

ADR 2011: 9 miesięcy doświadczeń

Jak w każdym nieparzystym roku, tak i w 2011 wprowadzono zmiany do załączników do Umowy ADR. Sporo kontrowersji budzą dwie: kolejna nowelizacja przepisów dotyczących materiałów zagrażających środowisku oraz wprowadzenie nowych przepisów dotyczących przewozu towarów niebezpiecznych pakowanych w ilościach ograniczonych, tzw. LQ.

Już w ADR 2009 pojawiły się przepisy dotyczące oznakowania opakowań, kontenerów i cystern oraz kryteria klasyfikacyjne dotyczące materiałów zagrażających środowisku wodnemu. Pojawił się znak (**UWAGA: znak, a nie nalepka!**) dla materiałów zagrażających środowisku. Symbol graficzny ze zdechłą rybą i suchym drzewem był już wcześniej stosowany na pomarańczowym tle, ale dotyczył zagrożeń występujących w trakcie stosowania danego materiału.



Znak dla materiałów zagrażających środowisku należy umieszczać na opakowaniach pojedynczych oraz opakowaniach kombinowanych, jeżeli opakowania pojedyncze oraz opakowania wewnętrzne opakowań kombinowanych zawierają więcej niż 5 litrów materiałów ciekłych lub 5 kg netto materiałów stałych. Wielkość znaku w przypadku opakowań wynosi 100 x 100 mm. Mogą one być zmniejszone, jeżeli ze względu na wymiary przesyłki nie ma możliwości umieszczenia pełnowymiarowego znaku. Symbole ryby i drzewa powinny być czarne i umieszczone na białym lub odpowiednio kontrastującym tle. ADR nie stawia żadnych wymagań odnośnie grubości i koloru obramowania.

Znak dla materiałów zagrażających środowisku, ale o wymiarach co najmniej 250 x 250 mm, umieszczamy również na kontenerach, kontenerach-cysternach,



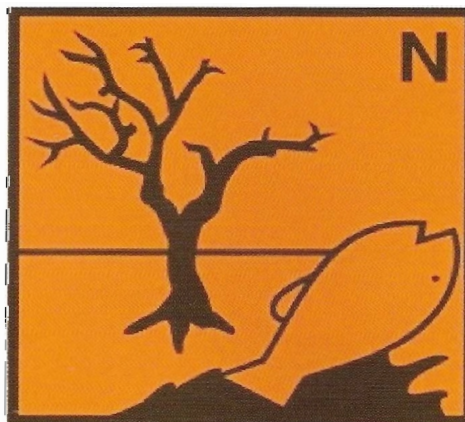
cysternach przenośnych i pojazdach zawierających materiały zagrażające środowisku.

Jednocześnie wprowadzono przepis przejściowy, który zwalniał z obowiązku oznakowania do 31 grudnia 2010 r. w przypadku towarów niebezpiecznych innych niż UN 3077 i UN 3082. Te dwa numery UN są przyporządkowane materiałom stałym i ciekłym, które zagrażają środowisku wodnemu, lecz nie stwarzają innych zagrożeń będących podstawą do zaklasyfikowania do innych klas niż klasa 9. Pozostałe materiały miały być sklasyfikowane zgodnie z ADR w ciągu tych 2 lat.

W 2011 r. wprowadzono kolejne zmiany w kryteriach kwalifikacyjnych zarówno dla substancji, jak i mieszanin. Jednocześnie w przypadku braku badań zgodnych z ADR można posłużyć się danymi uzyskanymi na podstawie Rozporządzenia 1272/2008/WE (tzw. Rozporządzenie CLP) lub nieobowiązujących już Dyrektyw 67/548/EWG lub 1999/45/WE.

Jak to wygląda w praktyce? Jeżeli w punkcie 15. starych kart charakterystyki (msds) znajdziemy zwroty R50, R50/53 lub R51/53 oraz znak dla mate-

rialów zagrażających środowisku – ten pomarańczowy – to oznacza, że materiał należy uznać za zagrażający środowisku również w transporcie. Podobnie sytuacja wygląda z nowymi kartami charakterystyki, z tym, że zagrożenia opisane są w punkcie 2. Jeżeli karta została sporządzona zgodnie z Rozporządzeniem CLP, to dla materiałów zagrażających środowisku właściwe są zwroty H400, H410 lub H411 oznaczające, że materiały te należą do kategorii ostrej 1, przewlekłej 1 lub przewlekłej 2. Opakowania z takimi materiałami należy oznaczyć „rybką” w czerwonym rombie.



Na szczęście problemy związane z klasyfikacją dotyczą producentów i nadawców towarów niebezpiecznych. Sytuacja przewoźnika jest, można rzec, komfortowa. Jeżeli mamy do czynienia z materiałem zagrażającym środowisku, to nadawca jest zobowiązany do umieszczenia w dokumencie przewozowym zapisu „Zagrażający środowisku”, a w przypadku przewozu w łańcuchu transportowym zawierającym przewóz morski zapisu „Marine pollutant”. Gdy taki zapis znajduje się w dokumencie przewozowym, obowiązkiem kierowcy jest oznakowanie pojazdu-cysterny lub, przy przewozie luzem, skrzyni ładunkowej pojazdu znakiem „rybki”. Obowiązują przy tym takie same zasady umieszczania i zdejmowania tego znaku jak przy stosowaniu nalepek.



Ale tutaj uwaga:

za brak oznakowania pojazdu „rybką” obecnie (połowa sierpnia 2011 r.) nie ma żadnych sankcji karnych. W tej sytuacji kontrolujący może jedynie pouczyć kierowcę o konieczności stosowania tego znaku.

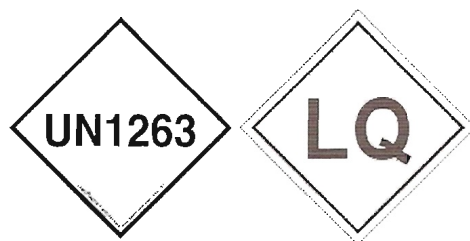
W przypadku przewozu towarów niebezpiecznych w sztukach przesyłki kierowca ma obowiązek sprawdzenia, czy są one odpowiednio oznakowane. Przypomnijmy, że obowiązek oznakowania dotyczy opakowań o wielkości powyżej 5 litrów/5 kg. W przypadku przewozu w sztukach przesyłki brak odpowiedniego oznakowania jest zagrożony karą w wysokości 500 zł dla każdego z przewożonych towarów niebezpiecznych. Kara ta może być nałożona w drodze decyzji administracyjnej zarówno na przewoźnika, jak i na nadawcę.

Wróćmy jeszcze do klasyfikacji towarów niebezpiecznych pod kątem zagrożenia dla środowiska wodnego. Otóż wie-

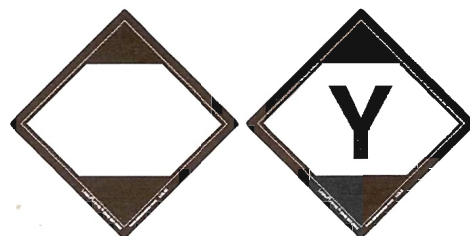
le materiałów, zwłaszcza ropopochodnych, nie było pod tym kątem badanych. Olej opałowy ciężki, który nie spełnia kryteriów klasyfikacyjnych dla klasy 3, był do tej pory wożony bez stosowania przepisów ADR/RID. Raptem okazało się, po przeprowadzeniu stosownych badań, że jest to materiał zagrażający środowisku i należy sklasyfikować go do numeru UN 3082 – materiał zagrażający środowisku, ciekły, i.n.o. Istota problemu polega na tym, że stosowane dotychczas cysterny, zarówno kolejowe jak i drogowe, nie spełniają wymagań RID/ADR i nie mogą być dalej stosowane do przewozu tych materiałów. Rozwiązaniem jest zawarcie stosownej umowy specjalnej i takie powstały: RID 5-2011 i M235. Polska podpisała pierwszą z tych umów. Umowy, ważne do 31.12.2012 r., zwalniają z obowiązku stosowania niektórych przepisów w zakresie konstrukcji i użytkowania cystern. Nie zwalniają natomiast z obowiązku oznakowania tablicami barwy pomarańczowej, nalepkami i znakiem dla materiałów zagrażających środowisku.

Przewóz towarów pakowanych w ilościach ograniczonych

Zasadnicze zmiany wprowadzono w przepisach dotyczących przewozu towarów niebezpiecznych pakowanych w ilościach ograniczonych, tzw. LQ. Przepisy te są powszechnie stosowane np. przy zaopatrzeniu supermarketów w chemię gospodarczą, kosmetyki i farby. Najbardziej widoczną zmianą jest zmiana oznakowania sztuk przesyłki. Zamiast dotychczasowych rombów z numerami UN lub literami LQ:



pojawiają się znaki z czarnymi rogami:



Znaki umieszczane na sztukach przesyłki powinny mieć rozmiar 100 x 100 mm. Grubość obrzeża powinna wynosić co najmniej 2 mm. Górna i dolna część znaku oraz obrzeże powinno być czarne.

Środkowa część powinna mieć kolor biały lub inny, dobrze kontrastujący. Znak z literą „Y” jest przeznaczony do stosowania w transporcie lotniczym, a także innych rodzajach transportu, jeżeli w transporcie kombinowanym występuje również transport lotniczy.

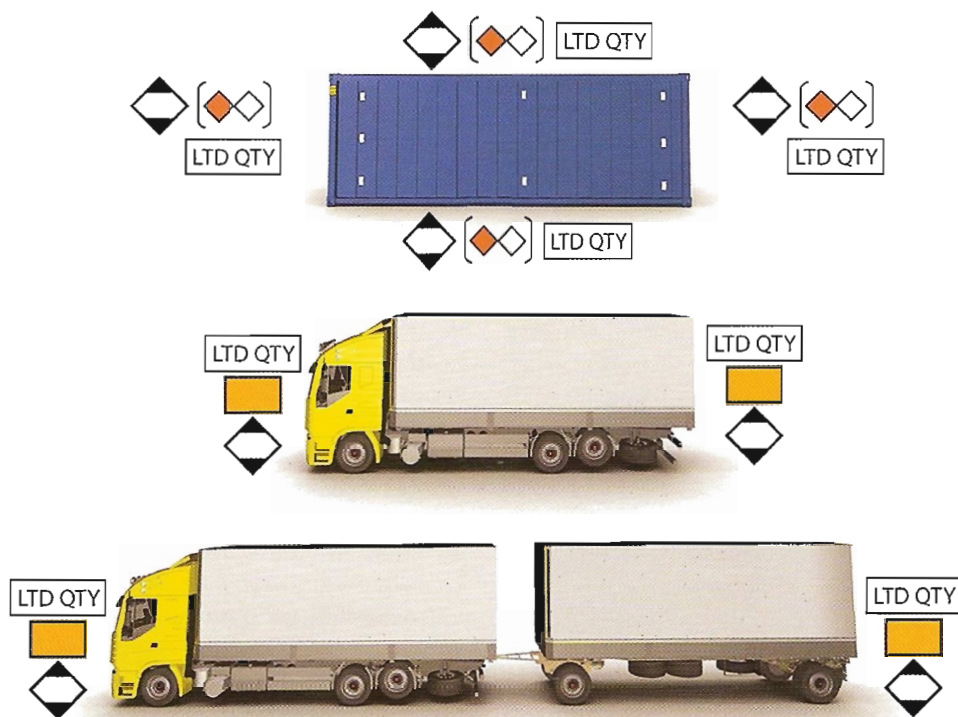
Można mieć uzasadnione obawy o sens tej zmiany. Widząc przesyłkę z dotychczasowym oznakowaniem numerem UN można było przy odrobinie zachodu ustalić klasę przewożonego towaru i zagrożenia przez niego stwarzane. Zgodnie z nowymi przepisami możemy nie mieć żadnych informacji o przewożonym towarze: w dokumentach przewozowych będą najprawdopodobniej wpisane nazwy handlowe niewiele mówiące o zagrożeniach.

Zmiana sposobu oznakowania, choć widoczna, nie jest kluczowa w całym systemie LQ. Najważniejszą zmianą, która dotyczy przede wszystkim pakujących i nadawców, jest zmiana limitów ilościowych przypadających na opakowanie wewnętrzne. Ze spisu towarów niebezpiecznych znikły stosowane dotychczas kody alfanumeryczne LQxx, a w to miejsce wpisane zostały wprost limity ilościowe w litrach lub kilogramach. Limity te są jednakowe, bez względu na sposób przygotowania sztuki przesyłki jako opakowanie kombinowane lub taca obciążona folią. Pozostawiono dotychczasowe maksymalne wielkości sztuk przesyłki: odpowiednio 30 kg i 20 kg.

Wprowadzając nowe przepisy LQ ustanowiono jednocześnie dosyć długi okres przejściowy. Dla towarów niebezpiecznych, dla których w nowym LQ nie przypisano limitu ilościowego „0”, można stosować do 30.06.2015 dotychczasowe przepisy LQ w zakresie limitów ilościowych, doboru opakowań oraz oznakowania sztuk przesyłki, pojazdów i kontenerów.

Od 1.01.2011 jest obowiązek oznakowania pojazdów i kontenerów, jeżeli w jednostce transportowej lub kontenerze przewożonych jest powyżej 8 ton brutto towarów niebezpiecznych pakowanych w ilościach ograniczonych. Oznakowanie może składać się z białych tablic z literami „LTD QTY” w kolorze czarnym, o wysokości co najmniej 65 mm lub z nowych znaków LQ o wielkości co najmniej 250 x 250 mm, albo pomarańczowych tablic w przypadku pojazdów lub dużych nalepek (250 x 250 mm) odpowiednich do przewożonych towarów w przypadku kontenerów. Oznakowanie to powinno być umieszczone z przodu i z tyłu jednostki transportowej, a w przypadku kontenera na jego 4 ścianach bocznych.





Nalepka z literami LTD QTY ginie w natłoku innych oznakowań pojazdu...

Do 30.06.2015 można stosować dowolnie każdy z 3 wyżej wymienionych sposobów oznakowania kontenera i jednostki transportowej. Sposób oznakowania nie zależy od sposobu oznakowania sztuk przesyłki. Zresztą w jednym pojeździe lub kontenerze mogą być przewożone towary niebezpieczne zapakowane zgodnie z dotychczasowymi i nowymi przepisami. Po 30.06.2015 nie będzie można stosować oznakowania literowego „LTD QTY”.

Oznakowanie pojazdu należy do obowiązków kierowcy. Informację o ilości przekazanych do przewozu towarów niebezpiecznych powinien otrzymać od nadawcy. W dokumencie towarzyszącym przesyłce (pamiętajmy, że nie jest to dokument przewozowy w rozumieniu ADR!) powinna być podana całkowita ilość towarów niebezpiecznych zapakowanych w ilościach ograniczonych. Ta informacja powinna być podawana zawsze, bez względu na ilość towaru. Bio-

rac ładunek w niewielkich ilościach, ale od kilku nadawców możemy w pewnym momencie zbierać 8 ton, które wymagają oznakowania pojazdu.

Oznakowanie pojazdów przewożących towary niebezpieczne pakowane w ilościach ograniczonych tablicą barwy pomarańczowej nie oznacza konieczności spełniania wszystkich innych wymagań ADR. W szczególności nie musimy mieć wyposażenia wymaganego przez ADR, a kierowca nie musi posiadać zaświadczenia ADR o odbytym szkoleniu. **Ale UWAGA!** Nowe przepisy dotyczące LQ wprowadziły obowiązek szkolenia personelu, w tym również kierowców! Szkolenie powinno być przeprowadzone przez przedsiębiorcę lub na jego koszt zgodnie z wymaganiami działu 1.3 ADR.

Wprowadzenie nowych przepisów dotyczących oznakowania pojazdów spowodowało również zamieszczenie w krajowych przepisach. Ustawa o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych



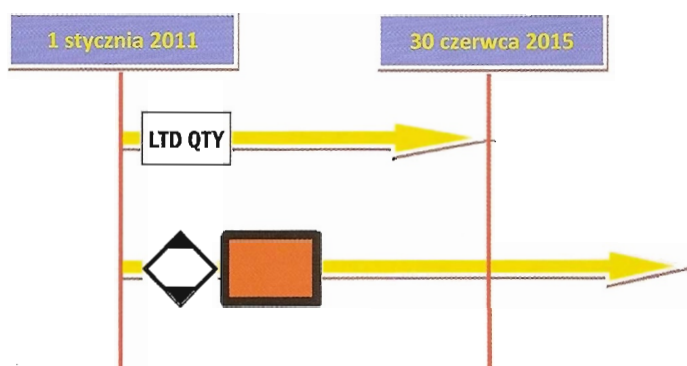
... a Grześ znalazł miejsce na tabliczkę na podszybiu.



Po 30.06.2015 nie będzie można stosować oznakowania literowego LTD QTY.

ADR nie określa kształtu i rozmieszczenia napisów, tak więc każda z wyżej przedstawionych tablic jest prawidłowa

OKRESY PRZEJŚCIOWE W OZNAKOWANIU POJAZDÓW I KONTENERÓW





Przepisy dotyczące przewozu towarów niebezpiecznych pakowanych w ilościach ograniczonych są takie same również w przewozie koleja.

wymaga, by przedsiębiorstwo wykonujące przewóz lub związany z tym przewozem załadunek lub rozładunek wyznaczyło doradcę ds. bezpieczeństwa (DGSA). Z obowiązku tego są zwolnione przedsiębiorstwa wykonujące przewóz drogowy towarów niebezpiecznych lub związane z tym przewozem załadunek lub rozładunek tych towarów każdorazowo w ilościach, dla których umowa ADR nie wymaga odpowiedniego oznakowania pojazdu. Te zapisy w ustawie powstały w 2002 r.,

kiedy jedynym oznakowaniem pojazdu były tablice barwy pomarańczowej. Dość niespodziewanie, kuchennymi drzwiami, wprowadzono 1 stycznia br. **obowiązek wyznaczania doradców również w przedsiębiorstwach zajmujących się przewozem towarów niebezpiecznych na warunkach LQ**. Również zapis w projekcie nowej ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych nie rozwiewa do końca tych wątpliwości.

Norbert Świderek