

# Odlišnosti v předpisech pro přepravu nebezpečných věcí

**J**iž dlouhou dobu jsou stanoveny podmínky, za kterých je možno přepravovat nebezpečné věci. Tyto přepravní podmínky regulují mezinárodní předpisy. Pro každou přepravu existuje samostatný předpis: ADR pro silnici, RID pro železnici, IMDG-Code pro moře, IATA-DGR pro leteckou přepravu.

Vzhledem k odlišnosti jednotlivých přepravních cest je vcelku pochopitelné, že každý ze zmíněných předpisů má svá specifika. Nejprísněji se stále jeví předpisy pro námořní a leteckou přepravu, což dokládá i ustanovení dohody ADR 1.1.4.2, které zjednodušeně řečeno říká, že pokud kusy, kontejnery, přemístitelné cisterny a cisternové kontejnery, které plně neodpovídají ustanovením ADR, ale odpovídají ustanovením IMDG Code nebo ICAO Technical Instructions ve společném balení, označování kusů a dopravních jednotek, musí být připuštěny k přepravě v přepravním řetězci zahrnujícím námořní nebo leteckou dopravu.

Nicméně je nutno konstatovat, že je zde tendence k harmonizaci podmínek pro přepravu různými dopravními cestami. Tuto tendenci oceníme zejména při kombinované přepravě.



Abychom nebezpečnou věc mohli přepravit za správných podmínek, je nutné provést správnou klasifikaci. Látky musí být přiděleno UN číslo, což je unikátní čtyřmístný kód, podle vzorových dokumentů OSN. Dále je látka popisována zejména z hlediska svých nebezpečných vlastností. Již zde můžeme narazit na odlišnosti při využívání více dopravních cest.

Existují látky daných UN čísel, které jsou dle dohody ADR vyňaté z platnosti tohoto předpisu a jejich přeprava po silnici je považována za bezpečnou, ale při přepravě po moři musíme respektovat odpovídající ustanovení IMDG-Code.

Nemalé rozdíly v klasifikaci najdeme opět při srovnání ADR a IMDG-Code. Dohoda ADR definuje třídu 2 Plyny. IMDG-Code tuto třídu dělí na další 3 - třída 2.1 - hořlavé, třída 2.2 - nehořlavé, netoxické, třída 2.3 - toxické. Zvláštností je i fakt, že IMDG-Code nepoužívá na rozdíl od ostatních předpisů pro přepravu nebezpečných věcí klasifikační kódy.

Odlišnosti nacházíme také v požadavcích na značení dopravních jednotek. Nechci zde uvádět veškeré varianty značení, protože jich je mnoho, ale typický prvek označování představují oranžové tabulky a velké bezpečnostní značky. V případě dopravní jednotky s kusovou zásilkou se dle ADR značí dopravní jednotka vepředu a vzadu zmíněnou prázdnou oranžovou tabulkou. Tímto je požadavek na značení u většiny látek (s výjimkou třídy 1 a třídy 7) považován za splněný. Dopravní jednotka, která dorazila do přístavu, a dále by se měla přepravovat po moři (dle IMDG-Code), musí být navíc označena velkými bezpečnostními značkami ze třech stran.

Pro odesílatele, který bude využívat kombinovanou přepravu „silnice-moře“, je důležité uvědomit si, že dle dohody ADR má být ve většině případů kus označen kódem obalu, příslušnými bezpečnostními značkami a UN číslem látky. Rozdíl v tomto směru představuje požadavek IMDG-Code označit kus i oficiálním pojmenováním látky v anglickém jazyce.

Další rozdíl bezprostředně související se značením představuje označování kontejnerů. Při přepravě kusů musí být dle ADR kontejner označen velký-

mi bezpečnostními značkami ze všech čtyř stran. Pokud by se přepravovaly více než čtyři tuny stejného UN čísla po moři, musí být kontejner označen ze všech čtyř stran bezpečnostními značkami a navíc UN číslem látky.

Při překládce na moře často slyšíme o problémech s přepravními doklady. Doporučujeme proto následující



postup: Pro silnici využijeme nákladní list CMR a pro moře vystavíme IMO deklaraci, samozřejmě s uvedením všech povinných údajů. Při přepravě v kontejneru musí odesílatel (zodpovědná osoba) navíc vystavit Osvědčení o naložení kontejneru, které je součástí IMO deklarace. Rovněž lze využít jeden přepravní doklad pro obě dopravní cesty současně a to je takzvaný formulář pro multimodální přepravu nebezpečných věcí, jehož vzor je uveden v 5.4.5 ADR, resp. 5.4.5 IMDG Code.

V tomto článku jsem okrajově nastínila pouze některé z rozdílů při přepravě nebezpečných věcí různými cestami s důrazem na kombinovanou přepravu silnice - moře. Dále bychom mohli pokračovat rozdílnými požadavky na značení cisternových kontejnerů, odlišné jsou rovněž požadavky při řešení mimořádných událostí, vůbec jsme zatím nezmiňovali režimy vynětí z platnosti - podlimitní, omezené a vyňaté množství apod. I zde existuje celá řada rozdílů, které by si zasloužily naši pozornost.

Hana Beranová, DEKRA CZ

Foto: HOYER a Václav Podstawka