

50 let ADR

► V závěru letošního roku oslavila Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR) 50 let své existence.

Vznik ADR však není možno vidět izolovaně, je spojen se všeobecným právem pro přepravu nebezpečných věcí, když jako vzor sloužil Řád pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečných věcí (RID).

Předpisy pro přepravu nebezpečných věcí vznikaly postupně již v 19. století a jako první byly stanoveny podmínky pro přepravu nebezpečných věcí po železnici, když od roku 1893 existuje RID.

Problém těchto předpisů však byl, že měly různé klasifikační systémy, různé požadavky na obaly atd. V každé zemi byly nebezpečné věci různě definovány, jinak řešeny ve vnitrostátním právu. Proto se mezinárodní přepravy nebezpečných věcí uskutečňovaly jen velice obtížně. Z těchto důvodů do procesu tvorby podmínek pro přepravu nebezpečných věcí vstoupila Organizace spojených národů (OSN) se svojí iniciativou a svým „Orange bookem“, který má sloužit jako jakýsi vzor. Od té doby započal postup-

ný proces harmonizace předpisů jednotlivých druhů doprav (sjednocení tříd, kritérií pro klasifikaci, požadavků na obaly atd.), který byl vlastně teprve nedávno (v roce 2000) zčásti dokončen a prakticky stále ještě pokračuje.

Pro tvorbu ustanovení ADR byla vytvořena skupina expertů „Working Party 15 (WP 15)“ při Evropské hospodářské komisi (EHK) OSN v Ženevě, která je od té doby odpovědná za další vývoj ADR.

První Dohoda ADR z roku 1957 obsahovala 17 článků se všeobecnými ustanoveními. Dále Přílohu A, která obsahovala předpisy pro obaly a polepování, Přílohu B, která obsahovala předpisy pro konstrukci a stavbu, vybavení a provoz vozidel.

Další událostí, která měla vliv na vývoj ADR, bylo v roce 1969 „zrození“ Společného zasedání ADR a RID, které od této doby tvoří společné podmínky pro silnici i železnici. Byla i řada menších událostí jako např. v roce 1977, kdy začala platit povinnost označování cisternových vozidel oranžovými tabulkami,

jakož i číslování jednotlivých tříd bylo přizpůsobeno číslování Doporučení OSN.

Impulsy pro další vývoj ADR přišly i s nehodami. Tak například nehoda cisternového vozidla s propenem u Tarragony v létě 1978, která vedla k jeho výbuchu a požáru, který zapříčinil 215 obětí na životech, vedla k zavedení povinnosti používat nové materiály pro nádrže vozidel na plyny. ADR stanovila jen určité kvality oceli pro tyto nádrže. V roce 1983 pak byla v ADR zavedena povinnost a požadavky na školení řidičů.

Poslední velkou a důležitou událostí v 50leté existenci ADR byla tzv. „restrukturalizace“. Důvodem pro ni bylo, např. to, že ADR a RID měly formu tzv. „bodů“, kdežto IATA-DGR a ICAO-TO formu „seznamů“ a IMDG-Code formu „listů látek“. Bylo rozhodnuto sledovat formu seznamů. S pracemi na reformě struktury bylo započato v roce 1991 a po necelých 10 letech v roce 1999 byly práce ukončeny. Na podzimním Společném zasedání ADR/RID byly závěry schváleny a poprvé představeny. Platnost byla stanovena od 1. července 2001 s tím, že byly stanoveny 18 měsíců dlouhé přechodné podmínky, takže restrukturalizovaná ADR „naostro“ platí od 1. ledna 2003.