

Kazimierz SZWEJ*

BEZPIECZEŃSTWO W TRANSPORCIE TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH KLASY 1 I 3 ORAZ ROLA DORADCY DO SPRAW BEZPIECZEŃSTWA

W publikacji autor przedstawia klasyfikację towarów niebezpiecznych klasy 1 i 3 w transporcie. Omawia warunki bezpieczeństwa przy transportowaniu tych towarów oraz kryteria, jakim powinny odpowiadać pojazdy je transportujące. W drugiej części daje wykładnię prawną roli i zadań doradcy ADR w procesie obrotu towarami niebezpiecznymi.

Klasa 1 obejmuje materiały wybuchowe i napełnione nimi przedmioty, np. bomby, pociski, granaty. Z punktu widzenia zastosowania materiały wybuchowe podzielono na inicjujące, miotające, kruszące oraz wyroby pirotechniczne. Do klasy 1 mogą być również zaliczane niektóre materiały samoreaktywne, nadtlenki organiczne i niektóre materiały klasy 5.1. Każdy materiał lub przedmiot mający właściwości wybuchowe lub podejrzany o takie właściwości powinien być zbadany i sklasyfikowany zgodnie z procedurami i kryteriami zawartymi w Podręczniku badań i kryteriów. Tylko na tej podstawie mogą być określone dla niego warunki przewozu i może być on dopuszczony do przewozu. Podstawowymi kryteriami zaliczania materiału do klasy 1 jest jego wrażliwość na bodźce mechaniczne (uderzenie, tarcie) i cieplne (ogrzewanie pod zamknięciem). Do klasy 1 należą materiały stałe lub ciekłe, przedmioty z materiałami wybuchowymi i materiały pirotechniczne. W obrębie materiałów i przedmiotów klasy 1 wyróżniamy sześć podklas, które zaliczane są do odpowiednich grup zgodności. Taki podział umożliwia przewożenie i przechowywanie materiałów należących do tej samej grupy zgodności bez znaczącego wzrostu zagrożenia spowodowanego ich wzajemnym oddziaływaniem. To krótkie wprowadzenie pokazuje, iż materiały niebezpieczne zajmują swoje określone miejsce w przepisach międzynarodowych, jak również w przepisach krajowych. Na szczególną uwagę zasługuje fakt, iż obszerne przepisy zebrane w umowie międzynarodowej ADR wyraźnie wskazują na postępowanie związane z klasyfikacją, pakowaniem, oznakowaniem, przewozem i odbiorem materiałów niebezpiecznych. Materiały wybuchowe zawarte

* Kazimierz SZWEJ, Dolnośląski Wojewódzki Inspektor Transportu Drogowego.

w klasie 1 wskazanej wyżej umowy stanowią specyficzną grupę towarów, które objęte są dodatkowym nadzorem podczas ich przewozu. Niebezpieczeństwo, jakie niesie za sobą przewóz tej grupy towarów w nieodpowiednim opakowaniu, tj. nie dopuszczonym do tego rodzaju materiału (ADR wyklucza stosowanie w tej klasie opakowań o największej wytrzymałości przeznaczonych do materiałów I grupy pakowania), nie opatrzonym prawidłowym oznakowaniem oraz przewóz nieodpowiednim środkiem transportu stawia je w grupie towarów wysokiego ryzyka. Przewóz materiałów wybuchowych klasy pierwszej powinien odbywać się z zachowaniem wszystkich określonych w przepisach zasad. Śledząc całą procedurę przewozową tej grupy materiałów, należałoby zacząć od procedury wysyłkowej (w przypadku wyszkolonych jednostek saperskich przewożących niewybuchy procedura nadawcza nie wystąpi, rolę tę przejmuje patrol saperski odpowiedzialny za odpowiednie zapakowanie i przewóz niewybuchów). Procedura nadawcza materiałów wybuchowych zawiera w sobie przede wszystkim odpowiedni dobór opakowania, oznakowanie tego opakowania, stworzenie odpowiedniej dokumentacji przewozowej i nadanie do przewozu odpowiedniej ilości materiału określonej przepisami umowy ADR ze względu na posiadany środek transportu z uwzględnieniem jego dopuszczenia (EX II i EXIII). Wymogi, jakie stawia się środkom transportującym materiały klasy 1, również ściśle określone są w przepisach umowy europejskiej. Środki transportujące te materiały powinny rygorystycznie spełniać określone warunki ze względu na konstrukcję nadwozia, instalację elektryczną, systemy zabezpieczeń instalacji elektrycznej, odpowiednie systemy zabezpieczające przed wywołaniem niebezpiecznych sił bezwładności, tj. ABS, zwalniacze itp., kończąc na obowiązkowym wyposażeniu w środki ochronne, środki przeciwpożarowe i prawidłowym oznakowaniu pojazdu tablicami barwy pomarańczowej. Bardzo dużą rolę w procesie transportowym odgrywa personel, który dokonuje przewozu materiałów klasy 1. Należy szczególnie podkreślić, iż kierowca transportujący takie towary powinien posiadać specjalistyczną wiedzę o warunkach przewozu tych materiałów ze szczególnym uwzględnieniem procedur postępowania w razie awarii czy wypadku.

Drugą grupę materiałów wykorzystywaną przez jednostki wojskowe stanowią materiały klasy 3, obejmujące między innymi paliwa określane jako materiały palne. Specyfiką klasyfikacji tej grupy materiałów jest temperatura zapłonu. Należy wspomnieć, iż materiały z grupą pakowania I i II przewożone w cysternie w ilości powyżej 3000 l stanowią towary wysokiego ryzyka objęte nadzorem. Specyfika przewozu tej grupy materiałów, jeżeli chodzi o nadanie, przewóz i odbiór zawiera się w przepisach umowy europejskiej ADR. Porównując te dwie grupy towarów niebezpiecznych, możemy skupić się na sposobie przewozu tych towarów. Ilości materiałów klasy 3, w szczególności paliw wykorzystywanych przez jednostki wojskowe, dyktuje przewóz tych towarów w cysternach. Bardzo ważnym aspektem podczas przewozu tych towarów w cysternach jest zastosowanie cysterny z odpowiednim dopuszczeniem (FL), która wymaga zastosowania najostrzejszej cysterny pod kątem warunków technicznych. Drugą ważną sprawą, na którą należy zwrócić szczególną uwagę, jest problem stopnia napełnienia cystern, który wprowadza duże ryzyko powstania niebezpieczeństwa podczas transportu, związany z wyciekami paliw, a przy próżnych, nieoczyszczonych cysternach stwarzający ryzyko uwalniania się niebezpiecznych oparów. Bardzo ważne jest oznakowanie jednostki transportowej przewożącej paliwa tablicami barwy pomarańczowej z numerami zagrożenia i numerem UN towaru niebezpiecznego oraz nalepkami ostrzegawczymi, a także tabliczką zawierającą między innymi informacje o kodzie zastosowanej cysterny. Przewóz towarów klasy trzeciej w cysternach również wymaga specjalistycznej wiedzy od kierowców prowadzących te pojazdy.

Każdy uczestnik transportu towarów niebezpiecznych ma określone obowiązki, zależne od posiadanej niezbędnej wiedzy na temat zawartości przewożonej przesyłki. Największy zakres tych

obowiązków jest nałożony na nadawcę przesyłki oraz na przewoźnika (kierowcę). Nadawca powinien znać charakterystykę i właściwości towaru, bowiem na tej podstawie dobiera do materiału niebezpiecznego odpowiednie opakowanie, umieszcza na nim nalepki ostrzegawcze oraz sporządza dokumentację przewozową. Przy transporcie większych ilości substancji niebezpiecznych jest także zobowiązany dostarczyć kierowcy instrukcję bezpieczeństwa. Kierowca jest z kolei zobowiązany do, potwierdzonej świadectwem ADR, znajomości przepisów w zakresie przewozu materiałów niebezpiecznych. Do jego obowiązków należy również właściwy załadunek i zabezpieczenie towaru.

Od 2005 roku w transporcie towarów niebezpiecznych wyróżnia się specjalną grupę towarów tzw. dużego ryzyka. Są to towary, które mogą być użyte w celach terrorystycznych lub niezgodnie z ich przeznaczeniem, wykazujące się dużym ryzykiem zagrożenia dla ludzi, mienia lub środowiska. Należy do nich zaliczyć materiały i przedmioty wybuchowe, trujące, palne lub zakaźne. Przy ich przewozie muszą być stosowane specjalne procedury. Przewoźnik jest zobowiązany do opracowania i wdrożenia planu ochrony towarów niebezpiecznych dużego ryzyka, zgodnego z przepisami rozdziału 1.10 ADR.

Reasumując powyższe, przewóz materiałów niebezpiecznych jest skomplikowanym procesem wymagającym specjalistycznej wiedzy. Organizacja transportu zgodnie z obowiązującymi przepisami i normami w zakresie bezpieczeństwa, gwarantuje nie tylko zminimalizowanie zagrożeń wynikających z przewozu materiałów niebezpiecznych, ale i pełną jego efektywność. Możliwość doboru rodzaju opakowania lub środka transportu w zależności od zagrożeń stwarzanych przez konkretny towar niebezpieczny bez pogarszania bezpieczeństwa w przewozie - jest wiedzą wartą poznania i stosowania.

DORADCA ADR I JEGO ROLA W PROCESIE OBROTU TOWARAMI NIEBEZPIECZNYMI

W ostatnich latach zaobserwować można ciągle zwiększanie się udziału towarów niebezpiecznych w ogólnej liczbie realizowanych w naszym kraju przewozów towarowych. Wszelkie operacje transportowe obejmujące przemieszczanie materiałów tego typu podlegają obwarowaniom prawnym wynikającym przede wszystkim z ustawy o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych oraz umowy międzynarodowej ADR. Ideą obowiązujących przepisów jest zapewnienie odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa dla ludzi, sprzętu czy środowiska naturalnego - w szczególności poprzez wymuszenie stosowania przez przedsiębiorstwa odpowiednich procedur postępowania, wyposażenia oraz prowadzenia szkoleń personelu biorącego udział w operacjach załadunkowych lub rozładunkowych tych towarów.

O ile konieczność wykorzystywania w trakcie realizowania przewozu materiałów niebezpiecznych odpowiednich, przystosowanych do tego celu jednostek transportowych czy opakowań oraz udział w tych operacjach tylko przeszkolonego personelu, nie wzbudza wielkich kontrowersji przedsiębiorców i menedżerów branży transportowej - o tyle takie kontrowersje wciąż wzbudza rola i miejsce, jakie w firmie czy jednostkach wojskowych powinien zajmować doradca ds. bezpieczeństwa w transporcie drogowym towarów niebezpiecznych (DGSA).

Ustawa o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych w artykule 21. ustęp 1 nakazuje przedsiębiorcy oraz każdemu innemu podmiotowi wykonującemu przewóz towarów niebezpiecznych lub związany z tym przewozem załadunek lub rozładunek, sprawowanie nadzoru wewnętrznego nad tymi czynnościami poprzez m.in. wyznaczenie doradcy do spraw bezpieczeństwa

w transporcie towarów niebezpiecznych. Jednocześnie jednak ustęp 2 wspomnianego wyżej artykułu zwalnia od tego obowiązku przedsiębiorców, którzy każdorazowo przewożą, załadowują lub rozładowują materiały niebezpieczne w ilościach nie wymagających odpowiedniego oznakowania jednostki transportowej. W praktyce należy więc określić moment, w którym wyznaczenie doradcy staje się obowiązkiem. Bez wątplenia następuje to z chwilą realizacji pierwszej operacji nie podlegającej wyłączeniom. Interpretacja przepisów ustawy nie wskazuje, jak długo przedsiębiorca ma obowiązek posiadania doradcy. W przypadku gdy realizowane operacje transportowe wymagające oznakowania pojazdu mają charakter powtarzalny lub wyznaczony doradca jest pracownikiem przedsiębiorstwa, zagadnienie to nie ma wielkiego znaczenia. Co jednak w sytuacji, gdy realizowana operacja miała charakter jednorazowy, a doradca jest osobą współpracującą na podstawie umowy o charakterze cywilno-prawnym lub podmiotem zewnętrznym? Odpowiadając na tak postawione pytanie, warto przypomnieć, że jednym z obowiązków doradcy, zgodnie z art. 22. ust. 1 pkt 3 ustawy o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych jest sporządzenie rocznego sprawozdania z działalności przedsiębiorcy w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych oraz czynności z tym związanych - czyli tzw. sprawozdania rocznego, które powinno być przesyłane do odpowiedniego wojewody do dnia 31 stycznia każdego roku następującego po roku, którego ono dotyczy. Tym samym, nawet przy przeprowadzeniu jednorazowej operacji podlegającej ujęciu w sprawozdaniu rocznym, zasadne wydaje się utrzymywanie kontaktu z doradcą, co najmniej do momentu przygotowania i złożenia organowi prowadzącemu nadzór nad tymi operacjami odpowiedniego formularza.

Obowiązek wyznaczenia doradcy dotyczy przedsiębiorców lub innych podmiotów dokonujących przewozu towarów niebezpiecznych lub związanego z nim załadunku lub rozładunku. Przepis mówi więc o podmiotach wykonujących odpowiednie czynności, a nie podmiotach pełniących określone role z punktu widzenia ADR. Nadawca czy odbiorca materiałów podlegających przepisom ADR nie jest zobowiązany do wyznaczenia doradcy, o ile tylko samodzielnie nie wykonuje odpowiednio czynności związanych z załadunkiem czy rozładunkiem. W takiej sytuacji obowiązek ten spoczywa bowiem na wynajętych do wykonania tych zadań podmiotach trzecich.

Podane powyżej uwarunkowania prawne wskazują, że obowiązek wyznaczenia doradcy ADR powstaje w specyficznych okolicznościach i nie obejmuje wielu sytuacji, w których dochodzi do przewozu, załadunku czy rozładunku materiałów niebezpiecznych. W takich warunkach warto zastanowić się - przyglądając się zadaniom doradcy, czy mimo braku ustawowego nakazu współpraca z nim nie będzie dla firmy korzystna. Zadania osoby pełniącej funkcję doradcy w przedsiębiorstwie wskazane są w rozdziale 1.8.3 umowy ADR i obejmują:

- śledzenie zgodności z wymaganiami dotyczącymi przewozu towarów niebezpiecznych;
- doradzanie przedsiębiorstwu w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych;
- przygotowywanie rocznego sprawozdania z działalności przedsiębiorstwa w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych dla kierownictwa tego przedsiębiorstwa lub odpowiednio dla władz lokalnych.

Obowiązki doradcy obejmują również śledzenie następujących praktyk i procedur związanych z działalnością przedsiębiorstwa:

- procedur służących zachowaniu zgodności z wymaganiami dotyczącymi identyfikacji przewożonych towarów niebezpiecznych;
- praktyki przedsiębiorstwa w zakresie uwzględniania wymagań specjalnych związanych z przewożonym towarem w przypadku zakupu środków transportu;
- procedur służących sprawdzeniu wyposażenia używanego w związku z przewozem, załadunkiem i rozładunkiem towarów niebezpiecznych;

- prawidłowego szkolenia pracowników przedsiębiorstwa oraz przechowywania dokumentacji szkoleniowej;
- wprowadzania prawidłowych procedur ratowniczych w zakresie wypadków i awarii, które mogą zagrażać bezpieczeństwu podczas przewozu, załadunku lub rozładunku towarów niebezpiecznych;
- prowadzenia dochodzeń oraz, jeżeli ma to zastosowanie, przygotowywania sprawozdań na temat poważnych wypadków, awarii lub poważnych naruszeń przepisów podczas przewozu, załadunku lub rozładunku towarów niebezpiecznych;
- wprowadzania odpowiednich środków w celu przeciwdziałania powtarzaniu się wypadków, awarii lub poważnych naruszeń przepisów;
- uwzględniania przepisów oraz wymagań specjalnych odnoszących się do przewozu towarów niebezpiecznych przy wyborze podwykonawców oraz partnerów;
- sprawdzania, czy pracownicy zaangażowani w przewóz, załadunek lub rozładunek towarów niebezpiecznych otrzymali szczegółowe procedury postępowania i instrukcje;
- stosowania środków mających na celu zwiększanie wiedzy w zakresie zagrożeń związanych z przewozem, załadunkiem i rozładunkiem towarów niebezpiecznych;
- wprowadzania procedur kontrolnych służących sprawdzeniu, czy środek transportu zaopatrzony jest w wymagane dokumenty i sprzęt awaryjny oraz czy takie dokumenty i sprzęt odpowiadają przepisom;
- wprowadzania procedur kontrolnych służących sprawdzeniu przestrzegania wymagań dotyczących załadunku i rozładunku;
- istnienia oraz wdrażania zasad ujętych w tzw. planie ochrony.

Łatwo zauważyć, że obowiązki doradcy w większości mają charakter ciągły i obejmują szeroko rozumiane monitorowanie sposobu działania przedsiębiorstwa oraz proponowanie zmian lub rozwiązań mających na celu podniesienie poziomu bezpieczeństwa. Działania te są najczęściej uzasadnione nie tylko w przypadku firm dokonujących przewozów, załadunku czy rozładunku towarów niebezpiecznych w ilościach wymagających oznakowania pojazdów, lecz także tych, które korzystają z wyłączeń a tym samym nie podlegają ustawowemu obowiązkowi wyznaczenia doradcy. Korzystanie z wyłączeń np. ze względu na ilości przewożone w jednostce transportowej (tzw. 1.1.3.6) wymaga przecież odpowiedniego przygotowania towarów oraz postępowania według procedur gwarantujących odpowiedni poziom bezpieczeństwa.

Analizując rolę doradców w firmie, należy spojrzeć na jeszcze jeden aspekt ich działań - często niedoceniany, ale też i niewłaściwie eksponowany przez nich samych. Chodzi mianowicie o rzeczywiste doradzanie przedsiębiorcom w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych. Umowa ADR i ustawa o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych to ogromna liczba przepisów. W wielu przypadkach dają one możliwość optymalizowania warunków przewozu tak, aby wymagany poziom bezpieczeństwa został zachowany przy najniższym poziomie kosztów. Zadaniem doradcy nie powinno być jedynie dbanie o zgodność z przepisami, lecz także organizowanie operacji w sposób najbardziej korzystny dla firmy, a więc na przykład przy wykorzystaniu dostępnych w umowie ADR wyłączeń. Praktyka wskazuje, że wiele towarów przewożonych jest na zasadach pełnego ADR, gdy nic nie stoi na przeszkodzie, aby materiały ten transportować na warunkach wyłączenia LQ określonego w dziale 3.4 (oznaczającego dla przedsiębiorcy znacznie niższe koszty). Podobnie nie zawsze wykorzystuje się możliwość zastosowania wyłączenia na podstawie przepisu 1.1.3.6, co jest o tyle uproszczone, że nie wymaga jakichkolwiek zmian w oznakowaniu sztuk przesyłki w stosunku do pełnego ADR. Co jest powodem takiego działania przedsiębiorstw? Wydaje

się, że raczej nie brak ich chęci do korzystania z dobrodziejstw wyłączeń, lecz niezbyt doceniana rola i miejsce doradcy ADR w procesie przygotowywania operacji transportowej, skutkująca działaniami na zasadzie „pytanie-odpowiedź” z minimalnym wykorzystaniem jego wiedzy, kreatywności i inicjatywy. Dobór i stosowanie opakowań transportowych, oznakowanie jednostek przewożących towary niebezpieczne, sporządzanie dokumentacji transportowej czy wyposażania jednostek transportowych zdaje się potwierdzać częste pomijanie lub minimalne wykorzystanie wiedzy doradcy w tym zakresie.

Pełne wykorzystanie potencjału doradcy - osoby dysponującej szeroką wiedzą o przepisach regulujących kwestie przemieszczania towarów niebezpiecznych najczęściej popartą doświadczeniem w konkretnej branży, może przynieść firmie wymierne korzyści w kwestii bezpieczeństwa ich przewozu i zminimalizowania ryzyka powstania tragicznego w skutkach wypadku. W przypadku przedsiębiorstw nie podlegających obowiązkowi wyznaczenia DGSA współpraca z doradcą może przyjmować praktycznie dowolną formę prawną i obejmować różnorodne zadania i obowiązki, niekoniecznie wynikające wprost z postanowień ustawy bądź umowy ADR. W praktyce rynkowej spotyka się zarówno formy obejmujące incydentalną pomoc i doradztwo w konkretnych sytuacjach, jak i takie, które mają charakter długotrwały, a ich celem jest np. przygotowanie firmy do rozpoczęcia realizacji przewozów, produkcji czy magazynowania towarów niebezpiecznych, monitoring działań przedsiębiorstwa w kontekście zmieniających się przepisów oraz nadzór nad szkoleniami personelu. Nadrzędnym celem takiej współpracy powinna być optymalizacja procesów biznesowych firmy w zakresie przemieszczania materiałów niebezpiecznych, a DGSA powinien stać się rzeczywistym doradcą i partnerem, a nie jedynie kolejnym kosztownym dodatkiem do działalności przedsiębiorstwa.

SUMMARY

In the publication the Author presents the classification of dangerous goods in transport. There are safety conditions described while transporting these goods as well as criteria which should be met by dangerous goods transporting vehicles. In the second part the Author presents the legal interpretation of the ADR advisor's role and tasks in the process of dangerous goods transport.

Recenzent: dr hab. inż. Zenon Zamiar, prof. MWSLiT