

Harmonizace se ubírá dobrým směrem

Velkou úlohu při distribuci chemikálií hraje jejich transport, ať už to je do skladů, k distributorům, k výrobním provozům nebo ke konečným spotřebitelům. Při samotné přepravě je nutné dbát na to, aby životní prostředí bylo zatěžováno co nejméně.

Tento fakt vyplývá z Mezinárodních dohod pro přepravu nebezpečných věcí. V podstatě rozlišujeme přepravu silniční, železniční, námořní, leteckou a říční. Dohody, které upravují příslušné přepravy, se svým způsobem liší. V jádru se zdají být stejné, ale při hlubším prozkoumání zjistíte, že se liší někdy v drobnostech a někdy v celých pasážích. Vzhledem k možnosti kombinované dopravy je zřetelná snaha o harmonizaci těchto zákonů mezi sebou. V tomto článku bych uvedla některé jejich souvislosti a změny.

Problémem univerzálních pokynů je právě jejich univerzálnost

Písemné pokyny pro silniční přepravu byly až do roku 2009 záležitostí odesilatele. Dříve musel odesilatel předat písemné pokyny řidiči pro každou látku zvlášť. Dokonce musely být při mezinárodní přepravě vyhotoveny ve všech jazycích států, kterými řidič projížděl. Takže teoreticky, pokud řidič projížděl například deseti zeměmi a vezl 150 druhů nebezpečných věcí, měl u sebe 1500 různých papírů. Navíc k jednomu UN číslu mohl řidič od různých odesílatelů dostat různé písemné pokyny. Nakonec stejně ani nevěděl, co je v nich



napsáno. Z těchto důvodů se písemné pokyny sjednotily. Jsou univerzální pro všechny látky a řidič je má pouze jednou a to v tom jazyce, kterému rozumí nejlépe.

Problémem univerzálních pokynů je právě jejich univerzálnost. Řidič se dozví základní informace o tom, jak se zachovat. To znamená, že má zabrzdit, zastavit chod motoru, nekouřit a obléct si vestu atd., což je v pořádku. Ale co se týče nebezpečných věcí a jejich charakteristických vlastností, nezjistí vlastně nic světoborného. Dočte se například, že hořlavá kapalina má nebezpečí ohně. U jiných nebezpečných látek a předmětů se dozví, že existuje nebezpečí popálenin, nebezpečí ohně, nebezpečí výbuchu nebo nebezpečí pro vodní prostředí nebo kanalizační systém, tudíž není zcela zřejmé, čím je příslušná látka ze třídy 9 vlastně nebezpečná.

V podstatě se řidič ani nedoče zásadní informace o tom, jak se má cho-

vat, pokud je opravdu nebezpečným látkám vystaven. V řadě případů je odkázán na nesmyslnou větu, že se má chránit. Ale jak se má chránit, to už zůstává utajeno. V případě, kdy je řidič například potřísněn žíravou látkou, zjistí z písemných pokynů, že by mohl být poleptán. Jenže skutečnost, že má okamžitě svléknout oblečení a postižené místo omývat dlouhou dobu vodou, se už nedoče.

Podle mého názoru je nový systém, stejně jako ten původní, nedokonalý. Počkejme si tedy, jak se postaví k této problematice odborníci schvalující změny. Nabízí se řešení s několika desítkami pokynů v seznamu nebezpečných věcí, přičemž by měla každá nebezpečná látka přidělen jeden pokyn. Řidič by měl ve vozidle brožurku s očíslovanými pokyny a řídit by se pokynem, který je látce přidělen (údaj by našel v přepravním dokladu). Námitky upozorňující na dezorientaci řidiče jsou tématem do diskuze.

Jako vzor by mohly sloužit pokyny pro námořní přepravu

Obdobná situace s písemnými pokyny existovala také v souvislosti s mezinárodní dohodou ADN. Do roku 2009 existovaly zvláštní pokyny pro každé UN číslo, přičemž odpovědnost za ně nesl odesílatel. V roce 2009 došlo k jejich sjednocení jako v dohodě ADR.

Pro železniční přepravu písemné pokyny dříve neexistovaly. Strojvůdce v podstatě neměl tušení, jak se zachovat v krizové situaci. Aby se takovým situacím předešlo, zavedly se v roce 2011 v řádu RID také jednotné písemné pokyny, za které je opět zodpovědný dopravce.

Námořní přeprava sice nemá písemné pokyny, ale vše řeší rafinovanějším způsobem. U každé přepravované látky je předepsán pokyn Ems pro případ požáru a úniku takové látky. Kapitán je pak obeznámen s tím, že pokud na palubě začne hořet obal s benzínem, má používat roztráštěné vodní proudy z co největšího počtu hadic. Pokud je však celý náklad zasazen požárem, je oprávněn hořící náklad svrhnout do moře.

Z těchto pokynů je mnohem zřejmější, jak se zachovat. Kapitán má u sebe na palubě IMDG-Code a veškeré informace si může dohledat. Součástí předpisu jsou také pokyny pro případ první pomoci, které jsou detailně rozepsány a dokonce znázorněny pomocí obrázků. Tento systém by mohl být zaveden také u ostatních druhů přeprav.

Věcné téma: omezené množství versus vyňaté množství

Mnoho řidičů přepravujících náklad podle dohody ADR nechápe, proč vůbec vyňaté množství existuje. Kladou si otázku, proč vozit něco ve vyňatém

množství, když si mohou naložit větší náklad a vozit jej v omezeném množství, aniž bych musel respektovat dohodu ADR. Důvodem je kombinovaná doprava letadlo versus jiný typ přepravy. Je logické, že do letadla nemůžete naložit vzhledem k mimořádným bezpečnostním opatřením cokoli. V případě úniku látky nebo požáru nemá pilot žádnou možnost zasáhnout.

Protože je letecká přeprava nebezpečných věcí právě z těchto důvodů nejrizikovější, její předpisy jsou pochopitelně nejpřísnější. Vyňaté množství je určeno pro leteckou přepravu vzorků nebezpečných věcí. Existují však výjimky, které lze vozit ve vyňatém množství, ale v omezeném množství nikoli. Například roztok nitroglycerinu UN 1204 lze přepravovat v omezeném množství, avšak ve vyňatém množství nikoli. Pojem vyňaté množství ostatní typy přeprav původně neznaly. Do silniční, železniční a říční přepravy nebezpečných věcí bylo nutné zavést vyňaté množství až v souvislosti s nástupem kombinované dopravy. Podobný trend v harmonizaci můžeme vidět ve značení omezeného množství z hlediska silniční a námořní přepravy. Dříve vozidla (kontejnery) přepravující omezené množství po silnici nebyla značena žádným symbolem pro omezené množství, avšak v případě námořní přepravy musel být umístěn symbol na vozidle (kontejneru) LTD QTY při jakékoli hmotnosti nákladu. Pokud přijel řidič s nákladem v omezeném množství do přístavu, mohl mít dříve problém a musel vozidlo (kontejner) označit do datečně.

Během přepravy na silnici v omezeném množství musí být dnes vozidlo (kontejner) označeno v případě nákladu nad 8 tun symbolem pro omezené množství. Je možné zvolit nápis původní LTD QTY na bílém podkladu nebo nový symbol „diamant“ (čtverec posta-

vený na vrchol, kde horní a dolní roh je vyčerněn).

Od 1. ledna platí nový zákon o chemických látkách

V souvislosti s osvědčením školení řidičů podle dohody ADR je v současné době projednávána nová varianta plastové karty, na níž se objeví oproti staré tištěné verzi také fotografie řidiče. Papírové osvědčení bude vydáváno do 31. prosince 2012 a bude se smět používat do konce jeho pětileté platnosti. Od 1. ledna 2013 se budou vydávat pouze plastová osvědčení platná ve všech členských státech. Strojvůdci podle řádu RID zatím žádné podobné osvědčení nedostávají, přestože musí projít školením. Zato účastníci školení dohody ADN, takzvaní odborníci, osvědčení o zvláštních znalostech dostávají.

Od 1. ledna 2012 vstoupil v platnost nový zákon o chemických látkách a přípravcích. Velká změna nastala především v symbolech nebezpečnosti pro označování chemikálií, které se svým vzhledem přibližují bezpečnostním značkám, které známe z dohody ADR. Dříve (GHS) se používaly oranžové čtverce s příslušným symbolem, dnes (CLP) se setkáte se čtverci postavenými na vrchol na bílém podkladu se symboly, které jsou téměř stejné, jako v dohodě ADR.

V současné době skutečně vidíme dobrý směr snažící se o harmonizaci předpisů. To značně usnadňuje orientaci ve velice rozsáhlé a problematické legislativě, která musí být plněna při přepravě nebezpečných věcí, zejména pak v kombinované přepravě. ■

Jana Stoklásková,
DEKRA Automobil

Foto: HOYER, OOCL a RAIL4



Systém v námořní přepravě by mohl být zaveden i jinde.



Na železnici se používají jednotné písemné pokyny od roku 2011.