



DTD.IV.4311.126.2017.JD/ŁK.2

m/d/r/k trusted adviser group sp. z o.o.  
ul. Rybnicka 43  
43-190 Mikołów

## ZAWIADOMIENIE O SPOSOBIE ZAŁATAWIENIA PETYCJI

W dopowiedzi na petycję z dnia 2 października 2017 r. w sprawie „kontrola wrywkowej jednostek transportowych”, stosownie do art. 13 ust. 1 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz. U. poz. 1123), uprzejmie informuję, że po dokonaniu analizy przedstawionej przez Pana propozycji w kontekście obowiązujących przepisów regulujących przewóz towarów niebezpiecznych, mając na uwadze zawarte w petycji informacje, obecnie nie jest planowane przyjęcie „metody kontroli próbkowej pojazdów i jednostek transportowych”.

### UZASADNIENIE

Obowiązki poszczególnych uczestników przewozu<sup>1</sup> w zakresie bezpieczeństwa zostały uregulowane w dziale 1.4 Umowy europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR), sporządzonej w Genewie dnia 30 września 1957 r. (Dz. U. z 2017 r. poz. 1119), dalej „ADR” oraz Regulaminie międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych, stanowiącym załącznik C do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF), (Dz. U. z 2017 r. poz. 1355), dalej „RID”.

Z kolei dział 7.5 RID/ADR reguluje kwestie dotyczące załadunku, rozładunku i manipulowania ładunkiem. W przepisie 7.5.1.2 RID/ADR zawarto katalog przesłanek, których spełnienie powinno skutkować odmową załadunku środka transportu. Należy przy tym zaznaczyć, że zgodnie z brzmieniem tego przepisu, każdorazowo środek transportu przewożący towar niebezpieczny powinien być sprawdzany (przez uczestnika przewozu odpowiedzialnego za załadunek towarów niebezpiecznych) pod kątem zaistnienia przesłanek uzasadniających odstępianie od załadunku. Powyższe zostało także wskazane w piśmie wnioskodawcy, w którym zauważa, że „w obecnym stanie prawnym należy kontrolować 100% wszystkich pojazdów/jednostek ładunkowych” przed załadunkiem/pakowaniem.

Mając powyższe na uwadze, stosowanie wrywkowych kontroli może budzić wątpliwości pod względem zgodności z wymaganiami określonymi w przepisach 7.5. RID/ADR. Istnieje także ryzyko, że przyjęcie proponowanej metody wrywkowych kontroli jednostek transportowych spowoduje obniżenie poziomu bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych. Dodatkowo wprowadzenie proponowanego rozwiązania mogłoby spowodować uchylanie się od odpowiedzialności osób odpowiedzialnych za przeprowadzenie czynności sprawdzających w przypadku stwierdzenia naruszenia przepisów, poprzez powołanie się na wytyczne/standardy, według których nie byłyby one zobowiązane do kontroli każdej jednostki transportowej.

W odniesieniu do transportu kolejowego wrywkowe kontrole wykonywane są w ramach Systemu zapewnienia jakości (QAS), o którym mowa w karcie UIC 471-3 „Czynności sprawdzające przy przesyłkach towarów niebezpiecznych” stosowanego przez przewoźników. Należy przy tym odróżnić wskazane kontrole od czynności sprawdzających, o których mowa w punkcie 5 karty UIC 471-3, przywołanym w przepisie 1.4.2.2 RID określającym obowiązki przewoźnika. Czynności sprawdzające, o których mowa w przywołanej karcie, zgodnie z jej postanowieniami powinny być wykonywane dla każdej przesyłki towarów niebezpiecznych w miejscu nadania lub przekazywania, jeśli przekazujący przewoźnik nie stosuje obligatoryjnie postanowień karty UIC 471-3.

<sup>1</sup> nadawcy, pakującego, załadowcy, napelniającego, przewoźnika, oraz osoby trzeciej jeżeli nadawca działa w jej imieniu, a także innych podmiotów uczestniczących w przewozie, a niewymienionych w otwartym katalogu punktu 1.4.2.1.2 ADR/RID.

Ponadto należy zwrócić uwagę, że w przypadku dużych zakładów w ich interesie jest posiadanie odpowiednich procedur, które zapewnią kontrolę spełniania wszystkich wymagań określonych w RID/ADR i innych wymogów dotyczących bezpieczeństwa, ponieważ ich brak lub ich nieprzestrzeganie może prowadzić do uszkodzenia instalacji znajdujących się w tych obiektach i tym samym do znaczących strat. Z tego względu, nie należy ingerować w wewnętrzne procedury stosowane w przedsiębiorstwach i narzucać im określonych schematów działania, biorąc pod uwagę różną specyfikę prowadzonej przez nich działalności i wynikających w związku z nią zagrożeń.

Odnosząc się do kwestii odpowiedzialności przewoźnika, nadawcy, załadowcy i pakującego wydaje się, że zakres obowiązków poszczególnych wymienionych podmiotów został odpowiednio uregulowany w przepisach działu 1.4 RID/ADR. W przypadku stwierdzenia naruszenia przepisów RID/ADR na podstawie ustawy z dnia 11 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz. U. z 2016 r. poz. 1834 z późn. zm.) wszczynane jest postępowanie wobec uczestników przewozu towarów niebezpiecznych, przy czym każdy z nich odpowiada za naruszenia związane z przypisanymi mu obowiązkami. W praktyce zdarzają się przypadki, gdy dany podmiot jest jednocześnie np. nadawcą, pakującym i załadowcą, a więc będzie on odpowiadał za naruszenia obowiązków ciążące na tych uczestnikach przewozu.

W uzupełnieniu należy dodać, że na Wspólnym posiedzeniu RID/ADR/ADN (19-29 września 2017 r.), o którym mowa w petycji, w kontekście obowiązku kontroli wyposażenia stosowanego przy załadunku i rozładunku (przepis 7.5.1.2 RID/ADR i 7.5.1.1 ADR, państwa zwracały uwagę, że ze względu na złożony charakter relacji między podmiotami wykonującymi operacje transportowe (w tym wynikające z zawartych między nimi umów) należy bardzo dokładnie rozważyć ewentualne propozycje zmian przepisów związanych z obowiązkami uczestników przewozu, co znalazło odzwierciedlenie w raporcie z powyższego posiedzenia (paragraf 73). Stąd wszelkie działania zmierzające do ewentualnego doprecyzowania zakresu obowiązków poszczególnych uczestników przewozu, o ile jest ono faktycznie konieczne, powinny być zgodne z ustaleniami, które zostaną przyjęte na kolejnych posiedzeniach RID/ADR/ADN i powinny być rozważane w kontekście konkretnych problemów występujących w praktyce.

#### POUCZENIE:

Jednocześnie informuję, że zgodnie z art. 13 ust. 2 ustawy o petycjach sposób załatwienia petycji nie może być przedmiotem skargi.

Z upoważnienia  
MINISTRA INFRASTRUKTURY  
Bogdan Oleksiak  
Dyrektor  
Departamentu Transportu Drogowego

