

ADR bez ADRu: Bezpieczny transport na zasadzie wyłączeń

Fot. Bytychokas - Auppeh - Fotolia

■ Umowa ADR (aktualnie obowiązująca ADR 2011-2013) niezwykle precyzyjnie definiuje zasady przewozu towarów niebezpiecznych, określając wszelkie obowiązki związane z ich pakowaniem, oznakowaniem, załadunkiem i rozładunkiem, a także wszelkie zasady dopuszczenia towarów niebezpiecznych do przewozu – w tym również możliwe ograniczenia i zakazy. Umowa opisuje także warunki ewentualnych zwolnień lub wyłączeń, z których w określonych warunkach przewoźnik może skorzystać. Wszystko to ma na celu poprawę bezpieczeństwa w trakcie przewożenia, często niezwykle groźnych substancji i mieszanin chemicznych – szczególnie, jeśli są to znaczne ich ilości, liczone w tonach ładunku, m.in. cysterny, butle z gazami, DPPL itp.

W przypadku przedsiębiorstw mających na co dzień do czynienia z transportem towarów ADR, możliwość zastosowania odpowiednich wyłączeń lub zwolnień ma niebagatelny praktyczny wymiar – pozwala bowiem na całkowicie legalne i bezpieczne przewożenie towarów mniejszym kosztem.

Legalne, a więc zgodne z zasadami ADR, nie stosowanie się do niektórych lub do wszystkich przepisów, pozwala na łatwiejszy i mniej wymagający, a co za tym idzie tańszy transport materiałów. Aby zachować jednak standardy bezpieczeństwa oraz mieć świadomość z jakiego zwolnienia/wyłączenia możemy skorzystać, musimy materiał niebezpieczny dobrze sklasyfikować, nadając mu właściwy numer UN, który jest podstawą do wykonywania dalszych operacji transportowych. W przepisach ADR istnieje kilka możliwych sposobów skorzystania z wyłączeń lub zwolnień, które są zależne od charakteru operacji transportowej, ilości przewożonego towaru lub sposobu jego zapakowania.

α Zwolnienia wynikające z charakteru operacji transportowych

Przewoząc ze sklepu na potrzeby własne, np. puszkę farby, której producent nadał numer UN 1263, osoba fizyczna korzysta ze zwolnienia opisanego w dziale 1.1.3.1 (a) Umowy ADR. Zasadniczą podstawą do tego zwolnienia jest charakter operacji transportowej, nieniosącej ze sobą dużego ryzyka awarii czy wypadku. Ten typ zwolnienia dotyczy także:

- maszyn lub urządzeń niewymienionych w wykazie towarów niebezpiecznych, a które mogą zawierać takie towary w swoim wyposażeniu, np. lodówki;
- przewozu, który dokonywany jest przez przedsiębiorstwo, jako przewóz pomocniczy w stosunku do zasadniczej działalno-

ści, np. przewóz wyżej wymienionej farby w ilości do 450 litrów na teren budowy;

- przewozu o charakterze ratowniczym wykonywanym przez właściwe władze w ramach działań ratowniczych, np. holowanie uszkodzonych pojazdów z materiałami niebezpiecznymi;
- przewozu o charakterze ratunkowym w celu ratowania życia ludzkiego lub ochrony środowiska naturalnego;
- przewozu próżnych nieoczyszczonych stacjonarnych zbiorników magazynowych – przewóz taki możliwy jest tylko dla niektórych klas towarów i wymaga spełnienia konkretnych warunków określonych w umowie ADR dział 1.1.3.1 (f).

α Zwolnienia dla grup produktów oraz dla próżnych nieoczyszczonych opakowań

Umowa ADR przewiduje również odstępstwa od przepisów dla przewozu gazów oraz dla przewozu paliw płynnych oraz dla próżnych nieoczyszczonych opakowań, które zawierały materiały klasy 2, 3, 4.1, 5.1, 6.1, 8 i 9.

Gazy, które nie podlegają przepisom ADR to:

- gazy znajdujące się w zbiornikach pojazdu i służące do jego napędu lub do pracy jego wyposażenia;
- gazy znajdujące się w zbiornikach paliwowych pojazdów przewożonych jako ładunek – tutaj zawór między silnikiem a zbiornikiem z gazem musi być zamknięty;
- gazy duszące (np. azot, argon sprężony, powietrze sprężone) i utleniające (np. tlen), jeżeli w 20°C ciśnienie w butli nie przekracza 200 kPa (2 bary) i gaz ten nie jest skroplony lub skroplony schłodzony;
- gazy znajdujące się w wyposażeniu pojazdów, np. w gaśnicach czy w napompowanych oponach zapasowych;
- gazy znajdujące się w wyposażeniu spe-

cialnym pojeździe, np. gaz w klimatyzacji, gaz w systemach chłodzących lub grzewczych pojazdów;

- gazy zawarte w żywności, np. CO₂, którym nasycone są wody mineralne i inne napoje gazowane oraz gazy znajdujące się w piłkach sportowych oraz żarówkach.

Co do zwolnień dla paliw płynnych, korzystamy z nich, przewożąc również paliwo w baku samochodu (zbiornik stały) lub w kanistrach (zbiornik przenośny). Przy tym zwolnieniu należy pamiętać o następujących limitach ilościowych:

- 1500 l – pojemność całkowita zbiorników stałych na jednostkę transportową, przy czym pojemność całkowita zbiornika na przyczepie 500 l,
- 60 l – pojemność całkowita zbiornika przenośnego na jednostkę transportową. Okazuje się więc, że nawet osoba niezwiązana profesjonalnie z transportem towarów niebezpiecznych nieświadomie korzysta z wyłączeń spod przepisów ADR, podczas wykonywania codziennych czynności.

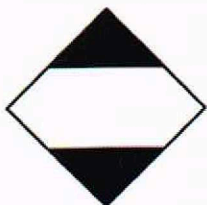
α Zwolnienia EQ, LQ oraz 1.1.3.6.

Oprócz całkowitych zwolnień wymienionych powyżej, ADR przewiduje także „łagodniejsze” przepisy dla niektórych towarów niebezpiecznych pakowanych w ilościach ograniczonych lub wyłączonych, jak i dla pewnych ilości towarów przewożonych w jednostce transportowej. Czy faktycznie taki transport na zasadzie wyłączeń LQ, EQ i kategorii transportowej 1.1.3.6 jest tańszy, ale i nadal bezpieczny?

Dwa najczęściej stosowane wyłączenia to LQ i 1.1.3.6. Litery LQ są skrótem od ang. *Limitet Quantities* – ilości ograniczone. Stosowanie tego wyłączenia pozwala na:

- użycie nieocertyfikowanych opakowań kombinowanych;

- oznakowanie opakowań tylko zewnętrznych; ADR 2011 pozwala na korzystanie z jednego znaku umieszczonego na kartonie lub na folii termokurczliwej w przypadku tac oraz dodanie, np. na palecie, napisu << OPAKOWANIE ZBIORCZE, OVERPACK >>;



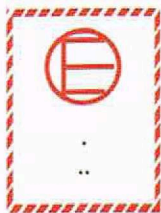
- nie wyznaczenie doradcy DGSA oraz nie wypełnianie sprawozdania z wykonanej działalności związanej z transportem.

Wyłączenie 1.1.3.6 to wyłączenie dotyczące ilości przewożonych w jednostce transportowej. Przy zachowaniu limitów ilościowych dla danej z pięciu kategorii transportowych określonych w tej właśnie części umowy ADR, oraz zastosowaniu certyfikowanych, oznakowanych opakowań, pozwala m.in. na przewóz:

- pojazdem nieoznakowanym tablicami barwy pomarańczowej,
- przez kierowcę bez uprawnień ADR,
- bez instrukcji pisemnej dla kierowcy oraz dodatkowego wyposażenia jednostki transportowej,
- bez wyznaczenia doradcy DGSA oraz bez obowiązku sprawozdawczości z wykonanej działalności związanej z transportem.

Należy również pamiętać o dołączeniu do takiego rodzaju przewozu dokumentu przewozowego, który od dokumentu dla „pełnego ADRu” różni się tym, iż należy dopisać ilość materiału z każdej kategorii transportowej.

Wyłączenie EQ (ang. *Excepted Quantities* – ilości wyłączone) nie jest dość popularne w przypadku transportu drogowego. Wynika to prawdopodobnie z faktu, iż liczba sztuk przesyłki na pojeździe lub w kontenerze nie może przekraczać 1 000.



* Miejsce dla umieszczenia pierwszej cyfry lub pojedynczego numeru nalepki wskazanego w kolumnie (5) Tabeli A w Dziale 3.2. Umowy

** Miejsce dla umieszczenia nazwy nadawcy lub odbiorcy, jeżeli nie jest ona umieszczona w innych miejscach sztuki przesyłki

Podobnie jak przy wyłączeniu LQ, w przypadku tego wyłączenia, w umowie ADR mamy

podane ilości materiału niebezpiecznego, jakie mogą znaleźć się w opakowaniu jednostkowym wewnętrznym i zewnętrznym. Często zastosowanie tego wyłączenia ma związek z transportem kombinowanym drogą lotniczą.

⌘ Koszty – nie zawsze zamierzone, często wysokie

Przedsiębiorcy, którzy wysyłają swoje produkty „na LQ”, często nie mają pełnej świadomości obowiązków i wymagań jakie stawia umowa ADR dla tego typu przewozu. Ich informacje oparte są tylko na tym, co usłyszeli lub zaobserwowali podczas wykonywania transportu, a co nie zawsze jest zgodne z obowiązującymi przepisami. Wówczas możliwy jest szereg nieprawidłowości, począwszy od błędnej klasyfikacji materiału, poprzez dobór nieodpowiedniego opakowania i oznakowania sztuki przesyłki, czy podanie błędnych informacji przewoźnikowi. Wtedy transport taki przestaje być bezpieczny, a w konsekwencji może również być znacznie droższy niż wynikałoby to ze wstępnych założeń.

⌘ Uniknąć błędów, obniżyć koszty

Należy zacząć od właściwej klasyfikacji materiału niebezpiecznego. Nadanie poprawnego numeru UN przez np. producenta pozwoli na dobranie wszystkich warunków transportu. Producent może numer UN nadać samodzielnie, ponieważ ma on największą wiedzę na temat właściwości fizyko-chemicznych materiału, który chce nadać do przewozu. W przypadku wątpliwości klasyfikacyjnych może skorzystać z pomocy dyplomowanego doradcy DGSA lub właściwej jednostki uprawnionej do certyfikowanej klasyfikacji. Mimo, iż pomoc w klasyfikacji przez uprawnionego doradcę DGSA, czy wydanie certyfikatu klasyfikacyjnego przez właściwą władzę są płatne to jest to koszt jednorazowy. Dopóki nie zmienimy składu przewożonego materiału to nie zmieni się też jego klasyfikacja.

W przypadku korzystania z wyłączenia EQ i LQ inne koszty, takie jak cena opakowania, cena oznakowania tego opakowania, opłata za przewóz – będą już takie same jak dla transportu materiałów nie-ADRowych. Prosta analiza kosztów, na którą składa się koszt opakowania niecertyfikowanego, koszt druku, pakowania, transportu bez „pełnego ADR”, czy też koszt zatrudnienia doradcy DGSA, wskazuje, że bardziej opłacalne jest skorzystanie z wyłączenia i zapakowanie oraz wysłanie towaru w mniejszych opakowaniach zgodnie z tym wyłączeniem, niż przesłanie mniejszej liczby opakowań o większej pojemności bez żadnych wyłączeń.

Nieco inaczej wygląda kwestia stosowania wyłączenia 1.1.3.6. Tutaj świadomość obowiązków i zwolnień wśród nadawców i przewoźników jest większa, choćby już przez obowiązek zastosowania opakowania certyfikowanego i jego oznakowania. Przy nadaniu towaru niebezpiecznego należy zachować takie same procedury klasyfikacyjne, jak przy zwolnieniu LQ, bo i tutaj ważna jest prawidłowa klasyfikacja oraz przypisanie do grupy pakowania. To grupa pakowania jest bowiem najbardziej istotna przy doborze opakowania certyfikowanego oraz ma wpływ na zaliczenie do kategorii transportowej. Jeden towar niebezpieczny może znajdować się w trzech różnych grupach pakowania oraz w kategoriach transportowych, jak wspomniana już wcześniej farba z numerem UN 1263.

Koszty zastosowania takiego wyłączenia będą nieco wyższe niż w przypadku stosowania EQ czy LQ, i w dużej mierze zależne będą od wyboru producenta i ceny opakowania. Doliczyć należałoby również koszt oznakowania opakowania certyfikowanego nalepkami ADR-owymi, które muszą być odporne na działanie samego produktu, jak i np. na działanie warunków atmosferycznych. Należy również pamiętać o okresie ważności niektórych opakowań, np. DPPL – 5 lat od daty produkcji. Przygotowując więc towar niebezpieczny do wysyłki, producent/nadawca powinien przeanalizować już samodzielnie opłacalność takiego, a nie innego sposobu pakowania, uwzględniając oczywiście potrzeby swojego odbiorcy.

Mimo, iż stosowanie wyłączeń obniża koszty transportu towarów niebezpiecznych w sposób legalny i przy zachowaniu wszystkich wymogów, to zawsze należy mieć na uwadze bezpieczeństwo. Niezależnie bowiem od wykorzystywanych wyłączeń lub zwolnień, należy dokładnie przeanalizować warunki transportowe, uwzględniając limity ilościowe oraz charakter wykonywanych operacji. Czy zrobimy to sami, jako producent, nadawca – zaznajamiając się z treścią umowy ADR oraz przepisów krajowych, czy z pomocą dyplomowanego doradcy DGSA, musimy pamiętać, że nie można tu stosować żadnych dróg „na skróty”. Znajomość przepisów ADR jest w tym przypadku kluczowa, a stosowanie wyłączeń jest tak samo ściśle obwarowane określonymi przepisami, jak i pozostały transport ADR. ■

Anna Łuczak
doradca DGSA

THETA Doradztwo Techniczne