

Maria Nicopulos

Prezes EASA (Europejskiego Stowarzyszenia Doradców do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych), Wiceprezes polskiego stowarzyszenia DGSA (SDGSA), Doradca ds. bezpieczeństwa w zakresie transportu drogowego/kolejowego towarów niebezpiecznych, uprawnienia w transporcie lotniczym IATA DGR kategorii 6, Starszy Inspektor BHP

Doradca w Europie – co kraj to obyczaj

Wprowadzenie

Umowa europejska dotycząca międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (Umowa ADR)¹ sporządzona w Genewie dnia 30 września 1957 r. pełni zasadnicze znaczenie w zakresie wytycznych regulujących szczegółowe wymagania dotyczące przewozu drogowego towarów niebezpiecznych. Aktualnie sygnatariuszami Umowy ADR jest 51 państw europejskich i nie tylko (np.: Turcja, Nigeria).

Towary niebezpieczne zgodnie z definicją Umowy ADR to materiały lub przedmioty, których międzynarodowy przewóz drogowy jest zabroniony lub dozwolony pod pewnymi warunkami ustalonymi w załącznikach A i B.

W myśl zasady przewodniej Umowy ADR przewozy międzynarodowe towarów niebezpiecznych są dozwolone, jeżeli spełnione są:

- (a) warunki ustalone w załączniku A dla wymienionych w nim towarów, w szczególności w odniesieniu do ich opakowania i oznakowania, oraz
- (b) warunki ustalone w załączniku B, w szczególności w odniesieniu do konstrukcji, wyposażenia i eksploatacji pojazdu służącego do przewozu towarów wymienionych w Umowie ADR.

Jednym z warunków zawartych w załączniku A w rozdziale 1.8.3 jest obowiązek wyznaczenia przez przedsiębiorcę doradcy do spraw bezpieczeństwa w transporcie towarów niebezpiecznych (DGSA). Obowiązek ten dotyczy każdego przedsiębiorstwa, którego działalność obejmuje nadawanie lub przewóz drogowy towarów niebezpiecznych, lub związane z nimi pakowanie, załadunek, napełnianie lub rozładunek. Zadaniem doradcy jest wspieranie działań zapobiegających zagrożeniom dla osób, mienia i środowiska, związanych z taką działalnością.

Celem niniejszego opracowania jest przedstawienie występujących różnic w wybranych państwach będących członkami Umowy ADR w zakresie egzaminowania i funkcjonowania doradców ds. bezpieczeństwa, oraz podjęcie próby określenia celowości i przydatności podjętych rozwiązań.

¹ Umowa europejska dotycząca międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR), sporządzoną w Genewie dnia 30 września 1957 r. (Dz. U. z 2015 r., poz. 882), wraz ze zmianami

1. System krajowych regulacji prawnych

W poszczególnych państwach będących sygnatariuszami Umowy ADR na poziomie krajowym przepisy dotyczące wymagań związanych z przewozem towarów niebezpiecznych zawarte są w aktach normatywnych rangi ustawowej oraz wydanych na ich podstawie aktach wykonawczych.

Krajowe regulacje prawne nie mogą być sprzeczne z Umową ADR, natomiast właściwe władze każdej umawiającej się strony mogą w pewnym zakresie określić wymagania w sposób bardziej szczegółowy niż ma to miejsce w Umowie ADR. W praktyce spowodowało to znaczące różnice, w zakresie zasad funkcjonowania doradcy ds. bezpieczeństwa w przewozie towarów niebezpiecznych w poszczególnych krajach członkowskich.

Różnice dotyczą m.in.:

- zasad przystępowania do egzaminu na doradcę,
- szkoleń przygotowujących do zdania egzaminu,
- egzaminów (zakresu, czasu trwania, oceny),
- pytań egzaminacyjnych,
- odnowienia uprawnień,
- wzorów zaświadczeń,
- rocznych sprawozdań,
- szkoleń osób innych niż kierowcy posiadający zaświadczenie ADR,
- zasad prowadzenia działalności przez doradcę.

Stowarzyszenie EASA będące europejską organizacją zrzeszającą krajowe stowarzyszenia doradców ds. bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych, dzięki nawiązanej pomiędzy członkami współpracy zebrało dane dotyczące występujących różnic.

2. Wymagania Umowy ADR dotyczące doradców (egzamin, roczne sprawozdania, szkolenia)

Wymagania Umowy ADR w zakresie kursu przygotowującego do egzaminu i samego egzaminu opisane są w przepisach ADR dosyć szczegółowo. Kandydat na doradcę powinien odbyć kurs oraz zdać egzamin zorganizowany przez właściwą władzę lub jednostkę egzaminującą upoważnioną przez tę władzę. Przepisy określają dokładnie - jakie zagadnienia egzamin powinien obejmować. Określają również formę egzaminu: pisemna podzielona na dwie części z możliwością uzupełnienia o część ustną. Część pisemna powinna składać się z:

- a) zestawu pytań: nie mniej niż 20 pytań typu otwartego lub pytania typu testowego z podanymi do wyboru odpowiedziami. W drugim przypadku nie mniej niż 40 pytań typu testowego (dwa pytania typu testowego są równoważne jednemu pytaniu typu otwartego);
- b) ćwiczenia praktycznego, związanego z obowiązkami dorady.

Egzaminy mogą również obejmować określony rodzaj towarów (klasę 1, klasę 2, klasę 7, klasę 3-9 z pominięciem 7, UN1202, 1203, 1223, 3475, 1268, 1863)

Egzaminy pisemne mogą odbywać się w całości lub w części – w formie elektronicznej, a katalog pytań powinien być przechowywany przez właściwą władzę lub jednostkę upoważnioną, która wystawia świadectwo przeszkolenia doradcy ważne dla transportu drogowego. Wzór świadectwa określony jest w Umowie ADR. Świadectwo ważne jest przez 5 lat, po czym może zostać przedłużone, jeżeli jego posiadacz zdał wymagany egzamin (ćwiczenie praktyczne może zostać pominięte).

Jednym z podstawowych obowiązków doradcy jest przygotowywanie rocznego sprawozdania z działalności przedsiębiorstwa w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych dla kierownictwa tego przedsiębiorstwa lub odpowiednio dla władz lokalnych.

Kolejną ważną czynnością do której zobowiązany jest doradca jest śledzenie prawidłowego szkolenia pracowników przedsiębiorstwa. Przedsiębiorca, który dokonuje przewozu drogowego towarów niebezpiecznych lub związanych z tym przewozem czynności (załadunku, rozładunku, pakowania, napełniania) ma obowiązek przeszkolenia pracowników w zakresie wymagań związanych z takimi operacjami transportowymi, stosownie do odpowiedzialności i obowiązków tych osób. Szkolenie dotyczy osób takich jak: pracownicy zatrudnieni przez przewoźnika lub nadawcę, pracownicy dokonujący załadunku lub rozładunku towarów niebezpiecznych, pracownicy firm spedycyjnych lub transportowych, a także kierowcy, którzy nie mają uprawnień kursowych ADR.

3. Różnice w stosowaniu przepisów – wybrane przypadki

Zasady przystępowania do egzaminu na doradcę

W Polsce do egzaminu na doradcę może przystąpić osoba, która: posiada wykształcenie wyższe, nie była skazana za przestępstwo umyślne przeciwko wiarygodności dokumentów, obrotowi gospodarczemu oraz bezpieczeństwu powszechnemu oraz ukończyła kurs doradcy.

W Turcji kandydat na doradcę powinien mieć wyższe wykształcenie techniczne, w Grecji powinien posiadać tytuł naukowy inżyniera.

Egzaminy

Czas trwania egzaminu, jego zakres, ilość pytań, czy też jego dostępność – miejsce przeprowadzenia są również bardzo zróżnicowane. Zebrane informacje z wybranych krajów unii europejskiej przedstawiono w Tabeli nr 1. Informacje pochodzą od członków Stowarzyszenia EASA, które aktualnie skupia 25 stowarzyszeń z 20 krajów, o łącznej liczbie ponad 3500 członków.

Tabela nr 1. Egzaminy na doradcę w wybranych krajach europejskich

Państwo	Egzamin/zawartość	Czas trwania	Lokalizacja
Austria	20 pytań otwartych	2 godziny	10 miejsc
Belia	2 części: ogólna specjalistyczna (ADR lub RID)		wszystkie duże miasta
Republika Czeska	15 pytań otwartych	ADR: 1 godzina 30 minut RID: 1 godzina 40 minut	Praga
Dania	2 części: ogólna specjalistyczna (ADR lub RID) zadanie	2,5 godziny 2,5 godziny	Fredericia
Finlandia	3 części: 20 pytania testowe 10 pytania otwarte zadanie	5 godzin	Helsinki and Lempäälä
Francja	5 specjalizacji 50-80 pytań 2 zadania	2-4 godzin 2,5 godziny	wszystkie uże miasta
Niemcy	2 części 60 pytania testowe 30 pytania testowe		Izba Przemysłowa lub centrum szkoleniowe
Węgry	2 części: ogólna – 60 punktów specjalistyczna 20 punktów (ADR lub RID) zadanie 20 punktów		5 instytucji szkoleniowych
Irlandia	2 części zadanie	1 godzina 45 minut	Dablin, Kork, Galway
Włochy	2 części - test zadanie	2 godziny 2 godziny 30 minut	20 regionów
Luksemburg	2 części (za wyjątkiem klasy 1 i 7) zadanie ustne i pisemne	2 godziny 2 tygodnie po egzaminie	Luksemburg stolica
Holandia	test – 30 pytań zadanie - 10 pytań		Każdy region
Norwegia	2 części test zadanie	3 godziny 2 godziny	Oslo
Polska	3 części: ogólna test 30 pytań specjalistyczna test 20 pytań (ADR lub RID) zadanie	1 godzina 20 minut 1 godzina 1 godzina	16 miast wojewódzkich
Słowacja	2 części test ogólny 30 pytań specjalistyczny zadanie	30 minut 1 godzina	4 lokalizacje
Słowenia	2 części	2 godziny	Ljubljana + Maribor

	test ogólny i specjalistyczny zadanie		
Hiszpania	2 części Test ogólny i specjalistyczny zadanie	2 godziny 30 minut 2 godziny 30 minut	17 regionów
Szwecja	2 części zadanie		1 lokalizacja
Szwajcaria	test wielokrotnego wyporu Pytania twarte zadanie		Wszystkie regiony
Wielka Brytania	2 części zadanie		Wszystkie duże miasta

Próg zaliczenia egzaminu jest również różny w różnych krajach i wygląda następująco:.

Niemcy, Luksemburg, Portugalia – 50%

Belgia, Dania, Francja, Austria, Szwecja, Szwajcaria* – 60%

Wielka Brytania – 64 %

Irlandia – 65 %

Finlandia, Holandia, Szwajcaria* – 70 %

Bułgaria, Lichtenstein, Norwegia, Polska, Serbia, Słowacja – 80 %

Republika Czeska – 90 %

*w zależności od instytucji

Wzory zaświadczeń

Pomimo faktu iż w przepisie 1.8.3.18 podany jest wzór świadectwa stosowane w krajach członkowskich wzory w dużej mierze różnią się między sobą.

1.8.3.18 *Form of certificate*

Certificate of training as safety adviser for the transport of dangerous goods

Certificate No:

Distinguishing sign of the State issuing the certificate:

Surname:

Forename(s):

Date and place of birth:

Nationality:

Signature of holder:

Valid until for undertakings which transport dangerous goods and for undertakings which carry out related consigning, packing, filling, loading or unloading:

- by road by rail by inland waterway

Issued by:

Date: Signature:



Luksemburg



Polska



Nationalitätszeichen des ausstellenden Mitgliedstaates

A

Nummer des Schulungsnachweises

A-10-06247

Schulungsnachweis für Gefahrgutbeauftragte

Name:	Grabowski
Vorname(n):	Mateusz
Geburtsdatum:	03.08.1987
Geburtsort:	Ostrołęka
Staatsangehörigkeit:	Polen
Unterschrift des Inhabers:	Mateusz Grabowski

Gültig bis: 18.06.2020

für Gefahrgut befördernde Unternehmen sowie Unternehmen, die das Verladen oder Entladen im Zusammenhang mit Beförderungen gefährlicher Güter durchführen:
im Straßenverkehr

Ausgestellt durch:	Marek Różycki PL 43-190 Mikołów, Rybnicka 43
Datum:	18.06.2014 Znakowanie dla Szkoleniowców dla Szkoleniowców (Kategorie 1-4) 2012/IAE
Unterschrift/Stempel:	

Verlängert bis:

durch:

Datum:

Unterschrift/Stempel:

Hinweis:

Bei Änderung der persönlichen Daten oder des Geltungsbereichs ist die Neuansetzung des Nachweises erforderlich.

_4DK0H1VC7-34623

Austria



Schulungsnachweis des Gefahrgutbeauftragten

Nummer des Schulungsnachweises: Gb 179 39

Nationalitätszeichen des ausstellenden Staates:

D

Name: Hilsmann
Vorname(n): Ralf
Geburtsdatum und Geburtsort: 27.06.1954 in Oestrich-Winkel
Staatsangehörigkeit: deutsch

Unterschrift des Inhabers:

Gültig bis 24.09.2019 für gefährliche Güter befördernde Unternehmen sowie Unternehmen, die das Be- oder Entladen im Zusammenhang mit Beförderungen gefährlicher Güter durchführen:

im Straßenverkehr
im EisenbahnverkehrAusgestellt durch: IHK Wiesbaden
Datum: 29.09.2014
Im Auftrag

Unterschrift/Siegel: Daniel Meyer

Verlängert bis:
durch:
Datum:

Unterschrift/Siegel:

Niemcy

<p>ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ Σχολή Μηχανολόγων Μηχανικών Εργαστήριο Στοιχείων Μηχανών National Technical University of Athens School of Mechanical Engineering Laboratory of Machine Elements</p> <p>ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗΣ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗΣ ΣΥΜΒΟΥΛΟΥ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ Certificate of training as safety adviser for the transport of dangerous goods</p>	
Αριθμός Πιστοποιητικού Certificate No	GR09120108
Επώνυμο Surname	ΔΡΟΥΓΚΑΣ DROUGKAS
Όνομα(τα) Forename(s)	ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ PANAGIOTIS
Ημερομηνία και τόπος γέννησης Date and place of birth	10-8-1963 / ΙΩΑΝΝΙΝΑ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ 10-8-1963 / ΙΩΑΝΝΙΝΑ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ
Εθνικότητα Nationality	ΕΛΛΗΝΙΚΗ GREEK
Υπογραφή Δικαιούχου Signature of holder	
Ισχύει μέχρι Valid until	26/9/2022
<p>για τις επιχειρήσεις μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων κλάσεων 1, 2, 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 5.2, 6.1, 6.2, 8 και 9 καθώς και για τις επιχειρήσεις που εκτελούν εργασίες φωτοαερόφωτισης που συνδέονται με την εν λόγω μεταφορά: ΟΔΙΚΩΣ / ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΣ</p> <p>for undertakings which transport dangerous goods and for undertakings which carry out related lighting or air-blasting</p>	
<input checked="" type="checkbox"/> Οδικώς by road <input checked="" type="checkbox"/> Σιδηροδρομικώς by rail <input type="checkbox"/> Μέσω πλωτής οδού by inland waterway	
Εκδόθηκε από Issued by	Ε.Μ.Πολυτεχνείο-Σχολή Μηχανολόγων Μηχανικών Εργαστήριο Στοιχείων Μηχανών N.T.U.A.- School of Mechanical Engineering Laboratory of Machine Elements
Ημερομηνία Date	5/7/2017
	Υπογραφή Signature Καθηγητής Χρ. Προβατιδής, Professor Chr. Provatidis

Grecja

ÚRAD PRE REGULÁCIU ŽELEZNIČNEJ DOPRAVY

Sekcia štátneho odborného technického dozoru a dohľadu na dráhach
Miletičova 19, 820 25 Bratislava

OSVEDČENIE

o odbornej spôsobilosti bezpečnostného poradcu
na prepravu nebezpečného tovaru

vydané podľa § 29a zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 164/1996 Z.z. o dráhach a o zmene zákona č. 455/1991 Zb. o živnostenskom podnikaní (živnostenský zákon) v znení neskorších predpisov a poverenia Ministerstva dopravy, pošt a telekomunikácií Slovenskej republiky číslo 10.1206/2008-SZ/Dz-2634 zo dňa 28.01.2008 a v zmysle ustanovení oddielu 1.8.3 Poradku pre medzinárodnú železničnú prepravu nebezpečného tovaru (RID), ktorý je prílohou C k Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF).

Evidenčné číslo osvedčenia: 0066-08/D-BP

Poznávacia značka štátu: SK - Slovakia

Meno, priezvisko, titul: Ivan POBJECKÝ Ing., PhD.

Dátum a miesto narodenia: 14.03.1954 Nemšová

Štátna príslušnosť: slovenská

Podpis držiteľa:

Osvedčenie platí pre podniky, ktoré prepravujú nebezpečný tovar a pre podniky, ktoré prevádzkujú nakladku alebo vykládku spojenú so železničnou prepravou.

V Bratislave, dňa 1

Ing. Ján Sofava
riaditeľ sekcie

Słowacja

Roczne sprawozdania

Wzory rocznych sprawozdań z działalności przedsiębiorstwa w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych, ich zawartość oraz zasady ich sporządzania jest również bardzo zróżnicowana. Tylko w Polsce i Niemczech roczne sprawozdanie składane jest do lokalnych władz. W Polsce sprawozdanie przygotowane przez doradcę musi zostać złożone przez przedsiębiorcę do wojewódzkiego inspektora transportu drogowego (do 28 lutego za rok poprzedzający) i dotyczy dokładnej ilości towarów ze względu na pakowanie, napełnianie, załadunek, rozładunek, przewóz oraz rodzaj transportu (w sztukach przesyłek, luzem, w cysternach) z podziałem na poszczególne klasy. W Niemczech informacja dotyczy klas/y którą się przewozi, a ilości przewożonych towarów podaje się w zakresie (do 5 ton, 5-50 ton, 50-1000 ton, powyżej 1000 ton). W Hiszpanii w sprawozdaniu umieszcza się m.in.: wykaz pojazdów przewożących towary niebezpieczne, informacje dotyczące obowiązkowych szkoleń pracowników, wykaz obowiązków doradcy z określeniem ich realizacji, czy firma prowadzi transporty regionalne, krajowe, na terenie unii europejskiej lub poza jej obszarem.

Szkolenia pracowników (osób innych niż kierowcy posiadający zaświadczenie ADR).

W Polsce i na Węgrzech przepisy krajowe wskazują, że szkolenie to prowadzić może osoba posiadająca "świadectwo doradcy". Dodatkowo w Polsce szkoleniowcem może być również osoba posiadająca wiedzę i wykształcenie niezbędne do zapewnienia prawidłowego przebiegu szkolenia. W Grecji doradca monitoruje i nadzoruje program oraz przebieg takiego szkolenia. W pozostałych krajach nie ma uregulowań prawnych w tym zakresie.

Podsumowanie

Doradca do spraw bezpieczeństwa jest bardzo ważnym elementem w systemie bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych. To przecież doradca jest odpowiedzialny za wspieranie działań zapobiegających zagrożeniom dla osób, mienia i środowiska związanych z działalnością przedsiębiorcy. Niezależnie od kraju, w którym doradca zdaje egzamin powinien on posiadać taki sam zasób wiedzy niezbędny do wykonywania obowiązków na niego nałożonych. Poziom egzaminu oraz jego zdawalność również powinny być podobne. Znaczące różnice w zakresie egzaminowania mogą powodować duże rozbieżności w przygotowaniu doradcy do pełnienia swojej - jakże odpowiedzialnej funkcji.

Przykładem tego jest aktualna sytuacja w Polsce, gdzie w przeciągu ostatnich 7 lat około 400 osób wyjechało i przystąpiło do egzaminu w Austrii, ponieważ jest on znacznie łatwiejszy niż ten przeprowadzany w Polsce (w Austrii mamy praktycznie 100% zdawalności). Do roku 2016 zdawalność egzaminu na doradcę w Polsce wynosiła ok. 20%. Po roku 2016 (zmiana przepisów dotyczących egzaminowania) zdawalność wzrosła do około 80%.

Aby uniknąć takiej sytuacji zasady egzaminowania powinny być takie same we wszystkich krajach będących sygnatariuszami Umowy ADR.