

Z ładunkiem niebezpiecznym...

Kontrole firm realizujących przewozy materiałów niebezpiecznych ujawniają powtarzające się nieprawidłowości. Jedną z częstych jest brak w firmie transportowej doradcy ADR, który powinien nadzorować wykonywanie przewozów. Kolejną - przekroczenie terminu złożenia rocznego sprawozdania z wykonywanej działalności, które należy przekazać do 28 lutego właściwemu wojewódzkiemu inspektoratowi transportu drogowego. Uchybień i błędów jest więcej...



EMIL NAGRODZKI

ekspert Ogólnopolskiego Centrum
Rozliczania Kierowców
(www.ocrk.pl)

– *Niekiedy przewoźnik i kierowca nie mają świadomości, że wykonują szczególny rodzaj transportu jakim są przewozy materiałów niebezpiecznych.*

Pojazd przewożący ładunek określony jako niebezpieczny może prowadzić wyłącznie kierowca, który odbył specjalistyczny kurs, zdał wymagany prawem egzamin i otrzymał odpowiednie zaświadczenie. Droga do uzyskania uprawnień jest kilkuetapowa. Kurs początkowy obejmuje zagadnienia związane z przewozami ładunków niebezpiecznych z wyjątkiem materiałów wybuchowych i promieniotwórczych, a także transportów realizowanych cysternami. Kto chce pójść dalej, musi ukończyć jeden z kursów specjalistycznych, na których omawiane są sprawy związane z przewozami ładunków szczególnie niebezpiecznych (wybuchowe, promieniotwórcze) oraz specyfika prowadzenia pojazdów ciężarowych z cysternami. Po 5 latach kierowcy zobowiązani są wiedzę tę uaktualnić na kursach doskonalących.

Jak wynika z doświadczeń kontrolerów, częstym błędem popełnianym przez kierowców realizujących te specyficzne przewozy jest udostępnianie kabiny pojazdu osobom, które nie mają uprawnień ADR, co w świetle prawa nie jest dozwolone. Co gorsza, w wielu przypadkach sami kierowcy nie mają takich uprawnień, co często wynika z braku świadomości, że wykonują ten szczególnie rodzaj transportu.

W takich sytuacjach nie są bez winy inni uczestnicy procesu przewozowego, np. organizator transportu lub nadawca ładunku (ten ostatni powinien powiadomić przewoźnika o dodatkowych

warunkach związanych ze zleceniem transportowym).

DOKUMENTY

Dokument przewozowy powinien spełniać wymagania określone w umowie ADR. Jedno z nich dotyczy wpisania nazwy przewozowej w języku urzędowym nadawcy ładunku niebezpiecznego. Sprawa z pozoru jest prosta, a jednak często nazwa przewozowa wpisywana jest w niewłaściwym języku.

Kto ponosi odpowiedzialność za błędnie sporządzony dokument przewozowy? Zgodnie z intencją europejskiego ustawodawcy, może to być każdy uczestnik przewozu. Umowa ADR stanowi, że nadawca ładunku jest odpowiedzialny za przygotowanie tego dokumentu, ale przedstawiciel firmy transportowej i kierowca powinni sprawdzić jego poprawność przed przystąpieniem do realizacji zlecenia. W konsekwencji organ kontrolny może za uchybienia w tym zakresie wymierzyć karę każdemu z uczestników tego procesu, mając na uwadze ich udział w powstaniu nieprawidłowości. Tak przynajmniej starają się postępować przedstawiciele służb niemieckich. W Polsce „chłopcem do bicia” jest najczęściej wyłącznie przewoźnik. Takie działanie należy uznać za niezgodne z zasadami sprawiedliwości społecznej. Zasadnicze pytanie brzmi – gdzie się podziela prewencja? Nie ma o niej mowy, bo pozostali uczestnicy przewozu mogą bezkarnie popełniać błędy.

Kontrolerzy ujawniają również nieprawidłowości związane ze świadectwem dopuszczenia pojazdu do wykonywania przewozów ADR. Dokument ten kierowca jest zobowiązany okazać na żądanie służb kontrolnych. Co oczywiste, termin jego ważności w chwili wykonywania transportu nie może upłynąć.

POJAZDY

Podczas kontroli sprawdzana jest zgodność pojazdu (ciągnika siodłowego, cysterny) z przepisami działu 9.1 umowy ADR. Niestety, dość często ujawniane są usterki w pojazdach, powodujące m.in. niesprawność układu ABS, głównego wyłącznika zasilania czy systemu ogrzewania postojowego. W wielu przypadkach kontrolerzy ujawniają również brak osłon instalacji elektrycznej poza kabiną kierowcy i tabliczki informacyjnej określającej użytkownika pojazdu (cysterny).

Przewoźnik i kierowca powinni zadbać o to, aby pojazd miał wymagane wyposażenie. Nie zawsze wywiązują się z tego obowiązku. Funkcjonariusze ITD ujawniają podczas kontroli sporo braków w wyposażeniu, w tym m.in.: pisemnej instrukcji kierowcy, elementów ostrzegawczych wykorzystywanych do oznakowania miejsca awarii czy klinów pod koła. Często okazuje się, że latarka jest niesprawna lub nieodpowiedniego typu (zawiera elementy mogące powodować iskrzenie), a zbiorniczek, który

powinien zawierać wodę do przemywania oczu jest pusty.

Zastrzeżenia kontrolerów dotyczą również gaśnic, które w wielu przypadkach przeznaczone są do gaszenia pożarów typu B (ciał stałych) i C (gazów palnych), a powinny skutecznie radzić sobie z pożarami trzech grup, tj. A, B i C, czyli także cieczy palnych. Ważne jest potwierdzenie sprawności gaśnicy na etykiecie, na której zapisany jest termin wykonania kontroli. Przedstawiciele służb kontrolnych sprawdzają również, czy plomba gaśnicy nie jest uszkodzona. Niektórzy z nich, dotyczy to zwłaszcza funkcjonariuszy niemieckich, wymagają plomb w formie metalowego drutu. Jeśli stwierdzą plombę innego rodzaju (np. plastikową), nawet nieuszkodzoną, najczęściej nakładają karę.

Zapisy dotyczące zabezpieczania towarów niebezpiecznych w transporcie znajdują się w części 7, ust. 7.5.7. umowy ADR (Manipulowanie i układanie). Mówiąc najprościej - należy używać odpowiednich środków do mocowania (pasów). Trzeba wziąć pod uwagę materiał, z którego wykonany jest pas. Transportowcy powinni wiedzieć, że zielony pas z poliamidu jest odporny na żrące działanie alkaliów, ale nie na kwasy mineralne. Niebieski pas poliestrowy dobrze znosi kontakt z kwasami mineralnymi, jednak nie jest odporny na działanie ługów. Natomiast brązowy pas z polipropylenu jest w małym stopniu podatny na działanie kwasów lub ługów.