

**MYKOLO ROMERIO UNIVERSITETO  
EKONOMIKOS IR FINANSŲ VALDYMO FAKULTETO  
MUITINĖS VEIKLOS KATEDRA**

EGLĖ VAINORAITĖ

TRANSPORTO TEISĖS PROGRAMA

**PAVOJINGŲ KROVINIŲ GABENIMO YPATUMAI IR TEISINIS REGLAMENTAVIMAS**

Magistro baigiamasis darbas

Darbo vadovas -

Doc.dr. Rimgaudas Pranas Minalga

Darbo konsultantas -

Lekt. Danguolė Povilauskienė

Vilnius, 2007

<b>ĮVADAS</b> .....	<b>3</b>
<b>1. PAVOJINGI KROVINIAI IR JŲ KLASIFIKAVIMAS</b> .....	<b>6</b>
<b>1.1 Pagrindinės sąvokos</b> .....	<b>6</b>
<b>1.2 Pavojingų krovinių klasifikavimas ir gabenimo būdai</b> .....	<b>7</b>
<b>1.2.1 Pavojingų krovinių klasifikavimas</b> .....	<b>7</b>
<b>1.2.2 Pavojingų krovinių gabenimo būdai</b> .....	<b>8</b>
<b>1.3 Pavojingų krovinių ženklavimas</b> .....	<b>10</b>
<b>1.3.1 Pavojingų krovinių ženklavimas gabenant jas krovininiais automobiliais.</b> .....	<b>10</b>
<b>1.3.2 Pavojingų krovinių ženklavimas gabenant juos geležinkeliu</b> .....	<b>11</b>
<b>2. PAVOJINGŲ KROVINIŲ GABENIMO ANALIZĖ</b> .....	<b>13</b>
<b>2.1 Pavojingų krovinių gabenimas kelių transportu</b> .....	<b>14</b>
<b>2.1.1 Kontrolė kelyje (Lietuvoje)</b> .....	<b>16</b>
<b>2.1.2 Pavojingų krovinių gabenimo kelių transportu apimtys</b> .....	<b>17</b>
<b>2.2 Pavojingų krovinių gabenimas geležinkelių transportu</b> .....	<b>18</b>
<b>2.2.1 AB „Lietuvos geležinkeliai“</b> .....	<b>21</b>
<b>2.3 Pavojingų krovinių gabenimas jūrų transportu</b> .....	<b>27</b>
<b>2.4 Pavojingų krovinių gabenimas oro transportu</b> .....	<b>30</b>
<b>2.5 Transporto priemonių ženklavimas</b> .....	<b>31</b>
<b>3. PAVOJINGŲ KROVINIŲ GABENIMO TEISINIS REGLAMENTAVIMAS</b> .....	<b>33</b>
<b>3.1 Pavojingų krovinių gabenimą reglamentuojantys tarptautiniai teisės aktai</b> .....	<b>33</b>
<b>3.2 Pavojingų krovinių gabenimą reglamentuojantys nacionaliniai teisės aktai</b> .....	<b>37</b>
<b>3.3 Saugaus pavojingų krovinių vežimo užtikrinimas ir kontrolė</b> .....	<b>40</b>
<b>IŠVADOS IR PASIŪLYMAI</b> .....	<b>46</b>
<b>SANTRAUKA</b> .....	<b>49</b>
<b>NAUDOTOS LITERATŪROS SĄRAŠAS</b> .....	<b>51</b>
<b>PRIEDAI</b> .....	<b>56</b>

## IVADAS

Šiandieniniame verslo pasaulyje pastebimas intensyvus ir nuolatos didėjantis medžiagų srauto judėjimas, kuris prasideda verslo įmonių aprūpinimo sferoje ir baigiasi pagamintos produkcijos paskirstymu ir realizavimu. Šiuos srautus reguliuoja mikrologistikos šaka – verslo logistika, kuri apibrėžiama kaip mokslas apie medžiagų srauto planavimą, jo vykdymą bei valdymą. Logistika materialųjį srautą privalo įtakoti taip, kad jis vyktų kuo greičiau, kuo patikimiau, būtų aprūpintas reikiama informacija, o kaštai, susiję su srauto organizavimu, būtų kiek galima mažesni.

Logistikoje materialius srautus sudaro medžiagos, žaliavos, komplektuojančios dalys, pusgaminiai, kuras, gatava produkcija, technologinės atliekos ir pan. Transporto ir logistikos literatūroje šios išvardintos medžiaginės vertybės vadinamos apibendrinta sąvoka – kroviniais. Verslo globalizacija išplėtė verslo logistikos sferą, kada medžiagų ar prekių srautai vyksta tarptautiniu mastu. O verslo internacionalizacija stipriai įtakoja krovinų srautų padidėjimą tarptautiniame lygmenyje. Šiandien verslo įmonių aprūpinimo ir pagaminamos produkcijos realizavimo klausimai sprendžiami tarptautinėje rinkoje, todėl pastaruoju metu žymiai išaugo krovinų gabenimo apimtys ir jų nuotoliai.

Kroviniai vidaus ir tarptautiniais maršrutais yra gabenami įvairiomis transporto rūšimis. Vienos ar kitos transporto rūšies parinkimą krovinų gabenimui lemia krovinų fizinės, cheminės ar biologinės savybės. Šiuo metu pasaulinė gabenamų krovinų apimtis sudaro virš 3,6 mlrd. tonų per metus. Daugiausia krovinų yra gabenama jūrų transportu. Juo pervežama daugiau kaip 75 procentai visų šalių vežamų krovinų. Gabenamų krovinų asortimentas yra nepaprastai platus, kadangi gabenami kroviniai turi skirtingą agregatinę būklę. Tarp daugybės krovinų gabenamų įvairiomis transporto rūšimis, reikėtų išskirti pavojingus krovinus, kurių gabenimams yra skiriamas ypatingas dėmesys. Pavojingi kroviniai, neteisingai paruošus juos gabenimui arba netinkamai juos gabenant, gali sukelti ne tik ekologines problemas, bet ir sugadinti transporto priemones ir padaryti žalą žmonių sveikatai. Ši problema ypač aktuali todėl, kad gabenamų pavojingų krovinų apimtys kitų krovinų tarpe yra pačios didžiausios. Pavyzdžiui, gabenant krovinus jūrų transportu, jūros krovinų tarpe pirmauja nafta ir jos produktai. Šių produktų, kurie priskiriami pavojingiems krovinų grupei, metinės gabenimo apimtys sudaro 1 mlrd. tonų – vieną trečdalį visų gabenamų krovinų apimties. Ypač dideli naftos krovinų srautai susidaro Persų įlankoje ir eina į Vakarų Europą, Japoniją ir JAV. Nafta ir jos produktai plačiu mastu vežama iš Pietų Amerikos į Šiaurės Ameriką ir Europą, iš Golfo regiono į Europą ir Japoniją.

Pavojingų krovinių parengimas gabenti, jų gabenimas ir perkrovimas turi tarptautinį charakterį, kadangi šie kroviniai gabenami tiek vidaus, tiek ir tarptautiniais maršrutais. Gabenimo procesus reglamentuoja tarptautiniai ir atskirų šalių teisiniai dokumentai. Todėl be atskirų šalių įstatymų, liečiančių pavojingų krovinių gabenimą, įstatymine veikla užsiima ir tarptautinės organizacijos. Jos yra parengusios tarptautines pavojingų krovinių gabenimo taisykles ir reikalavimus atskiroms transporto rūšims.

Pavojingų krovinių gabenimo teisinio reglamentavimo klausimas yra aktualus ir Lietuvai, kadangi šios rūšies produkcija yra gaminama mūsų šalyje ir gabenama ne vien tik šalies viduje, bet ir už jos ribų. Be tarptautinių Konvencijų, reglamentuojančių pavojingų krovinių gabenimą Lietuvos Respublikos atitinkamos žinybos šiuo klausimu yra perengusios eilę teisės aktų.

Visi paminėti klausimai atskleidė temos aktualumą ir lėmė šios temos magistro baigiamajam darbui rašyti pasirinkimą.

Pavojingi kroviniai gabenami visomis transporto rūšimis, kurių gabenimą reglamentuoja skirtingos teisinės normos ir dokumentai. Pasauliniame krovinių gabenime vyrauja jūrų transportas, geležinkeliu vežama 16 procentų, kelių transportu apie 8 procentus, vidaus vandenų transportu mažiau nei 3 procentai ir oro transportu – 0,1 procento visų gabenamų krovinių. Vakarų Europos šalyse geležinkelio transportu gabenamų krovinių kiekis yra didesnis ir siekia 25 procentus.

Magistro baigiamajame darbe būtų per platu atlikti visų transporto rūšių teisinių dokumentų analizę, todėl autorė analizei pasirinko didžiausias krovinių gabenimo apimtis turinčias transporto rūšis.

**Magistrinio darbo objektas:** teisės aktai, reglamentuojantys kelių, geležinkelių, jūrų ir oro transportu gabenamus pavojingus krovinius.

**Magistrinio darbo tikslas:** išnagrinėti pavojingų krovinių gabenimo teisinį reglamentavimą ir atskleisti šio reglamentavimo privalumus ir trūkumus.

Tam, kad būtų įgyvendintas šis tikslas, reikia įvykdyti šiuos **uždavinius**:

1. Atlikti pavojingų krovinių gabenimo kelių transportu analizę;
2. Atlikti pavojingų krovinių gabenimo geležinkelių transportu analizę (remiantis duomenimis, gautais AB „Lietuvos Geležinkeliai“);
3. Atlikti pavojingų krovinių gabenimo jūrų transportu analizę;
4. Atlikti pavojingų krovinių gabenimo oro transportu analizę.

**Darbe keliami hipotezė:** gabenant pavojingus krovinius teisinis reglamentavimas atspindi saugias gabenimo sąlygas.

**Darbo struktūra:** teorinė (apžvalginė) dalis, teisės aktų analizė, duomenų, gautų AB „Lietuvos Geležinkeliai“ apibendrinimas, išvadų ir pasiūlymų parengimas.

**Darbe naudojami metodai:** Mokslinės literatūros analizės - kuris remiasi esamos situacijos, transporto mokslo tyrimo rezultatų bei prognozių, tarptautinių, ES ir Lietuvos programinių dokumentų transporto srityje, reglamentuojančių teisės aktų bei iš jų išplaukiančiais pokyčiais.

Teisės aktų analizė – jis būtinas tiriant galiojančius teisės aktus, reglamentuojančius pavojingų krovinių gabenimą.

Statistinių duomenų analizė – šiame darbe yra svarbus, nes statistiniais duomenimis yra grindžiami darbe pateikiami faktai ir teiginiai.

Loginis ir apibendrinimo metodas. Juo bus naudojama darbo pabaigoje logiškai apibendrinant ir sisteminant prieš tai gautus literatūros, teisės aktų analizės bei empirinio tyrimo duomenis ir formuluojant išvadas.

# 1. PAVOJINGI KROVINIAI IR JŲ KLASIFIKAVIMAS

## 1.1 Pagrindinės sąvokos

Svarbiausios sąvokos ir apibrėžimai, susiję su pavojingų krovinių gabenimu, kurie bus vartojami magistro baigiamajame darbe:

➤ **ADR** – Europos sutartis dėl tarptautinio *pavojingų krovinių vežimo* keliais (angl. *European Agreement Concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road*), įskaitant specialiuosius susitarimus, kuriuos yra pasirašiusios visos su vežimu susijusios valstybės,

➤ **Pavojingi kroviniai** – medžiagos ar gaminiai, kurie dėl savo cheminių ar fizikinių savybių gali sukelti pavojų žmonių sveikatai, aplinkai ar turtui ir kuriems suteikti identifikavimo numeriai yra įrašyti į Jungtinių Tautų Organizacijos Europos ekonominės komisijos sudarytą pavojingų medžiagų sąrašą bei išvardyti Lietuvos Respublikos tarptautinėse sutartyse, reglamentuojančiose pavojingų krovinių vežimą<sup>1</sup> arba

➤ **Pavojingi kroviniai** – pavojingomis savybėmis pasižyminčios medžiagos ir gaminiai, galintys pakenkti žmonėms, aplinkai ar turtui. Neteisingai vežamas ar saugomas toks krovinys gali tapti žmonių ar gyvūnų susirgimų, apsinuodijimų, nudegimų priežastimi, taip pat sukelti sprogamą, gaisrą, kitų krovinių, riedmenų, statinių ir įrenginių pažeidimus, užteršti aplinką ir vandenį.

➤ **Pavojingų krovinių vežimas** – pavojingų krovinių parengimas išsiųsti, priėmimas iš siuntėjo, vežimas bei jų išdavimas gavėjui, įskaitant pakrovimą, iškrovimą, perkrovimą bei laikiną sandėliavimą.

➤ **Vežimas** – pavojingų krovinių vietos pakeitimas, įskaitant su vežiojimu susijusį pavojingų krovinių laikymą ir prastovą vagonuose, cisternose ir konteneriuose prieš pakeičiant vietą, keičiant vietą ir ją pakeitus.

➤ Pagal ADR sąvoka **vežimas** apima pavojingo krovinio parengimą išsiųsti (identifikavimą, klasifikavimą, pakavimą, dokumentų paketo parengimą), visas krovos operacijas (krovimą, iškrovimą, perkrovimą), gabenimą transporto priemone bei laikiną sandėliavimą.

➤ **Veikla** – tai pavojingų krovinių vežimas keliais, geležinkeliais ar vidaus vandenų keliais, išskyrus valstybės narės vidaus vandenų kelius, nesijungiančius su kitų valstybių narių vidaus vandenų keliais, bei tų prekių pakrovimas ir iškrovimas.

➤ **Pavojingų krovinių vežimo dalyviai** – pavojingų krovinių siuntėjas, vežėjas, gavėjas ir sandėliuotojas.

---

<sup>1</sup> Lietuvos Respublikos pavojingų krovinių vežimo automobilių, geležinkelių ir vidaus vandenų transportu įstatymas // Valstybės Žinios, 2001.12.30, Nr.: 111, Publikacijos Nr.: 4022

➤ **Pavojingų krovinių siuntėjas** – fizinis ar juridinis asmuo, perduodantis vežti pavojingus krovinius.

➤ **Pavojingų krovinių vežėjas** – įstatymų nustatyta tvarka įregistruota įmonė, turinti teisę vežti pavojingus krovinius arba

➤ **Vežėjas** – įmonė, kuri vykdo vežimą pagal vežimo sutartį arba be jos.

➤ **Pavojingų krovinių gavėjas** – fizinis ar juridinis asmuo, gaunantis pavojingus krovinius arba

➤ **Gavėjas** – gavėjas pagal vežimo sutartį. Jei vežama nesudarius vežimo sutarties, tai gavėju laikoma įmonė, kuri perima atvežtus pavojinguosius krovinius.

➤ **Pavojingų krovinių sandėliuotojas** – įstatymų nustatyta tvarka įregistruota ir pavojingus krovinius sandėliuojanti įmonė.

➤ **Transporto priemonė** – automobilis, priekaba ar puspriekabė ir prekinis vagonas, kuriais gali būti vežami pavojingi kroviniai. Vykdam pavojingų krovinių vežimo kontrolę keliuose, transporto priemonėms taip pat priskiriami traktoriai ir savaeigės mašinos.

➤ **Pavojingoji reakcija:**

1. Degimas ir (arba) didelio šilumos kiekio išsiskyrimas;
2. Liepsniųjų, troškiųjų, oksiduojančiųjų ir (arba) toksiškų dujų išsiskyrimas;
3. Ėsdinančių medžiagų susidarymas;
4. Nepatvarių medžiagų susidarymas;
5. Pavojingas slėgio padidėjimas (tik cisternoms).

## 1.2 Pavojingų krovinių klasifikavimas ir gabenimo būdai

### 1.2.1 Pavojingų krovinių klasifikavimas

Pagal ADR nuostatas, vadovaujantis, pagrindiniu pavojingos medžiagos ar gaminio keliamu pavojumi, pavojingi kroviniai skirstomi į 9 klases<sup>2</sup>:

1. **1 klasė:** sprogstamosios medžiagos ir gaminiai (pvz., juodasis parakas).
2. **2 klasė:** dujos (pvz., aerozoliai).
3. **3 klasė:** liepsnieji skysčiai (pvz., benzinas).
4. **4.1. klasė:** degios kietos medžiagos (pvz., siera).
5. **4.2. klasė:** savaime užsidegančios medžiagos (pvz., anglis, aktyvuota).
6. **4.3. klasė:** medžiagos, kurios liesdamosi su vandeniu išskiria liepsniąsias dujas (pvz.,

<sup>2</sup> Minalga R., Krovinių transporto sistema. Vilnius: VU leidykla, 1998. P. 82

cinko milteliai).

7. **5.1. klasė:** oksiduojančios medžiagos (pvz., kalio permanganatas).
8. **5.2. klasė** – organiniai peroksidai (pvz., acetilacetono peroksidas).
9. **6.1. klasė** – toksiškos medžiagos (pvz., pesticidai).
10. **6.2. klasė** – infekcinės medžiagos (pvz., vakcinos).
11. **7 klasė** – radioaktyviosios medžiagos (pvz., uranas).
12. **8 klasė** – ėdžios (ėsdinančios) medžiagos (pvz., sieros rūgštis).
13. **9 klasė** – kitos įvairios pavojingos medžiagos ir gaminiai (pvz., sausas ledas).

### 1.2.2 Pavojingų krovinių gabenimo būdai

Priklausomai nuo pavojingumo savybių ir rūšies, pavojingi kroviniai yra gabenami:

- **Palaidai/suverstinai**, t. y. kietų nesupakuotų medžiagų ar gaminių vežimas transporto priemonėse, konteineriuose piltiniams/biriems kroviniams.

- **Pakuotėse**, t. y. atitinkamoje taroje (statinėse, kanistruose, dėžėse, maišuose, vidutinės talpos konteineriuose, balionuose, slėginiuose būgnuose ir pan.), supakuotų medžiagų ar gaminių vežimas, taip pat gaminių vežimas rėme, apkaloje ar transporto pakrovimo įtaisuose atvirose, uždaroje ar dengtoje transporto priemonėse, konteineriuose.

- **Cisternose**, t. y. skystų, kietų (piltinių/birių) krovinių, suspaustų, suskystintų bei ištirpintų slėgiant dujų vežimas konteinerinėmis, kilnojamomis, nuimamomis ar stacionariomis cisternomis.

Gabenant pavojingus krovinius būtina laikytis tam tikrų atsargumo, saugumo taisyklių kurias galima suskirstyti į dvi dalis<sup>3</sup>:

1. Bendras visiems pavojingiems kroviniams;
2. Atskiras kiekvienam pavojingam kroviniui, priklausomai nuo jo savybių ir ypatybių.

Bendros visiems kroviniams sąlygos:

- pateikimas ir priėmimas vežimui;
- dokumentacijos įforminimas;
- įvežimo į stočių sandėlius ir išvežimo po iškrovimo sąlygos;
- reikalavimai tarai ir įpakavimui;
- krovinio masės nustatymo tvarka ir pakrovimo – iškrovimo darbų atlikimas.

---

<sup>3</sup> Minalga R., Krovinių transporto sistema. Vilnius: VU leidykla, 1998. P. 82



Sąlygos ir atsargumo priemonės, kurios nustatomos kiekvienai pavojingų krovinių kategorijai ir kiekvienam kroviniui atskirai, yra<sup>4</sup>:

- įpakavimo rūšis ir tara, kurioje turi būti pateiktas gabenimui duotasis kroviny;
- užrašai, etiketės ant taros;
- nurodymai apie pavojingumo laipsnį ir rūšį (gabenimo dokumentuose);
- krovinio pakavimo, išdėstymo ir tvirtinimo būdas;
- gaisro gesinimo priemonės ir pan.

Taros, skirtos pavojingiems kroviniams, stiprumas ir tvarkingumas yra viena iš svarbiausių sąlygų užtikrinanti gabenimo saugumą. Įpakavimas turi būti stangus, stiprus, visiškais sveikas ir neturėti išteklėjimo pėdsakų. Pagal rūšį, formą, talpumą ir kokybę tara turi atitikti reikalavimus arba krovinio savininko parengtas technines sąlygas. Visi pavojingi kroviniai, įpakuoti į tarą, vežami dengtuose vagonuose.

Kai kurie smulkaus išfasavimo pavojingi kroviniai, kurių neto masė ne didesnė nei 1 kg ir tūris ne daugiau nei 1 litras, vežami universaliuose metaliniuose konteineriuose.

Už tinkamą pavojingų krovinių vežimą atsakingi visi vežimo dalyviai – siuntėjas, vežėjas (vairuotojas) ir gavėjas. *Vežėjas* turi pasirūpinti, kad vairuotojas, vežantis pavojingus krovinius, turėtų reikiamą kvalifikaciją patvirtinantį vairuotojo pasirengimo vežti pavojingus krovinius pagal ADR pažymėjimą, atsako už transporto priemonės tinkamumą vežti pavojingus krovinius ir tam būtiną įrangą, privalo teikti vairuotojui informaciją apie maršrutus, kuriais draudžiama ar rekomenduojama vežti pavojingus krovinius. *Vairuotojas* privalo patikrinti, ar siuntėjas pateikė visus dokumentus: transporto (važtos) dokumentus, siuntėjo deklaraciją, raštišką instrukciją (ar instrukcijas tarptautinio vežimo atveju). Jis atsakingas už transporto priemonės ženklimą, rūpinasi transporto priemonės įrangos sauga, tvirtina krovinį transporto priemonėje.

Lietuvoje pavojingų krovinių vežimo valstybinį valdymą vykdo Lietuvos Respublikos Vyriausybė arba jos įgaliotos institucijos, taip pat savivaldybės. Užtikrindamos saugų pavojingų krovinių vežimą Lietuvos Respublikos Vyriausybė arba jos įgaliotos institucijos:

1. rengia ir įgyvendina pavojingų krovinių vežimo veiklą reglamentuojančius teisės aktus;
2. kontroliuoja pavojingų krovinių vežimą;
3. nustato pavojingų krovinių vežimo maršrutus;
4. atlieka avarijų, susijusių su pavojingų krovinių vežimu ir sukėlusių sunkias pasekmes,

---

<sup>4</sup> Baublys A. Krovinių vežimai. Vilnius: Technika, 2002, p. 354

ekspertizę ir tvarko jų apskaitą;

5. kaupia statistinius duomenis apie pavojingų krovinių vežimą;
6. teikia konsultacijas pavojingų krovinių vežimo klausimais;
7. nustato pavojingų krovinių vežimo apribojimus nacionalinio saugumo ir aplinkosaugos tikslais;
8. vykdo kitas įstatymų ir kitų teisės aktų, reglamentuojančių pavojingų krovinių vežimą, nustatytas funkcijas.

### **1.3 Pavojingų krovinių ženklimas**

Šiuo metu pasaulyje pavojingų medžiagų gaminama daugiau nei 12000 pavadinimų. Tačiau gabenti leidžiama tik tas medžiagas, kurios yra įtrauktos į Jungtinių Tautų sąrašą.

Dabartiniu metu per Lietuvos teritoriją tranzitu ar vietos ūkio poreikiams gabenama nemažai pavojingų krovinių. Tai įvairūs naftos produktai, suslėgtos, suskystintos propano – butano grupės dujos, etilenglikolis, sieros, druskos ir kitos rūgštys, chloras, suskystintas amoniakas, metanolis, amonio salietra, akrilo nitratas ir daug kitų. Kai kurias pavojingas medžiagas masiškai gamina ir Lietuvos įmonės. Tai Jonavos „Achema“, „Mažeikių nafta“ bei AB „Lifosa“ Kėdainiuose.

#### **1.3.1 Pavojingų krovinių ženklimas gabenant jas kroviniais automobiliais.**

Tarptautiniais maršrutais kelių transportu vežami pavojingi kroviniai privalo būti atitinkamai ženklinti. Kiekvienai pavojingų medžiagų klasei yra priskirti simboliniai ženklai, kurie paprastai būna nudažyti ryškiomis į akis krentančiomis spalvomis – raudona, oranžinė, geltona. Ženklai privalo atitikti reikalavimus, kurie nurodyti „Europos susitarime dėl pavojingų krovinių tarptautinių vežimų keliais“ (ADR). Šio susitarimo B priede pateikiamos transporto priemonių paruošimo ir vežimo taisyklės.

Pavojingų krovinių vienetai ir paketai ženklinti ne mažiau, kaip iš trijų krovinio vieneto pusių. Jie kraunami į transporto priemonę taip, kad būtų matomas paženklintas krovinio vieneto šonas.

Pavojingų krovinių atskirai klasei priskirtos medžiagos ženklintos skirtingai. Ženklimo simboliai pateikti 1 priede.

2005 metais įsigaliojus ADR pakeitimams, atsirado pavojingų krovinių ženklimo pakeitimas – dvi į viršų nukreiptos juodos rodyklės ant balto arba kitos kontrastingai išsiskiriančios

spalvos pagrindo. Tai reiškia, jog taip pažymėti kroviniai gali būti transportuojami tik tokioje padėtyje.

Nuo 2005 m. Liepos 1d. leidžiama naudoti tik tokius pavojingų krovinių žymėjimo ženklus, kurių apatinėje dalyje yra skaičius, atitinkantis pavojingumo klasifikacijos numerį.

### 1.3.2 Pavojingų krovinių ženklimas gabenant juos geležinkeliu

Pavojingų krovinių gabenimą geležinkelio transportu reglamentuoja „Pavojingų krovinių tarptautinių vežimų geležinkeliu taisyklės“ (RID) (*Reglement concernant le transport international ferroviaire marchandises dangereuses*).

Pavojingi kroviniai gabenami specialiais dengtais vagonais arba tam tikslui skirtais vagonais. Skysti kroviniai – vagonais cisternomis. Kad pavojingi kroviniai saugiai pasiektų paskyrimo vietą, turi būti griežtai laikomasi riedmenų, transportinės taros, cisternų žymėjimo taisyklių.

Geležinkelio cisternos, skirtos pavojingų krovinių gabenimui, turi būti atitinkamai nudažytos ir ant jų padaryti atitinkami užrašai: per visą cisternos ilgį iš abiejų pusių 500 mm pločio geltonos spalvos juostos, o galuose – tos pačios spalvos 1 ×1 m kvadratai. Geltonų juostų ir kvadratų viduje juoda spalva užrašomi įspėjimai apie krovinio pavojingumą: „Atsargiai su ugnimi“, „Atsargiai – nuodai“, arba „Atsargiai – gailus skystis“.

Teisingą ir pilną pavojingo krovinio charakteristiką, kas labai svarbu nustatant vežimo sąlygas, gali suteikti tik krovinio siuntėjas. Todėl važtaraštyje jis privalo nurodyti tikslų jo pavadinimą, o viršutinėje važtaraščio dalyje uždėti spalvotus spaudus apie pavojingumą: „Atsargiai – nuodai“, „Suslėgtos dujos“, „Suskystintos dujos“, „Savaime užsidega“, „Sudaro sprogstantį mišinį“, „Užsidega nuo vandens“. Ant kelio ir vagono žiniaraščių tokius spaudus uždeda stotis.

Kai kurie smulkaus išfasavimo pavojingi kroviniai – lakai, dažai, kino juosta, degtukai, cheminiai reaktyvai ir preparatai, taip pat lengvai užsiliepsnojančios skysčiai, rūgštys ir kt., kurių masė (neto) ne daugiau kaip 1 kg ir tūris ne didesnis už 1 litrą, vežami universaliuose metaliniuose konteineriuose. Galimybę kartu vežti įvairius pavojingus krovinius su nepavojingais nustato vežimo taisyklės<sup>5</sup>.

Suspaustas ir suskystintas dujas leidžiama gabenti tik tvarkinguose balionuose, turinčiuose sandarius ventilius. Balionai privalo būti nudažyti atitinkama spalva, žyminčia juose esančias dujas

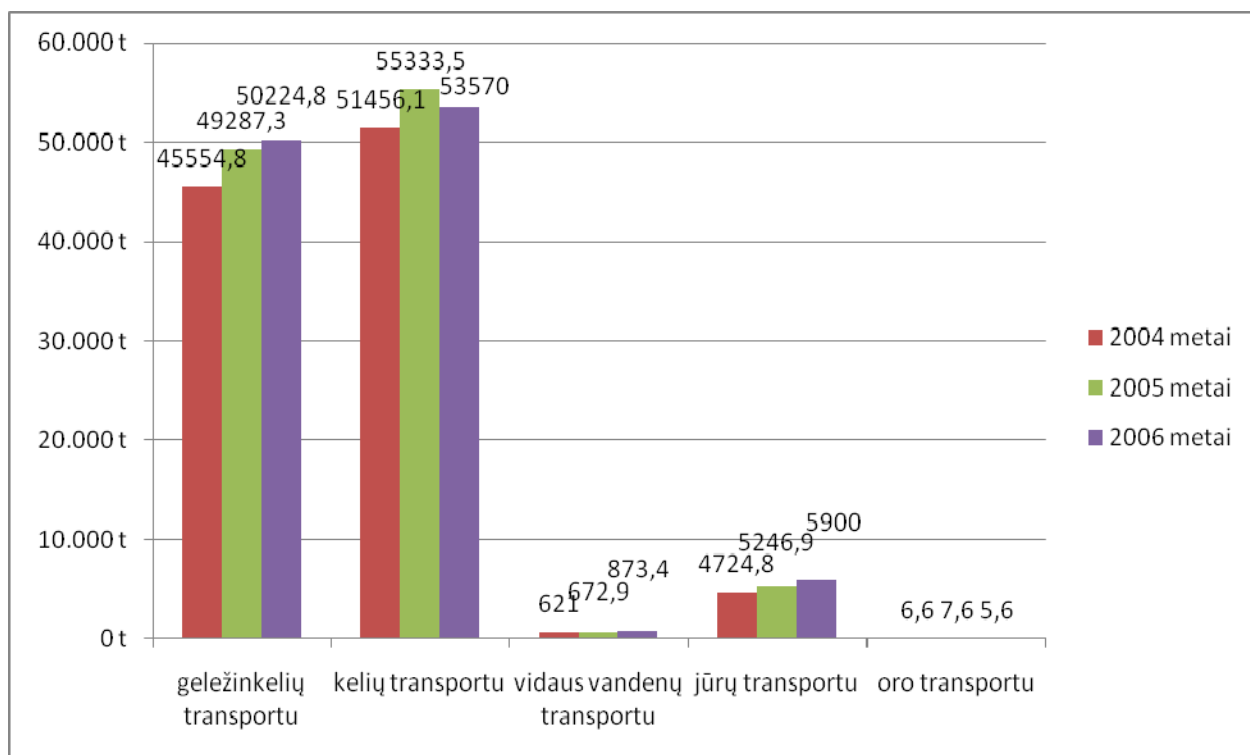
---

<sup>5</sup> Baublys Adolfas, Jarašūnienė Aldona, Batarlienė Nijolė. Direktyvos 94/55/EB dėl valstybių narių įstatymų, reglamentuojančių pavojingų krovinių vežimą kelių transportu, suderinimo ir direktyvos 96/49/EB dėl valstybių narių įstatymų, susijusių su pavojingų krovinių vežimu geležinkeliais, suderinimo bei direktyvos 2000/62/EB papildančios direktyvą 96/49/EB įgyvendinimo pasekmių tyrimas. Europos komitetas prie Lietuvos respublikos vyriausybės, Galutinė ataskaita 2003

ir turėti apsauginius guminius žiedus. Balionai, kraunami ant specialių padėklų horizontaliai, kad apsauginiai gaubtai būtų vienoje pusėje.

## 2. PAVOJINGŲ KROVINIŲ GABENIMO ANALIZĖ

Pradedant pavojingų krovinių gabenimo analizę atskiromis transporto rūšimis, reikėtų apžvelgti visų rūšių (neišskiriant pavojingųjų krovinių) krovinių vežimo apimtis Lietuvoje.



1 pav. Krovinių gabenimo apimtys Lietuvoje 2004 – 2006 m.

Išanalizavus surinktus statistinius duomenis matyti, kad kasmet auga geležinkelių, vidaus vandens, jūrų transportu gabenamų krovinių apimtys. Kelių ir oro transporto vežimuose pastebimas nežymus krovinių srauto sumažėjimas 2006 m.

Šiuo metu apie aštuonis procentus Europos Sąjungoje vežamų krovinių sudaro pavojingi kroviniai. Kasdien pavojingus krovinius veža beveik milijonas transporto priemonių. Atsitikus nelaimei, keliais, geležinkeliais ar vandens transportu gabenami pavojingi kroviniai gali padaryti milžinišką žalą aplinkai ir žmonėms. Apie 58 procentus pavojingų krovinių gabenama keliais, apie 25 proc. – geležinkeliais, o apie 17 proc. – vidaus vandens keliais, tačiau pervežimų kelių ir vandens transportu dalis didėja.

## 2.1 Pavojingų krovinių gabenimas kelių transportu

Pavojingų krovinių tarptautinį vežimą kelių transportu reglamentuoja Europos sutartis dėl tarptautinio pavojingų krovinių vežimo keliais (ADR), pasirašyta Ženevoje ir šiuo metu vienijanti 40 šalių. 1995 m. sutarties susitariančiaja šalimi tapo ir Lietuvos Respublika.

ADR taisyklių tikslas yra<sup>6</sup>:

- Leisti vežti pavojingus krovinius, laikantis tarptautinių saugumo reikalavimų;
- Užtikrinti saugų pavojingų krovinių transportavimą;
- Taikyti vieningus tarptautinius reikalavimus vežant pavojingus krovinius kelių transportu.

Pagal ADR ir nacionalinę teisę sąvokas „vežimas“ apima:

- ❖ Pavojingų krovinių parengimą išsiųsti (identifikavimą, klasifikavimą, pakavimą);
- ❖ Gabenimą transporto priemone;
- ❖ Visas krovos operacijas (krovimą, iškrovimą, perkrovimą) bei laikinąjį sandėliavimą.

Už atskiras pavojingų krovinių vežimo grandis atsako skirtingi vežimo proceso dalyviai – siuntėjai, krovėjai, vežėjai, gavėjai, sandėlininkai. Todėl visi gabenimo proceso dalyviai privalo žinoti ADR reikalavimus ir ypatingai tuos, už kurių vykdymą jie yra tiesiogiai atsakingi.

Transporto vienetas, vežantis pavojingas medžiagas, negali turėti daugiau kaip vienos priekabos arba puspriekabės.

Transporto priemonėse, kurių didžiausia masė didesnė kaip 12 tonų, turi būti greičio ribojimo įrenginys. Transporto priemonės greitis negali viršyti 85 km/h.

Visų tipų transporto priemonės, vežančios pavojingus krovinius, jų registracijos šalyje turi būti tikrinamos pagal techninės apžiūros reikalavimus, ar jos tenkina atitinkamus reikalavimus pagal ADR, o taip pat ir bendras eismo saugumo taisykles (stabdžiai, žibintai ir t.t.), galiojančias jų registracijos šalyje. Jei transporto priemonė yra priekaba arba puspriekabė, tai ir vilkikas taip pat turi būti analogiškai patikrinamas. Kiekvienai transporto priemonei, sėkmingai praėjusiai techninę apžiūrą, registracijos šalies kompetentinga institucija išduoda atitinkamų pavojingų krovinių vežimo tinkamumo sertifikatą<sup>7</sup>.

Remiantis šiuo metu Lietuvoje galiojančia tvarka transporto priemonių, vežančių pavojingus krovinius, techninė būklė turi būti tikrinama kas pusę metų. Toms transporto priemonėms, kurios

---

<sup>6</sup> ten pat

<sup>7</sup> ten pat

sėkmingai praeina techninę apžiūrą, yra išduodami transporto priemonės tinkamumo vežti nurodytus pavojingus krovinius sertifikatai<sup>8</sup>.

Autocisternoms, vežančioms dujas, ne rečiau kaip kartą per tris metus turi būti atliekami korpuso bei jo įrangos sandarumo bandymai ir patikrinamas visos įrangos veikimas. Hidrauliniai bandymai turi būti atliekami ne rečiau, kaip kartą per šešis metus. Išskirtiniai patikrinimai atliekami jeigu rezervuaro ar jo įrangos patikimumas gali būti sumažėjęs po avarijos ar atlikto remonto. Naujesnės autotransporto priemonės ir priekabos, skirtos pavojingiems kroviniams vežti, priklausomai nuo jų kategorijos ir tipo, privalo atitikti keliamus techninius reikalavimus elektros įrangai, stabdžių sistemai ir kt.

Autotransporto priemonės, kurių maksimali masė didesnė kaip 16 tonų arba jos yra skirtos vilkti priekabas, kurių didžiausia masė didesnė kaip 10 tonų, turi turėti stabdžių antiblokavimo sistemą. Pavojingus krovinius vežanti transporto priemonė negali būti paliekama stovėti nenaudojant stovėjimo stabdžio.

Kuro bakas transporto priemonėje turi būti įrengtas taip, kad atsiradus degalų nutekėjimui, kuras nepatektų ant įkaitusių transporto priemonės dalių arba krovinio.

Dujų išmetimo sistema bei išmetimo vamzdžiai turi būti išdėstyti taip, kad nesukeltų jokio pavojaus kroviniui - išmetamieji vamzdžiai turi būti išvesti į mašinos priekinę dalį ir turėti kibirkščių gaudytuvus. Dujas transportuojančių cisternų korpusai turi būti sujungti su važiuokle bent vienu tvirtu elektros kabeliu. Būtina vengti metalų kontakto, galinčio sukelti elektrocheminę koroziją<sup>9</sup>.

Galinėje transporto priemonės dalyje per visą cisternos plotį turi būti pritvirtintas pakankamai atsparus smūgiams bamperis. Tarp cisternos galinės sienelės ir bamperio turi būti ne mažesnis 100 mm tarpas (matuojamas nuo tolimiausio cisternos sienelės taško arba nuo armatūros išsikišimo vietos, besiliečiančios su vežama medžiaga).

Autocisternos viršuje sumontuota įranga taip pat turi būti apsaugota nuo galimo sugadinimo transporto priemonei apsivertus. Įrangą apsaugoti gali sustiprinantys žiedai, apsauginiai stogeliai, skersiniai ar išilginiai apsaugos elementai.

Visi transporto priemonės įrangos elementai turi būti išdėstyti taip, kad vežant ar pakraunant iškraunant pavojingus krovinius nekiltų pavojus juos nulaužti arba sugadinti. Jie turi užtikrinti tokį

---

<sup>8</sup> Pavojingų krovinių vežimo atmintinė <http://www.vkti.gov.lt/index.php?284931356>

<sup>9</sup> Baublys Adolfas, Jarašūnienė Aldona, Batarlienė Nijolė. Direktyvos 94/55/EB dėl valstybių narių įstatymų, reglamentuojančių pavojingų krovinių vežimą kelių transportu, suderinimo ir direktyvos 96/49/EB dėl valstybių narių įstatymų, susijusių su pavojingų krovinių vežimu geležinkeliais, suderinimo bei direktyvos 2000/62/EB papildančios direktyvą 96/49/EB įgyvendinimo pasekmių tyrimas. Europos komitetas prie Lietuvos Respublikos vyriausybės, Galutinė ataskaita 2003

pat saugumo laipsnį kaip ir cisternų korpusai ir iš dalies turi būti suderinami su vežamomis medžiagomis.

Vežant pavojingus krovinius ant transporto vieneto vertikaliajoje plokštumoje turi būti išdėstytos dvi stačiakampės šviesą atspindinčios oranžinės spalvos lentelės.

Jeigu konteineryje vežami tokio pavojingumo kroviniai, kad pagal reikalavimus ant pakuočių turi būti bent vienas ar daugiau pavojingumo ženklų, tai tas pats pavojingumo ženklas arba ženklai turi būti žymimi ant konteinerio išorinės pusės, kuriame yra šios medžiagos, vežamos supakuotos ar suverstinai.

Konteineriai - cisternos ir talpyklų junginiai pavojingumo ženklus, numatytus kiekvienai klasei, turi turėti iš abiejų pusių. Jei šie ženklai iš išorės blogai matomi, tai transporto priemonė tokius pat pavojaus ženklus turi turėti iš abiejų pusių ir gale.

Transporto priemonės galinė dalis irgi turi būti saugoma. Transporto priemonė gale turi turėti per visą cisternos plotį bamperį apsaugai nuo smūgių iš galo. Atstumas tarp cisternos galinės sienelės ir bamperio vidinės pusės turi būti ne mažesnis kaip 100mm (šis atstumas matuojamas nuo cisternos sienelės galinio krašto taško arba nuo išsikišančios armatūros, besiliečiančios su vežamu kroviniu). Bamperis nereikalingas transporto priemonei su cisterna - savivarčiu, iškraunamu per galinę sienelę, skirtai vežti miltelines arba granuliuotas medžiagas, jeigu cisternos armatūra užtikrina tokią pat korpuso apsaugą kaip ir bamperis.

Kiekviena transporto priemonė, vežanti pavojingus krovinius turi turėti atitinkamus gesintuvus, priklausančius nuo vežamos medžiagos.

### **2.1.1 Kontrolė kelyje (Lietuvoje)**

Kontroliuojančių pareigūnų įgaliojimams paskirstyti buvo pasirinktas Vokietijos modelis, kur kontrolę kelyje atlieka BAG (*Das Bundesamt für Güterverkehr*) - Federalinis krovinių transportavimo biuras (panaši institucija kaip Valstybinė kelių transporto inspekcija) ir policija, muitinė ir pasienio pareigūnai. Lietuvoje išsamia kontrolę, kai transporto priemonė ir krovinytis patikrinami visapusiškai, įgalioti atlikti Valstybinės kelių transporto inspekcijos darbuotojai kartu su pareigūnais, kuriems pavesta eismo priežiūra. Kelių transporto priemonei su pavojingais krovinių atvykstant į Lietuvos Respubliką ar išvykstant iš jos kontroliuoja Valstybinės kelių transporto inspekcijos pareigūnai kartu su Valstybės sienos apsaugos tarnybos ir/ar Muitinės departamento pareigūnais. Dalinę kontrolę, kai tikrinami dokumentai, transporto priemonės, konteinerio, cisternos ženklavimas, ar kroviniai neteka/nebyra, ar nepažeistos pakuotės, ar yra reikalaujamos saugos



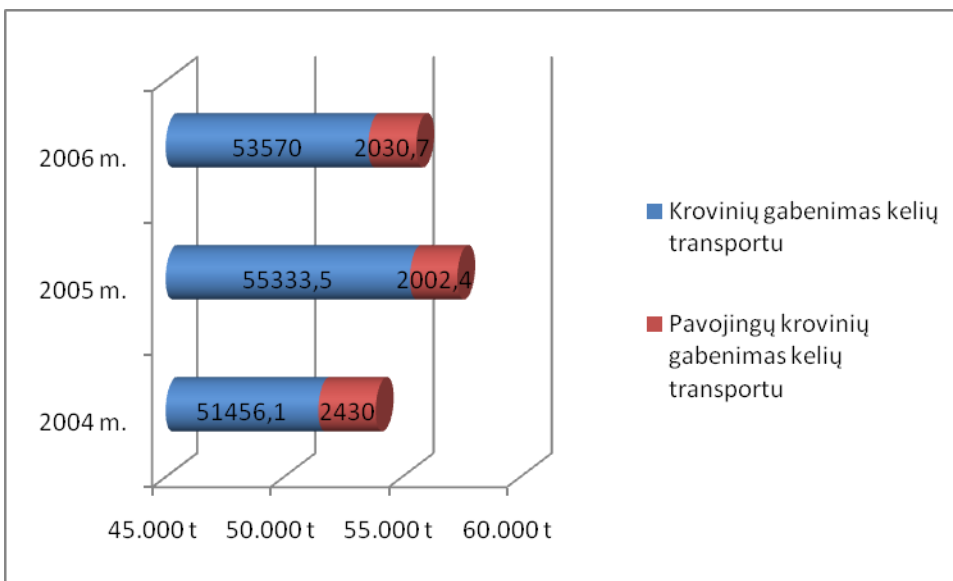
priemonės, gali atlikti pareigūnai, kuriems pavesta eismo priežiūra, o kelių transporto priemonei su pavojingais krovniais atvykstant į Lietuvos Respubliką ar išvykstant iš jos - Valstybės sienos apsaugos tarnybos ir/ar Muitinės pareigūnai. Kai kurios užsienio valstybės ypač pabrėžia pastarąjį tarptautinių vežimų kontrolės būdą, nes lengviau neįsileisti pažeidėjo, nei sukontroliuoti jį savo šalies teritorijoje.

Kaip vežami pavojingi krovniai kontroliuojantys organai gali tikrinti pravažiuojant sienas, keliuose ir terminaluose. Transporto priemonė tikrinama dieną, o tinkamai apšviestose vietose – ir naktį. Minėta kontrolės tvarka nenustato patikrinimo trukmės, nors Europos Sąjunga rekomenduoja, kad patikrinimas, jei nėra rimtų pažeidimų, truktų ne ilgiau kaip 30 min. Tačiau tai tik rekomendacijos ir nereikėtų nustepti, jei pavojingų krovinių vežimo kontrolė kai kuriose šalyse užtruks kur kas ilgiau. Pavyzdžiui, Austrijos nacionaliniai teisės aktai nustato net 90 minučių patikrinimo trukmę.

Atlikus patikrinimą, užpildomas pavojingų krovinių vežimo automobilių transportu kontrolės protokolas, kurio antrasis egzempliorius įteikiamas transporto priemonės vairuotojui. Šis dokumentas yra vienodas visose ES šalyse (ir šalims kandidatėms, įgyvendinusioms direktyva 95/50/EB dėl pavojingų krovinių vežimo keliais vienodų tikrinimo procedūrų), todėl vairuotojas gali jį pateikti kitam pavojingų krovinių vežimą kontroliuojančiam pareigūnui, kad vėlesnius tos pačios siuntos tikrinimus būtų galima atlikti paprasčiau arba jų visai išvengti.

### **2.1.2 Pavojingų krovinių gabenimo kelių transportu apimtys**

Krovinių gabenimo kelių transportu mastai lyginant su kitomis transporto rūšimis yra patys didžiausi tiek Lietuvoje, tiek ir Europos Sąjungoje. Tačiau Lietuvoje, skirtingai nei ES pavojingų krovinių kelių transportu gabenama mažiau nei geležinkelių transportu. Šią autorės išvadą iliustruoja 2 paveikslas.



**2 pav. Krovinių vežimas ir apyvarta kelių transportu**

Per 2006 metus kelių transportu vežta 53,6 mln. t krovinių – tai 3,2% mažiau nei per 2005 m. Tačiau valstybės mastu imtasi priemonių, siekiant sudaryti geresnes sąlygas atnaujinti eksploatuojamas kelių transporto priemones, skatinti kelių transporto verslo plėtrą, siekiant gerinti eismo saugumą keliuose. Išanalizavus 2007 m. trijų ketvirčių vežimo rodiklius galima teigti, kad jau per 9 šių metų mėnesius krovinių apimtys padidėjo 8,7%<sup>10</sup>.

## 2.2 Pavojingų krovinių gabenimas geležinkelių transportu

Kalbant apie pavojingų krovinių gabenimą geležinkelių transportu, paminėtini du pagrindiniai tarptautiniai teisės aktai:

1. Geležinkelių bendradarbiavimo asociacijos (OSŽD) Tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais susitarimo (SMGS) 2 priedas „Pavojingų krovinių vežimo taisyklės“. Jomis vadovaujamosi gabenant krovinius į rytų šalis ir vykstant pervežimams šalies viduje.
2. Tarptautinio vežimo geležinkeliais sutarties (COTIF) B priedo „Vienodosios tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais sutarties taisyklės (CIM) 1 priedas „Pavojingų krovinių tarptautinio vežimo geležinkeliais taisyklės (RID)“. Šių taisyklių laikomasi vežant krovinius į vakarų ir Skandinavijos šalis.

<sup>10</sup><http://www.transp.lt/Default.aspx?Element=IManagerData&DL=L&TopicID=7&ArticleID=3848&Page=0&Page2=0&Action=0&SearchTXT=>

Esminė priežastis, dėl kurios laikomasi skirtingų nuostatų gabenant krovinius geležinkeliais, tarp jų ir pavojingus, yra skirtingas geležinkelio vėžės plotis. Rytinių šalių geležinkelio vėžės plotis yra 1520 mm, o vakarinių mažesnis – 1435 mm.

Šeštokų geležinkelio stotyje sueina plačioji (1520 mm) ir europinio standarto (1435 mm) geležinkelio vėžės. Iš viso nuo Lietuvos sienos su Lenkijos Respublika iki Šeštokų geležinkelio stoties yra nutiesta 22 km ilgio 1435 mm pločio vėžės linija.

Lietuvos Respublikai esant Europos Sąjungos nare, geležinkeliams keliamas uždavinys suderinti pavojingųjų krovinių vežimo taisykles su europinėmis, ir tuo pačiu išsaugoti šioje srityje būtiną eismo saugumo lygį. Krovinių išdėstymas ir tvirtinimas vagonuose atliekamas pagal krovinių pakrovimo ir tvirtinimo technines sąlygas, vežimo taisykles.

RID taisyklių B priede pateikiami reikalavimai geležinkelių vagonams ir cisternoms, krovinių pakrovimui - iškrovimui, vežimo saugai. Tai pagrindiniai techniniai reikalavimai pavojingų krovinių vežimui geležinkelių transportu.

Taros, skirtos pavojingiems kroviniams, stiprumas ir tvarkingumas yra svarbiausia sąlyga užtikrinti jų vežimo saugumą. Todėl įpakavimas turi būti tankus, stiprus, visiškai sveikas ir neturėti ištekėjimo pėdsakų. Pagal rūšį, formą, talpumą ir kokybę tara turi atitikti tarptautinių standartų reikalavimus.

Visi pavojingi kroviniai, įpakuoti į tarą, vežami dengtuose vagonuose.

Kai kurie pavojingi kroviniai (lakai, dažai, kino juosta, degtukai, cheminiai reaktyvai ir preparatai, taip pat lengvai užsiliepsnojantys skysčiai, rūgštys ir pan.) smulkaus išfasavimo, kurio neto masė ne daugiau 1 kg ir tūris ne daugiau 1 l vežami universaliuose metaliniuose konteineriuose. Galimybę kartu vežti įvairius pavojingus krovinius, taip pat pavojingus krovinius su nepavojingais nustato vežimo taisyklės.

Krovinių pastovumo užtikrinimas vagonuose susijęs su vagonų įkrovimo ir talpos išnaudojimo gerinimu, jų prastovų mažinimu, krovinių tvirtinimui reikalingų medžiagų ir darbo sąnaudų mažinimu, saugaus eismo garantavimu, riedmenų ir krovinių sauga.

Krovinių siuntėjas, ruošiant krovinį vežimui, privalo patikrinti jo tvirtinimo patikimumą įpakavimo viduje, stiprumą tų detalių ir mazgų, kurios priims apkrovą nuo tvirtinimo. Prireikus krovinyms gali būti įtvirtinamas tam tikrais įtaisais (žiedais, kabliais, kilpomis ir kt.).

Stovai naudojami kroviniams aptverti ir užtvirtinti. Pusvagoniuose stovų įtvirtinimui naudojamos laiptuotos ašos. Padėklai ir tarpinės ne žemesnės nei 25 mm, naudojamos kroviniui užstropuoti krovimo operacijų metu, norint išskirstyti apkrovas. Atraminiai ir skečiamieji tašeliai ne

mažesni nei 50 mm aukščio, naudojami tvirtinant krovinius išilgai arba skersai vagonų. Stovai, padėklai, tarpinės, atraminiai ir skečiamieji tašeliai gaminami iš polimerinių medžiagų, įvairaus profilio metalo, gelžbetonio ir kitokių medžiagų. Prie vagonų juos pritvirtina vinimis, varžtais arba suvirintais sujungimais. Aprišimai gaminami iš vielos, plieninės juostos, apvalaus, kvadratinio, šešiakampio profilio, grandinių, plieninių trosų ir pan. Kiekvieną aprišimą užtvirtina vienu galu už krovinio detalių, kitu - už vagono detalių. Aprišimą leidžiama tvirtinti už galinių ir šoninių platformos stovų ašų, pusvagonių viršutinių ir vidurinių pririšimo įtaisų ir prie kitų vagono detalių.

Rekomendacijos kaip tvirtinti masinius pagrindinių rūšių krovinius gabenamus geležinkelio transportu pateiktos 1 lentelėje:

**1 lentelė. Pagrindinių rūšių pavojingų krovinių tvirtinimo rekomendacijos<sup>11</sup>**

Krovinsys	Poslinkiai	Tvirtinimas
Vienetinis ir sunkus su plokščiomis atramomis	Grįžtamieji išilgai ir skersai vagono. Apvirtimas išilgai ir skersai vagono.	Galiniai ir šoniniai stovai, tašeliai, aprišimai, rėmai. Aprišimai, poramsčiai.
Cilindrinės formos	Grįžtamieji išilgai ir skersai vagono. Ridinėjimasis išilgai ir skersai vagono.	Tašeliai, aprišimai. Tašeliai, aprišimai.
Ant ratų	Grįžtamieji išilgai ir skersai vagono. Ridinėjimasis išilgai ir skersai vagono.	Tašeliai, aprišimai. Tašeliai, aprišimai
Vienodas, sukrautas štabeliais	Štabelio sutvirtinimas išilgai ir skersai vagono.	Šoniniai stovai, rėmai, skydai, prispaudikliai
Ilgas	Išilginis ir skersinis apvirtimas skersai vagono	Aprišimai, prispaudikliai, poramsčiai, atramos

Vagonai kroviniams vežti parenkami įvertinant krovinių saugą, gerą jų įkrovimo ir talpos išnaudojimą. Pakraunant turi būti išlaikyti reikalavimai krovinio išdėstymui vagone. Krovinsys vagone, įvertinant įpakavimą ir tvirtinimą, turi būti patalpintas nustatytų pakrovimų gabaritų ribose. Išdėstant krovinius vagone jų bendros masės centras turi būti vagono vertikalios plokštumos viduryje, išilginės ir skersinės vagono ašių susikirtime. Tuo tarpu vagono vežimėliai apkraunami

<sup>11</sup> ten pat

tolygiai. Skersinis krovinių bendro masės centro pasislinkimas leidžiamas ne daugiau kaip 100 mm nuo vertikalios plokštumos, kurioje yra išilginė ašis.

Sąlygos ir atsargumo priemonės, kurios nustatomos kiekvienai pavojingų krovinių kategorijai ir kiekvienam kroviniui atskirai, yra tokios:

- ✓ įpakavimo rūšis ir tara, kurioje turi būti pateiktas vežimui duotasis kroviny;
- ✓ užrašai, etiketės ant taros;
- ✓ nurodymai apie pavojingumo laipsnį ir rūšį (vežimo dokumentuose);
- ✓ riedmenų rūšis ir vagono, skirto vežimui, įrengimas;
- ✓ krovinio pakavimo, išdėstymo ir tvirtinimo vagone būdas;
- ✓ gaisro gesinimo priemonės, jeigu užsidegtų vagonas arba sandėlis su duotuoju kroviniu;
- ✓ galimybė vežti krovinį viename vagone su kitais pavojingais, taip pat ir nepavojingais kroviniais;
- ✓ vagonų prijungimo į sąstatą su tokiu kroviniu, taip pat manevravimo stotyje sąlygos.

Jei medžiagos išsiliejo iš pakuotės ir buvo pasipylusios vagone, tai vagoną galima pakartotinai panaudoti tik rūpestingai jį išvalius (o reikalui esant - dezaktyvaus). Reikia patikrinti visus kitus krovinius ir produktus, vežtus tame pačiame vagone, ar jie nėra užteršti.

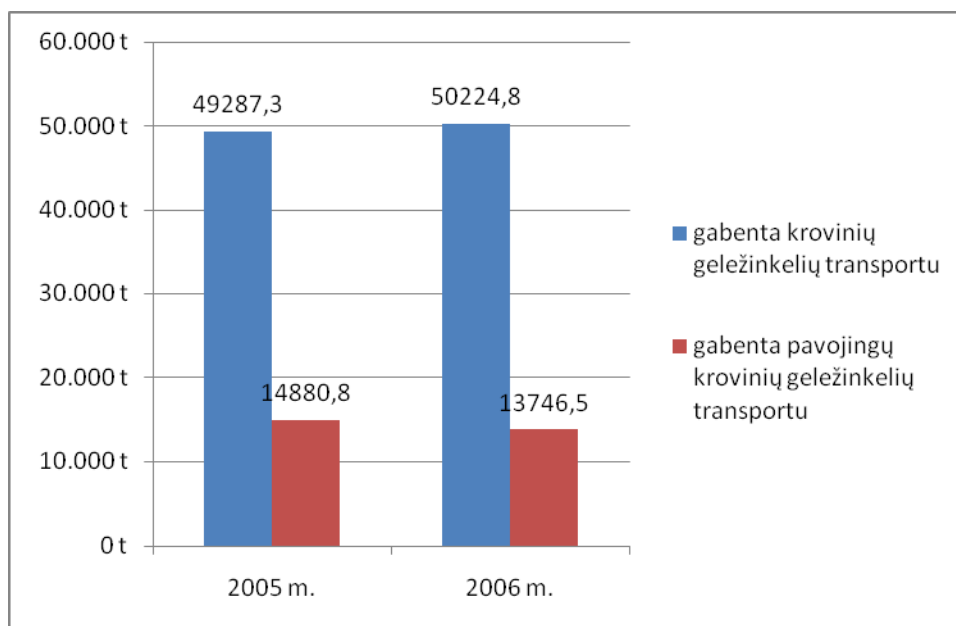
### **2.2.1 AB „Lietuvos geležinkeliai“**

Darbo autorė, siekdama išsamiau išanalizuoti pavojingų krovinių gabenimą geležinkelių transportu, atliko analizę AB „Lietuvos geležinkeliai“ Krovinių vežimo direkcijos Vilniaus Krovinių tarnybos Krovinių skyriuje. **Tikslas** – išsiaiškinti:

- ✓ kokie pavojingi kroviniai gabenami Lietuvos geležinkeliais, kokios pavojingų krovinių gabenimo apimtys;
- ✓ šalys, į kurias gabenami pavojingi kroviniai, iš kurių šalių į Lietuvą gabenama daugiausiai pavojingų krovinių;
- ✓ kokios teisinės problemos kyla gabenant pavojingus krovinius;
- ✓ eismo įvykiu ir avarijų skaičių? kokių prevencinių priemonių imasi AB „Lietuvos geležinkeliai“, siekdama vykdyti saugų pavojingų krovinių gabenimą;
- ✓ kokios sutartys sudaromos su pavojingų krovinių siuntėjais?

Pavojingų krovinių, gabenamų Lietuvos geležinkeliais, rūšis ir apimtis išsamiausiai atspindi „AB „Lietuvos geležinkeliai“ veiklos, susijusios su pavojingų krovinių vežimu, jų pakrovimu ir/ar iškrovimu bei laikinu sandėliavimu, metinėje ataskaitoje“. Autorė, siekdama išsiaiškinti išsikeltus klausimus, rėmėsi minėtomis ataskaitomis už 2004, 2005 ir 2006 metus (žr. 2-4 priedus).

Prieš pradėdant nagrinėti konkrečių pavojingų krovinių gabenimo apimtis geležinkeliais, reikėtų išsiaiškinti, kokią dalį Lietuvoje geležinkelių gabenamų krovinių sudaro pavojingi kroviniai. Išanalizuoti duomenys pateikti 3 paveiksle.



**3 pav. Krovinių vežimas ir apyvarta geležinkelių transportu**

Kaip jau buvo minėta, krovinių gabenimo apimtys geležinkeliais didėja. 2006 m. pastebimas nežymus pavojingų krovinių srauto sumažėjimas, tačiau, pasak AB „Lietuvos geležinkeliai“ Krovinių vežimo direkcijos Vilniaus Krovinių tarnybos Krovinių skyriaus viršininko Juozo Dudučio, tai nėra sistemingas pavojingų krovinių srautų mažėjimas, nes pagal jau ruošiamą 2007 m. „AB „Lietuvos geležinkeliai“ veiklos, susijusios su pavojingų krovinių vežimu, jų pakrovimu ir/ar iškrovimu bei laikinu sandėliavimu, metinę ataskaitą“ žinoma, kad pavojingų krovinių gabenimo ir apyvartos apimtys viršija 2006 metų skaičius. Šią prognozę galima patvirtinti jau turimais statistiniais duomenimis už 2007 m. tris ketvirčius: AB „Lietuvos geležinkeliai“ dėl padidėjusių naftos bei jos produktų vežimų iš Rusijos per Klaipėdos uostą, taip pat cheminių ir mineralinių trąšų vežimų iš Baltarusijos per 2007 m. 9 mėnesius vežė 39,8 mln. t krovinių, tai yra 5,9% daugiau nei

per 2006 m. 9 mėnesius<sup>12</sup>.

Naftos žaliava, benzinas, dyzelinas, mazutas ir energetinės dujos – didžiausias gabenimo apimtys sudarantys pavojingi kroviniai. 2006 m. buvo keletas reikšmingų įvykių, kurie turėjo neigiamos įtakos krovinių vežimo Lietuvos geležinkeliais mastui:

- ✓ naftos žaliavos tiekimo problemos ir įvykęs gaisras sumažino AB „Mažeikių nafta“ krovinių vežimų apimtį;
- ✓ Rusijos naftos produktų eksporto per Sankt Peterburgo uostą padidinimas ir Rusijos naujos laivybos linijos krovinių gabenimui keltais tarp Ust Lugo ir Kaliningrado Baltijsko uostų atidarymas sumažino vežimų Kaliningrado srities kryptimi apimtį;
- ✓ Baltarusijos įmonės sumažino 4,5% naftos ir jos produktų tranzitą geležinkeliu per Lietuvą į Latviją maršrutu Stasylos Joniškis<sup>13</sup>.

Dėl minėtų priežasčių naftos ir naftos produktų vežimų apimtys 2006 m. sumažėjo palyginti su 2005 m. Kitų krovinių apimtys analizuojamu laikotarpiu išlieka gana vienodos, be žymesnių pakitimų. Atkreipiamas dėmesys, kad 2004 metų ataskaitoj paskutinį kartą paminėtas kroviny „Kiti naftos produktai (tamsūs)“ - 2005 ir 2006 metais ši krovinių rūšis ataskaitoje nebeišskiriama. 2006 metų ataskaitoje nebeliko klijų ir šio krovinio gabenimo apimčių, nors ankstesniais metais šio krovinio gabenimo apimtys buvo iki 10 tūkstančių tonų. Kita pavojingų krovinių gabenimo tendencija – pradedamos intensyviai gabenti naujos pavojingos medžiagos, pavyzdžiui, amonio sulfatas ar sėklų išspaudos. Šios rūšies pavojingi kroviniai ankstesniais metais buvo gabunami daug mažesnėmis apimtimis. Tai įrodo, kad pavojingų krovinių gabenimo apimtys didėja ne tik didžiausias gabenimo srautus sudarančių krovinių, bet apskritai visų pavojingų krovinių.

Pateiktoje lentelėje matosi pavojingų krovinių, gabentų Lietuvos geležinkeliais 2004 – 2006 metais, rūšys ir apimtys.

**2 lentelė.** Pavojingų krovinių, gabentų Lietuvos geležinkeliais 2004 – 2006 metais, rūšys ir apimtys

Eil. Nr.	Pavadinimas	Klasė	Kiekis tonomis		
			2004 m.	2005 m.	2006 m.
1.	<i>Benzinas</i>	3	2626618	2918615	6738006
2.	<i>Dyzelinas</i>	3	4539730	4923617	4879470
3.	<i>Mazutas</i>	9	4086132	1617749	3767519

<sup>12</sup><http://www.transp.lt/Default.aspx?Element=IManagerData&DL=L&TopicID=7&ArticleID=3848&Page=0&Page2=0&Action=0&SearchTXT=> prisijungimo laikas: 2007-12-04

<sup>13</sup><http://www.transp.lt/Default.aspx?Element=IManagerData&DL=L&TopicID=7&ArticleID=3118&Page=0&Page2=0&Action=0&SearchTXT=> prisijungimo laikas: 2007-12-04

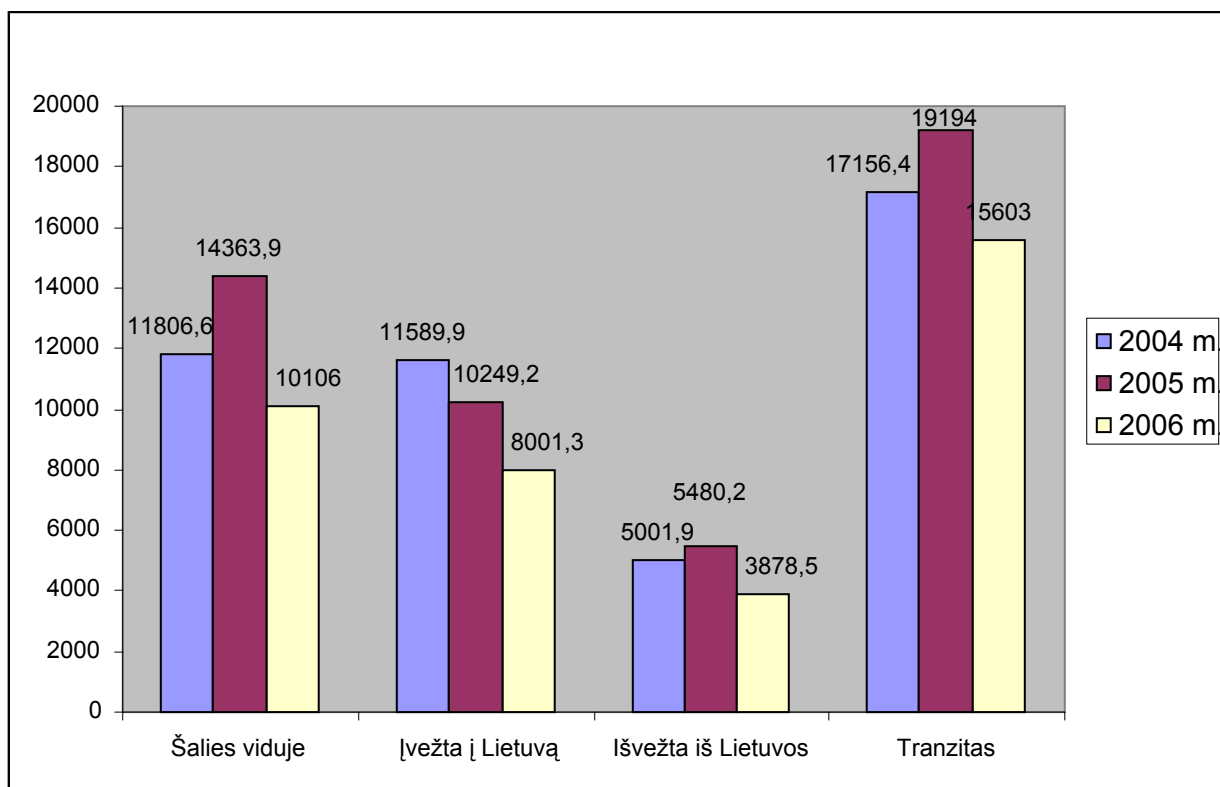
4.	<i>Naftos žaliava</i>	3	5292990	4555181	3032366
5.	<i>Energetinės dujos</i>	2	2257160	2318190	2318190
6.	<i>Amonio sulfatas</i>	9	-	-	1233481
7.	<i>Azotinės trąšos</i>	5/8	2240056	787122,4	787122,4
8.	<i>Sėklų išspaudos</i>	4.2	-	328443,1	756299,6
9.	<i>Žibalas</i>	3	572436,8	592486,1	592486,2
10.	<i>Siera</i>	4	265159,0	481028,6	539745,3
11.	<i>Amoniakinis vanduo</i>	8	6297,5	427343,7	427343,7
12.	<i>Dujos (išskyrus energetines)</i>	2	219418,5	299411,3	299411,3
13.	<i>Suskystintas amoniakas</i>	2	118957,5	148958,9	148958,9
14.	<i>Spiritai ir jų dariniai</i>	3	48410,1	34049,1	109300
15.	<i>Sodos produktai</i>	8	120634,6	130984,5	19562,9
16.	<i>Spiritas</i>	3	12454,5	18681,7	18681,7
17.	<i>Degtinė ir likeriai</i>	3	10008,2	15587,4	15587,4
18.	<i>Sintetiniai dažai, laikai</i>	3	17566,6	19562,9	10036,8
19.	<i>Kaučiukas ir lateksas</i>	3	2140,2	1607,2	1607,2
20.	<i>Natrio silikatas</i>	9	887,6	1050	1050
21.	<i>Degtukai</i>	4	962,6	224,6	97,6
22.	<i>Naftos kiti produktai (tamsūs)</i>	3	15765	-	-
23.	<i>Klijai</i>	3	9436,5	10036,8	-

Kitas klausimas - šalys, į kurias gabenami pavojingi kroviniai, iš kurių šalių į Lietuvą gabenama daugiausiai pavojingų krovinių. Krovinių skyriaus viršininkas Juozas Dudutis teigia, kad pagrindinis pavojingų krovinių srautas Lietuvoje – tranzitiniai kroviniai. Viena iš pirmaujančių tranzito kryptių – kroviniai iš Kazachstano į Vokietiją. Pagrindinį pavojingų krovinių srautą sudaro kroviniai iš NVS<sup>14</sup> šalių į Vakarų Europos šalis. Dar vienas didelis krovinių srautas – iš Lietuvos į Lenkiją. Šiuo maršrutu gabenama ir naftos žaliava iš Mažeikių.

Tikslių statistinių duomenų, kurie iliustruotų pavojingų krovinių gabenimo geležinkelių transportu kryptis, darbo autorei gauti nepavyko. AB „Lietuvos geležinkeliai“ pasiūlė panaudoti bendrus statistinius rodiklius, nes jie gana tiksliai atspindi ir pavojingų krovinių gabenimo kryptis.

<sup>14</sup> Nepriklausomų Valstybių Sandrauga (NVS; rus. *Содружество Независимых Государств, СНГ*) – valstybių sąjunga, 11 buvusių Tarybų Sąjungos respublikų ir 1 asocijuota narė (Turkmenistanas). Gruzija 1993 m. pasitraukė iš NVS gynybos ministrų tarybos, o Turkmenistanas 2005 m. nutraukė narystę NVS ir liko tik asocijuotu nariu. Darbo kalba - rusų. Štabo būstinė Minske, Baltarusijoje.





**4 pav. Krovinių, gabenamų geležinkelių transportu, srantai Lietuvoje**

Statistiniai duomenys patvirtina anksčiau minėtą teiginį, kad daugiausiai Lietuvoje geležinkeliais vežama tranzitinių krovinių. Paveiksle taip pat pastebima jau aptarta problema – 2006 m. krovinių, vežamų geležinkeliais, skaičius sumažėjo.

Darbo autorei pasiteiravus apie teisines problemas, kylančias gabenant pavojingus krovinius, buvo atsakyta, kad didelių ir esminių problemų nėra. Pagrindinė problema – tarptautinių ir kitų užsienio šalių teisės aktų ir metodinės medžiagos lietuvių kalba nebuvimas. Į lietuvių kalbą yra išversti tik pagrindiniai tarptautiniai teisės aktai (neišversti visi reikalingi priedai), tokie kaip SMGS ir RID. AB „Lietuvos geležinkeliai“ darbuotojai naudojami teisės aktais ir metodine literatūra rusų ir anglų kalbomis, kas yra didelis darbo apsunkinimas ir trukdis.

*Eismo įvykių statistika.* **Riktas** – eismo įvykis, kuris kilo dėl geležinkelių riedmenų ir traukinių eksploatavimo, turėjo neigiamą poveikį eismo saugos kontrolei ir valdymui eksploatavimo metu, bet nesukėlė katastrofos ir avarijos padarinių.

**Avarija** – geležinkelių transporto eismo įvykis, kai susiduria traukiniai, geležinkelių riedmenys, traukiniai su geležinkelių riedmenimis ar stiniais, įrengimais, geležinkelių riedmenys nurieda nuo bėgių, įvyksta geležinkelių transporto eismo įvykis pervažose, dėl judančių geležinkelių riedmenų sužalojami ne daugiau kaip keturi žmonės ir kyla gaisras geležinkelių transporte.

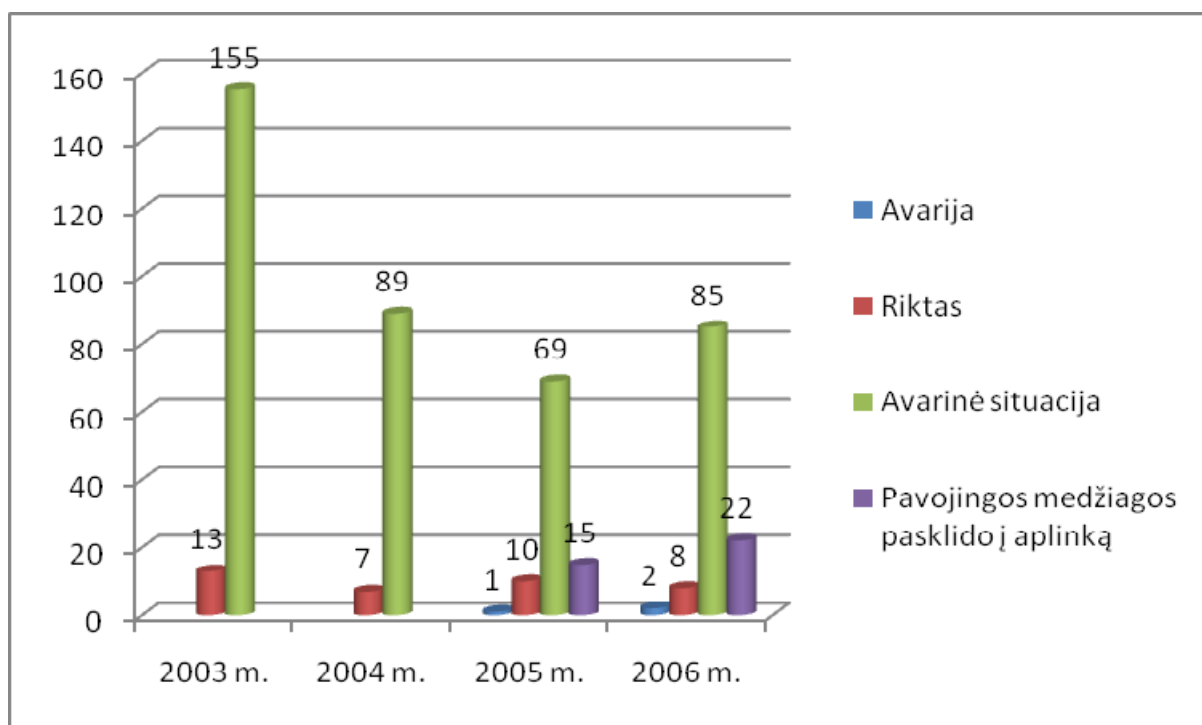
2004 metais vežant pavojingus krovinius įvyko 7 riktai (palyginus su 2003 m. sumažėjo 6 riktais) ir kilo 89 avarinės situacijos (sumažėjo 66 avarinėmis situacijomis palyginus su 2003 m.).

2005 metais vežant pavojingus krovinius įvyko viena avarija (palyginus su 2004 m. padidėjo 1 atveju), padaryti 10 riktų (palyginus su 2004 m. padidėjo 3 riktais) ir kilo 69 avarinės situacijos (sumažėjo 20 avarinių situacijų palyginus su 2004 m.), o taip pat įvyko 15 incidentų, kurių metu pavojingosios medžiagos pasklido į aplinką.

2006 metais vežant pavojingus krovinius įvyko 2 avarijos (palyginus su 2005 m. padidėjo 1 atveju), padaryti 8 riktai (palyginus su 2005 m. sumažėjo 2 riktais) ir kilo 85 avarinės situacijos (palyginus su 2005 m. padidėjo 2), taip pat įvyko 22 incidentai, kurių metu pavojingosios medžiagos pasklido į aplinką.

2004 metais 78 avarinės situacijos ir 2 riktai įvyko dėl kitų geležinkelių kaltės, 2005 metais – 71 avarinė situacija, 1 riktas ir 1 avarija, o 2006 metais – 79 avarinės situacijos.

Apibendrinta informacija pateikiama 5 paveiksle.



**5 pav. Eismo įvykių statistika vežant pavojingus krovinius geležinkelių transportu**

Akivaizdu, kad ženkliai mažėja avarinių situacijų skaičius. Be to, reikia paminėti, kad beveik absoliuti dauguma avarinių situacijų įvyksta dėl kitų geležinkelių kaltės. Galima teigti, kad AB „Lietuvos geležinkeliai“ sėkmingai gerina pavojingų krovinių gabenimo saugą.

Kokių prevencinių priemonių imasi AB „Lietuvos geležinkeliai“, kad pasiektų maksimalų

saugumą vežant pavojingus krovinius? Bendrovė rengia eismo saugos užtikrinimo planą. Tai prevencinių priemonių, jų įvykdymo terminų ir vykdytojų sąvadas („Eismo saugos vežant pavojinguosius krovinius užtikrinimo plano“ projektas - 5 priedas).

Kitas būdas užkirsti kelią galimiems incidentams – atsižvelgiant į jau įvykusius incidentus kitose šalyse, imtis visų priemonių, kad panašių situacijų išvengti Lietuvoje. Pavyzdžiui, Ukrainos Lvovo srityje, Busko rajone įvyko avarija liepos 16 d. 16 val. 55 min. Nuo bėgių nuvažiavo 15 cisternų, kuriose buvo gabenamas suskystintas geltonasis fosforas<sup>15</sup>. Į šią avariją buvo sureaguota operatyviai – AB „Lietuvos geležinkeliai“ eismo saugumo tarnyba nedelsiant išleido ir išplatino raštą „Dėl prevencinių priemonių vežant per Lietuvos Respublikos teritoriją geltonąjį fosforą“ (žr. 6 priedą).

AB „Lietuvos geležinkeliai“ kaip pavojingų krovinių vežėjas su minėtų krovinių siuntėjais atskirų sutarčių nepasirašo. Vienintelės sutartys – geležinkelio važtaraštis CIM (žr. 10 priedą) arba geležinkelio lydraštis SMGS (žr. 8, 9 priedus).

### **2.3 Pavojingų krovinių gabenimas jūrų transportu**

Visų pavojingų krovinių transportavimą jūra reglamentuoja Tarptautinis pavojingų krovinių vežimo jūra kodeksas (IMDG), Tarptautinis pavojingas suverstines chemines medžiagas gabenančių laivų statybos ir jų gabenimo IMO (angl. *International Maritime Organization*) kodeksas, Tarptautinė teršimo iš laivų prevencijos 1973 m. konvencija ir 1978 m. jos protokolas. Visi uostai ir laivai privalo vykdyti šiuos reikalavimus. Pavojingi kroviniai gabenant juos vandens transportu klasifikuojami, pakuojami, ženklinami, žymimi, kraunami, atskiriami, jų dokumentai informinami pagal IMDG kodekso reikalavimus.

Pavojingų krovinių gabenimo jūra pagrindas – Tarptautinis susitarimas dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje (1974 metų SOLAS susitarimas).

Įvykus laivo avarijai, jame pakrauti pavojingi kroviniai gali užteršti jūrą, todėl būtina vadovautis ir 1973 – 1978 m. tarptautiniu susitarimu dėl jūros apsaugojimo nuo laivų teršalų. Ypač atkreiptinas dėmesys į šio susitarimo priedą, pateiktą 1978 m. protokole. Protokolo 4-ojoje taisyklėje nustatyta, kad prie gabenamų kenksmingų medžiagų pavadinimo turi būti pridedama pastaba „MARINE POLLUTANT“. Medžiagų kenksmingumą apibrėžia Bendroji jūros užterštumo mokslininkų tyrimų ekspertų grupė (GESAM), remdamasi pavojingumo profiliais. Šių pavojingumo profilių bendrą sąrašą pateikia Tarptautinė jūrų organizacija (IMO) ES valstybėms narėms.

<sup>15</sup> [http://www.am.lt/VI/article.php3?article\\_id=6561](http://www.am.lt/VI/article.php3?article_id=6561) prisijungimo laikas: 2007-11-25

Gabenti krovinius be pavojingumo ženklo galima tik tada, kai:

- a) Krovinio vienetus sudaro jūrų vandenims kenksmingų medžiagų pakuotės, kurių vienoje yra 5 ar mažiau litrų skysčių arba 5 ar mažiau kilogramų kietųjų medžiagų;
- b) Krovinio vienetus sudaro jūrų vandenims labai kenksmingų medžiagų pakuotės, kurių vienoje yra 0,5l ar mažiau litrų skysčio arba 0,5 ar mažiau kilogramų kietųjų medžiagų.

Kraunant pavojingą krovinį reikia laikytis ir bendrųjų, ir specialiųjų taisyklių. Kraunant krovinį į laivą reikia laikytis tam tikrų krovos darbų reikalavimų:

- 1) Kraunama ANT DENIO. Kroviniai turi būti konteineriuose arba panašiuose rezervuaruose;
- 2) Kraunama PO DENIU. Kroviniai turi būti gerai uždarytuose, sandariose, dulkių nepraleidžiančiose pakuotėse.

Būtina žinoti, kaip pavojingi kroviniai turi būti atskirti nuo kitų šalia esančių krovinių. Šiuo atveju taip pat reikia laikytis tam tikrų nurodymų. Taisyklės nereikalauja atskirti 1 klasės krovinius nuo kitų pavojingų krovinių (išimtis – paštas, namų apyvokos daiktai, asmeniniai daiktai). Tarp pavojingų krovinių išilgai turi būti paliekamas tarpas. Greitai užsiliepsnojančias medžiagas (pvz., dietilo cinką) gabenti laivu kartu su 1 klasės pavojingais kroviniais draudžiama.

Nustatyta, kad pavojingi kroviniai ir birūs kroviniai pagal Tarptautinės konvencijos MK SOLAS–74 1.2. ir 6 punktus, VI skyriaus IMO kodekso 4.2. poskyrio nustatyta klasifikaciją priimta vežti laivais tik tada, jei krovinių savininkai (siuntėjai) pateikia šiuos duomenis:

- Krovinio deklaraciją;
- Krovinio būklės sertifikatą;
- Mėginių atrankos pažymą.

Krovinio deklaracija – tai daugkartinio naudojimo dokumentas, pagal kurio kopijas leidžiama vežti atskirus krovinius. Remiantis krovinio deklaracija laivų savininkai parenka laivus, kurie tinka šiems kroviniams vežti, o klasifikacinė bendrovė išduoda laivui birių krovinių pervežimo laivu atitikimo liudijimą.

Krovinio būklės sertifikatas ir mėginių atrankos pažyma – tai vienkartinis dokumentas.

Nepriklausomai nuo to, kaip griežtai yra reguliuojamas pavojingų krovinių gabenimas, visada yra nelaimingo atsitikimo pavojus. Tam, kad sumažinti nelaimingų atsitikimų tikimybę ir skaičių, IMO (Nuolatinė tarptautinė jūrų institucija - Tarptautinė jūrų organizacija, įkurta 1958 m.) Pavojingų krovinių gabenimo pakomitetas (angl. *IMO's Sub – Committee on the Carriage of*

*Dangerous Goods*) parengė grupę dokumentų, nurodančių reikalingas atsargumo priemones ir elgesį gabenant pavojingus krovinius:

➤ Pavojingų situacijų eliminavimo gabenant pavojingus krovinius dokumentai yra padalyti į dalis, kuriose pateikiami gabenimo reikalavimai pagal kiekvieną pavojingų krovinių rūšį. Dokumentuose yra nurodoma, kaip elgtis kilus pavojingoms situacijoms, kokių priemonių reikėtų imtis ir kokią įrangą naudoti, pateikiami patarimai, kaip išvengti tokių įvykių. (angl. *Emergency Procedures for Ships Carrying Dangerous Goods* (EmS));

➤ *The IMO/WHO/ILO Medical First Aid Guide for Use in Accidents Involving Dangerous Goods*. Šiame dokumente pateikiama informacija apie sužalojimus, kurie gali atsirasti įvykus pavojingoms situacijoms ir nurodoma, kaip reikėtų elgtis. Dokumentas turi būti naudojamas kartu su kitais dokumentais reglamentuojančiais pavojingų krovinių vežimą jūra. Dokumente pateikiama informacija, kaip reikėtų elgtis esant apsinuodijimui laive, kai nėra galimybės kreiptis į medicinos įstaigas. Taip pat čia pateikiami apsinuodijimo kenksmingomis medžiagomis požymiai, pirmoji pagalba bei galimos apsinuodijimo komplikacijos.

Pagal autorės surinktus statistinius duomenis, per Klaipėdos valstybini jūrų uostą gabenama apie 48 pavadinimų įvairių cheminių medžiagų, priklausančių skirtingoms pavojingų krovinių klasėms. Tarp jų yra ir pesticidai. Šiuo metu ketinama sustabdyti pesticidų gabenimą iš Klaipėdos apskrities ir pirmenybę teikti jų išvežimui iš Kazlų Rūdos sandėlio. Klaipėdos valstybinio jūrų uosto naudojimo taisyklės pavojingus krovinius sandėliuoti uosto teritorijoje draudžia. Jie gali būti įvežami į uostą norint toliau transportuoti ir laikomi tiek, kiek reikia atlikti technologinį procesą. Uosto ūkiniai subjektai turi turėti įrengtas specialias aikšteles, skirtas laikinai sandėliuoti pavojingus krovinius, privalo paskirti atsakingus asmenis, galinčius kompetentingai vykdyti nuolatinę operacijų su pavojingais krovinių kontrolę.

Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos Uosto priežiūros ir gelbėjimo tarnybos viršininkas Arvydas Narmontas teigia, kad visi pavojingi kroviniai, gabenami per Klaipėdos uostą, yra griežtai kontroliuojami. Be to, pasak jo, I pakavimo grupės medžiagų (medžiagų, keliančių didelį pavojų) šiuo metu per uostą negabenama. Pavojingų krovinių gabenimas yra krovinio siuntėjo, vežėjo, gavėjo ir kitų dalyvių reikalas, tačiau jis griežtai reglamentuojamas įstatymų. Krovinio siuntėjas privalo užtikrinti, kad krovinyje atitiktų visus įstatymų reikalavimus ir krovinio dokumentuose privalo nurodyti teisingą pavojingo krovinio pavadinimą. Be to, pavojingas krovinyje,

kuris bus vežamas jūrų transportu, privalo turėti konteinerio sukrovimo sertifikatą. Tarp pavojingų krovinių, gabenamų per Klaipėdos uostą, yra amonio salietra, ferosilicis, kalcio amonio nitratas, etilo spiritas, dažai, parfumerijos gaminiai, degūs metalo milteliai, akumulatoriai, atšaldytas deguonis ir t. t. Beje, jiems priskirtini ir aerozoliai, dezodorantai bei žiebtuvėliai. Pavojingiausios yra 1 klasės sprogstamosios medžiagos ir gaminiai, kurių per Klaipėdos uostą gabenama labai mažai.

Klaipėdos uoste nuo šių metų pradžios pakrauta apie 5845 tūkst. tonų naftos produktų, 3338 tūkst. trašų, 55 tūkst. tonų kitų pavojingų krovinių.<sup>16</sup>

Krovinių gabenimo taisyklės Lietuvos Respublikos vidaus vandenyse reglamentuoja ir Lietuvos Respublikos vidaus vandenų transporto kodeksas.

## **2.4 Pavojingų krovinių gabenimas oro transportu**

Prieš pradėdant aptarti pavojingų krovinių gabenimą oro transportu, pirmiausia reikėtų paminėti Tarptautinę civilinės aviacijos organizaciją (angl. *International Civil Airports Association* – ICAO). ICAO yra specializuota Jungtinių Tautų organizacijos agentūra, nustatanti saugių, veiksmingų ir reguliarių skrydžių tarptautinius standartus bei taisykles, o kaip forumas, bendradarbiaujanti su susitariančiomis valstybėmis visose aviacijos srityse.

ICAO Taryba parengė ir patvirtino 18 techninių Čikagos konvencijos priedų, kurie apibrėžia svarbiausias aviacijos sritis, tarp kurių patenka ir saugus pavojingų krovinių gabenimas oru (18 priedas). Vežimo saugą taip pat reglamentuoja 17 šios konvencijos priedas – Saugumas.

Kita pasaulinė organizacija, susijusi su krovinių vežimais oro transportu, yra 1945 metais įsteigta Tarptautinė oro transporto asociacija (angl. *International Air Transport Association* - IATA). 1955 metais ši asociacija pirma kartą išleido oro transportu draudžiamų gabenti krovinių taisyklės RAR (angl. *Restricted Articles Regulations*).

Pavojingų krovinių gabenimą oro transportu reguliuoja jau minėtos Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (ICAO) Saugaus pavojingų krovinių gabenimo techninės instrukcijos (DOC 9284-AN/905) bei Tarptautinės oro transporto asociacijos (IATA) Pavojingų prekių vežimo taisyklės (galioja nuo 1984 m. sausio 1 d.).

ICAO parengtų instrukcijų tekstas interneto vartotojams prieinamas prancūzų kalba. Apskritai visi ICAO parengti dokumentai, kurie pateikiami anglų kalba, yra mokami (Saugaus pavojingų krovinių gabenimo techninės instrukcijos kaina – 125 JAV doleriai). IATA organizuoja

---

<sup>16</sup> <http://www.zvejone.lt/uostas/news.php?naujiena&id=104> 2007-11-15

mokymus, internetu siūlo įsigyti įvairių vadovų ir žinynų, programinės įrangos, susijusios su pavojingų krovinių gabenimu. Paslaugų kaina svyruoja nuo 150 iki 1700 JAV dolerių.

## 2.5 Transporto priemonių ženklimas

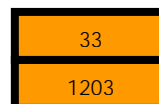
Visos pavojinguosius krovinius vežančios transporto priemonės privalo būti ženklinamos. Galimi ženklavimo būdai:

• **Oranžinėmis lentelėmis su juodais rėmeliais**



(tvirtinama transporto vieneto priekyje ir gale).

• **Skaitmeninėmis oranžinėmis lentelėmis**



(lentelės viršuje nurodomas medžiagos pavojaus identifikacinis numeris, lentelės apačioje nurodomas medžiagos JT numeris).

Medžiagos pavojaus identifikacinis numeris susideda iš dviejų ar trijų skaitmenų, kuriais nurodomi šie pavojai<sup>17</sup>:

- 2 – dujų išsiskyrimas dėl slėgio ar cheminės reakcijos.
- 3 – skysčių (garų) ir dujų ar savaime įkaistančio skysčio liepsnumas.
- 4 – kietų medžiagų arba savaime įkaistančios medžiagos liepsnumas.
- 5 – oksiduojantis (degimo intensyvumo) efektas.
- 6 – toksiškumas ir infekcijos pavojus.
- 7 – radioaktyvumas.
- 8 – ėdumas.

9 – spontaniškos intensyvios reakcijos pavojus (apima galimą sprogo, skilimo ir polimerizacijos riziką, kurią lemia medžiagos savybės, lydimą didelio šilumos ir liepsniųjų ir (ar) toksiškų dujų kiekio išsiskyrimo).

Du vienodi skaičiai skaitmeninėje lentelėje nurodo atitinkamo pavojaus sustiprėjimą. Jei medžiagai būdingam pavojui nurodyti pakanka vieno skaičiaus, po jo rašomas nulis. Jei prieš

<sup>17</sup> Keletas pavojaus identifikacinių numerių reikšmių pavyzdžių: 22 - atšaldytos suskystintos dujos, troškinančios; 333 - piroforinis skystis; 446 - degi kieta medžiaga, toksiška, išlydyto būvio, paaukštintoje temperatūroje; 539 - degus organinis peroksidas; 606 - infekcinė medžiaga; 823 - ėdus skystis, reaguodamas su vandeniu išskiria liepsnias dujas; 90 - aplinkai pavojinga medžiaga; kitos pavojingos medžiagos.

pavojaus identifikacinį numerį nurodyta raidė „X“, tai reiškia, kad medžiaga pavojingai reaguoja su vandeniu. Šiuo atveju vanduo naudojamas tik ekspertams leidus.

- ***Dideliais pavojaus ženklais.***

Pvz.: liepsnos dujos ir medžiagos, kurios sąlytyje su vandeniu išskiria liepsniąsias dujas, taip pat toksiškos medžiagos.

- ***Kitais pavojaus ar išpėjamaisiais ženklais.***

Pvz.: ženklas paaukštintoje temperatūroje vežamoms medžiagoms



Transporto priemonėms, vežančioms pavojinguosius krovinius, keliama ir daugiau reikalavimų – tai tam tikros priešgaisrinės priemonės ir kita įvairi įranga, turinčios būti transporto vienetė, vežančiame pavojingus krovinius.

Pavojingus krovinius gabenančios transporto priemonės privalo būti sukomplektuotos priešgaisrinėmis priemonėmis, o kiekvienas transporto priemonės ekipažo narys aprūpintas reikiama įranga: išpėjamos spalvos liemenėmis, kvėpavimo saugos įtaisais (jei jų reikalaujama), individualios saugos priemonėmis ir įranga specialiems veiksams atlikti, kišeniniais prožektoriais ir pan.

Pagal 2005 metais įsigaliojusius ADR pasikeitimus, neutralios išpėjamosios oranžinės lentelės turi būti numeruojamos.



### 3. PAVOJINGŲ KROVINIŲ GABENIMO TEISINIS REGLAMENTAVIMAS

#### 3.1 Pavojingų krovinių gabenimą reglamentuojantys tarptautiniai teisės aktai

1950 metais Jungtinės Tautos įkūrė Saugaus pavojingų krovinių vežimo Ekspertų komitetą. Šis komitetas parengė rekomendacijas pavojingų krovinių vežimui visomis transporto rūšimis. Šios rekomendacijos (populiariai vadinamos *Oranžine knyga*) neturi teisės akto statuso, tačiau jų pagrindu yra rengiamos pagrindinės pavojingų krovinių vežimą reglamentuojančios taisyklės.

#### **Europos sutartis dėl pavojingų krovinių tarptautinių vežimų keliais (ADR)**

Pavojingų krovinių vežimas - viena iš sudėtingiausių bendros krovinių vežimo sistemos sričių, kuriai keliama bene daugiausia saugos reikalavimų. Per Lietuvos teritoriją kasdien keliauja tūkstančiai tonų pavojingų krovinių (25 % vien tik automobilių transportu vežamų krovinių yra pavojingi), kurie gali sprogti, išsilieti ar kitaip dėl savo savybių kelti pavojų žmogaus sveikatai, aplinkai ar turtui. Dėl šios priežasties 1957 metais tarp Europos valstybių buvo sudaryta tarptautinė sutartis dėl pavojingų krovinių tarptautinių vežimų keliais (ADR). 1995 metais šios sutarties Susitariančiąja šalimi tapo ir Lietuvos Respublika. Nuo 2000 metų sutarties nuostatos taip pat taikomos vežant pavojingus krovinius keliais šalies viduje. Tačiau vien reikalavimų nustatymas neužtikrina, kad visi pavojingų krovinių vežimo dalyviai jų laikysis. Šiam tikslui pasiekti būtinas suderintas kontrolės mechanizmas, kuris jau ne pirmus metus efektyviai veikia Europos Sąjungos šalyse<sup>18</sup>.

ADR sudaro sutarties tekstas, jos pasirašymo protokolas ir du neatskiriami priedai – A ir B. Prieduose išdėstytos pavojingų krovinių vežimo automobilių keliais taisyklės, kurios nuolat peržiūrimos ir kas dveji metai atnaujinamos. Sutartyje labai plačiai ir išsamiai išdėstytos ir apibrėžtos pavojingų krovinių gabenimą keliais apimančios sąvokos ir matavimo vienetai, aprašytas darbuotojų, susijusių su pavojingų krovinių transportavimu, mokymas, nustatytos vežimo dalyvių pareigos. Visi gabenimo proceso dalyviai – siuntėjai, krovėjai, vežėjai, gavėjai, sandėlininkai - privalo būti susipažinę su ADR reikalavimais, nes jie atskirai atsako už kiekvieną transportavimo proceso dalį.

Pagal ADR pavojingi kroviniai yra skirstomi į draudžiamus vežti automobilių transportu ir leidžiamus vežti laikantis nustatytų sąlygų.

<sup>18</sup> [http://tp.cargo.lt/content.php?art\\_id=172](http://tp.cargo.lt/content.php?art_id=172) 2007-12-09

ADR atnaujinama kas dveji metai. To pasekoje ADR šalims kas dveji metai skiriamas tam tikras pereinamasis laikotarpis, kai galioja senoji ADR redakcija ir nauja restruktūrizuota pavojingų krovinių vežimo sutartis. Pereinamasis laikotarpis trunka pusę metų, tai yra iki birželio restruktūrizuota pavojingų krovinių vežimo sutartis. Pereinamasis laikotarpis trunka pusę metų, tai yra iki birželio 30 d. Tų metų, nuo kurių sausio 1 d. Įsigaliojo nauja sutarties redakcija. Tačiau svarbu žinoti, kad kai kurioms krovinių rūšims, atsižvelgiant į jų transportavimo būdą (smulkių krovinių vežimas, skysčių gabenimas automobilių cisternose ar kitose pavojingiems kroviniams pritaikytose talpose) gali būti numatyti skirtingi pereinamieji terminai, nesutampantys su bendru pereinamuoju laikotarpiu.

Papildomi ADR reikalavimai turi derėti su nacionaliniais teisės aktais pagal keletą pagrindinių nuostatų. Jos apima pavojingų krovinių gabenimo tvarką, įgaliojimo (pavedimo) teisės suteikimą gabenti pavojingus krovinius, pavojingų krovinių gabenimo taisyklių išimtis, pavojingų krovinių gabenimo organizavimą pagal kryptis ir pavojingų krovinių vežimo kontrolės tvarką.

ADR sutartis nustato ir transporto priemones, kuriomis gali būti vežami pavojingi kroviniai. Yra penkios tokių transporto priemonių rūšys, visų jų aprašymą pateikia sutarties 9.1 skyrius.

Visą informaciją apie ADR taisyklių pasikeitimus, medžiagų klasifikavimą, būtinus pavojingų krovinių gabenimo dokumentus ir naujus saugos reikalavimus vežėjų įmonėse privalo žinoti jų vadovai arba jų įgalioti asmenys, atsakingi už pavojingų krovinių gabenimą. Šie asmenys iš anksto turi informuoti ir visus vairuotojus, gabenančius bet kurio pavojingumo klasės krovinius.

**Tarptautinio vežimo geležinkeliais konvencija (COTIF) B priedo (CIM) 1 priedėlis**  
**Pavojingų krovinių tarptautinio vežimo geležinkeliais taisyklės (RID) (šių taisyklių laikomasi gabenant krovinius į vakarų šalis)**

RID reikalavimai labai panašūs į ADR reikalavimus. Ypač pirmoji RID dalis (A priedas skirtas siuntėjui) iš esmės identiškas ADR sutarties A priedui. RID taisyklių B priede pateikiami reikalavimai geležinkelių vagonams ir cisternoms, krovinių pakrovimui – iškrovimui, vežimo saugai. Tai pagrindiniai techniniai reikalavimai pavojingų krovinių vežimui geležinkelių transportu. RID taisyklės sudaro Susitarimo dėl tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliu bendrąsias taisykles. Kad pavojingi kroviniai, gabenami geležinkeliu gana dideliais kiekiais ir dažnai per tankiai gyvenamas vietas, saugiai pasiektų tikslą, turi būti griežtai laikomasi riedmenų, transportavimo

taros, cisternų žymėjimo taisyklių. Šių taisyklių turi laikytis visi krovinių gabenimo proceso dalyviai.

### **Tarptautinio vežimo geležinkeliais susitarimo (SMGS) 2 priedas Pavojingų krovinių vežimo taisyklės (šių taisyklių laikomasi gabenant krovinius į rytus ir šalies viduje)**

Šis Susitarimas nustato tiesioginius tarptautinius geležinkelio vežiojimus, vežant krovinius susitarimą pasirašiusių šalių geležinkeliais.

Tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais susitarimas (SMGS) su pakeitimais galioja nuo 1951m. lapkričio 1d. Susitarimas pasirašytas 22 valstybių. Lietuvos Respublikai įsigaliojo 1992 m. birželio 5 d. Sutartis lietuvių kalba galioja nuo 2001 metų, ją sudaro 127 puslapiai. Susitarimą sudaro VIII skyriai, kuriuose yra 41 straipsnis. Prie susitarimo – 38 priedai kaip sudedamoji SMGS dalis.

- **Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos (ICAO) 18 priedas bei Saugaus pavojingų krovinių vežimo techninės instrukcijos (DOC 9284-AN/905);**
- **Tarptautinis pavojingų krovinių vežimo jūra kodeksas (IMDG–Code);**
- **Tarptautinis laivų, skirtų gabenti supiltus birius pavojingus cheminius krovinius, statybos ir įrangos kodeksas (IBC–Code);**
- **Tarptautinis laivų, skirtų gabenti suskystintas dujas, statybos ir įrangos kodeksas (IGC–Code);**

Lietuva, atsižvelgdama į vis didėjančias pavojingų krovinių vežimo apimtis mūsų šalyje ir siekdama užtikrinti šios rūšies krovinių vežimo saugą, taip pat prisijungė prie visų prieš tai paminėtų konvencijų, išskyrus konvenciją, reglamentuojančių pavojingų krovinių vežimą vidaus vandenimis.

### **Europos Sąjungos direktyvos**

- ***Tarybos direktyva 94/55/EB dėl valstybių narių teisės aktų dėl pavojingų krovinių vežimo keliais suderinimo;***

Ši direktyva taikoma pavojingų krovinių vežimui kelių transportu valstybėse narėse ar iš vienos į kitą. Ji netaikoma pavojingų krovinių vežimui transporto priemonėmis, kurios priklauso karinėms pajėgoms ar už kurias jos yra atsakingos.

- *Tarybos direktyva 96/49/EB dėl valstybių narių įstatymų, susijusių su pavojingų krovinių vežimu geležinkeliais, suderinimo;*
- *Tarybos direktyva 93/75/EEB dėl minimalių reikalavimų į Bendrijos uostus įplaukiantiems arba iš jų išplaukiantiems laivams, gabenantiems pavojingus arba aplinką teršiančius krovinius. Su pataisomis. Šiuo metu galioja 2002 m. lapkričio 5 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 2099/2002, įsteigiantis Jūrų saugumo ir teršimo iš laivų prevencijos komitetą (COSS) ir iš dalies keičiantis saugios laivybos ir teršimo iš laivų prevencijos reglamentus;*
- *Tarybos Direktyva 95/50/EB dėl pavojingų krovinių vežimo keliais vienodų tikrinimo procedūrų;*
- *Tarybos direktyva 96/35/EB dėl pavojingų krovinių vežimo keliais, geležinkeliais ir vidaus vandenų keliais saugos instruktorių skyrimo ir jų profesinės kvalifikacijos;*
- *Tarybos direktyva 2000/18/EB dėl būtiniausių reikalavimų, keliamų pavojingų krovinių vežimo keliais, geležinkeliais ir vidaus vandenų keliais saugos instruktorių egzaminavimui;*

2007 m. rugsėjo 5 d. Europos Parlamentas pritarė pavojingų krovinių gabenimo taisyklių atnaujinimui. Naujoji direktyva supaprastins esamą ES teisinį pagrindą, taip pat naujai reglamentuos pavojingų krovinių vežimą vidaus vandenimis.

Europarlamentarai iš esmės pritarė naujai ES pavojingų krovinių vežimo direktyvai, kuri pakeis keturias esamas (bei du Europos Komisijos sprendimus). Paprastesnis ES teisinis pagrindas leis šalims lengviau jį perkelti į savo teisę. Savo ruožtu deputatai priėmė keletą pataisų. Jie siūlo leisti valstybėms reguliuoti pavojingų krovinių gabenimą transporto priemonėmis, kurios šioje direktyvoje neaptiriamos (pavyzdžiui, keleiviniais traukiniais). Šalims taip pat siūloma leisti papildomai riboti pavojingų krovinių gabenimą savo teritorijoje dėl priežasčių, nesusijusių su eismo sauga, – tokių kaip aplinkosauga arba nacionalinis saugumas<sup>19</sup>.

<sup>19</sup> [http://www.europarl.europa.eu/news/expert/infopress\\_page/062-9995-246-09-36-910-20070823IPR09758-03-09-2007-2007-false/default\\_lt.htm](http://www.europarl.europa.eu/news/expert/infopress_page/062-9995-246-09-36-910-20070823IPR09758-03-09-2007-2007-false/default_lt.htm) prisijungimo laikas: 2007-10-14

### 3.2 Pavojingų krovinių gabenimą reglamentuojantys nacionaliniai teisės aktai

Kaip jau buvo minėta, Lietuva prisijungė prie visų tarptautinių konvencijų, reglamentuojančių pavojingų krovinių gabenimą. Be to, įgyvendinant Europos Sąjungos teisės aktų, reglamentuojančių pavojingų krovinių vežimą ES valstybių narių teritorijoje, nuostatas, buvo priimti atitinkami Lietuvos Respublikos įstatymai, Vyriausybės nutarimai, atskirų sričių ministrų įsakymai bei kiti teisės aktai. Pagrindiniai iš jų:

➤ ***Lietuvos Respublikos pavojingą krovinių vežimo automobilių, geležinkelių ir vidaus vandens transportu įstatymas.*** Šis įstatymas įsigaliojo nuo 2002 m. kovo 1 d. Įstatymas nustato pavojingų krovinių vežimo automobilių, geležinkelių ir vidaus vandens transportu Lietuvos Respublikoje teisinius ir organizacinius pagrindus, siekiant užtikrinti saugų pavojingų krovinių vežimą. Nereglamentuoja civilinės saugos veiklos, branduolinių medžiagų, skirtų branduolinei energetikai bei karinių pavojingų krovinių vežimo teisinių ir organizacinių pagrindų - tai reglamentuoja Saugios laivybos įstatymas, Prekybinės laivybos įstatymas, Aviacijos įstatymas ir kiti teisės aktai. Taigi šis įstatymas reglamentuoja pavojingų krovinių vežimo kontrolę ne tik automobilių keliuose, bet ir geležinkeliuose bei vidaus vandenyse bei su pavojingų krovinių vežimu susijusiose įmonėse.

➤ ***Lietuvos Respublikos Saugios laivybos įstatymas.*** Šis įstatymas įsigaliojo nuo 2000 m. rugpjūčio 29 d. Įstatymas nustato, kad saugią laivybą Lietuvoje organizuoja Lietuvos Respublikos vyriausybė, o vykdo Susisiekimo ministerija kartu su Lietuvos Saugios laivybos administracija. Viena iš Administracijos funkcijų – organizuoti ir koordinuoti naftos bei kitų pavojingų ir kenksmingų medžiagų išsiliejimo Lietuvos Respublikos atsakomybės rajone ir Kuršių mariose likvidavimo darbus, ji taip pat kontroliuoja, kaip uostų administracijos ir uostų darbuotojai, įmonės, vykdančios veiklą Lietuvos Respublikos teritorinėje jūroje ir išskirtinėje ekonominėje zonoje, yra pasirengusios likviduoti naftos bei kitų pavojingų ir kenksmingų medžiagų išsiliejimą, tvarkyti laivų generuojamus teršalus.

➤ ***Lietuvos Respublikos Aviacijos įstatymas.*** Šis įstatymas įsigaliojo nuo 2000 m. spalio 17 d. Įstatymas numato, kad Lietuvos Respublikos oro erdvėje naudoti ir vežti masinio naikavimo ginklus, taip pat draudžiamus vežti pavojingus gaminius bei medžiagas, numatytus Čikagos konvencijos 18 priede. Pavojingų krovinių vežimo sąlygas oro transportu nustato Susisiekimo ministras.

➤ ***Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2000 m. kovo 23 d. nutarimas Nr. 337 „Dėl pavojingų krovinių vežimo kelių transportu Lietuvos Respublikoje“.*** Šiuo nutarimu buvo

nustatyta, kad „pavojingi kroviniai kelių transportu šalies viduje vežami vadovaujantis Europos sutarties dėl pavojingų krovinių tarptautinių vežimų keliais <...> techninių priedų <...> nuostatomis“ su tam tikromis išlygomis (nuostatomis) kurios įsigaliojo nuo Lietuvos Respublikos narystės Europos Sąjungoje dienos.

➤ ***Nutarimas dėl pavojingų krovinių vežimo geležinkeliais Lietuvos Respublikos teritorijoje*** (2002 m. sausio 22 d. Nr. 84, Vilnius). Šiuo nutarimu buvo nustatyta, kad nuo 2002 m. sausio 1 d. pavojingi kroviniai geležinkelio transportu Lietuvos Respublikos teritorijoje vežami į šalis (iš šalių), kurios yra Tarptautinio vežimo geležinkeliais sutarties (COTIF) susitariančios šalys narės, vadovaujantis šios sutarties C priedėlio „Pavojingų krovinių tarptautinio vežimo geležinkeliais taisyklės (RID)“ 2007 metų redakcijos nuostatomis ir kitais Lietuvos Respublikos teisės aktais (tas pats reikalavimas taikomas ir šalies viduje); taip pat į šalis (iš šalių), kurios yra Geležinkelių bendradarbiavimo organizacijos (OSŽD) susitariančios šalys narės, vadovaujantis Tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais susitarimo (SMGS) 2 priedu „Pavojingų krovinių vežimo taisyklės“ ir kitais Lietuvos Respublikos teisės aktais. Bendrovė „Lietuvos geležinkeliai“ dar vadovaujasi Lietuvos Respublikos geležinkelio transporto kodeksu, įvairiais kitais reikalavimais ir instrukcijomis, susijusiais su pavojingų krovinių gabenimo sauga ir proceso dalyvių atsakomybe.

➤ Taip pat patvirtintas Vyriausybės nutarimas „***Dėl pavojingų krovinių vežimo ekspertų komisijos nuostatų ir sudėties***“. Pavojingų krovinių vežimo ekspertų komisiją sudaro Lietuvos Respublikos Vyriausybė iš Aplinkos ministerijos, Sveikatos apsaugos ministerijos, Susisiekimo ministerijos ir Vidaus reikalų ministerijos atstovų. Ši komisija prevencijos tikslais tiria pavojingų krovinių vežimo avarijas, sukėlusiais sunkias pasekmes. Komisijos nuostatus ir sudėtį tvirtina Vyriausybė.

➤ ***Pavojingų krovinių vežimo automobilių, geležinkelių ir vidaus vandens transportu kontrolės tvarka*** (patvirtina Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002 m. lapkričio 13 d. nutarimu Nr. 1778). Ši tvarka nustato pavojingų krovinių vežimo kontrolės procedūras automobilių keliuose, geležinkeliuose, vidaus vandens keliuose ir pasienio kontrolės punktuose, kontrolės procedūras įmonėse, kurių veikla susijusi su pavojingų krovinių vežimu automobilių, geležinkelių ir vidaus vandens transportu, jų krovimu ir/ar laikinu sandėliavimu, taip pat kontrolę vykdančių institucijų veikla.

#### **Pavojingų krovinių vežimą reglamentuoja ir LR Susisiekimo ministro įsakymai:**

- *Dėl pavojingų krovinių vežimo saugos specialisto skyrimo visose įmonėse, kurių veikla susijusi su pavojingų krovinių vežimu, tvarkos patvirtinimo* (patvirtina Lietuvos Respublikos

susisiekimo ministro 2002 m. liepos 4 d. įsakymu Nr. 3-343). Įsakyme numatyta, kad nuo 2003 m. sausio 1 d. visose įmonėse, kurių veikla susijusi su pavojingų krovinių vežimu, jų pakrovimu ir/arba iškrovimu bei laikinu sandėliavimu, turi būti paskirtas pavojingų krovinių vežimo saugos specialistas. Šis reikalavimas netaikomas įmonėms, vežančioms pavojingus krovinius tik minimaliais kiekiais, nustatytais Lietuvos Respublikos tarptautinėse sutartyse, reglamentuojančiose pavojingų krovinių vežimą, taip pat kurios ne dažniau kaip kartą per mėnesį šalies viduje veža pavojingus krovinius pakuotėse, priskirtose III pakavimo grupei, pagal Lietuvos Respublikos tarptautinių sutarčių ir kitų teisės aktų, reglamentuojančių pavojingų krovinių vežimą, reikalavimus. Įsakymas nustato, pavojingų krovinių vežimo automobilių, geležinkelių, vidaus vandenių transportu saugos specialistų skyrimo tvarką, pagrindines pareigas, funkcijas ir atsakomybę.

- *Dėl pavojingų krovinių vežimo automobilių, geležinkelių, vidaus vandenių transportu saugos specialistų mokymo ir egzaminavimo tvarkos patvirtinimo* (patvirtina Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2002 m. birželio 4 d. įsakymu Nr. 3-274)
- *Dėl kelių transporto priemonių vairuotojų, vežančių pavojingus krovinius, mokymo ir egzaminavimo* (patvirtina Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2002 m. liepos 1 d. įsakymu Nr. 3-336)
- *Dėl pavojingus krovinius vežančių transporto priemonių sertifikavimo* (patvirtina Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 1993 m. gruodžio 9 d. įsakymu Nr. 459; pakeista ir papildyta 1997 m. vasario 27 d. įsakymu Nr. 77)

Lietuvai tapus ES nare, pagal galiojančius reikalavimus pavojingų krovinių vidaus vežimams kelių transportu pradėtos taikyti visos Europos sutarties dėl tarptautinių pavojingų krovinių vežimų keliais (ADR) nuostatos. Visiškai šių reikalavimų taikymas stipriausiai paliestų smulkiuosius ir vidutinius Lietuvos pavojingų krovinių vežėjus, kadangi tai susiję su didelėmis finansinėmis investicijomis transporto priemonių ir mobiliųjų cisternų atžvilgiu. Todėl, pasinaudojant ES direktyvų suteikiamomis galimybėmis, buvo vykdomos konsultacijos ir derybos ES patariamajame Pavojingų krovinių vežimo ekspertų komitete ir išsiderėta išlyga – iki 2010 metų populiariausius Lietuvoje pavojingus krovinius – benzina, dyzeliną, buitinių krosnių kurą ir kitus panašius krovinius – kelių transportu vis dar galima vežti ne visiškai ADR reikalavimus atitinkančiose mobiliosiose cisternose ir šiam tikslui naudoti motorines transporto priemones, kuriose neįrengtos stabdžių antiblokavimo (ABS) ir dėvėjimuisi atspari (DASS) stabdžių sistemos. Kai kurios išlygos taip pat numatytos elektros įrangos sistemoms.

### 3.3 Saugaus pavojingų krovinių vežimo užtikrinimas ir kontrolė

#### Vežimo kontrolė

Vežimo kontrolė gali būti išsami arba dalinė. Išsamią kontrolę vykdo šios institucijos:

- automobilių keliuose – Valstybinė kelių transporto inspekcija prie Susisiekimo ministerijos kartu su teritorinėmis policijos įstaigomis, kurioms pavesta saugaus eismo priežiūra, o kelių transporto priemonei su pavojingais krovinių atvykstant į Lietuvos Respubliką ar išvykstant iš jos – Valstybinė kelių transporto inspekcija kartu su Valstybės sienos apsaugos tarnyba prie Vidaus reikalų ministerijos ir/ar Muitinės departamentu prie Finansų ministerijos;

- geležinkeliuose – Valstybinė geležinkelio inspekcija prie Susisiekimo ministerijos, o prekiniam vagonui su pavojingais krovinių atvykstant į Lietuvos Respubliką ar išvykstant iš jos – Valstybinė geležinkelio inspekcija kartu su Valstybės sienos apsaugos tarnyba ir/ar Muitinės departamentu;

Dalinę kontrolę vykdo:

- automobilių keliuose – teritorinės policijos įstaigos, kurioms pavesta saugaus eismo priežiūra, o transporto priemonei atvykstant į Lietuvos Respubliką ar išvykstant iš jos – Valstybės sienos apsaugos tarnyba ir/ar Muitinės departamentas;

- geležinkeliuose – transporto priemonei atvykstant į Lietuvos Respubliką ar išvykstant iš jos – Valstybės sienos apsaugos tarnybos pareigūnai ir/ar Muitinės pareigūnai;

Pavojingų krovinių vežimo kontrolei transporto priemonės stabdomos pasirinktinai. Patikrinimai gali būti atliekami visuose automobilių keliuose, geležinkelio stotyse, vidaus vandenių keliuose, kuriuose gaunami ir išsiunčiami pavojingi kroviniai. Patikrinimai neatliekami gyvenamuosiuose rajonuose ir žmonių susibūrimo vietose, išskyrus išimtinius atvejus, kai transporto priemonė su pavojingu kroviniu palikta be priežiūros ar pastebėti akivaizdūs pavojingų krovinių vežimo reikalavimų pažeidimai, jeigu tai nekeltų pavojaus žmonių sveikatai, aplinkai ar turtui.

Išsamios kontrolės metu atliekamas visapusiškas transporto priemonės ir krovinio patikrinimas, o patikrinimo rezultatai surašomi susisiekimo ministro įsakymu patvirtintos formos kontrolės protokoluose. Dalinės kontrolės metu atliekamas dalinis transporto priemonės ir krovinio patikrinimas, o patikrinimo rezultatai surašomi atitinkamame kontrolės protokole (žr. 7 priedą). Dalinės kontrolės metu tikrinama dokumentai, žiūrima, ar transporto priemonės, konteinerio, cisternos ženklavimas atitinka reikalavimus, ar kroviniai neteka/nebyra, ar nepažeistos pakuotės, saugos priemonės. Kontrolės protokolai ar patvirtintos jų kopijos kas ketvirtį pateikiami atitinkamai



inspekcijai. Kontrolės protokolai ir jų apskaitos žurnalai saugomi 5 metus.

Pasienio kontrolės punkte patikrinimo metu nustačius bent vieną pažeidimą:

- išvykstanti iš Lietuvos Respublikos transporto priemonė neišleidžiama;
- atvykstanti į Lietuvos Respubliką transporto priemonė gali būti grąžinama į kaimyninę šalį. Jeigu kaimyninė šalis šios transporto priemonės nepriima, Valstybės sienos apsaugos tarnybos ar muitinės pareigūnai apie tai informuoja atitinkamos inspekcijos pareigūnus ir kartu priima sprendimą dėl transporto priemonės sulaikymo, iki bus pašalinti pažeidimai ar priimtas kitas sprendimas;

- esant ekstremaliai situacijai, jeigu trūkumų negalima pašalinti transporto priemonėje turimomis priemonėmis, iškviečiama Priešgaisrinė gelbėjimo tarnyba, kuri transporto priemonę, vežančią pavojingą krovinį, nedelsdama išgabena iš pasienio kontrolės punkto teritorijos, o jeigu neįmanoma jos išgabenti, kartu su Valstybės sienos apsaugos tarnybos pareigūnais evakuoja asmenis, esančius pasienio kontrolės punkto teritorijoje ar jos prieigose.

### **Įmonės veiklos kontrolė**

Įmonės veiklos kontrolė vykdoma pasirinktinai, siekiant patikrinti, ar kontroliuojama įmonės veikla atitinka teisės aktų, reglamentuojančių pavojingų krovinių vežimą atskiromis transporto rūšimis, reikalavimus. Įmonės veiklos kontrolę vykdo:

- kai įmonės veikla susijusi su pavojingų krovinių vežimu automobilių transportu – Valstybinė kelių transporto inspekcija;
- kai įmonės veikla susijusi su pavojingų krovinių vežimu geležinkelių transportu – Valstybinė geležinkelio inspekcija;
- kai įmonės veikla susijusi su pavojingų krovinių vežimu vidaus vandenų transportu – Valstybinė vidaus vandenų laivybos inspekcija.

Įmonės kontrolę vykduojantys atitinkamos inspekcijos pareigūnai turi teisę:

- gauti reikiamą informaciją ir dokumentus apie įmonės veiklą, susijusią su pavojingų krovinių vežimu;

- stebėti įmonės darbo procesą, prireikus imti pavyzdžius ar bandinius;
- tikrinti, kaip tvarkoma ataskaitų apie pavojingų krovinių vežimą apskaita;
- reikalauti asmenų, susijusių su pavojingų krovinių vežimu, kompetenciją patvirtinančių pažymėjimų (jeigu teisės aktuose numatyta, kad juos reikia turėti);

- bet kuriuo paros metu netrukdomi įeiti (įvažiuoti) į visas įmonėms priklausančias

teritorijas, gamybines, administracines ir kitas (taip pat ir užplombuotas) patalpas (išskyrus gyvenamąsias) su tos įmonės atstovu, jeigu tai būtina jų funkcijoms atlikti;

- nustatę pažeidimus, taikyti įstatymų nustatyta tvarka teisinio poveikio priemones.

Nustačius pavojingų krovinių vežimo reikalavimų pažeidimus, keliančius grėsmę žmonių sveikatai, gyvybei, aplinkai ar eismo saugai, įmonės veikla, susijusi su pavojingų krovinių vežimu, turi būti laikinai sustabdoma, kol bus pašalinti pažeidimai, jeigu dėl tokio sustabdymo nekyla pavojus žmonių sveikatai, gyvybei, negresia aplinkos tarša ar eismo įvykis, neatsiranda nepagrįstai didelių materialinių ir finansinių nuostolių. Sprendimą dėl laikino įmonės veiklos sustabdymo priima atitinkamos inspekcijos viršininkas.

Pavojingų krovinių vežimo dalyviai už padarytus pavojingų krovinių vežimo reikalavimų pažeidimus ir šios tvarkos nesilaikymą atsako LR įstatymų nustatyta tvarka. Atlikusių kontrolę pareigūnų sprendimai taip pat gali būti apskundžiami įstatymų nustatyta tvarka.

Europos Sąjungos Taryba priėmė direktyvą 96/35/EB „Dėl pavojingų krovinių vežimo keliais, geležinkeliais ir vidaus vandenių keliais saugos instruktorių skyrimo ir jų profesinės kvalifikacijos“. Pagal šios direktyvos reikalavimus, įmonėse, kurių veikla susijusi su pavojingų krovinių vežimu keliais, geležinkeliais ar vidaus vandenių keliais arba su jų pakrovimu ar iškrovimu, turi būti paskirtas vienas ar daugiau pavojingų krovinių vežimo saugos instruktorių, atsakingų už pagalbą, siekiant užkirsti kelią šiai veiklai būdingai rizikai žmonėms, turtui ir aplinkai.

Lietuvos Respublikos Pavojingų krovinių vežimo automobilių, geležinkelių ir vidaus vandenių transportu įstatymo 5 straipsnis taip pat reglamentuoja, kad „kiekvienoje įmonėje, kurios veikla susijusi su pavojingų krovinių vežimu keliais, geležinkeliais ar vidaus vandenimis, Lietuvos Respublikos Vyriausybės ar jos įgaliotos institucijos nustatyta tvarka privalo būti paskirtas pavojingų krovinių vežimo saugos specialistas<sup>20</sup>, atsakingas už saugų pavojingų krovinių vežimą“.

Šis reikalavimas netaikomas įmonėms, vežančioms pavojingus krovinius tik minimaliais kiekiais, nustatytais Lietuvos Respublikos tarptautinėse sutartyse, reglamentuojančiose pavojingų krovinių vežimą, taip pat kurios ne dažniau kaip kartą per mėnesį šalies viduje veža pavojingus krovinius pakuotėse, priskirtose III pakavimo grupei, pagal Lietuvos Respublikos tarptautinių sutarčių ir kitų teisės aktų, reglamentuojančių pavojingų krovinių vežimą, reikalavimus.

Pavojingų krovinių vežimo saugos specialistu gali būti asmuo, turintis ne mažesnę kaip aukštąjį išsilavinimą, išklauses nustatytą mokymo kursą atitinkamoje mokymo įstaigoje, išlaikęs

---

<sup>20</sup> Pavojingų krovinių vežimo automobilių transportu saugos specialisto skyrimo tvarka reglamentuota Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2002 m. liepos 4 d. Įsakyme Nr. 3-343 „Dėl pavojingų krovinių vežimo saugos specialisto skyrimo visose įmonėse, kurių veikla susijusi su pavojingų krovinių vežimu, tvarkos patvirtinimo“.

egzaminą ir gavęs atitinkamą pažymėjimą Valstybinėje kelių transporto inspekcijoje prie Susisiekimo ministerijos.

Saugos specialisto pagrindinės funkcijos yra šios:

- konsultuoti pavojingų krovinių vežimo klausimais;
- prižiūrėti, kaip laikomasi pavojingų krovinių vežimo reikalavimų;
- konsultuoti pavojingų krovinių identifikavimo klausimais ir kontroliuoti šį procesą;
- konsultuoti įsigyjant transporto priemones pavojingiems kroviniams vežti ir kontroliuoti šį procesą;
- konsultuoti įrangos, naudojamos vežimo procese, pakraunant ir/ar iškraunant pavojingus krovinius, priežiūros ir patikros klausimais;
- prižiūrėti darbuotojų mokymo apie pavojingų krovinių vežimo reikalavimus procesą ir šio mokymo registraciją;
- užtikrinti avarijų ir incidentų, galinčių turėti įtakos pavojingų krovinių vežimo, pakrovimo ir/ar iškrovimo saugai, likvidavimui numatytų priemonių įgyvendinimą;
- tirti avarijų ir incidentų, susijusių su pavojingų krovinių vežimu, pakrovimu ir/ar iškrovimu priežastis bei pasekmes ir, jei reikia, rengti ataskaitas;
- įgyvendinti pavojingų krovinių vežimo avarijų prevencijos priemones;
- prižiūrėti, kaip vykdomi teisės aktų reikalavimai parenkant veiklos, susijusios su pavojingų krovinių vežimu, subrangovus ar trečiašias šalis bei naudojantis jų paslaugomis;
- užtikrinti, kad su pavojingų krovinių vežimu, pakrovimu ir/ar iškrovimu bei laikinu sandėliavimu susijusiems darbuotojams būtų pateiktos atitinkamos darbo instrukcijos;
- konsultuoti rengiant su pavojingų krovinių vežimu susijusius dokumentus;
- prižiūrėti, kad transporto priemonėje būtų visi reikalingi dokumentai ir keliamus reikalavimus atitinkančios saugos priemonės, įskaitant vairuotojo asmens apsaugos priemones;
- prižiūrėti ir užtikrinti, kad būtų laikomasi pavojingų krovinių pakrovimo ir/ar iškrovimo bei talpyklų užpildymo taisyklių;
- prižiūrėti kitą su pavojingų krovinių vežimu susijusią įmonės veiklą;
- rengti įmonės veiklos vežant pavojingus krovinius metinę ataskaitą.

Saugos specialistas tiesiogiai pavaldus ir atskaitingas įmonės vadovui. Už įmonės sprendimus, susijusius su pavojingų krovinių vežimu, asmeniškai atsako įmonės vadovas.

Pagal Europos Tarybos direktyvą, instruktorius privalo turėti atitinkamai transporto rūšiai ar rūšims galiojantį Bendrijos pavyzdžio profesinio pasirengimo pažymėjimą (toliau – pažymėjimas). Šį pažymėjimą išduoda kiekvienos valstybės narės tam tikslui paskirta kompetentinga institucija ar įstaiga. Kad gautų pažymėjimą, kandidatas įgyja profesinį pasirengimą ir išlaiko valstybės narės kompetentingos institucijos patvirtintą egzaminą. Pagrindiniai profesinio rengimo tikslai – suteikti kandidatams pakankamai žinių apie pavojingų krovinių vežimui būdingą riziką, atitinkamoms transporto rūšims taikomus įstatymus ir kitus teisės aktus bei aukščiau išvardytas pareigas.

Žinių minimumas, kurio reikalaujama saugos specialisto pažymėjimui gauti, turi apimti bent šias temas:

I. *Bendrosios prevencinės ir saugos priemonės.*

II. *Naudojamą transporto rūšį reglamentuojančių nacionalinės teisės, Bendrijos standartų, tarptautinių konvencijų ir susitarimų nuostatos, kurių svarbiausios:*

1. pavojingų krovinių klasifikavimas;
2. bendrieji reikalavimai pakuotei, įskaitant cisternas, konteinerines cisternas ir kt.;
3. pavojaus ir pavojaus identifikavimo ženklai;
4. įrašai transporto dokumentuose;
5. siuntimo būdas ir vežimo apribojimai;
6. keleivių vežimas;
7. draudimas krauti mišriai ir atsargos priemonės;
8. medžiagų atskyrimas;
9. vežamų krovinių kiekių ribojimas ir leistini kiekiai;
10. tvarkymas ir sukrovimas;
11. valymas ir (arba) degazavimas prieš pakrovimą ir po iškrovimo;
12. transporto priemonės įgula/ekipažas: profesinis parengimas;
13. transporto priemonės dokumentai;
14. saugos nurodymai: nurodymų įgyvendinimas ir vairuotojo saugos priemonės;
15. įsipareigojimai dėl priežiūros: automobilių statymas;
16. eismo ir navigacijos taisyklės ir apribojimai;
17. eksploataciniai ir avariniai teršalų nuotėkiai;
18. vežimo įrangai taikomi reikalavimai.

Kai atitinkamai įmonei vežant, pakraunant ar iškraunant pavojingus krovinius įvykusi avarija paveikia asmenį, turtą ar aplinką arba padaro žalą turtui ar aplinkai, instruktorius, surinkęs visą

reikalingą informaciją, įmonės vadovybei arba vietinės valdžios institucijai parengia pranešimą apie tą avariją.

## IŠVADOS IR PASIŪLYMAI

Išanalizavus pavojingų krovinių gabenimą įvairiomis transporto rūšimis, taip pat išnagrinėjus svarbiausius teisės aktus, reglamentuojančius pavojingų krovinių vežimą, galima padaryti šias išvadas:

1. Siekiant užtikrinti krovinių saugą gabenant pavojingus krovinius, jie turi būti atitinkamai paruošti transportavimui. Pavojingų krovinių paruošimui keliami ypatingi reikalavimai. Šiuos reikalavimus reglamentuoja tarptautiniai ir nacionaliniai teisės aktai, kuriuose nurodoma, kokie pavojingieji kroviniai ir kokiose pakuotėse arba talpose turi būti gabenami. Transportinės taros, skirtos pavojingiems kroviniams gabenti, stiprumas ir tvarkingumas yra viena iš svarbiausių sąlygų užtikrinanti gabenimo saugumą.
2. Transporto priemonės, gabenančios pavojingus krovinius, turi būti specialiai tam paruoštos. Reikalavimus transporto priemonių paruošimui reglamentuoja tarptautiniai ir nacionaliniai teisės aktai.
3. Pavojingų krovinių gabenimą reglamentuoja *tarptautiniai* ir *nacionaliniai* teisės aktai.  
*Svarbiausi tarptautiniai teisės aktai:*

- Europos sutartis dėl tarptautinio *pavojingų krovinių vežimo* keliais (ADR);
- Tarptautinio vežimo geležinkeliais konvencija (COTIF) B priedo (CIM) 1 priedėlis Pavojingų krovinių tarptautinio vežimo geležinkeliais taisyklės (RID) (šių taisyklių laikomasi gabenant krovinius į vakarus);
- Tarptautinio vežimo geležinkeliais susitarimo (SMGS) 2 priedas Pavojingų krovinių vežimo taisyklės (šių taisyklių laikomasi gabenant krovinius į rytus ir šalies viduje);
- Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos (ICAO) 18 priedas bei Saugaus pavojingų krovinių vežimo techninės instrukcijos;
- Tarptautinis pavojingų krovinių vežimo jūra kodeksas.

*Reikšmingiausi nacionaliniai teisės aktai:*

- Lietuvos Respublikos pavojingą krovinių vežimo automobilių, geležinkelių ir vidaus vandenų transportu įstatymas;
  - Lietuvos Respublikos Saugios laivybos įstatymas;
  - Lietuvos Respublikos Aviacijos įstatymas.
4. Išvardinti tarptautiniai ir nacionaliniai teisės aktai reglamentuoja pavojingų krovinių

gabenimo sąlygas, taip pat krovinių ir transporto priemonių paruošimo sąlygas. Nacionaliniai teisės aktai ir dokumentai parengti remiantis tarptautinių teisės aktų reikalavimais.

5. Siekiant efektyviai taikyti ir įgyvendinti pavojingų krovinių gabenimą reglamentuojančias Tarptautines sutartis ir Lietuvos Respublikos Seimo priimtus įstatymus yra leidžiami poįstatyminiai teisės aktai. Poįstatyminiai teisės aktai reglamentuoja siauresnę sritį, numato įstatymo galią turinčių teisės aktų įgyvendinimą.
6. Laikantis pavojingų krovinių gabenimą reglamentuojančių teisės aktų ir kitų saugos reikalavimų galima išvengti arba sumažinti riziką įvykti incidentams, kurie sukeltų ekologines ir ekonomines pasekmes.
7. Lietuvos Respublikos Vyriausybei remiant Kelių priežiūros ir plėtros programą, krovinių, tame tarpe ir pavojingųjų, gabenamų kelių transportu apimtys 2007 m. padidėjo 8,7% lyginant su 2006 m.
8. Europos Sąjungoje daugiausia pavojingų krovinių gabenama kelių transportu, o Lietuvoje – geležinkelio transportu.
9. AB „Lietuvos geležinkeliai“ – įmonė, turinti didžiausią pavojingų krovinių apyvartą Lietuvoje.
10. Geležinkelių transportu Lietuvoje daugiausiai gabenama tranzitinių pavojingų krovinių.
11. AB „Lietuvos geležinkeliai“ sėkmingai mažina avarijų, riktų ir avarinių situacijų, įvykstančių gabenant pavojingus krovinius, skaičių, t.y. sėkmingai gerina pavojingų krovinių gabenimo saugą.

Padarytų išvadų pagrindu būtų galima pateikti tokius **pasiūlymus**:

1. Norint garantuoti saugų pavojingų krovinių gabenimą, reikia kuo tiksliau ir atidžiau atlikti visas paruošimo gabenimui procedūras.

2. Garantuojant saugų pavojingų krovinių gabenimą naudoti prevencines priemones. Įvykus incidentui transportuojant pavojingus krovinius, atitinkama institucija turėtų išanalizuoti įvykį ir parengti rekomendacijas, teisės aktų pakeitimą ir/ar papildymą, siekiant ateityje išvengti panašių atvejų.

3. Atsiradus naujoms pavojingų medžiagų rūšims arba jų kombinacijoms, papildyti ir pataisyti teisės aktus, reglamentuojančius pavojingų krovinių vežimą.

4. Rengiant nacionalinius teisės aktus būtina bendradarbiauti su Lietuvos ir kitų šalių įmonėmis ir valstybinėmis institucijomis, siekiant apsiukeisti informaciją ir patirtimi pavojingų krovinių saugaus gabenimo klausimais.

Apibendrinant pasakytina, kad darbo pradžioje autorės iškelta hipotezė, kad gabenant pavojingus krovinius teisinis reglamentavimas atspindi saugias gabenimo sąlygas, pasitvirtino.



**SANTRAUKA**

**PAVOJINGŲ KROVINIŲ GABENIMO YPATUMAI IR TEISINIS  
REGLAMENTAVIMAS**

**Pagrindinės sąvokos:** pavojingi kroviniai, pavojingų krovinių gabenimas, transporto priemonė, teisinis reglamentavimas, sauga.

**Santraukos turinys:** Magistro baigiamojo darbo pavadinimas „Pavojingų krovinių gabenimo ypatumai ir teisinis reglamentavimas“. Minėtą darbą sudaro įvadas, trys pagrindinės dalys ir išvados bei pasiūlymai. Analizuojant pavojingų krovinių gabenimo ypatumus ir teisinius aspektus autorė remiasi teisės normomis, įtvirtintomis tarptautiniuose, ES ir Lietuvos nacionaliniuose teisės aktuose.

Magistro baigiamojo darbo „Pavojingų krovinių gabenimo ypatumai ir teisinis reglamentavimas“ įvade autorė nurodo minėtos temos aktualumą, problematiką bei tikslus, taip pat yra iškeliami darbo hipotezė.

Pirmojoje dalyje autorė įvardina pagrindines sąvokas, kurios bus naudojamos darbe, išanalizuoja pavojingų krovinių klasifikavimą, gabenimo būdus ir pavojingų krovinių ženklumą.

Antroje dalyje autorė aptaria pavojingų krovinių gabenimo pagrindinėmis (kelių, geležinkelio, vandens ir oro) transporto rūšimis ypatumus. Nurodomi atitinkamų transporto rūšių ypatumai, pateikiami statistiniai duomenys, kurių pagalba atliekama pavojingų krovinių vežimo analizė.

Trečioje dalyje nagrinėjami teisės aktai, reglamentuojantys pavojingų gabenimus kelių, geležinkelių, vandens ir oro transportu. Didžiausią dalį analizuojamų dokumentų sudaro tarptautinės teisės aktai, kadangi jų dėka yra unifikuojamos tam tikrą visuomeninį santykį reguliuojančios taisyklės.

Magistro baigiamasis darbas baigiamas išvadamis bei pasiūlymais.

## **SUMMARY**

### **PECULIARITIES AND LEGAL REGULATION OF CARRYING DANGEROUS GOODS**

**KEY WORDS:** dangerous goods, carrying dangerous goods, transportation equipment, legal regulation, safety.

**SUMMARY CONTENT:** Master thesis title is "Peculiarities and legal regulation of carrying dangerous goods". This work consists of introduction, three major parts, conclusions and suggestions. The Author analysis peculiarities and legal regulation of carrying dangerous goods in the international, EU and national law.

The thesis is about actual problems in transport and logistics business

The Master thesis first part consist of the main terms, which are used in all paper, classification of dangerous goods, dangerous goods transportation methods and their marking.

The second part is about all kinds of dangerous goods transportation (as a ground, railroad, sea and air transportation) peculiarities. The author shows statistics of all kinds transportation peculiarities and makes analysis of dangerous goods transportation.

The legal aspects of carrying dangerous goods by ground, railroad, sea or air transportation is overviewed in the last, third part of the master thesis. The author finds, that mostly of this law are international documents which helps unify other rules related with dangerous goods transportation.

The master thesis ends by conclusions suggestions and literature list.

## NAUDOTOS LITERATŪROS SĄRAŠAS

### Lietuvos Respublikos teisės aktai:

1. Lietuvos Respublikos Aviacijos įstatymas // Valstybės Žinios, 2000.11.03, Nr.: 94, Publikacijos Nr.: 2918;
2. Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto eismo saugos įstatymas// Valstybės Žinios, 2004.01.07, Nr.: 4, Publikacijos Nr.: 27; Valstybės Žinios, 2006.04.15, Nr.: 42, Publikacijos Nr.: 1505 ;
3. Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodeksas // Valstybės Žinios, 2004.04.30, Nr.: 72, Publikacijos Nr.: 2489;
4. Lietuvos Respublikos įstatymas „Dėl 1980 m. gegužės 9 d. tarptautinio vežimo geležinkeliais sutarties (COTIF) pakeitimo 1999 m. birželio 3 d. Protokolo ratifikavimo” // Valstybės žinios. 2003, Nr. 97-4313;
5. Lietuvos Respublikos kelių transporto kodeksas // Valstybės Žinios, 1996.12.11, Nr.: 119, Publikacijos Nr.: 2772;
6. Lietuvos Respublikos pavojingų krovinių vežimo automobilių, geležinkelių ir vidaus vandenių transportu įstatymas // Valstybės Žinios, 2001.12.30, Nr.: 111, Publikacijos Nr.: 4022;
7. Lietuvos Respublikos Saugios laivybos įstatymas // Valstybės Žinios, 2000.09.07, Nr.: 75, Publikacijos Nr.: 2264; Valstybės Žinios, 2005.03.05, Nr.: 31, Publikacijos Nr.: 974;
8. Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerijos 1997 m. vasario 27 d. įsakymas Nr. 77 „Dėl kelių transporto priemonių, vežančių pavojingus krovinius, sertifikavimo“ // Valstybės Žinios, 1997.03.07, Nr.: 20, Publikacijos Nr.: 480;
9. Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerijos 2002 m. birželio 4 d. įsakymas Nr. 3-274 „Dėl pavojingų krovinių vežimo automobilių, geležinkelių, vidaus vandenių transportu saugos specialistų mokymo ir egzaminavimo tvarkos aprašo // Valstybės Žinios, 2002.06.14, Nr.: 58, Publikacijos Nr.: 2369;
10. Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerijos 2002 m. liepos 1 d. įsakymas Nr. 3-336 „Dėl kelių transporto priemonių vairuotojų, vežančių pavojingus krovinius, mokymo ir egzaminavimo“ // Valstybės Žinios, 2002.07.10, Nr.: 70, Publikacijos Nr.: 2947;
11. Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerijos 2002 m. liepos 4 d. įsakymas Nr. 3-343 „Dėl

- pavojingų krovinių vežimo saugos specialisto skyrimo visose įmonėse, kurių veikla susijusi su pavojingų krovinių vežimu, tvarkos aprašo patvirtinimo // Valstybės Žinios, 2002.07.10, Nr.: 70, Publikacijos Nr.: 2949;
12. Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymas // Lietuvos Aidas, 1991.10.25, Nr.: 215; Valstybės Žinios, 1991.10.31, Nr.: 30, Publikacijos Nr.: 804; Valstybės Žinios, 2002.03.20, Nr.: 29, Publikacijos Nr.: 1034.
  13. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1994 gruodžio 19 d. nutarimas Nr. 1284 „Dėl prisijungimo prie 1980 m. gegužės 9 d. Tarptautinio vežimo geležinkeliais (COTIF)“ // Valstybės žinios. 1994, Nr. 99-1989;
  14. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2000 m. kovo 23 d. nutarimas Nr. 337 „Dėl pavojingų krovinių vežimo kelių transportu Lietuvoje“ // Valstybės Žinios, 2000.03.29, Nr.: 26, Publikacijos Nr.: 694; Valstybės Žinios, 2003.10.31, Nr.: 102, Publikacijos Nr.: 4597;
  15. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002 m. lapkričio 13 d. nutarimas Nr. 1778 „Pavojingų krovinių vežimo automobilių, geležinkelių ir vidaus vandens transportu kontrolės tvarkos patvirtinimo“ // Valstybės Žinios, 2002.11.20, Nr.: 111, Publikacijos Nr.: 4908;
  16. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002 sausio 22d. Nutarimas Nr. 84 „Dėl pavojingų krovinių vežimo geležinkeliais Lietuvos Respublikos teritorijoje“ // Valstybės Žinios, 2002.01.23, Nr.: 8, Publikacijos Nr.: 283;

#### **Europos sąjungos teisės aktai:**

17. Tarybos direktyva 2000/18/EB dėl būtiniausių reikalavimų keliamų pavojingų krovinių vežimo keliais, geležinkeliais ir vidaus vandens keliais saugos instruktorių egzaminavimui;
18. Tarybos direktyva 93/75/EEB dėl minimalių reikalavimų į Bendrijos uostus įplaukiantiems arba iš jų išplaukiantiems laivams, gabenantiems pavojingus arba aplinką teršiančius krovinius. Su pataisomis. Šiuo metu galioja 2002 m. lapkričio 5 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 2099/2002, įsteigiantis Jūrų saugumo ir teršimo iš laivų prevencijos komitetą (COSS) ir iš dalies keičiantis saugios laivybos ir teršimo iš laivų prevencijos reglamentus;
19. Tarybos direktyva 94/55/EB dėl valstybių narių teisės aktų dėl pavojingų krovinių vežimo keliais suderinimo;

20. Tarybos Direktyva 95/50/EB dėl pavojingų krovinių vežimo keliais vienodų tikrinimo procedūrų;
21. Tarybos direktyva 96/35/EB dėl pavojingų krovinių vežimo keliais, geležinkeliais ir vidaus vandenų keliais saugos instruktorių skyrimo ir jų profesinės kvalifikacijos;
22. Tarybos direktyva 2004/112/EB derinanti su technikos pažanga Tarybos direktyvą 95/50/EB dėl pavojingų krovinių vežimo keliais vienodų tikrinimo procedūrų;
23. Tarybos direktyva 96/49/EB dėl valstybių narių įstatymų, susijusių su pavojingų krovinių vežimu geležinkeliais, suderinimo;

#### **Tarptautiniai teisės aktai:**

24. 1980 m. gegužės 9 d. tarptautinio vežimo geležinkeliais sutarties (COTIF) pakeitimo 1999 m. birželio 3 d. protokolas (1999 m. protokolas) // Valstybės žinios. 2003, Nr. 97-4318;
25. Europos sutartis dėl pavojingų krovinių tarptautinių vežimų keliais (ADR) // Valstybės Žinios, 2003.05.14, Nr.: 46, Publikacijos Nr.: 2057;
26. Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (ICAO) Konvencijos 18 priedas bei „Saugaus pavojingų krovinių vežimo taisyklės“. 1955.
27. Tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais susitarimas (SMGS) // Valstybės Žinios, 2002.09.10, Nr.: 88, Publikacijos Nr.: 3773;
28. Tarptautinio vežimo geležinkeliais sutarties (COTIF) B priedo "Vienodosios tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais sutarties taisyklės (CIM)" I priedas "Pavojingų krovinių tarptautinio vežimo geležinkeliais taisyklės (RID)" // Valstybės Žinios, 2006.09.09, Nr.: 95, Publikacijos Nr.: 3725; Valstybės Žinios, 2006.09.28, Nr.: 104;
29. Tarptautinis laivų, skirtų gabenti supiltus birius pavojingus cheminius krovinius, statybos ir įrangos kodeksas (IBC–Code)
30. Tarptautinis laivų, skirtų gabenti suskystintas dujas, statybos ir įrangos kodeksas (IGC–Code)
31. Tarptautinis pavojingų krovinių vežimo jūra kodeksas (IMDG–Code)
32. Tarptautinis susitarimas dėl Žmogaus gyvybės apsaugos jūroje. (1974 m. SOLAS susitarimas). Susitarimo 7 skyriaus A dalis.

### **Specialioji literatūra:**

33. Baublys A. Keleivių ir krovinių vežimai kelių transportu. Vilnius: Technika, 1995.
34. Baublys A. Krovinių vežimai geležinkelių, vandens ir oro transportu. Vilnius: Technika, 1995.
35. Baublys A. Krovinių vežimai. Vilnius: Technika, 2002.
36. Baublys A. Tarptautiniai vežimai kelių transportu. Vilnius: Technika, 1996.
37. Baublys A. Transporto sistema. Vilnius: Technika, 1995.
38. Baublys A. Transporto sistemos teorijos įvadas. Vilnius: Technika, 1997.
39. Baublys Adolfas, Jarašūnienė Aldona, Batarlienė Nijolė. Direktyvos 94/55/EB dėl valstybių narių įstatymų, reglamentuojančių pavojingų krovinių vežimą kelių transportu, suderinimo ir direktyvos 96/49/EB dėl valstybių narių įstatymų, susijusių su pavojingų krovinių vežimu geležinkeliais, suderinimo bei direktyvos 2000/62/EB papildančios direktyvą 96/49/EB įgyvendinimo pasekmių tyrimas. Europos komitetas prie Lietuvos Respublikos vyriausybės, Galutinė ataskaita 2003.
40. Bischof K. D., Meister H., Pyell G., Roj G., Stadler U., Wagner G. Ekspedicinių ir transporto įmonių vadyba. Vilnius: Presveka, 2002.
41. Minalga R. Krovinių transporto sistema. Vilnius: VU leidykla, 1998.
42. Minalga R. Logistika. Vilnius: Petro ofsetas, 2001.
43. Minalga R. Tarptautinė logistika. Vilnius: Homo Liber, 2004.

### **Internetiniai puslapiai:**

44. AB „Lietuvos geležinkeliai“ // <http://www.litrail.lt> prisijungimo laikas: 2007-12-05;
45. Civilinės aviacijos administracija // <http://www.caa.lt> prisijungimo laikas: 2007-11-07;
46. Civilinės aviacijos administracijos nuostatai [http://www.caa.lt/lt.php/apie\\_caa/nuostatai/17](http://www.caa.lt/lt.php/apie_caa/nuostatai/17) prisijungimo laikas: 2007-11-07;
47. Europos Komisija (EK) // <http://ec.europa.eu> prisijungimo laikas: 2007-11-03;
48. Europos parlamentas <http://www.europarl.europa.eu> prisijungimo laikas: 2007-12-01;
49. Europos Sąjunga (ES) // <http://europa.eu.int> prisijungimo laikas: 2007-11-11;
50. Internetinė informacijos paieška // <http://www.google.lt> prisijungimo laikas: 2007-12-10

51. Klaipėdos ekologinis klubas "Žvejone"  
<http://www.zvejone.lt/uostas/news.php?naujiena&id=104> prisijungimo laikas: 2007-11-15;
52. Klaipėdos valstybinis jūrų uostas // <http://www.portofklaipeda.lt> prisijungimo laikas: 2007-11-16;
53. Laisvoji enciklopedija „Vikipedija“ // <http://lt.wikipedia.org> prisijungimo laikas: 2007-12-06;
54. Lietuvos automobilių kelių direkcija // <http://www.lra.lt> prisijungimo laikas: 2007-11-03;
55. Lietuvos Respublikos Apsaugos ministerija  
[http://www.am.lt/VI/article.php3?article\\_id=6561](http://www.am.lt/VI/article.php3?article_id=6561) prisijungimo laikas: 2007-11-25;
56. Lietuvos Respublikos Seimas // <http://www.lrs.lt> prisijungimo laikas: 2007-12-11;
57. Lietuvos Respublikos valstybinė geležinkelio inspekcija prie susisiekimo ministerijos  
<http://www.vgi.lt/Pub/default.aspx> prisijungimo laikas: 2007-12-05;
58. Lietuvos Respublikos valstybinė kelių transporto inspekcija prie susisiekimo ministerijos  
<http://www.vkti.gov.lt/> prisijungimo laikas: 2007-12-04;
59. Lietuvos Respublikos Vyriausybė // <http://www.lrv.lt> prisijungimo laikas: 2007-12-10;
60. Lietuvos saugios laivybos administracija [http://www.msa.lt/pavojingi\\_kroviniai\\_lt.htm](http://www.msa.lt/pavojingi_kroviniai_lt.htm)  
prisijungimo laikas: 2007-11-28;
61. LR Susisiekimo ministerijos internetinė svetainė [www.transp.lt](http://www.transp.lt) prisijungimo laikas: 2007-12-02;
62. Statistikos departamentas // <http://www.std.lt> prisijungimo laikas: 2007-11-28;
63. Teisinės informacijos portalas // <http://www.litlex.lt> prisijungimo laikas: 2007-12-12;
64. UAB "Transporto pasaulis" [http://tp.cargo.lt/content.php?art\\_id=172](http://tp.cargo.lt/content.php?art_id=172) prisijungimo laikas: 2007-12-09.

## **PRIEDAI**