



3900012 Reklama

Gazeta Transportowa

TYGODNIK LOGISTYCZNY



3900012 Reklama

LOGISTYKA Str. 2

Za granicę z nowym rozkładem jazdy
Sporo zmian w ofertach

TRANSPORT DROGOWY Str. 4

Pierwszy czat ZMPD
Tomasz Połec odpowiadał
na pytania przewoźników

TRANSPORT KOLEJOWY Str. 7

Modernizacja 1000 km torów
Na Euro 2012 pojedziemy
szybciej, ale nie wszędzie

NASZ WYWIAD Str. 8

Wchodzimy w nowe
dziedziny gospodarki
Mówi Andrzej Wojciechowski

BAROMETR RYNKOWY

COTYGDNIOWE NOTOWANIE TRENDÓW RYNKU PRZEWOZÓW

W cotygodniowym notowaniu barometru rynkowego, za pomocą którego TimoCom i „Polska Gazeta Transportowa” przedstawiają możliwości załadunkowe w międzynarodowym transporcie drogowym w Europie, wskazówka (w okresie 13-19 stycznia 2009 r.) zatrzymała się na poziomie 16% dla ładunków i 84% dla ciężarówek. W porównaniu z poprzednim notowaniem nastąpiło kolejne, tym razem znaczne, bo 6% zmniejszenie ofert frachtowych.

Więcej na str. 4

LICZBA TYGODNIA

6.6



Na województwo warmińsko-mazurskie przypadło 5,3% udziałów spółki PKP Przewozy Regionalne

Fot. Krzysztof Koprowski

Trudny start

Samorządowa kolei. Do 2014 r. rząd przeznaczy 3,5 mld zł na tabor

DODATEK SPECYJNY

Przewozy materiałów niebezpiecznych



STRONY I-IV

AKTUALNOŚCI

WIĘCEJ CZARTERÓW NA OKĘCIU

W 2008 r. liczba pasażerów obsługiwanych w Międzynarodowym Porcie Lotniczym na Okęciu w ruchu czarterowym wzrosła o 41,7% – z 828 401 w 2007 r. do 1 175 382. Liczba czarterowych operacji lotniczych wzrosła



Fot. Janusz Bęczkowsky

ADR w nowych szatach

Przepisy przejściowe – ważne do czerwca

Krzysztof GRZEGORCZYK

1 stycznia weszła w życie kolejna seria zmian do przepisów technicznych Unii Europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych ADR (skrót pochodzi od nazwy francuskiej – „l'Accord européen relatif au transport international des marchandises Dangereuses par Route” – od czasu sporządzenia w Genewie 30 września 1957 r. wielokrotnie podlegała nowelizacji; aktualna wersja obowiązuje od 1 stycznia 2007 r.). Podobnie jak to miało miejsce przy poprzednich nowelizacjach, wprowadzono sześciomiesięczny okres przejściowy, podczas którego dozwolone jest dalsze stosowanie dotychczasowej wersji umowy (ADR 2007).

W niniejszym artykule koncentruję się na tych zmianach do ADR, które dotyczą największej liczby adresatów przepisów, tj. nadawców, przewoźników i odbiorców towarów niebezpiecznych. W konsekwencji nie zawiera ono szczegółowego komentarza do zmian wprowadzonych w wąskich, specjalistycznych dziedzinach, np. w zakresie konstrukcji i badania opakowań i cystern (część 6 ADR).

Przepisy ogólne. Najistotniejsze zmiany wprowadzone do tej części dotyczą: wyłączeń niektórych przewoźników spod przepisów ADR, definicji pojazdów MEMU oraz towarów dużego ryzyka.

W punkcie 1.1.3.6.2 uchyła się zwolnienia dla towarów klasy 1 podklasy 1.1.0 numerach UN 004, 0237, 0255, 0267, 0280, 0361, 0365, 0366, 0440, 0441, 0455, 0456 i 0500. Towary te zostają zaliczone do grupy towarów dużego ryzyka, zgodnie z nowymi przepisami rozdziału 1.1.0.5 (patrz zmiany do wykazu towarów dużego ryzyka opisane poniżej).

Definicja MEMU. W rozdziale 1.2.1 dodano definicję MEMU: „Ruchoma jed-

nostka do wytwarzania materiałów wybuchowych” (MEMU) oznacza jednostkę lub pojazd z zamontowaną jednostką służącą do wytwarzania materiałów wybuchowych z towarów niebezpiecznych, które nie są materiałami wybuchowymi i ładowaniami ich do otworów strzałowych. Jednostka taka składa się z cystern, kontenerów do przewozu luzem, aparatury do produkcji, pomp oraz związanego z nimi wyposażenia. MEMU może posiadać specjalne przedziały ładunkowe na materiały i przedmioty wybuchowe w sztukach przesyłki. Pomimo że definicja MEMU zawiera wyłączenia materiałów wybuchowych (...i) i ładowaniami ich do otworów strzałowych”, wymagania dla MEMU mają zastosowanie wyłącznie do przewozu i nie obejmują wytwarzania materiałów wybuchowych i ładowaniami ich do otworów strzałowych.

Dużego ryzyka. Rozszerzono wykaz towarów niebezpiecznych dużego ryzyka, zamieszczony w rozdziale 1.1.0.5. Dodano do niego niektóre towary podklasy 1.4 (przewożone w sztukach przesyłki), materiały wybuchowe odczułone z klasy 3 (przewożone w cysternach, np. UN 2059 nitroceluloza w postaci rze, zapalna) oraz zstos amonowy z klasy 5.1, w emulsji, zawieszanie lub żelu (przewożony w cysternie).

Przepisy przejściowe. Zgodnie z dotychczasową praktyką, wprowadzono przepis przejściowy zezwalający na stosowanie poprzedniej wersji ADR (2007) do końca czerwca 2009 r.

31 grudnia 2008 r. utracił moc przepis przejściowy 1.6.1.6, dotyczący zwolnienia z obowiązku szkolenia kursowego

kierowców pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t, przewożących towary niebezpieczne w ilościach wymagających oznakowania jednolitego transportowej. Oznacza to, że kierowcy tacy, począwszy od 1 stycznia 2007 r., nie mogą wykonywać przewozów, o których mowa, bez posiadania zaświadczenia ADR o ukończeniu (z wynikiem pozytywnym) szkolenia kursowego.

Natomiast 31 grudnia 2007 r. utracił moc przepis przejściowy 1.6.5.6, zezwalający na odstępstwa w zakresie wyposażenia jednostek transportowych w gaśnice.

Klasyfikacja. Najistotniejsze zmiany wprowadzone do tej części dotyczą: klasyfikacji odpadów oraz klasyfikacji materiałów zagrażających środowisku. Nowe przepisy punktu 2.1.3.5-5 umożliwiają dokonywanie klasyfikacji odpadów na zasadach uproszczonych. Jednocześnie wprowadzono do części 5 (przepis 5.4.1.1.3) obowiązek umieszczenia odpowiedniego zapisu w dokumencie przewozowym. Wprowadzono szczegółowe przepisy dotyczące klasyfikacji materiałów zagrażających środowisku (2.2.9.1.10), usuwając jednocześnie dotychczasowe wymagania z działu 2.3.

W części „Wykaz towarów niebezpiecznych, przepisy szczególne oraz zwolnienia dotyczące ilości ograniczonych i wyłączonych” najistotniejsze zmiany dotyczą: nowych pozycji w wykazie towarów niebezpiecznych, nowej kategorii wyłączeń dla towarów pakowanych w małych ilościach („Towary pakowane w ilościach wyłączonych”), oznakowania pojazdów przewożących towary na warunkach kodów LQ, kodów ograniczeń przewozu przez tunele.

Ilości wyłączone (EQ). Towary niebezpieczne niektórych klas, inne niż przedmioty pakowane w ilościach wyłączonych i spełniające wymagania nowego działu 3.5, nie podlegają innym wymaganiom ADR z wyjątkiem:

- wymagań w zakresie szkolenia (dział 1.3 ADR),
- procedur klasyfikacyjnych i kryteriów dla grup pakowania (część 2 ADR),
- ogólnych wymagań w zakresie pakowania (podrozdziały: 4.1.1.1, 4.1.1.2, 4.1.1.4 i 4.1.1.6 ADR).

ISTOTNE ZMIANY DOTYCZĄ NOWYCH POZYCJI W WYKAZIE TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH

Towary, które mogą być przewożone w ilościach wyłączonych zgodnie z nowymi przepisami, wskazane są w kolumnie (7b) wykazu numerycznego (w tabeli A w dziale 3-2) za pomocą kodów alfabetycznych od E1 do E5 (zawarta „Excepted”). Kod E0 oznacza zakaz przewozu na warunkach ustalonych dla ilości wyłączonych.

W odniesieniu do gazów, wskazana ilość na opakowanie wewnętrzne oznacza pojemność wodną naczynia wewnętrznego, a wskazana ilość na opakowanie zewnętrzne oznacza łączną pojemność wodną wszystkich naczyń wewnętrznych zawartych w jednym opakowaniu zewnętrznym.

Jeżeli towary niebezpieczne w ilościach wyłączonych są pakowane razem, a ich kody są różne, to do określenia ilości całkowitej na opakowanie zewnętrzne powinny być stosowane ten z występujących kodów, który odpowiada największemu ograniczeniom.

Autor jest specjalistą w Transportowych Drogowych Technicznych, napisuje wiele publikacji na temat ADR.

W DODATKU:

► **Zmiany Autor publikacji** koncentruje się na tych zmianach do ADR, które dotyczą największej liczby adresatów przepisów, tj. nadawców, przewoźników i odbiorców towarów niebezpiecznych. Najistotniejsze zmiany wprowadzone do tej części dotyczą: wyłączeń niektórych przewoźników spod przepisów ADR, definicji pojazdów „MEMU” oraz towarów dużego ryzyka – informuje Krzysztof Grzegorzczak.

Strona I

► **System zarządzania jakością** Z punktu widzenia odpowiednich przepisów, właściwych dla danej gałęzi transportu, poszczególne towary niebezpieczne są dopuszczone do przewozu zgodnie z przepisami, nie dopuszczone do przewozu oraz zwolnione z przepisów obowiązujących w danym procesie transportowym. Zależność ta wynika z właściwości chemicznych, biologicznych oraz fizycznych towarów niebezpiecznych, które stwarzają potencjalne zagrożenie podczas ich niewłaściwego przewozu – uważa Sylwia Bęczkowska.

Strona II

► **Bezpiecznie przewieźć** Na szczęście w naszym kraju już w 2005 roku zanotowano stabilizację liczby wypadków – zarówno samochodowych, jak i kolejowych – z udziałem towarów niebezpiecznych. To optymistyczny sygnał, zwłaszcza że transport odbywa się także po drogach o małej nawierzchni, natomiast o dużym natężeniu ruchu – pisze w artykule Bogdan Lewicki.

Strona III

► **Doradztwo i Informatyka** Współpraca z przedsiębiorstwami transportowymi, dotycząca doradztwa związanego z przepisami ADR, to rodzina tradycji, która wraz z młodym Michałem z powodzeniem kontynuujemy – mówi Małgorzata Kokońska, właścicielka wrocławskiej firmy DCSA Service. Szczególnie specjalizuje się ona w obsłudze podmiotów dokonujących obrotu towarami niebezpiecznymi w tzw. sztukach przesyłki – czytamy w artykule Janusza Kajdy.

Strona IV