

Ważne zmiany w ADR

Z Norbertem Świderkiem, prezesem Stowarzyszenia Doradców ds. Transportu Towarów Niebezpiecznych DGSA, rozmawia Krzysztof Koprowski

Czym będzie nowa dyrektywa Unii Europejskiej, zmieniająca przepisy dotyczące przewozu towarów niebezpiecznych?

Dyrektywa o lądowym przewozie towarów niebezpiecznych przewiduje, że w jednym akcie prawnym zostaną zawarte przepisy harmonizujące prawo wspólnotowe UE dotyczące trzech umów międzynarodowych: ADR (transport drogowy), RID (transport kolejowy) i ADN (żegluga śródlądowa). Zastąpi ona obowiązujące obecnie dwie dyrektywy ramowe obejmujące transport drogowy i kolejowy oraz dwie dyrektywy dotyczące doradców DGSA. Do uchwalenia tej nowej, jednolitej dyrektywy pozostało już mało czasu, bo jej wprowadzenie przewidziano na rok 2009.

Jakie znaczenie będzie ona miała dla polskiego prawodawstwa?

Jeżeli będziemy mieli jedną dyrektywę, to powstaje pytanie, czy w takiej sytuacji nie należałoby wprowadzić jednej ustawy (o przewozie lądowym towarów niebezpiecznych). Obecnie obowiązuje uchwalona pod koniec 2002 r. ustawa o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych oraz ustawa o przewozie kolejną takich towarów, natomiast ADN jest w postaci rozporządzenia.

Jak się ma nowa dyrektywa UE do kolejnej nowelizacji (2009) umowy ADR?

To są dwie osobne sprawy. Umowa ADR, a w zasadzie jej załączniki techniczne A i B, jest negocjowana w grupie WP15, działającej przy Europejskiej Komisji Ekonomicznej ONZ. Jest to akt prawny obowiązujący nie tylko w Unii Europejskiej, ale i w państwach do niej nie należących. Zarówno załączniki A i B do umowy ADR, jak i regulamin RID i umowa ADN będą załącznikami nowej dyrektywy.

Obecnie obowiązuje umowa z 2007 r. Z tego, co wiem, niewiele wniosła nowego...

No, tak bym tego nie określił. Pojawiły się bowiem dwie ważne rzeczy. Pierwsza to tunele. Może się to wydawać polskim kierowcom sprawą abstrakcyjną, bo u



ROZMÓWCA

- Lat 49, ur. w Warszawie.
- Wykształcenie wyższe – inżynier mechanik.
- Od 1982 r. pracownik BOT KWB Bełchatów SA. Obecnie prezes PTS „Bełchatów” sp. z o.o.
- Hobby: kiedyś modelarstwo lotnicze i numizmatyka, obecnie – muzyka (jazz i „okolicę”).

kabinie. Niczymu one właściwie nie służyły, a na pewno nie dostarczały właściwych informacji służbom ratowniczym, które mają swoje procedury rozpoznawania towarów i zagrożeń. Tak więc dla kierowcy była to zbędna makulatura i okazja do nakładania kar za nie posiadanie wersji w języku austriackim czy flamandzkim.

Teraz pojawi się krótki, jednostronnicowy dokument, gdzie zagrożenia będą zdefiniowane w zupełnie inny sposób. Co do kształtu pisemnej instrukcji dla kierowców, to mogę poinformować, że osiągnięto już porozumienie.

Kolejna ważna sprawa, znów dotyczą-

Czy dla przedsiębiorcy doradca stanowi uciążliwą konieczność czy raczej wygodę?

Wielu przewoźników, nadawców, odbiorców traktuje doradcę jako zło konieczne. To dla nich kolejny klient do pieniędzy, kolejny koszt, który jakoś tam chcą ominąć.

A, wbrew pozorom, doradca może stać się przyjacielem firmy. Bo nie chodzi tylko o to, by wysłać samochód z pomarańczowymi tablicami i obarczyć przedsiębiorcę licznymi problemami, związanymi ze zgłoszeniem przewozu, z planami ochrony itp. itd. Chodzi raczej o to, by tak zapakować i tak wyekspediować niebezpieczny towar, ażeby mógł on wyjechać bez tablicy. Mimo że w wielu firmach nie ma stałego doradcy, to raz na kilka miesięcy może się on przydać.

Doradca kojarzy się na ogół z firmą przewozową, ale chyba nie tylko...

Nie tylko. W umowie ADR jest mowa o uczestnikach przewozu, czyli o nadawcy, załadowcy, przewoźniku i odbiorcy.

Obecnie obowiązująca umowa z 2007 r. Z tego, co wiem, niewiele wniosła nowego...

No, tak bym tego nie określił. Pojawiły się bowiem dwie ważne rzeczy. Pierwsza to tunele. Może się to wydawać polskim kierowcom sprawą abstrakcyjną, bo u nas nie ma żadnego tunelu, który „podpada” pod ADR. Ale przecież „przepisy tunelowe” muszą oni znać, choćby po to, żeby wiedzieć, jak się poruszać np. w Austrii, Szwajcarii czy we Włoszech.

Dругa ważna zmiana, interesująca być może stosunkowo wąskie grono użytkowników, dotyczy klasyfikacji domyślnej materiałów pirotechnicznych. Obecnie nie ma już potrzeby klasyfikowania, przez uprawnione władze, całej grupy materiałów pirotechnicznych.

Poza tym, jest znaczna liczba z pozoru drobnych zmian, których nie sposób tutaj wymienić. Posiadacze umowy ADR, wydanej pod patronatem Stowarzyszenia, mogą te wszystkie zmiany doskonale wychwycić, bowiem zostały one zaznaczone.

Tym niemniej, nowelizacja ADR 2009 wniesie podobno dużo większe zmiany...

Tak, będzie to prawdziwa rewolucja, która jednak powinna ucieszyć kierowców. Mam na myśli przede wszystkim fakt diametralnej zmiany instrukcji pisemnej dla kierowców. Skończy się wreszcie wożenie całych „bibliotek” w

Teraz pojawi się jednokierowcowy dokument, gdzie zagrożenia będą zdefiniowane w zupełnie inny sposób. Co do kształtu pisemnej instrukcji dla kierowców, to mogę poinformować, że osiągnięto już porozumienie.

Kolejna ważna sprawa, znów dotycząca wąskiej grupy samochodów, dotyczy pojazdów z zabudową do produkcji materiałów wybuchowych. Problem polega na tym, że taki samochód przewozi nie materiały wybuchowe, lecz składniki do ich produkcji. Są to często bardzo różne składniki, typu saletra amonowa, emulsja saletry amonowej, glin, olej napędowy. A Niemcy np., na zasadzie wyłączenia krajowego, wożą w tych pojazdach także materiały wybuchowe. Dotychczas w ADR nie było definicji i wymagań technicznych dla tego rodzaju samochodów. Tymczasem są to zbiorniki – kontenery i cysterny – mające inne, specyficzne kształty. Dlatego, z inicjatywy strony niemieckiej, od 1,5 roku trwają prace nad skodyfikowaniem konstrukcji tych pojazdów. Ma się pojawić całkiem nowa grupa pojazdów, pod nazwą MEMU (Mobile Explosive Manufacturing Unit – przewoźna wytwórnia materiałów wybuchowych). Będą to kolejne samochody z czerwonym paskiem – szósta klasa pojazdów.

Od kiedy w Polsce istnieje obowiązek zatrudniania doradcy DGSA?

Od roku 2003.

przydać.

Doradca kojarzy się na ogół z firmą przewoźową, ale chyba nie tylko...

Nie tylko. W umowie ADR jest mowa o uczestnikach przewozu, czyli o nadawcy, załadowcy, przewoźniku i odbiorcy.

Ilu członków liczy Wasze Stowarzyszenie?

Około 180.

A ilu jest doradców w całej Polsce?

Ponad 2000 – tzn. tych, których wykazuje główny inspektor transportu drogowego.

Z tym, że wielu z tych, którzy mają uprawnienia, z wielu powodów nie jest czynnych jako doradcy, ale zajmują się np. szkoleniami.

