

Procedury prawne przewozu towarów niebezpiecznych środkami transportu kolejowego

*Legal procedures for the carriage of dangerous goods
by rail transport*

Przedmiotem rozważań w artykule są procedury prawne w zakresie przewozu kolejną towarów niebezpiecznych. Scharakteryzowano kolejowy transport materiałów niebezpiecznych oraz przedstawiono strukturę i masę przewożonych materiałów niebezpiecznych w ujęciu statystycznym w Polsce w latach 2011–2016. Niniejsze opracowanie zawiera również przegląd obowiązujących aktów prawnych na poziomie międzynarodowym i krajowym, definicję towarów niebezpiecznych i ich oznaczenia według RID, procedury nadzoru nad ich przewozem, kontroli, a także przewozu tychże materiałów środkiem transportu kolejowego.

Słowa kluczowe:

materiały niebezpieczne, przewóz towarów niebezpiecznych, transport kolejowy.

The subject matter of this article are the legal procedures for the carriage of dangerous goods by rail transport. In the article has been characterized the railway transport of hazardous materials and has been presented the structure and mass of transported hazardous materials in statistical terms in Poland since 2011 to 2016. The article also includes a review of existing international and national legislation. The study contains the definitions of the dangerous goods as well as their identification under the RID. This description includes basic information about the transport of such materials by rail and the procedures for the supervision of their transport and the inspection.

Key words:

hazardous materials, the carriage of dangerous goods, railway transport.

Wprowadzenie

Przemieszczanie towarów towarzyszy ludzkości od samych początków rozwoju cywilizacji. Transport, obok łączności, gospodarki komunalnej i mieszkaniowej oraz handlu, zalicza się do trzeciego sektora gospodarki narodowej mającej ogromny wpływ na rozwój gospodarczy poprzez ścisłe powiązanie z pozostałymi działami gospodarki. Jest to odpłatna działalność świadcząca usługi w postaci przemieszczania towarów z punktu A (nadania) do punktu B (odbioru; Stajniak, Hajdul, Fołtyński, Krupa, 2008, s. 9). Działalność ta nie tylko wpływa na całokształt działalności gospodarczej, ale również na środowisko naturalne,

niosąc za sobą zagrożenia w postaci zwiększonej emisji zanieczyszczeń (spalin z silników spalinyowych, emisji hałasu kolejowego) oraz liczby wypadków kolejowych (Żak, 2009, s. 142).

Transport towarów niebezpiecznych, a także ich dystrybucja niosą za sobą duże, niekiedy ogromne niebezpieczeństwo, które obejmuje ryzyko pojawienia się szkody w środowisku, a co więcej dotyczy nie tylko jego uczestników, ale także osób znajdujących się w polu rażenia określonych substancji (Kotowski, 2015, s. 138). Ryzyko wystąpienia zagrożenia wywołanego charakterem i ilością przewożonych materiałów niebezpiecznych jest znaczące i niestety trudne do przewidzenia. Dlatego też niezwykle ważne jest zapewnienie bezpieczeństwa w trakcie przewożenia takich sub-

stacji, aby nie doszło do skażenia środowiska o zasięgu lokalnym czy globalnym, bądź utraty zdrowia lub życia ludzi. Z tego względu przewóz tych materiałów wymaga niezwykle wyspecjalizowanej wiedzy na temat składu, właściwości fizycznych i chemicznych, wraz z doбором właściwego opakowania oraz środka transportu. Stąd też przy przewozie tychże towarów obowiązują międzynarodowe przepisy, a także zasady postępowania dotyczące przyjęcia towarów niebezpiecznych do przewozu, samego przewozu, a także w przypadku awarii lub zdarzenia (Drewek, 2010, s. 2).

Transport kolejowy materiałów niebezpiecznych w Polsce

W Polsce transport towarów niebezpiecznych kształtuje się w granicach 10–15% wszystkich przewozów (Salomon, 2014, s. 3247). Według danych Głównego Urzędu Statystycznego udział transportu kolejowego w latach 2011–2016 w całkowitej ilości przewozów wyniósł około 12–13% (tab. 1).

Tabela 1

Przewozy towarów w transporcie w Polsce w latach 2011–2016

Rok	Transport ogółem	Transport kolejowy	Transport kolejowy w %
	w tysiącach ton		
2011	1 912 178	248 606	13,0
2012	1 844 070	230 878	12,5
2013	1 848 348	232 596	12,6
2014	1 839 961	227 820	12,4
2015	1 803 818	224 320	12,4
2016	1 836 652	222 523	12,1

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Głównego Urzędu Statystycznego; Transport — wyniki działalności w 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016.

W 2016 r. przewóz ładunków transportem kolejowym wyniósł 222,2 mln ton, z czego towary niebezpieczne stanowiły łącznie 23,6 mln ton. Udział materiałów niebezpiecznych w ogólnej masie przewożonych towarów w transporcie kolejowym wyniósł 10,6%, zaś według wykonanej pracy przewozowej 15,6%. Przewozy towarów niebezpiecznych realizowane są głównie w komunikacji krajowej, która w 2016 r. stanowiła 65,4% w masie i 69,2% w wykonanej pracy przewozowej. Większość z nich stanowił transport kolejowy o charakterze masowym, czyli materiały przewożone są w znaczących ilościach za pomocą kontenerów oraz cystern, gdzie materiały ciekłe zapalne (ropa i produkty ropopochodne, np. benzyny, oleje napędowe) według masy wynosiły

66,9%, a według wykonanej pracy przewozowej 68,7%. Największy udział w przewozie, poza materiałami ciekłymi zapalnymi, miały, według klasyfikacji materiałów niebezpiecznych, towary z klasy 2 — gazy (13,5% wg masy i 10,6% wg wykonanej pracy przewozowej), klasy 8 — materiały żrące (6,2% i 5,2%), klasy 4.1 — materiały stałe zapalne (2,3% i 2,6%) oraz klasy 4.2 — materiały samozapalne (1,8% i 1,0%) (UTK, 2017, s. 78).

W trakcie przewozu towarów niebezpiecznych może dochodzić do różnego rodzaju zdarzeń, np. do uwolnienia materiałów niebezpiecznych na zewnątrz bądź wystąpienia ryzyka utraty ładunku, awarii taboru, uszkodzenia ciała lub do skażenia środowiska, czy też do rozprężenia ładunku spowodowanego przeładowaniem i podwyższoną temperaturą. Wystąpienie powyższych możliwości obliguje do sporządzenia raportu o zdarzeniach zaistniałych podczas przewozu towarów niebezpiecznych, który następnie wpływa do prezesa UTK. W 2016 r. miało miejsce w sumie 44 zdarzeń, z czego 8 zdarzeń były to zgłoszenia wymagające sporządzenia raportu o zdarzeniach zaistniałych podczas przewozu towarów niebezpiecznych, zaś 36 zdarzeń tego nie wymagało. W 2015 r.

miało miejsce tylko 26 zdarzeń, czyli o 18 zdarzeń mniej niż w 2016 r.

Nadmienić należy, iż zagrożenie dla środowiska stanowi przede wszystkim wyciek substancji ropopochodnych i kwasów, które powstają w przypadku uszkodzeń zbiornika, wypadków kolejowych, czy też nieszczelnych zaworów. Natomiast niebezpieczne dla zdrowia i życia ludzkiego są przewozy towarów niebezpiecznych przez obszary zurbanizowane (Pająk, Krygier, 2013, s. 25). Za przykład może tu posłużyć m.in. wypadek kolejowy, który miał miejsce w Białymstoku 8 listopada 2010 r., czy też wypadek kolejowy dwóch pociągów towarowych w poznańskim Pokrzywnie 9 grudnia 2015 r.

Regulacje prawne w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych środkami transportu kolejowego

Przewóz towarów niebezpiecznych środkami transportu kolejowego podlega szczegółowym międzynarodowym i krajowym przepisom, których wspólnym celem jest dążenie do zwiększenia bezpieczeństwa nie tylko ludzi, ale również mienia, zachowując przy tym racjonalny sposób organizacji transportu towarowego (Dobrzyńska, 2013, s. 225). Przedsięwzięcie niezbędnych kroków w branży transportowej wynika również z tego, że należy zapewnić poziom bezpieczeństwa przewozów towarów niebezpiecznych, aby nie utożsamiano tego przewozu z zagrożeniem i wypadkiem kolejowym. Dlatego też niezbędne jest egzekwowanie przepisów w praktyce (UTK, 2017, s. 122). Unia Europejska również koncentruje się na ochronie środowiska, co można zauważyć w polityce transportowej, która skupia się m.in. na obniżeniu negatywnych skutków działalności transportowej.

Międzynarodowy przewóz towarów niebezpiecznych

Warunki międzynarodowego przewozu towarów niebezpiecznych kolejają są uregulowane w Regulaminie dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych, w skrócie RID (Dz. U. z 2017 r. poz. 1355), będącym Załącznikiem C do Konwencji z dnia 9 maja 1980 r. o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF), oraz w Załączniku 2 zatytułowanym „Przepisy o przewozie towarów niebezpiecznych” do Umowy o międzynarodowej kolejowej komunikacji towarowej (SMGS). Obowiązek stosowania Regulaminu RID wynika również z Dyrektywy 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 września 2008 r. w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych (Dz.U. UE. L. z 2008 r. nr 260, s. 13 z późn. zm.), która została implementowana do polskiego porządku prawnego przez ustawę z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz.U. z 2016 r. poz. 1834 z późn. zm.).

W ramach Konwencji COTIF powołano Międzypaństwową Organizację Międzynarodowych Przewozów Kolejami (OTIF). Nadrzędnym celem tej organizacji jest wszechstronne promowanie, usprawnianie i ułatwianie międzynarodowej komunikacji kolejowej, a w szczególności: ustanawianie jednolitych systemów prawnych (m.in. przewozu towarów niebezpiecznych), przyczynia-

nie się do usuwania w możliwie jak najkrótszym czasie przeszkód w przekraczaniu granic, przyczynianie się do osiągnięcia interoperacyjności oraz technicznej harmonizacji w sektorze kolejowym (wprowadzanie norm technicznych i przyjmowanie ujednoliconych przepisów technicznych), ustanawianie jednolitej procedury technicznego dopuszczenia urządzeń kolejowych przeznaczonych do transportu międzynarodowego, nadzorowanie stosowania przepisów, a także zaleceń przyjętych przez organizację oraz tworzenie jednolitych systemów prawa, przepisów i procedur w zakresie wyżej wymienionych czynności, mając na uwadze rozwój prawa, gospodarki i techniki.

Regulamin międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID), będący załącznikiem C do Konwencji stosuje się do międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych na terytorium Państw Członkowskich, do których należą: Albania, Algieria, Armenia, Austria, Azerbejdżan, Belgia, Bośnia i Hercegowina, Bułgaria, Chorwacja, Czarnogóra, Czechy, Dania, Estonia, Finlandia, Francja, Grecja, Gruzja, Hiszpania, Holandia, Iran, Lichtenstein, Litwa, Luksemburg, Łotwa, Była Jugosłowiańska Republika Macedonii, Maroko, Monako, Niemcy, Norwegia, Polska, Portugalia, Rumunia, Serbia, Słowacja, Słowenia, Szwajcaria, Szwecja, Tunezja, Turcja, Ukraina, Węgry, Włochy, Wielka Brytania (Oświadczenie rządowe, 2017). Natomiast w przypadku przewozu kolejają materiałów niebezpiecznych do i z państw niebędących stronami wyżej wymienionej Konwencji (COTIF), to zgodnie z art. 6 ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych z 2011 r. (Dz.U. z 2016 r. poz. 1834 z późn. zm.) można zastosować przepisy ustalone pomiędzy stronami, pod warunkiem że uczestnicy przewozu zagwarantują poziom bezpieczeństwa zgodny z RID. Wówczas stosuje się Załącznik 2 zatytułowany „Przepisy o przewozie towarów niebezpiecznych” do Umowy o międzynarodowej kolejowej komunikacji towarowej (SMGS). Do państw będących stronami Umowy SMGS należą m.in. Azerbejdżan, Albania, Afganistan, Białoruś, Bułgaria, Węgry, Wietnam, Gruzja, Iran, Kazachstan, Chiny, Korea, Kirgistan, Łotwa, Litwa, Mołdawia, Mongolia, Polska, Rosja, Słowacja, Tadżykistan, Turkmenistan, Uzbekistan, Ukraina, Estonia.

Za wdrażanie przepisów oraz usprawnienie współpracy podmiotów zaangażowanych w kolejowe przewozy międzynarodowe odpowiedzialny jest Komitet Międzynarodowy Przewozów Kolejowych we współpracy z Międzypaństwową Organizacją Międzynarodowych Przewozów Kolejami (OTIF), Międzynarodowym Związkiem Kolei (UIC), Międzynarodową Organizacją Zrzeszeń Spedytorów (FIATA), czy też z Organizacją Współpracy Kolei (OSZD) (Kędzior-Laskowska,

2014, s. 91). Międzynarodowy kolejowy transport towarów niebezpiecznych może być zrealizowany poprzez wypełnienie dokumentu przewozowego, który stanowi dowód zawarcia umowy przewozu i doręczenia tzw. listu przewozowego CIM/SMGS (Łogwiniuk, 2012, s. 128).

Regulacje prawne dotyczące przewozu towarów niebezpiecznych na poziomie krajowym

W Polsce podczas przewozu towarów niebezpiecznych środkami transportu kolejowego obowiązują następujące akty prawne:

- ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (t.j. Dz.U. z 2016 r. poz. 1727 z późn. zm.);
- ustawa z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych. (t.j. Dz.U. z 2016 r. poz. 1834 z późn. zm.);
- ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (t.j. Dz.U. z 2015 r. poz. 915 z późn. zm.);
- ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym (t.j. Dz.U. z 2015 r. poz. 1125 z późn. zm.);
- ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz.U. z 2017 r. poz. 519 z późn. zm.);
- ustawa z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach. (t.j. Dz.U. z 2016 r. poz. 1987 z późn. zm.);
- ustawa z dnia 29 listopada 2000 r. Prawo atomowe (t.j. Dz.U. z 2017 r. poz. 576);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (t.j. Dz.U. z 2015 r. poz. 360 z późn. zm.);
- Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 2 listopada 2006 r. w sprawie dokumentów, które powinny znajdować się w pojeździe kolejowym (Dz.U. z 2007 r. nr 9, poz. 63);
- Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 19 marca 2007 r. w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym (t.j. Dz.U. z 2016 r. poz. 328);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz.U. poz. 369).

Warto nadmienić, iż w związku z zapewnieniem bezpieczeństwa transportu towarów niebezpiecznych wypracowano również instrukcje obowiązujące w procesie ich przewozu, do których zaliczamy m.in.: Ir-16 Instrukcja o postępowaniu przy przewozie koleją towarów niebezpiecznych; Ir-1

(R-1) Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów; Ir-8 Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków, incydentów oraz trudności eksploatacyjnych na liniach kolejowych; Ir-9 Instrukcja o technice wykonywania manewrów; Ir-13 Instrukcja dla dyspozytora zarządcy infrastruktury kolejowej; Ir-15 Instrukcja o kolejowym ratownictwie technicznym; Ir-3 (R-9) Instrukcja o sporządzaniu regulaminów technicznych.

Nadrzędnym celem wprowadzenia szeregu norm prawnych regulujących przewóz towarów niebezpiecznych jest stworzenie spójnego systemu regulacji, który podniesie poziom bezpieczeństwa, a także wyeliminuje lub ograniczy ryzyko związane z ich przewozem na przykład poprzez zminimalizowanie możliwości zaistnienia zdarzenia oraz rozmiaru potencjalnych szkód (Urban, Szylar, 2014, s. 54). Zatem określenie jednolitych warunków transportu sprawi, iż nie tylko transport krajowy, ale również międzynarodowy stanie się łatwiejszy i bardziej ergonomiczny. Dzięki tym działaniom podniesie się poziom sprawności funkcjonowania transportu, bezpieczeństwa, a także prowadzenie kontroli kolejowych i granicznych.

Towary niebezpieczne i ich oznaczenia według RID

Towary niebezpieczne to materiały lub przedmioty, których przewóz transportem kolejowym jest zabroniony albo dopuszczony jedynie w ściśle określonych warunkach, zawartych w przepisach szczególnych, tj. w RID/Załącznik 2 do SMGS. Warto jednocześnie zauważyć, że towary niebezpieczne to przede wszystkim materiały i przedmioty, które ze względu na swoje właściwości fizyczne, chemiczne, biologiczne stwarzają potencjalne zagrożenie bezpieczeństwa. Nieprawidłowe obchodzenie się z tymi towarami w czasie przewozu, czy też w razie wypadku kolejowego może powodować zagrożenie zdrowia (uszkodzenie ciała ludzkiego, rozstrój zdrowia), śmierć, uszkodzenie dóbr materialnych, a także skażenie i degradację środowiska naturalnego. Należy przy tym zaznaczyć, że towary niebezpieczne stanowią głównie materiały palne, wybuchowe, żrące, trujące, zakaźne i promieniotwórcze, które mogą występować w trzech stanach skupienia: ciekłym, stałym lub gazowym (Salomon, 2014, s. 3248). Towary podlegają precyzyjnym kryteriom klasyfikacyjnym, których spełnienie jest warunkiem i jednocześnie obowiązkiem objęcia ich specjalnymi przepisami transportowymi (Fabisiak, Michałak, Kupiński, 2010, s. 4). Towary niebezpieczne wykazujące cechy materiałów niebezpiecz-

Tabela 2

Klasyfikacja towarów niebezpiecznych wg RID/Załącznik 2 do SMGS

Numer klasy	Nazwa klasy	Oznaczenie nalepką
1	Materiały wybuchowe i przedmioty z materiałem wybuchowym	
2	Gazy	
3	Materiały zapalne ciekłe	
4.1	Materiały zapalne stałe, materiały samoreaktywne, materiały polimeryzujące oraz materiały stałe wybuchowe odczulone stałe	
4.2	Materiały podatne na samozapalenie	
4.3	Materiały wydzielające w zetknięciu z wodą gazy zapalne	
5.1	Materiały utleniające	
5.2	Nadtlenki organiczne	
6.1	Materiały trujące	
6.2	Materiały zakaźne	
7	Materiały promieniotwórcze	
8	Materiały żrące	
9	Różne materiały i przedmioty niebezpieczne	

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Regulamin międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID).

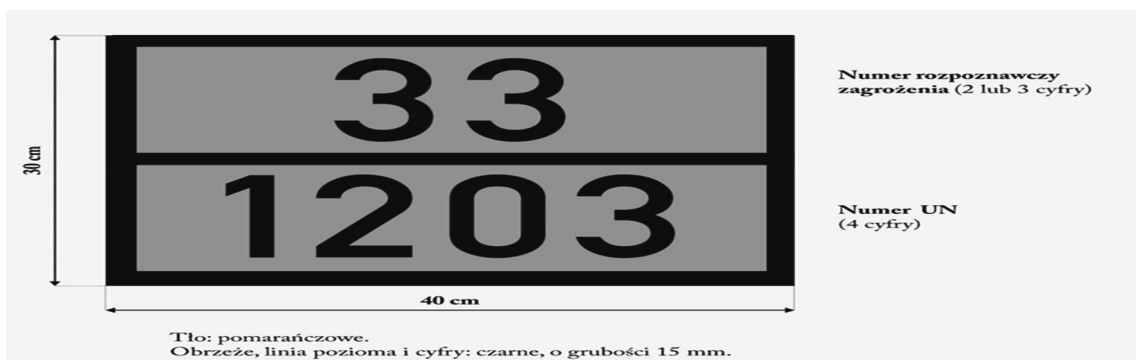
nych podlegają klasyfikacji, która polega na przyporządkowaniu danego materiału lub przedmiotu zgodnie z ich właściwością do odpowiedniej klasy. Klasę towaru określa się na podstawie dominującego zagrożenia stwarzanego przez dany towar niebezpieczny, który odpowiada kryterium klasyfikacyjnemu dla danej klasy. Według RID klasyfikacja obejmuje podział towarów niebezpiecznych na 13 klas zagrożeń. W tabeli 2 przedstawiono klasyfikację wszystkich 13 klas materiałów niebezpiecznych w podziale na 9 grup oraz odpowiadające im nalepki.

Oprócz wymienionych klas towarów niebezpiecznych każdej pozycji wykazu towarów w różnych klasach przyporządkowano odpowiednie emblematy wskazujące poszczególne materiały, a także czteroliterowy numer UN identyfikujący daną substancję (rys. 1).

Przedstawiona na rysunku 1 tablica zawiera numer rozpoznawczy zagrożenia i numer UN. W liczniku zapisany jest numer rodzaju niebezpieczeństwa, w tym przypadku jest to numer 33 oznaczający materiał ciekły, łatwo zapalny (temp. zapłonu niższa od 23°C), natomiast w mianowniku

Rysunek 1

Tablica barwy pomarańczowej z numerem rozpoznawczym zagrożenia i numerem UN



Źródło: opracowanie własne na podstawie Regulaminu międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID) oraz Ir-16 Instrukcji o postępowaniu przy przewozie kolejną towarów niebezpiecznych, stanowiącej załącznik do zarządzenia nr 13/2015 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 31 marca 2015.

jest zapisany numer rozpoznawczy towaru niebezpiecznego, w tym przypadku jest to numer 1203 oznaczający benzynę (węglowodory ciekłe o temperaturze zapłonu niższej niż 21°C). Dodatkowo materiałom (tj. materiałom ciekłym zapalnym, stałym zapalnym, stałym wybuchowym, samozapalnym, wydzielającym w zetknięciu z wodą gazy zapalne, utleniające, trujące, żrące, różne materiały i przedmioty niebezpieczne) przydziela się również jedną z trzech grup pakowania, które określają stopień zagrożenia. Możemy wyróżnić trzy grupy pakowania, a mianowicie: (1) grupa pakowania I — materiały, które stwarzają duże zagrożenie; (2) grupa pakowania II — materiały, które stwarzają średnie zagrożenie; (3) grupa pakowania III — materiały, które stwarzają małe zagrożenie.

Nadzór nad przewozem kolejną towarów niebezpiecznych

Władzą właściwą są organy władzy państwowej lub inne jednostki, które są upoważnione do wykonywania odpowiednich czynności administracyjnych w sprawach związanych z przewozem towarów niebezpiecznych. Nadzór nad przewozem towarów niebezpiecznych sprawuje minister właściwy do spraw transportu. Zaś organem kompetentnym w zakresie:

- badań, klasyfikacji, warunków dopuszczania do przewozu towarów niebezpiecznych oraz warunków technicznych i badań opakowań towarów niebezpiecznych jest minister właściwy do spraw gospodarki (art. 9 ust. 1 pkt 6 ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych);

- kontroli bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych środkiem transportu kolejowego jest prezes Urzędu Transportu Kolejowego, w skrócie UTK (art. 9 ust. 1 pkt 1 ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych);
- badania i dopuszczenia do przewozu zbiorników wagonów-cystern i kontenerów-cystern, wieloelementowych kontenerów do gazu, opakowań do przewozu gazów, badań okresowych dużych pojemników do przewozu luzem, a także w sprawach świadectw ds. bezpieczeństwa przewozu tychże towarów jest dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego, w skrócie TDT (art. 9 ust. 1 pkt 4 ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych).
Natomiast właściwym organem w sprawach warunków przewozu:
 - materiałów zakaźnych (klasa 6.2) jest minister właściwy do spraw zdrowia (art. 9 ust. 1 pkt 7 ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych);
 - materiałów promieniotwórczych (klasa 7) jest prezes Państwowej Agencji Atomistyki (art. 9 ust. 1 pkt 5 ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych).

Kontrola przewozu towarów niebezpiecznych środkiem transportu kolejowego

Transport towarów niebezpiecznych oraz wymagania związane z ich przewozem są poddawane dokładnym kontrolom. Kontrole na obszarze kolejowym, bocznicach kolejowych oraz w miejscu prowadzenia działalności gospodarczej przez uczestnika

przewozu towarów niebezpiecznych w zakresie przewozu kolejną mogą przeprowadzać upoważnieni pracownicy Urzędu Transportu Kolejowego (art. 99 ust. 1 pkt 2 ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych). Upoważnieni pracownicy są zobowiązani do sprawdzenia m.in. stanu oznakowania taboru przewożącego materiały niebezpieczne, wzrokowej oceny stanu szczelności i kompletności linek uziemiających zbiornika, terminów następnych badań i rewizji okresowej wagonu i zbiornika, wykazu pojazdów kolejowych w składzie pociągu, dokumentacji związanej z przewozem kolejną towarów niebezpiecznych, przeszkolenia pracowników, którzy wykonują czynności związane bezpośrednio z przewozem, a także prawidłowości informacji o zestawieniu składu pociągu na stacji nadania, granicznej i przełączania ze stanem faktycznym przewożonych materiałów. Z wyżej wymienionych czynności sprawdzający pracownik jest zobligowany do sporządzenia notatki w dwóch egzemplarzach. Należy wskazać, iż przy przeprowadzaniu kontroli upoważnieni pracownicy Urzędu Transportu Kolejowego współdziałają w niezbędnym zakresie z upoważnionymi przedstawicielami straży ochrony kolei, Transportowego Dozoru Technicznego, Inspekcji Ochrony Środowiska, organów właściwych (ministrem właściwym do spraw gospodarki, ministrem właściwym do spraw zdrowia, ministrem właściwym do spraw transportu) oraz organów dozoru jądrowego.

Przewóz towarów niebezpiecznych środkiem transportu kolejowego

Zgodnie z art. 2 pkt 6 ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz.U. z 2016 r. poz. 1834 z późn. zm.) przewóz kolejną towarów niebezpiecznych to każde przemieszczenie towarów niebezpiecznych wagonem, z uwzględnieniem postojów wymaganych podczas tego przewozu oraz czynności związanych z tym przewozem.

Przewóz kolejną towarów niebezpiecznych jest procesem złożonym, który wymaga specjalistycznej wiedzy na temat składu, właściwości fizycznych i chemicznych, wraz z doбором właściwego opakowania oraz środka transportu. Prawidłowe zaklasyfikowanie towaru do właściwej klasy materiałów stanowi warunek bezpiecznego przewozu, za który odpowiada nadawca towaru. To na nim spoczywa obowiązek prawidłowej klasyfikacji danego towaru, a także jest zobowiązany do umieszczenia tablicy pomarańczowej oraz nalepek ostrzegawczych na każdej ścianie bocznej: wagonów-cystern; wagonów-baterii; wagonów z cysternami odejmowalnymi; wieloelementowych kontenerów do gazu (MEGC); cystern przenośnych; nadwozi wymiennych; nadwozia wymiennego-cysterny, wagonów do przewozu towa-

ru luzem; kontenerów małych lub wielkich do przewozu towaru luzem; wagonu lub kontenera przewożącego zapakowane materiały promieniotwórcze. Ponadto zobowiązany jest do sporządzenia dokumentacji przewozowej. Należy również podkreślić, iż nie tylko nadawca ma określone obowiązki, ale każdy uczestnik transportu materiałów niebezpiecznych. Taki obowiązek spoczywa również na przewoźniku. Jego zadaniem jest przede wszystkim potwierdzenie zgodności pod względem prawnym i formalnym tego, co umieścił w dokumencie przewozowym nadawca towaru niebezpiecznego. Znajomość przepisów dotyczących przewozów materiałów niebezpiecznych wiąże się z przeprowadzonymi szkoleniami, które są organizowane dla wszystkich osób mających bezpośredni kontakt w przewozie tychże materiałów. Przewóz towarów niebezpiecznych środkiem transportu kolejowego może nastąpić tylko wówczas, gdy przewoźnik kolejowy przyjmie od nadawcy towar z podpisanym listem przewozowym.

Mając na uwadze procedury w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych, nie sposób nie wspomnieć o wymogach dokumentacyjnych, obejmujących m.in. świadectwo sprawności technicznej pojazdu kolejowego, kartę próby hamulca i urządzeń pneumatycznych, wykaz pojazdów kolejowych w składzie pociągu, dokument przewozowy obejmujący wszystkie przewożone towary niebezpieczne, informacje dodatkowe lub specjalne w odniesieniu do niektórych klas, instrukcję pisemną dla maszynisty, dokument tożsamości z fotografią wszystkich członków załogi, zaświadczenie o przeszkoleniu maszynisty oraz świadectwo dopuszczenia do eksploatacji.

Podsumowanie

Podsumowując powyższe rozważania na temat procedur prawnych w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych środkami transportu kolejowego, można wysnuć następujące wnioski:

- przewóz towarów niebezpiecznych jest dosyć skomplikowanym procesem wymagającym specjalistycznej wiedzy i przeszkolenia;
- organizacja przewozu towarów niebezpiecznych środkami transportu kolejowego zgodnie z obowiązującymi przepisami i normami w zakresie bezpieczeństwa gwarantuje nie tylko sprawność i efektywność takiego transportu, ale również zminimalizowanie zagrożeń wynikających z przewozu takich materiałów;
- jednakowe oznakowanie towaru niebezpiecznego i środków transportu kolejowego w bardzo prosty i przejrzysty sposób ujednolica proces identyfikacji zagrożenia, dzięki czemu ułatwia i usprawnia kontrolę w każdym państwie, które w swoich regulacjach prawnych przyjęło RID/Załącznik 2.

Bibliografia

- Dobrzyńska, R. (2013). Zagrożenie środowiska podczas transportu drogowego materiałów niebezpiecznych. W: N. Semenova, A. Wiktorowska-Jasik (red.), *Transport w regionie Pomorza Zachodniego*. Szczecin: Wydawnictwo Uczelniane Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego.
- Drewek, W. (2010). Identyfikacja obowiązujących przepisów dotyczących procedur transportu materiałów niebezpiecznych transportem samochodowym w Unii Europejskiej. *Logistyka*, (6).
- Fabisiak, J., Michalak, J., Kupiński, J. (2010). System zarządzania jakością w transporcie substancji niebezpiecznych. *Logistyka*, (6).
- Kędzior-Laskowska, M. (2014). Transport i spedycja kolejowa. W: T. Wierzejski, M. Kędzior-Laskowska (red.), *Transport i spedycja*. Olsztyn: Wydawnictwo Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego.
- Kotowski, W. (2015). Warunki przewozu towarów niebezpiecznych. *Prokuratura i Prawo*, (3).
- Łogwiniuk K. (2012). Uregulowania prawne w międzynarodowym kolejowym przewozie towarów-list przewozowy CIM, *Logistyka*, nr 5.
- Oświadczenie rządowe z dnia 29 maja 2017 r. w sprawie wejścia w życie zmian do Regulaminu międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID), stanowiącego załącznik C do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF), sporządzonej w Bernie dnia 9 maja 1980 r. (Dz. U. poz. 1355).
- Pająk, K., Krygier, E. (2013). Transport materiałów niebezpiecznych — wybrane problemy. *Safety and Security*, (3).
- Salomon, A. (2014). Przewóz substancji niebezpiecznych z punktu widzenia wymagań spedycyjno-transportowych. *Logistyka*, (4).
- Stajniak, M., Hajdul, M., Foltyski, M., Krupa, A. (2008). *Transport i spedycja, Podręcznik do kształcenia w zawodzie Technik Logistyk*. Poznań: Wydawnictwo Instytutu Logistyki i Magazynowania.
- Urban, J., Szylar, K. (2014). Bezpieczeństwo przy transporcie towarów niebezpiecznych. *Journal of TransLogistics*. Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej.
- Urząd Transportu Kolejowego (2017). *Sprawozdanie z funkcjonowania rynku transportu kolejowego w 2016 r.* Warszawa.
- Urząd Transportu Kolejowego (2017). *Sprawozdanie ze stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego w 2016 r.* Warszawa.
- Żak, J. (2009). *Transport*. W: D. Kisperska-Moroń, S. Krzyżaniak (red.), *Logistyka*. Poznań: Wydawnictwo Instytutu Logistyki i Magazynowania.



Społeczna odpowiedzialność biznesu jest koncepcją coraz szerzej wdrażaną w zarządzaniu firmami. Ogólnie polega ona na połączeniu działań mających budować przewagę konkurencyjną z podejmowaniem inicjatyw korzystnych dla otoczenia firmy i środowiska. Autorka przedstawiła: powstanie i ewolucję koncepcji społecznej odpowiedzialności biznesu oraz jej znaczenie we współpracy międzynarodowej, działania na rzecz zrównoważonego rozwoju i społecznej odpowiedzialności, wdrażanie koncepcji społecznej odpowiedzialności biznesu w Polsce i jej oddziaływanie na budowanie i utrwalanie wizerunku polskich organizacji.

Książka jest przeznaczona dla studentów kierunków ekonomicznych, a także socjologii i dziennikarstwa. Może też być przydatna dla obecnych i przyszłych menedżerów i przedsiębiorców oraz specjalistów w zakresie public relations.

www.pwe.com.pl