

**DORADCA DO SPRAW BEZPIECZEŃSTWA W TRANSPORCIE TOWARÓW
NIEBEZPIECZNYCH A BEZPIECZEŃSTWO
W TRANSPORCIE**

**ADVICE FOR SAFETY IN TRANSPORT OF DANGEROUS GOODS AND SAFETY
IN TRANSPORT**

Wojciech DREWEK
w.drewek@amw.gdynia.pl

Akademia Marynarki Wojennej
Wydział Dowodzenia i Operacji Morskich
Instytut Operacji Morskich

STRESZCZENIE

Doradca do spraw bezpieczeństwa w transporcie towarów niebezpiecznych , to pełna nazwa dość specyficznego zawodu, który należy do grupy zawodów regulowanych, tzn. takich na którego wykonywanie potrzebne są zezwolenia lub spełnienie określonych wymogów prawnych. Osoba pracująca na tym stanowisku odpowiada za sprawy związane z przewozem towarów niebezpiecznych, a co za tym idzie powinna wykazywać się również ogólną wiedzą z zakresu transportu i logistyki.

SUMMARY

Advisor for safety in the transport of dangerous goods it is full name of a rather specific profession, which belongs to a group of regulated professions, i.e. those for which authorization or fulfillment of specified legal requirements are needed. The person working in this position is responsible for matters related to transport of dangerous goods and consequently should also show general knowledge in the field of transport and logistics.

Słowa kluczowe: towar, przewóz, transport, uprawnienia, szkolenie

Key words: goods, transport, transport, entitlements, teaching

WSTĘP

Problematyka zagrożeń ekologicznych generowanych przez sektor transportu jest wciąż aktualna tak w teorii, jak i w praktyce, wymaga ciągłych badań. Doświadczenie wskazuje, że jednym z podstawowych obszarów działalności transportowej stwarzających zagrożenia dla otoczenia są wypadki, będące rezultatem niedoskonałości postępu cywilizacyjnego. W konsekwencji tych zdarzeń spotykamy się z różnego rodzaju nieprzewidywanymi awariami, kolizjami, wypadkami czy katastrofami. Wśród tych wydarzeń ważną rolę odgrywają zagrożenia związane z transportem szkodliwych towarów.

Towary niebezpieczne (tn.), jak sama nazwa wskazuje, to te, które z jakichś powodów zagrażają życiu lub zdrowiu ludzkiemu, a także środowisku naturalnemu. Zdefiniowane

zostały przez ustawę „do materiałów niebezpiecznych zalicza się te artykuły i substancje, które w wyniku niewłaściwego sposobu postępowania z nimi, mogą zagrażać zdrowiu i życiu ludzi oraz zwierząt, a także poważnie zachwiać równowagę w środowisku naturalnym” (Ustawa o substancjach chemicznych i ich mieszaninach z dnia 25.02.2011r, Dz. U. 2011 nr 63 poz. 322). Przewóz tych towarów to trudne zadanie, obejmuje ona przewóz, jak i związane z nim czynności do których zaliczamy: pakowanie, załadunek, napełnianie lub rozładunek towarów o różnych właściwościach biologicznych, fizycznych, chemicznych. Każda manipulacja takimi ładunkami obarczona jest dużym ryzykiem powstania wypadku, katastrofy lub awarii, która może zagrażać życiu ludzkiemu, czy też powstania dużych szkód w środowisku naturalnym.

W celu uporządkowania przewozu tn. społeczność międzynarodowa utworzyła szereg przepisów (ADR, RID, ICAO, IMDG, CODE, ADN), które mają za zadanie wyeliminowanie ryzyka wypadku z ich udziałem lub w najgorszym przypadku jego ograniczenie do akceptowalnego poziomu. Przepisy te nakładają szczegółowe obowiązki na każdego uczestnika procesu transportowego, poczynając od producenta towaru poprzez nadawcę, załadowcę i przewoźnika, kończąc na odbiorcy. Przepisy te też wyznaczają konkretne zadania m.in. dla organów kontrolnych, w tym dla Państwowej Inspekcji Pracy, Urzędu Dozoru Technicznego oraz Inspekcji Transportu Drogowego, są one ściśle powiązane z prawem międzynarodowym. Powiązanie takie gwarantuje między innymi harmonizację przepisów obowiązujących w różnych krajach oraz dotyczących różnorodnych gałęzi transportu. W Polsce z dniem 1 stycznia 2017 r. weszła w życie zrestrukturyzowana wersja Umowy ADR, która podlega regularnej nowelizacji w latach nieparzystych i zaczęła bezwzględnie obowiązywać od 1 lipca 2017 r.

W celu unifikacji nazewnictwa, zagrożeń i właściwości tn., Organizacja Narodów Zjednoczonych utworzyła katalog tn. – każdemu towarowi nadając czterocyfrowy numer, tzw. „numer UN”, dzieląc je jednocześnie je na klasy w zależności od zagrożenia lub też zagrożenia dominującego. Przykładowo ognie sztuczne zostały umieszczone w klasie 1 jako materiał wybuchowy, benzyna w 3 jako palna ciecz a baterie i akumulatory w 9 jako „inne towary i przedmioty niebezpieczne”.

Zgodnie w/w przepisami, każdy przedsiębiorca oraz inny podmiot wykonujący przewóz towarów niebezpiecznych lub związany z tym przewozem załadunek albo rozładunek, musi wypełnić obowiązek wyznaczenia (tzn. zatrudnienia lub wynajęcia) doradcy ds. bezpieczeństwa transportu tn. (zwanego dalej doradcą) w transporcie towarów niebezpiecznych (safety advisers). W Niemczech już w latach dziewięćdziesiątych zaczęto realizację tzw. wytycznych Wspólnoty Europejskiej dotyczącej konsultantów ds. bezpieczeństwa pracy odnośnie towarów niebezpiecznych (Chmieliński, Nowacki, 2017), powierzając specjalnie przeszkolonym osobom (tzw. pełnomocnikom ds. transportu towarów niebezpiecznych) określone zadania związane z transportem tych towarów. Podstawowym zadaniem doradcy - którym może być zarówno pracownik przedsiębiorstwa (również jego zwierzchnik) jak też osoba z zewnątrz – jest nadzorowanie czynności związanych z przygotowaniem, nadaniem i przewozem ładunków niebezpiecznych, pod kątem ich zgodności z obowiązującymi przepisami, a także inicjowanie i wspieranie działań zmierzających do poprawy stanu bezpieczeństwa w tej mierze.

1. TRANSPORT TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH – AKTY PRAWNE

Przepisy modalne dotyczące poszczególnych rodzajów transportu zostały opracowane na podstawie zbioru fundamentalnych reguł dotyczących bezpiecznego transportu, tj. Zaleceń ONZ dotyczących transportu towarów niebezpiecznych. Zawarte w nich wytyczne zostały zaadaptowane i dostosowane do wszystkich rodzajów transportu, z uwzględnieniem ich specyfiki, do tych przepisów zaliczamy:

- przewozy drogowe – Umowa europejska dotycząca międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (Umowa ADR), została sporządzona w Genewie, dn. 30 września 1957 roku. Umowa ADR, obowiązująca zarówno w Europie, jak i niektórych krajach azjatyckich i afrykańskich, jest fundamentalnym aktem prawnym, normującym warunki przewozu drogowego towarów niebezpiecznych. Do Umowy ADR państwa przystępowały na trzy sposoby – wspólne podpisanie, akcesję i sukcesję. W 1975 roku Polska ratyfikowała przepisy, stając się jednym z sygnatariuszy umowy. Akt ten składa się z umowy właściwej oraz załączników A i B, które stanowią jego integralną część;
- przewozy kolejowe – Regulamin dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (Regulamin RID), który jest załącznikiem C do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF), sporządzonej w Bernie, dn. 9 maja 1980 roku;

- przewozy śródlądowe – Umowa europejska dotycząca międzynarodowego przewozu śródlądowymi drogami wodnymi towarów niebezpiecznych (Umowa ADN) Akt ten został zawarty w Genewie, dn. 26 maja 2000 roku. Umowa zawiera szereg wytycznych dotyczących warunków jakie należy zapewnić, aby bezpiecznie zrealizować przewóz towarów niebezpiecznych, który zostały dopuszczone do przewozu;
- przewozy morskie – Międzynarodowy Kodeks Morski Towarów Niebezpiecznych (Kodeks IMDG) Kodeks IMDG wydawany jest przez Międzynarodową Organizację Morską – IMO. IMO jest wyspecjalizowaną organizacją systemu Narodów Zjednoczonych. Organizacja IMO specjalizuje się w sprawach morskich, zwłaszcza w sprawach dotyczących bezpieczeństwa na morzu oraz zapobieganiu zanieczyszczenia środowiska morskiego przez statki. Międzynarodowa Organizacja Morska rozpoczęła działalność w 1959 roku, początkowo przyjmując nazwę Międzynarodowa Morska Organizacja Doradcza.;
- przewozy lotnicze – Instrukcje techniczne dotyczące bezpiecznego transportu towarów niebezpiecznych drogą lotniczą (Instrukcje Techniczne ICAO) Jednym z załączników do Konwencji Chicagowskiej jest Załącznik 18, zawierający wytyczne na temat bezpiecznego transportu towarów niebezpiecznych drogą powietrzną. Ogólne przepisy, które zostały zawarte w Załączniku 18, zostały dodatkowo wzmocnione w szczegółowych ustaleniach zawartych w Instrukcjach Technicznych Bezpiecznego Transportu Towarów Niebezpiecznych Drogą Powietrzną – ICAO TI. Na ukształtowanie przepisów ICAO TI miały również wpływ Zalecenia ONZ dotyczące towarów niebezpiecznych oraz procedury dotyczące bezpiecznego transportu materiałów radioaktywnych, opracowywane przez Międzynarodową Agencję Energii Atomowej – IAEA.

Wyżej wymienione przepisy są nowelizowane co dwa lata, z tym że przepisy ADR są nowelizowane w latach nieparzystych i tworzą bazę dla pozostałych, które nowelizowane są w latach parzystych. Wszystkie przepisy obowiązują od 1 stycznia do 31 lipca nieobligatoryjnie, a od 31 lipca obligatoryjnie.

W Polsce podczas transportu towarów niebezpiecznych obowiązują poniższe, akty prawne:

- Umowa europejska dotycząca międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR), sporządzona w Genewie 30 września 1957 r. (Dz. U. Z 1975 r., NR 35, poz. 189),
- Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. - Prawo przewozowe (Dz. U. Z 1995 r. Nr 119, poz. 575),
- Ustawa z dnia 10 kwietnia 1986 r. - Prawo atomowe (Dz. U. Nr 12, poz. 70 i z 1987 r. Nr 33, poz. 180),
- Ustawa z dnia 1 lutego 1983 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. Z 1992 r. Nr 11, poz. 41, Nr 26, poz. 114 i Dz. U. Z 1995 r. Nr 104, poz. 515),
- Rozporządzenie ministrów komunikacji i spraw wewnętrznych z dnia 2 grudnia 1983 r. W sprawie kontroli przewozu materiałów niebezpiecznych (Dz. U. Nr 67, poz. 301 i z 1986 r. Nr 42, poz. 206),
- Ustawa z dnia 19 listopada 1987 r. o dozorcze technicznym (Dz. U. Nr 36, poz. 202 i z 1995 r. Nr 104, poz. 515), — Ustawa z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz. U. 2011 nr 227 poz. 1367),
- Rozporządzenie Ministra Obrony Narodowej z dnia 28 września 2012 r. Z sprawie wydawania zezwoleń wojskowych na przejazd drogowy pojazdów przewożących towary niebezpieczne (Dz. U. Nr 227, poz. 1367 i Nr 244, poz. 1454).

Głównym celem przepisów regulujących przewóz towarów niebezpiecznych jest wykluczenie bądź zawężenie związanego z nim ryzyka za pomocą zminimalizowania możliwości zaistnienia wypadku oraz wielkości potencjalnych szkód. Wobec tego przepisy powinny ułatwiać realizowanie przewozu w sposób najbardziej bezpieczny, z użyciem skutecznych i wypróbowanych rozwiązań.

2. ŚWIADECTWO DORADCY DO SPRAW BEZPIECZEŃSTWA PRZEWOZU TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH

Uprawnienia doradcy zdobyte w Polsce są ważne w każdym kraju który ratyfikował Umowę ADR. Można więc śmiało powiedzieć, że jest to zawód międzynarodowy. Zgodnie z art. 42 ust. 2 pkt. 4 Ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz. U. z 2018 r. nr 169), egzaminy dla kandydatów na doradców i doradców do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych w przewozie drogowym, przewozie koleją i żegluga śródlądową odbywają się przed komisją egzaminacyjną działającą przy Dyrektorze TDT (Zgodnie z art. 42 ust. 2 pkt. 4 Ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych Dz. U. z 2018 r. nr 169, egzaminy dla kandydatów

na doradców i doradców do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych w przewozie drogowym, przewozie kolejną i żegluga śródlądową odbywają się przed komisją egzaminacyjną działającą przy Dyrektorze TDT i Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 7 maja 2015 r. w sprawie uzyskiwania świadectwa doradcy do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych). Egzamin ma za zadanie sprawdzić znajomość przepisów krajowych oraz umów międzynarodowych dotyczących przewozu towarów niebezpiecznych. Składa się z dwóch części: ogólnej i specjalistycznej. Po zdaniu egzaminu uzyskane świadectwo doradcy ważne jest przez 5 lat. Potem należy świadectwo recertyfikować.

Warunki, formę i tryb przeprowadzania egzaminu dla doradców do spraw bezpieczeństwa w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych określa Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 29 maja 2012 r. w sprawie uzyskiwania świadectwa doradcy do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych.

Definiuje ono:

1. Skład komisji egzaminacyjnej, sposób jej działania i tryb jej powoływania, wymagania kwalifikacyjne dla osób wchodzących w jej skład oraz sposób ustalania wysokości ich wynagrodzenia;
2. Tryb wydawania świadectwa doradcy do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych oraz jego wtórnika;
3. Warunki i sposób przechowywania dokumentacji dotyczącej egzaminu oraz dotyczącej wydanych świadectw doradcy, przedłużania terminu ich ważności oraz wydawania ich wtórników;
4. Wzór świadectwa doradcy i sposób jego wypełniania;
5. Wysokość opłat za egzamin dla doradców;
6. Wysokość opłaty za wydanie wtórnika świadectwa doradcy oraz tryb jej wnoszenia.

Egzamin dla doradców jest przeprowadzany w formie pisemnej obejmującej część ogólną - składającą się z zestawu 40 pytań testowych wielokrotnego wyboru z trzema możliwymi odpowiedziami i część specjalistyczną - składającą się z zestawu 30 pytań testowych wielokrotnego wyboru z trzema możliwymi odpowiedziami oraz opisowego zadania praktycznego z zakresu obowiązków doradcy dla przewozu: drogowego, kolejowego lub żegluga śródlądową towarów niebezpiecznych.

Czas trwania egzaminów wynosi w przypadku części ogólnej 80 minut, w przypadku części specjalistycznej 60 minut na zestaw pytań testowych oraz 60 minut na opisowe zadanie praktyczne z zakresu obowiązków doradcy dla przewozu drogowego, kolejowego i żeglugą śródlądową towarów niebezpiecznych. Pytania testowe i opisowe zadania praktyczne pochodzą z katalogu pytań egzaminacyjnych, przygotowanego przez Transportowy Dozór Techniczny. Egzamin uważa się za złożony z wynikiem pozytywnym w przypadku udzielenia co najmniej 80% prawidłowych odpowiedzi na pytania testowe, 80% prawidłowych odpowiedzi na pytania testowe z odpowiedniej części specjalistycznej i rozwiązania zadania praktycznego z odpowiedniej części specjalistycznej. Egzamin składający się z więcej niż jednej części specjalistycznej uznaje się za złożony z wynikiem pozytywnym dla tej części, dla której powyższe warunki zostały spełnione. Egzamin jest przeprowadzany zgodnie z regulaminem zatwierdzonym przez ministra właściwego do spraw transportu i wówczas gdy zbierze się co najmniej 10 osób zdających. Minister transportu powołuje skład komisji i wyznacza jej przewodniczącego.

3. DOBÓR ŚRODKA TRANSPORTOWEGO A BEZPIECZEŃSTWO

Nabywca masowych usług transportowych, będący np. operatorem logistycznym, przy podejmowaniu decyzji dotyczących doboru dostawcy tych usług na ogół kieruje się kosztami związanymi z zadaniami transportowymi. Poprawnie przeprowadzona analiza tych kosztów jest warunkiem koniecznym do podjęcia racjonalnej decyzji. W przypadku transportu tn. nie powinno się stawiać na pierwszym miejscu czynnika ekonomicznego, lecz bezpieczeństwo ludzi i środowiska. W wyborze środka transportowego powinien mieć decydujące zdanie doradca, który powinien odpowiednio udokumentować i przekonać zleceniodawcę transportu o swojej racji.

Czynniki wpływające na decyzję dotyczącą zastosowania środka transportowego z punktu widzenia bezpieczeństwa transportu tn., można pogrupować na cztery powiązane ze sobą czynniki:

- czynniki obligatoryjne wytyczania trasy, włącznie z uwarunkowaniami prawnymi i technicznymi;
- czynniki wynikające z ryzyka transportowego oraz wymagań bezpieczeństwa w kontekście ochrony środowiska i zagospodarowania terenu, łącznie z identyfikacją i określeniem ilościowym ryzyka dla ludzi, mienia i środowiska związanego z przewozem tn. oraz jego oddziaływaniem na użytkowników terenu i ekosystemu;

- czynniki wynikające z ryzyka powstania, wypadu, awarii środka transportowego, aktu terrorystycznego oraz kradzieży;
- czynniki wynikające z właściwości fizycznych, chemicznych, biologicznych oraz stanu skupienia tn., ich wpływu na zdolność transportową.

Rozważając każdy z wymienionych powyżej czynników osobno lub ich kombinacje można zatwierdzić lub zmienić środek transportowy na inny, powodując mniejsze zagrożenia.

4. ROLA DORADCY W KREOWANIU BEZPIECZEŃSTWA

Towary niebezpieczne muszą być poddawane stałej, specjalistycznej kontroli. Jest to ogromnie ważna kwestia, ponieważ jakiegokolwiek zaniedbanie lub niedopatrzenie może mieć tragiczne konsekwencje. Ewentualne wypadki, czy awarie mogą bezpośrednio prowadzić do nieodwracalnych strat. Dlatego tak ważną rolę odgrywają profesjonalni, dobrze wyszkoleni i wciąż aktualizujący swoją wiedzę, doradcy.

Przepisy Ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych z dnia 19 sierpnia 2011 r. oraz Zrestrukturyzowanej Umowy Europejskiej ADR z 2017 r. nakładają na przedsiębiorcę, który wykonuje przewóz tn. lub związany z tym przewozem załadunek lub rozładunek, obowiązek wyznaczenia na swój koszt Doradcy d.s. Bezpieczeństwa tn.. O ww. obowiązku jest mowa w: dziale 1.8.3 Ustawy ADR i art.15 Ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych z 19 sierpnia 2011 r. (Dz. U. z 2016 r. poz. 1834, z późn. zm.):

1. Uczestnik przewozu towarów niebezpiecznych jest obowiązany wyznaczyć na swój koszt co najmniej jednego doradcę do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych, właściwego ze względu na zakres wykonywanego przewozu lub czynności z nim związanych, określonych odpowiednio w ADR, RID lub ADN, zwanego dalej „doradcą”.
2. Obowiązek wyznaczenia doradcy nie dotyczy uczestników wykonujących przewóz towarów niebezpiecznych każdorazowo w ilościach mniejszych niż określone w ADR, RID lub ADN. 1. Uczestnik przewozu towarów niebezpiecznych jest obowiązany wyznaczyć na swój koszt co najmniej jednego doradcę do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych, właściwego ze względu na zakres wykonywanego przewozu lub czynności z nim związanych, określonych odpowiednio w ADR, RID lub ADN, zwanego dalej „doradcą”.
3. Obowiązek wyznaczenia doradcy nie dotyczy uczestników wykonujących przewóz towarów niebezpiecznych każdorazowo w ilościach mniejszych niż określone w ADR, RID lub ADN.

Obowiązek ten dotyczy też jeżeli chociażby raz w roku dokonywany był przewóz tn.

Nie ma natomiast obowiązku zatrudnienia doradcy, jeżeli podczas przewozu korzysta się z:

- 1.1.3.6 (wyłączenie dotyczące ilości przewożonych w jednostce transportowej);
- 1.1.3.4 (wyłączenie wynikające z przepisów szczególnych lub dotyczące towarów niebezpiecznych pakowanych w ilościach ograniczonych lub wyłączonych).

W umowie ADR w dziale 1.8.3.3 opisane zostały obowiązki doradcy, zaliczono do nich trzy główne zadania jakimi są:

1. Nadzorowanie zgodności postępowania z wymaganiami dotyczącymi przewozu towarów niebezpiecznych w danym przedsiębiorstwie;
2. Doradzanie przedsiębiorstwu w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych;
3. przygotowanie rocznego sprawozdania z działalności przedsiębiorstwa w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych.

Jednak na tym nie kończą się zadania doradcy. Jego obowiązki obejmują również śledzenie innych praktyk i procedur związanych z działalnością przedsiębiorstwa opisanych w umowie ADR. Najogólniej mówiąc, doradca powinien sprawdzać, korygować i w razie konieczności wprowadzać działania naprawcze zgodne z obowiązującymi przepisami.

Działanie praktyczne doradcy powinno się opierać na:

- gromadzeniu informacji o przedsiębiorstwie i towarach niebezpiecznych znajdujących się na jego terenie lub będących w obrocie towarowym – informacje powinny zawierać: opis i dane towaru do czego będą wykorzystywane, w tym m.in. właściwości niebezpieczne, postępowanie na wypadek uwolnienia czy kontaktu z człowiekiem oraz. Informacje te znajdziemy w karcie charakterystyki – którą przedsiębiorca powinien posiadać, a jeżeli jej nie posiada powinien zlecić odpowiedniej instytucji jej wykonanie (dla doradcy bardzo ważna jest sekcja 14-sta, informująca o zagadnieniach związanych z przewozem).
- ocenić, potwierdzić czy dany towar-y są poprawnie oznaczone, czy nie są przypadkiem towarami dużego ryzyka (nazwy substancji i jej numeru UN), jeżeli dany towar jest towarem dużego ryzyka konieczny jest ochrony, dokument ten powinien posiadać informacje podane pod 1.10.3.2.2 Umowy ADR, ważne jest, aby umieścić w nim m.in. dane osób, które go posiadają i mają do niego wgląd;
- ustalić czy przewóz i sposób przewozu jest dopuszczalny, (tj. w sztukach przesyłki, cysterną czy też luzem), czy ilość towaru przeznaczonego do transportu lub też odbieranego jest właściwa (informacja znajduje się w Umowie ADR w tabeli

1.10.3.1.2 (Część A – Tabela 1.10.3.1.2: Wykaz towarów niebezpiecznych dużego ryzyka);

- kontroli dokumentów przewozowych, Umowa ADR nie podaje jego wzoru, a jedynie informacje, jakie musi zawierać, oznacza to, że każdy przedsiębiorca może opracować swój własny wzór dokumentu przewozowego (informacje o dokumencie wymienione są w 5.4.1.1.1. Umowy ADR), można też dodać do nich dodatkowe ważne informacje, które mogą wpływać na bezpieczeństwo;
- przygotowaniu sprawozdania rocznego, które powinno zawierać zestawienia dotyczącego przewożonych towarów niebezpiecznych (sprawozdanie roczne wysłane jest do 28 lutego do Wojewódzkiego Inspektora Transportu Drogowego za rok poprzedni), wzór i sposób jego wypełniania znajduje się w Rozporządzeniu Ministra transportu, budownictwa i gospodarki morskiej z dnia 14 sierpnia 2012 r. w sprawie formularza rocznego sprawozdania z działalności w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych oraz sposobu jego wypełniania;
- prowadzeniu szkoleń z pracownikami przedsiębiorstwa (podstawa prawna 8.2.3 Umowy ADR), szkolenie to powinno składać się ze szkolenia ogólnego, stanowiskowego i z zakresu bezpieczeństwa oraz spełniać wymagania podane w dziale 1.3 Umowy ADR;
- dokumentowanie kontroli, inspekcji – w Umowie ADR nie jest sprecyzowane z jaką częstotliwością doradca musi być obecny w przedsiębiorstwie, jest to uwarunkowane specyfiką firmy, jej wielkością, działalnością, ilością zatrudnianych osób, podczas kontroli powinien przeanalizować poprawność przestrzegania przepisów Umowy ADR – m.in sprawdzić dokumentację, oznakowanie sztuk przesyłek oraz pojazdów, dat przydatności opakowań, składowanie tn. oraz przestrzegania przepisów BHP.

W przypadku zaistnienia wypadku z tn. doradca jest zobowiązany do stworzenia raportu powypadkowego, który mógł wystąpić podczas pakowania, napełniania, załadunku, przewozu lub rozładunku, podczas którego ludzie doznali obrażeń ciała lub doszło do zniszczeń majątku lub środowiska. Informuje o tym podstawa prawna 1.8.3.6 Umowy ADR oraz art. 40 ust.2 Ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych. W jakich konkretnych sytuacjach należy sporządzić taki raport odpowiedzi udziela podstawa prawna 1.8.5.3 Umowy ADR.

Podsumowując, należy jeszcze raz podkreślić, że głównym obowiązkiem doradcy jest:

- dokonywanie kontroli czynności związanych z transportem ładunków niebezpiecznych na wszystkich jego etapach (przygotowanie, nadanie, przewóz), tak aby procedury były wykonywane zgodnie z prawem i zapewniały bezpieczeństwo.
- dokonywać identyfikacji tn., sprawdzać ich oznakowanie oraz zabezpieczenie.

Ponadto, ramach swoich kompetencji powinien on:

- kompleksowo zająć się wszystkimi zagadnieniami związanymi z ADR w danym przedsiębiorstwie;
- rozwiązywać wszelkie wątpliwości przedsiębiorstwa związane z przewozem towarów niebezpiecznych;
- wykazywać inicjatywę działań usprawniających funkcjonowanie firmy zgodnie z obowiązującymi przepisami, aby przyczynić się do zwiększania bezpieczeństwa;
- poświęcać firmie tyle czasu, aby wypełnić wszystkie swoje obowiązki, czas pracy doradcy nie jest określony prawnie, ale obowiązki tak.

5. FORMY WYZNACZANIA DORADCY DO SPRAW BEZPIECZEŃSTWA PRZEWOZU TOWARÓW NIEBEPIECZNYCH

Przedsiębiorca, planujący zatrudnić w swojej firmie pracownika, ma do wyboru różne formy zatrudnienia, uzależnione są one od od charakteru pracy. Szczególnie ważne są dla niego koszty zatrudnienia, specyfika prowadzonej działalności i charakter pracy, którą będzie wykonywał przyszły pracownik. Stosowane są formy zatrudnienia – umowy cywilnoprawne. regulowane przez są przez Kodeks cywilny (Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. - Kodeks cywilny Dz. U. z 2018 r. poz. 1025, 1104, 1629):

- umowa o dzieło (art. 627-646 kc);
- umowa zlecenie (art. 734-751 kc);
- umowa agencyjna (art. 758-764 kc);
- kontrakt menedżerski (stosuje się przepisy art. 734-751 kc).

Od dłuższego czasu w Polsce obowiązują przepisy zobowiązująca uczestnika przewozu towarów niebezpiecznych do wyznaczenia na swój koszt co najmniej jednego doradcy do spraw bezpieczeństwa (dgsa – Dangerous Goods Safety Advisers). Są różne formy wyznaczenia doradcy ds. transportu tn., a ich wybór uzależniony jest od zakresu obowiązków, rodzaju odpowiedzialności oraz asekuracji i ewentualnych późniejszych roszczeń. Dlatego warto przed zatrudnieniem poznać stosowane warunki i metody zatrudnienia ich oraz wady i zalety. Istnieją następujące formy wyznaczania:

- umowa o pracę na czas określony, na czas nieokreślony, na czas wykonania określonej pracy, na okres próbny;
- umowa zlecenie;
- umowa o dzieło;
- pisemne oświadczenie woli lub podmiotu wyznaczającego;
- ustne oświadczenie woli lub podmiotu wyznaczającego ;
- oświadczenie woli, który jednocześnie jest osobą fizyczną prowadzącą działalność gospodarczą;
- umowa współpracy lub inna umowa mieszana.

Każda z wyżej wymienionych form wyznaczenia doradcy posiada wady i zalety (skutki prawne i faktyczne) wynikające zakresu obowiązków i odpowiedzialność z tytułu wykonywania zawodu doradcy. Poniżej wymieniono wady i zalety powyższych form zatrudnienia:

- Umowa o pracę:
 - do podstawowych zalet tej formy zatrudnienia można zliczyć stałość i stabilność zatrudnienia, regularne wynagrodzenie, gwarancję uprawnień pracowniczych oraz możliwość wykonywania innych obowiązków w ramach tego samego zatrudnienia;
 - wadami są: ograniczona możliwość wykonywania zawodu u innego przedsiębiorcy, narażenie na zarzut prowadzenia działalności konkurencyjnej wobec swojego pracodawcy (w przypadku wykonywania zawodu poza zakładem pracy), możliwość zwolnienia dyscyplinarnego za naruszenie obowiązków pracowniczych obejmujących obowiązki doradcy.

W tym rodzaju zatrudnienia doradca ponosi odpowiedzialność pracowniczą (związana jest wyłącznie ze stosunkiem pracy), administracyjną (związana jest wyłącznie z istotą wykonywanego zawodu), karną oraz materialno-cywilną.

- Umowa zlecenie:
 - do podstawowych zalet tej formy można zliczyć możliwość swobodnego i elastycznego kształtowania treści umowy zlecenia, możliwość podjęcia dodatkowej pracy oraz szansę rozwoju poprzez zdobywanie nowych doświadczeń w różnych przedsiębiorstwach o różnej specyfice;
 - wady wynikające z tej formy zatrudnienia to: brak stałości i trwałości zatrudnienia, często praca na odległość, konieczność okresowych wyjazdów

i cyklicznych audytów oraz długotrwały proces poznawania charakteru działalności i pracy przedsiębiorcy. W tym rodzaju zatrudnienia doradca ponosi odpowiedzialność cywilną (zależna od formy wyznaczenia), administracyjną i karną.

– Umowa o dzieło:

(jest to forma raczej odradzana ze względu na brak jakichkolwiek zalet w odniesieniu do wykonywania obowiązków i odpowiedzialności)

– wady wynikające z tej formy zatrudnienia: konieczność szczegółowego określenia przedmiotu umowy, podstawa rozliczeń opiera się o rezultat działania, forma wyznaczenia nie odpowiada charakterowi wykonywania zawodu doradcy. W tym rodzaju zatrudnienia doradca także ponosi odpowiedzialność cywilną, administracyjną i karną.

– Umowa współpracy:

– do podstawowych zalet tej formy można zliczyć: jest ona odpowiednia dla każdego rodzaju działalności doradcy, umożliwia dostosowanie charakteru działalności do specyfiki danego podmiotu, charakteryzuje się ona największą swobodę w kształtowaniu treści umowy oraz wysokości wynagrodzenia, możliwością rozszerzenia obowiązków o inne obowiązki związane z transportem lub innymi dziedzinami, jest to też najkorzystniejsza forma w przypadku wyznaczania doradcy prowadzącego działalność gospodarczą przez przedsiębiorcę;

– wadą może być możliwość interpretacji umowy niezgodnie z jej treścią. Tak jak w poprzednich przypadkach doradca ponosi tu odpowiedzialność cywilną, administracyjną i karną.

– Pisemne, jednostronne oświadczenie woli doradcy lub podmiotu wyznaczającego:

– zaletą (zarówno pisemnego, jak i ustnego oświadczenia woli) jest jedynie możliwość powoływania się na to oświadczenie jako dowód wyznaczenia dgsa lub dowód wykonywania przez niego obowiązków;

– wadą jest tutaj konieczność potwierdzenia faktu wyznaczenia dgsa przez dgsa lub podmiot wyznaczający, możliwość nadużywania przepisów Kodeksu cywilnego, ryzyko nieprawidłowych rozliczeń księgowych, czy znikoma swoboda w kształtowaniu wzajemnej współpracy. Jest formą odradzaną.

W tym przypadku doradca również ponosi odpowiedzialność cywilną, administracyjną i karną.

- Ustne, jednostronne oświadczenie woli doradcy lub podmiotu wyznaczającego doradcę:

(Jest to forma raczej odradzana ze względu na brak jakichkolwiek zalet w odniesieniu do wykonywania obowiązków i odpowiedzialności)

- wadą jest konieczność potwierdzania faktu wyznaczenia doradcy przez doradcę lub podmiot wyznaczający, w sytuacjach niekorzystnych dla którejkolwiek ze stron, możliwość nadużywania przepisów Kodeksu Cywilnego, istnieje ryzyko nieprawidłowych rozliczeń księgowych oraz mała elastyczność w kształtowaniu zobowiązań umownych, istnieje ryzyko cofnięcia ustnego wyznaczenia doradcy. Obowiązuje odpowiedzialność cywilna, administracyjna oraz karna.
- Jednostronne oświadczenie woli doradcy, który jednocześnie jest osobą fizyczną prowadzącą działalność gospodarczą:
 - do zalet niewątpliwie zaliczyć tu można bardzo dobrą znajomość specyfiki swojej firmy, samodzielność w podejmowaniu decyzji i rozwiązywaniu problemów, nadzór nad przewozem oraz oszczędność, wynikająca z braku konieczności wyznaczenia innego doradcy. To forma odpowiednia dla osób fizycznych prowadzących działalność gospodarczą i planujących samodzielnie zarządzać sprawami swojej firmy;
 - do wad zaliczyć można jedynie nadmierne obciążenie przedsiębiorcy.

Podsumowując, najkorzystniejszą formą zatrudnienia jest umowa współpracy. Pozwala ona na elastyczne kształtowanie zakresu i treści wzajemnych obowiązków. Niezależnie jednak od sposobu wyznaczenia minimalny zakres i minimalną treść obowiązków doradcy kształtują obowiązujące w transporcie towarów niebezpiecznych akty prawne tj. Umowa ADR, Ustawa o transporcie towarów niebezpiecznych, dokumenty te obowiązują niezależnie od formy zatrudnienia i ani doradca, ani podmiot wyznaczający doradcę nie ma uprawnień do zmiany lub modyfikacji tych obowiązków.

6. PODSUMOWANIE

Bezpieczeństwo w złożonym procesie transportu towarów niebezpiecznych jest determinowane poprzez:

- poziom świadomości i wyszkolenia wszystkich uczestników procesu transportowego, czyli tzw. „kulturę bezpieczeństwa”;
- funkcjonowanie procedur bezpieczeństwa i nadzoru wewnątrz zakładowego na etapie przygotowania, nadawania, załadunku, i rozładunku towarów niebezpiecznych;
- nadzór zewnętrzny realizowany głównie przez ITD, PIP, PSP, Policję;
- zachowania kierowców oraz warunki odbywania przewozu towarów niebezpiecznych.

Przy założeniu że wiedza i umiejętności Doradcy ADR są na wysokim poziomie (polscy doradcy przechodzą jedne z najtrudniejszych egzaminów, jednak nie są zobowiązani do systematycznego doskonalenia, co ma miejsce np. w niemieckich firmach), to jego rola w kreowaniu bezpieczeństwa jest bardzo niebagatelna, przede wszystkim w pierwszych dwóch podpunktach wymienionych powyżej.

Doradcy chcąc mieć większe możliwości wpływu na stan bezpieczeństwa w transporcie towarów niebezpiecznych, a także lepszą ochronę interesów zawodowych, tworzą oni z własnej inicjatywy Stowarzyszenia i inne organizacje, poprzez które mają m.in. możliwość systematycznego doskonalenia swojej wiedzy, wymiany doświadczeń, wzajemnej współpracy a także współdziałania z państwowymi i samorządowymi organami, działającymi na mocy odpowiednich przepisów w obszarze ADR.

W przedsiębiorstwach w których funkcjonuje służba BHP, powinna istnieć ścisła współpraca pomiędzy Inspektorem BHP a Doradcą ADR, ponieważ nie da się rozdzielić bezpieczeństwa pracy od bezpieczeństwa podczas pakowania, załadunku, przewozu i rozładunku towarów niebezpiecznych. Świadczą o tym przepisy, jak chociaż by Rozdział 6.D pt.: ”Prace przy użyciu materiałów niebezpiecznych” zawarty w rozp. MPiPS z dn. 26.09.1997r. w sprawie ogólnych przepisów bhp /Dz. U. nr 129 poz. 844, z późn. zm./, a także fakt przypisania Państwowej Inspekcji Pracy kontroli przewozu towarów niebezpiecznych oraz wymagań związanych z tym przewozem na terenie przedsiębiorcy posiadającego towary niebezpieczne. Przyczyną wielu uchybień podczas kontroli, jest nie tylko niewłaściwe postępowanie pracodawców i pracowników, ale także błędy na etapie organizacji pracy lub jej przebiegu w obrębie przedsiębiorstwa. Bezpieczeństwo w transporcie towarów niebezpiecznych nie zaczyna się i nie kończy na pracowniku, operatorze. O jego efekcie decydować będzie zawsze rozsądek, doświadczenie i umiejętności oraz warunki wewnętrzne w przedsiębiorstwie i zewnętrzne odbywania takiego transportu.

LITERATURA

Kodeks pracy z 12 stycznia 2018 r. (Dz. U. z 2018 r. poz. 108).

Nowacki, G., Chmieliński, M. (2017). *Analiza transportu towarów niebezpiecznych w państwach członkowskich Unii Europejskiej*, Bezpieczeństwo i ekologia, Autobusy 9/2017.

Oświadczenie Rządowe z dnia 18 grudnia 2017 r. w sprawie wejścia w życie zmian do załączników A i B do Umowy europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR), sporządzonej w Genewie dnia 30 września 1957 r. (Dz. U. 2018 poz. 136).

Rozporządzenia (WE) nr 1907/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 grudnia 2006 r. w sprawie rejestracji, oceny, udzielania zezwoleń i stosowanych ograniczeń w zakresie chemikaliów (REACH), utworzenia Europejskiej Agencji Chemikaliów, zmieniające dyrektywę 1999/45/WE oraz uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 793/93 i rozporządzenie Komisji (WE) nr 1488/94, jak również dyrektywę Rady 76/769/EWG i dyrektywy Komisji 91/155/EWG, 93/67/EWG, 93/105/WE i 2000/21/WE (Dz. UE nr L 396 z dnia 30.12.2006 r.)

Rozporządzenie (WE) nr 1272/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady (CLP) w sprawie klasyfikacji, oznakowania i pakowania substancji i mieszanin, zmieniające i uchylające dyrektywy 67/548/EWG i 1999/45/WE oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 1907/2006

Rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 26 września 1997r. w sprawie ogólnych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy.(Dz. U. 1997 nr 129 poz. 844)

Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 29 maja 2012 r. w sprawie uzyskiwania świadectwa doradcy do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych (Dz. U. poz. 691).

Rozporządzenie ministrów komunikacji i spraw wewnętrznych z dnia 2 grudnia 1983r. W sprawie kontroli przewozu materiałów niebezpiecznych (Dz. U. Nr 67, poz. 301 i z 1986r. Nr 42, poz. 206).

Rozporządzenie. MPiPS z dn. 26.09.1997r. w sprawie ogólnych przepisów bhp (Dz. U. nr 129 poz. 844, z późn. zm.).

Umowa europejska dotycząca międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR), sporządzona w Genewie dn. 30 września 1957 r. (Dz.U.1975 nr 35 poz.189).

Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. - Prawo przewozowe (Dz. U. Z 1995 r. Nr 119, poz. 575).

Ustawa z dnia 19 listopada 1987 r. o dozorcze technicznym (Dz. U. Nr 36, poz. 202 i z 1995 r. Nr 104, poz. 515), — Ustawa z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz. U. 2011 nr 227 poz. 1367).

Ustawa z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz. U. 2011 nr 227 poz. 1367).

Ustawy o substancjach chemicznych i ich mieszaninach z dnia 25.02.2011r,
(Dz. U. 2011 nr 63 poz. 322).

Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. - Kodeks cywilny (Dz. U. z 2018 r. poz. 1025, 1104, 1629).

Warunki przystąpienia kandydatów na doradcę do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych do egzaminu, www.tdt.pl/przewoz-towarow-niebezpiecznych/doradcy-do-spraw-bezpieczenstwa-przewozu-towarow-niebezpiecznych/egzamin-dla-kandydatow-na-doradce.html.

Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (2017). *Instrukcja o postępowaniu przy przewozie kolejną towarów niebezpiecznych Ir-16 Załącznik do uchwały Nr 1266/2017 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.*