

**GHID PRIVIND  
SECURITATEA TRANSPORTULUI RUTIER  
DE MĂRFURI PERICULOASE**

**Iunie 2019**



<b>Cuprins</b>	<b>Pagina</b>
<b>Introducere</b>	<b>5</b>
<b>Principii directoare</b>	<b>9</b>
<b>Anexa I</b>	<b>27</b>
Opțiuni tehnice de securizare a zonelor de depozitare temporară	
<b>Anexa II</b>	<b>35</b>
Proceduri de management și practici de operare pentru reducerea riscului de securitate	
<b>Anexa III</b>	<b>37</b>
Opțiuni tehnice de prevenire a furtului sau de interceptare a vehiculelor sau a încărcăturilor în timpul operațiunilor de transport	
<b>Anexa IV</b>	<b>45</b>
Modelul planului de securitate al întreprinderii	

*Acest document este o versiune revizuită în 2017 și în 2013 a unui document elaborat în august 2010, care, la rândul lui, este o versiune revizuită a documentului original din aprilie 2005.*

*Acest Ghid revizuit este realizat în conformitate cu prevederile [ADR 2017](#).*

### **Atentie**

Acest document este destinat numai pentru informare și conține principii directoare pentru securitatea transportului rutier de mărfuri periculoase. Informația conținută în aceste Principii directoare este furnizată cu bună credință și, chiar dacă este corectă în opinia autorilor, nu există intenția și nu se garantează că aceasta ar fi completă. Nu există intenția de a fi un ghid comprehensiv, care să conțină toate detaliile privind securitatea transportului rutier de mărfurilor periculoase. Autorii nu își asumă nicio responsabilitate în legătură cu informațiile conținute în aceste principii directoare.

Asociația Europeană pentru GPL - AEGPL [www.aegpl.eu](http://www.aegpl.eu)

Asociația Internațională pentru Săpunuri, Detergenți și Produse de Îngrijire – AISE [www.aise.eu](http://www.aise.eu)

Consiliul European al Industriei Chimice - CEFIC [www.cefic.org](http://www.cefic.org)

Consiliul European pentru Vopsea, Cerneluri Tipografice și Industria Culorilor – CEPE [www.cepe.org](http://www.cepe.org)

Asociația Europeană pentru Transportul Produselor Chimice - ECTA [www.ecta.be](http://www.ecta.be)

Asociația Europeană pentru Gaze Industriale - EIGA [www.eiga.eu](http://www.eiga.eu)

Federația Europeană pentru Aerosoli - FEA [www.aerosol.org](http://www.aerosol.org)

Asociația Europeană a Distribuitorilor de Produse Chimice - FECC [www.fecc.org](http://www.fecc.org)

Fertilizers Europe - fosta Asociație Europeană a Producătorilor de Fertilizatori (EFMA)  
[www.fertilizerseurope.com](http://www.fertilizerseurope.com)

Federația Internațională a Asociațiilor Expeditorilor de Mărfuri - FIATA [www.fiata.com](http://www.fiata.com)

Uniunea Internațională Rutieră - IRU [www.iru.org](http://www.iru.org)

***Notă:** Modificările față de versiunea anterioară sunt redactate cu verde sau cu verde pe fond galben ([amendamente din ADR 2019](#)).*



## **INTRODUCERE**

Urmare evenimentelor din 11 septembrie 2001, organismele de reglementare în domeniul legislației internaționale au considerat necesară dezvoltarea și implementarea de măsuri referitoare la securitatea în domeniul transporturilor rutiere și feroviare de mărfuri periculoase, precum și pe căile navigabile interioare împotriva posibilelor riscuri teroriste. **În plus, evenimentele recente din Europa au întărit necesitatea reglementărilor privind securitatea transportului și vigilența.**

În baza Recomandărilor ONU din domeniu, dispozițiile de securitate – spre deosebire de dispozițiile de siguranță clasice – au fost grupate într-un nou capitol al ADR – Capitolul 1.10 - și se adresează tuturor părților implicate în lanțul de transport.

Aceste măsuri au intrat în vigoare la 1 ianuarie 2005 și trebuiau implementate, ca de obicei, la sfârșitul celor 6 luni de tranziție, la data de 1 iulie 2005. De atunci, un număr limitat de amendamente au fost adoptate și încorporate într-o versiunea actualizată a acestor principii directoare din anul 2010, armonizându-le în ADR 2011. În ADR 2013, prescripțiile pentru materialele radioactive cu consecințe deosebite au fost separate de cele pentru substanțele cu risc mare ale altor clase și acest lucru a fost reflectat în versiunea 2013 a acestor Principii directoare, fără a le afecta. Ghidul actual este revizuit și de aceea este conform cu ADR 2017. Scopul reglementărilor este de a minimiza riscul de a fi utilizate cu rea voință, pentru acțiuni teroriste, prin care persoane, bunuri sau mediul înconjurător pot fi puse în pericol. **Protecția absolută nu poate fi obținută în transportul de mărfuri periculoase.**

Măsurile privind securitatea trebuie să fie parte integrantă din sistemul de management al siguranței și calității din cadrul fiecărei întreprinderi implicate în transportul mărfurilor periculoase.

Prescripțiile generale din cadrul Capitolului 1.10 al ADR sunt obligatorii. Totuși, modul specific în care se elaborează va depinde de fiecare activitate în parte în cadrul lanțului de transport cu evaluarea riscurilor și a rezultatelor posibile. De exemplu, măsurile luate de o întreprindere aflată într-o zonă rezidențială sau în apropierea unui coridor de transport strategic pot fi foarte diferite față de măsurile luate de o întreprindere care funcționează într-un spațiu deschis, nepopulat.

Aceste Principii directoare au fost gândite de către industrie pentru a oferi o cât mai largă paletă de opțiuni tehnice și funcționale, din care utilizatorii să-și aleagă cea mai bună variantă pentru a fi în conformitate cu prescripțiile de reglementare din Capitolul 1.10.

Acest ghid NU reprezintă o listă descriptivă a acțiunilor pe care o întreprindere trebuie să le îndeplinească pentru a respecta reglementările. Mai degrabă, stabilește rezultatele potrivite din șirul de intervenții posibile, în vreme ce comentariile individuale pot fi în mod corespunzător înțelese, numai în contextul textelor relevante de reglementare din domeniu.

Principiile directoare NU sunt obligatorii și au caracter orientativ. Întreprinderile trebuie să hotărască singure cum să aplice aceste Principii directoare în conformitate cu propria strategie, atâta timp cât acțiunile lor sunt conforme cu legile în vigoare. Mai mult decât atât, întreprinderile trebuie să trateze cu multă atenție și să respecte legislația referitoare la protecția datelor personale/intimitate, în momentul în care desfășoară acțiuni în acest domeniu.

Reglementările din capitolul 1.10 nu se aplică transportului în cantități limitate și cantităților mai mici decât nivelurile impuse prin sub-sectiunea 1.1.3.6.3. din ADR, cu excepția unui număr de explozivi din clasa 1 și cu excepția coletelor exceptate cu nr. ONU 2010 și 2911 din clasa 7, dacă nivelul de activitate depășește valoarea A<sub>2</sub>.

Este important să se constate că dispozițiile de securitate de la sub-sectiunea 1.1.3.6.3 se aplică, de asemenea, la cisterne și la transportul rutier de mărfuri vrac.

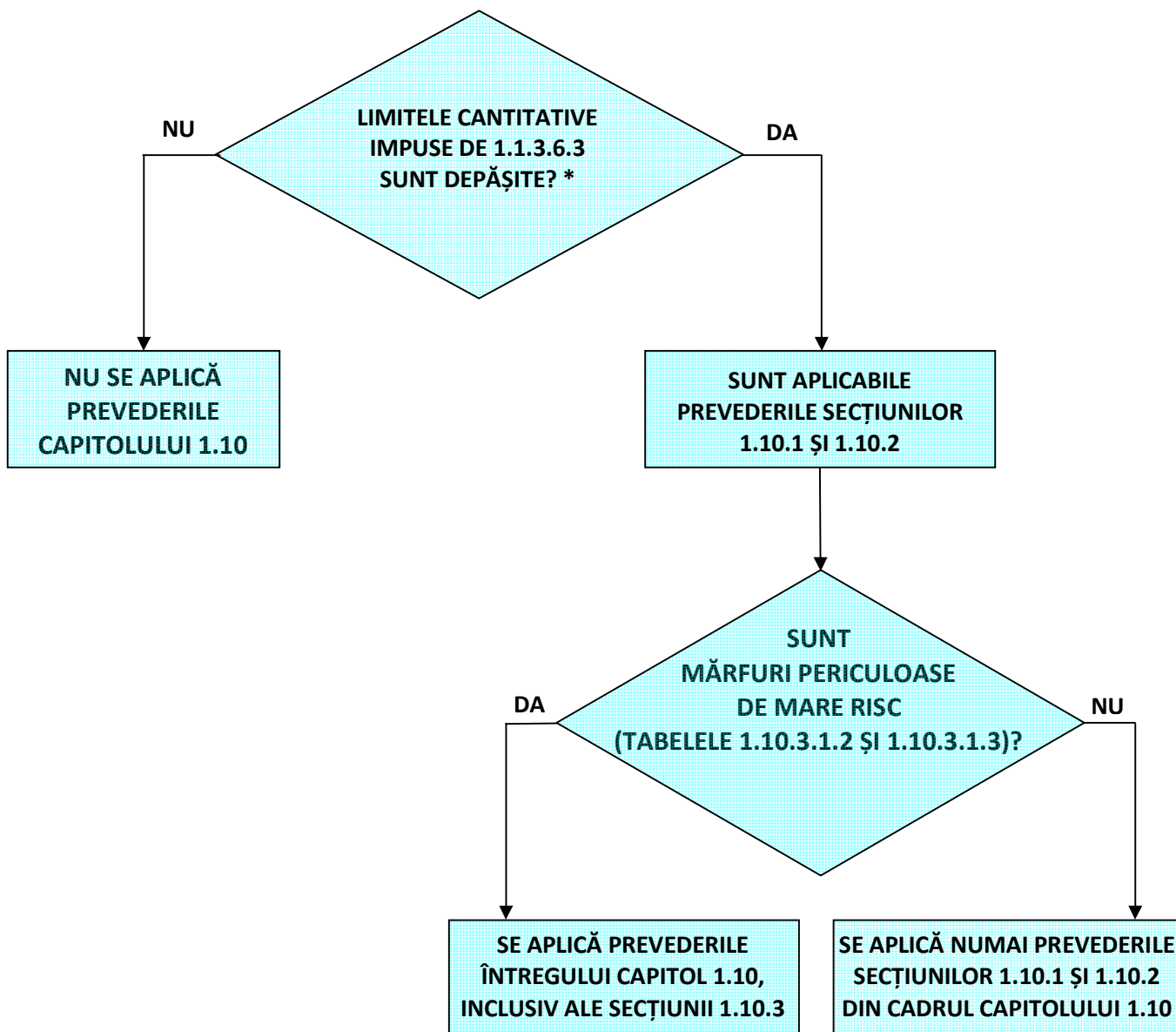
Capitolul 1.10 nu se aplică anumitor mărfuri care sunt prezentate în capitolul 1.10 ca mărfuri periculoase de mare risc (ex. Cianură de potasiu, UN 1680, clasa 6.1, grupa de ambalare I) cu o cantitate limită de 0 kg per ambalaj pentru că nivelurile sub-sectiunii 1.1.3.6.3 au prioritate asupra limitelor cantitative prevăzute în capitolul 1.10 (cu excepția substanțelor care au fost, deja, menționate mai sus).

Limitările cantitative se referă la fiecare unitate de transport. Acest lucru nu împiedică transportarea sau manipularea anuală de către o întreprindere peste această limită cantitativă. Acest fapt este justificat deoarece orice utilizare abuzivă face trimitere la o anumite operațiune de transport.

Dacă limitele cantitative sunt depășite, se aplică reglementările din secțiunile 1.10.1 și respectiv 1.10.2 ale capitolului 1.10. În cazul mărfurilor periculoase de mare risc, se aplică și prevederile secțiunii 1.10.3.

Secțiunea 1.10.3 introduce reguli specifice și mai severe pentru mărfurile periculoase cu potențial de pericol mai mare, care se ocupă, nu numai de utilizarea abuzivă și de pericolele conexe, ci și explicit de folosirea în scopuri teroriste cu posibile urmări dezastruoase.

Următorul grafic corelează deciziile ce trebuie luate (cantitatea în funcție de mărfurile transportate: în colete, în cisterne sau în containere de vrac):



\* În conformitate cu 1.10.4 din ADR, nu există excepții de la prevederile capitolului 1.10 pentru numerele ONU: 0029, 0030, 0059, 0065, 0073, 0104, 0237, 0255, 0267, 0288, 0289, 0290, 0360, 0361, 0364, 0365, 0366, 0439, 0440, 0441, 0455, 0456 și 0500, cu excepția numerelor ONU 2910 și 2911, dacă nivelul de activitate depășește valoarea  $A_2$ , respectiv limitele lor din tabelul de la 1.1.3.6.3.





## **PRINCIPII DIRECTOARE**

În acest ghid textul dispozițiilor din noul Capitol 1.10 din ADR este prezentat în caractere albastre pe fond albastru și precede întotdeauna comentariile.

### **CAPITOLUL 1.10 DISPOZIȚII PRIVIND SECURITATEA**

**NOTĂ:** Pentru scopurile prezentului capitol, prin „*securitate*” se înțeleg măsurile sau precauțiile care trebuie luate pentru a minimiza furtul sau utilizarea greșită a mărfurilor periculoase care pot pune în pericol persoane, bunuri sau mediul înconjurător.

#### **1.10.1 Dispoziții generale**

1.10.1.1 Toate persoanele participante la transportul de mărfuri periculoase trebuie să țină seama de prescripțiile de securitate enunțate în prezentul capitol corespunzător cu responsabilitatea lor.

#### **1.10.1 DISPOZIȚII GENERALE**

1.10.1.1 Toate persoanele implicate în transportul mărfurilor periculoase vor ține seama de prescripțiile privind securitatea transportului mărfurilor periculoase stabilite în acest capitol corespunzător cu responsabilitățile lor.

Fiecare persoană implicată trebuie să conștientizeze pericolul pe care îl reprezintă folosirea greșită a mărfurilor periculoase. Fiecare trebuie să respecte legislația în domeniu în conformitate cu atribuțiile lor în cadrul întreprinderii. Este vorba, în egală măsură, de exemplu, despre personalul întreprinderilor expeditoare, încărcătoare, transportatorului, întreprinderilor care descarcă, precum și celor destinate.

Personalul de încredere și responsabil trebuie să se asigure că măsurile de securitate funcționează în realitate și sunt eficiente. În cadrul întreprinderii, trebuie obținut și păstrat documentul care face dovada pregătirii și experienței anterioare a fiecăruia cu ocazia angajării.

Întreprinderile trebuie să se asigure că toți angajații implicați în transportul mărfurilor periculoase dețin:

- Licențe, certificate și documente care atestă pregătirea profesională, după caz; și
- Orice fel de permis de muncă necesar etc.

Candidații la un astfel de post trebuie atenționați că oferind informații false sau nereușind să prezinte dovezi materiale pot fi refuzați în cadrul interviului sau, în cazul în care sunt angajați, pot fi concediați.

În conformitate cu legislațiile naționale în vigoare, angajatorii trebuie să verifice dosarul fiecărui angajat implicat în transportul mărfurilor periculoase la angajare, cu ocazia licențierii, precum și cu ocazia vizărilor periodice.

Candidatului i se solicită următoarele informații:

- Numele complet;
- Adresa;
- Data nașterii;
- Codul numeric personal;
- Cazierul judiciar cu detalii despre orice condamnări penale (acolo unde acest lucru este permis de lege);
- Detalii de referință complete asupra activității desfășurate anterior (acolo unde este cazul).

Trebuie să se obțină un dosar profesional continuu al educației candidatului și al istoricului ocupației. În general, se cer informații cu privire la ultimii 10 ani, dar în nici un caz nu mai puțin de 5 ani.

- Când este posibil, trebuie contactat angajatorul(ii) anterior(i) pentru a discuta despre dosarul de muncă și caracterul candidatului.
- La verificarea contactelor oferite pentru referințele prin telefon, numărul oferit de candidat trebuie verificat, de exemplu, printr-un serviciu de informații telefonice sau prin căutare pe internet.
- Nu se acceptă referințe evazive de genul „în atenția celor interesați”.
- Confirmarea în scris poate fi obținută de la angajatori, autoritățile din educație ș.a.m.d.
- Trebuie păstrată o fișă de înregistrare a tuturor acțiunilor întreprinse la actualul loc de muncă.
- Trebuie verificată identitatea, solicitându-i-se candidatului o carte de identitate, un pașaport, cu fotografie (de ex. un permis de conducere care să conțină o fotografie), chitanțe sau facturi la utilități trimise pe adresa candidatului ș.a.m.d.
- În absența unei cărți de identitate a candidatului, trebuie obținută o fotografie recentă a acestuia, cu semnătura sa dată în prezența unui reprezentant al întreprinderii.
- Permisele de conducere trebuie atent verificate în ceea ce privește termenul acestora de preschimbare, dacă sunt deteriorate, decolorate sau prezintă ștersături. Întreprinderile trebuie să se asigure că fondul de culoare al fotografiei este corect și intact. Pătarea sau deteriorarea permiselor ridică suspiciuni și, în consecință, trebuie verificată autenticitatea acestora. Permisul trebuie copiat, iar copia acestuia păstrată în dosar.

O mare parte din aceste informații poate fi culeasă printr-un interviu foarte bine structurat.

#### 1.10.1.2 Mărfurile periculoase trebuie să fie oferite pentru transport numai transportatorilor care au fost identificați în mod corespunzător.

Nu se solicită acțiuni specifice dacă există o relație de colaborare normală cu transportatorul, de vreme ce identitatea partenerului de afaceri este cunoscută. În orice caz, trebuie să existe în continuare o revizuire periodică normală a procedurilor, adoptată de întreprinderea care oferă spre transport mărfuri periculoase.

La începerea unei noi relații de colaborare, trebuie să te asiguri de onorabilitatea partenerului. Fiecare întreprindere în parte trebuie să hotărască cum trebuie procedat, de exemplu bazându-se pe propriile criterii sau folosind sistemele existente, cum ar fi: SQAS (Sistemul de Evaluare a Siguranței și Calității), CDI (Institutul de Distribuție a Produselor Chimice), după schema de ambalare a mărfurilor valabilă pe căi Maritime (Marine Packed Cargo scheme - MPC) sau a sistemelor tradiționale de standardizare ISO.

Mărfurile pot fi încredințate către transportator, doar dacă dreptul de a primi mărfurile a fost verificat prin măsuri corespunzătoare.

## **Sub-contractori**

În cadrul activităților comerciale se folosesc sub-contractori sau intermediari, pentru a furniza un număr mare de servicii. Însă sub-contractorii pot da naștere la noi vulnerabilități și expune afacerea la o mai mare amenințare „internă”, decât dacă întreprinderile implicate s-ar baza direct pe angajați proprii. Unii sub-contractori sau intermediari pot fi mai puțin riguroși în proceduri decât întreprinderile care folosesc serviciile acestora.

Sub-contractorii implicați în transportul de mărfuri periculoase vor trece printr-un proces de monitorizare, de pre-angajare, ca și noii angajați ai întreprinderilor. Responsabilitatea efectuării verificărilor de identificare cu ocazia operațiunilor de transport va reveni, de la acest moment, și intermediarului sau casei de expediții. Întreprinderea beneficiară a serviciilor intermediare va cere intermediarului sau casei de expediții să demonstreze, cu documente, că au efectuat aceste verificări de identificare. Dacă nu reușește să facă dovada acestui lucru, întreprinderea angajatoare își va revizui parteneriatul cu contractorul. Contractorul care prestează servicii trebuie să demonstreze conformitatea cu codul adecvat de bune practici de monitorizare a propriului personal.

Întreprinderea beneficiară poate câteodată să angajeze un mare număr de sub-contractori pe un proiect specific sau pe locații diferite – de exemplu: la construcția unei noi afaceri. În aceste circumstanțe, întreprinderea beneficiară poate avea în vedere reducerea procedurilor de monitorizare, cu condiția să poată interzice accesul sub-contractorilor la anumite locații.

Întreprinderea beneficiară trebuie astfel să își asume responsabilitatea pentru îndeplinirea verificărilor în numele sub-contractorilor pe care ea însăși i-a angajat.

Întreprinderile trebuie să aibă în vedere verificări suplimentare sau monitorizări ale sub-contractorilor angajați în poziții cheie, cum ar fi paza la punctele de acces ale locației.

Merită stabilit dacă sub-contractorii sau intermediarii de servicii face parte dintr-o organizație profesională recunoscută care să ofere garanția respectării standardelor impuse în domeniu.

Un alt exemplu de bună practică este acela de a se asigura că procedurile sunt adecvate pentru a confirma că persoana trimisă de contractor este într-adevăr cea care trebuie.

În absența unor documente de identificare oficiale, verificarea poate fi efectuată prin următoarele proceduri:

- Solicitarea adresată sub-contractorului sau intermediarului de servicii de a transmite, în avans, o fotografie a persoanei, autentificate de aceasta. Aceasta poate fi comparată cu persoana care apare la sediul întreprinderii.
- Solicitarea adresată sub-contractorului sau intermediarului de servicii de a transmite fotografia pe care ei o folosesc pentru identificare, care poate fi verificată la fiecare intrare.

- Dacă personalul angajat are propria legitimație cu fotografie, această obligație se poate extinde și către personalul contractat. În mod ideal, aceste card-uri de intrare trebuie retrase pe perioada dintre vizite. La fiecare vizită, personalul subcontractorului trebuie verificat cu fotografia înainte de a i se permite intrarea.
- Este necesară o procedură comună cu privire la înlocuirea personalului contractat care este temporar absent. Acest lucru poate cuprinde stabilirea aspectelor care sunt considerate ca acceptabile în condițiile înlocuirii temporare, precum și găsirea de soluții cu privire la restricționarea îndatoririlor sau a accesului.

1.10.1.3 Incinta terminalelor de depozitare temporară, locurile de depozitare, garajele pentru vehicule, locurile de ancorare și stații de triaj, zonele utilizate pentru depozitarea temporară în timpul transportului de mărfuri periculoase trebuie să fie securizate corespunzător, bine iluminate și, pe cât posibil atunci când este necesar, neaccesibile publicului.

„**Depozitare temporară**” nu înseamnă și nu ar trebui să includă parcare în timpul nopții sau opririle efectuate pe traseu. „Parcarea” nu este același lucru cu „depozitarea”.

Zonele de depozitare temporară în timpul transportului sunt acele zone în care se efectuează opririle programate și au loc în mod regulat (ex. opriri cauzate de condițiile de transport, ca și perioade de timp în vederea schimbării modului de transport – transbordarea, precum și opriri cauzate de condițiile în care se desfășoară transportul). În acest sens, oprirea sau parcare, de exemplu, într-o zonă de servicii de pe autostradă, nu se consideră oprire programată. Prescripțiile referitoare la parcare și supravegherea vehiculelor sunt definite în ADR la Capitolul 8.4.

„**Securizate corespunzător**” sunt acele zone unde accesul este controlat prin măsuri tehnice corespunzătoare sau organizaționale (ex. norme precise prin care accesul/șederea persoanelor neautorizate este strict interzisă).

„**Bine iluminate**” sunt, în special, acele zone unde sunt deja obligatorii prevederile privind securitatea industrială (pentru muncitori). Făcând abstracție de acest lucru, pot fi folosite sistemele de monitorizare tehnică corespunzătoare (ex. sistemele cu fascicule de lumini în infraroșu).

„**Pe cât posibil atunci când este necesar, neaccesibile publicului**” înseamnă că accesul este interzis în special datorită măsurilor organizaționale (ex. norme de acces pentru persoane și vehicule – de asemenea pe cale ferată, drumuri interzise publicului). În general barierele de acces fizic (ex. garduri) și patrulele care să supravegheze locul nu sunt necesare, dacă persoanele neautorizate pot fi în mod clar identificate și accesul lor să fie restricționat prin alte măsuri.

### **Accesul restricționat**

Angajatorii pot reduce riscul din „interior” prin limitarea accesului fiecărui angajat la locațiile cheie, bunurile sau informațiile necesare pentru a-și îndeplini atribuțiile de serviciu. Acest lucru se poate face prin mai multe metode, în funcție de natura activității întreprinderii.

Exemplele cuprind:

- Controlul fizic în cazul accesului la locațiile critice, de interes major, mărfuri periculoase de mare risc, sisteme IT sau bunuri foarte scumpe;
- Protecția informațiilor sensibile privind afacerea, indiferent dacă sunt documente pe suport de hârtie (care pot fi, spre exemplu, încuiate într-un loc sigur) sau documente soft (folosind parole pentru sistemele IT);
- Cerând personalului să poarte în permanență ecusoane de identificare cu fotografie;
- Controlul sau limitarea accesului nesupravegheat al personalului sub-contractorilor către zonele private;
- Interzicerea accesului personalului sub-contractorilor cu bunuri personale în zonele sensibile.

A se vedea Anexa I cu lista de opțiuni tehnice de securizare a zonelor de depozitare temporară.

1.10.1.4 În timpul transportului, fiecare membru al echipajului unui vehicul ce transportă mărfuri periculoase trebuie să poarte asupra lui un document de identitate cu fotografia proprie.

Pentru aceasta se recomandă nu numai stabilirea identității membrilor echipajului dintr-un vehicul rutier sau vas, ci și să se înregistreze cel puțin numele lor. Acest lucru se poate face, de exemplu, prin inserarea datelor respective într-o listă internă a întreprinderii de verificare a aplicării secțiunii 7.5.1 din ADR (a se vedea, de asemenea, comentariile de la 1.10.1.5). Această măsură este, în primul rând, menită să prevină situația în care persoane neautorizate preiau mărfurile periculoase. Trebuie, de asemenea, avute în vedere controale prin sondaj prin compararea informațiilor cu cele furnizate de transportator înaintea preluării sau expedierii mărfurilor periculoase.

1.10.1.5 Controalele privind securitatea în conformitate cu secțiunea 1.8.1 și 7.5.1.1 trebuie să vizeze de asemenea aplicarea măsurilor de securitate.

Obligațiile în conformitate cu secțiunea 7.5.1 din ADR sunt, astfel, extinse la aspectele privind problemele de securitate. Măsurile adecvate ale întreprinderilor privind controalele de securitate asupra vehiculelor ce intră în incinta lor pot fi:

- Folosirea numerelor de ordine înregistrate pentru descărcare și încărcare;
- Identificarea echipajului prin documente oficiale de identificare. În acest caz, atenția este concentrată asupra respectării stricte a dispozițiilor din secțiunea 8.3.1 a ADR (transportul de pasageri este interzis);
- Verificarea calificărilor conducătorilor auto în conformitate cu legislația din domeniul transporturilor rutiere (după caz);
- Identificarea vehiculelor pe baza documentelor acestora;
- Verificarea documentelor de încărcare și descărcare, precum și adresa destinatarului;
- Înregistrarea echipajului vehiculului, a vehiculului însuși, a încărcăturii și a destinației.

1.10.1.6 Autoritatea competentă trebuie să păstreze registrele actualizate ale tuturor certificatelor de pregătire profesională valabile pentru conducători auto, prevăzute la secțiunea 8.2.1 eliberate de aceasta sau de către orice organism recunoscut.

Nu este necesară o îndrumare mai detaliată de vreme ce aceasta este o îndatorire a autorităților competente.

## **1.10.2 Pregătirea profesională privind securitatea**

- 1.10.2.1 Pregătirea profesională inițială și reciclările specificate la capitolul 1.3 trebuie, de asemenea, să cuprindă elemente de sensibilizare privind securitatea. Cursurile de reciclare privind securitatea nu este necesar să fie legate numai de modificările reglementărilor.
- 1.10.2.2 Pregătirea profesională de sensibilizare privind securitatea trebuie să acopere natura riscurilor, modul de recunoaștere și metodele de utilizat pentru reducerea acestor riscuri, precum și acțiunile care trebuie întreprinse în cazul în care securitatea nu este asigurată. Pregătirea profesională trebuie să includă sensibilizarea în eventualele planuri de securitate, ținând seama de responsabilitățile și funcțiile fiecăruia în aplicarea acestor planuri.
- 1.10.2.3 Această pregătire profesională de sensibilizare trebuie să fie asigurată sau verificată în momentul angajării în funcția care implică transportul de mărfuri periculoase și trebuie să fie suplimentată periodic prin cursuri de reciclare.
- 1.10.2.4 Evidențele tuturor cursurilor privind securitatea trebuie să fie păstrate de către angajator și trebuie puse la dispoziția angajatului sau autorității competente, la cerere. Evidențele trebuie să fie păstrate de către angajator pe o perioadă stabilită de către autoritatea competentă.

Întreprinderile trebuie să ofere cursuri de pregătire privind problemele de securitate tuturor celor implicați în transportul mărfurilor periculoase. Aceștia trebuie să completeze periodic pregătirea inițială cu cursuri de reciclare (perfecționare). **Pregătirea ar trebui să fie proporțională cu rolul individului și mai detaliată pentru persoanele cu responsabilități sporite în materie de securitate.**

Pregătirea trebuie să se concentreze pe:

- Natura riscurilor privind securitatea;
- Recunoașterea riscurilor privind securitatea;
- Cum să minimalizezi riscurile privind securitatea;
- Cum trebuie procedat în cazul unei violări a securității.

Conducătorii auto și alte categorii de personal implicate trebuie informați cu privire la acțiunile ce trebuie întreprinse în cazul unei deturnări sau atac criminal. Trebuie accentuat faptul că ei nu trebuie să se expună riscului în încercarea de a proteja vehiculul și/sau încărcătura.

## **1.10.3 Dispoziții privind mărfurile periculoase de mare risc**

**NOTĂ:** *În plus față de dispozițiile privind securitatea din ADR, autoritățile competente pot implementa și alte dispoziții de securitate din alte motive decât cele de securitate pe timpul transportului (a se vedea, de asemenea, articolul 4 paragraful (1) din acord). Pentru a nu împiedica transportul internațional și multimodal cu diferitele mărci de securitate ale explozivilor, se recomandă ca formatul acestor mărci să fie conform cu un standard armonizat la nivel internațional (de exemplu Directiva 2008/43/CE a Comisiei Uniunii Europene).*

### **1.10.3.1 Definiția mărfurilor periculoase de mare risc**

- 1.10.3.1.1 Mărfuri periculoase de mare risc sunt acelea care au potențial de a fi utilizate într-un atac terorist și care, în această ipoteză, pot produce pierderi numeroase de vieți omenești, distrugerii masive sau, în special în cazul clasei 7, bulversări socioeconomice.
- 1.10.3.1.2 Mărfurile periculoase de mare risc din alte clase decât clasa 7 sunt acelea care sunt menționate în tabelul 1.10.3.1.2, de mai jos, și care sunt transportate în cantități mai mari decât cele care sunt indicate în acesta.

**Tabelul 1.10.3.1.2 Lista mărfurilor periculoase de mare risc**

Clasa	Diviziunea	Substanțe sau obiecte	Cantitate		
			Cisternă (l) <sup>c</sup>	Vrac (kg) <sup>d</sup>	Colete (kg)
1	1.1	Explozivi	a	a	0
	1.2	Explozivi	a	a	0
	1.3	Explozivi din grupa de compatibilitate C	a	a	0
	1.4	Explozivi cu Nr. ONU 0104, 0237, 0255, 0267, 0289, 0361, 0365, 0366, 0440, 0441, 0455, 0456 și 0500	a	a	0
	1.5	Explozivi	0	a	0
2		Gaze inflamabile netoxice (coduri de clasificare care cuprind numai literele F și FC)	3000	a	b
		Gaze toxice (coduri de clasificare care cuprind literele T, TF, TC, TO, TFC sau TOC), exclusiv aerosolii	0	a	0
3		Lichide inflamabil e din grupele de ambalare I și II	3000	a	b
		Explozivi desensibilizați	0	a	0
4.1		Explozivi desensibilizați	a	a	0
4.2		Substanțe din grupa de ambalare I	3000	a	b
4.3		Substanțe din grupa de ambalare I	3000	a	b
5.1		Lichide comburante (oxidante) din grupa de ambalare I	3000	a	b
		Perclorații, nitratul de amoniu, îngrășămintele pe bază de nitrat de amoniu și emulsiile sau suspensiile sau gelurile pe bază de nitrat de amoniu	3000	3000	b
6.1		Substanța toxice din grupa de ambalare I	0	a	0
6.2		Substanțe infecțioase din categoria A (Nr. ONU 2814 și 2900, cu excepția materialului de origine animală)	a	0	0
8		Substanțe corosive din grupa de ambalare I	3000	a	b

*a. Fără obiect.*

*b. Dispozițiile de la 1.10.3 nu sunt aplicabile, oricare ar fi cantitatea.*

*c. Valoarea indicată în această coloană este aplicabilă doar dacă transportul în cisterne este autorizat, în conformitate cu capitolul 3.2, tabelul A, coloana (10) sau (12). Pentru substanțele al căror transport în cisterne nu este autorizat, indicația din această coloană este fără obiect.*

*d. Valoarea indicată în această coloană este aplicabilă doar dacă transportul în vrac este autorizat, în conformitate cu capitolul 3.2, tabelul A, coloana (10) sau (17). Pentru substanțele al căror transport în vrac nu este autorizat, indicația din această coloană este fără obiect.*

1.10.3.1.3 Pentru mărfurile periculoase din clasa 7, material radioactiv de mare risc este acela a cărui activitate este egală sau mai mare decât un prag de securitate pentru transport de 3000 A<sub>2</sub> pe colet (a se vedea, de asemenea, 2.2.7.2.2.1), cu excepția următorilor radionuclizi al căror prag de securitate pentru transport este dat în tabelul 1.10.3.1.3, de mai jos.

**Tabelul 1.10.3.1.3 Praguri de securitate pentru transportul de radionuclizi specifici**

<i>Element</i>	<i>Radionuclid</i>	<i>Prag de securitate pentru transport (TBq)</i>
Americiu	Am-241	0,6
Aur	Au-198	2
Cadmiu	Cd-109	200
Californiu	Cf-252	0,2
Curiu	Cm-244	0,5
Cobalt	Co-57	7
Cobalt	Co-60	0,3
Cesiu	Cs-137	1
Fier	Fe-55	8000
Germaniu	Ge-68	7
Gadolinu	Gd-153	10
Iridiu	Ir-192	0,8
Nichel	Ni-63	600
Paladiu	Pd-103	900
Promețiu	Pm-147	400
Poloniu	Po-210	0,6
Plutoni	Pu-238	0,6
Plutoni	Pu-239	0,6
Radiu	Ra-226	0,4
Ruteniu	Ru-106	3
Seleniu	Se-75	2
Stronțiu	Sr-90	10
Taliu	Tl-204	200
Tuliu	Tm-170	200
Yterbiu	Yb-169	3

1.10.3.1.4 Pentru amestecurile de radionuclizi, se stabilește dacă pragul de securitate pentru transport a fost atins sau depășit însumând câturile obținute împărțind activitatea fiecărui radionuclid la pragul de securitate al radionuclidului respectiv. Dacă suma câturilor este mai mică decât 1, se consideră că pragul de radioactivitate al amestecului nu a fost atins și nici depășit.

Calcululele se efectuează cu ajutorul formulei de mai jos:

$$\sum_i \frac{A_i}{T_i} < 1$$

unde:

A<sub>i</sub> = activitatea radionuclidului *i* prezent în colet (TBq)

T<sub>i</sub> = pragul de securitate pentru transport al radionuclidului *i* (TBq)

1.10.3.1.5 Atunci când materialul radioactiv prezintă **pericole** secundare ale altor clase, criteriile din tabelul 1.10.3.1.2 trebuie, de asemenea, să fie luate în considerație (a se vedea, de asemenea, 1.7.5).



### 1.10.3.2 Planuri de securitate

Crearea și punerea în aplicare a Planurilor de securitate reprezintă o măsură suplimentară substanțială.

Conținutul unui Plan de securitate ar trebui să se bazeze pe situația generală a companiei, nu pe transporturile individuale.

Ar putea fi mai potrivit să se pună în aplicare câte un Plan de securitate pentru fiecare amplasament sau locație utilizat(ă) în timpul transportului de mărfuri periculoase de mare risc, deoarece pot exista multe caracteristici și măsuri de securitate diferite pentru fiecare. Cu toate acestea, poate fi mai potrivit pentru unii operatori să implementeze un Plan de securitate la nivel de companie, mai degrabă decât pentru fiecare amplasament. Se recomandă cu tărie:

- ca lucrătorii, din fiecare amplasament sau locație, care livrează sau recepționează mărfuri periculoase de mare risc și care asigură securitatea, să fi fost evaluați în mod adecvat, și
- să existe Plan(uri) de securitate pentru toți participanții, după necesități.

În cazul în care elemente ale Planului de securitate sunt deja în vigoare datorită altor obligații legale sau în cadrul sistemelor de calitate, se poate face trimitere la aceste elemente în Planul de securitate.

1.10.3.2.1 Transportatorii, expeditorii și alți participanți, menționați la 1.4.2 și 1.4.3, care intervin în transportul de mărfuri periculoase de mare risc (a se vedea tabelul 1.10.3.1.2) sau material radioactiv de mare risc (a se vedea 1.10.3.1.3) trebuie să adopte și să aplice efectiv planuri de securitate care să cuprindă cel puțin elementele definite la 1.10.3.2.2.

Trebuie accentuat faptul că toți cei nominalizați în secțiunile 1.4.2 și 1.4.3 din ADR trebuie să-și realizeze planuri de securitate. Anumite părți ale planurilor de securitate pot reflecta numai activitățile respective ale întreprinderii implicate. O întreprindere care, este implicată în secțiunile 1.4.2 și 1.4.3, dar nu se implică în manevrarea fizică a mărfurilor periculoase de mare risc (expeditorul neacționând ca și transportator sau nu deține locuri proprii de încărcare/descărcare sau locuri de depozitare) trebuie să se limiteze la aplicarea unor măsuri de organizare.

Există trei pași în elaborarea planurilor de securitate.

**Pasul 1** – Identificarea tipurilor de amenințări.

- Ce spun știrile despre climatul actual național sau internațional, sau despre campaniile teroriste prezente?
- Care este opinia forțelor de poliție sau serviciilor de pază și protecție cu privire la posibilitatea unui atac terorist în domeniul de activitate al întreprinderii incluzând transportul rutier?
- Există ceva în cadrul întreprinderii – clădire, activități sau personal – care ar putea atrage un atac terorist?
- Datorită locației sale, poate suferi întreprinderea pagube colaterale datorate unui atac asupra unui vecin mai vulnerabil la astfel de atacuri?

**Pasul 2** – Identificarea bunurilor ce trebuie protejate și în special în ce fel sunt acestea vulnerabile, de exemplu în fața unor atacuri teroriste.

**Pasul 3** – Identificarea măsurilor ce trebuie întreprinse în vederea reducerii riscului la un nivel acceptabil (nu se poate elimina riscul cu totul).

Îndeplinirea condițiilor de la cei trei pași trebuie să se materializeze într-un plan de securitate.

Un model pentru elaborarea planului de securitate este atașat în Anexa IV.

Aveți în vedere următorii factori importanți: o persoană trebuie să fie însărcinată cu controlul general al planificării. Aceasta trebuie să aibă autoritatea de a asigura colaborarea dintre colegi și, dacă este nevoie, să recomande extinderea măsurilor de protecție.

De îndată ce planurile sunt realizate:

- Trebuie respectate;
- Trebuie revizuite, astfel încât să reflecte schimbările din cadrul clădirilor și al personalului;
- Trebuie testate prin efectuarea în mod regulat de exerciții.

Planul trebuie să identifice și să reducă riscurile cu privire la securitatea transportului mărfurilor periculoase. Trebuie implementat un plan corespunzător cu riscul evaluat. Trebuie avute în vedere tipurile și cantitățile de mărfuri periculoase transportate și modul în care se efectuează transportul acestora.

Toate întreprinderile implicate în transportul mărfurilor periculoase de mare risc trebuie să se asigure că partenerii lor au implementat un plan de securitate.

Transportorul, expeditorul și destinatarul trebuie să coopereze unul cu altul, precum și cu autoritățile pentru schimbul de informații cu privire la amenințări, aplicarea măsurilor de securitate și să intervină în caz de incident privind securitatea.

1.10.3.2.2 Orice plan de securitate trebuie să includă cel puțin următoarele elemente:

- (a) desemnarea unor persoane care prezintă competențele și calificările necesare și au autoritatea necesară, pentru a îndeplini sarcinile specifice privind securitatea;

### **Responsabilități – numirea persoanelor responsabile cu securitatea mărfurilor periculoase de mare risc**

Este nevoie de o politică de securitate a întreprinderii, precum și de persoane care să ducă la îndeplinire această politică în cazul în care este necesar să se riposteze cu succes împotriva unui atac terorist real sau potențial. Dacă o întreprindere are mai multe sedii unde își desfășoară activitatea, aceasta ar putea opta pentru numirea unei singure persoane care să aibă responsabilitatea de a supravegheze securitatea peste tot, însă să existe coordonatori la fiecare locație în parte.

O singură persoană ar trebui să aibă întreaga responsabilitate pentru întregul proces de planificare a securității. Această persoană trebuie să aibă suficientă autoritate pentru a dirija o ripostă în fața amenințărilor cu privire la securitate. Aceste persoane trebuie să se implice în activitatea de concepție și întocmire a planului de securitate în ceea ce privește securitatea exterioară a amplasamentului, controlul accesului ș.a.m.d. Aceste persoane trebuie consultate cu privire la orice clădire nouă, lucrare de renovare sau în orice activitate în care este implicată întreprinderea.

Persoana desemnată să coordoneze supravegherea securității trebuie să ofere planurile de securitate poliției și altor servicii de urgență, în special în ceea ce privește evacuarea.

Persoana desemnată să supravegheze securitatea unui amplasament trebuie să aibă șapte responsabilități principale:

1. Să evalueze riscurile pe care le prezintă amplasamentul și să realizeze măsuri și planuri adecvate de apărare;
2. Să conceapă și să pună în practică un plan de supraveghere/urmărire;
3. Să conceapă și să păstreze planuri de evacuare;
4. Să decidă în ce măsură este necesară evacuarea și direcția în care se face aceasta;
5. Să ia decizia de revenire în incintă;
6. Să țină legătura cu poliția locală și alte servicii de urgență;
7. Să organizeze cursuri de pregătire profesională pentru angajați, informări „în cascadă” și exerciții, inclusiv să se ocupe de pregătirea persoanelor care înlocuiesc titularii în condițiile absenței acestora.

Rezultatul se va materializa sub forma unui plan sau a unui pachet de planuri pentru fiecare dintre sedii, ce trebuie coordonate la nivelul întreprinderii, astfel încât:

- Să fie puse în practică; și
- Să fie periodic auditate pentru a se asigura că sunt încă valabile și sunt fezabile.

#### (b) lista mărfurilor periculoase sau a tipurilor de mărfuri periculoase vizate;

Trebuie întocmită o listă sumară a tipurilor de mărfuri periculoase de mare risc transportate (ex. a se vedea tabelul 1.10.3.1.2 sau 1.10.3.1.3), fără a mai fi nevoie să se înregistreze cantitățile.

Prescripțiile legale referitoare la înregistrări pot varia, inclusiv de la o substanță din cele planificate la alta.

Acolo unde reglementările naționale sau UE fac trimitere la ceea ce înseamnă ordine suspecte sau cereri suspecte, acestea trebuie urmate.

(c) evaluarea operațiunilor curente și a riscurilor pentru securitate care rezultă din acestea, incluzând opririle necesare datorită condițiilor de transport, păstrarea mărfurilor periculoase în vehicule, cisterne sau containere înaintea, în timpul sau după efectuarea cursei și depozitarea temporară a mărfurilor periculoase în cazul schimbării modului sau mijlocului de transport (transbordare), dacă este cazul;

### **Securitatea rutieră – proceduri aplicabile conducătorilor auto care transportă mărfuri periculoase de mare risc**

Planurile de securitate trebuie să ia în calcul dacă conducătorii auto ar trebui încurajați să țină ușile încuiate și geamurile de la cabină închise sau încuiate pe tot traseul.

Conducătorul auto ar trebui să stea în preajma autovehiculului tot timpul, în afara cazului în care acesta este supravegheat de către o persoană competentă.

Conducătorii auto trebuie instruiți să nu oprească în trafic decât la cererea agenților de poliție sau a reprezentanților altor autorități competente care să fie echipați în uniformă.

## **Vehiculele încărcate cu mărfuri periculoase de mare risc**

Mărfurile periculoase de mare risc care au fost încărcate pentru livrare, sunt mai vulnerabile dacă staționează pe timpul nopții în vehicule. Acolo unde este posibil, vehiculele nu trebuie lăsate încărcate în timpul nopții sau pentru o anumită perioadă de timp înainte de plecare. Dacă vehiculele trebuie încărcate din timp din motive operaționale, ele trebuie lăsate în zone sigure, încuiate, cu alarma și mijloacele de imobilizare activate, iar cheile trebuie păstrate într-un loc sigur.

## **Blocarea drumului cu piloni și barierele - în cazul mărfurilor periculoase de mare risc**

Blocarea drumului cu piloni este un mijloc foarte eficient de prevenire a intrării vehiculelor neautorizate sau a ieșirii neautorizate a vehiculului, dar sunt foarte scumpe. Pilonii mobili trebuie montați corect, pentru că ridicarea și coborârea repetată pot aduce daune blocurilor de beton în care sunt montați. Verificările regulate și întreținerea pilonilor de blocare a drumului sunt esențiale și trebuie monitorizate constant pentru a se asigura numai accesul vehiculelor autorizate.

Numeroase companii folosesc barierele, propice pentru amplasamentele cu risc redus, în special dacă acestea sunt supravegheate 24 de ore. În orice caz, cele mai multe tipuri de bariere pot fi ridicate manual și, din această cauză, realizează numai o securitate limitată.

(d) enunțarea clară a măsurilor care trebuie luate pentru reducerea riscurilor privind securitatea, ținând seama de responsabilitățile și funcțiile participantului, inclusiv:

- pregătirea profesională;

Creșterea vigilență la posibila utilizare abuzivă a mărfurilor periculoase cu un potențial ridicat de pericol trebuie să fie mai mare aici decât în cazul secțiunii 1.10.2.

Conținutul cursului de pregătire profesională poate cuprinde următoarele:

- Tipul riscului;
- Detectarea riscului;
- Procedurile de minimizare a acestor riscuri;
- Măsuri care trebuie luate când regulile specifice de securitate din cadrul întreprinderii au fost încălcate;
- Conștientizarea responsabilităților stabilite în conformitate cu planul de securitate;
- Obligațiile fiecărei persoane în cadrul acestui plan.

- politicile de securitate (de exemplu, măsurile în caz de mare pericol, verificări în cazul recrutării de noi angajați sau schimbării unor posturi etc.);

În cazul în care întreprinderea primește informații cu privire la creșterea nivelului de amenințare, personalul trebuie informat de urgență. Dacă este necesar, trebuie stabilite măsuri adecvate, în acord cu furnizorii și clienții.

Cu privire la verificarea candidaților înainte de angajare, trebuie folosite mijloacele obișnuite, de ex. referințe, verificarea informațiilor incluse în CV referitoare la documentele evocate și angajările anterioare, cazierul judiciar, etc. (a se vedea 1.10.1.2, de mai sus).

- practici de operare (de exemplu, alegerea și utilizarea unor trasee cunoscute, accesul la mărfurile periculoase depozitate temporară (așa cum se definește la alineatul c)), proximitatea infrastructurii vulnerabile etc.);

Transportatorul rutier nu folosește de obicei rute prestabilite în mediile urbane din Europa centrală. Într-adevăr, folosirea aceleiași rute poate spori riscurile. Trebuie acordată o importanță deosebită stabilirii traseului pentru fiecare cursă, astfel încât orice deviere să poată fi ușor constatată și urmărită.

Trebuie avută în vedere, de asemenea, legislația în vigoare cu privire la prevenirea riscurilor.

A se vedea Anexa II pentru o listă mai amănunțită a practicilor de management și a practicilor de funcționare pentru reducerea riscurilor privind securitatea.

- echipamente și resurse care trebuie utilizate pentru a reduce riscurile privind securitatea;

### **Angajații care lucrează cu mărfuri periculoase de mare risc**

Există anumite susceptibilități evidente când vine vorba despre propriul personal angajat. În marea majoritate a cazurilor, angajații au dosare impecabile. Și, în afara problemei susceptibilității, atât angajatul, cât și angajatorul sunt obligați să își desfășoare activitatea conform contractului de muncă.

Este nevoie de o verificare a angajaților actuali care lucrează în locații sensibile pentru a asigura integritatea acestora în sistem.

Informații cu privire la angajații existenți trebuie păstrate și actualizate conform aceluiași standard aplicabil pentru noii angajați.

În unele cazuri, aceste informații e posibil să nu fi fost obținute la momentul angajării, au fost ignorate sau, pur și simplu, sunt perimate. Aceste informații trebuie permanent verificate și actualizate.

Dacă acest proces provoacă dubii cu privire la problemele de securitate, suspiciunile trebuie discutate cu fiecare persoană în parte, cu prima ocazie. În această fază, angajatului trebuie să i se respecte dreptul de a fi reprezentat.

Elaborarea unei declarații privind politica de securitate este un exemplu de bună practică. Aceasta trebuie să stabilească principii generale pentru o operare securizată a mărfurilor periculoase și o viziune serioasă cu privire la lipsa onestității, la iresponsabilitate și neglijență.

### **Pregătirea conducătorilor auto care lucrează cu mărfuri periculoase de mare risc**

Programul de pregătire profesională pentru conducătorii auto care transportă mărfuri periculoase de mare risc trebuie să cuprindă următoarele elemente:

- Un manual al conducătorului auto, care să cuprindă măsurile de securitate și procedurile pentru vehicul, încărcătură și sediul întreprinderii. Secțiunea din manual privind securitatea trebuie în mod explicit să specifice interdicția pătrunderii persoanei(lor) neautorizate la bordul vehiculului și să cuprindă îndrumări pentru șoferi cu privire la reducerea pe cât posibil a riscului de furt a încărcăturii sau a vehiculului prin înșelăciune;
- Instrucțiuni cu privire la comportamentele obișnuite privind securitatea. Conducătorii auto trebuie să privească securitatea ca pe o rutină zilnică, normală la locul de muncă;
- Instrucțiuni cu privire la rolul pe care îl joacă conducătorul auto în cadrul securității, inclusiv modul în care trebuie folosit echipamentul de securitate din autovehicul și cel de la sediul întreprinderii, după caz;
- Conștientizarea/evitarea pericolului de deturnare.

### **Controlul accesului în cazul mărfurilor periculoase de mare risc**

Conducerea întreprinderii trebuie să determine dacă și cum trebuie acționat în ceea ce privește controlul accesului. În momentul în care se securizează punctele de intrare, trebuie avute în vedere ieșirile în caz de urgență și accesul persoanelor cu dizabilități.

Există, de asemenea, necesitatea de a stabili prevederi minime de securitate, care pot preveni accesul neautorizat în urma vehiculului care intră în mod legitim sau posibilitatea de forțare a barierelor.

Vehiculele neprogramate nu vor fi lăsate să intre în incinta amplasamentului până când nu sunt identificate și se justifică necesitatea de intrare a acestora.

### **Controlul la intrare și la ieșire în cazul mărfurilor periculoase de mare risc**

Unele companii au o politică de control imediat al vehiculului și, de asemenea, de control corporal, ca parte a strategiei de prevenire a furtului. Atunci când este cazul, trebuie impusă condiția controlului corporal tuturor persoanelor care intră în locație. Acest lucru este foarte important pentru locațiile în care se desfășoară activități cu substanțe patogene din clasa 6.2 și explozibili din clasa 1.

Controalele corporale trebuie realizate numai de personalul special instruit și în prezența martorilor. Dacă se consideră că este nevoie de astfel de proceduri, obligativitatea respectării acestora trebuie inclusă în condițiile de angajare a personalului.

Acolo unde există zone extrem de sensibile și/sau cu nivel ridicat de risc, conducerea poate introduce controale aleatorii, atât la intrare, cât și la ieșire.

(e) proceduri eficiente și actualizate pentru a semnală pericolele, violarea securității sau incidente privind securitatea și pentru a le face față;

Pentru a respecta prevederile de semnalare a pericolelor, se pot folosi procedurile de alarmare și urgență.

## Raportarea incidentelor privind securitatea

În cazul unui incident privind securitatea, dacă un vehicul, o piesă a unei instalații sau marfa dintr-un vehicul este furată sau dacă se suspectează o posibilă amenințare a securității, trebuie chemată imediat poliția.

### Etape cheie

Întreprinderile pot avea deja proceduri proprii de gestionare a consecințelor imediate ale furtului sau ale incidentelor privind securitatea. Următoarea listă acoperă etapele cheie în descoperirea unui caz de furt:

- Colectarea de informații detaliate privind echipamentul sau vehiculul și încărcătura acestuia;
- Confirmarea exactă: când și unde a fost văzut(ă) ultima dată;
- Raportarea acestor informații poliției și înregistrarea acestui incident cu un număr – acest lucru poate fi util mai târziu;
- Raportarea detaliilor complete asiguratorului/lor și păstrarea copiilor tuturor solicitărilor de despăgubire transmise.

Poliției trebuie să i se ofere informații detaliate cât de curând posibil. Dosarele vehiculelor și informațiile despre încărcătură trebuie păstrate într-un loc sigur.

Etape suplimentare: conducătorii auto angajați ai întreprinderii și, dacă este potrivit, personalul care lucrează pentru alte companii trebuie informați despre vehiculul/încărcătura furată, astfel încât să îl (o) caute.

Există, de asemenea, baze de date ținute de organizații publice și private, dintre care unele oferă posibilitatea de a înregistra vehiculele furate sau de a înregistra vehiculele sau sediile deținute de companie. Trebuie reamintit faptul că atunci când încărcăturile sau echipamentele au fost furate, este esențial să se ia măsuri și să se anunțe acest lucru cât mai curând posibil.

### Monitorizarea industrială

Schemele de urmărire a camionului pot funcționa la scară națională, cu scopul de:

- A reduce furtul de vehicule de transport mărfuri și a oricărei încărcături transportate cu acestea;
- A găsi vehiculele furate în cel mai scurt timp;
- A înștiința poliția cât mai curând posibil cu privire la identificarea/observarea vehiculelor de marfă furate; și
- Transmiterea informațiilor despre mărfurile furate de la poliție, către conducătorii auto și către alte întreprinderi de transport rutier.

### Monitorizarea din partea poliției

Serviciile specializate ale Poliției pot înregistra informații asupra tuturor aspectelor privind infracțiunile în transportul de mărfuri.

Aceștia pot strânge informații cu privire la următoarele infracțiuni:

- Furtul camionului sau al încărcăturii, inclusiv remorcile furate;
- Vehicule staționate în care s-a intrat pentru a fura marfă - parțial sau în totalitate; și
- Violarea oricărui tip de sediu și furtul proprietății, în condițiile în care hoții au nevoie de un vehicul platformă sau un vehicul mare pentru a transporta mărfurile furate.

Orice informație relevantă cu privire la aceste lucruri trebuie raportată autorităților competente.

- (f) proceduri pentru evaluarea și de verificare a planurilor de securitate și proceduri de examinare și actualizare periodică a planului de securitate;

Procedurile cerute pot fi integrate în sistemele existente de management, de exemplu procedurile de management al calității, siguranței, precum și cele existente trebuie dezvoltate în mod corespunzător.

Procedurile de testare ar putea fi extinse pentru a include controlul accesului sau vigilența personalului din locuri în care sunt depozitate, pe timpul transportului, mărfurile periculoase de mare risc. Testarea periodică a Planului de securitate se poate face sub formă de simulări pe calculator sau orice alt test care evaluează în mod adecvat măsurile de securitate existente.

- (g) măsuri care să asigure securitatea fizică a informațiilor referitoare la transport, conținute în planul de securitate, și

Planul de securitate trebuie protejat împotriva accesului neautorizat, de ex. va fi păstrat în format electronic într-un calculator protejat prin parolă într-o locație cu acces restricționat. Dacă este tipărit, planul ar trebui să fie păstrat într-un loc sigur și tratat ca un document cu regim special și pus, la cerere, numai la dispoziția serviciilor de intervenție de urgență sau autorităților de control.

Orice persoană care are acces la Plan trebuie să fie conștientă că informațiile pe care le conține trebui să fie puse la dispoziție numai din motive întemeiate.

- (h) măsuri care să asigure că distribuirea informațiilor referitoare la operațiunile de transport, conținute în planul de securitate este limitată la cei care au nevoie să le cunoască. Aceste măsuri nu trebuie să constituie totuși un obstacol pentru comunicarea informațiilor prescrise în alte părți ale ADR.

Un plan de securitate care indică punctele cu potențial de risc specific reprezintă un document foarte sensibil, care ar trebui să fie accesibil numai persoanelor identificate individual. Acest lucru necesită măsuri speciale care trebuie înregistrate în planul de securitate. Planul va cuprinde, de asemenea, măsuri de securitate IT.

**NOTĂ:** Transportatorii, expeditorii și destinatarii trebuie să coopereze între ei, precum și cu autoritățile competente, pentru schimbul de informații privind eventualele pericole, aplicarea de măsuri de securitate adecvate și de intervenție la incidentele care pun în pericol securitatea.



## **Comunicări și alerte în cazul mărfurilor periculoase de mare risc**

Comunicarea mobilă ajută la prevenirea infracțiunilor. Acestea permit conducătorului auto să contacteze dispeceratul la sosirea într-un loc găsit liber sau să raporteze orice activități dubioase.

Mijloacele de comunicare mobile permit, de asemenea, transportatorului să urmărească rutele și orice loc de parcare folosit peste noapte.

Vehiculele trebuie înzestrate cu echipamente de transmisie/recepție radio sau orice mijloc de comunicare în dublu sens, între conducătorul auto și dispecerat.

Conducătorii auto trebuie instruiți să comunice operațional cu dispeceratul regulat și la intervale de o anumită frecvență. Aceștia trebuie să spună unde se află, ce traseu parcurg și, după caz, timpul estimativ la care ajung la următoarea destinație, precum și confirmarea faptului că totul este în regulă.

Trebuie instruiți să alerteze dispeceratul despre orice activitate neobișnuită sau dubioasă. Trebuie să fie luată în considerație posibilitatea de a da conducătorului auto o parolă pe care s-o utilizeze în cazul activării alarmei.

Detaliile cu privire la traseu și la natura mărfurilor periculoase de mare risc trebuie să rămână strict confidențiale. Trebuie avute în vedere organizarea de convoaie fără/cu însoțire, la vedere/sub acoperire, în cazul transportului anumitor mărfuri.

Dacă întreprinderea intră în posesia unor astfel de informații, aceasta trebuie să le transmită autorităților publice, furnizorilor și clienților pentru a pregăti măsurile corespunzătoare (a se vedea de asemenea 1.10.3.2.2 d)).

## **Comunicarea cu personalul în cazul mărfurilor periculoase de mare risc**

Întreprinderile trebuie să se asigure că întreg personalul implicat în transportul mărfurilor periculoase de mare risc este conștient de necesitatea unui nivel crescut al măsurilor de securitate. E posibil ca angajații să se simtă mai liniștiți datorită aplicării acestor măsuri. Ei nu trebuie alarmați.

Comunicarea deschisă permite tuturor angajaților să raporteze orice activitate suspicioasă. Trebuie luată în considerație înființarea unei linii de raportare confidențiale, care să fie deschisă 24 h/zi.

Orice raport privind un comportament suspicios trebuie investigat și raportat autorităților competente.

În anumite operațiuni foarte sensibile, este nevoie de sisteme de supraveghere oficiale. Aceste sisteme trebuie desfășurate cu mare atenție.

1.10.3.3 Pe vehiculele care transportă mărfuri periculoase de mare risc (a se vedea tabelul 1.10.3.1.2) sau material radioactiv de mare risc (a se vedea 1.10.3.1.3) trebuie să fie instalate dispozitive, echipamente sau sisteme de protecție pentru a împiedica furtul lor și al încărcăturii și trebuie luate măsuri ca acestea să fie operaționale și eficiente în orice moment. Aplicarea acestor măsuri de protecție nu trebuie să compromită intervențiile de urgență.

*NOTĂ: Atunci când această măsură este utilă și dacă sunt instalate deja echipamentele necesare, ar trebui să fi utilizate sistemele de telemetrie sau alte metode sau dispozitive de urmărire care permit monitorizarea deplasării mărfurilor periculoase de mare risc (a se vedea tabelul 1.10.3.1.2) sau a materialului radioactiv de mare risc (a se vedea 1.10.3.1.3).*

Pentru implementarea acestei dispoziții pentru transportul rutier de mărfuri se face referință la dispozițiile capitolul 8.4 din ADR (prescripții pentru supravegherea vehiculelor).

„Sisteme de protecție” acoperă procedurile operaționale existente, care ar putea include utilizarea resurselor pentru: asigurarea supravegherii, plasarea într-un anumit fel a containerelor maritime cu livrare din ușă în ușă pentru a împiedica accesul sau asigurarea unor măsuri specifice pentru anumite mărfuri, cum ar fi funcționarea non-stop.

Sistemele de urmărire sunt disponibile pe scară largă pentru vehiculele și remorcile de mărfuri. Montarea unui astfel de echipament reprezintă cea mai bună soluție atunci când se transportă mărfuri periculoase de mare risc. Ar putea fi, de asemenea, oportun să se ia în considerare urmărirea încărcăturii sau a containerului în sine dacă sunt anume mărfuri ori sunt atractive pentru hoți.

## **Securitatea pe drum**

Conducătorii auto trebuie să raporteze orice situație neobișnuită managerului de transport și, după caz, poliției. Tipul de situații pe care trebuie să le raporteze cuprind orice neregularitate în încărcare, încuiere sau sigilare, sau în documente, schimbări în instrucțiunile de livrare sau suspiciuni despre persoane sau vehicule.

Conducătorii auto trebuie să fie sfătuiți:

- După caz, să scoată cheia de contact, să încuie ușile cabinei și spațiul de încărcare al vehiculului și să activeze alarma sau imobilizatorul ori de câte ori trebuie să lase vehiculul nesupravegheat – chiar și în momentul în care plătesc combustibilul sau fac o livrare;
- Să alimenteze vehiculul înainte de plecare, la sediu, ori de câte ori acest lucru este posibil;
- Să-și planifice traseul și să evite pe cât posibil opririle. Conducătorul auto trebuie să evite opririle pentru țigări, ziare, etc. aprovizionându-se cu cele necesare înainte de plecare;
- Să nu lase niciodată fereastra deschisă când pleacă de lângă vehicul;
- Să folosească locuri de parcare nocturnă planificate, securizate și autorizate, acolo unde este posibil. Trebuie să i se solicite conducătorului auto chitanțe și să i se ofere o listă de locuri de parcare nocturnă, în funcție de cât de vulnerabilă este încărcătura;
- Să evite să facă o rutină din a utiliza parcările obișnuite și nesigure;
- Să încuie toate ușile în timp ce doarme în cabină;
- Să blocheze spatele vehiculului într-un perete sau alt fel de barieră sigure pentru a preveni intrarea prin ușile din spate, însă să nu uite că mai rămân vulnerabile partea superioară și părțile laterale;
- Să nu transporte niciodată persoane neautorizate;
- Să nu lase niciodată vehiculul nesupravegheat într-o zonă izolată sau neiluminată în timpul nopții. Să încerce să țină vehiculul la vedere și să aibă posibilitatea să ajungă repede la acesta dacă trebuie să îl lase nesupravegheat;

- Să contacteze dispeceratul ori de câte ori întâmpină o problemă, întârzie sau se produc modificări ale detaliilor de livrare. Conducătorul auto nu trebuie să schimbe traseul dinainte stabilit fără a fi contactat în prealabil dispeceratul care să îi confirme necesitatea acestei schimbări;
- Să nu lase niciodată camionul sau remorca nesupravegheate, fie că sunt încărcate sau nu. Acestea pot fi lăsate doar în zonele de parcare dinainte agreate, cu dispozitive de securitate autorizate și perfect funcționale.

A se vedea în anexa III o listă de opțiuni tehnice de prevenire a furtului sau a interceptării vehiculelor sau furtului încărcăturilor în timpul operațiunilor de transport.

- 1.10.4 Conform dispozițiilor de la 1.1.3.6, prescripțiile de la 1.10.1, 1.10.2, 1.10.3 și 8.1.2.1 d) nu se aplică atunci când cantitățile transportate în colete într-o unitate de transport nu sunt mai mari decât cele prevăzute la 1.1.3.6.3, cu excepția Nr. ONU 0029, 0030, 0059, 0065, 0073, 0104, 0237, 0255, 0267, 0288, 0289, 0290, 0360, 0361, 0364, 0365, 0366, 0439, 0440, 0441, 0455, 0456 și 0500 și cu excepția Nr. ONU 2910 și 2911, dacă limita de activitate depășește valoarea  $A_2$  (a se vedea prima liniuță de la 1.1.3.6.2). În plus, dispozițiile prezentului capitol nu se aplică transportului Nr. ONU 2912 MATERIAL RADIOACTIV, ACTIVITATE SPECIFICĂ REDUSĂ (LSA-1) și Nr. ONU 2913 MATERIAL RADIOACTIV, OBIECTE CONTAMINATE SUPERFICIAL (SCO-I).
- 1.10.5 Pentru materialul radioactiv, dispozițiile acestui capitol sunt considerate ca fiind îndeplinite atunci când se aplică dispozițiile Convenției referitoare la protecția fizică împotriva materialului nuclear<sup>1</sup> și circulara IAEA referitoare la „Protecția fizică a materialului nuclear și a instalațiilor nucleare”<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> INFCIRC/274/Rev.1, IAEA, Viena (1980).

<sup>2</sup> INFCIRC/225/Rev.4 (Corectat), IAEA, Viena (1999).



## ANEXA I

### **Opțiuni tehnice de securizare a zonelor de depozitare temporară**

#### **Parcarea camioanelor**

Este posibil să nu existe o definiție în legislația națională pentru „parc de staționare securizat”; în cazul în care există o astfel de definiție, trebuie folosită.

Este posibil să nu existe standarde formale de evaluare a nivelului de securitate a unui parc de staționare sau a eficienței sale.

Disponibilitatea și calitatea măsurilor de securitate și a celorlalte anexe ale unui parc de staționare se pot schimba rapid.

Transportatorii trebuie să se ajute reciproc în ceea ce privește nivelul de securitate la orice parc de camioane folosit.

Broșura „*Parcările pentru camioane 2009*” poate fi descărcată de pe site-ul web al IRU(<http://www.iru.org/index/bookshop-display-action?id=167>).

Acest document reprezintă o ediție realizată în comun de către Forumul Internațional al Transporturilor (ITF) și Uniunea Internațională a Transportatorilor Rutieri (IRU) și conține informații cu privire la aproape 2000 de parcări de camioane din 44 de țări. Aceste informații au fost strânse de Asociațiile membre al IRU și verificate de către autoritățile naționale competente în domeniul transportului. Este disponibil în 4 limbi (engleză, franceză, germană și rusă).

#### **Paza în cazul mărfurilor periculoase de mare risc**

Numeroase companii folosesc sisteme de pază proprii. Principalul avantaj este loialitatea angajaților, însă, evident, există și dezavantaje. Acest tip de pază este scump și determina ca un număr limitat de paznici să presteze servicii de securitate 24 h/zi. Acesta este un cost fix care trebuie analizat în contextul altor prevederi.

Securitatea ar putea avea de suferit din cauza familiarității paznicilor cu colegii lor. Din același motiv, paznicii proprii ar putea efectua mai greu controalele prin sondaj asupra colegilor lor, decât paznici angajați prin contractori.

Dacă se alege angajarea unei firme de pază, trebuie avută grijă la vulnerabilitățile legate de această opțiune, chiar și în cazul în care se folosește o firmă cu renume. Este periculos faptul că paznicii cu contract nu cunosc îndeajuns de bine operațiunile întreprinderii și, astfel, nu vor putea recunoaște riscurile. Dacă este posibil, trebuie pregătită o echipă de paznici care să fie din afara întreprinderii și care apoi să se familiarizeze apoi cu aceasta.

Unele companii de pază oferă paznici „mobili”. Aceștia vizitează sediile de câteva ori în timpul nopții. Este important să existe un sistem modern de bifare a timpului, astfel încât să se poată verifica când vin paznicii la locația respectivă și cât timp stau acolo. Agenții de pază trebuie să efectueze aceste vizite la intervale variate de timp și să nu intre într-o anumită rutină, care, în cel mai scurt timp, devine evidentă pentru infractori. Este, de asemenea, important să se asigure faptul că agenții de pază pot observa ce ar putea lipsi din locația respectivă.

În caz de urgență, compania care asigură securitatea trebuie, de asemenea, să contacteze proprietarul cât mai curând posibil. Cu cât procesul de raportare a incidentului durează mai mult, cu atât infractorul are mai mult timp să scape și este mai puțin probabil ca pierderile să fie recuperate. Dacă s-a hotărât folosirea unei alte metode de asigurare a securității prin terți, este foarte important ca partea contractoare să ofere personal de bună calitate. În aceste condiții, procedura de recrutare a întreprinderii de pază va trebui verificată.

## Securizarea locațiilor

Poliția locală și compania de asigurări ar trebui să poată oferi consiliere cu privire la securizarea locațiilor.

La redactarea planurilor de securitate, trebuie avute în vedere următoarele elemente:

- Protecția perimetrului (garduri);
- Accesul și controlul asupra locației (bariere);
- Supravegherea: iluminarea și televiziunea cu circuit închis - CCTV;
- Agenții de pază;
- Detectarea intrușilor;
- Controlul vizitelor;
- Limitarea numărului celor care dețin chei;
- Personalul trebuie să parcheze mașinile proprietate personală departe de locația principală;
- Accesul controlat la rampele de încărcare, la locul de păstrare a cheilor de la vehicule și a sistemelor de control;
- Proceduri de control pentru vehicule și persoane;
- Securizarea tuturor uneltelor și echipamentelor care ar putea ajuta infractorii să fure camioanele sau încărcăturile.

Iluminarea corectă a perimetrului trebuie să ușureze identificarea intrușilor și a vehiculelor. Sistemele de supraveghere TCI<sup>3</sup> trebuie să poată monitoriza, detecta și să ajute la recunoașterea sau identificarea intrușilor și vehiculele și trebuie puse în legătură cu alte sisteme de detectare existente în perimetrul respectiv, precum și cu măsurile de întârziere fizică.

Sfaturi asupra unor măsuri mai detaliate pot fi obținute de la Serviciile de Securitate Naționale; ex: Marea Britanie - *Ghidul Serviciilor de Securitate privind Realizarea Procedurilor Operaționale pentru Măsurile de Securitate*, disponibil la adresa:

([http://www.dft.gov.uk/stellent/groups/dft\\_transsec/documents/downloadable/dft\\_transsec\\_027285.pdf](http://www.dft.gov.uk/stellent/groups/dft_transsec/documents/downloadable/dft_transsec_027285.pdf))

cuprinde informații detaliate al procedurilor operaționale pentru:

- Protecția perimetrului;
- Iluminarea de securitate;
- Sistemele de supraveghere CCTV;
- Sistemele de detectare a intrușilor în perimetru;
- Măsuri de întârziere fizică;
- Sisteme de detectare a intrușilor.

---

<sup>3</sup> TCI = televiziune cu circuit închis

## Securitatea garajelor

Furturile din **incinta întreprinderilor** rămân unele dintre cele mai mari probleme ale operatorilor. Hoții pot fi siguri că vehiculele și, adesea, încărcăturile lor se vor afla la sediu la un moment dat.

Există mai multe soluții de îmbunătățire a securității vehiculului, iar un sistem de securizare a garajului eficient va câștiga timp, fiind un factor vital în prevenirea infracționalității. În orice caz, o protecție bună nu este ieftină, astfel încât este important să se evalueze cu atenție toate necesitățile.

**Vizitatorii** trebuie programați, iar personalul de pază trebuie informat din timp de vizita acestora. Aceștia trebuie însoțiți pe tot parcursul vizitei lor și se află în responsabilitatea unui membru al personalului, în calitatea sa de gazdă.

Numeroase firme solicită deja vizitatorilor sa-și lase toate echipamentele electronice la poartă, înainte de intrare. Trebuie avută în vedere extinderea acestei practici din rațiuni de securitate.

**Parcarea nocturnă a vehiculului** în clădiri încuiate este adesea practică doar pentru vehicule ușoare. Vehiculele comerciale grele au nevoie de spațiu mai mare și, în general, sunt ținute afară. Când vehiculele sunt ținute în interiorul unei clădiri, trebuie avut în vedere riscul de incendiu. Mai mult decât atât, intrușii se pot ascunde ușor în clădiri.

Trebuie evitată parcarea vehiculelor cu spatele blocat de garduri în ideea că sunt protejate. Deși gardul va proteja ușile din spate, acoperișul și părțile laterale rămân vulnerabile. Dacă se poate, vehiculele trebuie parcate unul lângă celălalt, iar cele cu încărcătură ar trebui plasate în centru.

## Gardurile

Împrejmuirea perimetrului este importantă deoarece creează prima barieră fizică a unui amplasament. Se recomandă consultarea autorităților locale cu privire la mediul înconjurător, în ceea ce privește tipul și dimensiunile gardurilor care urmează a fi instalate.

Există anumite tipuri și standarde aplicabile gardurilor utilizate cu scopul securizării amplasamentului. Însă, chiar și cele mai sigure tipuri de garduri pot fi în cele din urmă escaladate, străpunse sau trecute săpând pe sub ele de către un intrus bine pregătit, puternic, agil și hotărât.

Cel mai utilizat tip de gard, care nu foarte scump, este cel dintr-o țesătură metalică. Totuși, acesta poate doar să întârzie pentru scurt timp un intrus destul de agil.

Varianta de plasă sudată sau gardurile din panouri de oțel tip palisadă cu structură de securitate (SP) au caracteristici foarte utile. Cel din urmă este puternic și rigid și oferă oportunități excelente de ridicare a unui sistem de detectare a intrusului în perimetru (PIDS).

Oricum, dacă perimetrul se învecinează cu un drum public, alee sau alte zone circulate, un singur gard cu sistem de detectare a intrușilor în perimetru poate activa alarma atât de frecvent, încât ar deveni inutil. Cea mai practică soluție poate fi gardul dublu, cel din interior având instalată alarma sau zona dintre cele două garduri fiind dotată cu alarmă. Gardul din interior trebuie să fie cel mai greu de escaladat sau străpunș, fiind cel care îl poate face pe intrus să piardă cel mai mult timp.

La amplasamentele cu perimetru mare, un gard puternic care să delimiteze întreg perimetrul poate fi mai puțin practic. În astfel de cazuri, poate fi mai bine ca protecția să se concentreze pe zonele cele mai vulnerabile.

Unii operatori au instalat garduri electrice sau electrificate, care pot oferi atât un sistem de alarmare, cât și o metodă eficientă de îndepărtare a intrușilor.

Infractorii vor încerca întotdeauna să găsească o cale de a pătrunde în zonele de parcare securizată. Nu se poate considera că râurile sau câmpurile reprezintă o graniță naturală sigură.

Numeroase garduri cuprind împletitură de sârmă ghimpată. Unele au spirale de sârmă ghimpată la vârf, în timp ce altele au în compoziția gardului sârmă ghimpată.

Sârma ghimpată, fie în formă de împletitură sau spirale, este mult mai puțin eficientă ca factor de stopare sau ca măsură defensivă practică decât diferitele tipuri și forme de benzi ghimpate. În orice caz, pentru a evita problemele cu legea, sârma ghimpată trebuie pusă numai acolo unde nu pot ajunge trecătorii. Mai mult decât atât, dacă este pusă în vârful unui gard pentru a descuraja escaladarea, trebuie să nu fie la îndemâna copiilor. Acest lucru tinde să limiteze folosirea sa în cazul gardurilor care nu pot fi escaladate fără echipamente de cățărare. Din nou, pentru a evita problemele cu legea, trebuie să fie evident tuturor că este folosită sârmă ghimpată.

Gardurile trebuie instalate în conformitate cu standardele din domeniu; totodată, trebuie stabilit un program de întreținere a acestora.

### **Movile și șanțuri**

În cazul în care movilele din jurul garajelor sunt greșit proiectate, pot reduce securitatea amplasamentului. În cele mai rele cazuri, movilele pot scădea eficiența gardurilor înalte.

Șanțurile sunt de asemenea văzute ca măsuri de îmbunătățire a securității. Acestea nu previn furtul din vehicule, ci de obicei previn furtul vehiculelor și a remorcilor.

### **Porțile**

Alegeți porțile care sunt adecvate pentru a preveni riscul. Porțile trebuie să fie compatibile cu gardul împrejmuitoare și cel puțin la fel de puternice precum acesta. Cele mai bune, dar și cele mai scumpe sunt porțile electrice mobile pe șine deoarece acestea sunt mai robuste decât cele suspendate. Trebuie să se asigure accesul pietonal la acestea, dacă nu sunt supravegheate 24 h/zi. O alternativă este un ansamblu de porți metalice cu închidere eficientă.

Alte măsuri eficiente cuprind porți cu închidere dublă și balamale sudate, astfel încât să nu fie smulse. Șuruburile trebuie asigurate sau sudate pentru a nu fi îndepărtate. Același lucru se poate aplica șuruburilor și balamalelor de la sistemele de închidere ale mașinilor.

Trebuie folosit un lacăt sigur, din oțel de cea mai bună calitate, și de asemenea trebuie ca bara și celelalte mecanisme și componente ale sale să fie de dimensiuni cât mai mici posibil și confecționate din oțel de cea mai bună calitate. Astfel, acestea sunt greu de tăiat și de cele mai multe ori produc mari întârzieri hoților.

### **Alarmerile împotriva intrușilor și sistemele de verificare**

Alarmerile împotriva intrușilor trebuie folosite pentru a monitoriza porțile. Se pot lua în considerare și detectorii de mișcare. Aceștia nu trebuie setați pe un mod prea sensibil, însă trebuie să detecteze orice mișcare suspectă, spre exemplu atunci când cineva încearcă să împingă ușile.



Operatorii trebuie să fie conștienți de faptul că poliția începe din ce în ce mai mult să refuze intervențiile în incintele societăților comerciale recunoscute ca având multe alarme false. Excepție o face cazul în care prezența unui intrus este verificată. Există numeroase moduri de a demonstra acest lucru și sunt disponibile numeroase sisteme de verificare a prezenței unui intrus.

Cea mai scumpă metodă este amplasarea unei camere de luat vederi la poarta de intrare sau alte puncte de acces. Intrusul activează camera în momentul în care intră în raza de acțiune a sistemului de alarmă. La activarea sa, acest tip de sistem va face fotografii la intervale scurte.

Alte sisteme mai ieftine funcționează pe baza sistemului existent. De exemplu, se poate conecta printr-un software un sistem de alarmare la un PC obișnuit. Când un intrus intră în raza de acțiune a alarmei, software-ul acționează camera în a cărei rază vizuală se află zona respectivă. Cele 10 secunde anterioare pot fi revăzute din orice locație unde există un monitor cu un telefon legat la sistem.

Anumite locații cu risc ridicat necesită gard înconjurător de protecție împotriva intrușilor. Există dispozitive care activează o cameră de luat vederi în momentul în care un intrus declanșează sistemul amplasat de-a lungul gardului.

## **Iluminatul garajului**

Iluminarea adecvată este o măsură de securitate esențială pentru garaje și poate genera beneficii din punctul de vedere al sănătății și securității. Un prim pas este gardul perimetral bine luminat, fără vegetație.

Iluminatul de securitate:

- Stopează intrarea în incintă;
- Ascunde agenții de pază și activitatea acestora;
- Ajută patrulele mobile să vadă;
- Sprijină supravegherea prin televiziune cu circuit închis;
- Iluminează punctele de acces;
- Ușurează verificarea vehiculelor.

Iluminatul trebuie să echilibreze dorința de securitate cu inconvenientul faptului că iluminatul excesiv poate dăuna anumitor zone foarte sensibile, acolo unde iluminatul cu unde cu infraroșu poate fi mai adecvat.

## **Supravegherea video**

Tehnologia video se îmbunătățește continuu. Teoretic, televiziunea cu circuit închis instalată în paralel cu detectorii de mișcare reprezintă un excelent mijloc de monitorizare a garajului. Însă, există anumite aspecte care trebuie avute în vedere înainte de a face o astfel de investiție majoră.

Ați putea apela la serviciile unui consultant și să nu vă bazați pe sfatul unei persoane care instalează astfel de dispozitive. Astfel, vă va fi mai ușor să instalați un sistem care se potrivește nevoilor dumneavoastră și veți evita riscul unei specificații greșite. Se găsește pe internet – la adresa [www.homeoffice.gov.uk/crimpol/police/scidev/publications.html](http://www.homeoffice.gov.uk/crimpol/police/scidev/publications.html) (sub forma unui document PDF) – o publicație Home Office din Marea Britanie numită „*CCTV Operational requirements*” (Prescripții funcționale privind televiziunea cu circuit închis). Documentul oferă o idee mai clară despre modul în care se poate acționa în vederea utilizării televiziunii cu circuit închis.

Este vital ca o companie să aibă resursele necesare pentru a monitoriza camerele video 24 h/zi sau cel puțin să își facă timp special pentru a verifica înregistrările. Când camerele video sunt monitorizate continuu, monitoarele trebuie supravegheate de persoane responsabile și fără a fi blocate în vreun fel. În aceeași măsură, alți membrii ai personalului și vizitatorii nu trebuie să aibă acces la monitoare și nu trebuie să poată stabili limitele de supraveghere ale camerelor video. Televiziunea cu circuit închis va putea fi eficientă numai atunci când camerele video au cea mai bună acoperire și dacă echipamentul de înregistrare funcționează în mod corect. După caz, camerele video trebuie mutate în mod regulat, astfel încât să nu existe foarte multe locuri nesupravegheate și să devină cunoscute. Trebuie evitate următoarele greșeli elementare:

- Nepornirea echipamentului de supraveghere;
- Neasigurarea unui număr suficient de mare de casete înainte a unei perioade de înregistrare;
- Folosirea în continuare a unor casete uzate. Recomandarea experților este să se schimbe casetele de tip analog după 12 utilizări pentru a menține calitatea imaginii.

Echipamentele moderne de înregistrare digitale oferă acum o calitate mai bună a imaginii, așa că se recomandă utilizarea lor acolo unde este posibil.

Camerele video rotative sunt bune pentru că se concentrează pe o anumită zonă. Acestea sunt formate dintr-o cameră mobilă cu protecție, permițând utilizatorului o monitorizare mai flexibilă.

Camerele video de tip cupolă sunt mai avantajoase decât cele rotative, pentru că și zona de acoperire este mai mare. De asemenea, intrușii nu pot ști cu exactitate dacă au fost depistați sau nu.

Trebuie luată în considerare folosirea camerelor video fixe de pe pereții exteriori. Acestea sunt mai ieftine și sunt mult mai puțin predispuse la greșeli decât camerele video de tip cupolă sau cele rotative. Pentru firmele cu buget redus, sistemul ideal este o combinație de astfel de camere video.

Camerele video instalate pe turnuri sunt mai funcționale decât cele instalate pe clădiri și vor fi mai indicate. Încă o dată, camerele video de tip cupolă oferă o mai mare eficiență prin vizionarea întregului amplasament și pot aduce beneficii suplimentare informațiile astfel obținute putând fi folosite în activitatea de management. De exemplu, o astfel de cameră poate supraveghea o locație fără a arăta unde este îndreptată.

Aparate foto activate de detectori de mișcare sunt totuși o alternativă la camerele video.

De asemenea, este important ca o firmă care se bucură de o bună reputație în domeniu să asigure service-ul acestor camere în mod regulat. Există numeroase companii specializate care oferă service pe bază contractuală pentru acest tip de echipament. Starea fizică a materialului de protecție a lentilelor trebuie atent verificată. Învelișul protejează camera video de daunele provocate de vreme, însă și el se poate deteriora în timp, distorsionând imaginea camerei.

Intrușii vor încerca să evite detectarea prin îndreptarea camerei spre cer, însă nu vor putea face același lucru camerelor din proprietățile învecinate. Trebuie avută în vedere încheierea unei înțelegeri cu companiile vecine. Dacă sediile sunt amplasate într-o zonă industrială cu puncte limitate de intrare/ieșire, trebuie avută în vedere amplasarea acestor camere în aceste puncte, stabilite fie de către companiile din zona respectivă, la inițiativa consiliului local. Trebuie avută deosebită grijă cu camerele din apropierea zonelor rezidențiale pentru a evita orice violare a intimității.

## Informații suplimentare cu privire la securitatea garajelor

Există anumite practici greșite care pot face un garaj mai puțin sigur. De exemplu, paletele sprijinite de ziduri pot fi folosite ca scară de către infractori. În aceeași ordine de idei, stivuitorul nu trebuie lăsat în locuri ușor accesibile. Infractorii îl poate folosi pentru a străpunge gardurile sau pentru a forța porțile.

Adesea, se parchează semiremorcile în depozite și garaje atașate de capetele tractor. Pe de o parte, acest lucru ușurează foarte mult munca infractorilor. Dacă există totuși un imobilizator corespunzător la tractor, acesta îngreunează foarte mult munca infractorului. Dacă infractorii aduc un cap tractor pentru a fura semiremorca, capul tractor imobilizat îi poate zădărnici.

Când remorcile sunt decuplate de la ansamblu, ele trebuie securizate cu un bolț pentru furcă sau cu un sistem de blocare a roții. Trebuie luată în considerație lăsarea prelatei deschise la un vehicul parcat și care este gol. Infractorii nu vor mai fi tentați să taie prelatea, care e destul de scumpă, pentru a vedea ce e înăuntru.

Verificările prin sondaj ale vehiculelor și personalului care intră și iese din garaje sunt activități general acceptate. Un vehicul ce pare a fi într-o călătorie de rutină poate scoate mărfuri fără autorizare.

## Dispozițiile ADR cu privire la supravegherea vehiculelor

Se recomandă să consultați și dispozițiile din Capitolul 8.4 al ADR (după cum urmează):

8.4.1 Vehiculele care transportă mărfuri periculoase în cantitățile indicate în dispozițiile speciale S1 (6) și S14 până la S24 din capitolul 8.5 pentru o substanță dată conform coloanei (19) a tabelului A din capitolul 3.2, trebuie să fie supravegheate sau vor putea staționa, fără supraveghere, într-un garaj sau dependență a unei fabrici care oferă toate garanțiile de siguranță. Dacă nu există aceste posibilități de staționare, vehiculul, după ce au fost luate măsurile corespunzătoare de siguranță, poate staționa într-un loc retras, care corespunde condițiilor specificate la a), b) sau c) de mai jos:

(a) Un parc de staționare supravegheat de o persoană însărcinată în acest sens, care a fost informată asupra naturii încărcăturii și a locului în care se află conducătorul auto;

(b) Un parc de staționare public sau privat, în care vehiculul nu va risca, probabil, să fie avariat de alte vehicule; sau

(c) Un spațiu liber, adecvat, situat departe de drumurile publice importante și de zonele locuite și care nu servește, în mod normal, drept loc de trecere sau de reuniune pentru public.

Parcurile de staționare autorizate la b) nu vor fi utilizate decât în lipsa celor vizate la a), și cele descrise la c) nu vor fi utilizate decât în lipsa celor vizate la a) și b).

8.4.2 MEMU-urile încărcate trebuie supravegheate, sau dacă nu sunt supravegheate, pot fi parcate într-un garaj sau în dependențele unei fabrici, care oferă toate garanțiile de siguranță. MEMU-urile goale, dar necurățate, fac excepție de la această prescripție.



## ANEXA II

### **Practici de management și practici de operare pentru reducerea riscului de securitatea**

#### **Practici de management**

Există numeroase practici de management care se pot adopta în vederea îmbunătățirii securității.

Managementul trebuie:

- Să revizuiască în mod constant procedurile funcționale;
- Să gândească posibilele riscuri și întotdeauna să aibă în vedere măsuri de securitate;
- Să capete încrederea angajaților, așa încât aceștia să se simtă încurajați a raporta situațiile considerate îngrijorătoare, iar aceștia din urmă trebuie să știe că angajatorul va trata cu foarte mare seriozitate și confidențialitate rapoartele lor;
- Să păstreze documentele cu privire la încărcătură în loc sigur. Infracții pot folosi documentele oficiale pentru a demonstra că au drept asupra mărfurilor;
- Să păstreze toate cheile de la vehicule/clădiri în loc sigur. Managementul trebuie să deruleze practici sigure pentru controlul cheilor de la vehicule și clădiri. Dacă conducătorul auto ține cheile la el în afara orelor de program, trebuie să le păstreze la loc sigur tot timpul, să nu împiedice ajutorul de șofer să le obțină, să nu le lase în locuri de unde pot fi copiate și să se asigure că nu pot fi identificate cheile sau camionul corespunzător din inelul cu chei;
- Dacă este posibil, să se diversifice rutele și conducătorii auto pentru a evita crearea șabloanelor;
- Să se mențină legătura cu poliția locală – cu ofițerul de prevenire a infracționalității, oficiul de combatere a infracțiunilor sau ofițerul de informații pe plan local;
- Să instruiască conducătorii auto în vederea securizării cabinei și, după caz, a compartimentului cu marfă. Dacă este posibil, trebuie să încuie portierele de la cabină când încarcă sau descarcă;
- Să avertizeze conducătorii auto să nu vorbească despre încărcătura lor sau ruta pe care vor să meargă în locuri publice sau pe frecvențe radio. Trebuie să fie atenți când întreabă unde se află diferite adrese sau despre parcări.

Dacă este posibil, trebuie folosite sigiliile de securitate pentru vehicule. Sigiliile indică foarte rapid orice încercare de violare și sunt activate printr-un număr de cod predeterminat sau un număr de sigiliu generat digital. Sigiliile mai scumpe sunt special concepute să reziste atacurilor violente.

Infracții pot obține vehicule cu însemnele unei companii și uniforme personalului acestora ca mijloace de a-și susține autoritatea pentru a colecta mărfurile și/sau vehiculele. La terminarea activităților legate de vehicule, toate însemnele de identificare să fie îndepărtate. Unele companii specializate oferă servicii de îndepărtare a însemnelor.

Cartea de identitate și Certificatul de înmatriculare ale vehiculului trebuie folosite pentru a informa autoritățile de autorizare (RAR și respectiv Poliția Rutieră) când se schimbă însemnele și componentele majore. Detaliile privind scoaterea din uz sau radierea vehiculelor trebuie transmise imediat autorităților, folosind procedurile de rigoare.

În general depozitarea, eliberarea și primirea uniformelor membrilor personalului trebuie strict monitorizată. La plecarea personalului sau atunci când aceștia își schimbă uniforma, aceștia trebuie să returneze uniforme. Trebuie avută o deosebită atenție la echiparea conducătorilor auto.

La locurile de primire sau expediere a mărfurilor periculoase de mare risc trebuie:

- Verificată programarea livrărilor și a colectărilor, de câte ori este posibil, astfel încât lista vehiculelor care sosesc să poată fi comparată cu lista vehiculelor care sunt așteptate (lista ținută la poarta întreprinderii);
- Identificat șoferul și vehiculul și transmisă către client/destinatar o estimare a momentului sosirii, moment care trebuie să fie plasat în perioada în care se intenționează a se face livrarea.

## **Practici de operare**

Securitatea trebuie să facă parte din rutina zilnică, pentru tot personalul implicat în activitățile de transport a mărfurilor periculoase. Șoferii, lucrătorii din depozite și personalul care lucrează în curtea întreprinderii trebuie să fie instruiți astfel încât să aibă ocupații adecvate și securitatea să devină o parte integrantă a muncii lor.

Trebuie, de asemenea, formulate clar standarde în ceea ce privește responsabilitățile și norme de funcționare. Această necesitate trebuie înțeleasă și acceptată de tot personalul implicat în activitățile de transport. Ca parte a procesului de instruire în scopul asumării unei funcții, personalul nou trebuie instruit cu privire la măsurile de securitate aplicabile specificului muncii lor.

Sarcinile pe linie de securitate trebuie statuate în fiecare contract de angajare. Securitatea trebuie să stea la baza întocmirii fișei postului pentru fiecare angajat implicat în activități de transport al mărfurilor periculoase.

Trebuie făcute verificări periodice pentru a vedea în ce măsură șoferii înțeleg și utilizează echipamentul de securitate cu care este dotat fiecare vehicul. Același lucru trebuie făcut și pentru echipamentul de securitate cu care este dotată locația respectivă. Multe companii au introdus aceste principii în programele de dezvoltare a personalului.

De asemenea, întreprinderile trebuie să verifice cu regularitate permisele de conducere – cel puțin semestrial. Trebuie realizate inspecții periodice pentru a fi absolut sigur că echipamentele de securitate și măsurile de control funcționează corect.

Se dovedește necesară o actualizare a informațiilor din domeniul securității și să se discute acestea cu managerul pe probleme de securitate (dacă există), poliția locală și cu ceilalți lucrători din branșă, pentru a fi în permanență la curent cu noutățile din domeniu și pentru a profita de experiența celorlalți.

## ANEXA III

### **Opțiuni tehnice de prevenire a furtului sau de interceptare a vehiculelor sau a încărcăturilor în timpul operațiunilor de transport**

#### **Controlul de bază**

Vehiculele parcate trebuie să fie încuiate atunci când se află la sediul întreprinderii și cheile trebuie ținute într-un recipient încuiat. Acesta poate fi ori o cutie cu chei, caz în care fiecare cheie care lipsește poate fi observată cu ușurință, sau dacă este nevoie, un fișet metalic securizat. Cheile duplicate trebuie să se supună aceluiași regim, camera în care sunt închise aceste chei duplicate trebuind să fie securizată, astfel încât persoanele neautorizate să nu aibă acces.

Este foarte important să fie ținută o evidență a persoanelor care dețin cheile, iar aceasta să fie verificată permanent. Dacă amplasamentul se încuie pe timpul nopții (nu funcționează 24 h din 24), este importantă monitorizarea persoanele care au acces în camera în care sunt ținute cheile.

Numărul persoanelor angajate care cunosc măsurile de securitate trebuie menținut la cota minimă. Atunci când este posibil, trebuie nominalizat un număr limitat de persoane care au acces la chei și acestea trebuie să aibă acces la chei într-un timp foarte scurt.

În cazul în care s-au pierdut cheile, sistemele de securizare trebuie înlocuite imediat, sau vehiculul trebuie înlocuit cu unul similar, dintr-o altă locație a întreprinderii.

#### **Înregistrările vehiculelor și ale remorcilor**

Detaliile despre vehicule, remorci și încărcături trebuie să poată fi puse la dispoziție în timp foarte scurt, în eventualitatea în care acestea sunt solicitate de organele de poliție. O înregistrare minimală trebuie să conțină următoarele elemente:

- Numărul de înmatriculare al vehiculului/numărul de înregistrare al remorcii;
- Producătorul;
- Modelul;
- Tipul remorcii: de exemplu cisternă, carosată, șa, specializată, cutie etc.;
- Numărul de identificare al vehiculului (VIN);
- Seria de motor;
- Seria cutiei de viteze;
- Alte numere de identificare, mărci și detalii de punere în posesie;
- Numărul de osii;
- Echipamentul special din dotare (cu seriile de înregistrare);
- Echipamentele de securitate din dotare;
- Kilometri la bord.

Vehiculul trebuie fotografiat împreună cu tot echipamentul din dotare, fotografiile fiind făcute frontal, lateral și din spate. Aceste fotografii pot veni în ajutorul poliției, în realizarea descrierilor și a căutării în cazul furturilor vehiculelor.

De asemenea, trebuie ținută o evidență strictă zilnică a deplasărilor fiecărui vehicul, cu detalii precise despre încărcătură și despre șofer. Alte evidențe necesare sunt cele privitoare la personalul care intră în contact cu vehiculele sau cu încărcăturile acestora, ca, de exemplu, personalul însărcinat cu încărcarea mărfurilor.

### **Asigurarea vehiculelor cu mijloace de protecție**

Vehiculele pot fi asigurate cu mijloace de protecție pentru o mare varietate de riscuri de securitate suplimentare. Trebuie să se aibă în vedere următoarele aspecte:

- Folosirea echipamentului de securitate – va face ca vehiculele să fie mai puțin atractive pentru infractori. Discuții pe această temă trebuie purtate cu companiile de asigurare, inclusiv cu asiguratorii „mărfurilor în tranzit”, companiile care vând vehicule, consultanții privind securitatea în transporturi, precum și producătorii de echipamente de securitate;
- Verificarea în mod regulat a echipamentelor de securitate de către firma care le-a instalat;
- Fiecare vehicul are nevoie de diferite tipuri și niveluri de echipamente de securitate, în funcție de utilizarea acestuia. Toate vehiculele trebuie să aibă anumite tipuri de imobilizare, dacă producătorul nu le-a instalat deja;
- Să se aibă în vedere, la cumpărarea vehiculului, ce fel de echipamente de securitate există în dotarea lui și ce alte echipamente asemănătoare ar putea fi montate;
- Asiguratorul și ofițerii implicați în prevenirea infracționalității din cadrul poliției locale ar putea oferi sugestii cu privire la securitate;
- Camioanele sunt furate indiferent de încărcătura lor.

### **Echipamente anti – furt**

Producătorii de vehicule furnizează o gamă sofisticată de echipamente anti – furt, adesea mai performante chiar decât sistemele de management al flotelor.

În egală măsură, infractorii devin din ce în ce mai ingenioși. Mai mult decât orice altceva, acesta este motivul care a determinat ridicarea nivelului de calitate a sistemelor de securitate a vehiculelor astfel încât să împiedice infractorii – cu condiția ca aceste echipamente să fie pornite.

Numeroase dispozitive anti - furt pornesc singure, fără a fi nevoie ca șoferul să-și aducă aminte să le armeze. Unele echipamente oferă conducătorului auto aproximativ 30 de secunde pentru a părăsi cabina după oprirea motorului și scoaterea cheii din contact, după care se armează automat. Sistemul va rămâne activ până la dezactivare, care se va face printr-o cheie care prezintă un nivel de securitate ridicat, senzori electronici sensibili la atingere sau „smart card”.

### **Cererea clientului**

În ultimii ani, producătorii de autovehicule au crescut numărul de alarme și dispozitive de imobilizare montate pe vehicule în varianta standard. Acest lucru a redus numărul furturilor și este adesea accentuat de producătorii de vehicule în politica de marketing a mașinii. Statisticile privind furtul subliniază faptul că utilizatorii de vehicule comerciale doresc ca producătorii să monteze alarme și dispozitive de imobilizare în varianta standard.



Însă producătorii de vehicule se confruntă cu o problemă fundamentală. De îndată ce un producător de vehicule montează un dispozitiv anti-furt în varianta standard, aceste informații sunt imediat disponibile infractorilor. În trecut, producătorii de vehicule de marfă nu montau dispozitive anti-furt ca opțiune de producție, ci ofereau astfel de sisteme care puteau fi montate la nivel de dealer. Tendința este de a se renunța la această practică și producătorii de vehicule de marfă vor oferi, în viitor, dispozitive anti-furt în varianta standard a noilor modele.

Companiile de asigurare devin din ce în ce mai active în ceea ce privește specificațiile echipamentelor anti-furt pentru vehiculele comerciale. De exemplu, centrul de testare al industriei de asigurări din Marea Britanie de la Thatcham realizează o listă a dispozitivelor de securitate aprobate.

Producătorii oferă sisteme de securitate montate în fabrică pe multe vehicule comerciale ușoare și pe unele tipuri de vehiculele comerciale grele. De asemenea, aceștia îmbunătățesc calitatea alarmelor și dispozitivelor de imobilizare oferite de dealeri.

Dacă se montează pe vehicule sisteme aprobate, compania poate obține reducerea primei de asigurare. Pe de altă parte, lipsa sistemelor care să prevină furtul poate genera un refuz de a încheia contractul din partea companiei de asigurări. Dacă un vehicul dotat cu sistem de securitate este furat urmare faptului că nu este activat acest dispozitivul, compania de asigurare poate refuza acordarea despăgubirii.

Prezentăm în continuare principalele tipuri de sisteme de securitate disponibile pentru vehiculele comerciale și metodele utilizate de producători pentru a îmbunătăți securitatea vehiculelor.

### **Securitatea fizică a vehiculelor**

Securitatea fizică a vehiculelor comerciale poate fi asigurată prin utilizarea unor elemente adiționale, precum lacăte mai puternice, grilaje sau alte dispozitive asemănătoare. Se poate realiza un sistem de securitate independent sau complementar unui sistem de alarmă. Securitatea fizică poate oferi o soluție simplă și eficientă în situațiile de risc minim. Poate reprezenta, de asemenea, un obstacol puternic în fața unui atac.

Numeroase închizători de securitate depind de activarea manuală de către conducătorul auto. Închizătorile care blochează în mod automat ușa vehicul imediat ce aceasta este închisă, fără a necesita nici o operație din partea conducătorul auto tind să devină dispozitive montate obișnuit la intrarea în spațiile destinate încărcăturii de pe vehiculele comerciale mari. Acestea s-au dovedit foarte utile în cazul transportatorilor de colete cu multiple opriri pentru livrare. Conducătorii auto nu trebuie decât să închidă ușa și, astfel, încărcătura este securizată. În orice caz, orice sistem de securitate este util, chiar dacă are și puncte slabe. Majoritatea dispozitivelor de securitate sunt, de fapt, mai puternice decât caroseria pe care sunt montate.

Principalul scop al peretelui despărțitor dintre zona șoferului/pasagerului și compartimentul de transport marfă este de a izola mărfurile în compartimentul de mărfuri. De exemplu, un perete despărțitor montat într-un vehicul înseamnă că accesul se face doar prin ușile laterale sau din spate, care se pot asigura cu încuietori suplimentare.

Pereții despărțitori se fabrică dintr-o varietate de materiale, precum plăci din oțel, placaj sau împletitură metalică. Montat corect, peretele despărțitor din împletitură poate oferi securitatea corespunzătoare, însă permite hoților să vadă ce fel de marfă este înăuntru și, astfel, aceștia vor fi tentați să forțeze intrarea. Pereții despărțitori din material compact sunt mai buni.

### **Dispozitivele de imobilizare**

Scopul dispozitivelor de imobilizare este să împiedice mișcarea vehiculele și remorcile. Sistemele de imobilizare se pot folosi independent sau integrate într-un sistem de alarmă. Aproape toate sistemele de alarmă aprobate de companiile de asigurare vor cuprinde, în varianta standard, unele forme de imobilizare ca parte a unui sistem general de securitate.

La alegerea unui sistem de imobilizare, trebuie avute în vedere următoarele:

- Tipul vehiculului;
- Riscul asupra vehiculului, cât și asupra încărcăturii;
- Aspecte privind încărcarea și descărcarea.

Montarea unui singur sistem pe întreaga flotă de vehicule, indiferent de modul în care este folosit, poate crea vulnerabilități.

### **Blocarea direcției**

Sistemele de blocare a direcției sunt incluse în aproape toate vehiculele în procesul de fabricație. În orice caz, infractorii profesioniști pot trece ușor de sisteme de blocare a direcției care sunt montate din fabrică. Trebuie montate și alte dispozitive de securitate și imobilizare.

### **Dispozitivele de blocare a alimentării cu combustibil**

Cea mai uzitată metodă de imobilizare a vehiculului este cea care împiedică pornirea motorului. În cazul motoarelor diesel, unde nu se utilizează sistemul de aprindere electrică, motorul este blocat prin oprirea pompei de injecție. Chiar și în aceste condiții, infractorii pot pătrunde în cabină, pot debloca direcția și lăsa frâna de mână; vor putea astfel remorca vehiculul.

### **Dispozitivele de blocare a pornirii motorului**

Se poate bloca cu ușurință pornirea motorului de la orice tip de vehicul prin schimbarea circuitelor. Dispozitivele de blocare a pornirii motorului se află adesea în componența dispozitivelor de alarmă/imobilizare.

### **Sisteme de imobilizare a frânei**

Ventilele (supapele) de imobilizare a frânei au cunoscut numeroase îmbunătățiri de când au fost concepute. Ele pot lucra acum în legătură cu sistemele de alarmă care poate include, de asemenea, pompa de combustibil și dispozitivele de blocare a pornirii motorului.

## **Sisteme de blocare a roților**

Aceasta este o formă eficientă de imobilizare, în special în cazul vehiculelor – furgon cu roți mici. Sistemele de blocare a roților pentru vehiculele comerciale mari sunt grele și ocupă mult spațiu. Conducătorii auto trebuie să le monteze și să le blocheze, astfel încât riscul ca acestea să nu fie montate sau să fie montate incorect (îndeosebi pe timpul nopții), este mai mare decât în cazul altor dispozitive de imobilizare.

### **Dispozitivele de imobilizare a remorcilor – blocarea furcii remorcii cu bolț sau blocarea roții**

De departe cea mai des întâlnită și eficientă metodă de a imobiliza o remorcă este blocarea furcii de remorcare. Aceasta se face cu un bolț de oțel dur care se montează în cupla de remorcare sau deasupra acesteia și o blochează în poziția respectivă. Face astfel imposibilă atașarea remorcii la un vehicul tractor.

Montarea acestor dispozitive de blocare se face în condiții dificile. Blocarea unei roți de la remorcă reprezintă o alternativă. Atât blocarea furcii remorcii, cât și a roții sunt dispozitive care se montează manual, astfel încât conducătorul auto trebuie să le monteze și să le blocheze.

## **Camerele video**

Camerele video sunt folosite din ce în ce mai mult în spatele camioanelor pentru a ajuta șoferul să manevreze vehiculul. Sunt, de asemenea, o măsură de a monitoriza securitatea încărcăturii.

## **Alarmerle**

Imobilizarea nu oprește infractorii să vandalizeze vehiculul sau să descarce marfa la fața locului. Sistemele de alarmare pot face două lucruri:

- Creează un zgomot puternic de avertizare și poate descuraja infractorul;
- Când se montează împreună cu dispozitivul de imobilizare al vehiculului, „se câștigă timp”.

La selectarea alarmelor unui vehicul, trebuie analizat dacă acestea sunt:

- Manuale (activată de șofer) sau automate (cu auto-activare) sau;
- Alimentate doar de la bateria vehiculului sau alimentarea de la bateria vehiculului să fie opțiune de rezervă.

Un sistem de alarmă cu energie de la bateria vehiculului poate fi suficient pentru un vehicul comercial ușor în operațiile cu risc scăzut, unde bateria este sub capotă. Vehiculele comerciale mari, cu bateria vizibil montată pe șasiu, necesită o sursă de energie de rezervă. Nu este rentabilă deținerea unui sistem de alarmă care poate fi deconectat de la sursă. Trebuie să aibă o sursă de rezervă care să asigure funcționarea cel puțin 4 ore.

Răsucirea cheii declanșează sau oprește un sistem (sistemele automate pe bază de „impuls” pentru a permite șoferului să intre din nou în cabină sau să descarce). Este important să se folosească chei de securitate/dispozitive de impuls de bună calitate cu un număr mare de combinații.

Întreprinderile trebuie să respecte recomandările furnizate de standarde, spre exemplu:

- Specificațiile dispozitivelor de prevenire a furtului instalate ca echipament original;
- Manualele dispozitivelor instalate;
- Reguli de bună practică pentru mărfurile aflate în tranzit.

Standardele pot, de asemenea, să se refere la specificații cu privire la sistemele de închidere a cabinei vehiculului și asupra securității zonelor de încărcare.

### **Marcarea acoperișului – mărfuri periculoase de mare risc**

Folosirea pe scară mare a marcării acoperișurilor la vehiculele mari de transport marfă ajută echipajele de supraveghere aeriană să identifice vehiculele furate. Autoritățile competente pot încuraja transportatorii să folosească marcarea acoperișului, îndeosebi pentru acei transportatori implicați în transportul de mărfuri periculoase de mare risc.

### **Sistemele de alarmă ale capului tractor, remorcii, cisternei sau containerului – mărfuri periculoase de mare risc**

În cazul mărfurilor de mare risc, alarmele se pot monta în mod independent pe capul tractor, remorcă, cisternă sau container. Când un singur sistem de alarmă acoperă atât capul tractor, cât și remorca, cisterna sau containerul când acestea sunt cuplate, bateria de rezervă poate fi pusă pe una din aceste unități. Sarcina sa este de a oferi protecție independentă atunci când remorca, cisterna sau containerul sunt de sine stătătoare. Se poate lăsa, astfel, ansamblul fără altă alarmă când unitățile sunt separate. În acest caz, este important să se imobilizeze capul tractor.

### **Sistemul de urmărire – mărfuri periculoase de mare risc**

Sistemele de urmărire nu sunt, la drept vorbind, dispozitive anti-furt. Însă ele pot ajuta la prevenirea furturilor și la recuperarea vehiculelor, atunci când timpul este problema esențială. Se poate folosi telemetria pentru transport sau alte metode de urmărire sau dispozitive de monitorizare a deplasării mărfurilor periculoase de mare risc, după caz. Statistica privind furtul vehiculelor sau încărcăturii confirmă faptul că un număr din ce în ce mai mare de operatori montează sisteme de urmărire. De asemenea, producătorii de sisteme de urmărire raportează o creștere a interesului în acest sens din partea operatorilor.

Unii producători de sisteme de urmărire oferă o monitorizare permanentă printr-un senzor de mișcare legat de unitatea urmărită. Astfel, producătorul sistemului poate alerta proprietarul în cazul în care vehiculul este pus în mișcare ilegal. Acest lucru se traduce printr-o alertă mai rapidă în caz de furt.

Anumite sisteme de urmărire oferă caracteristici suplimentare, inclusiv:

- Imobilizarea vehiculului de la distanță;
- Înregistrarea deschiderii portierei;
- Sisteme de alertare; și
- Dispozitive de localizare.

Dispozitivele de localizare monitorizează vehiculul pe o rută predeterminată sau la o locație cunoscută. Orice deplasare neautorizată va declanșa automat sistemul de avertizare.

Sistemele telematice oferă beneficii dovedite în ceea ce privește managementul vehiculului și îmbunătățesc securitatea. Beneficiile cuprind un consum mai redus de carburant, creșterea siguranței și scăderea cheltuielilor de întreținere. Aceste beneficii înseamnă că sistemele telematice se amortizează într-un timp relativ scurt.

### **Vehiculele EX/II și EX/III care transportă explozivi**

Conform Planului de acțiune al UE privind explozivii (Recomandarea 18), toate vehiculele EX/II și EX/III care transportă explozivi trebuie să fie echipate cu dispozitive care să le îmbunătățească nivelul de securitate, care sunt prezentate în continuare.

Toate vehiculele EX/II și EX/III care transportă explozivi trebuie:

- 1) Să fie dotate cu sisteme de monitorizare la distanță care să funcționeze 24 h (ex.: sisteme bazate pe GPS), care sunt monitorizate printr-o stație de monitorizare cu sursă de alimentare adecvată. Sistemele de monitorizare (inclusiv stația de monitorizare) trebuie să permită, atunci când este posibil din punct de vedere tehnic:
  - Localizarea vehiculului să fie identificată;
  - Activarea alarmei dacă vehiculul este mișcat dintr-o anumită locație la anumite ore și/sau faptul că acesta se află în locații neautorizate;
  - Un buton de panică și/sau o alarmă care poată fi declanșată în caz de atac asupra echipajului.
- 2) Să fie capabile să imobilizeze motorul de la distanță dacă acest lucru este permis și prezintă elementele de siguranță stipulate prin Convenția de la Viena;
- 3) Să aibă în dotare un sistem anti-furt,
- 4) Să aibă compartimente care să fie suficient de securizate pentru explozivi;
- 5) Să fie dotate cu mijloace de comunicare;
- 6) Să aibă un marcaj recunoscut aplicat pe acoperișul vehiculului, care să respecte o dimensiune și o descriere specifice.



## ANEXA IV

### **Modelul planului de securitate al întreprinderi**

Când își creează un plan de securitate, fiecare întreprindere trebuie să țină cont de propriile particularități și e posibil să facă unele simplificări, unele variații sau să folosească ceva diferit. Următorul șablon nu trebuie luat ca singura soluție și este doar o sugestie.

Nu toate părțile acestui șablon trebuie luate în considerare în planul dumneavoastră, situație în care cele care nu pot fi îndeplinite trebuie șterse.

Trebuie permanent ținut cont de faptul că planul de securitate va face obiectul următoarelor prevederi:

- 1.10.3.2.2 f): proceduri pentru evaluarea, testarea planurilor și proceduri de examinare și proceduri de actualizare a planului de securitate;
- 1.10.3.2.2 g): măsuri care să asigure securitatea fizică a informațiilor referitoare la transport conținute în planul de securitate.





# **PLAN DE SECURITATE PENTRU TRANSPORT RUTIER**

*(Numele întreprinderii)*

**IMPLEMENTAT –** *(la data de)*

**DOAR PENTRU UZUL INTERN AL ÎNTRERINDERII**



## CUPRINS

<b>Capitolul 1</b>	<b>Detalii despre întreprindere</b>	Pagina ....
<b>Capitolul 2</b>	<b>Managementul securității</b>	Pagina ....
<b>Capitolul 3</b>	<b>Comunicații</b>	Pagina ....
<b>Capitolul 4</b>	<b>Măsuri de securitate</b>	Pagina ....
<b>Capitolul 5</b>	<b>Alte informații</b>	Pagina ....
<b>Anexa A</b>	<b>Lista persoanelor responsabile cu aspectele de management al securității și îndatoririle acestora</b>	Pagina ....
<b>Anexa B</b>	<b>Lista persoanelor autorizate să manipuleze mărfurile periculoase de mare risc</b>	Pagina ....
<b>Anexa C</b>	<b>Schițe ale zonelor cu acces limitat</b>	Pagina ....
<b>Anexa D</b>	<b>Înregistrări ale datelor la care s-a schimbat Planul de Securitate</b>	Pagina ....



**Capitolul 1: Detalii despre întreprindere**

- **Numele întreprinderii**

.....

- **Adresa de corespondență completă și detaliile de contact (telefon - email)**

.....

.....

.....

- **Adresa completă și detaliile de contact (telefon - email) ale sediului/punctului de lucru pentru care este aplicabil acest Plan de Securitate**

.....

.....

.....

.....

- **Numele și datele de contact ale persoanei desemnate să coordoneze supravegherea de securitate**

.....

.....

- **Lista mărfurilor periculoase de mare risc manipulate (ex.: în formatul Tabelului de la 1.10.3.1.2 sau 1.10.3.1.3 pentru materialul radioactiv)**

.....

.....

.....

.....



## Capitolul 2: Managementul securității

### A. PERSONALUL

- Lista cu persoanele responsabile cu aspectele de management al securității și îndatoririle acestora

.....

.....

.....

.....

*A se vedea Anexa A*

- Lista persoanelor autorizate să manipuleze mărfurile periculoase de mare risc

.....

.....

.....

.....

*A se vedea Anexa B*

### B. PROCEDURI (inserați text sau material specific)

- pentru înregistrarea întâlnirilor și activităților legate de securitate

.....

.....

.....

- pentru primirea și transmiterea informațiilor privitoare la securitate, către personalul interesat

.....

- .....
- .....
- pentru investigarea incidentelor legate de securitate
- .....
- .....
- .....

- pentru gestionarea alertelor privitoare la securitate
- .....
- .....
- .....

- pentru stocarea informațiilor sensibile privitoare la securitate (copii tipărite sau documente electronice)
- .....
- .....
- .....

- pentru contabilizarea deplasării mărfurilor periculoase de mare risc în anii precedenți
- .....
- .....
- .....

**C. ECHIPAMENTUL DE SECURITATE**

- Detalii despre echipamentul de securitate, inclusiv programul de întreținere și acțiunile care trebuie întreprinse în caz de defectare a echipamentului
- .....
- .....
- .....



**D. INSTRUIRE PRIVIND SECURITATEA**

- **Detalii despre programul de instruire privind importanța securității**

.....

.....

.....

- **Detalii despre programele specifice de instruire cu privire la securitate, pentru personalul cu responsabilități pe linie de securitate**

.....

.....

.....

- **Detalii privitoare la procedurile de menținere a înregistrărilor despre instruire**

.....

.....

.....

**E. TESTE DE SECURITATE**

- **Detalii ale planurilor și înregistrări ale simulărilor și testelor**

.....

.....

.....



### CAPITOLUL 3: Comunicații

#### A. LINII DE COMUNICAȚIE ÎNTRE SEDIU/BAZĂ (dispecerat) ȘI VEHICULE

- **Detalii despre liniile de comunicație cu vehiculele, incluzând și liniile de comunicație de rezervă**

.....

.....

.....

.....

.....

.....

- **Detalii despre liniile de comunicație cu personalul cu atribuții pe linie de securitate, incluzând și liniile de comunicație de rezervă**

.....

.....

.....

.....

.....

.....

#### B. ALERTA DE SECURITATE LA SEDIU

- **Persoanele care trebuie informate în caz de alertă de securitate la sediu (în interiorul și în exteriorul întreprinderii, de exemplu poliția)**

.....

.....

.....



## **CAPITOLUL 4: Măsuri de securitate**

### **ZONELE DESEMNAȚE A FI CU ACCES LIMITAT**

- **Lista cu zone sau clădiri cu acces limitat, detaliind pentru fiecare zonă sau clădire:**
  - **punctele de acces;**
  - **precizări privind accesul persoanelor din afara întreprinderii;**
  - **echipamentul de securitate care restricționează și monitorizează accesul (ex.: îngrădirile, sistemele de detecție a intrușilor, sistemul de iluminare, televiziunea cu circuit închis etc.);**
  - **procedurile de securitate pentru restricționarea și monitorizarea accesului (ex. patrulare, sisteme de acces cu parolă, sisteme de identificare a persoanelor).**

.....

.....

.....

.....

### **PROTECȚIA VEHICULULUI**

- **Detalii privitoare la echipamentele montate pe vehicule sau procedurile în vigoare pentru o protecție mai bună împotriva furtului sau pentru a preveni interceptarea vehiculului sau a încărcăturii acestuia.**

.....

.....

.....

.....

.....



**CAPITOLUL 5: Alte informații diverse**

**Acest capitol trebuie utilizat pentru a furniza alte informații despre care se crede că sunt relevante pentru securitatea sediului/bazei sau dispeceratului.**

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....













## ANEXA C

### Schitele zonelor cu acces limitat



