

## PRZEWÓZ DROGOWY TOWARÓW WYSOKIEGO RYZYKA

**Słowa kluczowe:** towary niebezpieczne, przewóz drogowy towarów wysokiego ryzyka, plany ochrony

### STRESZCZENIE

*Artykuł opisuje system regulacji prawnych i wymagań w zakresie przepisów i warunków dotyczących przewozu drogowego towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka. W części pierwszej przedstawiono system tworzenia regulacji prawnych. Część druga dedykowana jest ogólnym zasadom transportu materiałów niebezpiecznych, zgodnie z Umową ADR, dotyczącą m.in. klasyfikacji, szkoleń, pakowania, oznakowania, dokumentacji oraz innych obowiązków uczestników przewozu. W części trzeciej wskazano szczegółowe wymagania w zakresie transportu towarów wysokiego ryzyka, opracowania planów ochrony oraz problemy z interpretacją zbyt ogólnych zapisów prawnych.*

### Wprowadzenie

Przepisy dotyczące transportu towarów niebezpiecznych projektowane i nowelizowane są na poziomie globalnym przez wyspecjalizowane jednostki Organizacji Narodów Zjednoczonych. Na podstawie rekomendacji ONZ, Europejska Komisja Gospodarcza tworzy dyrektywy oraz dokonuje nowelizacji przepisów europejskich w zakresie przewozu lądowego (drogowego, kolejowego, śródlądowego). Na poziomie krajowym, przepisy dotyczące wymagań związanych z przewozem towarów niebezpiecznych zawarte są w aktach normatywnych rangi ustawowej oraz wydanych na ich podstawie aktach wykonawczych. Zasadnicze znaczenie w zakresie wytycznych regulujących szczegółowe wymagania w zakresie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych, w tym również w zakresie środków transportu i urządzeń transportowych, ma Umowa europejska dotycząca międzynarodowego przewozu

---

<sup>1</sup> Maria Nicopulos jest dyrektorem firmy Eko Skolar oraz doradcą w zakresie przewozu drogowego materiałów niebezpiecznych.

drogowego towarów niebezpiecznych (Umowa ADR)<sup>2</sup>, sporządzona w Genewie 30 września 1957 r.

Po zamachach terrorystycznych z 11 września 2001 r. przeprowadzonych na obszarze Stanów Zjednoczonych przepisy Umowy ADR w 2005 r. nałożyły obowiązek podejmowania działań ochronnych, służących zabezpieczeniu towarów wysokiego ryzyka przed możliwością wykorzystania ich w zamachach terrorystycznych.

Celem niniejszego opracowania jest przedstawienie ogólnych zasad przewozu towarów niebezpiecznych oraz podjęcie próby określenia celowości i przydatności przyjętych rozwiązań.

### Regulacje prawne

Komitet Ekspertów Organizacji Narodów Zjednoczonych ds. Transportu Towarów Niebezpiecznych oraz Globalnie Zharmonizowanego Systemu Klasyfikacji i Oznakowania Materiałów Chemicznych jest zespołem specjalistów zgłoszonych przez właściwą władzę reprezentatywnych krajów członkowskich ONZ. Komitet zajmuje się bezpieczeństwem i ujednoczeniem przepisów w zakresie klasyfikacji, oznakowania i przewozu towarów niebezpiecznych w skali globalnej. Związane jest to z koniecznością wypracowania zaleceń dla wszystkich rodzajów przewozów: transportu lotniczego, morskiego oraz lądowego. Co dwa lata Europejska Komisja Gospodarcza ONZ (EKG ONZ) wydaje – przygotowane przez Komitet Ekspertów – dokumenty: *Przepisy Modelowe* dla wszystkich rodzajów transportu, *Podręcznik Badań i Kryteriów* oraz *Przepisy GHS*<sup>3</sup> (rys. 1).

Na tej podstawie Organy Unii Europejskiej – Grupa Robocza WP15 ds. Transportu Towarów Niebezpiecznych, działająca w ramach Europejskiej Komisji Gospo-

---

<sup>2</sup> Umowa europejska dotycząca międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR), sporządzoną w Genewie dnia 30 września 1957 r. (Dz. U. z 2015 r., poz. 882, wraz ze zmianami).

<sup>3</sup> GHS (Global Harmonised System) jest to Globalnie Zharmonizowany System Klasyfikacji i Oznakowania Chemikaliów – system klasyfikacji i oznakowania substancji i mieszanin opracowany przez ONZ w celu ujednoczenia dotychczasowych standardów używanych w różnych krajach poprzez regulację kryteriów klasyfikacji i oznakowania oraz komunikacji o zagrożeniach.

darczej, nowelizuje w cyklach dwuletnich przepisy w zakresie lądowego transportu towarów niebezpiecznych: umowa ADR, regulamin RID<sup>4</sup>, umowa ADN<sup>5</sup>.



**Rysunek 1.** System regulacji prawnych transportu towarów niebezpiecznych

Źródło: dr inż. Krzysztof Grzegorzczak, Prace zespołów eksperckich ONZ jako cenne źródło informacji dla DGSA, Materiały konferencyjne: XIV Seminarium ADR poświęcone wymianie doświadczeń związanych z transportem towarów niebezpiecznych, 7 – 8 kwietnia 2014 r., Gdańsk, Organizator: Stowarzyszenie Doradców ds. Transportu Towarów Niebezpiecznych – DGSA.

Umowa ADR jest bezpośrednio stosowana w systemie prawa krajowego, wprowadzana do porządku prawnego oświadczeniem rządowym w dwuletnich odstępach. Spośród obowiązujących przepisów krajowych należy wymienić Ustawę o przewozie towarów niebezpiecznych z dnia 19 sierpnia 2011 roku<sup>6</sup> wraz z wyda-

<sup>4</sup> Regulamin dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID), stanowiący załącznik C do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF), sporządzonej w Bernie dnia 9 maja 1980 r. (Dz. U. z 2013 r. poz. 840), wraz z zmianami.

<sup>5</sup> Umowa europejska dotycząca międzynarodowego przewozu śródlądowymi drogami wodnymi towarów niebezpiecznych (ADN), zawarta w Genewie w dniu 26 maja 2000 r. (Dz. U. z 2015r., poz. 1537), wraz ze zmianami.

<sup>6</sup> Ustawa z 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz. U. Nr 227, poz. 1367) wraz ze zmianami.

nymi na jej podstawie aktami wykonawczymi. Ustawa określa zasady prowadzenia działalności w zakresie krajowego i międzynarodowego przewozu drogowego, kolejną i żegluga śródlądową towarów niebezpiecznych oraz organy i jednostki realizujące zadania związane z tym przewozem, wraz z katalogiem naruszeń i wysokością kar (taryfikatorem). Ustawa ta ma charakter ogólny, a w sprawach szczegółowych dotyczących warunków przewozu odnosi się bezpośrednio do Umowy ADR.

Umowa ADR składa się z tekstu umowy właściwej oraz Załącznika A i B, opisanych w dziewięciu rozdziałach ułożonych tematycznie. Każda część podzielona jest na działy, a każdy dział podzielony jest na rozdziały i podrozdziały. W obrębie każdej części jej numer podawany jest łącznie z numerami działów, rozdziałów i podrozdziałów, np. „1.1.3.6” oznacza część 1, dział 1, rozdział 3, podrozdział 6.

Załącznik A (części od 1 do 7) określa:

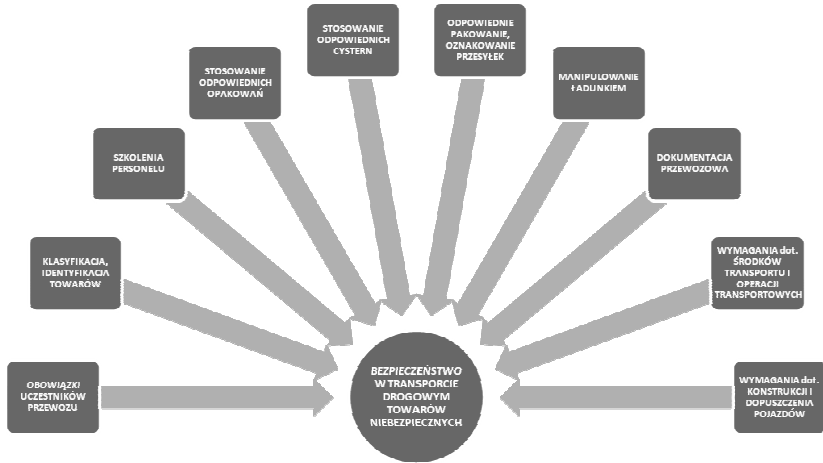
- (a) towary niebezpieczne, które nie są dopuszczone do przewozu międzynarodowego;
- (b) towary niebezpieczne, które są dopuszczone do przewozu międzynarodowego oraz przypisane do nich warunki (wraz z wyłączeniami) dotyczące w szczególności:
  - klasyfikacji towarów, łącznie z kryteriami klasyfikacyjnymi oraz odpowiednimi metodami badawczymi;
  - wyłączeń;
  - szkoleń osób zaangażowanych w przewóz towarów niebezpiecznych;
  - obowiązków uczestników przewozu w zakresie bezpieczeństwa;
  - stosowania opakowań (w tym pakowania razem);
  - stosowania cystern (w tym napełniania);
  - procedur nadawczych (w tym oznakowania i stosowania nalepek ostrzegawczych na sztukach przesyłki i na środkach transportu, a także wymaganych dokumentów i informacji);
  - przepisów z zakresu konstrukcji, badania i dopuszczania opakowań i cystern;
  - używania środków transportu (w tym załadunku, ładowania razem i rozładunku).

Załącznik B (część 8 i 9) określa wymagania dotyczące konstrukcji, wyposażenia i używania pojazdów przewożących towary niebezpieczne, tj.:

- wymagania dotyczące załogi pojazdu, wyposażenia, postępowania i dokumentacji;
- wymagania dotyczące konstrukcji i dopuszczenia pojazdu.

## Ogólne zasady

Najważniejsze elementy systemu transportu drogowego towarów niebezpiecznych mające wpływ na jego bezpieczeństwo opisane są w poszczególnych częściach Umowy ADR. Na rys. 2. wymieniono najważniejsze z nich.



**Rysunek 2.** Czynniki wpływające na poprawę bezpieczeństwa przewozu drogowego towarów niebezpiecznych

Źródło: opracowanie własne.

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

W myśl wspomnianej Umowy przewozy międzynarodowe towarów niebezpiecznych są dozwolone, jeżeli spełnione są:

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

## Klasyfikacja

Towary niebezpieczne z uwagi na właściwości chemiczne, fizyczne oraz biologiczne zostały podzielone na 13 klas, charakteryzujących się zagrożeniem dominującym, np. palność, toksyczność (Tabela 1). Klasyfikacja towaru niebezpiecznego w transporcie drogowym polega na przypisaniu mu jednego ściśle określonego czterocyfrowego numeru UN – numeru rozpoznawczego materiału. Wszystkie pozycje towarów niebezpiecznych wymienione są w tabeli A, umowy ADR, w dziale 3.2 w porządku numerycznym, według numerów UN (rys. 3). Tabela zawiera informacje dotyczące wymienionych w niej towarów, takie jak: prawidłowa nazwa przewożona, klasa, grupa(y) pakowania, wymagana(e) nalepka(i) oraz przepisy dotyczące pakowania i przewozu.

Nr-UN	Nazwa i opis	Klasa	Kod klasyfikacyjny	Grupa Pakowania	Nalepki	Przepisy szczególne	Ilości ograniczone i wyłączone		Pakowanie			Cysterny przenośne i kontenery do przewozu lotnego	
									Instrukcje Pakowania	Przepisy szczególne	Przepisy pakowania szereg	Instrukcje	Przepisy szczególne
(1)	(2)	(3a)	(3b)	(4)	(5)	(6)	(7a)	(7b)	(8)	(9a)	(9b)	(10)	(11)
	3.1.2	2.2	2.2	2.1.1.3	5.2.2	3.3	3.4.6	3.5.1.2	4.1.4	4.1.4	4.1.10	4.2.5.2 7.3.2	4.2.5.3
1203	PALIWO SILNIKOWE lub GAZOLINA lub BENZYNA	3	F1	II	3	243 363 534 664	1 L	E2	P001 IBC02 R001	BB2	MP19	T4	TP1

ADR cysterna		Fojazd do przewozu w cyfernie	Kategoria transportowa (Kod ograniczeń przewozu przez szosy)	Przepisy szczególne dotyczące przewozu				Nr rozpoznawczy zagrożenia	Nr UN	Nazwa i opis
Kod cysterny	Przepisy szczególne			Symbole przewoźnika	Przewoźnik	Załadunku, rozładunku i magazynowania ładunkiem	Postępowania			
(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	(18)	(19)	(20)	(1)	(2)
4.3	4.3.5, 6.8.4	9.1.1.2	1.1.3.6 8.6	7.2.4	7.3.3	7.5.11	8.6	8.3.2.3		3.1.2
LGBF	TU9	FL	2 (D/E)				S2 S20	33	1203	MOTOR SPIRIT or GASOLINE or PETROL

**Rysunek 3.** Fragment listy towarów niebezpiecznych – tabela A, działu 3.2, Umowy ADR

Źródło: opracowanie własne na postawie Umowy ADR.

## Szkolenia

Przedsiębiorca, który dokonuje przewozu drogowego towarów niebezpiecznych lub czynności związanych z tym przewozem (załadunku, rozładunku, pakowania, napełniania) ma obowiązek przeszkolenia pracowników w zakresie wymagań związanych z takimi operacjami transportowymi, stosownie do ich obowiązków w tym zakresie. Szkolenie dotyczy takich osób jak: pracownicy zatrudnieni przez przewoźnika lub nadawcę, pracownicy dokonujący załadunku lub rozładunku towa-

rów niebezpiecznych, pracownicy firm spedycyjnych lub transportowych, a także kierowcy, którzy nie mają uprawnień nabywanych na kursach ADR.

**Kierowcy pojazdów** przewożących towary niebezpieczne powinni posiadać zaświadczenie wydane przez właściwą władzę stwierdzające, że przeszli oni szkolenie kursowe i zdali egzamin w zakresie wymagań, które powinny być spełnione podczas przewozu towarów niebezpiecznych. Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej wydał dwa rozporządzenia obejmujące swoim zakresem wymagania dotyczące szkoleń i egzaminów kierowców ADR. Pierwsze z nich z dnia 29 maja 2012 r. w sprawie prowadzenia kursów z zakresu przewozu towarów niebezpiecznych<sup>7</sup> określa rodzaje i zakres kursów, ich ramowy program i czas trwania, jak również warunki wydawania zaświadczenia potwierdzającego ukończenie odpowiedniego kursu.

Szkolenia i uprawnienia dla kierowców podzielone są na: kurs ADR początkowy (szkolenie podstawowe) oraz trzy typy kursów specjalistycznych w zakresie:

- przewozu drogowego towarów niebezpiecznych w cysternach,
- przewozu drogowego towarów niebezpiecznych klasy 1,
- przewozu drogowego towarów niebezpiecznych klasy 7.

Drugie rozporządzenie z dnia 15 lutego 2012 r. w sprawie egzaminów dla kierowców przewożących towary niebezpieczne<sup>8</sup> określa formę i tryb przeprowadzania egzaminu kończącego kurs ADR oraz wzory i tryb wydawania zaświadczeń ADR.

Każde przedsiębiorstwo, którego działalność obejmuje przewóz towarów niebezpiecznych albo związane z nim pakowanie, załadunek, napełnianie lub rozładunek powinno wyznaczyć, zgodnie z przepisami Umowy ADR, jednego lub więcej **doradców** do spraw bezpieczeństwa w transporcie towarów niebezpiecznych, odpowiedzialnego za wsparcie działań zapobiegających zagrożeniom dla osób, mienia i środowiska związanych z taką działalnością. Oprócz Umowy ADR zagadnienia związane z obowiązkami, wymaganiami w zakresie otrzymania uprawnień doradcy reguluje Ustawa o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych<sup>9</sup>.

---

<sup>7</sup> Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 29 maja 2012 r. w sprawie prowadzenia kursów z zakresu przewozu towarów niebezpiecznych (Dz. U. Nr 0, poz. 619).

<sup>8</sup> Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 15 lutego 2012 r. w sprawie egzaminów dla kierowców przewożących towary niebezpieczne (Dz. U. Nr 0, poz. 191).

<sup>9</sup> Ustawa z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz. U. Nr 227, poz. 1367).

Świadcstwo doradcy otrzymuje osoba, która posiada wykształcenie wyższe; nie była skazana za przestępstwo umyślne przeciwko wiarygodności dokumentów, obrotowi gospodarczemu oraz bezpieczeństwu powszechnemu, ukończyła kurs doradcy oraz złożyła z wynikiem pozytywnym egzamin przed komisją egzaminacyjną działającą przy Dyrektorze Transportowego Dozoru Technicznego.

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 7 maja 2015 r. w sprawie uzyskiwania świadectwa doradcy do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych<sup>10</sup> określa warunki, formę i tryb przeprowadzania egzaminu dla doradców oraz tryb wydawania „świadectwa doradcy”.

### Obowiązki uczestników przewozu

Umowa ADR definiuje uczestników przewozu i przyporządkowuje im określone obowiązki (dział 1.4 Umowy ADR). Wyróżniono głównych uczestników przewozu tj.: nadawcę, odbiorcę, przewoźnika oraz innych uczestników przewozu m.in.: załadowcę, rozładowycza, napełniającego, pakującego, operatora kontenera-cysterny/cysterny-przeładowczej. Uczestnicy ci mają przypisane obowiązki, oraz powinni również podejmować środki bezpieczeństwa odpowiednie do natury i zakresu dających się przewidzieć zagrożeń, w celu zapobieżenia szkodom i urazom oraz, jeżeli jest to wskazane, w celu zminimalizowania ich skutków. Uczestnicy przewozu powinni, w każdym przypadku, stosować się do odpowiednich wymagań Umowy ADR.

Materiały niebezpieczne powinny być **pakowane** w opakowania dobrej jakości, które powinny być wystarczająco mocne, aby wytrzymały wstrząsy oraz czynności ładunkowe, takie jak przemieszczanie między jednostkami transportowymi i pomiędzy jednostkami transportowymi a magazynami, jak również każde zdjęcie z palety lub wyjęcie z opakowania zbiorczego w celu dalszego przenoszenia ręcznego lub mechanicznego, występujące normalnie podczas przewozu.

Każde opakowanie, o ile inne przepisy Umowy ADR nie stanowią inaczej powinno być zgodne z typem konstrukcji oraz odpowiednimi wymaganiami dotyczącymi np. badania na nacisk przy piętreniu, na swobodny spadek, na ciśnienie wewnętrzne (hydrauliczne). Opakowania takie powinny być zaopatrzone w trwałe i czytelne oznakowanie, nazywane często „certyfikatem opakowania” (rys. 4).

---

<sup>10</sup> Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 7 maja 2015 r. w sprawie uzyskiwania świadectwa doradcy do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych (Dz. U. Nr 0, poz. 718).





4G/Y145/S/02  
NL/VL823

**Rysunek 4.** Przykład oznakowania skrzyni tekturowej (4G) przeznaczonej do przewozu materiałów niebezpiecznych zaliczonych do II lub III grupy pakowania do 145 kg brutto (Y145)

Źródło: opracowanie własne na podstawie Umowy ADR.

Dobór opakowania dla danego towaru niebezpiecznego wskazany jest w kolumnie 8, Tabeli A, działu 3.2. Umowy ADR gdzie podane są instrukcje pakowania przypisane do tego towaru.

Towary niebezpieczne mogą być przewożone w *cysternach* tylko wówczas, gdy w kolumnach 10 lub 12 Tabeli A, Działu 3.2. Umowy ADR występuje kod cysterny. Wskazane tam kody identyfikacyjne składają się z liter i cyfr w ustalonej kolejności, opisujące typ cystern, ciśnienie obliczeniowe, otwory, zawory bezpieczeństwa. Świadectwo zatwierdzenia typu, protokół z badań i poświadczenie zawierające wyniki odbioru technicznego i badań każdej cysterny przenośnej wydane przez właściwą władzę lub organ przez nią upoważniony, powinny być przechowywane przez właściwą władzę, lub organ przez nią upoważniony i właściciela.

### **Oznakowanie przesyłek ADR oraz pojazdów**

Zgodnie z przepisami każda sztuka przesyłki powinna być oznakowana w sposób czytelny i trwały i zawierać:



















- a) numery rozpoznawcze materiału (np. UN 2693);
- b) nalepkę/nalepki ostrzegawcze;
- c) oznakowania w zakresie potwierdzenia typu konstrukcji (tzw. „certyfikat opakowania”);
- d) strzałki kierunkowe (jeżeli dotyczy);
- e) znaki dla materiałów zagrażających środowisku (jeżeli dotyczy).





Wzory nalepek przypisane są do danej klasy i odzwierciedlają jej zagrożenie główne. Na wzorze nalepki umieszcza się numer klasy lub podklasy towaru niebezpiecznego. Numery nalepki, które powinny być umieszczone na opakowaniu dla każdego numeru UN podane są w kolumnie 5 Tabeli A, Działu 3.2. Umowy ADR. Nalepki powinny odpowiadać wzorom w zakresie koloru, symboli i formatu,

podanym w części 5 Umowy ADR. W dziale tym określono również szczegółowo wymiary oraz sposób i zasady ich umieszczania na opakowaniach.

Oznakowaniu nalepkami ostrzegawczymi ADR podlegają również pojazdy specjalistyczne, kontenery, MEGC, kontenery-cysterny, cysterny przENOŚNE w których przewożone są towary niebezpieczne (tab. 1).

**Tabela. 1. Wzory nalepek ostrzegawczych**

Zagrożenie klasy 1 Materiały i przedmioty wybuchowe				
	Podklasy 1.1, 1.2, 1.3	Podklasy 1.4	Podklasy 1.5	Podklasy 1.6
Zagrożenie klasy 2 Gazy palne Gazy duszące Gazy trujące				
	Gazy palne		Gazy duszące	Gazy trujące
Zagrożenie klasy 3 Materiały ciekłe zapalne				
Zagrożenie klasy 4.1 Materiały stałe zapalne, materiały samoreaktywne i materiały wybuchowe stałe odczulone				
Zagrożenie klasy 4.2 Materiały samozapalne				
Zagrożenie klasy 4.3 Materiały wytwarzające w zestknięciu z wodą gazy palne				
Zagrożenie klasy 5.1 Materiały utleniające				
Zagrożenie klasy 5.2 Nadtlenki organiczne				
Zagrożenie klasy 6.1 Materiały trujące				

Zagrożenie klasy 6.2 Materiały zakaźne	
Zagrożenie klasy 7 Materiały promieniotwórcze	
Zagrożenie klasy 8 Materiały żrące	
Zagrożenie klasy 9 Różne materiały i przedmioty niebezpieczne	

Źródło: opracowanie własne na podstawie Umowy ADR.

### Dokumentacja i wyposażenie

Poza dokumentami wymaganymi na podstawie innych przepisów, w jednostce transportowej (pojazd samochodowy bez przyczepy lub zespół pojazdów składający się z pojazdu samochodowego i dołączonej do niego przyczepy) powinny być przewożone następujące dokumenty:

- dokument przewozowy, obejmujący opis wszystkich przewożonych towarów niebezpiecznych, którego zawartość jest ściśle określona w przepisach oraz, jeżeli jest to wymagane, certyfikat pakowania kontenera lub pojazdu;
- instrukcje pisemne dla kierowców (obejmujące m.in. czynności, które powinny być wykonane w razie wypadku lub zagrożenia);
- dokumenty tożsamości wszystkich członków załogi pojazdu, zawierające ich fotografie.

W przypadkach, gdy przepisy ADR wymagają sporządzenia innych dokumentów, powinny być one również przewożone w jednostce transportowej, czyli:

- świadectwo dopuszczenia pojazdu do przewozu towarów niebezpiecznych, dla każdej jednostki transportowej lub każdego wchodzącego w jej skład pojazdu;
- zaświadczenie o przeszkoleniu kierowcy;
- kopia świadectwa dopuszczenia przez właściwą władzę, jeżeli jest ona wymagana na podstawie innych przepisów.

W jednostce transportowej przewożącej towary niebezpieczne, bez korzystania z opisanych w przepisach wyłączeń, powinno być przewożone odpowiednie wyposażenie (m.in. klin pod koła, znaki ostrzegawcze, płyn do płukania oczu, kamizelka ostrzegawcza, przenośne urządzenia oświetleniowe, para rękawic ochronnych, ochrona oczu).

Wyposażenie dodatkowe wymagane dla niektórych klas to maska ucieczkowa, łopata, osłona otworów kanalizacyjnych, pojemnik do zbierania pozostałości. Jednostka transportowa powinna być wyposażona w gaśnice przenośne dla grup pożarów A, B i C. Liczba gaśnic i ich minimalna pojemność uzależniona jest od dopuszczalnej masy całkowitej jednostki transportowej.

### **Szczegółowe zasady transportu drogowego towarów wysokiego ryzyka**

Przepisy Umowy ADR w 2005 r. zostały rozszerzone o dział 1.10 Przepisy dotyczące ochrony towarów niebezpiecznych: „Ochrona”. W rozumieniu tych przepisów należy stosować określone 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 m.in. obowiązek kontroli przewoźnika gdyż towary niebezpieczne mogą być wydane do przewozu wyłącznie przewoźnikowi o ustalonej tożsamości, a każdy członek załogi pojazdu przewożącego towary niebezpieczne powinien posiadać przy sobie dokument z fotografią potwierdzający jego tożsamość. Kolejne wymaganie dotyczy miejsc używanych do czasowego przechowywania towarów niebezpiecznych podczas ich przewozu, znajdujące się w obrębie terminali, placów przeładunkowych, baz transportowych, placów postojowych i stacji rozrządowych. Powinny być one odpowiednio chronione, dobrze oświetlone, a także – o ile jest to możliwe i wskazane – niedostępne dla osób postronnych.

Przedsiębiorca, który dokonuje przewozu drogowego towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka ma obowiązek przeszkolenia pracowników w zakresie ochrony. Powinno ono obejmować rozpoznanie i charakterystykę zagrożeń, metody wykrywania i usuwania zagrożeń oraz działania podejmowane w przypadku naruszenia bezpieczeństwa. Dodatkowo, w przypadku konieczności sporządzenia planu ochrony, zakres szkolenia rozszerzony jest o informacje o tym planie, odpowiednio do zakresu obowiązków i odpowiedzialności osób szkolonych oraz do ich funkcji związanych z wykonaniem planu.

Towarami niebezpiecznymi dużego ryzyka, zgodnie z definicją działu 1.10 Umowy ADR są: **„towary, które mogą być użyte niezgodnie ze swoim przeznacze-**

**niem, 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”<sup>11</sup>.**

Towary niebezpieczne wysokiego ryzyka wskazane są w dwóch tabelach z podziałem na klasę 7 (Tabela 1.10.3.1.3) oraz z podziałem na klasy inne niż klasa 7 (Tabela 1.10.3.1.2), które przewożone są w ilościach większych niż w nich wskazane (tab. 2, 3).

**Tabela 2. Wykaz towarów niebezpiecznych dużego ryzyka inne niż klasa 7**

Klasa	Podklasa	Materiał lub przedmiot	Ilość		
			Cysterna (l) <sup>c</sup>	Luzem (kg) <sup>d</sup>	Sztuki przesyłki (kg)
1	1.1	Materiały i przedmioty wybuchowe	a	a	0
	1.2	Materiały i przedmioty wybuchowe	a	a	0
	1.3	Materiały i przedmioty grupy zgodności C	a	a	0
		Materiały wybuchowe UN 0104, UN 0237, UN 0255, UN 0267, UN 0289, UN 0361, UN 0365, UN 0366, UN 0440, UN 0441, UN 0455, UN 0456 oraz UN 0500	a	a	0
	1.5	Materiały i przedmioty wybuchowe	0	a	0
2		gazy palne (kod klasyfikacyjny F)	3000	a	b
		gazy trujące (kody klasyfikacyjne zawierające litery T, TF, TC, TO, TFC lub TOC) z wyłączeniem aerozoli	0	a	0
3		Materiały ciekłe zapalne I i II grupy pakowania	3000	a	b
		Materiały wybuchowe odczulone	0	a	0
4.1		Materiały wybuchowe odczulone	a	a	0
4.2		Materiały I grupy pakowania	3000	a	b
4.3		Materiały I grupy pakowania	3000	a	b

<sup>11</sup> Umowa europejska dotycząca międzynarodowego przewozu śródlądowymi drogami wodnymi towarów niebezpiecznych (ADN), zawartą w Genewie w dniu 26 maja 2000 r. (Dz.U. z 2015 r. poz. 1537), wraz ze zmianami.

cd. tabeli 2

Klasa	Podklasa	Materiał lub przedmiot	Ilość		
			Cysterna (l) <sup>c</sup>	Luzem (kg) <sup>d</sup>	Sztuki przesyłki (kg)
5.1		Materiały ciekłe utleniające I grupy pakowania	3000	a	b
		Nadchlorany, azotan amonowy oraz nawozy na bazie azotanu amonowego	3000	3000	b
6.1		Materiały trujące I grupy pakowania	0	a	0
6.2		Materiały zakaźne kategorii A (UN 2814i UN2900)	a	0	0
8		Materiały żrące I grupy pakowania	3000	a	b

a – Nie dotyczy.

b – Niezależnie od ilości towarów, przepisy rozdziału 1.10.3 nie mają zastosowania.

c – Wartość umieszczona w tej kolumnie ma zastosowanie wyłącznie w sytuacji, gdy przewóz w cysternie jest dopuszczony, zgodnie z rozdziałem 3.2, tabela A, kolumna (10) lub (12). Dla substancji, które nie są dopuszczone do przewozu w cysternach, instrukcje zawarte w tej kolumnie nie mają zastosowania.

d – Wartość umieszczona w tej kolumnie ma zastosowanie tylko i wyłącznie w sytuacji gdy przewóz luzem jest dopuszczony zgodnie z rozdziałem 3.2 tabela A, kolumna (10) lub (17). Dla substancji które nie są dopuszczone do przewozu luzem, instrukcje zawarte w tej kolumnie nie mają zastosowania.

Tabela 3. Wykaz towarów niebezpiecznych dużego ryzyka – klasa 7

Pierwiastek	Radionuklid	Transportowy próg bezpieczeństwa (TBq)
Ameryk	Am-241	0,6
Złoto	Au-198	2
Kadm	Cd-109	200
Kaliforn	Cf-252	0,2
Kiur	Cm-244	0,5
Kobalt	Co-57	7
Kobalt	Co-60	0,3
Cez	Cs-137	1
Żelazo	Fe-55	8000
German	Ge-68	7
Gadolin	Gd-153	10
Iryd	Ir-192	0,8

cd. tabeli 3

Pierwiastek	Radionuklid	Transportowy próg bezpieczeństwa (TBq)
Nikiel	Ni-63	600
Pallad	Pd-103	900
Promet	Pm-147	400
Polon	Po-210	0,6
Pluton	Pu-238	0,6
Pluton	Pu-239	0,6
Rad	Ra-226	0,4
Ruten	Ru-106	3
Selen	Se-75	2
Stront	Sr-90	10
Tal	Tl-204	200
Tul	Tm-170	200
Iterb	Yb-169	3

Źródło: opracowanie własne na podstawie Umowy ADR.

Przewoźnicy, nadawcy oraz pozostali uczestnicy przewozu biorący udział w przewozie towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka zobowiązani są do przyjęcia, wdrożenia i stosowania **planu ochrony**, który powinien obejmować, co najmniej poniższe określone w przepisach działu 1.10 elementy:

- szczegółowy podział obowiązków w zakresie ochrony, 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 bliskości wrażliwych 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 ochrony oraz procedury przeglądów okresowych i aktualizacji tych planów;
  - środki zapewniające ochronę fizyczną informacji o transporcie zawartych w planie ochrony;
  - środki zapewniające ograniczenie dostępu do informacji o operacjach transportowych zawartych w planie ochrony wyłącznie do osób upoważnionych.

Uczestnicy przewozu powinni współpracować ze sobą oraz z właściwymi władzami w zakresie wymiany informacji o zagrożeniach, stosowania odpowiednich środków ochrony oraz postępowania w przypadku zdarzeń zagrażających bezpieczeństwu.

W przypadku pojazdów przewożących towary niebezpieczne wysokiego ryzyka, powinny być zastosowane urządzenia, układy lub działania skutecznie zapobiegające kradzieżom tych pojazdów i ich ładunku. W razie potrzeby, gdy do monitorowania tych towarów zostały już zainstalowane odpowiednie urządzenia, powinno się użyć systemów telemetrycznych lub innych metod czy urządzeń do śledzenia przemieszczania się tych towarów.

### **Problemy z interpretacją wymagań działu 1.10**

Ponieważ nie ma krajowych przepisów wykonawczych do działu 1.10 Umowy ADR, należy wdrażać je wprost. W związku z tym pojawia się wiele wątpliwości interpretacyjnych.

- Przepis 1.10.1.2 Umowy ADR: *„Towary niebezpieczne mogą być wydane do przewozu wyłącznie przewoźnikowi o ustalonej tożsamości”*.

Czy ustalenie tożsamości kierowcy zatrudnionego przez przewoźnika, jest wystarczające do wydania temu kierowcy towarów wysokiego ryzyka? Jakim dokumentem powinien wylegitymować się kierowca? Czy legitymacja służbowa bądź przepustka pracownicza firmy, posiadająca zdjęcie jest wystarczającym dokumentem do potwierdzenia tożsamości? Czy nie powinny to być dokumenty ze zdjęciem



wydane przez organy władzy państwowej, albo np. obecnie obowiązujący wzór zaświadczenie ADR kierowcy?

- Przepis 1.10.3.2.2 (d) Umowy ADR: „(...) kontrola pracowników nowoprzyjętych i zmieniających stanowiska”.

Umowa ADR nie precyzuje, na czym ta kontrola powinna polegać. Pracodawca nie może uzyskać zaświadczenia z Krajowego Rejestru Karnego<sup>12</sup> o niekaralności danej osoby. Zgodnie z art. 6 ust. 1 pkt. 10 tej Ustawy zaświadczenia wydawane są jedynie dla przesłanek wymienionych w tym artykule, a zatrudnienie przez przedsiębiorcę pracownika (kierowcy) nie jest jedną z nich.

Dla porównania Ustawa o materiałach wybuchowych do użytku cywilnego<sup>13</sup> nakłada na przedsiębiorcę obowiązek uzyskania stosownego pozwolenia na nabywanie, przechowywanie i używanie materiałów wybuchowych. Należy spełnić szereg wymogów formalnych i organizacyjnych, m.in. zatrudnianie pracowników spełniających określone warunki, w tym pozytywny wynik badań psychiatrycznych i psychologicznych, niekaralność oraz pozytywna opinia powiatowego/miejskiego komendanta policji. W mojej opinii kierowcy przewożących towary niebezpieczne wysokiego ryzyka powinni spełniać tożsame wymagania.

- Przepisy 1.10.2 Umowy ADR dotyczące szkolenie w zakresie ochrony
  - „1.10.2.1 Szkolenie oraz szkolenie doskonalące, określone w dziale 1.3, powinny obejmować również wiedzę na temat ochrony. Szkolenie doskonalące w zakresie ochrony nie jest ograniczone wyłącznie do zmian w przepisach.
  - 1.10.2.2 Szkolenie w zakresie ochrony powinno obejmować rozpoznanie i charakterystykę zagrożeń, metody wykrywania i usuwania zagrożeń oraz działania podejmowane w przypadku naruszenia bezpieczeństwa. Jeżeli wymagane jest sporządzenie planu ochrony, to szkolenie powinno zawierać informacje o tym planie odpowiednio do zakresu obowiązków i odpowiedzialności osób szkolonych oraz do ich funkcji związanych z wykonaniem planu.
  - 1.10.2.3 Szkolenie powinno być przeprowadzone lub weryfikowane przy zatrudnianiu na stanowiska związane z transportem towarów niebezpiecznych oraz powinno być okresowo uzupełniane szkoleniem doskonalącym”.

---

<sup>12</sup> Ustawa z dnia 24 maja 2000 r. o Krajowym Rejestrze Karnym (Dz. U. Nr 50 poz. 580).

<sup>13</sup> Ustawa z dnia 21 czerwca 2002 r. o materiałach wybuchowych przeznaczonych do użytku cywilnego (Dz. U. Nr 117, poz. 1007) wraz ze zmianami.

Brak wytycznych, kto powinien takie szkolenie prowadzić. Brak zakresu i programu szkolenia. Czy szkolenie powinno obejmować zasady użycia broni palnej i środków przymusu bezpośredniego albo też techniki jazdy samochodem w sytuacji zagrożenia?

- Przepis 1.10.3.2.1 Umowy ADR: *„Przewoźnicy, nadawcy i inni uczestnicy przewozu (...) biorący udział w przewozie towarów niebezpiecznych dużego ryzyka (...), powinni przyjąć, wdrożyć i stosować plan ochrony...”*.

Nasuwa się pytanie, kto powinien sporządzić taki plan ochrony? W nawiązaniu do obowiązków doradcy wynikających z przepisu 1.8.3.3, jego zadaniem jest jedynie śledzenie praktyk i procedur związanych z działalnością przedsiębiorstwa, m.in. w zakresie istnienia/wprowadzenia planu ochrony, o którym mowa pod 1.10.3.2.

- Przepis 1.10.3.2.2 Umowy ADR: *„Plan ochrony powinien zawierać co najmniej następujące elementy (f) procedury oceny i testowania planów ochrony oraz procedury przeglądów okresowych i aktualizacji tych planów”*.

Brak jakichkolwiek wytycznych, w jaki sposób stworzyć takie procedury, co powinny one zawierać.

- Przepis 1.10.3.2.2 Umowy ADR: *„Plan ochrony powinien zawierać co najmniej następujące elementy (g) środki zapewniające ograniczenie dostępu do informacji o operacjach transportowych zawartych w planie ochrony wyłącznie do osób upoważnionych. Środki te nie powinny pozostawać w sprzeczności z wymaganiami dotyczącymi podawania informacji zawartymi w innych przepisach ADR”*.

W praktyce, zastosowanie w przypadku planu ochrony klauzuli niejawności, o której mowa w Ustawie z dnia 22 stycznia 1999 r. o ochronie informacji niejawnych<sup>14</sup> może spowodować wszczęcie całej procedury sprawdzającej wobec osób mających dostęp do tych informacji, dlatego w praktyce nie stosuje się dla planu ochrony klauzuli niejawności. Opracowane plany są dokumentami z dostępem tylko tych osób, które są wymienione w tym planie. Czy powszechnie stosowane rozwiązanie spełnia wymagania umowy ADR w tym zakresie?

- Przepis 1.10.3.3 Umowa ADR: *„W przypadku pojazdów przewożących towary niebezpieczne dużego ryzyka (...) powinny być zastosowane urządzenia, układy lub działania skutecznie zapobiegające kradzieży tych pojazdów i ich ładunku”*.

---

<sup>14</sup> Ustawa z dnia 22 stycznia 1999 r. o ochronie informacji niejawnych (Dz. U. 2005. 196.1631) wraz ze zmianami.

Pojazdy można wyposażyć w różnego rodzaju systemy uniemożliwiające uruchomienie pojazdu przez osoby nieuprawnione. Niestety w tej samej Umowie ADR istnieje przepis 9.2.2.3.2: „*Urządzenie sterujące, umożliwiające rozłączenie/załączenie wyłącznika przerywającego pracę obwodów elektrycznych powinno być zainstalowane w kabinie kierowcy. Powinno być ono łatwo dostępne dla kierowcy, **wyraźnie oznaczone i zabezpieczone przed przypadkowym użyciem** poprzez zastosowanie: pokrywy ochronnej, dwustopniowego sposobu przełączania lub innego odpowiedniego rozwiązania. Dopuszcza się zainstalowanie dodatkowych urządzeń sterujących, **pod warunkiem, że są one wyraźnie oznaczone i zabezpieczone przed przypadkowym użyciem**”.*

W praktyce oznacza to możliwość instalacji elektronicznego urządzenia zabezpieczającego przed niepowołanym uruchomieniem pojazdu (kradzież) z koniecznością wskazania miejsca jego zainstalowania.

### Podsumowanie

Właśnie minęło 11 lat od powstania przepisów działu 1.10 oraz konieczności opracowania i wdrożenia planów ochrony dla towarów wysokiego ryzyka. Nie zostały ogłoszone krajowe przepisy wykonawcze w tym zakresie, co oznacza konieczność implementacji przepisów wprost. Plany ochrony towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka powinny być skutecznym narzędziem w systemie zarządzania bezpieczeństwem przewozu drogowego, ale czy tak jest w rzeczywistości? Przedsiębiorcy z pomocą zazwyczaj doradcy ds. bezpieczeństwa opracowują niejawnie dokumenty wewnętrzne (plany ochrony), obejmujące wymagane przepisami elementy. Jednak w stosunku do każdego elementu planu pojawiają się wątpliwości interpretacyjne. Brakuje analizy i oceny, czy plany te rzeczywiście wpłynęły na poprawę bezpieczeństwa przewozu.

W 2009 r. Grupa Robocza ds. Transportu Towarów Niebezpiecznych EKG opracowała kwestionariusz (dokument ECE/TRANS/WP.15/2009/8)<sup>15</sup> w sprawie wykonania/wdrożenia rozdziału 1.10, który został rozesłany do państw będących sygnatariuszami umowy. Niestety, żadne z nich nie podjęło się próby udzielenia informacji zwrotnej w tym zakresie.

---

<sup>15</sup> Źródło: <http://www.unece.org/trans/main/dgdb/wp15/wp152009.html>

## **Bibliografia**

1. Materiały konferencyjne: XIV Seminarium ADR poświęcone wymianie doświadczeń związanych z transportem towarów niebezpiecznych, 7-8 kwietnia 2014 r., Gdańsk, Organizator: Stowarzyszenie Doradców ds. Transportu Towarów Niebezpiecznych – DGSA.
2. Regulamin dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID), stanowiący załącznik C do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF), sporządzonej w Bernie dnia 9 maja 1980 r. (Dz.U. z 2013 r. poz. 840), wraz ze zmianami.

### **Akty prawne**

1. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 15 lutego 2012 r. w sprawie egzaminów dla kierowców przewożących towary niebezpieczne (Dz. U. Nr 0, poz. 191).
2. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 7 maja 2015 r. w sprawie uzyskiwania świadectwa doradcy do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych (Dz.U. Nr 0, poz. 718).
3. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 29 maja 2012 r. w sprawie prowadzenia kursów z zakresu przewozu towarów niebezpiecznych (Dz. U. Nr 0, poz. 619).
4. Ustawa z dnia 24 maja 2000 r. o Krajowym Rejestrze Karnym (Dz. U. Nr 50 poz. 580).
5. Ustawa z 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz.U. z 2011 r., Nr 227, poz. 1367) wraz z późniejszymi zmianami.
6. Ustawa z dnia 21 czerwca 2002 r. o materiałach wybuchowych przeznaczonych do użytku cywilnego (Dz. U. Nr 117, poz. 1007 z późniejszymi zmianami).
7. Ustawa z dnia 22 stycznia 1999 r. o ochronie informacji niejawnych (Dz. U. 2005. 196.1631 z późniejszymi zmianami).

### **Dokumenty międzynarodowe**

1. Umowa europejska dotycząca międzynarodowego przewozu śródlądowymi drogami wodnymi towarów niebezpiecznych (ADN), zawartą w Genewie w dniu 26 maja 2000 r. (Dz.U. z 2015 r. poz. 1537), wraz ze zmianami.
2. Umowa europejska dotycząca międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR), sporządzoną w Genewie dnia 30 września 1957 r. (Dz.U. z 2015 r. poz. 882), wraz ze zmianami.

**Keywords:** *dangerous goods, transport of high consequence dangerous goods, security plans*

## SUMMARY

*The article describes the system of creating legal regulations concerning the rules and conditions relating to the carriage of high risk dangerous goods by road. The first part shows the development system of the regulations. The second part is dedicated to the general principles of air transport of hazardous materials in accordance with the ADR Agreement e.g.: classification, training, packaging, labeling, documentation and other duties of the participants. The third part, indicates specific requirements for the transport of dangerous goods, the development of security plans and problems with the interpretation of legal provisions.*