

Minister Infrastruktury i Budownictwa**Andrzej Adamczyk**Ministerstwo Infrastruktury
i Budownictwa

ul. Chałubińskiego 4/6

do wiadomości departamentów transportu drogowego i kolejowego

Główny Inspektor Transportu Drogowego**Alvin Gajadur**

Główny Inspektorat Transportu Drogowego

Al. Jerozolimskie 94, 00-807 Warszawa

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego**Ignacy Góra**

Urząd Transportu Kolejowego

Al. Jerozolimskie 134

02-305 Warszawa

PETYCJA

z dnia 2 października 2017 r.

W oparciu o zapisy ustawy z dnia 11 lipca 2015 r. o petycjach zwracam się o podjęcie prac mających na celu przyjęcie jednolitej interpretacji zapisów umowy ADR oraz regulaminu RID a także ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r o przewozie towarów niebezpiecznych w zakresie odpowiedzialności nadawcy, pakującego i załadowcy.

W szczególności wnioskujemy o przyjęcie metody kontroli prókowej pojazdów i jednostek transportowych poddawanych napełnianiu lub pakowaniu zgodnie z załączonym standardem. Jeżeli okaże się to pomocne to możemy przedstawić dokładniejsze dane oraz informacje.

Uzasadnienie

W dniach 19-29 września br odbyły się w Genewie obrady Joint Meeting RID/ADR/ADN (WP.15/AC.1), które to ciało opiniuje i przygotowuje propozycje zmian do przepisów RID/ADR i ADN. W dokumencie oficjalnym ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/23 (Niemcy) zawnioskowano o zinterpretowanie przepisu 7.5.1.1. oraz 7.5.1.2 RID/ADR.

Przepis ten (RID/ADR 7.5.1.2) stanowi, że jeżeli nie postanowiono inaczej, to załadunek nie powinien się odbyć, jeżeli:

- sprawdzenie dokumentów; lub

- oględziny pojazdu, a także, o ile występują, kontenera, kontenera do przewozu luzem,

MEGC, kontenera-cysterny i cysterny przenośnej oraz **wyposażenia używanego**

podczas załadunku i rozładunku, wskazują, że kierowca, pojazd, kontener, kontener do przewozu luzem, MEGC, kontener cysterna, cysterna przenośna lub ich wyposażenie nie spełniają wymagań obowiązujących przepisów. Przed załadunkiem, powierzchnia wewnętrzna i zewnętrzna pojazdu i kontenera powinny zostać sprawdzone w celu upewnienia się, że nie mają one uszkodzeń mogących naruszyć integralność pojazdu lub kontenera lub spowodować uszkodzenia sztuk przesyłek, które mają być załadowane.

Pytanie obejmowało rozumienie pojęcia określonego jako „wyposażenie używane podczas załadunku i rozładunku”. Podobne wymaganie znajduje się również w ADR i RID pod 7.5.1.1 w związku z przybyciem do miejsc załadunku i rozładunku.

Zgodnie z ustaleniami gremium przyjęto, że należy powierza się delegacji niemieckiej zaproponowanie zmiany przepisu z horyzontem czasowym RID/ADR 2021. Znalazło to odzwierciedlenie w raporcie.

Potwierdzono, że w obecnym stanie prawnym należy kontrolować 100% wszystkich pojazdów / jednostek ładunkowych przez załadunkiem / pakowaniem. W efekcie, gdy na drodze zostanie ustalony pojazd nie spełniający wymagań, to możliwe jest wszczęcie postępowań wobec przewoźnika, nadawcy, załadowcy i pakującego, gdyż odpowiadają oni solidarnie.

Kontrole wykonywane przez ww. podmioty powinny obejmować całość zagadnienia tj. kontrolę wzrokową dokumentacji, pojazdu i jednostek ładunkowych oraz kierowcym, a także wyposażenia niezbędnego do wykonania czynności załadunkowych i rozładunkowych.

W celu przyjęcia jednolitych zasad koniecznym jest stworzenie procedury dopuszczenia kontroli wyrywkowej analogicznej do tej, którą stosuje się w transporcie kolejowym. Można by przyjąć, iż na wjeździe kontroluje się co 20 pojazd / jednostkę (ze wszystkich pojazdów lub wobec pojazdów danego przewoźnika), i jeżeli zostanie ustalona nieprawidłowość, to częstotliwość kontroli zagęszcza się, aż do sprawdzania każdego pojazdu. W przypadku gdy w kolejnych kontrolach zostanie ustalona poprawna praktyka,

można będzie zrezygnować z kontroli i powrócić do próbkowania. W tym celu został opracowany standard, który powinien zapewnić zachowanie bezpieczeństwa przy maksymalizacji efektywności działania.

Wnosimy o podjęcie działań.

Zgodnie z art. 8 wyrażamy zgodę na opublikowanie petycji

Doradca ds Bezpieczeństwa.

Prezes Zarządu

Marek Różycki

W załączeniu

- projekt zapisów standardu

PROJEKT ZAPISÓW STANDARDY

dla

kontroli wyrywkowej

jednostek transportowych

wersja 09 2017

1. Przepis (RID/ADR 7.5.1.2) stanowi, że jeżeli nie postanowiono inaczej, to załadunek nie powinien się odbyć, jeżeli sprawdzenie dokumentów lub oględziny pojazdu, a także, o ile występują, kontenera, kontenera do przewozu luzem, MEGC, kontenera-cysterny i cysterny przenośnej a także wyposażenia używanego podczas załadunku i rozładunku, wskazują, że kierowca, pojazd, kontener, kontener do przewozu luzem, MEGC, kontener cysterna, cysterna przenośna lub ich wyposażenie nie spełniają wymagań obowiązujących przepisów. Przed załadunkiem, powierzchnia wewnętrzna i zewnętrzna pojazdu i kontenera powinny zostać sprawdzone w celu upewnienia się, że nie mają one uszkodzeń mogących naruszyć integralność pojazdu lub kontenera lub spowodować uszkodzenia sztuk przesyłek, które mają być załadowane.
2. Za równoważne ze 100% kontrolą należy uznać kontrole realizowane w sposób systematyczny i możliwy do udokumentowania na następujących zasadach:
 - (1) w przypadku nowego przewoźnika lub w przypadku rozpoczęcia działalności kontroluje się każdy pojazd lub jednostkę transportową;
 - (2) jeżeli w 10 skontrolowanych pod rząd pojazdach lub jednostkach transportowych nie stwierdza się nieprawidłowości to dopuszczalne jest zmniejszenie liczby kontroli w ten sposób, że kontroluje się co 20-tą;
 - (3) jeżeli w wyniku kontroli zgodnie z pkt (2) ustaleni są jednostki nie spełniające wymagań kontrole prowadzi się z intensywnością określona w pkt (1);
 - (4) z każdego sprawdzenia oraz z wyliczeń odnośnie ilości kontroli sporządza się zapisy.
3. W odniesieniu do zakresu kontroli sprawdza się sprzęt i wyposażenie niezbędne do przewozu oraz do wykonania czynności załadunkowych i rozładunkowych odpowiednio do danego przypadku.

4. Celem kontroli jest potwierdzenie, że pojazd / kontener, kierowca i sprzęt spełniają "wymagania prawne". Termin ten obejmuje wyłącznie przepisy prawne dotyczące towarów niebezpiecznych. W pojeździe jednak należy wziąć pod uwagę również widoczne elementy mające wpływ na bezpieczeństwo.
5. Podmiot dokonujący kontroli określa zakres kontroli i wskazuje osobom ją wykonującym sposób rozpoznawania nieprawidłowości oraz sposób prowadzenia kontroli.
6. W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości nie zezwala się na dokonanie załadunku / pakowania do czasu uzupełnienia braków.
7. Dokumentację systemu oraz zapisy z kontroli przechowuje się przez okres 3 miesięcy.

Wersja 2/10/2017