



Gazeta Transportowa

TYGODNIK LOGISTYCZNY



LOGISTYKA Str. 3

Brześć – białoruska brama UE
Inwestycje ułatwią transport i tranzyt

TRANSPORT DROGOWY Str. 4

tyżka dziegciu w beczce miodu
O „ustawie antykrzysowej”

TRANSPORT LOTNICZY Str. 7

Kryzys czasem inwestowania
Port lotniczy Balice wraca na ścieżkę wzrostu

NASZ WYWIAD Str. 8

O bezpieczeństwie decyduje człowiek
Mówi Krzysztof Irmński

BAROMETR RYNKOWY

ZNACZNY SPADEK

W cotygodniowym notowaniu barometru rynkowego, za pomocą którego TimoCom i „Polska Gazeta Transportowa” przedstawiają możliwości załadunkowe w międzynarodowym transporcie drogowym w Europie, wskaźnika (w okresie 12-18 stycznia 2010 r.) zatrzymała się na poziomie 37% dla ładunków i 63% dla ciężarówek. W porównaniu z poprzednim notowaniem nastąpił znaczny, bo aż 5-procentowy spadek po stronie ofert frachtowych.

Więcej na str. 4

LICZBA TYGODNIA

1,1

Przegrane lata kolei

„Biała Księga” Railway Business Forum



Od lewej: Adrian Furgalski, Tadeusz Syryjczyk, Henryk Klimkiewicz i prof. Janusz Dyduch podczas prezentacji „Białej Księgi”

Brak determinacji kolejnych rządów do przeprowadzenia głębszych reform, nieudana i niedokończona restrukturyzacja PKP, dalekie od potrzeb nakłady na infrastrukturę. To najważniejsze, choć nie jedyne

problemy polskiego kolejnictwa. Rekomenduje on pewne działania administracji rządowej, które, naszym zdaniem, powinny zostać wykonane, aby kolej unowocześnić.

że traktowana jest ona w Polsce jako „problem polityczny”, uzależniony od silnych i niechętnych z reguły reformom związków zawodowych.

Wygrana liberalizacja. Autorzy

DODATKI SPECJALNE



STRONY I-IV



ADR 2011

Pierwsze spojrzenie na nowe przepisy europejskie

KRZYSZTOF GRZEGORCZYK

P przed dwoma miesiącami w siedzibie Organizacji Narodów Zjednoczonych w Genewie odbyło się kolejne posiedzenie Grupy Roboczej ds. Transportu Towarów Niebezpiecznych Europejskiej Komisji Gospodarczej (EKG) – ostatnie z czterech spotkań poświęconych nowelizacji Umowy europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR), która wejdzie w życie 1 stycznia przyszłego roku.

Oznacza to formalne zakończenie prac nad nową wersją umowy (ADR 2011), a proponowane zmiany, z wyłączeniem poprawek redakcyjnych, mogą być wprowadzone dopiero w 2013 r. Rok bieżący poświęcony będzie na przygotowanie przez Sekretariat EKG kompletnych zmian w językach angielskim, francuskim i rosyjskim, a następnie włączenie ich do wersji jednolitej ADR 2011, które powinny być dostępne w drugim półroczu.

Równolegle przygotowywane będą przez zainteresowane państwa tłumaczenia nowej umowy na ich języki urzędowe, w tym na język polski. Przed dokonaniem kompleksowej analizy nowych przepisów, co będzie możliwe za kilka miesięcy, warto pokusić się już teraz o nieco bliższe przyjrzenie się dwóm istotnym tematom, z których pierwszy dotyczy wszystkich pięciu rodzajów transportu, a drugi tylko transportu drogowego.

Ilości ograniczone. Z pewnością interesującą pozycją w nadchodzącej nowelizacji jest gruntownie zmieniony dział 3.4 umowy ADR, zawierający zwołania dla towarów pakowanych w ilościach ograniczonych, np. dla aerozoli.

Zmiana ta wynika z ostatniego, szesnastego wydania „Zaleceń ONZ dotyczących transportu towarów niebezpiecznych” (polec. ONZ nr ST/SG/AC.10/1/Rev.16) i polega na zharmonizowaniu wymagań przewoźników we wszystkich rodzajach transportu: lądowym (RID/ADR/ADN), morskim (kodeks IMDG) i lotniczym (instrukcje techniczne ICAO).

W praktyce, oznacza to likwidację dotychczasowego systemu zwolnień opartego na kodach „LQ” (ang. „Limited Quantities”), przy zachowaniu czteroletniego okresu przejściowego – do 30 czerwca 2015 r., w którym dozwolone będzie stosowanie przepisów obecnych (ADR 2009).

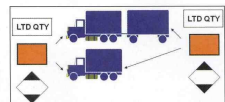
Jednak sytuacja po 1 stycznia 2011 r. będzie dość nietypowa – biorąc pod uwagę dotychczasowe nowelizacje – bowiem dozwolone w okresie przej-

ściowym zwolnienia, wskazane kodami „LQ” w wykazie towarów w dziale 3.2 umowy ADR oraz ich objaśnienia w dziale 3.4, znikną z nowego wydania, a ich miejsce zajmą przepisy nowe.

Znikną również wymagania dotyczące oznakowania pojazdów i kontenerów, które – chociaż „nie zdążyły” wejść w życie (okres przejściowy do końca 2010 r.) – będą mogły być stosowane nadal.

Zatem, przez niemal pięć lat, począwszy od roku przyszłego, funkcjonować będą równoległe dwa różne systemy wyłączeń dla towarów pakowanych w ilościach ograniczonych, przy czym aktualne wydanie umowy ADR zawierać będzie tylko jeden z tych systemów; drugi pozostanie w tekście umowy nieaktualnej.

Z pewnością nie ułatwi to pracy uczestnikom przewozu i służbom kontrolnym.

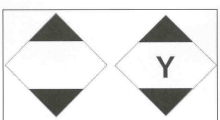


Od 1 stycznia 2011 r. pojazdy przewożące powyżej 8 ton brutto towarów pakowanych w ilościach ograniczonych będą mogły być oznakowane na 3 sposoby: napisami „LTD QTY”, tablicami barwy pomarańczowej lub nowymi znakami

Nowe przepisy działu 3.4 umowy ADR mają zastosowanie do przewozu towarów niebezpiecznych znajdujących się w opakowaniach wewnętrznych (również w przedmiotach) w ilościach nie przekraczających limitów podanych bezpośrednio w wykazie towarów w miejsce dotychczasowych kodów „LQ”. Należy przy tym podkreślić, że limity te są inne, niż określone obecnie za pomocą wymienionych kodów. Zachowana zostaje jednak graniczna wartość maksymalnej masy brutto sztuk przesyłki z opakowaniami wewnętrznymi, tj. 30 kg w wypadku zastosowania opakowania kombinowanego, np. pudła z tektury, oraz 20 kg w przypadku umieszczenia opakowań wewnętrznych w grzewce.

Bardzo istotną zmianą, którą przynosi nowelizacja, jest zmniejszenie zakresu przedmiotowego zwolnień – w przeciwieństwie do stanu dotychczasowego, pojawia się konieczność przeprowadzania cyklicznych szkoleń osób biorących udział w przewozie towarów pakowanych w ilościach ograniczonych, posiadania certyfikatu pakowania kontenera/pojazdu, a także zastrzeżone zostają wymagania wobec opakowań.

Szutki przesyłki zawierające towary niebezpieczne pakowane w ilościach ograniczonych powinny być zaopatrzone w znak pokazany poniżej. Znak ten powinien być dobrze widoczny, trwały i odporny na działanie czynników atmosferycznych. Jego minimalne wymiary wynoszą 100x100 mm, a grubość linii obrzeża 2 mm. Jeżeli jest to uzasadnione wielkością sztuki przesyłki, to podane wymiary mogą być zmniejszone, pod warunkiem, że znak nie będzie mniejszy niż 50x50 mm i pozostanie dobrze widoczny. Jednostki transportowe (pojazdy samochodowe z przyczepą lub bez) przewożące powyżej 8 ton towarów niebezpiecznych, pakowanych w ilościach ograniczonych, powinny być oznakowane z przodu i z tyłu takim samym znakiem, przy czym jego minimalne wymiary wynoszą wówczas 250x250 mm. W wypadku kontenerów takie powiększone znaki umieszcza się na czterech ścianach bocznych. Jeżeli oznakowanie kontenerów jest widoczne z zewnątrz jednostki transportowej, to jej oznakowanie nie jest wymagane.



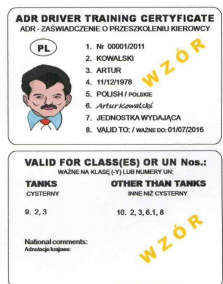
Nowy znak dla towarów pakowanych w ilościach ograniczonych dotyczy sztuk przesyłki, kontenerów i pojazdów. Szutki przesyłki nadawane do przewozu lotniczego powinny być zaopatrzone w znak z literą „Y”.

Przed rozpoczęciem przewozu nadawcy towarów niebezpiecznych pakowanych w ilościach ograniczonych powinni poinformować przewoźnika o całkowitej masie brutto nadawanych towarów.

Szkolenia kierowców. Zgodnie ze znowelizowanymi przepisami działu 8.2 umowy ADR, kursy dokształcające dla kierowców pojazdów przewożących towary niebezpieczne mogą być prowadzone w zakresie ograniczonym do kilku klas, jednej wybranej klasy lub nawet do pojedynczych towarów wymienionych za pomocą numerów rozpoznawczych UN. Ograniczenie zakresu przedmiotowego kursu nie dotyczy szkoleń specjalistycznych dla klasy 1 (materiały i przedmioty wybuchowe) i klasy 7 (materiały promieniotwórcze). Zmieniony został wzór zaświadczenia o przeszkoleniu kierowcy, zwanego w polskich przepisach „zaświadczeniem ADR”.

Zaświadczenie wykonane będzie z tworzywa sztucznego i odpowiednio zabezpieczone przed sfalszowaniem, np. poprzez zastosowanie hologramów. Jego okres ważności pozostał niezmieniony i wynosi 5 lat, licząc od daty daty egzaminu. Należy jednak

podkreślić, że data ważności podana na zaświadczeniu (w pkt. 8) ustalona jest na podstawie daty egzaminu po kursie podstawowym, który może być realizowany w pełnym (jak dotychczas) lub ograniczonym zakresie (np. tylko dla klasy 2). Zapewniony został dwuletni okres przejściowy, co oznacza, że do 31 grudnia 2012 r. będzie można nadal wydawać zaświadczenia zgodne ze wzorem dotychczasowym i okresem ważności wynoszącym 5 lat. Tak więc, kierowcy posługujący się „starymi” zaświadczeniami nie będą musieli ich wymieniać aż do roku 2017.



Nowe zaświadczenie o przeszkoleniu kierowcy (zaświadczenie ADR) ma wymiary karty płatniczej (85,60 mm x 53,98 mm) i zawiera zdjęcie posiadacza. Podany wzór ma wyłącznie charakter przykładowy i został sporządzony przez autora na podstawie oryginału angielskiego zawartego w dokumencie EKG ONZ nr ECE/TRANS/WP.15/2009/CRP.4/Add.3, str.3.

Jeżeli w okresie 5 lat ważności zaświadczenia kierowca rozszerzy swoje uprawnienia, np. poprzez ukończenie kursu specjalistycznego dla klasy 1, 7 lub w zakresie przewozu w cysternach (w wymiarze pełnym lub ograniczonym), to wydaje się jemu odpowiednio nowe zaświadczenie, ale z tą samą datą ważności, tj. datą ważności szkolenia podstawowego. Dla przykładu, jeżeli kierowca posiadający zaświadczenie ważne do 1 lipca 2016 r. (jak w pokazanym wzorze) ukończy w roku 2014 kurs specjalistyczny dla klasy 7 i zda odpowiedni egzamin, to otrzyma on nowe zaświadczenie, które będzie miało zmieniony jedynie zapis w pkt. 10 poprzez dodanie cyfry „7”.

Inne zapisy, w tym data ważności, pozostaną niezmienione. Widać z tego, że w nowym systemie warto realizować szkolenia specjalistyczne łącznie ze szkoleniem podstawowym, gdyż inaczej okres ważności tych pierwszych będzie krótszy niż 5 lat.



Autor jest pracownikiem Transportowego Dostaw Technicznych

NORBERT ŚWIDEREK

W laśnie mija rok od dnia, w którym weszła kolejna nowelizacja umowy ADR. Przyniosła ona dla kierowców przewożących towary niebezpieczne istotną zmianę – wprowadzona została jednolita instrukcja pisemna dla członków załogi pojazdu.

O zaletach tego rozwiązania można by długo pisać, ale jak każda nowość, to i ta instrukcja nie jest wolna od błędów. I nie mówię tutaj o błędach w polskim tłumaczeniu. Błędach, które mogłyby śmieszyć („zagłębienia terenu”), gdyby nie to, że zagrażają bezpieczeństwu kierowcy – myślę o zamianie „nalepek” na „klasy” i w związku z tym zwolnieniu z posiadania masek ucieczkowych kierowców pojazdów przewożących towary niebezpieczne posiadające właściwości trujące, ale jako zagrożenie dodatkowe.

Również w tekście oryginalnym można doszukać się wielu nieścisłości i wątpliwości.

Po niecałym roku od wprowadzenia w życie instrukcja dojrzała do nowelizacji. Podstawą do dyskusji na 87 sesji WP.15, która odbyła się w dniach 2-6 listopada 2009 r. w Genewie był dokument przygotowany przez CEEIC. Nie wszystkie zaproponowane zmiany zostały przyjęte, wprowadzono również kilka zmian, o których dokument wyświadczył nie wspominał. Omówmy zatem zmiany, jakie pojawiły się w pisemnej instrukcji.

Po pierwsze – okazało się, że wzór nalepek nr 1 w instrukcji nie odpowiadał wzorowi zawartemu w punkcie 5.2.2.2 umowy ADR. Brakowało gwiazdek pod symbolem wybuchającej bomby!

Po drugie – wykreślono z kolumny 3 na stronach 2 i 3 instrukcji zapisy o zapobieganiu przedostaniu się uwolnionych materiałów do środowiska wodnego lub kanalizacji. Nie oznacza to wcale, że będziemy mogli bezkarnie spuszczać uwolnione materiały „w glebę”. Wręcz przeciwnie – dalej ten przepis obowiązuje, z tym że jest on zawarty na pierwszej stronie, w załącznikach ogólnych dotyczących wszystkich towarów niebezpiecznych. Uznano zatem, że powtarzanie tego zapisu na stronach 2 i 3, i tylko w stosunku do określonych numerów nalepek jest zbędne i niecelowe.

Po trzecie – w wypadku nalepek 4.1 dodano zapis, dotyczący materiałów wybuchowych odczulonych, o zagrożeniu wybuchem w przypadku usunięcia odczulacza. Co ciekawe – podobny zapis dotyczący nalepek nr 3 nie został przyjęty.

Po czwarte – uznano, że zagrożenia są określane nie tylko przez nalepki, ale również przez znaki. Pojawili się zatem na stronie czwartej instrukcji dalsze ciągi tabeli, w którym zawarto zagrożenia i dodatkowe wskazówki w wypadku towarów opatrzonych znakiem „rybki” – zagrażających środowiskowi lub znakom „termometru”.

Po piąte – doprecyzowano obowiązek posiadania łopaty, osłony otworów kanalizacyjnych i pojemnika typu w przypadku materiałów stałych i ciekłych.

WKŁ

Wydawnictwa Komunikacji i Łączności

Przewóz towarów niebezpiecznych. Poradnik kierowcy

Technika transportu ładunków

Zintegrowany system bezpieczeństwa transportu

Leon Prochowski, Andrzej Żuchowski

Polskie Linie Lotnicze LOT S.A. zapraszają do korzystania z oferty szkoleń w zakresie przewozu materiałów niebezpiecznych (DGR).

Szkolenia są prowadzone przez instruktorów Biura Cargo i Poczty PLL LOT S.A. posiadających autoryzację IATA.

Program szkoleń DGR jest zgodny z programem szkoleń IATA i odpowiada wymogom Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

LOT CARGO