

PRZECIWDZIAŁANIE UŻYCIU TWOJEJ CIĘŻARÓWKI  
DO NIELEGALNEJ IMIGRACJI DO WIELKIEJ BRYTANII

# OCHRONA PRZED NIEPOŻĄDANYM PASAŻEREM W POJEŹDZIE



Emil Nagrodzki

Kierowcy realizujący przewozy drogowe do Anglii nadal nie czują się bezpieczni. Działania strony francuskiej, mające ograniczyć nielegalną imigrację do Wielkiej Brytanii, takie jak likwidacja obozowiska w okolicach Calais, nie przyniosły oczekiwanego efektu. W opinii wielu kierowców i przewoźników drogowych starania francuskich władz są jedynie pozorne.



Jedyną stroną tego problemu, która jest rzeczowo zainteresowana ograniczeniem procederu nielegalnej imigracji, jest strona angielska. W przypadku Wielkiej Brytanii zasadniczą przeszkodą jest jednak niemożność działania we Francji, skąd grupy imigrantów przedostają się na jej terytorium, przeprowadzając zmasowane akcje wtargnięcia do pojazdu bez wiedzy kierowcy.

Ponieważ za wwóz do Anglii nielegalnych imigrantów odpowiedzialność ponosi nie tylko kierowca, ale i przewoźnik drogowy, nie należy lekceważyć omawianego procederu, a wręcz przeciwnie, trzeba wdrożyć system umożliwiający skuteczne uniknięcie ewentualnej kary. Oczekiwania strony angielskiej względem zabezpieczenia pojazdu i przeciwdziałania nielegalnej

imigracji zostały ujęte w Ustawie z 1999 roku o Imigracji i Udzielaniu Azylu. Wprowadzenie tego systemu powinno być wykazane już w chwili kontroli, w trakcie której wykryto obecność nielegalnych imigrantów.

## Procedury zapobiegania nielegalnej imigracji

### 1. Przeszkolenie.

Przed wszystkim przewoźnik realizujący przewozy drogowe do Wielkiej Brytanii, powinien wykazać wolę współpracy ze stroną angielską, poprzez przeszkolenie kierowcy, wykonującego transport w tym kierunku z polityki antyimigracyjnej oraz sposobów

zapobiegania wtargnięciu niepożądanego osoby na pojazd. Kserokopię potwierdzenia wykonania takiego szkolenia kierowca powinien posiadać w pojeździe na wypadek ewentualnej kontroli drogowej.

## 2. Oględziny – samokontrola pojazdu.

W przypadku podróży przez Calais, Coquelles lub Dunkierkę, ostateczna kontrola pojazdu i skrzyni ładunkowej powinna zostać przeprowadzona przed wjazdem do strefy kontroli w Wielkiej Brytanii, a w razie korzystania z innego portu, należy dokonać sprawdzenia bezpośrednio przed wjazdem na prom. Bardzo ważne jest wykazanie i udowodnienie staranności kierowcy w kwestii kontroli i oględzin pojazdu po każdym jego zatrzymaniu. Dokładne sprawdzenie ma szczególne znaczenie w przypadku realizacji dłuższych postojów – na przykład w celu wykonania odpoczynku dobowego lub skróconego odpoczynku tygodniowego, gdy szansa na nielegalne przedostanie się do pojazdu jest większa.

## 3. Dokładne planowanie postojów.

Dużą wagę należy również przywiązywać do wcześniejszego planowania trasy w taki sposób, aby ograniczyć do minimum postoje w małej odległości od portu-odprawy w kierunku Anglii. Niestety strona angielska nie określiła w żaden sposób, jaka jest „bezpieczna odległość” parkingu, na którym można wykonać odpoczynek a grupy emigrantów dokonują wtargnięć do pojazdów oddalonych nawet 300 km od portu.

Dobłą praktyką kierowcy jest zatrzymanie pojazdu na parkingu umiejscowionym np. przy autostradzie z jezdnią w przeciwnym kierunku do portu. Takie działania wymagają przejazdu na kolejne zjazdy autostrady w celu dwukrotnej zmiany kierunku jazdy. Po każdorazowym zatrzymaniu podczas przejazdu w kierunku portu, kierowca zobowiązany jest dokonać oględzin, czy nie doszło do nieuprawnionego wtargnięcia. Sprawdzenie to należy odnotować w dokumencie o nazwie „lista kontrolna”, który przewoźnik powinien przekazać


kierowcy przed wyjazdem z bazy firmy. Dokument ten kierowca zobowiązany jest okazać służbom

kontrolnym w przypadku kontroli, podczas której stwierdzono obecność nielegalnych imigrantów.

## 4. Zabezpieczenie pojazdu.

Ważnym elementem omawianych procedur jest odpowiednie zabezpieczenie pojazdu. Wiąże się to z naprawą i usunięciem wszystkich przecięć i przedarcie plandeki (szczególnie jeśli ich długość przekracza 25 cm), przed umieszczeniem towaru w pojeździe. Po ostatecznym załadunku należy zabezpieczyć pojazd przez zamknięcie i trwałe zaplombowanie. Numer plomby powinien być odnotowany w dokumentacji przewozowej oraz na liście kontrolnej. W trakcie przejazdu plomba powinna być skrupulatnie i dokładnie sprawdzana przez kierowcę, gdyż nie należą do rzadkości przypadki łączenia przez imigrantów uprzednio przeciętej plomby. Kierowca powinien zweryfikować czy nie doszło do takiej sytuacji zwłaszcza w przypadku zastosowania linki celnej, która jest niezbędnym elementem zabezpieczenia skrzyni ładunkowej – plandeki. Linkę należy sprawdzić fizycznie pod kątem oznak manipulowania przy niej, w szczególności śladów przecięcia i ponownego połączenia. Bardzo istotne, aby kierowca w razie kontroli, podczas której stwierdzono obecność nielegalnego imigranta, mógł wykazać, że otrzymał od przewoźnika narzędzia, które pozwoliły mu w sposób rzeczywisty i skuteczny zabezpieczyć pojazd przed nieuprawnionym wtargnięciem osób niepożądanych. Należą do nich m.in. sztaby, kłódki i wyżej wspomniana linka celna. Często formą ochrony, stosowaną przez użytkowników i właścicieli pojazdów zabudowanych skrzyniami ładunkowymi ze ścianami termoizolującymi, jest też alarm uruchamiany przy otwarciu drzwi.

---

 Przewoźnik realizujący przewozy drogowe do Wielkiej Brytanii, powinien wykazać wolę współpracy ze stroną angielską.

---



Przewoźnik drogowy może również uczestniczyć w programie akredytacji, by wykazać jak przeciwdziała procederowi nielegalnej imigracji.

Omawiany kierunek realizowanych przewozów wymaga również szczególnego zabezpieczenia wszelkich schowków i kufrów bocznych, które po-

winny być zamknięte np. kłódką, nie tylko ze względu na nielegalną imigrację, ale również ewentualną kradzież zawartości. Plomby i kłódki powinny być dokładnie sprawdzane, tak by upewnić się, że nie zostały przecięte lub uszkodzone, a następnie naprawione. Stwierdzenie przez kierowcę, że trudno jest otworzyć lub zamknąć kłódkę, może sugerować ingerencję osób trzecich.

#### 5. Informowanie odpowiednich służb.

Angielskie służby kontrolne apelują, aby kierowca w przypadku podejrzenia, że w pojeździe przebywa osoba nieuprawniona, nie podejmował działań samodzielnie, tylko powiadomił policję lub inne właściwe służby. To szczególnie ważne, zwłaszcza w związku z coraz częściej obserwowanym agresywnym zachowaniem imigrantów wobec kierowców, którzy uniemożliwiają im nielegalne przekroczenie granicy Królestwa Wielkiej Brytanii.

#### Sankcje karne

W przypadku niezachowania należytej staranności w przeciwdziałaniu nielegalnemu wtargnięciu, dla uczestników przewozu drogowego przewidziana jest maksymalna kara w wysokości 2 tys. funtów za jednego imigranta (odpowiednio dla kierowcy i przewoźnika). Na podstawie analizy wyników kontroli, najczęściej nakładane przez służby kontrolne kary wynoszą 600 funtów dla kierowcy oraz 900 funtów dla firmy transportowej za wwóz jednego nielegalnego emigranta.

Jeżeli w działaniu uczestników przewozu stwierdzona zostanie celowość, to za wwiezienie nielegalnego imigranta lub innej osoby niepożądanego może grozić odpowiedzialność karna. Nałożenie kary jest dwuetapowe, dzięki czemu po przeprowadzeniu postępowania wyjaśniającego, złożeniu

wyjaśnień oraz przedstawieniu mocy dowodowej, możemy się jeszcze odwołać od decyzji. Jeśli po skorzystaniu z tej możliwości nałożona kara zostanie utrzymana w mocy, przysługuje nam dodatkowo odwołanie do sądu za pomocą „Formularza N161”. Jednak działanie takie musi być gruntownie przemyślane i należy liczyć się z poniesieniem ewentualnych kosztów procesowych (w tym zastępstwa procesowego ze strony urzędu), które w przypadku Wielkiej Brytanii mogą często przekroczyć wartość kwoty sporu.

#### Transport spożywczy a nielegalni emigranci

Poważnym problemem jest ujawnienie nielegalnych imigrantów w przypadku transportu artykułów spożywczych, przy jednoczesnym uszkodzeniu części (choćby niewielkiej) transportowanego ładunku. Bardzo częstą praktyką w takiej sytuacji jest odmowa przyjęcia całości ładunku przez odbiorcę i wskazanie miejsca utylizacji całego towaru. Przed dokonaniem utylizacji przewoźnik powinien jednak koniecznie uzyskać zgodę swojej firmy ubezpieczeniowej. Zniszczenie całości ładunku bez uzgodnienia z ubezpieczycielem najczęściej wiąże się bowiem z odmową wypłaty kwoty za nieuszkodzony towar i często ma swój finał w sądzie. W związku z tym, że polisa obejmuje odpowiedzialnością ubezpieczeniową tylko uszkodzony towar, w przypadku niepowiadomienia firmy ubezpieczeniowej przed utylizacją całości ładunku, orzeczenia wydawane przez sądy w większości dotychczas prowadzonych spraw są niekorzystne dla przewoźników. Orzeczenia te wskazują na zasadność takiego stanowiska firm ubezpieczeniowych.

Ponieważ zazwyczaj wartość towaru jest wysoka, warto w takiej sytuacji działać bez zbędnego pośpiechu i przedsięwziąć postępowanie zachowawcze, takie jak wspomniane już zaangażowanie firmy ubezpieczeniowej w podjęcie decyzji o ewentualnej utylizacji części ładunku. Często takie działanie kończy się pozytywnie dla wszystkich stron i efektem pertraktacji firmy ubezpieczeniowej z odbiorcą ładunku jest przyjęcie towaru nieuszkodzonego.

### Profilaktyka przede wszystkim

Rzeczywista sytuacja transportu drogowego w odniesieniu do rentowności tego typu działalności gospodarczej jest oparta na wielu zmiennych – w tym nieprzewidywalnych kosztach. Dlatego bardzo istotne jest ograniczenie nieplanowanych wydatków przez podjęcie działań prewencyjnych, takich jak omówione w tym artykule, które zapobiegą lub zmniejszą zagrożenie wystąpienia niepożądanych sytuacji.

Przewoźnik drogowy może również uczestniczyć w programie akredytacji, by wykazać jak przeciwdziała procederowi nielegalnej imigracji. Aby firma zakwalifikowała się do tego programu, musi wprowadzić skuteczny system bezpieczeństwa dla swoich pojazdów. Przewoźnik musi także upewnić się, że system jest wdrożony i używany prawidłowo. Uczestnictwo w programie nie zagwarantuje stuprocentowo uniknięcia kary, ale z pewnością świadczyć będzie na korzyść firmy

transportowej, która podjęła wszelkie dostępne kroki w celu zapobieżenia negatywnej sytuacji.

---

*Największe problemy są jeżeli nielegalni imigranci zostaną ujawnieni w ładowniach naczep, w których są przewożone artykuły spożywcze.*

---

### AUTOR



**Emil Nagrodzki**

Ekspert OCRK w zakresie ITD i PIP

