

Najważniejsze zmiany w konwencji ADR

Umowa europejska dotycząca międzynarodowego przewozu drogowego materiałów niebezpiecznych (ADR) aktualizowana jest w cyklach dwuletnich. Najnowsze istotne zmiany w tym akcie prawnym, które powinni uwzględnić przedsiębiorcy z branży TSL, weszły w życie 1 lipca 2019 roku. Najlepszym źródłem do szczegółowego przeanalizowania zmian jest Oświadczenie Rządowe z dnia 18 lutego 2019 r. w sprawie wejścia w życie zmian do załączników A i B do Umowy europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR) (Dz.U. 2019 poz. 769).

O ile poprzednia aktualizacja przepisów umowy ADR miała silne skutki dla firm przewozowych (określała np. szereg wymogów dla pojazdów typu EX II), to tym razem w triadzie przewoźnik-nadawca-producent towaru, to na tych dwóch ostatnich podmiotach ogniskują się zmiany prawne. Choć, jak oceniają eksperci, zmiany te w dużej mierze mają funkcję porządkową.

W myśl nowych przepisów umowy ADR nadawca staje się uczestnikiem przewozu, z tego względu po jego stronie powstaje obowiązek wyznaczenia doradcy ds. przewozu towarów niebezpiecznych. Zadaniem doradcy ma być badanie działania podmiotów zaangażowanych w transport towarów niebezpiecznych pod kątem zgodności z przepisami umowy ADR. Co ciekawe, rzut okiem na definicję nadawcy (przedsiębiorstwo wysyłające towary niebezpieczne w swoim imieniu lub w imieniu osoby trzeciej) pozwala stwierdzić, iż rozszerzenie konieczności wyznaczenia DGSA obejmie firmy spedycyjne. W tym przypadku nowe przepisy przewidują wydłużony okres przejściowy aż do 21 grudnia 2022 roku. Przedsiębiorcy mają więc sporo czasu, by dostosować się do nowych rygorów na przykład poprzez szkolenia pracownicze.

*„Każde przedsiębiorstwo, którego działalność obejmuje **nadanie**, przewóz towarów niebezpiecznych, albo związane z tym pakowanie, załadunek, napętnianie lub rozładunek, powinno wyznaczyć jednego lub więcej doradców do spraw bezpieczeństwa w transporcie towarów niebezpiecznych, odpowiedzialnego za wspieranie działań zapobiegających zagrożeniom dla osób, mienia i środowiska, związanych z taką działalnością”.* (1.8.3.1 ADR)

Do nowych przepisów będą musieli dostosować się również doradcy, ponieważ należeć będzie do nich opracowanie procedur bezpieczeństwa oraz instrukcji postępowania dla nadawców przy przewozach materiałów niebezpiecznych.

Na plus należy zaliczyć zmiany dotyczące nalepek ostrzegawczych. W środowisku skupionym wokół codziennej pracy na polu transportu i spedycji za nieracjonalny uchodził przepis regulujący zmniejszone wymiary nalepek, tj. równo 5 mm marginesu oraz 2 mm grubość linii. Obecnie wartości te ulegają zmianie proporcjonalnie do wymiarów nalepki. Dodatkowo, nalepka ostrzegawcza, a w ślad za nią również znak substancji podwyższonej temperatury, mają być wykonane w sposób zapewniający odporność na warunki atmosferyczne, by zapewniać trwałe oznakowanie podczas całej podróży.

Ekolodzy z satysfakcją odnotują zmiany dotyczące procedury badania, czy materiał jest żrący. Według nowych przepisów nie zawsze konieczne będzie testowanie mieszaniny na

skórze zwierząt, by zaklasyfikować mieszaninę jako materiał żrący (materiały, które poprzez działanie chemiczne powodują nieodwracalne uszkodzenie skóry lub, w wypadku wycieku, uszkodzenia, a nawet zniszczenia, innych towarów lub środków transportu). Nowe przepisy wprowadzają dwie alternatywne metody, na podstawie których można dokonać wyżej wymienionej klasyfikację: metodę pomostową oraz obliczeniową. Metoda pomostowa w procesie klasyfikacji opiera się na analizie danych poszczególnych komponentów łącznie z analizą podobnych, zbadanych już mieszanin. Natomiast metoda obliczeniowa bazuje głównie na analizie zawartości procentowej poszczególnych komponentów w mieszaninę wraz z ich stężeniami granicznymi.

Od 1 lipca 2019 roku odmiennie uregulowany jest przewóz maszyn i urządzeń zawierających towary niebezpieczne. Poprzednio skuteczne wyłączenie od przepisów umowy ADR było możliwe w takiej sytuacji, gdy zastosowano środki zapobiegające uwolnieniu się tych towarów w normalnych warunkach przewozu. Obecnie wyłączenie to już nie obowiązuje, a zatem przewóz maszyn bądź urządzeń, które mogą zawierać towary niebezpieczne w swoich podzespołach lub w wyposażeniu, odbywać będzie się zgodnie z przepisami ADR. Klasyfikacja takich maszyn i urządzeń jest możliwa na dwa sposoby: pod nazwą przewozową dla obecnych towarów lub w nowych kryteriach klasyfikacji opisanych w sekcji 2.1.5 ADR (*Klasyfikacja przedmiotów jako przedmioty zawierające towary niebezpieczne, I.N.O.*). Dla omawianych towarów wprowadzono nowe numery UN oraz instrukcje pakowania. Na dostosowanie się do nowych zasad przewozowych przepisy umowy przewidują wydłużony okres przejściowy- do 31 grudnia 2022 roku.

Oprócz omówionych powyżej najważniejszych zmian w Umowie ADR doszło również do nowego opisanie niektórych kodów UN oraz dodania nowych pozycji (w klasach od 2 do 9) w numerach UN czy dokonano korekt dotyczących baterii litowych- jeśli nie mogą być ładowane zewnętrznie, to muszą one spełniać dodatkowe warunki oraz producenci i dystrybutorzy baterii powinni udostępniać wyniki przeprowadzanych testów zgodnie z „Podręcznikiem badań i kryteriów”.

W porównaniu z nowelizacjami z poprzednich lat tegoroczne zmiany nie wydają się mieć wysoce doniosłych skutków prawnych, jednakże konsekwentnie z roku na rok przepisy unijne, a za nimi ustawodawstwo krajowe państw członkowskich UE, zmierzają do zmaksymalizowania bezpieczeństwa w transporcie drogowym.

Autor: Kamil Salamon, Kancelaria Prawna Piszcz i Wspólnicy sp.k.