

Co nagle to po diable, czyli ADR 2009 po polsku

Lata nieparzyste są pasjonujące dla miłośników przewozów towarów niebezpiecznych: wchodzi w życie kolejne zmiany do Umowy ADR. Co prawda nie jest to taka rewolucja, jak w 2001 r., ale i ten rok zapowiadał się intrygująco. Wszyscy z niecierpliwością oczekiwaliśmy czerwca-lipca, kiedy zazwyczaj ukazywała się polska wersja Umowy. W tym roku podwójna niespodzianka: polski tekst jest już w lutym, a oficjalne wydanie kosztuje tylko 150 zł, ok. 1/4 tego, co wydanie z 2007 r. Ci, którzy żałują tych paru złotych mogą ściągnąć za darmo wersję elektroniczną ze strony Rządowego Centrum Legislacji. Z wypiekami zaczynam wertować dwa opasłe tomiska... i zaróżowienie policzków wynikające z ekscytacji powoli przybiera kolor purpury z wściekłości, a oczy nabierają wielkości pięciozłotówki ze zdumienia: **jak można było coś takiego wydać!**

Aby wydać prawidłowy tekst Umowy ADR 2009, należy uwzględnić następujące dokumenty:

1. ADR 2007 – tekst wyjściowy,
2. ECE-TRANS-185-Corr1 z czerwca 2007 r.
3. ECE-TRANS-185-Corr2 z kwietnia 2008 r.
4. ECE-TRANS-WP15-195 z lutego 2008 r.,
5. ECE-TRANS-WP15-195a1 z czerwca 2008 r.,
6. ECE-TRANS-WP15-195c1 z czerwca 2008 r.,

Zajrzyjmy na strony 289 oraz 606 i 607 II tomu Umowy ADR 2009. Dlaczego jednakowy w obu przypadkach tekst angielski w tłumaczeniu na polski jest różny? Błędy w tłumaczeniu można by wymieniać jeszcze długo, skupiłem się na tym, co bezpośrednio dotyka i przewoźników, i kierowców. Pikanterii całej sprawie dodaje fakt, że również na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury jest umieszczona wersja elektroniczna Umowy ADR i jest ona różna od wersji drukowanej!

7. ECE-TRANS-202-Corr1e z kwietnia 2009 r.,

8. ECE-TRANS-202-Corr3e z kwietnia 2009 r.

Dwie poprawki do ADR 2007 wymienione w pozycji 2. i 3. nie zostały nigdy w Polsce oficjalnie wydane i od ich nanieśienia należało aktualizować Umowę ADR. **Niestety na 50 poprawek w polskim tekście ADR 2009 uwzględniono zaledwie 12!** W dokumentach wymienionych w pozycjach 4. i 5. zawarto podstawowe zmiany do ADR 2009. Natomiast dokumenty wymienione w pozycjach 6, 7 i 8 są to poprawki do tekstu, przy czym dwa ostatnie dokumenty były zatwierdzane w maju tego roku, a więc już po opublikowaniu tekstu polskiego.

Oficjalna wersja Umowy ADR jest wydana jako czarno-biały skan. W efekcie nalepki numer 2.1, 3 czy 4.3 przybrały postać czarnych rombów! Jakość wersji elektronicznej nie pozwala również na użycie funkcji przeszukiwania tekstu.

Rzecz najważniejsza: jakość tłumaczenia. W krótkim czasie, pracując w gronie osób nieźle znających ADR, znaleźliśmy blisko 200 błędów: od literówek i błędów składniowych poczynając, na błędach zmieniających sens tekstu kończąc. Najbardziej niebezpieczne dla przeciętnego użytkownika ADR są błędy w pisemnej instrukcji dla członków załogi pojazdu. Jest to dokument, który zgodnie z Umową ADR 2009 przybrał zupełnie nowy kształt.



W sposób syntetyczny określono zagrożenia, sposób postępowania i wyposażenie pojazdu w zależności od nalepek, jakie są przypisane do poszczególnych towarów niebezpiecznych. Niestety tłumacz zmienił treść instrukcji, m.in. w części dotyczącej masek uciezkowych: w oryginale jest zapis, że maska jest wymagana przy przewozie towarów oznaczonych **NALEPKAMI 2.3 lub 6.1**. W tłumaczeniu polskim maska jest wymagana przy przewozie towarów **KLASY 2.3 lub 6.1**. Po pierwsze **nie ma klasy 2.3**. Po drugie takie sformułowanie zwalnia z posiadania maski w przypadku towarów, których właściwości trujące są zagrożeniem dodatkowym. Przykład: wieziemy UN1831 kwas siarkowy dymiący, który jest towarem klasy 8, ale oznaczonym dodatkowo nalepką 6.1. W Polsce nie musimy posiadać maski uciezkowej, bo to jest towar klasy 8, a nie 6.1. Natomiast po przekroczeniu granicy maska jest wymagana, bowiem towar ten jest oznakowany nalepką 6.1! Jest to oczywiście podstawa do ukarania polskiego przewoźnika, który może nie mieć świadomości popełnianego naruszenia.

Jest również drugi aspekt zamieszania. Wersja oficjalna instrukcji (ta z błędami) jest opublikowana na stronie internetowej EKG ONZ. Natomiast w kraju są w obiegu instrukcje prawidłowe, przetłumaczone indywidualnie przez doradców, i odbiegają one treścią od wersji oficjalnej. Nie można wykluczyć sytuacji, że służby kontrolne obcych państw będą porównywać tekst instrukcji posiadanej przez kierowcę z tekstem oficjalnym, na zasadzie litera po literze... Wiele zmian, które wprowadzono w ADR 2009 jest nieuzasadnionych i nielogicznych. Ich analiza będzie jednym z tematów wykładów na seminarium Stowarzyszenia Doradców ds. Transportu Towarów Niebezpiecznych – DGSA, które planowane jest na 8-10 października br. Już dzisiaj zainteresowanych serdecznie zapraszam.

Norbert Świderek

Strona 289 – instrukcja pisemna

Klin pod koła, dla każdego pojazdu, o odpowiednim rozmiarze w stosunku do dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu oraz średnicy kół

Przenośne urządzenie oświetleniowe/latarka

Maska uciezkowa dla każdego członka załogi pojazdu, powinna znajdować się w pojeździe podczas transportu towarów klasy 2.3 lub 6.1

Łopata

Oslona otworów kanalizacyjnych

Pojemnik z tworzywa sztucznego do zbierania pozostałości

Strony 606 – 607, punkt 8.1.5 – wyposażenie dla ochrony indywidualnej

Klin do podkładania pod koła, odpowiadający dopuszczalnej masie całkowitej pojazdu i średnicy koła, na każdy pojazd

Przenośne urządzenia oświetleniowe (...)

Dla każdego członka załogi pojazdu, maska uciezkowa powinna być przewożona w pojeździe dla numerów nalepek ostrzegawczych 2.3 lub 6.1

Szufla

Mata do uszczelniania studzienki odpływowej

Pojemnik z tworzywa sztucznego