

DOTYCZY: Posiedzenia Zespołu Doradczego ds. przewozu towarów niebezpiecznych (IV/2018), które odbyło się w dniu 24 kwietnia 2018 r. w Ministerstwie Infrastruktury.

Dnia 24 kwietnia 2018 r. w godz. 10.00 – 15.00, w siedzibie Ministerstwa Infrastruktury w Warszawie, odbyło się kolejne posiedzenie Zespołu ds. Towarów Niebezpiecznych w sprawie przewozu towarów niebezpiecznych. Gospodarzem posiedzenia był Departament Kolejnictwa.

W spotkaniu uczestniczyli przedstawiciele:

Ministerstwa Infrastruktury (MI),

Departamentu Transportu Drogowego (DTD),

Orlen Koltrans,

Lotos Kolej,

Urzędu Transportu Kolejowego (UTK),

Komendy Głównej Państwowej Straży Pożarnej (KG

PSP), Komendy Głównej Straży Granicznej (KGSG), Izby

Gospodarczej Transportu Lądowego (IGTL),

PKP PLK S.A.,

PKP CARGO S.A.,

Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego

(GITD), Transportowego Dozoru Technicznego (TDT),

oraz przedstawiciele stowarzyszeń doradców ADR/RID: S-DGSA, ESD ADR.

Stowarzyszenie ESD ADR reprezentowała p. Agnieszka Trzcńska oraz p. Anna Kania – Szarek.

Spotkanie otworzył p. Tomasz Buczyński – Dyrektor Departamentu Kolejnictwa. Po powitaniu uczestników spotkania, przedstawił kolejność omawianych tematów. Agenda posiedzenia obejmowała następujące zagadnienia:

- 1) Propozycja zwiększenia dopuszczalnej prędkości jazd manewrowych dla wagonów przewożących towary niebezpieczne,
- 2) Wymagania techniczne dla torów do awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów przewożących towary niebezpieczne,
- 3) Zmiany do ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych
 - a) kursy i egzaminy na kierowców ADR i doradców,
 - b) przepisy kompetencyjne – MEMU,
- 4) Numery rozpoznawcze zagrożeń,

- 5) Omówienie propozycji na najbliższe posiedzenie (SGR) Komisji Ekspertów RID,
- 6) Inne.

Przebieg spotkania:

Ad 1) Propozycja zwiększenie dopuszczalnej prędkości jazd manewrowych dla wagonów przewożących towary niebezpieczne

Obecnie obowiązujące regulacje dotyczące prędkości jazd manewrowych zostały omówione przez przedstawiciela DTK. Następnie spółka PKP PLK przedstawiła prezentację dotyczącą jazd manewrowych z towarami niebezpiecznymi, stan istniejący oraz przewidywane konsekwencje wprowadzenia zmian. Zaznaczyła, iż aktualnie obowiązująca prędkość (5 lub 10 km/h) powoduje, że ilość wykolejeń wagonów z towarami niebezpiecznymi jest niewielka. Przedstawiona przez spółkę symulacja, pokazała, iż zwiększenie limitu prędkości będzie skutkowało znaczącym zwiększeniem ilości wykolejeń.

W następnej kolejności głos zabrał przedstawiciel przewoźnika Lotos Kolej. Przybliżył aspekty eksploatacji bocznic kolejowych zarządzanych przez Lotos Kolej, stosowane rozwiązania techniczne w zakresie kierowania ruchem oraz dane dotyczące wypadków i wykolejeń. Zasygnalizował, iż aktualnie prowadzenie składów przy tak małych prędkościach jest bardzo trudne i nieuzasadnione względami bezpieczeństwa. Zaproponował zwiększenie prędkości jazd manewrowych do 10 km/h dla wagonów oznaczonych nalepkami ostrzegawczymi numer 8 i 15 a dla pozostałych wagonów przewożących towary niebezpieczne do 25 km/h.

Uczestnicy spotkania zwrócili uwagę, że prędkość jazdy nie jest jedyną i najważniejszą przyczyną wypadków podczas manewrowania a wykolejenia często są efektem złego stanu infrastruktury lub po prostu czynnikiem ludzkim. Ustalono, że do dnia 9 maja 2018 r. uczestnicy zgłoszą swoje uwagi i propozycje, które następnie zostaną omówione na posiedzeniu Zespołu ds. przewozu koleją towarów niebezpiecznych.

Ad 2) Wymagania techniczne dla torów do awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów przewożących towary niebezpieczne

Propozycja zmiany rozporządzenia w sprawie warunków technicznych dla torów do awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów kolejowych przewożących towary niebezpieczne została omówiona przez przedstawiciela PKP PLK. Zaproponowano modyfikację wymagań dla tego rodzaju torów, uchylenie przepisów określających na których stacjach takie tory należy wyznaczyć oraz wprowadzenie terminu ich dostosowania. Przedstawiciel PKP PLK wskazał iż rozporządzenie

powinno ograniczać się do określenia warunków technicznych dla torów (rozwiązanie takie zostało przyjęte do rozporządzenia w sprawie warunków technicznych parkingów, na które usuwane są pojazdy przewożące towary niebezpieczne). Uzasadniając wprowadzenie omówionych zmian, przedstawił wyniki analizy wykorzystania torów do awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów za lata 2012 – 2017 i omówił zdarzenia wymagające sporządzenia raportu RID, które miały miejsce w tym okresie.

Ad 3) Zmiany do ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych

a) Kursy i egzaminy na kierowców ADR i doradców (DTD)

Przedstawiciel DTD omówił propozycje zmian do ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych (PTN) w zakresie organizacji i przeprowadzania kursów i egzaminów na kierowców ADR i doradców zaproponowane przez marszałków województw:

- Art. 20 ust 2 ustawy PTN – członkowie Zespołu wyrazili opinię, że proponowane zmiany wydają się być uzasadnione szczególnie w kontekście usunięcia limitu wieku o którym mowa w ustawie, usunięcia odwołania do ustawy o transporcie drogowym a także odnośnie usunięcia wymogu weryfikacji posiadanych uprawnień w zakresie kategorii prawa jazdy. Zwrócono jednak uwagę, że warto sprawdzić jaką praktykę mają pozostałe państwa będące stroną Umowy ADR.
- Art. 21 ust. 3 – członkowie uznali, że propozycja jest zasadna. Zauważono, że marszałek powinien rzetelnie weryfikować kwalifikacje osób będących członkami komisji egzaminacyjnej.
- Art. 21 ust. 5 – wskazano, że należy doprecyzować zapis, który uszczegóławiałby sprawy wynagrodzeń dla członków komisji egzaminacyjnych. Zaproponowano rozważenie podwyższenia wynagrodzenia dla członków komisji egzaminacyjnych.
- Art. 21 ust. 9 – obecni uznali, że do przedstawionej propozycji należy dostosować terminologię słownictwa.
- Art. 21 dodanie nowego ustępu – członkowie uznali iż nie jest potrzebne wprowadzanie zapisu, ponieważ dubluje się on z przepisami ustawy PTN.
- Art. 21 (dotychczasowy art. 24 ust. 2) – propozycję uznano za uzasadnioną a pozostałe uwagi za zbyteczne.
- Art. 23 ust. 2 – członkowie uznali, że propozycja wykreślenia jest zasadna, a zapis należy uregulować z uwzględnieniem przepisów RODO.
- Art. 23 ust. 3 – uznano uwagę za uzasadnioną, jednocześnie stwierdzając iż obecny termin 7 dni jest wystarczający na dostarczenie zaświadczenia ADR.

- Art. 24 ust. 1 oraz art. 24 dodać ust. 3 – stwierdzono, że zapis w obecnej formie jest poprawny.
- Art. 26 ust. 2 – propozycja nie została uznana za uzasadnioną, ponieważ stwierdzono, że przekazanie danych do systemu CEPIK powinno nastąpić niezwłocznie lub chociaż w ciągu 7 dni od zdania przez kierowcę egzaminu.
- Art. 30 ust. 1 – nie została wyrażona jednoznaczna opinia w tym przypadku.
- Art. 31 – uznano za uzasadnioną propozycję ujednoczenia wzoru protokołu egzaminu ADR, arkusza odpowiedzi na egzamin ADR oraz formularza zgłoszeniowego we wszystkich województwach.
- Art. 53 ust. 1 pkt. 1 – propozycja skrócenia 10-dniowego terminu na udzielenie informacji marszałkowi o terminie, czasie i miejscu kursu oraz harmonogramie zajęć została poparta przez część obecnych członków Zespołu, natomiast pozostali byli zdania, że termin powinien pozostać ten sam, ale można wprowadzić możliwość odwoływania kursów.
- Art. 53 ust. 1 pkt. 2 – poparto propozycję wykreślenia sformułowania „albo informację o odwołaniu kursu” i zastąpienia go „nieprzekazanie w terminie listy uczestników kursu jest równoznaczne z odwołaniem kursu”.
- Art. 53 ust. 1 pkt. 4 – propozycji nie uznano za zasadną.
- Art. 53 ust. 1 pkt. 5 – propozycję uznano za zasadną.
- Art. 53 ust. 1 – uznano, że nie ma potrzeby wprowadzania nowego zapisu.
- Art. 53 ust. 2 – propozycja została uznana za nieuzasadnioną.
- Art. 54 – obecni uznali, że nieuzasadniona jest propozycja wprowadzenia możliwości przeprowadzenia niezapowiedzianych kontroli podmiotów prowadzących kursy.
- Art. 56 ust. 1 – propozycję zmiany przepisu uznano za nieuzasadnioną.
- Art. 58 – Zespół wyraził opinię, że propozycja nowego zapisu wydaje się być zasadna.
- Art. 108 – członkowie Zespołu nie mieli zastrzeżeń do nowej propozycji zapisu.

Zestawienie propozycji zmian stanowi załącznik do protokołu.

b) Przepisy kompetencyjne MEMU

Kontynuując temat potrzeby zmiany przepisów kompetencyjnych związanych z dopuszczaniem pojazdów MEMU, przedstawiciel DTK przekazał uwagi wniesione przez Instytut Przemysłu Organicznego (IPO), dotyczące podziału kompetencji w kontekście przepisów 4.7.1.2 oraz 7.5.5.2.3 ADR. Przedstawiono różnice występujące w świadectwach dopuszczenia pojazdów MEMU, które wydawane są przez TDT oraz władze właściwe innych państw. Część z uczestników zwróciła

uwagę, że wykreślenie pojazdów EX/II oraz EX/III w pkt. 7 świadectwa, powoduje, że w pkt. 10.1 świadectwa żadna z propozycji nie powinna być zaznaczona.

Ustalono, że konieczne jest zorganizowanie spotkania TDT i IPO oraz przedstawicieli MI, w celu wyjaśnienia wątpliwości dotyczących zakresu kompetencji TDT i IPO w odniesieniu do MEMU oraz opracowania zmian do ustawy w tym zakresie.

Ad 4) Numery rozpoznawcze zagrożeń

Stowarzyszenie S-DGSA opracowało dokument dotyczący numerów zagrożeń, który to został omówiony na posiedzeniu Zespołu i zauważono że:

- w przypadku chemikaliów pod ciśnieniem w opisie numeru zagrożenia mowa jest o gazie palnym żrącym (238), gazie trującym (26) oraz gazie trującym palnym (263) gdy właściwości te mogą dotyczyć nie tylko propelentu ale także innych składników jak ciecze, pasty lub proszki;
- włączenie cyfry „4” do numeru rozpoznawczego zagrożenia dla klasy 4.2 (30>34, 333>433, 38>438) oraz dla klasy 4.3 (X338>X438) pozwoliłoby na zasygnalizowanie zagrożeń, które są charakterystyczne dla tych klas. Biorąc pod uwagę to, że cyfra „4” na początku numeru zagrożenia oznacza materiał stały, konieczna byłaby zmiana opisu zagrożenia o numerze „40” oraz ewentualnie innych numerów które zaczynają się cyfrą „4”;
- dla numerów 362, X362, 382, X382 występuje właściwość „zapalny”, której faktycznie materiały te nie posiadają;
- w przypadku materiałów promieniotwórczych, inne zagrożenia jakie posiadają te materiały, nie zawsze są wskazywane a mogą być istotne dla służb ratowniczych.

Zgromadzeni zastanawiali się czy nie byłoby uzasadnione odejście od umieszczania numerów rozpoznawczych zagrożenia. Podjęto jednak decyzję, że zanim zostanie przygotowany odpowiedni dokument na posiedzenie międzynarodowe, PSP zapozna się z propozycjami zmian oraz dokona ich oceny.

Ad 5) Omówienie propozycji na najbliższe posiedzenie (SGR) Komisji Ekspertów RID

Zdecydowano, że propozycje dotyczące najbliższego posiedzenia zostaną przesłane drogą elektroniczną.

Notatkę sporządziła: Agnieszka Trzcńska

Szczecin, 08.05.2018 r.