

# IMDG Code versus ADR

**Před dvěma lety vyšel v tomto časopise článek zaměřený na srovnání dohody ADR s IMDG Code. Spíše se jednalo o vztah mezi těmito dohodami v oblasti odlišností v písemné podobě. Nyní bych se chtěl zaměřit na praktickou část, aneb co nás může potkat při současném využití silniční a námořní dopravní cesty při přepravě nebezpečných věcí.**

## **Oba předpisy k sobě pomalu nacházejí cestu**

V úvodu bych rád upozornil na ustanovení 1.1.4.2 ADR „Převaha v přepravním řetězci zahrnujícím námořní nebo leteckou dopravu“. Velice stručně řečeno: pokud kusy, kontejnery, přemístitelné cisterny a cisternové kontejnery, které plně neodpovídají ustanovením ADR, ale odpovídají ustanovením IMDG Code ve společném balení, označování kusů a dopravních jednotek, musí být připuštěny k přepravě v přepravním řetězci zahrnujícím námořní dopravu. Z tohoto vyplývá, že v tomto ohledu lze považovat předpis IMDG Code za nadřazenější ADR.

Už v samotné klasifikaci látek můžeme najít spoustu odlišností. Za základní považují rozdělení tříd dle IMDG Code u plynů: třída 2.1 – hořlavé, třída 2.2 – nehořlavé, netoxické, třída 2.3 – toxické. Obdobné rozdělení najdeme samozřejmě i v ADR, ale pouze u bezpečnostních značek. Např. třída 2.1 v ADR neexistuje. Za další podstatnou věc považují neexistenci klasifikačních kódů v IMDG Code.

V obou předpisech však najdeme i podobnosti. Již dříve byly v IMDG Code klasifikovány látky znečišťující moře. Musely být značeny na obalech popř. na dopravních jednotkách (pokud je předepsáno) symbolem přeškrtnuté ryby v trojúhelníku s nápisem MARINE POLLUTANT. Se změnami do ADR 2009 byla stanovena kritéria pro látky ohrožující životní prostředí (vody). Vlastně stejná najdeme i v IMDG Code 2008 (nejnovější vydání), a s tím přichod nové značky – čtverec postavený na vrchol a v něm symbol uschlého stromu a ryby. Tato nová značka pro látky ohrožující životní prostředí nahradila značku v IMDG Code pro látky znečišťující moře. V současnosti to znamená usnadnění a přiblížení silniční a námořní pře-

pravy, (značky byly sjednoceny). Dříve při silniční přepravě látky znečišťující moře nemusela být zásilka značena jako látka ohrožující životní prostředí (vody). V přístavu ale byl řidič vozidla překvapen požadavkem na dodatečné označení (trojúhelník se symbolem přeškrtnuté ryby).

Na úplné sjednocení vzniklé situace si však musíme počkat až do konce roku 2010, jelikož dle ADR se musí do tohoto data požívat značky pro látky ohrožující životní prostředí pouze u dvou UN čísel: UN 3077 LÁTKA OHROŽUJÍCÍ ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ, TUHÁ, J.N. a UN 3082 LÁTKA OHROŽUJÍCÍ ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ, KAPALNÁ, J.N. Od 1.1.2011 budou muset být označeny všechny látky, které splní kritéria pro látky ohrožující životní prostředí.



*Značka pro látky ohrožující životní prostředí dle ADR resp. znečišťující moře dle IMDG Code*

## **Odlišnosti existují v označování obalů**

V případě označování látek ohrožující životní prostředí vidíme přiblížení obou předpisů. Odlišnost však najdeme v označování obalů s nebezpečnými věcmi. Každý kus musí být podle dohody ADR označen kódem obalu (vztahující se ke schválení obalu), bezpečnostní značkou (v případě, že látka vykazuje více nebezpečných vlastností bezpečnostními značkami) a UN číslem látky uvnitř obalu. Dle IMDG Code musí být každý kus navíc oproti dohodě ADR označen oficiálním pojmenováním. Mimo jiné musí být

označení takové, aby bylo ještě identifikovatelné po tříměsíčním ponoření do moře.

S dopravou nebezpečných věcí rovněž souvisí označování dopravních jednotek. Rozdíl si ukážeme na označování kontejnerů. Při přepravě kusů, musí být dle ADR kontejner označen bezpečnostními značkami ze všech čtyř stran. Pokud by došlo k přepravě více než 4 tun v kusech stejného UN čísla po moři, musí být kontejner označen ze všech čtyř stran bezpečnostními značkami a navíc UN číslem. UN číslo může být vyznačeno v dolní polovině bezpečnostních značek nebo vedle bezpečnostních značek na oranžové tabulce o rozměru 300 x 120 mm. Při přepravě látek ve volně loženém stavu musí být kontejner označen nejen bezpečnostními značkami a UN čísly, ale také navíc oficiálním pojmenováním alespoň na dvou bočních stranách.

## **Pro silnici využijte CMR, pro moře IMO deklaraci**

Při překládce na moře často bývají problémy s přepravními doklady. Držel bych se modelu využít pro silnici nákladní list CMR a pro moře vystavit tzv. 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. Lze ale též využít jeden přepravní doklad pro obě dopravní cesty současně a to je tzv. formulář pro multimodální přepravu nebezpečných věcí, jehož vzor je uveden v 5.4.4 ADR resp. 5.4.5 IMDG Code.

Doufám, že těchto pár odstavců alespoň částečně objasnilo některé vazby mezi silniční a námořní přepravou nebezpečných věcí. ■

Jiří Kokeš,  
DEKRA Automobil