

Przewóz drogowy TNDR

Czyli towarów niebezpiecznych dużego ryzyka, regulowany jest zarówno przez przepisy na poziomie globalnym (ONZ), jak i europejskim (Europejska Komisja Gospodarcza).



O zarządzaniu bezpieczeństwem przy przewozie tego typu towarów mówiła w czasie seminarium ADR w Częstochowie Maria Nicopulos, dyrektor firmy Eko Skolar, doradca DGSA.

Przypomniała ona zebranych m.in., że towary niebezpieczne to materiały i przedmioty, których międzynarodowy przewóz drogowy jest zabroniony lub dozwolony pod pewnymi warunkami ustalonymi w załącznikach A i B Umowy ADR, a zagrożenie dominujące czterocyfrowego numeru UN reguluje 13 klas charakterystycznych. Natomiast towary niebezpieczne dużego ryzyka (TNDR) to towary, które mogą być użyte, niezgodnie ze swoim przeznaczeniem, w zamachach terrorystycznych i spowodować w ten sposób poważne następstwa w postaci licznych ofiar, masowych zniszczeń lub, szczególnie w przypadku klasy 7, społeczno-ekonomiczną dezorganizację.

Przy zaliczeniu towarów do TNDR pod uwagę bierze się czynniki, takie, jak: stopień zagrożenia (kod klasyfikacyjny grupa pakowania), ilość oraz rodzaj przewozu.

Umowa ADR w dziale 1.10, określa przepisy dotyczące ochrony towarów niebezpiecznych, przy czym „ochrona” oznacza środki ostrożności podejmowane w celu zminimalizowania ryzyka kradzieży lub użycia towarów niebezpiecznych niezgodnie z ich przeznaczeniem, prowadzącego do zagrożenia ludzi, mienia lub środowiska.

Przepisy ogólne działu 1.10 nakładają na przedsiębiorcę szereg wymagań, m.in.: obowiązek kontroli przewoźnika, dostosowanie miejsc używanych do czasowego przechowywania towarów niebezpiecznych, przeszkolenia pracowników w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa, przyjęcia, wdrożenia i stosowania planu ochrony.

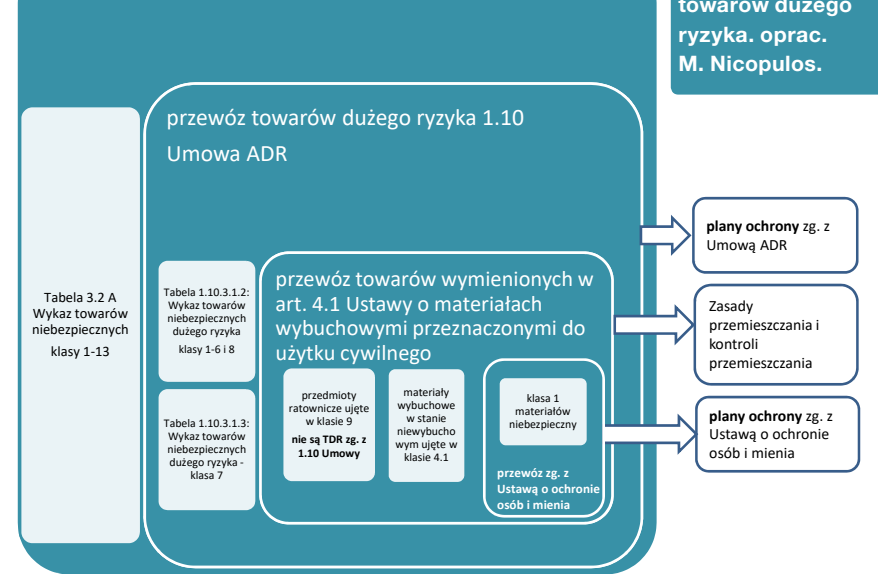
Sam plan ochrony powinien obejmować:

- szczegółowy podział obowiązków w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa, wskazanie kompetentnych i wykwalifikowanych osób, które posiadają odpowiednie uprawnienia do ich wykonywania;
- wykaz towarów niebezpiecznych lub ich rodzajów podlegających ochronie;
- opis wykonywanych czynności oraz ocenę związanych z nimi zagrożeń,
- szczegółowy wykaz środków, które powinny być zastosowane w celu zminimalizowania zagrożeń, odpowiednio do zakresu obowiązków i odpowiedzialności uczestnika przewozu, obejmujący:

- szkolenie;
- procedury postępowania np. odpowiednie reagowanie w stanach podwyższonego zagrożenia, kontrola pracowników nowoprzyjętych i zmieniających stanowiska;
- działania praktyczne np. wybór i korzystanie ze znanych tras przewozu, z uwzględnieniem dostępu do miejsc czasowego przechowywania towarów niebezpiecznych (przed, podczas i po przewozie – w pojeździe, w cysternie lub w kontenerze, a także czasowego przechowywania towarów niebezpiecznych związanego ze zmianą rodzaju transportu lub środka transportu) oraz bliskościwrażliwych elementów infrastruktury;
- wyposażenie i inne środki, które powinny być użyte w celu zminimalizowania zagrożeń;

- skuteczne i aktualizowane procedury dla informowania i przeciwdziałania zagrożeniom, naruszeniom bezpieczeństwa lub incydentom z nimi związanym;
- procedury oceny i testowania planów zapewnienia bezpieczeństwa oraz procedury przeglądów okresowych i aktualizacji tych planów;
- środki zapewniające ochronę fizyczną informacji o transporcie zawartych w planie zapewnienia bezpieczeństwa; oraz
- środki zapewniające ograniczenie dostępu do informacji o operacjach transportowych zawartych w planie zapewnienia bezpieczeństwa wyłącznie do osób upoważnionych.

przewóz towarów niebezpiecznych - Umowa ADR



„Plany ochrony” zatwierdzane są przez przedsiębiorcę i nie podlegają zgłoszeniu do organów administracji publicznej (np. Policji czy Państwowej Straży Pożarnej).

Opracowane są indywidualnie w oderwaniu od systemów bezpieczeństwa państwa np. Krajowego Systemu Ratowniczo-Gaśniczego.

Należy również pamiętać, że wymagania Umowy ADR obligują uczestników przewozu do współpracy ze sobą oraz z właściwymi władzami w zakresie: wymiany informacji o zagrożeniach, stosowania odpowiednich środków zapewnienia bezpieczeństwa oraz postępowania w przypadku zdarzeń zagrażających bezpieczeństwu.

Maria Nicopulos zwróciła również uwagę na fakt, że **Ustawa z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia określa zasady ochrony transportu podlegającego ochronie** – broni, amunicji, materiałów wybuchowych, uzbrojenia, urządzeń i sprzętu wojskowego, wysyłanych z obszarów i obiektów podlegających obowiązkowej ochronie. Wymaga ona sporządzenia i uzgodnienia z właściwym terytorialnie komendantem wojewódzkim policji „planu ochrony” obszarów, obiektów i urządzeń w zakresie zagrożeń o charakterze terrorystycznym.

Ustawa wymienia obszary, obiekty, urządzenia i transporty ważne dla obronności, bezpieczeństwa publicznego, interesów państwa.

Szczegółowy wykaz sporządzają: prezes NBP, Krajowa Rada Radiofonii i Telewizji, ministrowie oraz kierownicy

urzędów centralnych. Wojewodowie prowadzą natomiast ewidencję, która ma charakter poufny.

Obowiązkowa ochrona prowadzona jest przez SUFO (specjalistyczne uzbrojone formacje ochronne) lub odpowiednie zabezpieczenie techniczne. Dlatego Kierownik jednostki najpóźniej 3 dni przed datą rozpoczęcia transportu obowiązany jest do uzgodnienia z komendantem wojewódzkim Policji, właściwym terytorialnie ze względu na miejsce rozpoczęcia transportu, planu ochrony tego transportu.

Plan powinien zawierać, m.in.:

- 1) charakter produkcji lub rodzaj działalności jednostki;
- 2) analizę stanu potencjalnych zagrożeń, w tym zagrożeń o charakterze terrorystycznym, i aktualnego stanu bezpieczeństwa jednostki;
- 3) ocenę aktualnego stanu ochrony jednostki;
- 4) dane dotyczące specjalistycznej uzbrojonej formacji ochronnej, a w tym: stan etatowy, rodzaj oraz ilość uzbrojenia i wyposażenia, sposób zabezpieczenia broni i amunicji;
- 5) dane dotyczące rodzaju zabezpieczeń technicznych;
- 6) zasady organizacji i wykonywania ochrony jednostki.

Ryzyko wystąpienia niebezpiecznych dla obywateli zdarzeń z użyciem TNDR potęguje wzrastające w ostatnich latach zagrożenie terrorystyczne.

Obecności TNDR w przewozie na terenie kraju wskazuje, że dla ograniczenia ryzyka zagrożeń związanych z wykorzystaniem ich w celach terrorystycznych



niezbędny jest spójny i poprawnie funkcjonujący system zdolny do zapobiegania przedostawaniu się TNDR w ręce osób nieuprawnionych oraz do szybkiego i skutecznego reagowania na sytuacje wskazujące, że do takich przypadków doszło.

Integralnymi elementami systemu zarządzania powinny być m.in. procedury: przewozu TNDR (plany ochrony); nadzoru przewozów (zgody, decyzje, itp.); kontroli przewozów TNDR (zgłaszanie, kontrole); reagowania organów odpowiedzialnych za bezpieczeństwo państwa i obywateli w razie próby ich przejęcia oraz działania na ewentualne skutki ich wykorzystania.

Niestety, obecnie rozwiązania legislacyjne nie zapewniają realizacji celu – jakim jest zapewnienie bezpieczeństwa państwa i obywateli w związku z zagrożeniami związanymi z załadunkiem, rozładunkiem, przewozem towarów niebezpiecznych dużego ryzyka. Brakuje szczególnie przepisów dotyczących konwojowania transportów z materiałami niebezpiecznymi dużego ryzyka w szczególności z materiałami wybuchowymi (podobnymi do przepisów dot. środków pieniężnych). Dlatego w ustawie o przewozie towarów niebezpiecznych należy jednoznacznie określić, że jeżeli jest opracowany, uzgodniony i wdrożony plan ochrony wynikający z ustawy o ochronie osób i mienia, spełniający jednocześnie wytyczne ADR/RID, to nie jest wymagany osobny plan ochrony wynikający z działu 1.10 ADR/RID. Dodatkowo konieczne jest podjęcie prac legislacyjnych mających na celu poprawę bezpieczeństwa przewozu TNDR. W aktualnym systemie prawnym brak określenia (np. rozporządzeniem) szczegółowych zasad i wytycznych, jakim powinny odpowiadać plany ochrony towarów niebezpiecznych dużego ryzyka, które wymagane są przepisami działu 1.10 Umowy ADR.

GR