Zagrożenia wynikające z transportu towarów niebezpiecznych

Kategoria: Komunikacja i Transport
Opublikowano: poniedziałek, 28, październik 2013 23:00
Rafał Rudka
Odsłony: 5298

Zasady przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (t.n.), wymagania w stosunku do kierowców i innych osób wykonujących czynności związane z tym przewozem oraz organy właściwe do sprawowania nadzoru określała ustawa z dnia 28 października 2002 r. o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych, a w sprawach nieuregulowanych tą ustawą, do przewozu drogowego t.n. stosowało się umowę ADR . Podobnie zasady przewozu koleją t.n. określała ustawa z 31 marca 2004 r. o przewozie koleją towarów niebezpiecznych, przy czym w sprawach nieuregulowanych tą ustawą stosowało się Regulamin RID.

Wymienione ustawy utraciły moc z dniem 1 stycznia 2012 r., w związku z wejściem w życie ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych, określającej ujednolicone zasady wykonywania tego rodzaju działalności. Powołane umowy międzynarodowe: ADR i RID , są nadal stosowane w sprawach nieuregulowanych tą ustawą, w zakresie dotyczącym odpowiednio przewozu drogowego i przewozu koleją t.n.

NIK po przeprowadzeniu kontroli wykonywania zadań przez administrację publiczną w zakresie bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych negatywnie oceniła wojewodów i marszałków województw w zbadanym obszarze. Wojewodowie nierzetelnie sprawowali nadzór nad drogowym przewozem towarów niebezpiecznych oraz nie zapewnili wymaganego współdziałania wszystkich organów administracji rządowej i samorządowej w zakresie zapobiegania zagrożeniom związanym z przewozem tych towarów. Marszałkowie województw nie wykonywali prawidłowo nadzoru nad szkoleniem kierowców przewożących te towary. Poważną nieprawidłowością był brak nadzoru nad szkoleniem doradców do spraw bezpieczeństwa towarów niebezpiecznych oraz nieegzekwowanie od nich wykonywania obowiązków. Wojewódzcy inspektorzy transportu drogowego nierzetelnie wykonywali obowiązki związane z nadawaniem uprawnień doradcom do spraw bezpieczeństwa w transporcie towarów niebezpiecznych, a komendanci wojewódzcy PSP nie podejmowali działań wobec doradców oraz podmiotów uczestniczących w przewozie towarów niebezpiecznych, którzy nie wywiązywali się z nałożonych na nich ustawowych obowiązków.

Skontrolowane organy zarządzające ruchem drogowym oraz sprawujące nadzór nad tym zarządzaniem, a także zarządy dróg nie podejmowały działań dla ograniczenia zagrożeń związanych z przewozem towarów niebezpiecznych. W 3 skontrolowanych jednostkach ujawniono nieprawidłowości sprzyjające powstawaniu mechanizmów korupcjogennych. Nieprawidłowości stwierdzono w zakresie sprawowania przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego nadzoru i przeprowadzania kontroli bezpieczeństwa przewozu koleją towarów niebezpiecznych. Prezes UTK nie kontrolował, czy cysterny spełniały wymagania w zakresie ich bezpiecznego użytkowania, a także nie realizował obowiązku w zakresie przeprowadzania kontroli przedsiębiorców prowadzących szkolenia doradców ds. bezpieczeństwa. Nie wykorzystywał posiadanych uprawnień, tj. nie wydawał decyzji nakazujących usunięcie stwierdzonych nieprawidłowości oraz nie występował z wnioskiem o nałożenie kary grzywny. Sytuacja ta sprzyjała ekspediowaniu przesyłek stanowiących zagrożenie dla bezpiecznego przewozu. W transporcie samochodowym dotyczyło to co 10. skontrolowanego pojazdu. Problemem był także brak parkingów (oraz torów kolejowych) do awaryjnego odstawiania pojazdów i wagonów stanowiących zagrożenie bezpieczeństwa.

Wnioski: Obowiązujące w okresie objętym kontrolą NIK rozwiązania prawne i organizacyjne oraz działania właściwych organów administracji publicznej nie zapewniały zadowalającego stanu bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych. W szczególności nadal zagrożenie dla bezpieczeństwa (zarówno w transporcie kolejowym, jak i drogowym) stwarzał brak miejsc dla

Phoca PDF

awaryjnego odstawiania pojazdów z towarami niebezpiecznymi lub niewłaściwy stan techniczny takich miejsc. Ponadto przepisy prawne dotyczące przewozu drogowego nie przewidywały (i nadal nie przewidują) możliwości wprowadzania powszechnie obowiązujących ograniczeń tych przewozów w sytuacji, gdy nie można zapewnić wymaganego poziomu bezpieczeństwa. Ograniczenia przewozu na drogach mogą być wprawdzie wprowadzane znakami drogowymi zakazu lub nakazu, przewidzianymi w przyjętej organizacji ruchu, lecz organy zarządzające ruchem drogowym w niewielkim stopniu korzystają z tej możliwości i nie analizują tej organizacji pod względem zagrożeń stwarzanych przez przewóz towarów niebezpiecznych.

Należy oczekiwać, że prawidłowe wdrożenie przepisów ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych, która weszła w życie z dniem 1 stycznia 2012 r., powinno poprawić skuteczność nadzoru administracji publicznej nad przygotowaniem osób zaangażowanych w proces przewozu towarów niebezpiecznych oraz poprawić bezpieczeństwo i sprawność wykonywania przewozów.

Źródło: "Sprawozdaniu z działalności NIK w 2012 roku", NIK, 2013

Phoca PDF