

Doradcy DGSA na drodze

Kraków. Ogólnopolskie seminarium szkoleniowe

Po polskich drogach porusza się 2 mln samochodów ciężarowych, w tym tysiące ciężarówek z ładunkami niebezpiecznymi: paliwami, gazami, chemikaliami, materiałami wybuchowymi i promieniotwórczymi.

Podporządkowane to jest procedurom, opartym na bogatej księdze przepisów ADR. Przegląd i ocena realizacji tych przepisów, po kolejnym, dwuletnim okresie ich stosowania, były tematem ogólnopolskiego seminarium szkoleniowego w Krakowie (16 lutego), zorganizowanego przez Stowarzyszenie Doradców ds. Transportu Towarów Niebezpiecznych DGSA, Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego, Centrum Szkolenia i Organizacji Systemów Jakości Politechniki Krakowskiej oraz Małopolski Ośrodek Ruchu Drogowego w Tarnowie.

Problematyka seminarium znalazła szczególne odzwierciedlenie w wystąpieniu Andrzeja Zaremby, doradcy DGSA z firmy Shell Polska, który przedstawił, jak realizowane są przepisy działu 1.10 ADR w zakresie ochrony towarów niebezpiecznych w typowym procesie transportu w cysternach benzyny silnikowej, stanowiącej około 40% udziału w całkowitym przewozie paliw płynnych.

Teoria i rzeczywistość. W analizie cyklu tego transportu, podzielonego na 17 etapów, Zaremba dostrzega szereg nieprawidłowości. Brakuje (zwłaszcza w małych firmach) określonych procedur, chroniących dane i przekaz informacji. W 10 badanych firmach robi się to na 11 sposobów. Dane, gromadzone w formie papierowej, nie podlegają archiwizacji bądź też niszczeniu. Można śmiało stwierdzić, że nie zapewniają właściwej i rzeczywistej ochrony przesyłanych informacji.

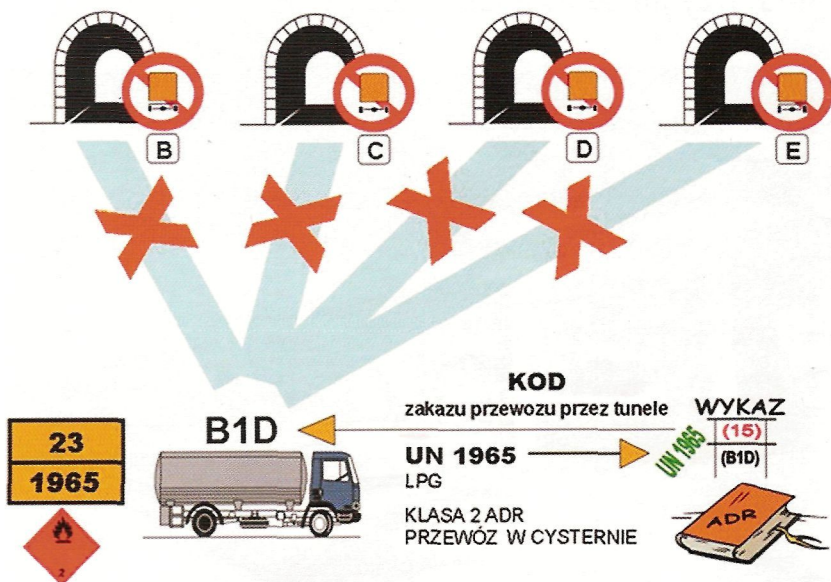
Transport paliw w cysternach związany jest z wieloma przejawami ryzyka, z których najgroźniejsze to kradzież na trasie zestawów z paliwem lub samego paliwa. Np. jedna z cystern została uprowadzona 40 km od Warszawy w nocy przed wizytą papieża Benedykta XVI. Próby przeciwdziałania tym przestęp-

stwom w praktyce mają, niestety, nikłe szanse powodzenia. Brakuje bowiem realnie działającego systemu powiadomiania w sytuacjach awaryjnych i w stanach zagrożenia. Od chwili sterroryzowania przez napastników kierowcy, do czasu przybycia policji, przestępcy najczęściej stają się już nieuchwytni.

Ale też niewiele firm, w ocenie Zaremby, wprowadziło wewnętrzne standardy

kontroli ruchu drogowego na zasadach ogólnych. Co gorsze – powiedział Świderek – nie wie o tym wielu kierowców i pracowników ochrony, co prowadzi do sytuacji konfliktowych na drodze. Nie znają oni uprawnień kontrolnych takich służb, jak Służba Celna czy Inspekcja Kontroli Skarbowej.

Niezbędne jest więc wydanie rozporządzenia, które powinno m.in. określić:



Dla gazu UN 1965 przyporządkowany jest kod „B1D”, oznaczający – w przypadku przewozu w cysternie – zakaz przewozu przez tunele kategorii B, C, D i E.

Źródło: Prezentacja Krzysztofa Grzegorzczaka z Ministerstwa Transportu

dotyczące wyposażenia i funkcjonowania parkingów dla cystern. Większość z nich stawia się na przygodnych parkingach. Bardzo często są to cysterny pełne, tworząc potencjalne zagrożenie i okazję dla złodziei.

Bez ochrony. Poważną wadą w transporcie materiałów wybuchowych – mówił o tym Norbert Świderek, doradca DGSA z firmy PTS Betrans Sp. z o.o. – jest brak wytycznych dotyczących sposobu ochrony transportu z materiałami wybuchowymi.

Transporty te na drodze traktowane są jak przewóz każdego innego ładunku. Przewożące je pojazdy nie są pojazdami uprzywilejowanymi i podlegają

sposoby ochrony transportu w zależności od ilości i rodzaju przewożonego materiału, liczebność i wyposażenie konwojentów chroniących przewóz oraz ustalić zasad postępowania w sytuacjach zagrożenia.

Również obecny program szkolenia kierowców w ogóle nie obejmuje zagadnień ochrony. W szkoleniu powinny znaleźć się nie tylko zagadnienia teoretyczne, ale również ćwiczenia praktyczne, obejmujące np. jazdę z przebitą oponą czy taranowanie przeszkód. Szkolenie musiałyby wówczas trwać dłużej niż wymagane obecnie 8 godz. lekcyjnych, a część praktyczną musiałyby prowadzić wyspecjalizowane ośrodki szkoleniowe.

W konkluzji Świderek stwierdził, że przewóz materiałów wybuchowych powinien być wykonywany przez SUFO, a kierowca winien posiadać również licencję pracownika ochrony fizycznej. Takie rozwiązanie ma także inną zaletę: zostaną wyeliminowani z rynku przypadkowi przewoźnicy, a ci co pozostaną, będą podlegać stosownemu nadzorowi MSWiA.

Bezpieczniej w tunelach. O nowelizacji przepisów umowy europejskiej ADR 2007 mówił Krzysztof Grzegorzczak, radca ministra w Ministerstwie Transportu. Nowelizacja ta wprowadza m.in. ograniczenia przewozu towarów niebezpiecznych przez tunele drogowe dla stworzenia jednolitego systemu oddziaływania na ruch pojazdów z tymi towarami.

Wszystkie tunele drogowe na naszym kontynencie, z których najdłuższy liczy ponad 24 km, a każdy z 700 innych – ponad 1000 m, zostaną oznakowane na okres trzech lat w jednakowy, prosty sposób. Ma on umożliwić łatwe ustalenie zakresu obowiązujących zakazów wjazdu. Warto podać, że najwięcej tuneli o długości ponad 1000 m mają: Norwegia – 203, Włochy – 177, Szwajcaria – 67.

Wprowadzenie omawianych przepisów w tunelach ma na celu podniesienie stanu bezpieczeństwa poprzez zastosowanie zharmonizowanego, selektywnego systemu zakazów wjazdu do tuneli pojazdów z określonymi towarami. Oczekuje się, że spowoduje to ułatwienia w sferze logistyki.

W ten sposób nowelizacja stanie się przedsięwzięciem istotnym dla wszystkich państw uczestniczących w transporcie międzynarodowym, również dla tych – w których podobnie jak w Polsce – tunele drogowe spotyka się bardzo rzadko. Mamy bowiem dwa tunele o długości odpowiednio ok. 800 i ok. 700 m w Warszawie i w Katowicach. W sieci dróg krajowych, pozamiejskich znajdują się 33 tunele, z których najdłuższy nie przekracza 70 m.

Jednolity system oddziaływania na ruch pojazdów przewożących towary niebezpieczne przez tunele opiera się na założeniu, że liczne ofiary lub znaczne szkody materialne, w tym uszkodzenie konstrukcji samego tunelu, mogą spowodować: wybuch o dużym zasięgu, uwolnienie się znacznej ilości gazu trującego lub lotnej cieczy trującej, pożar o dużym zasięgu.

TADEUSZ STEC