

Adam Wojciechowski |

Instytut Logistyki i Magazynowania

Normalizacja w Polsce w zakresie infrastruktury procesów logistycznych

Dążenie Polski do integracji z państwami Unii Europejskiej spowodowało zmiany w polskiej polityce normalizacyjnej, która ukierunkowana została na maksymalną harmonizację norm polskich z europejskimi (EN) oraz międzynarodowymi (ISO).

Na infrastrukturę składa się:

- infrastruktura magazynowa
- infrastruktura transportu wewnętrznego
- infrastruktura transportu zewnętrznego
- infrastruktura w zakresie opakowań transportowych
- infrastruktura informatyczna.

Każdy z tych głównych elementów składowych infrastruktury logistycznej, został w Polsce bardziej lub mniej szeroko znormalizowany w postaci Polskich Norm.

Dnia 1 stycznia 1994 r. weszła w życie Ustawa z dnia 3 kwietnia 1993 r. o normalizacji, która zasadniczo zmieniła zasady:

- prowadzenia i organizacji działalności normalizacyjnej
- opracowywania i stosowania Polskich Norm.

W myśl tej ustawy, stosowanie Polskich Norm stało się dobrowolne, chyba że określone Polskie Normy zostaną powołane w ustawach i wówczas normy te stają się obowiązkowe.

Oznacza to, iż norma - która nie została wprowadzona do obowiązkowego stosowania - jest dokumentem technicznym. Strony zainteresowane wykorzystaniem określonej normy w praktyce gospodarczej, mogą uznać ją za obowiązkową.

W polskiej normalizacji podjęto szerokie działania w kierunku przystosowania i adaptacji swojego systemu wewnętrznego do zasad, jakie obowiązują w krajach UE.

Uchwałą nr 29/96 z dnia 29 sierpnia 1996 r. Polski Komitet Normaliza-

cyjny ustalił priorytetowe zadania Normalizacyjnych Komisji Problemowych i Biura PKN na lata 1997-1998 oraz wytyczne ich realizacji, które kontynuowano w latach następnych. W myśl tej ustawy podstawowym zadaniem PKN, podyktowanym prowadzonymi w Polsce działaniami dostosowawczymi, mającymi na celu przystąpienie Polski do struktur Unii Europejskiej, jest wdrożenie (zharmonizowanie) 80% norm europejskich do zbioru Polskich Norm, do końca 2002 r. W związku z tym uchwała przyznaje absolutny priorytet dla prac Normalizacyjnych Komisji Problemowych (NKP), mających na celu wprowadzenie do zbioru Polskich Norm, norm europejskich oraz międzynarodowych, które stanowią podstawę opracowania lub warunek stosowania norm europejskich. Oznacza to, że aktualnie NKP otrzymują środki finansowe jedynie na opracowywanie zharmonizowanych norm europejskich PN-EN oraz niektórych norm międzynarodowych PN-ISO. Osiągnięcie pożądanego poziomu harmonizacji norm wymaga od szeregu NKP zintensyfikowanego nakładu pracy, podyktowanego dużą ilością norm do zharmonizowania.

Istnieje wprawdzie możliwość opracowywania nowych lub znowelizowania istniejących Polskich Norm, ale może to nastąpić z wykorzystaniem środków finansowych przekazanych przez sponsorów.

Z chwilą wejścia w życie postanowień ustawy o normalizacji, poszczególni ministrowie - wydając stosowne rozporządzenia - rozpoczęli wprowadzanie do obowiązkowego stosowania Polskich Norm. Do chwili obecnej wydano wiele aktów normatywnych w tej sprawie. Wiele wcześniejszych rozporządzeń już uległo nowelizacji

lub zostało zastąpionych nowymi. Stało się to za sprawą:

- ustanowienia dużej liczby Polskich Norm, zharmonizowanych z normami europejskimi i międzynarodowymi, które spowodowały wycofanie szeregu norm wcześniej ustanowionych
- zmiany poglądu w zakresie co do celowości wprowadzenia obowiązku stosowania niektórych norm, w świetle obowiązujących w krajach Unii Europejskiej Dyrektyw Nowego Podejścia, które ukierunkowane są na bezpieczeństwo użytkownika produktu.

W chwili obecnej, do obowiązkowego stosowania wprowadzone są Polskie Normy wymienione w 17 rozporządzeniach, ustanowionych przez właściwych ministrów. Wśród norm wymienionych w tych rozporządzeniach są również te, które dotyczą infrastruktury procesów logistycznych.

Nasuwa się w tym momencie pytanie: Jaki jest cel wprowadzania norm do obowiązkowego stosowania?

Norma wprowadzona do obowiązkowego stosowania, z chwilą powołania staje się dokumentem prawnym, a tym samym nakłada na wszystkich producentów obowiązek stosowania. Dodatkowo nakłada na producenta obowiązek wystawiania deklaracji zgodności, która - zgodnie z Kodeksem pracy - jest przepustką do dalszego stosowania wyrobu w praktyce.

W załączniku do Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 1999 r. w sprawie wykazu wyrobów (wyprodukowanych w Polsce, a także importowanych do Polski po raz pierwszy), mogących stwarzać zagrożenie albo służących ochronie lub ratowaniu życia, zdrowia lub środowiska, podlegających obowiązkowi certyfikacji na znak bezpieczeństwa i oznaczania tym znakiem oraz wyro-

ów podlegających obowiązkowi wystawiania przez producenta deklaracji zgodności, określono wykaz wyrobów objętych tymi obowiązkami. Wyroby określone w tym wykazie poddawane są różnorodnym badaniom, pozwalającym na sprawdzenie stawianych im wymagań. Wymagania, zakres i metodyki przeprowadzania badań najczęściej sprecyzowane zostały właśnie w Polskich Normach. W momencie podjęcia badania wyrobu na podstawie Polskiej Normy staje się ona punktem odniesienia - powołanym, a tym samym dokumentem prawnym. We wspomnianym wykazie wymieniono wyroby lub grupy wyrobów zaliczane do infrastruktury logistycznej:

- wózki jezdniowe napędzane
 - pojazdy, dla których z ustawy "Prawo o ruchu drogowym" wynika obowiązek uzyskania świadectwa homologacji typu pojazdu
 - drabiny magazynowe
 - środki techniki biurowej zasilane napięciem wyższym niż bezpieczne
 - systemy mikrokomputerowe zasilane napięciem wyższym niż bezpieczne
 - sprzęt elektroniczny powszechnego użytku zasilany napięciem wyższym niż bezpieczne oraz pośrednio cały szereg wyrobów wykorzystywanych przy budowie, stanowiących elementy składowe infrastruktury logistycznej.
- Analiza aktualnego zbioru Polskich Norm w zakresie infrastruktury logistycznej, pozwala na sformułowanie następujących spostrzeżeń:

- 1) Zbiór Polskich Norm, również tych zharmonizowanych, odnoszących się bezpośrednio lub pośrednio do infrastruktury logistycznej jest obszerny.
- 2) Z uwagi na dążenie Polski do integracji z państwami UE, w najbliższych latach spodziewać się należy dalszego szybkiego przyrostu liczby zharmonizowanych norm europejskich, chociaż będzie to zadanie trudne do realizacji z uwagi na szczupłość środków finansowych, jakimi dysponuje Polski Komitet Normalizacyjny.
- 3) W całym zbiorze Polskich Norm nie ma dokumentów bezpośrednio dotyczących logistyki, w dosłownym tego słowa znaczeniu (np. określających terminologię związaną z logistyką), które mogłyby stanowić ogni-

wa spajające poszczególne elementy infrastruktury logistycznej oraz całego łańcucha dostaw, a dzieje się tak za sprawą tego, iż międzynarodowe i europejskie organizacje normalizacyjne jeszcze takich norm nie ustanowiły, gdyż jeszcze ich nie wypracowały.

- 4) Zbiór Polskich Norm zawiera stosunkowo mało dokumentów wprowadzonych do obowiązkowego stosowania, co nie można uznać za sytuację korzystną. Powinno być wprowadzonych znacznie więcej norm, określających wymagania eliminujące zagrożenia, czyli podnoszących bezpieczeństwo pracy.

- 5) Wykaz wyrobów wyprodukowanych w Polsce, a także wyrobów importowanych do Polski po raz pierwszy, mogących stwarzać zagrożenie albo służących ochronie lub ratowaniu życia, zdrowia lub środowiska, podlegających obowiązkowi certyfikacji na znak bezpieczeństwa i oznaczania tym znakiem oraz wyrobów podlegających obowiązkowi wystawiania przez producenta deklaracji zgodności, w znaczący sposób podnosi rangę norm związanych z infrastrukturą logistyczną oraz rozszerza zakres ich stosowania.

- 6) Wiele norm nie zharmonizowanych z normami europejskimi lub międzynarodowymi, jest przestarzałych, ponieważ zostały opracowane kilkanaście lub nawet kilkadziesiąt lat temu, a szybki postęp techniki i dynamika wdrażania nowych technologii sprawiły, iż wiele z nich wymaga szybkiej nowelizacji.

Ponadto można sprecyzować jeszcze dwa dodatkowe wnioski natury ogólnej, dotyczące całego zbioru norm, a mianowicie:

- 1) Polski Komitet Normalizacyjny, pomimo posiadania stron w Internecie, nie udostępnia tą drogą katalogu Polskich Norm, co w znacznym stopniu ogranicza powszechny, sprawny i szybki dostęp do aktualizowanego na bieżąco zbioru ustanowionych (obowiązujących) dokumentów normatywnych.
- 2) Obserwowany w ostatnich latach znaczący przyrost liczby ustanawianych norm zharmonizowanych spowodował duży zator wydawniczy,

w wyniku którego utrudniony jest sprawny dostęp do aktualnych dokumentów. Ma to szczególne znaczenie w sytuacji, gdy norma miałaby zostać powołana do obowiązkowego stosowania lub wówczas, kiedy wyrób, którego ona dotyczy, wymaga przeprowadzenia na jej podstawie specjalnych badań, np. na zgodność czy też znak bezpieczeństwa "B".

Na podstawie przeprowadzonej analizy (opracowanie własne nie publikowane), można tylko w znaczeniu ogólnym pozytywnie ocenić stan normalizacji w zakresie infrastruktury procesów logistycznych, albowiem w znaczeniu szczegółowym widoczne są zaniedbania i istnieje wiele potrzeb.

Za bardzo pozytywny uznać należy szybki postęp harmonizacji Polskich Norm z normami międzynarodowymi oraz europejskimi, co powoduje ujednolicenie standardów. W praktyce oznacza to łatwiejszy dostęp polskich produktów do rynków, zwłaszcza krajów UE. Dodatkowo, pewna część zharmonizowanych dokumentów zastępuje przestarzałe normy, co ma korzystny wpływ na odnawianie zbioru Polskich Norm.

Widoczny szybki postęp harmonizacji nie oznacza jednak tego, że do końca 2002 r. osiągniemy 80% harmonizacji z normami europejskimi. Szacuje się, iż na koniec 2000 r. poziom harmonizacji całego zbioru norm wynosił ok. 30%.

Negatywnym, a zarazem niepokojącym objawem jest natomiast zastój w zakresie aktualizacji i nowelizacji czysto polskich norm. Już w chwili obecnej szereg Polskich Norm (dotyczących infrastruktury logistycznej bądź z nią związanych) wymaga aktualizacji, a nawet nowelizacji. Utrzymanie takiego stanu przez dłuższy czas, może pociągnąć za sobą daleko idące następstwa, jak chociażby konflikt wymagań norm - w stosunku do poziomu osiągniętego przez technikę producentów krajowych oraz krajów rozwiniętych. Taka sytuacja doprowadzić może do całkowitej utraty znaczenia norm jako dokumentów, które powinny stanowić regulator i stymulator życia codziennego w gospodarce, a tym samym również w logistyce.