

Norbert Świderek
PTS Betrans Sp. z o.o.
Doradca DGSA

Nihil Novi – czyli przepisy działu 1.10 Umowy ADR w przewozie materiałów wybuchowych

Gdy w 2005 roku wchodziły w życie przepisy działu 1.10 Umowy ADR towarzyszyło im poczucie dobrze wykonanej roboty: oto stworzono podstawy prawne do skutecznego zapobiegania kradzieżom i niezgodnego z przeznaczeniem użycia towarów niebezpiecznych. A wszystko to tłumaczono koniecznością zapobieżenia przypadkom podobnym do zamachów z 11 września...

Mijają dwa lata obowiązywania tych przepisów i nadszedł już chyba czas, aby dokonać pierwszych podsumowań i analiz z dotychczasowych doświadczeń. Jak to wygląda w przypadku materiałów wybuchowych? **Nihil novi sub sole**. Bowiem już wcześniej sprawy związane z dostępem, przechowywaniem i ochroną materiałów wybuchowych regulowały, i w dalszym ciągu regulują trzy podstawowe akty prawne:

- Ustawa z dnia 22 sierpnia 1997r. o ochronie osób i mienia (Dz. U. 2005.145.1221) wraz z aktami wykonawczymi,
- Ustawa z dnia 21 czerwca 2002r. o materiałach wybuchowych do użytku cywilnego (Dz. U. 2002.117.1007 z późniejszymi zmianami) wraz z aktami wykonawczymi,
- Ustawa z dnia 4 lutego 1994r. Prawo geologiczne i górnicze (Dz. U. 2005.228.1947 z późniejszymi zmianami) wraz z aktami wykonawczymi.

Zatem przyjrzyjmy się relacjom pomiędzy Umową ADR a wyżej wymienionymi aktami prawnymi. Na początek

Uwaga : Nie ma krajowych przepisów wykonawczych do działu 1.10 Umowy ADR. Należy wdrażać je wprost. Doradca, który tworzy, ewentualnie nadzoruje tworzenie planu ochrony powinien mieć wyczucie, co należy i w jakiej formie umieścić w planie.

1.10.1.2 Towary niebezpieczne mogą być wydane do przewozu wyłącznie przewoźnikowi o ustalonej tożsamości.

Przepis z założenia słuszny został znacznie spłycony. Co z tego, że ustalimy, że ten facet w turbanie, który zgłosił się po odbiór towaru nazywa się Gamal Abdel El-Khader i pracuje w dziale transportu firmy prowadzącej roboty wyburzeniowe w Nowym Jorku, Madrycie czy Londynie? Daleko szerzej ten problem traktuje Ustawa o materiałach wybuchowych do użytku cywilnego. Nakłada ona na przedsiębiorcę obowiązek uzyskania stosownego pozwolenia na nabywanie, przechowywanie i używanie materiałów wybuchowych. Aby uzyskać to pozwolenie należy spełnić szereg wymogów formalnych i organizacyjnych, o których mówi ta Ustawa. Jednym z wymogów jest zatrudnianie pracowników spełniających określone warunki, w tym pozytywny wynik badań

psychiatrycznych i psychologicznych, niekaralność oraz pozytywna opinia powiatowego/miejskiego komendanta policji. Należy domniemać, że przed wystawieniem opinii komendant metodami operacyjnymi prześwietli takiego delikwenta, czy przypadkiem jego poglądy nie zagrażają bezpieczeństwu publicznemu państwa. Niestety, te wymagania **nie dotyczą kierowców przewożących materiały wybuchowe.**

Praktyka: Firma „K”, dysponując wszystkimi wymaganymi pozwoleniami, zamawia w firmie „E” materiały wybuchowe wskazując jednocześnie, że towar będzie odbierany przez ich upoważnionego pracownika, a przewoźnikiem będzie firma „B”. Każdorazowo, przed odbiorem kolejnej partii towaru podawane są dane osoby odbierającej, kierowcy pojazdu oraz numer rejestracyjny samochodu. Nie zaawizowany wcześniej pojazd nie wjedzie w ogóle na teren zakładu.

1.10.1.4 Każdy członek załogi pojazdu przewożącego towary niebezpieczne powinien posiadać przy sobie dokument z fotografią potwierdzający jego tożsamość.

Przepis do końca roku 2006, tzn. do momentu wprowadzenia definicji członka załogi pojazdu, co najmniej dyskusyjny. Przecież każdy kierowca w trakcie prowadzenia pojazdu powinien posiadać przy sobie przynajmniej prawo jazdy – a to, jak wiadomo jest ze zdjęciem. Od 1 stycznia 2007r. obowiązuje definicja członka załogi pojazdu rozszerzająca krąg tych osób m.in. o osoby związane z ochroną lub czynnościami ładunkowymi. I tu nasuwa się pytanie: czy legitymacja służbowa bądź przepustka pracownicza do firmy, posiadająca zdjęcie jest dokumentem wystarczającym do potwierdzenia tożsamości. Aż się prosi, aby w dokumencie wykonawczym enumeratywnie wymienić rodzaje dokumentów spełniających wymagania umowy ADR. Moim zdaniem powinny to być dokumenty zawierające co najmniej numer PESEL lub datę urodzenia i imiona rodziców, ze zdjęciem nadrukowanym oraz wydane przez organa władz państwowych lub samorządowych. Czy nie należałoby zmienić obecnie obowiązującego wzoru zaświadczenia ADR dla kierowców? Obecnie używany „papierek” jest podatny na uszkodzenia i bez problemu można w nim samodzielnie rozszerzyć zakres obowiązywania np. na klasę 1, czego w chwili obecnej nie można zweryfikować.

Praktyka: W firmach „K” i „B”, przewożących materiały wybuchowe, wszystkie osoby biorące udział w konwoju: kierowcy pojazdów przewożącego ładunek i konwojującego, magazynier dokonujący odbioru towaru od producenta i konwojenci w trakcie odprawy przed wyjazdem mają obowiązek okazać stosowne dokumenty: zarówno dokumenty tożsamości jak i licencje pracownika ochrony, dokumenty broni, dokumenty pojazdów, upoważnienie do odbioru ładunku, zezwolenie na przemieszczanie materiału wybuchowego itd...

1.10.1.5 Kontrole stanu bezpieczeństwa określone pod 1.8.1 i 7.5.1.1 powinny obejmować sprawdzenie, czy zostały zastosowane odpowiednie środki ochrony.

Praktyka: W okresie od stycznia do końca października 2006r. ITD przeprowadziła 5 (słownie: pięć) kontroli planów ochrony. Kontrole te były typu zero-jedynkowego – sprawdzono czy jest plan ochrony, lecz nie wnिकano w ich treść merytoryczną.

1.10.1.6 Właściwa władza powinna prowadzić bieżącą ewidencję ważnych zaświadczeń o przeszkoleniu kierowców, określonych pod 8.2.1, wydanych przez tę władzę lub przez inną upoważnioną organizację.

Kierowca Grzegorz R. w 2001r. uzbierał 25 punktów karnych, przez co utracił uprawnienia do kierowania pojazdami. Starostwo Powiatowe w B wezwało go do zwrotu dokumentu prawa jazdy i poinformowało o konieczności odbycia ponownego egzaminu. Grzegorz R. zignorował wezwanie, a starostwo nie podjęło dalszych czynności mających na celu odzyskanie dokumentu (np. powiadomienie policji). W lipcu 2002r. Grzegorz R. podjął pracę w firmie „B” okazując niezwrócony dokument prawa jazdy i zaświadczenie ADR uprawniające do przewozu towarów niebezpiecznych klasy 1. W okresie od lipca 2002r. do marca 2006r. był on co najmniej trzykrotnie kontrolowany przez ITD. W trakcie tych kontroli nie zakwestionowano jego dokumentów. Wpadł dopiero podczas kontroli policyjnej (przekroczenie dozwolonej prędkości) na terenie województwa śląskiego.

W Polsce na mocy Prawa o ruchu drogowym próbuje się stworzyć CEPiK. Piszę „próbuję”, bowiem pomimo wielu lat pracy system w dalszym ciągu nie działa sprawnie. Jak widać na powyższym przykładzie, nawet uprawniona służba, jaką jest ITD ma problem z dotarciem „on line” do informacji zawartych w CEPiKu. A przedsiębiorca, który planuje zatrudnienie kierowcy musi składać uzasadniony wniosek, wносить opłatę i czekać...

1.10.2 Szkolenie w zakresie ochrony

Obecny stan prawny – są jedynie ogólnikowe zapisy w punktach 1.10.2.1 i 1.10.2.2 dotyczące zakresu szkolenia – powoduje, że doradca porusza się jak dziecko we mgle. Brak wytycznych, kto powinien takie szkolenie prowadzić. Trudno wymagać od doradcy, aby szkolił z zasad użycia broni palnej i środków przymusu bezpośredniego czy też z techniki jazdy samochodem w sytuacji zagrożenia. Z kolei program szkolenia każdorazowo powinien być ustawiany pod specyfikę danej firmy (np. sposoby powiadamiania o zagrożeniu).

Praktyka: Będąc doradcą w firmach „K” i „B” przeprowadziłem cykl szkoleń dla wszystkich uczestników przewozu materiałów wybuchowych: kierowców pojazdów transportujących i ochrony, pracowników magazynu materiałów wybuchowych oraz pracowników służby ochrony. Z wcześniej zebranych doświadczeń okazało się, że te osoby praktycznie nie miały zielonego pojęcia o zasadach przeprowadzania kontroli ruchu drogowego i uprawnieniach poszczególnych służb kontrolnych. Zagadnienia te zajęły prawie połowę czasu szkolenia. Wszyscy uczestnicy szkolenia otrzymali stosowny informator. Wydane też zostały zaświadczenia z odbycia szkolenia – tak, aby w trakcie kontroli na drodze nie było zbędnych dyskusji z kontrolującym. Zgodnie z wymaganiami prawa geologicznego i górniczego zostały opracowane instrukcje bezpiecznego wykonywania pracy przy transporcie materiałów wybuchowych, które obowiązują również poza terenem zakładu górniczego.

1.10.3.2.1 Przewoźnicy, nadawcy i inni uczestnicy przewozu wymienieni pod 1.4.2 i 1.4.3, biorący udział w przewozie towarów niebezpiecznych dużego ryzyka (patrz tabela 1.10.5), powinni przyjąć, wdrożyć i stosować się do planu ochrony, który powinien obejmować co najmniej elementy wymienione pod 1.10.3.2.2.

Powszechnie panującym przekonaniem, któremu - walę się w piersi (swoje) – sam nie tak dawno dawałem wiarę, jest to, że plan ochrony wynikający z punktu 1.10 Umowy ADR **musi** stworzyć doradca DGSA pracujący w danej firmie. Takie przekonanie nie ma podstaw prawnych! Popatrzmy uważnie na zapis w punkcie 1.8.3.3 Umowy ADR:

„Obowiązki doradcy obejmują również śledzenie następujących praktyk i procedur związanych z działalnością przedsiębiorstwa, o której mowa:

(...)

- istnienie planu ochrony, o którym mowa pod 1.10.3.2.”

„**Istnienie**”, a nie „**opracowanie**”! Doradca powinien sprawdzić, czy istniejące plany ochrony spełniają wymagania wynikające z Umowy ADR i ewentualnie doprowadzić do tego, aby te wymagania spełniały. Z jakimi planami ochrony możemy mieć do czynienia? W przypadku dużego zakładu, takiego jak kopalnia czy zakłady chemiczne są to np. plan akcji ratowniczo – gaśniczej, plan postępowania w przypadku zagrożenia terrorystycznego lub sabotażu czy wreszcie plan ochrony obszaru podlegającego obowiązkowej ochronie. Ten ostatni wynika z ustawy o ochronie osób i mienia. Każdy z tych planów, o ile posiada elementy wymienione w punkcie 1.10.3.2.2, równie dobrze może pełnić rolę planu adeerowskiego.

Porównajmy zatem zakres obowiązywania planów ochrony wynikających z Umowy ADR i ustawy o ochronie osób i mienia. Niestety znajdziemy dziurę, przez którą wyjedzie nam bez żadnej ochrony sporo materiałów wybuchowych. Zgodnie z Art. 2 ust. 3a obowiązkowej ochronie podlegają transporty broni, amunicji, materiałów wybuchowych, uzbrojenia, urządzeń i sprzętu wojskowego, wysyłane z obszarów i obiektów podlegających obowiązkowej ochronie. Z kolei punkt 1.10.4 wyłącza spod obowiązku tworzenia planów ochrony transporty przewożące materiały wybuchowe w ilościach mniejszych niż wskazane w punkcie 1.1.3.6. Efekt: Wywożąc np. 5000 sztuk zapalników (ok. 10 kg materiału wybuchowego netto) o numerach UN 0360 i UN 0361 z zakładów NitroErg w Bieruniu transport ten chronimy, bowiem firma ta jest obszarem podlegającym obowiązkowej ochronie. Z kolei wywożąc tę samą ilość zapalników o tych samych numerach UN z magazynów DynoNobel w Nowinach nie musimy transportu chronić w żaden sposób, bowiem obszar ten nie podlega obowiązkowej ochronie, a ilość przewożonego materiału nie przekracza ograniczeń podanych w 1.1.3.6. Jest to oczywista luka w prawie.

Na szczęście nie doszło do nowelizacji tej ustawy zgodnie z propozycją zawartą w druku sejmowym 3780 z lutego 2005r.:

„Art. 1 pkt 6: zasady ochrony transportowanej broni, amunicji, materiałów wybuchowych oraz innych środków bojowych stanowiących uzbrojenie Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji, Agencji Wywiadu, Biura Ochrony Rządu, Straży Granicznej, Służby Więziennej oraz innych państwowych formacji uzbrojonych.

Art. 2 pkt 3a: transport podlegający obowiązkowej ochronie – transport wartości pieniężnych, broni, amunicji, materiałów wybuchowych lub innych środków bojowych, o których mowa w art. 1 pkt 6.”

Gdyby ten przepis wszedł w życie, to transporty materiałów wybuchowych do użytku cywilnego w ogóle nie podlegałyby obowiązkowej ochronie!

Kolejnym mankamentem jest fakt, że plan ochrony transportu opracowuje kierownik obszaru podlegającego właściwej ochronie lub osoba przez niego wyznaczona (szef ochrony), w którym rozpoczyna się przewóz. W sytuacji, gdy szef ochrony nie porozumie się z doradcą DGSA przewoźnika możemy w planie ochrony znaleźć następujące lapsusy:

- Dowódca konwoju ma obowiązek sprawdzić stan techniczny pojazdu i jego wyposażenie....
- Dowódca konwoju odpowiada za ilość i rodzaj przewożonego materiału...
- Załadowca (tzn. osoba odbierająca pod względem ilościowym i jakościowym materiał wybuchowy) powinien sprawdzić czy dany towar niebezpieczny może być dopuszczony do przewozu zgodnie z Umową ADR...
- Trasa przejazdu poprowadzona jest przez środek aglomeracji śląskiej i innych dużych miast w sytuacji, gdy są stosowne objazdy...
- W kabinie pojazdu przewożącego ładunek jedzie jeden z konwojentów...

1.10.3.2.2 Plan ochrony powinien zawierać co najmniej następujące elementy:

(...)

(d) (...) kontrola pracowników nowoprzyjętych i zmieniających stanowiska

Umowa ADR nie określa, na czym ta kontrola ma polegać. W przypadku pracowników nie mających bezpośredniej styczności z materiałami wybuchowymi pracodawca nawet nie może uzyskać zaświadczenia z Krajowego Rejestru Karnego o niekaralności danej osoby! Art. 6 ust. 1 pkt. 10) Ustawy o Krajowym Rejestrze Karnym ogranicza możliwość uzyskania tej informacji jedynie do przypadków wymienionych w ustawach.

(e) skuteczne i aktualne procedury powiadamiania i postępowania w przypadkach zagrożeń...

W sytuacji, kiedy jednak tworzymy plan ochrony wynikający z Umowy ADR należy dokładnie przeanalizować obowiązujące w danej firmie sposoby powiadamiania i przenieść je do tego planu. Nie wolno tworzyć nowych procedur, bowiem w sytuacji zagrożenia jest duże prawdopodobieństwo, że zostaną one błędnie wykonane.

Praktyka: W firmie „K” obowiązuje zarządzenie prezesa dotyczące zasad postępowania w sytuacji zagrożenia terrorystycznego lub sabotażu. Jest również plan akcji ratowniczo – gaśniczej. I w jednym, i w drugim dokumencie jest umieszczony IDENTYCZNY schemat powiadamiania. Oczywiście jest, że w planie adeerowskim znalazł się również ten sam schemat.

(f) procedury oceny i testowania planów ochrony...

I znów, brak jakichkolwiek wytycznych, kto i w jaki sposób ma to robić. Doradca jest pozostawiony sam sobie...

Jeszcze przed formalnym wdrożeniem, bo 1 kwietnia 2005r. plan ochrony został przetestowany przez ITD... Kierowca pojazdu wiozącego materiały wybuchowe i ochrona nie zachowali podstawowych zasad czujności podczas zatrzymania do kontroli. Dowódca konwoju nie chciał zezwolić na rozplombowanie i otwarcie skrzyni ładunkowej – potrzebna była telefoniczna interwencja doradcy DGSA. Skończyło się decyzją za 3700 PLN, z czego 2000 PLN za zapalenie papierosa w pobliżu pojazdu przez konwojenta. To zdarzenie wykazało nieznamość zasad przeprowadzania kontroli, uprawnień służb kontrolnych i znajomości planu ochrony wynikającego z ustawy o ochronie osób i mienia. A tak na marginesie: kontrola odbywała się w Częstochowie, na pasie rezerwowym drogi krajowej nr 1, kilkadziesiąt metrów od parkingu hipermarketu Tesco.

(g) środki zapewniające ochronę fizyczną informacji o transporcie zawartych w planie ochrony...

(h) środki zapewniające ograniczenie dostępu do informacji o operacjach transportowych zawartych w planie ochrony wyłącznie do osób upoważnionych...

W przypadku przewozu materiałów wybuchowych nie ma żadnej ochrony informacji. Cóż z tego, że w planie ochrony wynikającym z ustawy o ochronie osób i mienia trasy przejazdu posiadają kryptonimy skoro wyznaczane są tylko dwie trasy: główna i rezerwowa i obowiązują one na czas ważności planu ochrony, czyli de facto na czas nieograniczony. Nie ma żadnego problemu z ustaleniem przez osoby postronne tras przejazdu. Ponadto rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 1 czerwca 2006r. zmieniające rozporządzenie w sprawie towarów niebezpiecznych, których przewóz drogowy podlega obowiązkowi

zgłoszenia wprowadziło obowiązek zgłoszenia przewozu materiałów wybuchowych również do komendantów wojewódzkich państwowej straży pożarnej – tym razem trasa podawana jest w sposób jawny! No i na deser dodajmy fakt, że występując do Ministerstwa Gospodarki o zgodę na przemieszczanie materiałów wybuchowych również musimy w sposób jawny podać trasy przewozu. I to z rocznym wyprzedzeniem!

Zastosowanie w przypadku planu ochrony klauzuli niejawności, o której mowa w ustawie z dnia 22 stycznia 1999r. o ochronie informacji niejawnych (Dz. U. 2005.196.1631 z późniejszymi zmianami) powoduje wszczęcie całej procedury sprawdzającej wobec osób mających dostęp do tych informacji, a to może skutecznie utrudnić, czy wręcz sparaliżować działalność przedsiębiorstwa.

Praktyka: Znane mi plany ochrony transportów, pomimo, że są traktowane jak dokumenty niejawne to formalnie nie posiadają żadnej klauzuli niejawności!

Praktyka: Obowiązujące w firmie „K” procedury zamawiania materiałów wybuchowych oraz procedury zamawiania środków transportu do ich przewozu niczym nie różnią się od standardowych procedur. Wskazanim byłoby opracowanie specjalnych procedur, które pomijałyby niektóre etapy.

1.10.3.3 W przypadku pojazdów przewożących towary niebezpieczne dużego ryzyka (...) powinny być zastosowane urządzenia, układy lub działania skutecznie zapobiegające kradzieży tych pojazdów i ich ładunków...

Nie ma problemów z wyposażeniem pojazdów w różnego rodzaju systemy uniemożliwiające uruchomienie pojazdu przez osoby nieuprawnione. Tylko trzeba pamiętać o tym, że fabryczne immobilizery są doskonale rozpracowane przez złodziei...

Istnieje natomiast w samej Umowie ADR zapis, który de facto powoduje obniżenie poziomu bezpieczeństwa, o którym mowa w przytoczonym powyżej punkcie. Chodzi konkretnie o zapis punktu 9.2.2.3.2: „(...) **Dopuszcza się zainstalowanie dodatkowych urządzeń sterujących, pod warunkiem, że są one wyraźnie oznaczone i zabezpieczone przed przypadkowym użyciem**”.



Na zdjęciu obok pokazany jest taki dodatkowy punkt sterowania wyłącznikiem prądu zainstalowany w samochodzie EX/III. Problem polega na tym, że używając tego sterowania osoba niepowołana może unieruchomić pojazd – silnik gaśnie po ok. 3 sekundach od zadziałania wyłącznika. Wystarczy tylko chwilowe zatrzymanie pojazdu na światłach bądź w sfiogowanym korku... Wydaje się, że celowym byłoby wręcz **zakazanie** stosowania tego typu wyłączników – właśnie ze względu na niebezpieczeństwo kradzieży. Argument, że wyłącznik ten umożliwia odłączenie akumulatorów w razie wypadku nie ma w chwili obecnej racji bytu: od dawna są stosowane wyłączniki, które działają automatycznie w momencie zderzenia bądź przewrócenia pojazdu.

1.10.3.3 (...) UWAGA: W razie potrzeby, w przypadku gdy odpowiednie urządzenia zostały już zainstalowane, do monitorowania towarów niebezpiecznych dużego ryzyka (...) powinny być użyte systemy telemetryczne lub inne metody lub urządzenia służące do śledzenia przemieszczania tych towarów.

Ta na pozór niewinna uwaga stanowiąca jedynie dopisek do punktu zasadniczego narobiła sporo zamieszania. Wielu przewoźników, w tym przewoźników materiałów wybuchowych uważa, że posiadając GPS nie musi organizować ochrony fizycznej transportu. Nic bardziej błędnego.

Po pierwsze: dotychczasowe doświadczenia z GPS pokazują, że w sytuacji napadu, co prawda otrzymujemy sygnał alarmowy, ale zanim do miejsca zdarzenia dotrze grupa interwencyjna, to często znajduje ona rozpruty samochód i dobrze, jeżeli kierowca jest tylko przywiązany do najbliższego drzewa...

Po drugie: w przypadku materiałów wybuchowych obowiązują nas również przepisy ustawy o ochronie osób i mienia. A tam mamy do czynienia z szeregiem obostrzeń. Przeanalizujemy niektóre zapisy:

Art. 3. Ochrona osób i mienia realizowana jest w formie:

1) bezpośredniej ochrony fizycznej:

a) stałej lub doraźnej,

b) polegającej na stałym dozorcze sygnałów przesyłanych, gromadzonych i przetwarzanych w elektronicznych urządzeniach i systemach alarmowych,

c) polegającej na konwojowaniu wartości pieniężnych oraz innych przedmiotów wartościowych lub niebezpiecznych;

2) zabezpieczenia technicznego, polegającego na:

a) montażu elektronicznych urządzeń i systemów alarmowych, sygnalizujących zagrożenie chronionych osób i mienia, oraz eksploatacji, konserwacji i naprawach w miejscach ich zainstalowania,

b) montażu urządzeń i środków mechanicznego zabezpieczenia oraz ich eksploatacji, konserwacji, naprawach i awaryjnym otwieraniu w miejscach zainstalowania.

Jak widać powyżej, Art. 3 ustawy dopuszcza zarówno bezpośrednią ochronę fizyczną jak i odbiór sygnałów z urządzeń elektronicznych, co doskonale wypełnia wymagania Umowy ADR. Ale są jeszcze zapisy art. 26, 28 i 29 tej ustawy, które mówią, że projekty zabezpieczenia technicznego, oraz montaż i dozór sygnałów z urządzeń elektronicznych może być wykonywany jedynie przez osoby posiadające stosowną licencję pracownika ochrony fizycznej lub zabezpieczenia technicznego. Oznacza to, że aby system GPS spełniał wymagania ustawy o ochronie osób i mienia to musi być zainstalowany przez uprawnioną osobę, a sygnały muszą być odbierane i analizowane nie u przewoźnika, ale w centrum dyspozycyjnym uprawnionej służby ochrony. Pracownik takiego centrum zazwyczaj ma bezpośredni kontakt zarówno z własnymi grupami interwencyjnymi jak i policją.

Na marginesie rozważań o planach ochrony nie można pominąć przepisu

S1 (6) Nadzorowanie pojazdów.

Przepis ten zwalnia z obowiązku nadzorowania pojazdy przewożące poniżej 50 kg materiału wybuchowego netto. Jak słusznie zauważyli w dokumencie ECE/TRANS/WP.15/2006/2 przedstawiciele Norwegii przepis ten kłóci się z ideą działu 1.10. 50 kg materiału wybuchowego zawiera ok. 35000 sztuk naboju 0.45 Magnum – stanowi to więc łakomy kąsek... Propozycja Norwegii ogranicza ilość materiału wybuchowego w jednostce transportowej do 5 kg.

Czego zatem brakuje, żeby transport materiałów wybuchowych można było prowadzić w sposób bezpieczny?

Rozporządzenie w sprawie szczegółowych zasad i wymagań, jakim powinna odpowiadać ochrona materiałów wybuchowych transportowanych przez przedsiębiorców i inne jednostki organizacyjne.

Powyższy tytuł rozporządzenia jest klonem tytułu rozporządzenia z 1998r dotyczącego ochrony wartości pieniężnych. Jak już wcześniej pisałem, nie ma żadnych wytycznych dotyczących sposobu ochrony transportów z materiałami wybuchowymi. Transporty te są na drodze traktowane jak każdy inny przewóz rzeczy: pojazdy nie są pojazdami uprzywilejowanymi i podlegają kontroli ruchu drogowego na zasadach ogólnych. Co gorsze – nie wie o tym wielu kierowców i pracowników ochrony co prowadzi do sytuacji konfliktowych na drodze. Z własnego doświadczenia wiem, że nie znają oni uprawnień kontrolnych takich służb jak Służba Celna czy Inspekcja Kontroli Skarbowej.

Rozporządzenie to powinno m.in. określić:

- sposoby ochrony transportów w zależności od ilości i rodzaju przewożonego materiału,
- liczebność i wyposażenie konwojentów chroniących przewóz,
- zasady postępowania w sytuacjach zagrożenia,
- podstawowe obowiązki poszczególnych członków konwoju,
- zasady wyznaczania tras przejazdu.

Szkolenie kierowców w zakresie przewozu materiałów wybuchowych.

Ze względów bezpieczeństwa należy wprowadzić kontrolę osób ubiegających się o uzyskanie uprawnień adeerowskich do przewozu materiałów wybuchowych, taką samą kontrolę, jaka obowiązuje zgodnie z ustawą o materiałach wybuchowych do użytku cywilnego w stosunku do osób mających dostęp do materiałów wybuchowych. Przypominam, że chodzi tu o badania psychologiczne, psychiatryczne i pozytywną opinię powiatowego komendanta policji. Pamiętajmy o tym, że być może nie doszłoby do zamachów z 11 września, gdyby stosowne służby zainteresowały się, dlaczego kilku śniadych osobników nagle zapragnęło nauczyć się sztuki pilotażu...

W chwili obecnej program szkolenia kierowców pojazdów przewożących materiały wybuchowe w ogóle nie obejmuje zagadnień ochrony. W szkoleniu powinny znaleźć się nie tylko zagadnienia teoretyczne, ale również ćwiczenia praktyczne, obejmujące np. jazdę z przebitą oponą czy taranowanie przeszkód. Oczywiście jest, że takie szkolenia musiałyby trwać dłużej niż wymagane obecnie 8 godzin lekcyjnych, a część praktyczną musiałyby przeprowadzać wyspecjalizowane ośrodki szkoleniowe.

Jaki wpływ ma doradca DGSA na dobór członków ochrony konwoju?

Wiadomo – żaden. Dotychczasowa praktyka (napady na banki i konwoje z pieniędzmi) wykazuje, że ochroniarze zazwyczaj mają mizerne pojęcie o sztuce walki. Nie jest obojętnym, czy transport będzie chronił były „operator” (bardzo mi się podoba to określenie... ☺) GROMU, czy łysy osiłek zdobywający doświadczenie w osiedlowej siłowni.

Czy mamy moralne prawo narażać na niebezpieczeństwo kalectwa lub utraty życia w wyniku napadu osoby w pewnym sensie postronne, jakimi są kierowcy pojazdów przewożących materiały wybuchowe?

Negatywna odpowiedź na to pytanie może doprowadzić do konkluzji, że przewóz materiałów wybuchowych powinien być wykonywany przez SUFO, a kierowca powinien posiadać również licencję pracownika ochrony fizycznej. Takie rozwiązanie ma także inną

zaletę: zostaną z rynku wyeliminowani przypadkowi przewoźnicy, a ci, co pozostaną będą podlegali stosownemu nadzorowi MSWiA.

Zmiany ustaw o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych, o ochronie osób i mienia oraz o materiałach wybuchowych do użytku cywilnego w zakresie zasad tworzenia planów ochrony i sposobu zgłaszania transportów.

Powinna zostać wprowadzona zasada, że plan ochrony opracowuje uprawniona osoba podmiotu realizującego ochronę w porozumieniu z doradcą DGSA podmiotu wykonującego przewóz. Zatwierdzenia planu dokonywałby w dalszym ciągu wojewódzki komendant policji właściwy dla miejsca rozpoczęcia przewozu. Zgłoszenie konkretnego przewozu do komendanta wojewódzkiego policji byłoby jednocześnie wnioskiem o uzyskanie zgody na przemieszczanie materiałów wybuchowych, o którym mowa w ustawie o materiałach wybuchowych do użytku cywilnego. W ten sposób zostałaby zrealizowana zasada wynikająca z dyrektywy unijnej, że zgoda na przemieszczanie dotyczy pojedynczego, konkretnego przewozu.

Zmiana wzoru zaświadczenia ADR

Zaświadczenie powinno mieć ujednolicony z innymi dokumentami format, posiadać zdjęcie oraz powinna być wykluczona możliwość dopisywania szkoleń specjalistycznych (kl. 1, 7 i przewóz w cysternach). Koncepcja ta wymaga zmian w umowie ADR, ale wydaje się, że pomysł należy wdrożyć już od 2009 roku. Ponadto obecna forma zaświadczenia nie przystaje do współczesnych standardów w tej dziedzinie.

PODSUMOWANIE.

Umowa ADR powinna ograniczyć się jedynie do wskazania towarów niebezpiecznych dużego ryzyka. Błędem jest próba określania zasad ochrony przewozów – przy czym ograniczono się jedynie do jednego składnika ochrony: prewencji. Nie wskazano przy tym, kto za tę ochronę odpowiada. Na pewno nie powinien robić tego doradca – nie ma on do tego ani umiejętności, ani uprawnień. Procedury przeciwdziałania terroryzmowi obejmują cały szereg innych działań, w tym działań wywiadowczych, prowadzonych przez wyspecjalizowane służby państwowe. I nie przeszkadzajmy im w tym.