

## Czy przewóz odpadów niebezpiecznych z pominięciem wielu regulacji ADR może być bezpieczny?

Problem odpadów przemysłowych, szczególnie niebezpiecznych od dawna jest rozwiązywany w sposób daleki od racjonalnego i niestwarzający niekontrolowanych zagrożeń. Wynika to z chęci wytwórców odpadów unikania wcale niemałych kosztów ich usuwania, w tym oczywiście transportu. Ilustracją tego było postępowanie wielu koncernów i firm, które za cichym przyzwoleniem rządów swoich krajów, lokowały swoje odpady niebezpieczne w krajach o niższym poziomie rozwoju. Proceder ten został w znacznym stopniu ograniczony po wejściu w życie regulacji zawartych w Konwencji Bazylejskiej(1) [Pełny tekst dokumentu znajdziesz tutaj](#).

Przewóz odpadów niebezpiecznych znajdował się zawsze w spektrum zainteresowania Rady Ekonomiczno-Socjalnej ONZ (UN ECOSOC), co przekładało się na wypracowywanie stosownych regulacji m.in. w dziedzinie transportu. Odpady niebezpieczne, zwykle wieloskładnikowe, potraktowano tak jak preparaty niebezpieczne zapisując dla nich, np. w ADR, takie same kryteria i procedury klasyfikacyjne. Uwzględniono jednak fakt, że zakres badań niezbędnych dla prawidłowej klasyfikacji odpadu mógłby pociągać za sobą zbyt wysokie koszty. Zapisano, więc w przepisie 2.1.3.5.2, że jeżeli takie postępowanie nie jest możliwe bez poniesienia nadmiernych kosztów lub obciążeń, to odpady powinny być klasyfikowane do klasy właściwej dla składnika stwarzającego największe zagrożenie.

Wielu nadawców odpadów niebezpiecznych uznaje jednak przewóz odpadów niebezpiecznych zgodnie z przepisami ADR za zbyt kosztowny i dąży do znaczącego zmniejszenia obciążeń finansowych, nawet za cenę drastycznego obniżenia poziomu bezpieczeństwa dla ludzi i środowiska. Wyrazistą ilustracją takiego podejścia jest Umowa Wielostronna M 172 z 2005 r. ([Pełny tekst dokumentu znajdziesz tutaj](#)) zainicjowana przez rząd Austrii(2).

Ponieważ w Polsce wątpliwe "zalety" tej umowy legły u podstaw niezbyt, na szczęście, energicznego i skutecznego lobbingu, warto, więc poświęcić jej kilka słów komentarza oraz przytoczyć argumenty, które legły u podstaw odmowy podpisania jej przez rząd polski.

Przede wszystkim należy wymienić podstawy prawne leżące u podstaw procedury zawierania takich umów. W Dziale 1.5 ADR zatytułowanym "Odstępstwa" zawarto przepis 1.5.1.1 następującej treści:

"W celu dostosowania wymagań ADR **do postępu technicznego i rozwoju przemysłu**, właściwe władze Umawiających się Stron mogą uzgodnić bezpośrednio między sobą dopuszczenie niektórych operacji transportowych na swoich terytoriach na zasadach czasowego odstępowania od wymagań ADR, pod warunkiem, że **nie zostanie przez to obniżony poziom bezpieczeństwa...**" (zaznaczenia w tekście pochodzą od autora).

Dalej w przepisie 1.5.1.2 mówi się, że "Okres ważności odstępowania czasowego nie powinien być dłuższy niż 5 lat,..."

Dalej postaram się wykazać, że Umowa Wielostronna M 172 firmowana przez rząd Austrii, regulująca przewóz międzynarodowy odpadów niebezpiecznych na warunkach odstępowania

od przepisów ADR nie ma nic wspólnego z postępowaniem technicznym i rozwojem przemysłu. Natomiast jej podpisanie przez Polskę miałooby znaczący wpływ na obniżenie poziomu bezpieczeństwa podczas przewozów odpadów objętych Umową. A więc **jest ona niezgodna z przepisem 1.5.1.1** cytowanym wyżej. Ponadto, **Umowa M 172 stoi w rażącej sprzeczności z ideą Konwencji Bazylejskiej** i zawartymi w niej rozwiązaniami. Ułatwia ona, bowiem, międzynarodowy przepływ odpadów niebezpiecznych, także tych **szczególnie niepożądanych** bez dostatecznych rygorów i kontroli.

Dowodem na to mogą argumenty zawarte w piśmie Instytutu Przemysłu Organicznego z października 2005 r., będącego odpowiedzią na prośbę Ministerstwa Infrastruktury o opinię o Umowie M 172. Oto jego istotne fragmenty:

"W odpowiedzi na pismo Pana Dyrektora znak TD7-523-72/05, dotyczące projektu Umowy Wielostronnej M 172 regulującej przewóz międzynarodowy odpadów niebezpiecznych na warunkach odstępstwa od przepisów ADR określonych w rozdziale 1.5.1, przedstawiam poniżej naszą opinię w tej sprawie.

Umowa przewiduje znaczne uproszczenie procedur przewozowych związanych z klasyfikacją odpadów, ich pakowaniem, oznakowaniem sztuk przesyłki i informacjami zamieszczanymi w dokumencie przewozowym. Umowa przewiduje również znaczne uproszczenie wymogów przy przewozach luzem przedmiotów zawierających materiały łatwo palne – UN 1950 AEROZOLI oraz odpadów klasyfikowanych do UN 3175 MATERIAŁY STAŁE ZAWIERAJĄCE CIECZ ŁATWO PALNĄ, I.N.O.

Ponieważ projekt Umowy określa tylko warunki odstępstw od Umowy Europejskiej ADR, musi budzić zdziwienie całkowity brak odniesienia do stosownych postanowień Konwencji Bazylejskiej o kontroli transgranicznego przemieszczania odpadów, której sygnatariuszami są praktycznie wszystkie kraje europejskie (w Polsce Dz.U. Nr 19, poz. 88, z 1995 r z późniejszymi zmianami) i w której art.4 ust.7 (b) zapisano:

"Ponadto każda strona (Konwencji – przypis IPO):

a) będzie wymagać, aby odpady niebezpieczne i inne odpady, które mają podlegać transgranicznemu przemieszczeniu, były zapakowane, oznakowane i transportowane zgodnie z przyjętymi i uznanymi międzynarodowo zasadami i normami...

Także w Aneksie VB do Konwencji dotyczącym informacji wymaganych w dokumencie przewozowym w punkcie 8 wymienia się:

"Ogólny opis odpadów (odpowiednio: stan fizyczny, prawidłowa nazwa przewozowa ONZ i klasa oraz kod ONZ, kod Y i kod H)".

Potrzeba bardziej precyzyjnej klasyfikacji odpadów niebezpiecznych w oparciu o cytowane wyżej zapisy Konwencji legła u podstaw nawiązania ścisłej współpracy pomiędzy ekspertami i sekretariatem Konwencji Bazylejskiej a Podkomitetem ONZ ds. Globalnie Zharmonizowanego Systemu Klasyfikacji i Znakowania Chemikaliów (dokument ONZ – ST/SG/AC.10/C.4/2003/8).

W świetle powyższego jedna z propozycji w omawianym projekcie Umowy M 172, aby

odpady niebezpieczne były klasyfikowane z zastosowaniem metod uproszczonych, np. na podstawie zapachu pozostałości, nie może być uznana za poważną przesłankę do jej podpisania...".

Dalej Dyrektor IPO kontynuuje: "Projekt Umowy M 172 zawiera załącznik odnoszący się do jej punktu 3.2 b) w postaci wykazu odpadów oraz ich wstępnej klasyfikacji według ADR. Wynika z niego, że na warunkach uproszczonych, określonych w projekcie będzie można przewozić odpady stwarzające bardzo duże, ale słabo rozpoznane zagrożenia. Będą to np. ciekłe odpady łatwo palne o temperaturze zapłonu < 23°C, czy też odpady trujące, w tym pestycydy, których odpady stanowią obecnie w Polsce ciągle nierozwiązany problem. Jeszcze większe zagrożenie może stwarzać przewóz luzem niezabezpieczonych naczyń po aerozolah (pkt 4.1), w których pozostałości gazów palnych mogą stwarzać zagrożenie wybuchem.

W świetle powyższego uważamy, że ze względu na wynikające z projektu Umowy M 172 potencjalne zagrożenia oraz praktyczny brak zabezpieczeń wymaganych przepisami ADR, nie powinna być ona przez Polskę podpisana."

Konstatacje zawarte w tej opinii opierają się na wybranych, szczególnie "liberalnych" fragmentach omawianej Umowy. Dla potrzeb niniejszego tekstu wymagają one rozszerzenia i poparcia stosownymi cytatami zapisów w Umowie oraz komentarzem. Oto przykłady:

## "2 Klasyfikacja

### 2.1 Zaliczenie uproszczone

#### 2.1.1 Jeżeli

a) pewna dokumentacja odpadu jest niedostępna; oraz

b) proces produkcyjny, z którego pochodzą odpady jest nieznan; oraz

c) badanie **wzrokowe** nie jest możliwe lub badanie wymaga poniesienia znacznych kosztów; oraz

d) zaliczenie na podstawie doświadczenia (np. w oparciu o normy) nie jest możliwe, to wówczas zaliczenie odpadów może być dokonane za pomocą uproszczonych metod badań, np. **zapachu odpadu po uwzględnieniu jego pochodzenia**" (sic!). (wyróżnienia autora B.H.).

2.1.2 "Dozwolone jest zaliczenie odpadu uwzględniające prawdopodobne największe zagrożenie.". Tu ukryte jest, bez podania źródła, odwołanie do przepisu 2.1.3.5.2 ADR. Ale już następną propozycja budzi wątpliwości.

2.1.3 "Możliwe jest podejście zgodne z rozdziałem 2.1.4 ADR". Tu już odwołanie nie jest zamaskowane, ale przepis ten ograniczony jest w ADR **wyłącznie** do przewozu próbek!

Podsumowując tę część zapisów Umowy M 172 można stwierdzić, że najważniejsza jej część – **Klasyfikacja** – **nie stwarza** nawet cienia **możliwości** takiego **sklasyfikowania odpadów**, które dawałoby gwarancję **niezbędnego poziomu bezpieczeństwa** podczas przewozu. Tym

bardziej, że proponowane środki zabezpieczające, tzn. **opakowania**, które mogą być stosowane **zaprzeczają** takiemu celowi. Oto stosowne cytaty wraz komentarzami:

### "3 Opakowania

3.1 Powinny być stosowane opakowania (w tym duże pojemniki do przewozu luzem (DPPL) lub duże opakowania) wymienione pod odpowiednimi numerami UN w Tabeli A w dziale 3.2."

Jest to czytelna "zasłona dymna", ponieważ dalej ujawnia się właściwy zamiar wdrożenia tej Umowy.

"3.2 Dla następujących odpadów, **opakowania** (w tym duże pojemniki do przewozu luzem (DPPL) lub duże opakowania), które **straciły ważność lub nie podlegały badaniom, mogą być także używane**, jeżeli ich stan, zawartość i sposób przewozu nie stoją w sprzeczności z przepisami bezpieczeństwa w rozdziale 4.1.1 ADR:

a) Odpady niebezpieczne III grupy pakowania;

b) **Odpady niebezpieczne II grupy pakowania**, które odpowiadają odpadom w tabeli w Załączniku do niniejszej Umowy zgodnie z opisem i numerem UN".

Zapisy w tej części umowy umożliwiają przewóz **w opakowaniach niecertyfikowanych, niespełniających kryteriów ADR odpadów II grupy pakowania o temperaturze zapłonu < 23°C** stwarzających **bardzo duże zagrożenie pożarem i wybuchem** (mieszaniny ich par z powietrzem), niekiedy **dotatkowo trujących**, (to zagrożenie może być oceniane także na poziomie **II grupy pakowania**, który **może zmienić się na toksyczność inhalacyjną I grupy pakowania** - ze względu na udział par rozpuszczalnika o wysokiej prężności par). Należy przy tym podkreślić, że wspomniane poważne zagrożenia stwarzane przez odpady będą występowały **nie tylko podczas przewozu, ale również u odbiorcy odpadów**. Niektóre z nich, chociaż nie mogą być klasyfikowane, zgodnie z filozofią ADR, do klasy 9 jako niebezpieczne dla środowiska, mogą wykazywać takie właściwości, np. pestycydy i ich opakowania, rozpuszczalniki chlorowcopochodne. Należy podkreślić, że problem bardzo dużej liczby mogilników zawierających odpadowe, przeterminowane pestycydy, ich pozostałości i opakowania był problemem nierozwiązywalnym przez 45 lat. Przyjmowanie, więc do Polski takich odpadów występujących w całej Europie byłby sprzeczny z interesem narodowym.

Odnośnie do możliwości stosowania opakowań niecertyfikowanych, ale odpowiadających przepisom ogólnym ADR dotyczącym pakowania można zapytać: po co w takim razie stosować zawarte tam w części 6 procedury certyfikacyjne i związane z tym obowiązki producentów opakowań? **Czy przypadkiem Umowa M 172 nie poddaje w wątpliwość obowiązku stosowania ważnego elementu systemu bezpieczeństwa ADR, jakim są opakowania certyfikowane o szczególnych właściwościach wytrzymałościowych?**

### "4. Przewóz luzem

4.1 **Odpadowe UN 1950 AEROZOLE o dowolnych kodach klasyfikacyjnych z pozostałą zawartością, nawet bez dyfuzorów**, mogą być przewożone luzem z odpowiednią

wentylacją.". (wyróżnienia autora B.H.).

Oznacza to, że po pierwsze prawie wszystkie odpadowe pojemniki aerosolowe będą zawierały zróżnicowane ilości skroplonej mieszaniny propanu-butanu stosowanego powszechnie jako gaz wypędzający. Mieszanina ta po uwolnieniu w odpowiednio dużej ilości, np. podczas katastrofy drogowej, może tworzyć bardzo groźną, o znacznym zasięgu, wybuchową mieszaninę z powietrzem. Lakonicznie zamarkowany obowiązek zapewnienia podczas przewozu "odpowiedniej wentylacji" może być trudny w realizacji i mało skuteczny ze względu na fakt, że mieszanina ta w stanie gazowym ma gęstość znacząco większą od powietrza.

Wśród przewożonych, **niesortowanych na podstawie kodu**, pojemników aerosolowych, mogą występować aerozole **silnie trujące**, np. ze względu na obecność jako składnika aktywnego **ciekłego insektycydu** (pestycydu) zaliczonego do **I grupy pakowania**. Problem ten został w Komisji Ekspertów ADR – W.P. 15 zauważony i w wersji przepisów ADR 2007-2009 zostanie wprowadzony w dziale 3.3. **przepis szczególny 327** o następującej treści:

"**Aerozole odpadowe**, nadawane zgodnie z 5.4.1.1.3, mogą być przewożone pod tą pozycją w celu naprawy lub utylizacji. Nie muszą być one zabezpieczone przed przypadkowym rozładowaniem pod warunkiem, że podjęto odpowiednie **środki zapobiegające przed niebezpiecznym wzrostem ciśnienia i uwolnieniem niebezpiecznej zawartości**. Aerozole odpadowe, inne niż nieszczelne lub poważnie zdeformowane, powinny być pakowane zgodnie z **instrukcją pakowania P003 i przepisem szczególnym PP87, lub instrukcją pakowania LP02 i przepisem szczególnym L2**. **Aerozole nieszczelne lub poważnie zdeformowane** powinny być przewożone **w opakowaniach awaryjnych** pod warunkiem, że podjęto odpowiednie środki **zapobiegające przed niebezpiecznym wzrostem ciśnienia**".

"4.2 Odpady UN 3175 MATERIAŁY STAŁE, ZAWIERAJĄCE CIECZ ZAPALNĄ I.N.O., o **temperaturze zapłonu do 61°C**, mogą być przewożone luzem w pojazdach lub kontenerach zamkniętych lub pod opończę o odpowiedniej wentylacji.". (wyróżnienie autora B.H.).

Brak precyzyjnie zdefiniowanej **dolnej wartości temperatury zapłonu** stwarza możliwość praktycznie niekontrolowanego przewozu (dotąd dopuszczonemu tylko dla służb ratowniczych) odpadów stałych nasyconych szczególnie łatwo palną cieczą o **temperaturze zapłonu < -20°C**, np. trocin z benzyną.

## "5 Oznakowanie sztuk przesyłki

Powinny być stosowane przepisy działu 5.2 dotyczące znakowania sztuk przesyłki z następującymi odstępstwami:

5.1 Nalepki mogą być umieszczane na sztukach przesyłki w sposób określony w ostatnim zdaniu przepisu 5.2.2.1.6 ADR, także w takich przypadkach, gdy **wymagania wymienione we wzmiarkowanym przepisie nie są spełnione**". (wyróżnienie autora B.H.).

Warto, więc przytoczyć tu brzmienie przywołanego przepisu 5.2.2.1.6 ADR.

"Jeżeli nieregularny kształt lub małe wymiary sztuki przesyłki uniemożliwiają odpowiednie

umieszczenie na niej nalepki, to może być ona umieszczona na dobrze zamocowanej przywieszce lub w inny odpowiedni sposób."

Przedstawione fragmenty Umowy M 172, sformułowanej ze znaczącymi marginesami odstępow od wymagań, mogą skutkować w praktyce nieprzewidywalnymi konsekwencjami w postaci poważnych awarii podczas przewozu, jak również skutkami odległymi, objawiającymi się poważnymi szkodami w środowisku naturalnym. W związku z tym, **odmowa jej podpisania przez rząd polski była w pełni uzasadniona**. Tym bardziej, że stoi ona w sprzeczności z Konwencją Bazylejską, co sygnalizował w swojej opinii Instytut Przemysłu Organicznego.

Wspominając w części wstępnej tego tekstu o lobbingu na rzecz podpisania Umowy M 172 miałem na myśli stojącego na czele tej działalności, być może w dobrej wierze, kierownika Zespołu Doradców DGSA w Gliwicach Marka Różyckiego. Zwracał się on w tej sprawie do Ministerstwa Infrastruktury, a także promował te działania na stronie internetowej Zespołu twierdząc, że przyjęcie tej Umowy **podniosłoby w sposób znaczący poziom bezpieczeństwa przewozu odpadów (sic!)**. Natomiast występując na Ogólnopolskim Seminarium Szkoleniowym "Bezpieczny przewóz drogowy odpadów niebezpiecznych w świetle obowiązujących przepisów ADR 2007" w Krakowie M. Różycki wystąpił z referatem "Analiza możliwości zastosowania uproszczonej klasyfikacji odpadów", w którym omawiał Umowę M 172. W materiałach seminaryjnych brak jest wprawdzie tytułowej analizy, ale w części wstępnej znalazły się informacje o wspomnianych wyżej, zakończonych fiaskiem, staraniach "...mających na celu przyjęcie rozwiązań pozwalających na efektywne i ekonomiczne rozwiązanie kwestii większości odpadów.". Jak stwierdził autor wystąpienia, inicjatywę poparło 170 podmiotów zajmujących się odpadami.

Gdy mówi się o obniżeniu kosztów usuwania odpadów, to firmy są oczywiście tym szczególnie zainteresowane. Zabrakło mi jednak w tej skromnej "Analizie" jakiegokolwiek wzmianki o bezpieczeństwie takiego uproszczonego usuwania. Na szczęście nie wprowadzono jeszcze w Polsce procedury ustanawiania prawa międzynarodowego drogą referendum wśród podmiotów gospodarczych, więc Umowa M 172 pozostanie niepodpisana nie tylko przez Polskę, ale również przez inne kraje. Warto wspomnieć, że po roku jej funkcjonowania została ona podpisana tylko przez jeden kraj – Liechtenstein, który do potentatów w dziedzinie przemysłu chemicznego trudno jest zaliczyć.

Bolesław Hancyk

#### LITERATURA

1. Konwencja Bazylejska o kontroli transgranicznego przemieszczania i usuwania odpadów niebezpiecznych (Dz.U. Nr 19, poz. 88 i 89 z 1995 r.) [Pełny tekst dokumentu znajdziesz tutaj](#).
2. Multilateral Agreement M 172 under section 1.5.1 of ADR on the carriage of certain wastes containing dangerous goods. [Pełny tekst dokumentu znajdziesz tutaj](#).