



**Stanisław Wieteska**

Uniwersytet Łódzki  
Wydział Ekonomiczno-Socjologiczny  
Katedra Ubezpieczeń  
sekubez@uni.lodz.pl

## **PROPOZYCJA OBOWIĄZKOWEGO UBEZPIECZENIA ODPOWIEDZIALNOŚCI CYWILNEJ DORADCÓW DS. PRZEWOZU MATERIAŁÓW NIEBEZPIECZNYCH KOLEJĄ I W RUCHU DROGOWYM W POLSCE**

**Streszczenie:** W warunkach obecnie funkcjonującej funkcjonalnej gospodarki przewozi się wiele materiałów niebezpiecznych. Jak w każdej działalności, dochodzi do wielu wypadków w ruchu drogowym i kolejowym. Indywidualna analiza wypadków przyczyniła się do tezy, iż potrzebni są specjaliści, pod nadzorem których powinny być transportowane materiały niebezpieczne. W artykule wskazano skalę wypadków komunikacyjnych z udziałem materiałów niebezpiecznych w ruchu drogowym i kolejowym. Omówiono status funkcjonowania doradcy ds. przewozu materiałów niebezpiecznych. W końcowej części przedstawiono ogólne założenia ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej dla tej grupy zawodowej.

**Słowa kluczowe:** transport materiałów niebezpiecznych, ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej.

### **Wprowadzenie**

Istotny element w gospodarce narodowej stanowi transport różnego rodzaju towarów i materiałów przez terytorium danego państwa. Jednym z rodzajów przewożonych ładunków są materiały niebezpieczne.

Produkcja materiałów niebezpiecznych należy także do konsekwencji technologicznej przemysłu. Niestety, dla zaspokojenia wielu innych potrzeb społecznych, produkcja i przewóz tych materiałów jest koniecznością. Odpowie-

działność za ich przewóz ponoszą m.in. doradcy ds. przewozu materiałów niebezpiecznych<sup>1</sup>.

W myśl art. 15 ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych uczestnik przewozu towarów niebezpiecznych jest obowiązany wyznaczyć na swój koszt doradcę ds. przewozu materiałów niebezpiecznych, właściwego ze względu na zakres i sposób przewozu lub czynności RID lub ADN (pojęcia zdefiniowane w dalszej części artykułu).

Celem tego artykułu jest zaproponowanie nowego obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej doradców ds. przewozu materiałów niebezpiecznych.

Biorąc pod uwagę zagrożenie dla mienia ludności i środowiska przy przewozie różnego rodzaju materiałów niebezpiecznych, a także możliwość popełnienia błędu przypadkowego, koniecznością jest objęcie ochroną ubezpieczeniową i tej grupy zawodowej.

W artykule pominięto rolę doradców ds. przewozu materiałów niebezpiecznych drogą morską, lotniczą i śródlądową, gdyż wymaga to odrębnego opracowania. W artykule ograniczono rozważania jedynie do ruchu kolejowego i drogowego w Polsce.

Artykuł napisano w oparciu o załączoną literaturę przedmiotu. Powinien być on wzięty pod uwagę przez zakłady ubezpieczeń majątkowo-osobowych jako nowe pole ubezpieczeniowe do zagospodarowania.

## 1. Pojęcia podstawowe i oznaczenia

W art. 2 ustawy z 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz.U. poz. 1367 nr 277 z 2011 r.) spotykamy następujące określenia:

- towar niebezpieczny – materiał lub przedmiot który zgodnie z ADR, RID i ADN nie jest dopuszczony do przewozu żeglugą śródlądową albo jest dopuszczony do takiego przewozu na warunkach określonych odpowiednimi przepisami,
- przewóz towarów niebezpiecznych – każde przemieszczenie towarów niebezpiecznych pojazdem ogólnodostępnym z uwzględnieniem postojów wymaganych podczas tego przewozu oraz czynności związane z przewozem,
- pojazd – pojazd samochodowy albo zespół pojazdów, składających się z pojazdu samochodowego i przyczepy w rozumieniu ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. (Prawo o ruchu drogowym, Dz.U. z 2005 r. nr 108 poz. 908),

---

<sup>1</sup> W warunkach polskich wprowadzono już kilka obowiązkowych ubezpieczeń odpowiedzialności cywilnej zawodowej. Do nich należy zaliczyć m.in. ubezpieczenie OC: notariuszy, adwokatów, architektów i inżynierów budownictwa, rzeczników patentowych, lekarzy itp.

- uczestnik przewozu towarów niebezpiecznych to podmioty wymienione w ADR, RID lub ADN lub jednostka zajmująca się przewozem towarów niebezpiecznych,
- ADR – umowa europejska dotycząca międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (Dz.U. z 2011 r. nr 110 poz. 641 wraz z późniejszymi zmianami od dnia wejścia w życie),
- RID – regulamin międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID) stanowisko o przewozie kolejowym (COTIF) sporządzonej w Bernie dnia 9 maja 1980 r. (Dz.U. z 2007 r. nr 100 poz. 674 oraz pozycja 804 i 805 wraz z późniejszymi zmianami obowiązującymi od dnia wejścia w życie),
- ADN – umowa europejska dotycząca międzynarodowego przewozu śródlądowymi drogami wodnymi towarów niebezpiecznych z dnia 26 maja 2000 r. (Dz.U. z 2010 r. Nr 225 poz. 1537 wraz z późniejszymi zmianami obowiązującymi od dnia ich wejścia w życie),
- osoba wykonująca czynności związane z przewozem towarów niebezpiecznych – osoba fizyczna zatrudniona albo wykonująca przewóz drogowy towarów niebezpiecznych,
- przewóz koleją towarów niebezpiecznych to każde przemieszczenie towarów niebezpiecznych wagonem służącym do przewozu oraz czynności związane z tym przewozem,
- wagon – pojazd kolejowy bez własnego układu napędowego, który porusza się na własnych kołach, służący do przewozu towarów.

## 2. Statystyka wypadków w przewozie materiałów niebezpiecznych

Na wstępie przytoczmy skalę ilościową przewożonych materiałów niebezpiecznych. Wzięte zostały pod uwagę jedynie chemikalia i materiały ropopochodne (tab. 1).

**Tabela 1.** Transport materiałów niebezpiecznych w Polsce w latach 2010-2013 (w tys. ton)

Wyszczególnienie		2010	2011	2012	2013
Transport drogowy	a	26348	27271	28026	32856
	b	45717	42989	48254	53356
Transport kolejowy	a	15952	16606	14756	14707
	b	9690	10246	10114	10401

Legenda:

a) ciekłe produkty rafinacji ropy naftowej,

b) chemikalia, produkty chemiczne, włókna sztuczne, wyroby z gumy i tworzyw sztucznych, paliwo jądrowe.

Źródło: [GUS, 2014].

Z danych zawartych w tab. 1 wynika, że w latach 2012-2013 ok. 1/3 ciekłych produktów ropopochodnych przewieziono transportem kolejowym. Widać także rosnącą ilość przewożonych materiałów niebezpiecznych transportem drogowym, a malejącą obecność transportu kolejowego. Wobec dynamicznie rozwijającego się transportu drogowego w Polsce należy przypuszczać, że wskazane tendencje utrzymają się w najbliższych latach.

Rozważmy obecnie statystykę ilości zdarzeń w transporcie materiałów niebezpiecznych w ruchu drogowym i kolejowym.

### Zdarzenia w transporcie materiałów niebezpiecznych w ruchu drogowym

**Tabela 2.** Udział pojazdów przewożących materiały niebezpieczne w zdarzeniach drogowych w Polsce w latach 2006-2012

Udział	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Ogółem
Liczba zdarzeń, w tym:	76	79	65	47	54	59	44	424
– wypadki	3	13	9	5	6	14	8	58
– zabici	–	6	–	2	5	3	1	17
– ranni	3	7	9	5	6	20	7	57
– kolizje	73	66	56	42	48	45	36	366

Legenda:

– brak danych.

Źródło: Raporty Komendy Głównej Policji z lat 2006-2012.

Z danych zawartych w tab. 2 wynika, że w przypadku zdarzeń w ruchu drogowym z udziałem materiałów niebezpiecznych byli ranni i zabici. Większość to kolizje w ruchu drogowym. Zdarzyły się także poważne awarie (tab. 3).

**Tabela 3.** Zdarzenia w transporcie materiałów niebezpiecznych zakwalifikowane jako poważne awarie w Polsce w latach 2002-2008

Województwo	Liczba zdarzeń							
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2002-2008
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Dolnośląskie	15	12	10	11	9	6	8	71
Kujawsko-pomorskie	10	11	27	16	22	16	11	113
Lubelskie	11	14	12	7	13	8	5	70
Lubuskie	8	3	4	3	3	0	1	22
Łódzkie	2	3	2	2	2	1	1	13
Małopolskie	6	7	9	9	13	15	14	73
Mazowieckie	34	27	25	23	37	25	18	189
Opolskie	8	11	4	6	4	5	6	44

cd. tabeli 3

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Podkarpackie	2	4	9	3	4	7	2	31
Podlaskie	10	6	6	6	4	12	1	45
Pomorskie	24	10	9	8	16	11	10	88
Śląskie	6	13	9	23	15	9	9	84
Świętokrzyskie	4	1	0	5	0	0	2	12
Warmińsko-mazurskie	4	5	8	13	4	4	6	44
Wielkopolskie	11	2	6	2	3	7	4	35
Zachodniopomorskie	9	16	10	13	8	7	11	74
Razem	164	145	150	150	157	133	109	1008

Źródło: [Sosabowski, 2010].

Z danych zawartych w tab. 3 wynika zróżnicowanie regionalne (według województw) zdarzeń w przewozie materiałów niebezpiecznych. Najwięcej zdarzeń w latach 2002-2008 wystąpiło w województwach: kujawsko-pomorskim, mazowieckim, pomorskim, lubelskim, śląskim i zachodniopomorskim. Przyczyny kolizji drogowych zostały zawarte w tab. 4.

**Tabela 4.** Przyczyny kolizji drogowych z udziałem pojazdów przewożących towary niebezpieczne w Polsce w latach 2006-2012

Przyczyny	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Łącznie
Niedostosowanie prędkości	11	17	8	5	9	6	5	61
Nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu	6	4	3	1	4	1	1	20
Nieprawidłowe omijanie	2	1	2	1	3	–	1	10
Nieprawidłowe wymijanie	2	1	1	1	2	2	–	9
Zmęczenie, zaśnięcie	1	2	3	–	–	2	–	8
Niezachowanie bezpiecznej odległości	6	4	4	5	–	2	2	23
Nieprawidłowe cofanie	4	4	5	–	4	3	3	23
Nieprawidłowa zmiana pasa ruchu	2	1	1	2	1	1	2	10
Nieprawidłowe wyprzedzanie	–	–	4	1	3	–	–	8
Nieprawidłowy manewr skrętu	2	2	–	1	1	2	–	8
Wjazd na czerwone światło	1	1	–	–	–	–	–	2
Nieprawidłowe zawracanie	–	1	–	–	–	–	–	1
Niestosowanie się do innych znaków i sygnałów	–	2	–	1	1	–	1	5
Inne	–	–	–	–	2	–	–	2

Legenda:  
– brak danych.

Źródło: Raporty Komendy Głównej Policji z lat 2006-2012.

Zdanych zawartych w tab. 4 wynika, że najczęściej kolizji wystąpiło z powodu: nadmiernej prędkości, nieustąpienia pierwszeństwa przejazdu oraz niezachowania bezpiecznej odległości między pojazdami, a także w trakcie cofania pojazdu.

### Zdarzenia w transporcie materiałów niebezpiecznych w ruchu kolejowym

Odmienne przyczyny i skala wypadków przewozu materiałów niebezpiecznych towarzyszą w ruchu kolejowym (tab. 5).

**Tabela 5.** Liczba wypadków i awarii z udziałem towarów niebezpiecznych w Polsce w latach 2001-2009

Lp.	Rok	Wielkość przewozów (mln ton)	Liczba wypadków i awarii	Wskaźnik awaryjności (liczba wypadków i awarii/mln ton)
1	2001	15,4	63	4,09
2	2002	14,7	47	3,2
3	2003	17,4	46	2,64
4	2004	20,0	42	2,1
5	2005	19,3	37	1,92
6	2006	19,6	33	1,68
7	2007	22,5	35	1,55
8	2008	–	29	1,50
9	2009	–	21	1,06

Legenda:  
– brak danych.

Źródło: [Krystek, 2009, s. 157; Ocena bezpieczeństwa ruchu kolejowego w 2009 r., s. 15].

Z danych zawartych w tab. 5 wynika, że liczba awarii i wypadków na kolei z udziałem materiałów niebezpiecznych stopniowo maleje. Ilość wypadków oraz awarii w 2009 r. była trzykrotnie mniejsza niż w 2001 r.

Również przyczyny awarii są odmienne w ruchu kolejowym niż drogowym (tab. 6).

Z danych zawartych w tab. 6 wynika, iż najczęściej dochodzi do wycieku materiałów niebezpiecznych. Nieszczelność zaworów, uszkodzone uszczelki stanowią bezpośrednią przyczynę awarii. Warto w tym miejscu zwrócić uwagę, że wagony cysterny służące do przewozu płynnych materiałów niebezpiecznych są poddane kontroli dozoru technicznego. Traktowane są jako zbiorniki wysokociśnieniowe i wymagające stałego monitoringu.

**Tabela 6.** Szczegółowe przyczyny awarii przy przewozie koleją towarów niebezpiecznych w latach 2005-2007

Lp.	Przyczyna	Liczba awarii		
		2005	2006	2007
1	Brak/uszkodzone uszczelki na zaworach nalewowo-spustowych cysterny	5	4	12
2	Niedokręcone śruby na zaworach nalewowo-spustowych bądź zaworach fazy ciekłej lub gazowej cystern	17	12	4
3	Luźne śruby na zaworze głównym cysterny	1	1	-
4	Uszkodzony zawór główny cysterny	1	-	1
5	Rozszczelnienie (otwarcie) zaworu bezpieczeństwa cysterny	3	7	5
6	Uszkodzenie dennicy zbiornika wskutek korozji	-	1	1
7	Zablokowanie zaworu odpowietrzającego kawałkiem drewna	-	1	-
8	Wyciek spowodowany rozszczelnieniem układu grzewczego cysterny wskutek korozji	2	2	1
9	Korozja zaworu spustowego	-	1	-
10	Nieszczelność zaworu wyczystkowego cysterny	1	1	-
11	Nieszczelność zaworu wyczystkowego/rewizyjnego cysterny powstała wskutek wykojenia wagonu	-	1	5
12	Uszkodzenie mechaniczne cysterny/kontenera cysterny	3	-	1
13	Ogółem	33	21	30

Źródło: [Krystek, 2009, s. 158].

### 3. Status dorady ds. bezpieczeństwa przewozów materiałów niebezpiecznych

#### Podstawa prawna funkcjonowania doradców

W ustawie z dnia 28 listopada 2002 r. (Dz.U. 2002 nr 199) wyszczególnia się funkcjonowanie doradztwa w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych. Ustalono warunki, jakie taka osoba powinna spełniać. W Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 18 kwietnia 2002 r. (Dz.U. z 23 V 2002 r.) w sprawie szczegółowego zakresu obowiązków doradcy ds. bezpieczeństwa przewozu materiałów niebezpiecznych koleją oraz szkolenia i egzaminowania kandydatów na doradców określono także zasady szkolenia oraz egzaminowania. Ponadto wprowadzono ustalenia dotyczące: kar za niewyznaczenie doradcy ds. bezpieczeństwa, umów specjalnych zawieranych w ramach umowy ADR oraz ponownej oceny zgodności transportowanych urządzeń ciśnieniowych stosowanych do przewozu towarów niebezpiecznych [Grzegorzczak, 2005, s. 49].

Powyższe przepisy są konsekwencją Dyrektywy 2000/18/WE z dnia 17 kwietnia 2000 r. w sprawie minimalnych wymogów egzaminacyjnych na doradców ds. bezpieczeństwa w drogowym, kolejowym i śródlądowym transporcie towarów

niebezpiecznych. Zgodnie z dyspozycją art. 21 ustawy o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych, każdy przedsiębiorca (a także podmiot niebędący przedsiębiorcą), wykonujący przewóz towarów niebezpiecznych lub związany z takim przewozem, do załadunku lub rozładunku powinien wyznaczyć doradcę, który będzie prowadzić wewnętrzny nadzór nad wymienionymi czynnościami.

Nie ulega wątpliwości, iż odpowiedzialność doradcy ds. przewozu materiałów niebezpiecznych nie jest mała. Świadomość konsekwencji społecznych i ekonomicznych w razie wypadku czy awarii powoduje, że zawód ten należy do elitarnych w Polsce. Można by postawić tezę, że doradca ds. bezpieczeństwa przewozu materiałów niebezpiecznych należy do zawodów zaufania publicznego. Niewątpliwie pozycja ustrojowa doradcy różni się od charakteru zawodów już objętych obowiązkowym ubezpieczeniem OC (np. adwokatów, notariuszy, komorników itp.). To jednak nie stanowi przeszkody do objęcia ich praktyki zawodowej analogicznym systemem kompensacji szkód.

W myśl art. 40-43 Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 29 maja 2012 r. doradcą może być osoba posiadająca wykształcenie wyższe, która nie była skazana prawomocnym wyrokiem, ukończyła kurs doradcy i złożyła egzamin z wynikiem pozytywnym. Każdy doradca ds. bezpieczeństwa przewozu materiałów niebezpiecznych powinien uzyskać świadectwo [Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 29 maja 2012 r.].

W drodze decyzji administracyjnej świadectwo doradcy może być cofnięte, gdy:

- przestał spełniać wymóg, o którym mowa w art. 42 ust. 2 pkt 2,
- w sposób rażący naruszył przepisy dotyczące przewozu materiałów niebezpiecznych.

Do obowiązków doradców ds. bezpieczeństwa należy m.in.:

- nadzór nad przestrzeganiem przepisów i procedur związanych z przewozem materiałów niebezpiecznych,
- doradztwo dla kierownictwa przy czynnościach związanych z przewozem materiałów niebezpiecznych,
- kontrola przewozu, przesyłek i stanowisk pracy związane z przewozem materiałów niebezpiecznych,
- doradztwo w zakresie profilaktyki w zakresie załadunku, rozładunku, przeładunku związane z transportem materiałów niebezpiecznych,
- opiniowanie procedur i instrukcji, zapewniające zgodność z obowiązującymi przepisami procesu załadunku, przeładunku, przewozu i rozładunku materiałów niebezpiecznych,
- opracowanie planów szkolenia uczestników przewozu materiałów niebezpiecznych,



- opracowanie rocznych raportów dotyczących bezpieczeństwa przewozu materiałów niebezpiecznych,
- aktywny udział w pracach komisji ustalającej przyczyny i okoliczności zdarzeń oraz wypadków z materiałami niebezpiecznymi w przedsiębiorstwach.

Każdy pojazd dopuszczony do przewozu materiałów niebezpiecznych musi posiadać świadectwo [Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z 15 lutego 2012 r.].

Ponadto, została utworzona centralna ewidencja doradców prowadzona przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego, a podstawowe ich dane są ogólnodostępne [Grzegorzczuk, 2005, s. 50].

Stan ilościowy doradców ds. przewozu materiałów niebezpiecznych przedstawia tab. 7.

**Tabela 7.** Stan ilościowy doradców ds. przewozu materiałów niebezpiecznych (stan na 31.V.2015 r.)

Wyszczególnienie	Ilość
Doradcy ds. bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych ADR	1034
Doradcy ds. bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych RID	231
Doradcy ds. bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych ADN	Zgodnie z art. 131 ust. 2 ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz.U. z 2011 nr 227 poz. 1367 z późn. zm.) dyrektorzy Urzędów Żeglugi Śródlądowej zobowiązani są do przekazania danych z ewidencji doradców ds. bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych w żegludze śródlądowej. Z otrzymanych informacji wynika, iż dotychczas nie wydano świadectw doradcy ds. bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych w zakresie przewozu żeglugą śródlądową.

#### 4. Ogólne założenia ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej doradców ds. przewozu materiałów niebezpiecznych

Rezultatem rozwoju techniki oraz technologii był i jest wzrost ilości nieszczęśliwych wypadków. Aby temu zjawisku przeciwdziałać koniecznością stało się wprowadzenie ubezpieczeń odpowiedzialności cywilnej. To naturalne, że osoba fizyczna lub prawna, obciążona obowiązkiem wypłaty odszkodowania niezależnie od jej osobistych starań czy zachowania się przejawia tendencję odsunięcia od siebie tego ciężaru. Stąd tendencja ucieczki od ryzyka odpowiedzialności cywilnej poprzez ubezpieczanie się od niej. Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej pozwala na obciążenie kolektywu szkoda, która, gdyby

miała być pokryta przez osobę odpowiedzialną, mogłaby doprowadzić ją do ruiny, czyniąc z niej jakby kolejną ofiarę wypadku. Z punktu widzenia osoby odpowiedzialnej, ubezpieczenie zmniejsza dotkliwość na zasadzie ryzyka.

Zatem ta specyfika dźwiga ciężar odpowiedzialności za konsekwencje wypadków (zdarzeń) z udziałem materiałów niebezpiecznych. Straty spowodowane w wypadkach przy przewozie materiałów niebezpiecznych mogą być bardzo duże (niekiedy trudne do oszacowania). Stąd koniecznością staje się wprowadzenie ubezpieczenia OC doradców ds. bezpieczeństwa przewozu materiałów niebezpiecznych.

### **Zakres odpowiedzialności**

Przez umowę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, zakład ubezpieczeń zobowiązuje się do zapłacenia określonego w umowie odszkodowania za szkody wyrządzone osobom trzecim, względem których odpowiedzialność za szkodę ponosi ubezpieczający albo osoba, na rzecz której została zawarta umowa ubezpieczenia. Obejmuje ona szkody będące następstwem przewidzianego w umowie wypadku, który miał miejsce w okresie ubezpieczenia. W umowach ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej mówi się o rażącym niedbalstwie lub nienależytym wykonaniu.

W przypadku doradców ds. przewozu materiałów niebezpiecznych mogą to być błędy powstałe nieumyślnie, np.:

- niedopatrzenia w czasie załadunku, rozładunku materiałów,
- nieskontrolowanie zaworów,
- niesprawdzenie stanu wiedzy w czasie szkoleń kierowców drogowych,
- nieprzekazanie kierownictwu (managerowi floty samochodowej) uwag o trasie przewozu i miejscach szczególnie niebezpiecznych,
- niezaopiniowanie procedur wszystkich faz związanych z przewozem,
- niesporządzenie raportu powypadkowego w obiektywnej postaci.

Katalog powyższych błędów oraz uchybień nie jest kompletny. Dopiero w praktyce okaże się, na jakie możliwe przypadkowe uchybienia (szczegóły) należy zwrócić uwagę. Z zakresu odpowiedzialności trzeba przewidzieć wyłączenia zdarzeń, np. spowodowane winą umyślną.

### **Obowiązek ubezpieczenia – uzasadnienie**

Na skutek mnożących się wypadków z udziałem materiałów niebezpiecznych, zagadnienie zagwarantowania pełnego odszkodowania jest ważnym argumentem na wprowadzenie tego ubezpieczenia. Ma ono na celu pogodzenie

sprzecznych interesów osoby obciążonej obowiązkiem odszkodowawczym (sprawcą) a poszkodowanym. Ubezpieczenie to chroni sprawcę przed konsekwencjami wystąpienia poszkodowanego z roszczeniem odszkodowawczym. Innymi słowy, ochrona interesów ubezpieczającego przekształca się w zabezpieczenie praw poszkodowanego.

Ponieważ szkody mogą być bardzo dotkliwe, istnieje konieczność zabezpieczenia interesów poszkodowanych. Ubezpieczenie obowiązkowe jest odpowiednim instrumentem, który gwarantuje pokrycie powstałej szkody. Zastosowanie przymusu ubezpieczenia odpowiedzialności zawodowej, wzmacnia pozycję poszkodowanego, gdyż ustawodawca urealnia w ten sposób jego roszczenie o odszkodowanie, a ponadto przyspiesza oraz usprawnia dochodzenie odszkodowania. Istota systemu ubezpieczeń obowiązkowych polega na wzmocnieniu funkcji gwarancyjnej kompensacji szkód.

### **Składka ubezpieczeniowa**

Przeprowadzone kontrole przewozu materiałów niebezpiecznych w 2003 r. wykazały, że znakomita większość pojazdów przewożących towary niebezpieczne spełnia wszystkie wymagania ustawy o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych oraz umowy ADR [Klink, 2004, s. 13]. Tak nieznaczna ilość nieprawidłowości jest wynikiem tego, iż zazwyczaj występują grupowo. Oznacza to, że rzadko występują sytuacje, w których kontrola wykazuje jedno naruszenie. Najczęściej z wieloma nieprawidłowościami spotykamy się w obrębie tej samej jednostki transportowej. Dostrzega się również tendencję, że wraz z rosnącą liczbą doradców ds. bezpieczeństwa w transporcie materiałów niebezpiecznych coraz większa niż dotychczas liczba podmiotów gospodarczych stara się o fachową wiedzę w dziedzinie transportu.

Warto także zwrócić uwagę, że miernik częstości szkód (liczba awarii na 1 mln ton pociągów) jest niewielki (tab. 2, 3, 5). Można zaobserwować również niewielką liczbę przypadków na 1 mln ton przewożonych materiałów w ruchu drogowym. Oba te wskaźniki oznaczają niezbyt wysoką składkę za omawiane ubezpieczenie.

### **Minimalna suma gwarancyjna**

Suma gwarancyjna stanowi finansowy zakres odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń za szkody wyrządzone w umowie ubezpieczenia.

Suma gwarancyjna może być ustalona:

- na jedno zdarzenie (wypadek ubezpieczeniowy) w okresie ochrony ubezpieczeniowej,
- na wszystkie zdarzenia (wypadki) w okresie ochrony ubezpieczeniowej.

Wysokość tych sum jest kwestią dyskusyjną. Patrząc jednak na dotychczasowe doświadczenia należy przyjąć, że powinny one wynosić w pierwszym przypadku np. 250 tys. euro, w drugim – 700 tys. euro.

Niewątpliwie doświadczenia w zakresie OC doradców mogą skutkować skorygowaniem minimalnej sumy gwarancyjnej. Taka opcja winna być rozważana przy każdej nowo zawieranej umowie ubezpieczenia. Jest to w interesie obopólnym – sprawcy i poszkodowanego. Należy także rozważyć kwestię, że suma gwarancyjna powinna być wyczerpywalna. Nie może być zbyt wysoka, ponieważ wysokość składki od niej wyliczona nie może przekraczać możliwości ekonomicznych omawianych doradców.

Warto w tym miejscu zwrócić uwagę, że w przypadku awarii samochodu cysterny czy wagonu cysterny pojemność tych zbiorników jest znana. Zatem łatwo jest określić obszar skażenia środowiska.

Należy także rozważyć, aby w ramach sumy gwarancyjnej pokrywane były szkody m.in.:

- akcji ratowniczej,
- działań mających na celu dążenie do zmniejszenia skutków wypadku z udziałem materiałów niebezpiecznych,
- koszty postępowań sądowych,
- koszty opinii ekspertów.

Wprowadzenie pojęcia „minimalnej sumy gwarancyjnej” ma na celu:

- zapewnienie dolnej granicy odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń i sprawcy szkody,
- ustalenia dolnej minimalnej składki za ubezpieczenie OC.

Ustalona wielkość sumy gwarancyjnej stanowi granicę odpowiedzialności finansowej zakładu ubezpieczeń. Każde roszczenie przekraczające wielkość sumy gwarancyjnej obciąża sprawcę. Stąd ważna dla potencjalnego ubezpieczonego jest ocena ryzyka prowadzonej działalności (przewozu materiałów niebezpiecznych) i oszacowanie potencjalnej prawdopodobnej maksymalnej szkody (PML), jaka może wystąpić. Wielkość PML może być podstawą do określenia minimalnej sumy gwarancyjnej.

## Podsumowanie

Przeprowadzone rozważania dowodzą, że odpowiedzialność doradcy ds. przewozu materiałów niebezpiecznych jest szczególnego rodzaju. Dostrzega się ją wówczas, gdy dochodzi do wypadku komunikacyjnego w ruchu drogowym czy awarii na kolei. Biorąc pod uwagę skalę roszczeń osób trzecich, koniecznością jest wprowadzenie takiego produktu ubezpieczeniowego, który chroniłby i tę grupę społeczną.

Z niniejszego artykułu można wysnuć następujące wnioski:

- pomimo wysiłków proceduralnych, ostrych przepisów w transporcie w dalszym ciągu w Polsce dochodzi do zbyt wielu wypadków przy przewozie materiałów niebezpiecznych,
- zawód doradcy ds. przewozu materiałów niebezpiecznych jest potrzebny i wymaga także ochrony za błędy przypadkowe, losowe.

Podjęta tematyka w artykule nie została wyczerpana, lecz jedynie zasygnalizowana. Konieczne są dalsze badania, które powinny być ukierunkowane na obliczanie strat w jednostkach wartościowych po wypadkach komunikacyjnych czy awariach w przewozie kolejną materiałów niebezpiecznych.

## Literatura

- Grzegorz K. (2005), *Nowelizacja przepisów o przewozie materiałów niebezpiecznych*, „Paliwa płynne”, październik.
- GUS (2014), *Transport – wyniki działalności z lat 2010-2013*, Warszawa.
- Klink M. (2004), *Opakowanie towarów niebezpiecznych w świetle wyników kontroli Inspekcji Transportu Drogowego*, „Opakowania”, nr 10.
- Krystek R. (2009), *Zintegrowany system bezpieczeństwa transportu*, t. I, Warszawa.
- Ocena bezpieczeństwa ruchu kolejowego w roku 2009* (2010), „Transport i komunikacja”, nr 6.
- Raporty Komendy Głównej Policji z lat 2006-2012.
- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 15 lutego 2012 r. w sprawie świadectwa dopuszczenia pojazdu ADR. Dz.U. 2012 poz. 192.
- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 29 maja 2012 r. w sprawie uzyskania świadectwa doradcy ds. bezpieczeństwa przewozu materiałów niebezpiecznych. Dz.U. 2012 poz. 691.
- Sosabowski Z. (2010), *Zagrożenia dla środowiska naturalnego powodowane przez transport drogowy towarów niebezpiecznych* [w:] *Bezpieczeństwo w transporcie drogowym towarów niebezpiecznych w aspekcie ochrony środowiska*, materiały z ogólnopolskiego seminarium zorganizowanego w dniach 27-28 maja 2010 r. w Szkole Aspirantów PSP w Krakowie, Zeszyty Naukowe Szkoły Aspirantów Państwowej Straży Pożarnej w Krakowie, Kraków.

**THE PROPOSAL FOR COMPULSORY INSURANCE OF CIVIL LIABILITY  
FOR THE ADVISORS TRANSPORTATION OF HAZARDOUS MATERIALS  
BY RAIL AND ROAD TRAFFIC IN POLAND**

**Summary:** Under the conditions of the present day economy transport of hazardous materials is increased. As in any business, there is a lot of accidents in road and rail traffic. Individual analysis of the accidents contributed to the thesis, that specialists are needed someone who will supervise transport of hazardous materials. The article indicates the scale of traffic accidents involving hazardous materials in road and rail. We discuss the status of functioning of advisors transportation of hazardous materials. In the final part we present the general assumptions of liability insurance for this professional group.

**Keywords:** transportation of hazardous materials, third party liability insurance.