

# ADR 2013: zmiany kosmetyczne

**J**ak w każdym nieparzystym roku, tak i w 2013 zostaną wprowadzone zmiany do załączników A i B Umowy ADR. W odróżnieniu od lat poprzednich, tym razem będzie ich stosunkowo niewiele. Jak zwykle będzie półroczny okres przejściowy: zmiany zaczną obowiązywać od 1 stycznia 2013 r., ale do 30 czerwca 2013 r. można również stosować przepisy dotychczasowe. Przyjrzyjmy się zatem zmianom najistotniejszym z punktu widzenia przewoźnika i nadawcy.

## Małe ilości – duże zamieszanie

W 2011 r. wprowadzono istotne zmiany dotyczące pakowania towarów niebezpiecznych w ilościach ograniczonych, tzw. LQ. Ten sposób pakowania jest powszechnie stosowany w przypadku zaopatrzenia sklepów w chemię gospodarczą, kosmetyki czy farby. Pojawiły się nowe limity ilościowe na sztukę przesyłki oraz nowy sposób oznakowania sztuk przesyłki, kontenerów i pojazdów. Po 2 latach mamy kolejne zmiany:

**1. Oznakowanie pojazdów i kontenerów.** Pojazdy i kontenery zawierające powyżej 8 ton brutto towarów niebezpiecznych pakowanych w ilościach ograniczonych powinny być oznakowane rombem o wymiarach co najmniej 250x250 mm, z czarnymi rogami – górnym i dolnym. Znak ten powinien być umieszczony z przodu i z tyłu jednostki transportowej, a w przypadku kontenera na jego 4 bocznych ścianach.

Jeżeli w jednostce transportowej znajdują się również towary niebezpieczne w ilościach wymagających oznakowania pojazdu tablicami barwy pomarańczowej, to powinna być ona oznakowana tylko tymi tablicami lub jednocześnie tablicami pomarańczowymi i rombami z czarnymi rogami. Analogicznie sytuacja wygląda w przypadku kontenera, tyle, że zamiast tablic pomarańczowych powinny być użyte duże nalepki odpowiadające przewożonemu towarom.

Zmiana w przepisach polega na tym, że przewożąc wyłącznie towary niebezpieczne pakowane w ilościach ograniczonych nie będzie można używać tablic pomarańczowych, co jest w tej chwili powszechnie stosowane. W dalszym ciągu obowiązuje przepis przejściowy dopuszczający do 30 czerwca



Oznakowanie pojazdu przewożącego jednocześnie powyżej 8 ton towarów niebezpiecznych pakowanych w ilościach ograniczonych z innymi towarami niebezpiecznymi nie podlegającym wyłączeniom.

2015 r. oznakowanie jednostek transportowych i kontenerów tablicami z napisem „LTD QTY” zamiast rombów z czarnymi rogami.

**2. Ograniczenia w przejazdach przez tunele.** Do tej pory przez tunele można było jeździć z towarami niebezpiecznymi pakowanymi w ilościach ograniczonych bez żadnych ograniczeń, nie istniały żadne zakazy. Od nowego roku dla jednostek transportowych przewożących powyżej 8 ton towarów niebezpiecznych pakowanych w ilościach ograniczonych – a więc wymagających oznakowania, o którym mowa powyżej – wprowadzono kod ograniczeń przejazdu przez tunele (E). Oznacza to, że można z takim ładunkiem przejechać przez tunele kategorii A, B, C i D, zakazany jest natomiast przejazd przez tunele kategorii E.

**3. Przewóz materiałów wybuchowych.** W nowych przepisach dopuszczono przewóz 3 towarów niebezpiecznych klasy 1, o kodzie klasyfikacyjnym 1.4S na warunkach wyłączenia LQ. Trzeba przy tym spełnić dodatkowe warunki

dotyczące opakowań (odpowiednie badania wykonane przez tzw. właściwą władzę). Z tego powodu znaczenie praktyczne tego przepisu jest wątpliwe. Natomiast bardziej praktyczną zmianą jest dopuszczenie do przewozu razem towarów niebezpiecznych pakowanych w ilościach ograniczonych i materiałów wybuchowych podklasy 1.4. Większość ogni sztucznych zaklasyfikowanych jest do kodu klasyfikacyjnego 1.4G lub 1.4S. Należy się spodziewać, że przepis ten znajdzie zastosowanie zwłaszcza w okolicach Sylwestra – w jednym pojeździe będzie można przewieźć i perfumy, i fajerwerki...

## Materiały niebezpieczne używane jako chłodziwo lub czynnik chłodzący

Wprowadzono regulacje dotyczące używania do celów chłodniczych takich materiałów jak suchy lód (dwutlenek węgla, stały) oraz argon i azot, skroplone, schłodzone. Dotyczą one sztuk przesyłki, kontenerów oraz pojazdów. ADR już wcześniej przewidywał w od-

powiednich instrukcjach pakowania użycie czynnika chłodzącego w postaci suchego lodu lub azotu skroplonego, schłodzonego. Instrukcje zachowują ważność, dopuszczono natomiast użycie czynników chłodzących również w innych przypadkach. Sztuki przesyłki muszą być oznakowane prawidłową nazwą przewozową z dodatkową uwagą „JAKO CHŁODZIWO” lub „JAKO CZYNNIK CHŁODZĄCY”, np.:

DWUTLENEK WĘGLA, STAŁY, JAKO CHŁODZIWO

CARBON DIOXIDE, SOLID, AS COOLANT

Napis powinien być dobrze widoczny, trudno ścieralny i o wielkości odpowiedniej do wielkości opakowania. Napis powinien być w języku kraju pochodzenia, a jeżeli nie jest to język angielski, francuski lub niemiecki – to również w jednym z tych języków.



Przedział ładunkowy pojazdu lub kontener powinien być oznakowany powyższym znakiem o wymiarach co najmniej 150x250 mm. Napisy na znaku powinny być w języku kraju pochodzenia, a jeżeli nie jest to język angielski, francuski lub niemiecki, to również w jednym z tych języków. Znak powinien być umieszczony w sposób widoczny przy każdym drzwiach, włazie lub klapie umożliwiającej wejście do wnętrza przedziału ładunkowego lub kontenera. Znak powinien zostać usunięty, jeżeli przedział ładunkowy lub kontener został wywietrzony lub gdy sztuki przesyłki z chłodziwem zostały rozładowane.

Pojazdowi lub kontenerowi powinien towarzyszyć jakikolwiek dokument

przewozowy (np. CMR) przy czym nie jest to dokument przewozowy w rozumieniu ADR. W dokumencie tym powinien być zawarty zapis dotyczący użycia chłodziwa zawierający numer UN poprzedzony literami „UN”, prawidłową nazwą przewozową i zwrot „JAKO CHŁODZIWO” lub „JAKO CZYNNIK CHŁODZĄCY”, np.:

UN 1845, DWUTLENEK WĘGLA, STAŁY, JAKO CHŁODZIWO

UN 1845, CARBON DIOXIDE, SOLID, AS COOLANT

Napis powinien być w języku kraju pochodzenia, a jeżeli nie jest to język angielski, francuski lub niemiecki – to również w jednym z tych języków.

Jeżeli używamy nieopakowanego suchego lodu jako chłodziwa wewnątrz pojazdów lub kontenerów, to powinniśmy zapewnić odpowiednią izolację cieplną między suchym lodem a metalowymi elementami pojazdu lub kontenera. Zmrożenie metalu, nawet miejscowe, do temperatury ok.  $-70^{\circ}\text{C}$  powoduje jego kruchość i utratę parametrów wytrzymałościowych. Jeżeli suchy lód jest ułożony wokół sztuk przesyłki, to powinny one być tak zamocowane, by nie przemieszczały się nawet po jego wysublimowaniu.

#### Towary niebezpieczne dużego ryzyka

Zmieniono definicję towarów niebezpiecznych dużego ryzyka. Są to towary, które użyte niezgodnie ze swoim przeznaczeniem w zamachach terrorystycznych mogą spowodować poważne następstwa w postaci masowych zniszczeń, licznych ofiar lub w szczególności, w przypadku materiałów promieniotwórczych, masowych zakłóceń społeczno-ekonomicznych. Zmieniono również wykaz towarów niebezpiecznych dużego ryzyka w ten sposób, że wymieniono z nazwy szereg radionuklidów i określono ich próg bezpieczeństwa transportowego w TBq na poziomie wielokrotnie niższym niż dotychczas. Rozszerzono również listę przedmiotów zawierających materiały wybuchowe, których przewóz nawet w najmniejszej ilości, nawet pojedynczej sztuki, wymaga tworzenia planu ochrony. Jest ich obecnie 23 rodzaje. Niezrozumiała dla mnie jest logika, zgodnie z którą wybrano te przedmioty. O ile zrozumiałe jest umieszczenie na tej liście różnych zapalników, splonek i lontu detonującego, o tyle dziwne jest umieszczenie na niej ładunków kumulacyjnych

bez zapalnika. Jest to zazwyczaj odpowiednio ukształtowany trotyl, a przecież „zwykłego” trotylu możemy wieźć 20 kg bez potrzeby tworzenia planu ochrony. W dalszym ciągu brakuje na tej liście kilku rodzajów zapalników.

Pamiętajmy o tym, że wożąc towary niebezpieczne dużego ryzyka powinniśmy wdrożyć w firmie odpowiedni plan ochrony. Wśród tych towarów na masową skalę są wożone benzyna, LPG czy alkohol etylowy.

#### Szkolenia

Wszyscy pracownicy, których obowiązki dotyczą przewozu towarów niebezpiecznych, powinni zostać przeszkoleni w zakresie wymagań związanych z tym przewozem, odpowiedzialności i zakresu obowiązków. Szkolenie kierowców i doradców odbywa się zgodnie z odrębnymi przepisami szczegółowymi. Ustawa o przewozie towarów niebezpiecznych precyzuje, że szkolenie osób innych niż kierowcy i doradcy powinno być przeprowadzone przez uczestnika przewozu lub na jego koszt, a szkolenie może przeprowadzić doradca do spraw bezpieczeństwa w przewozie towarów niebezpiecznych lub osoba posiadająca odpowiednie kwalifikacje.

Umowa ADR 2013 precyzuje, że w stosunku do kierowców i doradców nie ma obowiązku prowadzenia innych szkoleń niż te, dzięki którym uzyskują uprawnienia. Moim zdaniem jest to błąd. Uprawnienia kierowcy i doradcy są ważne 5 lat, a w tym czasie 2-krotnie następują zmiany w przepisach. Z praktyki wykładowcy wiem, że kierowcy po 5 latach, nawet gdy na co dzień wożą towary niebezpieczne, mają istotne braki w swojej wiedzy i szkolenie należy prowadzić od początku.

Umowa ADR 2011 wprowadziła do stosowania nowy wzór zaświadczenia ADR dla kierowców. Jedynie przepis przejściowy dopuszcza wydawanie zaświadczeń wg dotychczasowego wzoru do końca 2012 r. Ciekaw jestem, kiedy pojawi się rozporządzenie ze wzorem nowego zaświadczenia. Koniec lipca, a właściwa władza – tzn. minister właściwy do spraw transportu – nie rozpiął jeszcze przetargu na dostawę zaświadczeń według nowego wzoru.

#### Gańnice

ADR w 2013 roku nie wprowadza nowych regulacji w zakresie ilości i wielkości gańnic. Uporządkowano jedynie



Zaświadczenie ADR dla kierowców zgodne ze wzorem bezwzględnie obowiązującym od 1 stycznia 2013 r.

zapisy, tak, aby nie było żadnych wątpliwości. Ujęto je w poniższej tabeli.

W ADR 2011 wprowadzono wymagania, aby gaśnice spełniały normę EN 3-7:2004 + A1:2007. Szybko zorientowano się, że popełniono błąd. Polegając na tym, że wykluczono w trybie natych-

miastowym wszystkie gaśnice wyprodukowane zgodnie z wcześniejszymi normami. W związku z tym w styczniu 2012 r. ukazała się errata zawierająca przepis przejściowy, który mówi, że gaśnice wyprodukowane przed 1 lipca 2011 r. zgodnie z przepisami obowiąz-

DMC jednostki transportowej, t	Minimalna liczba gaśnic, szt.	Min. pojemność całkowita gaśnic na jednostkę transportową, kg	Gaśnica odpowiednia do gaszenia pożaru silnika lub kabiny. Co najmniej jedna gaśnica o minimalnej pojemności, kg	Wymagania dot. dodatkowej gaśnicy (gaśnic). Co najmniej jedna gaśnica powinna mieć min. pojemność, kg
≤3,5	2	4	2	2
>3,5 ≤7,5	2	8	2	6
>7,5	2	12	2	6

jącymi przed 31 grudnia 2010 r. mogą być dalej używane. Niestety ten przepis nie został w Polsce opublikowany i zgodnie z polską wersją ADR olbrzymia większość gaśnic nie spełnia wymagań.

### Rybka na opakowaniach zbiorczych

Poprawiono ewidentny błąd dotyczący oznakowania opakowań zbiorczych. Jeżeli w opakowaniu zbiorczym znajdują się towary niebezpieczne zagrażające środowisku wodnemu w ilościach wymagających oznakowania sztuki przesyłki znakiem dla towarów zagrażających środowisku (popularna „zdechła ryba”), to znak ten powinien być umieszczony również na opakowaniu zbiorczym.

### Nowe towary niebezpieczne

W Tabeli A zawierającej spis towarów niebezpiecznych przybyło kilka nowych pozycji. Jest wśród nich mączka krylowa i cała grupa chemikaliów pod ciśnieniem. Te ostatnie zostały zaklasyfikowane do klasy 2 (gazy) i stanowią osobną grupę, której kod klasyfikacyjny zaczyna się od „8”. Mogą być przewożone w butlach, bębnach ciśnieniowych i cysternach przenośnych.

Norbert Świderek