

kpt. mgr inż. KRZYSZTOF ŁANGOWSKI
Komenda Powiatowa Państwowej Straży Pożarnej
w Tucholi

Ramy prawne bezpieczeństwa w transporcie towarów niebezpiecznych (1) – ADR

W artykule przedstawiono najważniejsze aspekty dotyczące bezpieczeństwa w transporcie materiałów niebezpiecznych wynikające z przepisów umowy ADR. Poruszono w nim między innymi kwestie związane z: obowiązkami podmiotów realizujących przewóz, ochroną towarów dużego ryzyka, szkoleniem kierowców, kontrolą administracyjną, wymaganymi dokumentami przewozowymi oraz z wymogiem zatrudnienia doradcy do spraw bezpieczeństwa (DGSA). Wspomniano także o kilku ważniejszych zmianach, jakich dokonano w przepisach ADR 2009.

Legal proceedings concerning safety in transporting hazardous products (1) – ADR (The European Agreement Concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road)

This article presents the most important aspects concerning safety in road transport of dangerous goods based on the ADR Agreement. Issues referring to responsibilities of subjects providing transport, protection of highly hazardous goods, drivers' education, administration control, required shipping documents, as well as requirements involving employment of a safety advisor (DGSA – Dangerous Goods Safety Advisor) are discussed. In addition some of the most important changes in the regulation applying to ADR 2009 are also included in the article.



Fot. TKS-TRANS

Wstęp

Wzrastająca z roku na rok liczba przewozów drogowych towarów niebezpiecznych stwarza również zwiększone zagrożenie zaistnienia wypadków z ich udziałem. Podczas zdarzenia drogowego istnieje duże ryzyko, że substancja wydostanie się na zewnątrz, co spowoduje miejscowe skażenie środowiska naturalnego (wód gruntowych i powierzchniowych oraz gruntu), rozprzestrzenianie się chmur toksycznych i palnych par, które stworzą zagrożenie dla zdrowia i życia ludzi oraz niebezpieczeństwo wybuchu o dużej sile rażenia i pożaru o wysokiej temperaturze itp. Przykładowo: wyciek z cysterny substancji ropopochodnej może skażić obszar rzeki na długości kilkunastu bądź kilkudziesięciu kilometrów, a wybuch podgrzanego w wyniku pożaru zbiornika z gazem płynnym może zniszczyć duże osiedle mieszkaniowe, powodując setki ofiar, niszcząc i uszkadzając znaczną część

zabudowy oraz inicjując pożary w obszarze działania wysokiego promieniowania termicznego. Rozprzestrzeniająca się chmura par toksycznego gazu może wywołać u ludzi lub zwierząt stany lżejszych i ostrych zatruc (prowadzące nawet do śmierci), a także skażenie środowiska naturalnego.

Konsekwencje uwolnienia materiału niebezpiecznego ze środka transportu mogą być zatem tragiczne. W efekcie katastrofy powstaje konieczność prowadzenia długotrwałych działań ratowniczych, mających na celu usunięcie skutków wycieku, wymagających zaangażowania znacznych środków finansowych. Bardzo istotną rolę odgrywa tu rygorystyczne stosowanie w praktyce regulacji prawnych.

Głównym aktem legislacyjnym dotyczącym przewozu drogowego towarów niebezpiecznych jest Umowa Europejska dotycząca międzynarodowego przewozu towarów nie-

bezpiecznych (ADR), sporządzona w Genewie 30 września 1957 r. ([1], której celem jest zminimalizowanie ryzyka powstania zagrożenia, będąca zbiorem przepisów wprowadzających. Umowa zawiera dwa załączniki: A i B, zawierające regulacje szczegółowe. Została opracowana i wydana przez Europejski Komitet Transportu Wewnętrzny i do dzisiaj była już wielokrotnie nowelizowana.

Polska ratyfikowała umowę ADR w 1975 r.¹, jej zapisy zostały implementowane do prawa polskiego w ustawie z dnia 28 października 2002 r. o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych² oraz w aktach wykonawczych

¹ Oświadczenie Rządowe z dnia 8 października 1975 r. w sprawie przystąpienia Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej do Umowy Europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR), DzU z 1975 r., nr 35, poz. 190.

² Ustawa z dnia 28 października 2002 r. o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych (DzU z 2002 r., nr 199, poz. 1671 ze zm.).

Wykaz towarów niebezpiecznych dużego ryzyka [1, 4]
 List of highly hazardous goods [1, 4]

Klasa	Podklasa	Materiał lub przedmiot	Ilość		
			Cysterna (l) ^c	Luzem (kg) ^d	Sztuki przesyłki (kg)
1	1.1	materiały i przedmioty	a	a	0
	1.2	materiały i przedmioty	a	a	0
	1.3	materiały i przedmioty grupy zgodności C	a	a	0
	1.4	materiały wybuchowe: UN 0104, UN 0237, UN 0255, UN 0267, UN 0289, UN 0361, UN 0365, UN 0366, UN 0440, UN 0441, UN 0455, UN 0456, UN 0500	a	a	0
	1.5	materiały i przedmioty	0	a	0
2		gazy palne (kod klasyfikacyjny F)	3000	a	b
		gazy trujące (kody klasyfikacja zawierające litery T, TF, TC, TO, TFC lub TOC) z wyłączeniem aerozoli	0	a	0
3		materiały ciekłe zapalne I i II grupy pakowania	3000	a	b
		materiały wybuchowe odczulone	a	a	0
4.1		materiały wybuchowe odczuwalne	a	a	0
4.2		materiały I grupy pakowania	3000	a	b
4.3		materiały I grupy pakowania	3000	a	b
5.1		materiały ciekłe utleniające I grupy pakowania	3000	a	b
		nadchlorawy, azotan amonowy oraz nawozy na bazie azotanu amonowego	3000	3000	b
6.1		materiały trujące I grupy pakowania	0	a	0
6.2		materiały zakaźne kategorii A (UN 2814 i UN 2900)	a	0	0
7		materiały promieniotwórcze	3000 A ₁ (materiał w specjalnej postaci) lub odpowiednio 3000 A ₂ , w sztukach przesyłki typu B (U), B (M) lub typu C		
8		materiały żrące I grupy pakowania	3000	a	b

Objaśnienia: a – nie dotyczy, b – niezależnie od ilości towarów, przepisy rozdziału 1.10.3* nie mają zastosowania, c – wartość zawarta w tej kolumnie jest stosowana tylko wówczas, gdy przewóz jest dopuszczony do przewozu w cysternach zgodnie z rozdziałem 3.2, tabela A, kolumny (10) lub (12), d – wartości zamieszczone w tej kolumnie mają zastosowanie tylko wówczas, gdy przewóz substancji luzem jest dopuszczony zgodnie z rozdziałem 3.2, tabela A, rozdziały (10) i (17).

* Przepisy rozdziału 1.10 Umowy ADR dotyczą ochrony towarów niebezpiecznych, a jego podrozdział 1.10.3 reguluje kwestie związane z planem ochrony towarów niebezpiecznych, którego wykonanie należy do obowiązku przewoźników, nadawców i innych uczestników przewozu.

do niej. Załączniki A i B są nowelizowane w cyklu dwuletnim.

Od 1 stycznia 2009 roku obowiązuje najnowszą wersją Umowy ADR³. Dokonano w niej rozmaitych zmian, które dotyczą w mniejszym lub większym zakresie wszystkich 9 części (rozdziałów) Umowy. Najistotniejsze z nich to: uchylenie zwolnienia niektórych towarów klasy 1, rozszerzenie wykazu towarów niebezpiecznych dużego ryzyka, zmiany w klasyfikacji odpadów i materiałów zagrażających środowisku, przepisy szczególne oraz zwolnienia dotyczące ilości towarów ograniczonych i wyłączonych, związane z użytkowaniem pojazdów MEMU (*Mobile Explosive Manufacturing Unit* – ruchome jednostki do produkcji materiałów wybuchowych), zastąpienie instrukcji pisemnych dla kierowców uniwersalną instrukcją dla załogi

³ Oświadczenie Rządowe z dnia 16 stycznia 2009 r. w sprawie wejścia w życie zmian do załączników A i B Umowy Europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych. (DzU z dnia 19 lutego 2009 r., nr 27, poz. 162).

(więcej na ten temat w dalszej części tekstu), wprowadzenie nowego znaku dla materiałów zagrażających środowisku, wprowadzenie wymagań (w tym technicznych) dotyczących ruchomych jednostek MEMU, związane z przewozem nadtlenków organicznych (dopuszczony został m.in. przewóz nadtlenków organicznych wybuchowych razem z innymi nadtlenkami), wykazu wyposażenia awaryjnego pojazdu (jak wymieniony w instrukcji pisemnej dla załogi).

Obowiązki podmiotów realizujących przewóz

Nadawca. Odpowiedzialny jest za nadanie towaru niebezpiecznego zgodnie z przepisami ADR. Jego obowiązkiem jest dostarczenie do transportu tylko takich towarów, które są sklasyfikowane, opakowane i oznakowane zgodnie z wymogami ADR. Używane w tym celu opakowania muszą mieć prawne dopuszczenie do takiego przewozu i uniemożliwiać wydostanie się z nich przewożonych towarów,

a materiał, z jakiego są wykonane, nie może wchodzić w kontakt z przewożoną substancją. Poza tym nadawca powinien: zaopatrzyć kierowcę w informacje i dane oraz wymagane dokumenty przewozowe, a także dokumenty towarzyszące (zezwolenia, dopuszczenia, powiadomienia, świadectwa itp.), stosować się do wymagań dotyczących sposobów nadawania i ograniczeń wysyłkowych, zapewnić, by nawet puste i nieodgazowane cysterny lub puste nieoczyszczone pojazdy i kontenery były odpowiednio oznakowane i posiadały stosowne nalepki ostrzegawcze. Należy zaznaczyć, że puste nieoczyszczone cysterny muszą być również zamknięte szczelnie, tak jak w stanie naładowania.

Przewoźnik-kierowca. Do jego podstawowych obowiązków należy znajomość przepisów ustawy Prawo o ruchu drogowym [2] oraz przepisów regulujących warunki przewozu towarów niebezpiecznych, a także utrzymanie pojazdu we właściwym stanie technicznym, który powinien on sprawdzić

przed każdym wyjazdem. Od kierowcy wymaga się również umiejętności posługiwania się dodatkowym wyposażeniem, udzielania pierwszej pomocy oraz likwidowania zagrożenia w przypadku jego zaistnienia. Ponadto jest on zobowiązany do upewnienia się, że towary niebezpieczne wyznaczone do przewozu są do niego dopuszczone zgodnie z ADR i posiadają wymaganą dokumentację [1, 3, 4, 5, 6]. Musi sprawdzić, czy nie upłynął kolejny termin badania technicznego pojazdu z cysterną; czy pojazdy są właściwie (zgodnie z wymogami) oznakowane, czy pojazd posiada wymagane w instrukcji dla kierowcy wyposażenie; jak również, czy pojazd i ładunek nie mają widocznych wad, wycieków lub pęknięć, braków w wyposażeniu oraz czy pojazd nie jest przeładowany.

Jeśli kierowca zauważy nieprawidłowości w przestrzeganiu wymagań ADR [1], nie powinien rozpocząć przewozu, dopóki nie zostaną one usunięte. Jeśli nieprawidłowości zostaną zauważone już w trakcie transportu materiału niebezpiecznego, obowiązkiem kierowcy jest jego przerwanie, przy czym ważne jest uwzględnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego, unieruchomienie przesyłki oraz zapewnienie bezpieczeństwa publicznego. Transport można kontynuować po usunięciu nieprawidłowości i uzyskaniu pozwolenia od władz terenowych. Jeżeli jest to niemożliwe i nie uzyskano stosownego zezwolenia, wówczas władza ta powinna zapewnić kierowcy (przewoźnikowi) pomoc administracyjną w potrzebnym zakresie.

Odbiorca. Jest zobowiązany do nieopóźnienia przyjęcia towaru bez ważnych powodów, a po dokonaniu wyładunku powinien sprawdzić, czy zostały spełnione wymogi ADR wobec przywiezionych towarów. Ponadto w zakres jego obowiązków wchodzi: oczyszczenie i odkażenie pojazdów i kontenerów oraz usunięcie z całkowicie rozładowanych, oczyszczonych oraz odkażonych kontenerów oznakowania wskazanego w dziale 5.3 ADR.

Ochrona towarów niebezpiecznych

Przepisy dotyczące ochrony towarów niebezpiecznych, zawarte w dziale 1.10 umowy ADR, określają środki ostrożności podejmowane w celu zmniejszenia ryzyka kradzieży lub użycia towarów niebezpiecznych niezgodnie z ich przeznaczeniem lub prowadzącego do zagrożenia ludzi, środowiska lub mienia. Zostały one wprowadzone do Umowy ADR ze względu na możliwość wykorzystania towarów niebezpiecznych do celów terrorystycznych [1, 3, 4]. Należy tutaj zwrócić uwagę na kilka zasadniczych kwestii:

- wszystkie osoby uczestniczące w przewozie towarów niebezpiecznych powinny stosować się, odpowiednio do zakresu swoich obowiązków, do wymagań działu 1.10

- towary niebezpieczne mogą być wydane do przewozu wyłącznie przewoźnikowi o ustalonej tożsamości; ustalenie tożsamości polega m.in. na sprawdzeniu legalności działania przewoźnika jako podmiotu gospodarczego (np. wyciąg z Krajowego Rejestru Sądowego, numer identyfikacji podatkowej, umowy itp.) oraz przeprowadzeniu weryfikacji dokumentów kierowcy i innych osób znajdujących się w pojeździe, przy jednoczesnym ustaleniu, czy działają one w porozumieniu i za zgodą przewoźnika

- miejsca używane do krótkotrwałego składowania towarów niebezpiecznych podczas ich przewozu, znajdujące się w obrębie terminali, placów przeładunkowych, baz transportowych, placów postojowych i stacji rozrządowych powinny być odpowiednio chronione, dobrze oświetlone, a także – o ile jest to możliwe i wskazane – niedostępne dla osób postronnych

- każdy członek załogi pojazdu przewożącego towary niebezpieczne powinien posiadać przy sobie dokument z fotografią potwierdzający jego tożsamość; ponadto przepisy rozdziału 1.10 ADR regulują kwestie dotyczące towarów niebezpiecznych dużego ryzyka; są nimi – zgodnie z definicją – towary, które mogą być użyte niezgodnie ze swoim przeznaczeniem, w zamachach terrorystycznych, i spowodować w ten sposób poważne następstwa w postaci licznych ofiar lub masowych zniszczeń; uznaje się je za towary dużego ryzyka, gdy są przewożone w ilościach większych od przedstawionych w tabeli [1, 4]. Tabela ta, po nowelizacji Umowy ADR w 2009, różni się nieco od tabeli zawartej w jej starszej wersji (2005-2007). Dodano w niej grupę materiałów klasy 1 podklasy 1.4, dla których zostały uchylone zwolnienia oraz rozszerzono wykaz towarów niebezpiecznych dużego ryzyka, dla których wymagane jest opracowanie planu ochrony (m.in. przez nadawcę, przewoźnika oraz innych uczestników przewozu).

W pojazdach przewożących materiały dużego ryzyka powinny być zainstalowane urządzenia, układy lub działania skutecznie zapobiegające kradzieży pojazdów i ładunków. Zastosowanie wymienionych środków nie może utrudniać prowadzenia akcji ratowniczo-gaśniczej. W celu ochrony towarów niebezpiecznych dużego ryzyka tworzy się również plan ich ochrony, który muszą wdrożyć i w pełni realizować przewoźnicy, nadawcy oraz inni uczestnicy przewozu.

Szkolenie ogólne kierowców, wymagane dokumenty

Kierowcy uczestniczący w transporcie towarów niebezpiecznych powinni posiadać stosowne zaświadczenie ADR, wydane przez ośrodek szkolenia uprawniony przez marszałka województwa do kursowego szkolenia kierow-

ców. Na poziomie podstawowym szkolenie muszą przechodzić wszyscy kierowcy dopuszczeni do przewozu towarów niebezpiecznych w ogóle, zaś szkolenie specjalistyczne dotyczy kierowców przewożących materiały lub przedmioty: klasy 1, promieniotwórcze klasy 7 oraz towary niebezpieczne w cysternach [1, 4, 3]. Za przewozy towarów niebezpiecznych w cysternach uznaje się przewozy, spełniające jedno z następujących kryteriów wielkości: pojemność cysterny stałej lub odejmowanej jest większa niż 1 m³; całkowita pojemność pojazdu-baterii wynosi powyżej 1 m³; zaś pojemność jednostkowa kontenera-cysterny, cysterny przenośnej lub MEGC (wieloelementowy kontener do gazu) wynosi więcej niż 3 m³. Szkolenia te są organizowane jako początkowe i doskonalące. Jeden raz w ciągu 5 lat, w roku poprzedzającym upływ terminu ważności zaświadczenia, kierowcy są zobowiązani do ukończenia kursu doskonalącego i zdania wymaganych egzaminów, co powinno być potwierdzone wpisem w zaświadczeniu.

Poza zaświadczeniem o ukończeniu stosownego szkolenia, wszystkie przewozy objęte przepisami ADR muszą być zaopatrzone także w inne dalej wymienione dokumenty. W kabinie pojazdu powinny zatem znajdować się [1, 2, 3]: dokument przewozowy, instrukcja pisemna dla kierowcy, kopia głównego tekstu umowy specjalnej (jeżeli przewóz jest realizowany na podstawie takiej umowy), świadectwo dopuszczenia pojazdu (EX II, EX III, FL, AT, OX), zaświadczenie o przeszkoleniu kierowcy, zezwolenie na wykonanie operacji transportowej (klasa 1, 4.1, 5.2) oraz certyfikat pakowania kontenera (w przewozie multimodalnym, tzn. dokonywanym przez więcej niż jeden środek transportu).

Doradca ADR

Jak wynika z artykułów 21. i 22. ustawy oraz rozdziału 1.8.3 umowy ADR [1, 3], wszystkie przedsiębiorstwa oraz podmioty trudniące się przewozem materiałów niebezpiecznych lub związanym z nim załadunkiem albo rozładunkiem, są zobowiązane do wyznaczenia na swój koszt doradcy do spraw bezpieczeństwa w transporcie towarów niebezpiecznych (*Doradca DGSA*). Jego głównym zadaniem jest sprawowanie nadzoru nad przygotowaniem, nadaniem i przewozem ładunków niebezpiecznych w aspekcie zgodności z przepisami. Ponadto ma on inicjować i wspierać działania mające na celu poprawę poziomu bezpieczeństwa. Przygotowuje też roczne sprawozdanie z działalności przedsiębiorstwa dotyczącego omawianego tu przewozu.

Do innych obowiązków doradcy należy m.in. sprawdzanie przystosowania pojazdów do transportu, przeprowadzanie szkoleń pracowników firmy, przechowywanie do-



Fot. Ilker/Stock.XCHNG

kumentów związanych ze szkoleniem oraz podejmowanie środków ratowniczych, jeżeli dojdzie do powstania zagrożenia podczas czynności dotyczących przewozu towarów niebezpiecznych. Po każdym wypadku jest on także zobligowany do sporządzenia raportu dla kierownictwa przedsiębiorstwa i lokalnych władz, w tym komendanta wojewódzkiego Państwowej Straży Pożarnej.

Kontrola administracyjna

Służby państwowe mogą na swoich terytoriach dokonywać kontroli przestrzegania wymagań związanych z przewozem towarów niebezpiecznych. Kontrole te nie powinny jednak powodować zakłóceń w ruchu drogowym, nadmiernego angażowania osób, majątku lub środowiska. Uczestnicy przewozu są zaś zobowiązani do udostępnienia kontrolerom niezbędnych informacji. Na terenie przedsiębiorstwa władze mogą przeprowadzać też inspekcje, sprawdzać dokumentację i pobierać próbki towarów lub opakowań, aby je zbadać, jeżeli nie przyczyni się to do pogorszenia stanu bezpieczeństwa. W przypadku stwierdzenia nieprzebrzegania wymogów ADR władze mogą zabronić wysyłki lub wstrzymać transport do czasu usunięcia wykazanych uchybień albo zastosowania innych odpowiednich środków. Pojazd może być zatrzymany w wyznaczonym przez właściwą władzę miejscu, z uwagi na bezpieczeństwo.

Do kontroli przewozu towarów niebezpiecznych zgodnie z ustawą o przewozie

drogowym towarów niebezpiecznych [3] są uprawnieni:

1) inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego – na drogach, parkingach oraz na terenie przedsiębiorcy posiadającego towary niebezpieczne,

2) funkcjonariusze Państwowej Straży Pożarnej – na terenie przedsiębiorcy posiadającego towary niebezpieczne,

3) funkcjonariusze Straży Granicznej – na drogach i parkingach,

4) funkcjonariusze Policji – na drogach i parkingach,

5) inspektorzy Państwowej Inspekcji Pracy – na terenie przedsiębiorcy posiadającego towary niebezpieczne,

6) funkcjonariusze Służby Celnej,

7) żołnierze Żandarmerii Wojskowej i wojskowych organów porządkowych – w stosunku do pojazdów Sił Zbrojnych,

8) uprawnieni pracownicy Państwowej Agencji Atomistyki – na parkingach oraz na terenie przedsiębiorcy posiadającego towary niebezpieczne,

9) uprawnieni pracownicy Transportowego Dozoru Technicznego – na parkingach oraz na terenie przedsiębiorcy posiadającego towary niebezpieczne,

10) uprawnieni pracownicy Inspekcji Ochrony Środowiska – na parkingach oraz na terenie przedsiębiorcy posiadającego towary niebezpieczne,

11) uprawnieni pracownicy zarządów dróg – w miejscach określonych w ich uprawnieniach.

Funkcjonariusze i inspektorzy wymienieni w punktach 1–5 powinni podczas kontroli sprawdzać: klasę towaru, stosowane opakowanie, cysternę lub pojazd, ich oznakowanie i zawartość, przestrzeganie zakazów ładowania i pakowania razem określonych towarów, sposobu rozmieszczenia i zabezpieczenia towarów na pojeździe, stanu technicznego opakowań i cystern oraz pojazdów (również oznakowanie i wyposażenie) użytych do przewozu, sposób przewozu, kwalifikację kierowcy i innych osób wykonujących czynności związane z przewozem, a także wymaganych dokumentów. W przypadku, kiedy kontroli poddany jest transport drogowy materiału promieniotwórczego służby powyższe (wymienione w pkt. 1–5), powinny współdziałać w tym zakresie z pracownikami Państwowej Agencji Atomistyki, a w sprawach warunków technicznych opakowań oraz w sprawach wydawania świadectw dopuszczenia pojazdów do przewozu niektórych towarów niebezpiecznych z pracownikami Transportowego Dozoru Technicznego [3].

Kontrole dotyczą: klasyfikacji towarów niebezpiecznych, stosowanych opakowań, ich oznakowania i zawartości, przestrzegania zakazów pakowania i ładowania razem określo-

nych materiałów, sposobu ich rozmieszczenia na pojeździe, stanu technicznego opakowań i cystern do przewozu oraz stanu technicznego pojazdu, jego oznakowania i wyposażenia, sposobu przewozu, kwalifikacji kierowcy i innych osób związanych z transportem towarów niebezpiecznych, a także wymaganych dokumentów – według wymogów [1, 2, 3].

Wymogi ADR a praktyka

W praktyce przewozu materiałów niebezpiecznych nie wszystkie wymagane warunki są spełniane, a przepisy przestrzegane czy właściwie interpretowane. Wszystkiemu winien jest zazwyczaj człowiek (od kierującego przedsiębiorstwem, kierującego pojazdem, wykonującego załadunek czy nadzór, aż do odpowiedzialnego za rozładunek), który odpowiada za wdrażanie i stosowanie określonych przepisów, za stan techniczny pojazdów i urządzeń oraz wyposażenie w sprzęt i urządzenia awaryjne zapewniające bezpieczeństwo, a także zapewnienie niezbędnych dokumentów, prawidłowy załadunek i rozładunek itp.

Poniżej przedstawiono przykłady kontroli i niedociągnięć stwierdzonych podczas ich przeprowadzania. Inspekcja Transportu Drogowego (ITD) w latach 2006–2007 wykonała ponad 31 tys. kontroli pojazdów przewożących materiały niebezpieczne, podczas których funkcjonariusze tej służby stwierdzili ok. 5 tys. naruszeń przepisów. Najczęstsze były takie błędy, jak nieprawidłowo sporządzony dokument przewozowy, nieprawidłowo sporządzona instrukcja pisemna dla kierowcy, brak wymaganego zaświadczenia ADR o ukończeniu szkolenia, brak wyposażenia awaryjnego, brak lub nieodpowiednio dobrane gaśnice, niespełnianie przez pojazd warunków zawartych w świadectwie dopuszczenia [9].

W latach 2006–2007 ITD przeprowadziła także ponad 180 kontroli w przedsiębiorstwach zajmujących się przewozem towarów niebezpiecznych, stwierdzając ponad 330 naruszeń w tym zakresie. Dotyczyły one głównie: nieprzesłania w terminie rocznego sprawozdania z przewozu materiałów niebezpiecznych, niewyznaczenia doradcy DGSA, braku lub błędów w sporządzonym planie ochrony [9].

Kierowcy pojazdów z towarem niebezpiecznym łamią przepisy ruchu drogowego, prowadząc pojazdy z nadmierną prędkością i nie przestrzegają wyznaczonych tras przejazdu, co bywa dosyć często przyczyną poważnych wypadków (i awarii), stwarzających ogromne zagrożenie dla otoczenia. Zdarzało się w przeszłości, iż kierowca prowadzący pojazd z materiałem niebezpiecznym był pod wpływem alkoholu. Trzeba tylko mieć nadzieję, że takie sytuacje w przyszłości nie będą miały w ogóle miejsca.

Podsumowanie

Proces mający na celu zapewnienie odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa w przewozie towarów niebezpiecznych zaczyna się od wypełniania wymogów umowy ADR [1] oraz przestrzegania ustawy [3] oraz rozporządzeń wykonawczych do niej przez podmioty odpowiedzialne za nadanie towaru (załadunek i przygotowanie) do przewozu, za jego przewóz oraz odbiór (właściwe przyjęcie i rozładunek). Istotnym elementem tego procesu jest kierowca-przewoźnik i/lub konwojent (albo inny członek załogi), którzy powinni okresowo przechodzić stosowne szkolenia i wykazywać się wiedzą na temat przewożonych substancji, występujących zagrożeń oraz znajomością zasad postępowania w przypadku wypadku drogowego i awarii. Dlatego szkolenia tych osób muszą być okresowo powtarzane i doskonalone, a zaświadczenia uprawniające do przewozu przez nich odnawiane.

Szkolenia dzielą się na podstawowe i specjalistyczne. Te ostatnie przechodzą kierowcy przewożący materiały klasy 1 (wybuchowe), klasy 7 (radioaktywne) oraz w cysternach o określonej wielkości. Bardzo ważną kwestią jest dziś ochrona towarów niebezpiecznych, gdyż zdarza się przejmowanie i wykorzystywanie ich do celów szkodliwych oraz ataków terrorystycznych (np. cysterny z paliwem były już używane w ten spo-

sób przez bojowników w Iraku). Stąd konieczność przestrzegania wymogów w tym zakresie wobec materiałów znajdujących się w wykazie ADR.

Pojazdy transportujące towary, o których tu mowa, winny być również wyposażone w stosowne dokumenty, z których najistotniejsze w razie powstania zagrożenia wydają się być dokument przewozowy i uniwersalna instrukcja dla załogi (przedtem: instrukcja pisemna dla kierowcy), dotycząca wszystkich towarów niebezpiecznych. Uniwersalna forma tego dokumentu, umożliwia zastosowanie, zależnie od właściwości przewożonych towarów, wybranych zasad postępowania przez załogę. Ma ona zastosowanie do każdego materiału niebezpiecznego. Jej dużą zaletą jest łatwość i szybkość odczytania niezbędnych informacji w trakcie awarii, a także dodatkowych wskazówek bezpieczeństwa związanych z charakterem danej klasy (grupy) materiałów, o określonych właściwościach niebezpiecznych. Nie ma tu potrzeby czytania szczegółowego opisu. Wymaga się, by przed rozpoczęciem przewozu przewoźnik dostarczył załodze pojazdu instrukcję sporządzone w języku zrozumiałym dla każdego członka załogi w mowie i piśmie (zgodnie z wzorem ADR 2009). Innymi również ważkimi kwestiami są prowadzenie kontroli przez właściwe władze i podmioty przez nie uprawnione (instytucje i organizacje) oraz

sprawowanie nadzoru nad bezpieczeństwem w przedsiębiorstwie trudniącym się przewozem, rozładunkiem i załadunkiem towarów niebezpiecznych przez powołaną do tego osobę do spraw bezpieczeństwa.

W kolejnym artykule zostanie omówiona klasyfikacja towarów niebezpiecznych zgodnie z przepisami ADR.

PIŚMIENNICTWO

- [1] Umowa ADR 2009–2011, t. I i II
- [2] Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (DzU z 2003 r. nr 58, poz. 515 ze zm.)
- [3] Ustawa z dnia 28 października 2002 r. o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych (DzU z 2002 r. nr 199, poz. 1671 ze zm.)
- [4] J. Bębnowski *Przewóz towarów niebezpiecznych*. Materiały szkoleniowe. Tarbonus, Tarnobrzeg 2007
- [5] R. Drzewiecki *Materiały szkoleniowe dla osób zaangażowanych w przewóz towarów niebezpiecznych*, 2007
- [6] T. Pusty *Przewóz towarów niebezpiecznych, Poradnik kierowcy*. Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 2003
- [7] Oświadczenie Rządowe z dnia 8 października 1975 r. w sprawie przystąpienia Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej do Umowy Europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR), DzU z 1975 r., nr 35, poz. 190
- [8] Oświadczenie Rządowe z dnia 16 stycznia 2009 r. w sprawie wejścia w życie zmian do załączników A i B Umowy Europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych. DzU z dnia 19 lutego 2009 r., nr 27, poz. 162
- [9] <http://gitd.gov.pl/>, <http://bip.nik.gov.pl/>

BLACK-OUT®



**Wysokiej jakości
i skuteczności
pasta BHP
do mycia rąk
na trudno
usuwalne
zabrudzenia**



- skutecznie zmywa smary, sadze, oleje techniczne, smoly, tłuszcze, farby, asfalty, ścierniwa
- polecamy do stosowania w przemyśle stoczniowym, metalurgicznym, farb i lakierów, maszynowym, w warsztatach samochodowych, mechanicznych, lakierniczych, do ogólnych prac domowych oraz na działce

Producent:



„FREGATA” S.A.

ul. Grunwaldzka 497
80-309 Gdańsk
tel. (058) 552 00 27 do 29
www.fregata.gda.pl

Wyłączny przedstawiciel handlowy:



AGRO SPÓŁKA Z O.O.
ZAOPATRZENIE

ul. Grunwaldzka 497
80-309 Gdańsk
tel. (058) 554 18 12
www.agro.gda.pl