do tej pory normę PN-R-75535:1996. W normie zawarto definicję produktu, przepisy dotyczące jakości, przepisy dotyczące wielkości, klasyfikację truskawek a także przepisy dotyczące prezentacji i znakowania produktu. Przedsiębiorca wprowadzający do obrotu produkty sektora owoców i warzyw objętych normami handlowymi zawartymi w rozporządzeniu 543/2011 może wystawiać te produkty, oferować je na sprzedaż, dostarczać je na terenie Unii Europejskiej wyłącznie zgodnie z tymi normami i jest odpowiedzialny za zapewnienie takiej zgodności.

Norma PN-a-78652:1997

Jest to przepis związany z zasadami przechowywania i transportowania truskawek w stanie zamrożonym w której podano trynaście terminów dotyczących truskawek zamrożonych, przeznaczonych do obrotu krajowego i na eksport. Zdefiniowano truskawki przejrzale, truskawki niewybarwione, truskawki zielone, truskawki uszkodzone mechanicznie, truskawki pokruszone, truskawki niekształtne, truskawki ze zmianami enzymatycznymi, truskawki zepsute, truskawki oblodzone, zlepieńce trwałe, zanieczyszczenia pochodzenia roślinnego, zanieczyszczenia mineralne, zanieczyszczenia obce. Ustalono wymagania organoleptyczne i fizyczne dla trzech klas jakościowych wyrobu. Określono sposób pobierania próbek i rodzaje badań. Podano wymagania ogólne dotyczące pakowania, znakowania, przechowywania i transportu. W Polsce nadzór na stosowaniem norm jakościowych sprawuje IJHARS. Ponieważ truskawki niezależnie od tego czy w stanie zamrożonym czy świeże należy przechowywać i transportować w temperaturze kontrolowanej niezbędne jest stosowanie się do wymogów zawartych w Umowie ATP.

Rozporządzenie komisji (we) nr 2023/2006 z dnia 22 grudnia 2006 r. w sprawie dobrej praktyki produkcyjnej w odniesieniu do materiałów i wyrobów przeznaczonych do kontaktu z żywnością (tekst mający znaczenie dla EOG).

Przepis ten wprowadza wskazówki dotyczące warunków i metod stosowania opakowań jednostkowych i opakowań transportowych podstawowych gatunków owoców i warzyw sprzedawanych w stanie świeżym podano także w obowiązującej normie PN-ISO 7558:1999-Wytyczne dotyczące pakowania owoców i warzyw w opakowania jednostkowe.

Niezależnie od umowy ATP uszczegółowiono wytyczne przechowywania chłodniczego truskawek w normie PN-ISO 6665:1994 - Truskawki - Wytyczne przechowywania chłodniczego w której opisano uzyskiwanie optymalnych warunków przechowywania dla truskawek. Podano warunki zbioru i umieszczania w chłodniach oraz optymalne warunki przechowywania.

PODSUMOWANIE

Wraz z rozwojem globalizacji równomiernie wzrasta potrzeba transportu. Rozwój infrastruktury drogowej pod względem powstania coraz to bardziej gęstych sieci dróg stawia transport drogowy jako bardzo znaczący element poprawiający wzrost gospodarczy wielu państw. Możliwość dowiezienia ładunku dokładnie w miejsca przeznaczenia dzięki zasadzie „od drzwi do drzwi” czyni transport drogowy jedną z najważniejszych gałęzi transportu. Potrzeba przewożenia coraz to większych ilości towaru oraz rozwój gospodarki wolnorynkowej przyczyniły się do powstania wielu firm świadczących usługi przewozowe. Towary podzielone są na grupy, co wskazuje na to jakie warunki musi spełnić przewoźnik, aby móc podjąć się określonego przewozu. Jedną z takich grup są towary łatwo psujące się. Zakres i rodzaj przewożonych ładunków jest bardzo duży od towarów głęboko mrożonych, przez towary świeże schłodzone, kończąc na ładunkach wymagających ogrzewania. Przewóz towarów łatwo psujących się jest trudnym zadaniem, dlatego planując przewóz takich towarów przewoźnik musi wziąć pod uwagę wiele czynników jak zakres temperatur przewożonego towaru, wilgotność powietrza, czas trwania przewozu, dobranie odpowiedniego środka transportu, ale przede wszystkim przestrzeganie bardzo restrykcyjnych przepisów prawnych w szeroko rozumianym logistycznym łańcuchu przepływu produktów pochodzenia rolniczego. Nieprzestrzeganie choć jednej z tych wytycznych może doprowadzić do zepsucia towaru, który nie będzie już nadawał się do spożycia i narazić konsumenta na niebezpieczeństwo, natomiast przewoźnika na ogromne straty finansowe.

BIBLIOGRAFIA

1. Stajniak M., Hajduk M., Fołtyński M., Krupa A., Transport i spedycja. Podręcznik do kształcenia w zawodzie technik logistyk, Wydawnictwo: Instytut Logistyki i Magazynowania, Poznań 2007,
2. Starkowski D., Bieńczyk K., Zwierzycki W., Samochodowy transport krajowy i międzynarodowy. Kompendium wiedzy praktycznej. Zabezpieczenia ładunków oraz zagadnienia techniczno – eksploatacyjne w transporcie drogowym. Tom 1, Systherm Poznań 2010.
3. Salomon A., Podstawowa dokumentacja spedycyjno-transportowa w pracy spedytora międzynarodowego, „Współczesna Gospodarka”, 2014, nr 4 Gdańsk.
4. Górski W., Mendyk E., Prawo transportu lądowego, Wydawnictwo Komunikacji i Łączności, Warszawa 2006.
5. Starkowski D., Bieńczyk K., Zwierzycki W., Samochodowy transport krajowy i międzynarodowy. Przepisy prawne. Tom 2, Systherm Poznań 2011.
6. Starkowski D., Bieńczyk K., Zwierzycki W., Samochodowy transport krajowy i międzynarodowy. Środowisko pracy kierowcy i logistyka. Tom 3, Systherm Poznań 2011.
7. Starkowski D., Bieńczyk K., Zwierzycki W., Samochodowy transport krajowy i międzynarodowy. Przepisy w transporcie drogowym. Tom 4, Systherm Poznań 2011.
8. Starkowski D., Bieńczyk K., Zwierzycki W., Samochodowy transport krajowy i międzynarodowy. Transport kołowo-drogowy. Tom 5, Systherm Poznań 2012.
9. Rześny-Cieplińska J., Organizatorzy transportu: rynki-operacje-strategie, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2011.

Road transport analysis on the basis of a chosen transport and forwarding company during transportation of strawberries. Part one – legal regulations.

The process of globalization fosters a growing need of transport. What is more, development of road infrastructure and construction of a dense network of routes leads to situation where road transport becomes a significant factor that improves economic growth of many countries. Delivery of goods to their final destination – “door to door principle” - makes road transport one of the most important branches of transport. Carriage of increasing number of goods and the development of free market economy led to emergence of many companies that provide shipping services. Goods are divided into groups which indicates what conditions are to be met by the carrier in order to carry out transportation. Perishable goods can be listed as one of such groups. The range and type of transported goods is very large from quick fro-

zen products, through chilled products, to the ones that require heating. Carriage of perishable goods is a difficult task, that is why when a transport of such products is planned, the carrier needs to take into consideration factors such as: range of temperatures of given products, air humidity, duration of transport, choosing appropriate means of transport, but above all obeying restrictive legal regulations in the wider logistic chain of the flow of agricultural origin goods. Failure to respect at least one of the guidelines may lead to rotting of products, making them unfit for consumption, endanger consumer of goods and put the carrier at risk of financial losses.

Autorzy:

dr inż. **Dariusz Starkowski** – Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa w Pile, starszy wykładowca, Instytut Inżynierii Mechanicznej Transportu, 64-920 Piła, ul. Podchorążych 10, dariuszstarkowski@poczta.onet.pl.