

28 sierpnia w Dzienniku Ustaw pod pozycją 966 ukazało się długo oczekiwane rozporządzenie ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 14 sierpnia 2012 r. w sprawie formularza rocznego sprawozdania z działalności w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych oraz sposobu jego wypełniania.

Dyskusja nad projektem nowego rozporządzenia rozpoczęła się już (?) dopiero (?) w styczniu tego roku. Ukazało się ono po prawie dziewięciu miesiącach. Można ironicznie powiedzieć, że zostało doniesione, a więc będzie doskonale... Niestety, tak nie jest.

Po pierwsze – data ukazania się rozporządzenia. Od 9 miesięcy doradcy nie wiedzą, jakie informacje będą wymagane w sprawozdaniu. Łaskawie zgodzono się, aby w przypadku przewozu drogowego nie wypełniano za rok 2012 rubryk dotyczących pakowania i napełniania – są to nowe pozycje, których nie było w dotychczasowych sprawozdaniach z przewozu drogowego, były natomiast w przewozie kolejowym.

Ciekaw jestem jakie ilości pakowanych towarów wykazywali dotychczas uczestnicy przewozu kolejowego...

Po drugie – no właśnie pakowanie. Pakujący nie musi wiedzieć, jakim rodzajem przewozu pojedzie zapakowany przez niego towar – nie mówimy tutaj o transporcie lotniczym i morskim, gdzie są różnice w sposobie pakowania...

Może przecież zdarzyć się, że towar zapakowany z myślą o transporcie drogowym pojechał koleją lub barką. Co ma w takiej sytuacji zrobić pakujący? Zatrudnić kolejnego doradcę, aby ten wypełnił mu rubryczkę „pakowanie”? A jeżeli zapakowane sztuki przesyłki pojadą na wyłączeniu dotyczącym ilości ograniczonych przewożonych w jednostce transportowej?

Po trzecie – cysterny. Każdy, nawet średnio rozgarnięty doradca, wie co zawiera się pod pojęciem „cysterna”. Ale autorzy rozporządzenia postanowili jednak przypomnieć, jakiego rodzaju urządzenia transportowe obejmuje to

Sprawozdanie r

czyli chaos na całego...



Czy w ministerstwie uznano, że cysterna stała nie służy do wykonywania przewozów?

pojęcie. Otóż w części A sprawozdania znajduje się przypis 4), a w nim wymieniono rodzaje urządzeń transportowych, które ich zdaniem mieszczą się pod tym pojęciem: „Wypełnia się dla: kontenerów-cystern, cystern przenośnych, cystern odejmowalnych, cystern typu nadwozie wymienne, pojazdów-baterii, MEGC”.

Czego brakuje? Oczywiście cystern stałych. Czyżby w ministerstwie uznano, że cysterna stała jest nieruchoma i nie służy do wykonywania przewozów? W ten prosty sposób z zakresu sprawozdania wypadło ok. 60% przewozu towarów niebezpiecznych wykonywanych w Polsce, a wiele firm wykonujących przewozy wyłącznie cysternami stałymi nie musi sporządzać sprawozdania!

Po czwarte – MEMU. Pomimo negatywnej opinii Stowarzyszenia DGSA, wyrażanej na etapie konsultacji pozbawiono przewóz materiałów w pojazdach MEMU. Jak wiemy, w tej jednostce transportowej możemy przewozić to-

wary niebezpieczne zarówno luzem jak i w cysternie i w sztukach przesyłki.

Pytanie brzmi: komu do czego potrzebne tak szczegółowe rozróżnienie? W Polsce pojazdów MEMU jest ok. 20, znajdują się one w trzech – czterech firmach i przewozi się nimi ułamek promila wszystkich towarów niebezpiecznych...

Po piąte – ilości mniejsze. Z objaśnień dotyczących sposobu wypełniania formularza dowiadujemy się, że sprawozdanie nie obejmuje towarów niebezpiecznych „w ilościach mniejszych niż określone odpowiednio w ADR, RID lub ADN”.

Pomimo powszechnej krytyki powtórzono ten nieszczęsny zwrot z ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych. O jakich „ilościach mniejszych” myślą autorzy rozporządzenia? Cały ADR, RID i ADN jest nafaszerowany różnymi ograniczeniami ilościowymi. Znajdziemy je w części 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8

Sprawozdanie roczne

czyli chaos na całego...



...nie służy do wykonywania przewozów?

wary niebezpieczne zarówno luzem jak i w cysternie i w sztukach przesyłki.

Pytanie brzmi: komu do czego potrzebne tak szczegółowe rozróżnienie? W Polsce pojazdów MEMU jest ok. 20, znajdują się one w trzech – czterech firmach i przewozi się nimi ułamek promila wszystkich towarów niebezpiecznych...

Po piąte – ilości mniejsze. Z objaśnień dotyczących sposobu wypełniania formularza dowiadujemy się, że sprawozdanie nie obejmuje towarów niebezpiecznych „w ilościach mniejszych niż określone odpowiednio w ADR, RID lub ADN”.

Pomimo powszechnej krytyki powtórzono ten nieszczęsny zwrot z ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych. O jakich „ilościach mniejszych” myślą autorzy rozporządzenia? Cały ADR, RID i ADN jest nafaszerowany różnymi ograniczeniami ilościowymi. Znajdziemy je w części 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8

ADR... Najmniejszą „ilością mniejszą” jest o, największą – 20 000 kg. O którą z nich chodzi? A wystarczyło tylko lekko poprawić zapis z poprzedniego rozporządzenia: „w ilościach, dla których nie jest wymagane oznakowanie pojazdów tablicami barwy pomarańczowej” i wszystko byłoby jasne...

Po szóste – w jakich jednostkach... Pierwsza wersja projektu rozporządzenia zakładała podawanie wszystkich ilości towarów niebezpiecznych w tonach. Stowarzyszenie zaproponowało, aby powrócić do poprzedniego sposobu liczenia. I co na to autorzy rozporządzenia? Wymyślili swoją wersję. I tak:

- Przedmioty klasy 1 – masa netto materiału wybuchowego, w kilogramach; OK. – Ale klasa 1 to nie tylko przedmioty, to również materiały wybuchowe i pirotechniczne, które nie są zawarte w przedmiotach – i do tego mogą być stałe i ciekłe. Zatem, zgodnie z tym co jest napisane, dalej należałoby stosować kilogramy i pojemność nominalną naczyń w litrach... Nikt nigdzie nie liczy ilości materiałów wybuchowych w litrach i do tego pojemności naczyń!

- Materiały ciekłe i gazy sprężone – pojemność nominalna naczyń w litrach. Specjalnie podkreśliłem słowo „naczynia” – zgodnie z definicją zawartą w ADR „Naczynie oznacza pojemnik wraz z zamknięciami, służący do utrzymania w jego wnętrzu materiałów lub przedmiotów. Definicja ta nie dotyczy zbiorników”. A zbiornik – to element cysterny. Z tego można wnioskować, że w sprawozdaniu podajemy wyłącznie towary przewożone w sztukach przesyłki! Oto skutki beżmyślnego przepisywania z ADR zapisów bez rozumienia tego, czego one dotyczą.

Po siódme – „Cogito ergo sum”, czyli „myślę, więc sumuję”. W sprawozdaniu dotyczącym przewozu towarów niebezpiecznych transportem drogowym ilości wyrażamy w litrach, kilogramach bądź bekerelach. W transporcie kolejowym – wszystko w tonach. Natomiast w transporcie żegluga śródlądową mamy zadanie godne Suma-Matematyka – tego z wiersza Jana Brzechwy.

Otóż w nagłówku tabeli części C umieszczono przypis, że ilości podaje się w tonach. Trochę niżej – odnośnie przewozów w zbiornikowcach, gazowcach i luzem – ilości podajemy w tonach metrycznych (żeby przypadkiem ktoś nie wpisał w tonach waszyngtońskich). I jeszcze niżej – odnośnie kontenerów – w sztukach. Zaiste – chyba tylko Sum jest w stanie dodać do siebie tony i sztuki...

Po ósme – substancje lotne. W żegludzie śródlądowej w gazowcach przewożymy substancje lotne! Dla wyjaśnienia – lotność to miara łatwości parowania danej substancji – ciekłej lub stałej.

Przykład: Wieziemy w transporcie multimodalnym kontener zawierający materiały promieniotwórcze. Zgodnie z omawianym rozporządzeniem w sprawozdaniu dotyczącym przewozu drogowego ilość przewożonego towaru określimy w bekerelach (Bq), w transporcie kolejowym – w tonach, a w żegludzie śródlądowej – w sztukach...

I niech ktoś powie, że nie jest to chaos.

Od dziesięciu lat trwa w środowisku doradców dyskusja na temat sensu takiej formy sprawozdania. Tak na dobrą sprawę, poza informacją, że doradca pojawił się w firmie przynajmniej raz, aby podpisać sprawozdanie niczego konkretnego ono nie wnosi. Jako przewożone ilości towarów niebezpiecznych można wpisać numery z ostatniego losowania totolotka i tak na dobrą sprawę nie ma podstaw, żeby to zakwestionować. Również miejsce składania sprawozdania – wojewódzki inspektor transportu drogowego, a wcześniej wojewoda – zależy od siedziby firmy, a nie od miejsca wykonywania przewozu. Szczególnie jaskrawym przykładem mogą być firmy paliwowe – największe koncerny mają swoje siedziby zarejestrowane w województwie mazowieckim lub małopolskim.

Sprawozdania z przewozów wędrują zatem do WITD na Mazowszu lub w Małopolsce, mimo, że większość paliw nigdy tych województw nie widziała. Nie dowiemy się ze sprawozdania, czy doradca przeszkolił inne osoby biorące udział w przewozie albo czy w firmie jest plan ochrony. Czy naprawdę o takie sprawozdanie chodzi?

NORBERT ŚWIDEREK

DORADCA DS. BEZPIECZEŃSTWA W TRANSPORCIE
TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH, PREZES
STOWARZYSZENIA DORADCÓW DS. TRANSPORTU
TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH (DGSA)

publicznym

ch i uwarunkowań rynku