

ZAŁĄCZNIK A

PRZEPISY OGÓLNE I PRZEPISY DOTYCZĄCE MATERIAŁÓW I PRZEDMIOTÓW NIEBEZPIECZNYCH

CZEŚĆ 1

Przepisy ogólne

DZIAŁ 1.1

ZAKRES I STOSOWANIE

1.1.1 Struktura

Załączniki A i B do ADR składają się z dziewięciu części. Załącznik A zawiera części od 1 do 7, a załącznik B części 8 i 9. Każda część podzielona jest na działy, a każdy dział podzielony jest na rozdziały i podrozdziały. W obrębie każdej części jej numer podawany jest łącznie z numerami działów, rozdziałów i podrozdziałów, np. numer „4.2.1” oznacza część 4, dział 2, rozdział 1.

1.1.2 Zakres

1.1.2.1 W rozumieniu artykułu 2 ADR, załącznik A określa:

- (a) towary niebezpieczne, które nie są dopuszczone do przewozu międzynarodowego;
- (b) towary niebezpieczne, które są dopuszczone do przewozu międzynarodowego oraz przypisane do nich warunki (w tym wyłączenia) dotyczące w szczególności:
 - klasyfikacji towarów, łącznie z kryteriami klasyfikacyjnymi oraz odpowiednimi metodami badań;
 - stosowania opakowań (w tym pakowania razem);
 - stosowania cystern (w tym napełniania);
 - procedur nadawczych (w tym oznakowania i stosowania nalepek ostrzegawczych na sztukach przesyłki i na środkach transportu, a także wymaganych dokumentów i informacji);
 - przepisów z zakresu konstrukcji, badania i dopuszczania opakowań i cystern;
 - stosowania środków transportu (w tym załadunku, ładowania razem i rozładunku).

1.1.2.2 Załącznik A zawiera następujące przepisy, które zgodnie z artykułem 2 ADR, odnoszą się do załącznika B lub do obu wymienionych załączników:

- 1.1.1 Struktura;
- 1.1.2.3 (Zakres załącznika B);
- 1.1.2.4
- 1.1.3.1 Wyłączenia wynikające z charakteru operacji transportowych;
- 1.1.3.6 Wyłączenia dotyczące ilości przewożonych w jednostce transportowej;
- 1.1.4 Stosowanie innych przepisów;
- 1.1.4.5 Przewóz inny niż drogowy;
- dział 1.2 Definicje i jednostki miar;
- dział 1.3 Szkolenie osób zaangażowanych w przewóz towarów niebezpiecznych;
- dział 1.4 Obowiązki uczestników przewozu w zakresie bezpieczeństwa;
- dział 1.5 Odstępstwa;
- dział 1.6 Przepisy przejściowe;
- dział 1.8 Kontrola oraz inne środki wspomagające, stosowane w celu zapewnienia zgodności z wymaganiami bezpieczeństwa;
- dział 1.9 Ograniczenia transportowe wprowadzane przez właściwe władze;
- dział 1.10 Przepisy dotyczące ochrony towarów niebezpiecznych;
- dział 3.1 Przepisy ogólne;
- dział 3.2 Kolumny (1), (2), (14), (15) i (19) (stosowanie przepisów części 8 i 9 w odniesieniu do indywidualnych materiałów i przedmiotów).

1.1.2.3 W rozumieniu artykułu 2 ADR, załącznik B określa wymagania dotyczące konstrukcji, wyposażenia i używania pojazdów przewożących towary niebezpieczne dopuszczone do przewozu, tj.:

- wymagania dotyczące załogi pojazdu, wyposażenia, postępowania i dokumentacji;
- wymagania dotyczące konstrukcji i dopuszczenia pojazdów.

1.1.2.4 Wyraz „pojazdy” użyty w artykule 1(c) ADR nie odnosi się wyłącznie do jednego i tego samego pojazdu. Przewóz międzynarodowy pomiędzy nadawcą i odbiorcą wskazanymi w dokumencie przewozowym, może być wykonywany przy użyciu kilku różnych pojazdów pod warunkiem, że odbywa się on na terytorium co najmniej dwóch Umawiających się Stron Umowy ADR.

1.1.3 Wyłączenia

1.1.3.1 Wyłączenia wynikające z charakteru operacji transportowych

Przepisy zawarte w ADR nie mają zastosowania do:

- (a) przewozu towarów niebezpiecznych przez osoby fizyczne, jeżeli towary te znajdują się w opakowaniach stosowanych w sprzedaży detalicznej i służą tym osobom do osobistego użytku, użytku w gospodarstwie domowym lub w związku z ich aktywnością sportowo-rekreacyjną, pod warunkiem, że zastosowano środki zapobiegające uwolnieniu się zawartości w normalnych warunkach przewozu. Towary niebezpieczne znajdujące się w DPPL, dużych opakowaniach lub w cysternach nie są uważane za towary znajdujące się w opakowaniach stosowanych w sprzedaży detalicznej;
- (b) przewozu maszyn lub urządzeń niewymienionych w niniejszym załączniku, które mogą zawierać towary niebezpieczne w swoich podzespołach lub w wyposażeniu, pod warunkiem, że zastosowano środki zapobiegające uwolnieniu się tych towarów w normalnych warunkach przewozu;
- (c) przewozu wykonywanego przez przedsiębiorstwa w przypadkach, gdy ma on charakter pomocniczy wobec ich zasadniczej działalności, np. dostaw na teren budów, zwrotów z terenów budów oraz dostaw lub zwrotów w związku z przeglądami, naprawami i utrzymaniem urządzeń, w ilościach nie większych niż 450 litrów na opakowanie i w ramach maksymalnych ilości podanych pod 1.1.3.6. Należy zastosować środki zapobiegające uwolnieniu się zawartości opakowań w normalnych warunkach przewozu. Niniejsze wyłączenie nie ma zastosowania do klasy 7.

Przewóz wykonywany przez przedsiębiorstwa, o których mowa, w celu ich zaopatrzenia lub wewnętrznej i zewnętrznej dystrybucji nie podlega niniejszemu wyłączeniu;

- (d) przewozu wykonywanego lub nadzorowanego przez służby ratownicze, o ile jest on konieczny ze względu na prowadzoną akcję ratowniczą, w szczególności:
 - przewozu i holowania pojazdów przewożących towary niebezpieczne, w przypadku, gdy pojazdy te uczestniczyły w wypadku lub są uszkodzone; lub
 - przewozu mającego na celu ograniczenie rozprzestrzeniania się towarów niebezpiecznych na miejscu wypadku lub awarii, odzysk tych towarów oraz ich przemieszczenie w miejsce bezpieczne;
- (e) przewozu o charakterze ratunkowym, mającym na celu ratowanie ludzkiego życia lub ochronę środowiska, pod warunkiem, że zostały podjęte wszystkie środki niezbędne dla zapewnienia pełnego bezpieczeństwa takiego przewozu;
- (f) przewozu próżnych nieoczyszczonych stacjonarnych zbiorników magazynowych, które zawierały gazy klasy 2 grup A, O lub F, materiały klas 3 lub 9, należące do II lub III grupy pakowania, lub pestycydy klasy 6.1, należące do II lub III grupy pakowania, pod następującymi warunkami:
 - wszystkie otwory, z wyjątkiem otworów dla urządzeń obniżających ciśnienie (o ile występują), są zamknięte hermetycznie;
 - zastosowano środki zapobiegające uwolnieniu się zawartości w normalnych warunkach przewozu; oraz
 - ładunek jest unieruchomiony w klatce, w koszu lub w innym urządzeniu do przenoszenia lub jest zamocowany na pojeździe lub w kontenerze, w taki sposób, że nie nastąpi jego obluźnienie lub przesunięcie w normalnych warunkach przewozu.

Niniejsze wyłączenie nie ma zastosowania do stacjonarnych zbiorników magazynowych, które zawierały odczulone materiały wybuchowe lub materiały, których przewóz jest zabroniony przez ADR.

UWAGA: W odniesieniu do materiałów promieniotwórczych, patrz 2.2.7.1.2.

1.1.3.2 Wyłączenia dotyczące przewozu gazów

Przepisy zawarte w ADR nie mają zastosowania do przewozu:

- (a) gazów znajdujących się w zbiornikach pojazdu i służących do jego napędu lub do pracy jego wyposażenia (np. urządzenia chłodniczego), w związku z wykonywaniem operacji transportowej;

- (b) gazów znajdujących się w zbiornikach paliwowych pojazdów przewożonych. Zawór pomiędzy zbiornikiem gazu a silnikiem powinien być zamknięty, a obwód elektryczny powinien być przerwany;
- (c) gazów grup A i O (zgodnie z 2.2.2.1), których ciśnienie w naczyniu lub w cysternie w temperaturze 15°C nie przekracza 200 kPa (2 bary), i które podczas przewozu są całkowicie w stanie gazowym. Niniejsze wyłączenie obejmuje wszystkie rodzaje naczyń i cystern oraz części maszyn i urządzeń;
- (d) gazów znajdujących się w wyposażeniu eksploatacyjnym pojazdu (np. w gaśnicach), w tym w częściach zapasowych (np. w napompowanych oponach); niniejsze wyłączenie stosuje się również do napompowanych opon przewożonych jako ładunek;
- (e) gazów znajdujących się w wyposażeniu specjalnym pojazdu, które są niezbędne do pracy tego wyposażenia podczas przewozu (systemów chłodzących, zbiorników do ryb, podgrzewaczy itp.), jak również zbiorników zapasowych do takiego wyposażenia lub próżnych, nieoczyszczonych zbiorników przeznaczonych do wymiany, przewożonych w tej samej jednostce transportowej;
- (f) gazów zawartych w żywności lub w napojach.

1.1.3.3 Wyłączenia dotyczące przewozu paliw płynnych

Przepisy zawarte w ADR nie mają zastosowania do przewozu:

- (a) paliwa znajdującego się w zbiornikach pojazdu i służącego do jego napędu lub do pracy jego wyposażenia, w związku z wykonywaniem operacji transportowej.
Paliwo, o którym mowa, może być przewożone w zbiornikach stałych, zgodnych z odpowiednimi przepisami, połączonych bezpośrednio z silnikiem pojazdu lub jego dodatkowym wyposażeniem lub w przeznaczonych do tego celu zbiornikach przenośnych (np. w kanistrach).
Pojemność całkowita zbiorników stałych nie powinna przekraczać 1500 litrów na jednostkę transportową, a pojemność zbiornika zamocowanego na przyczepie nie powinna przekraczać 500 litrów. W zbiornikach przenośnych dopuszcza się przewóz najwyżej 60 litrów paliwa na jednostkę transportową. Ograniczeń niniejszych nie stosuje się do pojazdów służb ratowniczych;
- (b) paliwa znajdującego się w zbiornikach pojazdów lub innych środków transportu (np. łodzi), przewożonych jako ładunek, jeżeli paliwo to przeznaczone jest do ich napędu lub do pracy ich wyposażenia. Podczas przewozu, wszystkie kurki paliwowe pomiędzy silnikiem lub wyposażeniem a zbiornikiem paliwa powinny być zamknięte, z wyjątkiem przypadku, gdy konieczne jest utrzymywanie pracy wyposażenia. W koniecznych przypadkach, pojazdy lub inne środki transportu powinny być załadowane w pozycji stojącej i zabezpieczone przed upadkiem.

1.1.3.4 Wyłączenia wynikające z przepisów szczególnych lub dotyczące towarów niebezpiecznych pakowanych w ilościach ograniczonych

UWAGA: W odniesieniu do materiałów promieniotwórczych, patrz 2.2.7.1.2.

1.1.3.4.1 Niektóre przepisy szczególne działu 3.3 wyłączają spod wymagań ADR - częściowo lub w całości - przewóz określonych towarów niebezpiecznych. Wyłączenie to ma zastosowanie w przypadkach, gdy taki przepis szczególny wskazany jest w kolumnie (6) tabeli A w dziale 3.2, w pozycjach dotyczących towarów, o których mowa.

1.1.3.4.2 Niektóre towary niebezpieczne pakowane w ilościach ograniczonych mogą być przedmiotem wyłączeń, pod warunkiem, że spełnione są wymagania działu 3.4.

1.1.3.5 Wyłączenia dotyczące próżnych, nieoczyszczonych opakowań

Próżne, nieoczyszczone opakowania (w tym duże pojemniki do przewozu luzem (DPPL) i duże opakowania), które zawierały materiały klas 2, 3, 4.1, 5.1, 6.1, 8 i 9, nie podlegają przepisom ADR, jeżeli zastosowano środki wystarczające do usunięcia wszystkich zagrożeń. Zagrożenia uważa się za usunięte, jeżeli zastosowano środki wystarczające do usunięcia wszystkich zagrożeń określonych w klasach od 1 do 9.

1.1.3.6 Wyłączenia dotyczące ilości przewożonych w jednostce transportowej

1.1.3.6.1 W rozumieniu niniejszego podrozdziału, towary niebezpieczne zaliczone są do kategorii transportowych 0, 1, 2, 3 lub 4, zgodnie ze wskazaniem w kolumnie (15) tabeli A w dziale 3.2. Próżne, nieoczyszczone opakowania, które zawierały materiały należące do kategorii

transportowej „0”, zaliczone są również do kategorii transportowej „0”. Próżne, nieoczyszczone opakowania, które zawierały materiały należące do kategorii transportowej innej niż „0”, zaliczone są do kategorii transportowej „4”.

1.1.3.6.2 Jeżeli ilość towarów niebezpiecznych przewożonych w jednostce transportowej nie przekracza ilości podanych w kolumnie (3) tabeli 1.1.3.6.3 dla danej kategorii transportowej (w przypadku, gdy towary niebezpieczne przewożone w jednostce transportowej należą do tej samej kategorii transportowej) lub ilość ta nie przekracza ilości obliczonej zgodnie z 1.1.3.6.4 (w przypadku, gdy towary niebezpieczne przewożone w jednostce transportowej należą do różnych kategorii transportowych), to towary te mogą być przewożone w sztukach przesyłki w jednej jednostce transportowej bez stosowania następujących przepisów:

- działu 1.10;
- działu 5.3;
- rozdziału 5.4.3;
- działu 7.2, z wyjątkiem: V5 i V8 z rozdziału 7.2.4;
- CV1 z rozdziału 7.5.11;
- części 8, z wyjątkiem: **8.1.2.1(a)**,
8.1.4.2 do 8.1.4.5,
8.2.3,
8.3.3,
8.3.4,
8.3.5,
działu 8.4,
S1(3) i (6),
S2(1),
S4 oraz
S14 do S21 z działu 8.5;
- części 9.

UWAGA: W odniesieniu do informacji, które należy podać w dokumencie przewozowym, patrz 5.4.1.1.10.

1.1.3.6.3 Jeżeli towary niebezpieczne przewożone w jednostce transportowej należą do tej samej kategorii transportowej, to ich maksymalna ilość całkowita przypadająca na jednostkę transportową wskazana jest w kolumnie (3) poniższej tabeli.

Kategoria transportowa	Materiały lub przedmioty grupa pakowania lub kod klasyfikacyjny / grupa lub numer UN	Maksymalna ilość całkowita na jednostkę transportową
(1)	(2)	(3)
0	klasa 1: 1.1A, 1.1L, 1.2L, 1.3L, 1.4L i UN 0190 klasa 3: UN 3343 klasa 4.2: materiały należące do I grupy pakowania klasa 4.3: UN 1183, 1242, 1295, 1340, 1390, 1403, 1928, 2813, 2965, 2968, 2988, 3129, 3130, 3131, 3134, 3148, 3396, 3398 i 3399 klasa 5.1: UN 2426 klasa 6.1: UN 1051, 1600, 1613, 1614, 2312, 3250 i 3294 klasa 6.2: UN 2814 i 2900 klasa 7: UN 2912 do 2919, 2977, 2978 oraz 3321 do 3333 klasa 8: UN 2215 (BEZWODNIK MALEINOWY, STOPIONY) klasa 9: UN 2315, 3151, 3152 i 3432 oraz urządzenia zawierające takie materiały lub ich mieszaniny oraz próżne nieoczyszczone opakowania, które zawierały materiały należące do niniejszej kategorii, z wyjątkiem opakowań zaklasyfikowanych do UN 2908	0
1	materiały i przedmioty należące do I grupy pakowania, które nie należą do kategorii transportowej 0 oraz materiały i przedmioty następujących klas: klasa 1: 1.1B do 1.1J ^a , 1.2B do 1.2J, 1.3C, 1.3G, 1.3H, 1.3J, 1.5D ^a klasa 2: grupy T, TC ^a , TO, TF, TOC i TFC aerozole grup C, CO, FC, T, TF, TC, TO, TFC i TOC klasa 4.1: UN 3221 do 3224 oraz 3231 do 3240 klasa 5.2: UN 3101 do 3104 oraz 3111 do 3120	20
2	materiały i przedmioty należące do II grupy pakowania, które nie należą do kategorii transportowych 0, 1 i 4 oraz materiały lub przedmioty następujących klas: klasa 1: 1.4B do 1.4G i 1.6N klasa 2: grupa F aerozole grupy F klasa 4.1: UN 3225 do 3230 klasa 5.2: UN 3105 do 3110 klasa 6.1: materiały i przedmioty należące do III grupy pakowania klasa 9: UN 3245	333
3	materiały i przedmioty należące do III grupy pakowania, które nie należą do kategorii transportowych 0, 2 i 4 oraz materiały lub przedmioty następujących klas: klasa 2: grupy A i O aerozole grup A i O klasa 3: UN 3473 klasa 8: UN 2794, 2795, 2800 i 3028 klasa 9: UN 2990, 3072	1000
4	klasa 1: 1.4S klasa 4.1: UN 1331, 1345, 1944, 1945, 2254, 2623 klasa 4.2: UN 1361 i 1362 należące do III grupy pakowania klasa 7: UN 2908 do 2911 klasa 9: UN 3268 oraz próżne nieoczyszczone opakowania, które zawierały materiały niebezpieczne inne niż należące do kategorii transportowej 0	Bez ograniczeń

^a W przypadku numerów: UN 0081, 0082, 0084, 0241, 0331, 0332, 0482, 1005 i 1017, maksymalna ilość całkowita na jednostkę transportową wynosi 50 kg.

Określenie „maksymalna ilość całkowita na jednostkę transportową”, użyte w powyższej tabeli, oznacza:

- w odniesieniu do przedmiotów, masę brutto w kilogramach (w odniesieniu do przedmiotów klasy 1, masę netto materiału wybuchowego w kilogramach);
- w odniesieniu do materiałów stałych, gazów skroplonych, gazów skroplonych schłodzonych oraz gazów rozpuszczonych, masę netto w kilogramach;
- w odniesieniu do materiałów ciekłych i gazów sprężonych, pojemność nominalną naczyń (patrz definicja podana pod 1.2.1) w litrach.

1.1.3.6.4 Jeżeli w tej samej jednostce transportowej przewożone są towary niebezpieczne należące do różnych kategorii transportowych, to suma:

- ilości materiałów i przedmiotów należących do kategorii transportowej „1” pomnożona przez 50;
 - ilości materiałów i przedmiotów należących do kategorii transportowej „1”, o których mowa w przypisie „a” do tabeli podanej pod 1.1.3.6.3, pomnożona przez 20;
 - ilości materiałów i przedmiotów należących do kategorii transportowej „2” pomnożona przez 3; oraz
 - ilości materiałów i przedmiotów należących do kategorii transportowej „3”;
- nie powinna przekraczać wartości 1000.

1.1.3.6.5 Na użytek niniejszego podrozdziału nie powinny być brane pod uwagę towary niebezpieczne wyłączone zgodnie z przepisami podanymi pod 1.1.3.2 do 1.1.3.5.

1.1.4 Stosowanie innych przepisów

1.1.4.1 (Zarezerwowany)

1.1.4.2 Przewóz w łańcuchu transportowym zawierającym przewóz morski lub lotniczy

1.1.4.2.1 Sztuki przesyłki, kontenery, cysterny przenośne i kontenery-cysterny, które nie spełniają wymagań ADR dotyczących pakowania, pakowania razem, oznakowania i stosowania nalepek ostrzegawczych, ale są zgodne z wymaganiami Kodeksu IMDG lub Instrukcji Technicznych ICAO, powinny być dopuszczone do przewozu w łańcuchu transportowym zawierającym przewóz morski lub powietrzny pod następującymi warunkami:

- jeżeli sztuki przesyłki nie są oznakowane i zaopatrzone w nalepki ostrzegawcze zgodnie z ADR, to powinny być one oznakowane i zaopatrzone w nalepki ostrzegawcze zgodnie z wymaganiami Kodeksu IMDG lub Instrukcji Technicznych ICAO;
- w odniesieniu do pakowania razem w obrębie sztuki przesyłki, powinny być stosowane wymagania Kodeksu IMDG lub Instrukcji Technicznych ICAO;
- w przypadku przewozu w łańcuchu transportowym zawierającym przewóz morski, jeżeli kontenery, cysterny przenośne lub kontenery-cysterny nie są oznakowane i zaopatrzone w nalepki ostrzegawcze zgodnie z działem 5.3 niniejszego załącznika, to powinny być one oznakowane i zaopatrzone w nalepki ostrzegawcze zgodnie z działem 5.3 Kodeksu IMDG. W takim przypadku, w odniesieniu do oznakowania pojazdu, mają zastosowanie jedynie przepisy podane pod 5.3.2.1.1 niniejszego załącznika. Wymaganie to stosuje się również do przewozu próżnych, nieoczyszczonych cystern przenośnych i kontenerów-cystern, do czasu ich oczyszczenia.

Powyższe odstępstwo nie ma zastosowania do przewozu towarów sklasyfikowanych jako niebezpieczne w klasach 1 do 9 zgodnie z ADR, a nieuznanych za niebezpieczne według Kodeksu IMDG lub Instrukcji Technicznych ICAO.

1.1.4.2.2 Jednostki transportowe składające się z pojazdu lub z pojazdów innych niż pojazdy przewożące kontenery, cysterny przenośne lub kontenery-cysterny, określone pod 1.1.4.2.1 (c), które nie są zaopatrzone w nalepki ostrzegawcze zgodnie z przepisami 5.3.1 ADR, lecz są oznakowane i zaopatrzone w nalepki ostrzegawcze zgodnie z przepisami działu 5.3 Kodeksu IMDG, powinny być dopuszczone do przewozu w łańcuchu transportowym zawierającym przewóz morski pod warunkiem, że odpowiadają one przepisom 5.3.2 ADR dotyczącym oznakowania tablicami barwy pomarańczowej.

1.1.4.2.3 W przypadku przewozu w łańcuchu transportowym zawierającym przewóz morski lub powietrzny, informacje wymagane na podstawie przepisów 5.4.1, 5.4.2 oraz przepisów

szczególnych działu 3.3 mogą być zastąpione przez dokument przewozowy i informacje wymagane odpowiednio na podstawie Kodeksu IMDG lub Instrukcji Technicznych ICAO. Jeżeli na podstawie ADR wymagane są informacje dodatkowe, to powinny być one załączone do dokumentu przewozowego lub wpisane do tego dokumentu w odpowiednim miejscu.

UWAGA: W odniesieniu do przewozu wykonywanego zgodnie z 1.1.4.2.1, patrz również 5.4.1.1.7. W odniesieniu do przewozu w kontenerach, patrz również 5.4.2.

1.1.4.3 Używanie cystern przenośnych typu IMO dopuszczonych do transportu morskiego

Cysterny przenośne typu IMO (typy 1, 2, 5 i 7), które nie spełniają wymagań działów 6.7 lub 6.8, lecz które zostały wyprodukowane i dopuszczone przed dniem 1 stycznia 2003 r., zgodnie z przepisami (łącznie z przepisami przejściowymi) Kodeksu IMDG (zmiany 29-98), mogą być używane do dnia 31 grudnia 2009 r. pod warunkiem, że spełniają wymagania odpowiednich przepisów dotyczących kontroli i badań, zawarte w Kodeksie IMDG (zmiany 29-98) oraz są w pełni zgodne z instrukcjami wskazanymi w kolumnach (12) i (14) w dziale 3.2 Kodeksu IMDG (zmiany 33-06). Cysterny te mogą być używane nadal po dniu 31 grudnia 2009 r., jeżeli spełniają wymagania odpowiednich przepisów dotyczących kontroli i badań zawarte w Kodeksie IMDG, i pod warunkiem, że spełnione są instrukcje podane w kolumnach (10) i (11) w dziale 3.2 oraz w dziale 4.2 ADR.¹

1.1.4.4 (Zarezerwowany)

1.1.4.5 Przewóz inny niż drogowy

1.1.4.5.1 Jeżeli pojazd wykonujący przewóz objęty przepisami ADR przewożony jest na części swojej trasy inaczej niż po drogach kołowych, to na tej części trasy stosuje się tylko te przepisy krajowe lub międzynarodowe, które dotyczą przewozu towarów niebezpiecznych tym rodzajem transportu, którym przewożony jest ten pojazd.

1.1.4.5.2 W przypadkach, o których mowa pod 1.1.4.5.1 powyżej, zainteresowane Umawiające się Strony Umowy ADR mogą uzgodnić stosowanie przepisów ADR do tej części trasy, na której pojazd przewożony jest inaczej niż po drogach kołowych, uzupełnionych, jeżeli uznają to za potrzebne, o wymagania dodatkowe, o ile takie umowy między zainteresowanymi Umawiającymi się Stronami Umowy ADR nie są sprzeczne z postanowieniami umów międzynarodowych regulujących przewóz towarów niebezpiecznych rodzajem transportu użytym do przewozu pojazdu drogowego na części trasy, o której mowa, np. Międzynarodowej Konwencji o Bezpieczeństwie Życia na Morzu (SOLAS), których stroną są wymienione Umawiające się Strony Umowy ADR.

Umowy, o których mowa, powinny być zgłaszane przez Umawiającą się Stronę będącą inicjatorem umowy do Sekretariatu Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych, który następnie podaje je do wiadomości Umawiających się Stron.

1.1.4.5.3 Jeżeli do czynności transportowych objętych przepisami ADR mają również zastosowanie, w odniesieniu do całości lub części przewozu drogowego, przepisy umowy międzynarodowej regulującej przewóz towarów niebezpiecznych innym rodzajem transportu niż transport drogowy, na podstawie klauzul rozszerzających jej stosowanie na niektóre przewozy samochodowe, to przepisy tej umowy międzynarodowej stosuje się na danym odcinku przewozu łącznie z przepisami ADR, które nie są z nimi sprzeczne; innych przepisów ADR na tym odcinku przewozu nie stosuje się.

¹ Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO) wydała poradnik pt. „Guidance on the Continued Use of Existing IMO Type Portable Tanks and Road Tank Vehicles for the Transport of Dangerous Goods” jako dokument nr DSC.1/Circ.12 wraz z poprawkami. Tekst tego poradnika dostępny jest na stronie internetowej IMO: www.imo.org.

DZIAŁ 1.2

DEFINICJE I JEDNOSTKI MIAR

1.2.1 Definicje

UWAGA: Niniejszy rozdział zawiera wszystkie definicje ogólne i szczegółowe.

W rozumieniu ADR:

A

„Aerozol lub pojemnik aerozolowy” oznacza naczynie jednorazowego użytku odpowiadające wymaganiom podanym w rozdziale 6.2.4, wykonane z metalu, szkła lub tworzywa sztucznego, zawierające gaz sprężony, skroplony lub rozpuszczony **pod ciśnieniem**, które może także zawierać ciecz, pastę lub proszek i jest wyposażone w urządzenie opróżniające, umożliwiające wyrzut zawartości w postaci zawiesiny cząstek stałych lub ciekłych w gazie, w formie piany, pasty lub proszku, albo w stanie ciekłym lub gazowym;

„ASTM” oznacza „Amerykańskie Towarzystwo do spraw Badań i Materiałów” (ASTM International, 100 Barr Harbor Drive, PO Box C700, West Conshohocken, PA, 19428-2959, United States of America);

B

„Beczka drewniana” oznacza opakowanie z drewna, mające przekrój kołowy i wypukłe ściany, składające się z klepek, den i obręczy;

„Bęben” oznacza opakowanie cylindryczne o płaskim lub wypukłym dnie, wykonane z metalu, tektury, tworzywa sztucznego, sklejki lub z innych odpowiednich materiałów. Określenie to obejmuje również opakowania o innych kształtach, np. opakowania okrągłe, ze stożkowatym kołpakiem lub opakowania w postaci wiadra. Określenie to nie dotyczy beczek drewnianych i kanistrów;

„Bęben ciśnieniowy” oznacza transportowe naczynie ciśnieniowe spawane o pojemności wodnej większej niż 150 litrów, lecz nie większej niż 1000 litrów (np. naczynie cylindryczne z obręczami do przetaczania lub naczynie sferyczne osadzone w ramie)

„Butla” oznacza transportowe naczynie ciśnieniowe o pojemności wodnej nie większej niż 150 litrów (patrz również „wiązki butli (ramy)”);

C

„CGA” oznacza „Compressed Gas Association” (CGA, 4221 Walney Road, 5th Floor, Chantilly VA 20151-2923, United States of America);

„Ciśnienie napełniania” oznacza najwyższe ciśnienie efektywne powstałe w cysternie w czasie jej napełniania pod ciśnieniem (patrz również „ciśnienie obliczeniowe”, „ciśnienie opróżniania”, „maksymalne ciśnienie robocze (ciśnienie manometryczne)” i „ciśnienie próbne”);

„Ciśnienie obliczeniowe” oznacza ciśnienie teoretyczne równe co najmniej ciśnieniu próbnemu, które w zależności od stopnia zagrożenia jakie stwarza przewożony materiał może w mniejszym lub większym stopniu przekraczać ciśnienie robocze. Jest ono stosowane do określania grubości ścianek samego zbiornika, niezależnie od jakichkolwiek zewnętrznych lub wewnętrznych elementów wzmacniających (patrz również: „ciśnienie opróżniania”, „ciśnienie napełniania”, „maksymalne ciśnienie robocze (ciśnienie manometryczne)” i „ciśnienie próbne”);

UWAGA: W odniesieniu do cystern przenośnych, patrz dział 6.7.

„Ciśnienie opróżniania” oznacza najwyższe ciśnienie efektywne, powstałe w cysternie w czasie jej opróżniania pod ciśnieniem (patrz również „ciśnienie obliczeniowe”, „ciśnienie napełniania”, „maksymalne ciśnienie robocze (ciśnienie manometryczne)” i „ciśnienie próbne”);

„Ciśnienie próbne” oznacza ciśnienie wymagane do przeprowadzenia próby ciśnieniowej podczas badania wstępnego lub okresowego (patrz również „ciśnienie obliczeniowe”, „ciśnienie opróżniania”, „ciśnienie napełniania” i „maksymalne ciśnienie robocze (ciśnienie manometryczne)”);

UWAGA: W odniesieniu do cystern przenośnych, patrz dział 6.7.

„Ciśnienie robocze” oznacza ustalone ciśnienie gazu sprężonego w napełnionym naczyniu ciśnieniowym w temperaturze odniesienia 15°C;

UWAGA: W odniesieniu do cystern, patrz „maksymalne ciśnienie robocze”.

„Ciśnienie ustalone” oznacza ciśnienie zawartości naczynia ciśnieniowego w stanie równowagi termicznej i dyfuzyjnej;

„CSC (Convention for Safe Containers)” oznacza Konwencję międzynarodową dotyczącą bezpiecznych kontenerów (Genewa, 1972 r.) wraz ze zmianami, opublikowaną przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) w Londynie;

„Cysterna” oznacza zbiornik wraz z jego wyposażeniem obsługowym i konstrukcyjnym. Określenie to użyte samodzielnie oznacza kontener-cysternę, cysternę przenośną, cysternę odejmowalną lub cysternę stałą, zgodnie z definicjami podanymi w niniejszej części, z uwzględnieniem cystern stanowiących element pojazdów-baterii lub MEGC (patrz również „cysterna odejmowalna”, „cysterna stała”, „cysterna przenośna” oraz „wieloelementowy kontener do gazu”);

UWAGA: W odniesieniu do cystern przenośnych, patrz 6.7.4.1.

„Cysterna do przewozu odpadów, napełniana podciśnieniowo” oznacza cysternę stałą, cysternę odejmowalną, kontener-cysternę lub cysternę typu „nadwozie wymienne” używaną głównie do przewozu odpadów niebezpiecznych, o specjalnych cechach konstrukcyjnych lub wyposażeniu ułatwiających załadunek i rozładunek odpadów, zgodnych z wymaganiami podanymi w dziale 6.10. Cysterna, która odpowiada całkowicie wymaganiom podanym w działach 6.7 lub 6.8 nie jest uważana za cysternę do przewozu odpadów, napełnianą podciśnieniowo;

„Cysterna odejmowalna” oznacza cysternę, inną niż cysterna stała, cysterna przenośna, kontener-cysterna, element pojazdu-baterii lub MEGC, o pojemności większej niż 450 litrów, która nie jest zaprojektowana do przewozu materiałów bez ich rozładunku, a jej przenoszenie odbywa się zazwyczaj w stanie opróżnionym;

„Cysterna przenośna” oznacza cysternę multimodalną, o pojemności większej niż 450 litrów w przypadku, gdy jest ona używana do przewozu materiałów klasy 2, odpowiadającą definicji podanej w dziale 6.7 (lub przepisach Kodeksu IMDG), wskazaną w instrukcji cysterny przenośnej (kod T) w kolumnie (10) tabeli A w dziale 3.2;

„Cysterna stała” oznacza cysternę o pojemności większej niż 1000 litrów, która jest trwale połączona z pojazdem (który w tym wypadku staje się pojazdem-cysterną) lub stanowi integralną część ramy takiego pojazdu;

„Cysterna typu „nadwozie wymienne” uważana jest za kontener-cysternę;

„Cysterna zamknięta hermetycznie” oznacza cysternę o ciśnieniu obliczeniowym co najmniej 4 bary przeznaczoną do przewozu materiałów ciekłych lub cysternę przeznaczoną do przewozu materiałów stałych (sypkich lub granulowanych) niezależnie od jej ciśnienia obliczeniowego, której otwory zamknięte są hermetycznie, i która:

- nie jest wyposażona w zawory bezpieczeństwa, płytki bezpieczeństwa, inne podobne urządzenia bezpieczeństwa i zawory podciśnieniowe; lub
- nie jest wyposażona w zawory bezpieczeństwa, płytki bezpieczeństwa i inne podobne urządzenia bezpieczeństwa, ale jest wyposażona w zawory podciśnieniowe zgodnie z wymaganiami podanymi pod 6.8.2.2.3; lub
- jest wyposażona w zawory bezpieczeństwa poprzedzone płytką bezpieczeństwa zgodnie z 6.8.2.2.10, ale nie jest wyposażona w zawory podciśnieniowe; lub
- jest wyposażona w zawory bezpieczeństwa poprzedzone płytką bezpieczeństwa zgodnie z 6.8.2.2.10 oraz w zawory podciśnieniowe zgodnie z wymaganiami podanymi pod 6.8.2.2.3;

„Członek załogi pojazdu” oznacza kierowcę lub osobę towarzyszącą kierowcy z przyczyn związanych z bezpieczeństwem, ochroną, szkoleniem lub czynnościami transportowymi;

D

„Dokumentacja cysterny” oznacza zbiór dokumentów zawierających wszystkie istotne informacje techniczne o cysternie, pojeździe-baterii lub MEGC, takie jak świadectwa określone pod 6.8.2.3, 6.8.2.4 i 6.8.3.4;

„DPPL” patrz „duży pojemnik do przewozu luzem”;

„Duży pojemnik do przewozu luzem” (DPPL, ang. IBC) oznacza opakowanie przenośne, sztywne lub elastyczne, inne niż określone w dziale 6.1, które:

(a) ma pojemność:

- (i) nie większą niż 3,0 m³ dla materiałów ciekłych i stałych II i III grupy pakowania;
- (ii) nie większą niż 1,5 m³ dla materiałów stałych I grupy pakowania, w przypadku DPPL elastycznego, ze sztywnego tworzywa sztucznego, złożonego, tekturowego lub drewnianego;
- (iii) nie większą niż 3,0 m³ dla materiałów stałych I grupy pakowania, w przypadku DPPL metalowego;
- (iv) nie większą niż 3,0 m³ dla materiałów promieniotwórczych klasy 7;

(b) jest wykonane w sposób umożliwiający manipulację zmechanizowaną;

(c) jest odporne na narażenia występujące przy manipulacjach i w transporcie, co powinno być potwierdzone badaniami określonymi w dziale 6.5 (patrz także „DPPL złożony, z naczyniem wewnętrznym z tworzywa sztucznego”, „DPPL tekturowy”, DPPL elastyczny”, „DPPL metalowy”, „DPPL ze sztywnego tworzywa sztucznego” i „DPPL drewniany”);

UWAGA 1: Cysterny przenośne lub kontenery-cysterny spełniające wymagania podane odpowiednio w działach 6.7 lub 6.8 nie są uważane za duże pojemniki do przewozu luzem (DPPL);

UWAGA 2: Duże pojemniki do przewozu luzem (DPPL) spełniające wymagania podane w dziale 6.5 nie są uważane za kontenery w rozumieniu ADR;

„DPPL drewniany” oznacza sztywny lub rozbieralny korpus drewniany z wykładziną wewnętrzną (ale bez opakowań wewnętrznych) wraz z odpowiednim wyposażeniem obsługowym i konstrukcyjnym;

„DPPL elastyczny” oznacza korpus wykonany z folii, z tkaniny tekstylnej lub z innego materiału elastycznego, albo z ich kombinacji, i jeżeli to konieczne, z wewnętrzną wykładziną lub wkładką wraz z niezbędnym wyposażeniem i urządzeniami do manipulowania;

„DPPL metalowy” oznacza korpus metalowy wraz z odpowiednim wyposażeniem obsługowym i wyposażeniem konstrukcyjnym;

„DPPL naprawiony” oznacza DPPL metalowy, DPPL ze sztywnego tworzywa sztucznego lub DPPL złożony, który po uszkodzeniu mechanicznym lub z innego powodu (np. korozji, pęknięcia lub innych stwierdzonych objawów zmniejszenia wytrzymałości w stosunku do wymaganej dla danego typu konstrukcji) został poddany naprawie w celu przywrócenia jego zgodności z typem konstrukcji i umożliwienia przejścia przez ten DPPL z wynikiem pozytywnym badań właściwych dla tego typu konstrukcji. Wymiana sztywnego naczynia wewnętrznego w DPPL złożonym na naczynie wewnętrzne zgodne z oryginalną specyfikacją producenta uważana jest w rozumieniu ADR za naprawę. Zwykła obsługa DPPL sztywnego nie jest uważana za naprawę. Korpusy DPPL ze sztywnego tworzywa sztucznego oraz naczynia wewnętrzne DPPL złożonych nie powinny być naprawiane. Naprawy DPPL elastycznych dopuszczone są wyłącznie na warunkach uznanych przez właściwą władzę;

„DPPL przerobiony” oznacza DPPL metalowy, DPPL ze sztywnego tworzywa sztucznego lub DPPL złożony, który:

- (a) jest wytworzony jako typ UN z typu nie będącego typem UN; lub
- (b) powstał w wyniku przetworzenia jednego typu UN na inny typ UN.

DPPL przerobiony podlega tym samym wymaganiom ADR, co nowy DPPL tego samego typu (patrz również definicja typu konstrukcji podana pod 6.5.4.1.1);

„DPPL tekturowy” oznacza korpus z tektury, z oddzielnymi pokrywami - górną i dolną, albo bez tych pokryw, ewentualnie z wykładziną wewnętrzną (ale bez opakowań wewnętrznych) oraz z odpowiednim wyposażeniem obsługowym i konstrukcyjnym;

„DPPL zabezpieczony” (dla DPPL metalowych) oznacza DPPL wyposażony w dodatkowe zabezpieczenie od uderzeń, np. w postaci konstrukcji wielowarstwowej (typu „sandwich”) lub dwuściennej, albo obudowy w postaci ramy lub kratownicy metalowej;

„DPPL ze sztywnego tworzywa sztucznego” oznacza korpus ze sztywnego tworzywa sztucznego, który może być zaopatrzone w wyposażenie konstrukcyjne oraz odpowiednie urządzenia obsługowe;

„DPPL złożony z naczyniem wewnętrznym z tworzywa sztucznego” oznacza DPPL składający się z elementu konstrukcyjnego w postaci sztywnej osłony zewnętrznej wokół naczynia wewnętrznego z tworzywa sztucznego oraz z wyposażenia obsługowego i urządzeń manipulacyjnych. Jest on tak wykonany, że po złożeniu naczynie wewnętrzne i osłona zewnętrzna tworzą nierozdzieloną jednostkę, która jako całość będzie napełniana, składowana, przewożona i opróżniana;

UWAGA: Określenie „tworzywo sztuczne” użyte w odniesieniu do naczyń wewnętrznych DPPL złożonych obejmuje również inne materiały polimeryczne, takie jak guma itp.

„Duże opakowanie” oznacza opakowanie składające się z opakowania zewnętrznego zawierającego przedmioty lub opakowania wewnętrzne, które:

- (a) wykonane jest w sposób umożliwiający manipulację zmechanizowaną;
- (b) przekracza 400 kg masy netto lub 450 litrów pojemności, lecz ma objętość nie większą niż 3m³;

„Duży kontener” oznacza:

- (a) kontener o pojemności większej niż 3 m³;
- (b) w rozumieniu przepisów CSC, kontener o takiej wielkości, że powierzchnia wyznaczona czterema zewnętrznymi dolnymi narożami jest równa co najmniej:
 - (i) 14 m² (150 stóp kwadratowych); lub
 - (ii) 7 m² (75 stóp kwadratowych), jeżeli jest wyposażony w górne naroża zaczepowe;

UWAGA: W odniesieniu do materiałów promieniotwórczych, patrz 2.2.7.1.2.

„Dyrektywa UE” oznacza przepisy ustalone przez właściwe instytucje Unii Europejskiej, które w zakresie zawartych w nich celów są wiążące dla każdego wskazanego Państwa Członkowskiego, lecz które pozostawiają władzom krajowym swobodę w zakresie wyboru form i metod ich wprowadzania;

E

„EKG ONZ” oznacza Europejską Komisję Gospodarczą Organizacji Narodów Zjednoczonych (UNECE, Palais des Nations, 8-14 avenue de la Paix, CH-1211 Geneva 10, Switzerland);

„EN” (norma) oznacza normę europejską opublikowaną przez Europejski Komitet Normalizacyjny (CEN) (CEN - 36, rue de Stassart. B-1050 Brussels);

F

G

„Gaz” oznacza materiał, który:

- (a) w temperaturze 50°C ma prężność par większą niż 300 kPa (3 bary); lub
- (b) jest całkowicie w stanie gazowym w temperaturze 20°C, pod ciśnieniem atmosferycznym 101,3 kPa;

„GHS” oznacza „Globalnie Zharmonizowany System Klasyfikacji i Oznakowania Materiałów Chemicznych”, wydanie pierwsze poprawione, opublikowane przez Organizację Narodów Zjednoczonych (ONZ) jako dokument ST/SG/AC.10/30/Rev.1;

„Grupa pakowania” oznacza grupę, do której - dla celów pakowania - można zaliczyć materiały niebezpieczne odpowiednio do natężenia stwarzanego przez nie zagrożenia. Znaczenie grup pakowania, opisanych dokładniej w części 2, jest następujące:

I grupa pakowania: materiały stwarzające duże zagrożenie;

II grupa pakowania: materiały stwarzające średnie zagrożenie; oraz

III grupa pakowania: materiały stwarzające małe zagrożenie;

UWAGA: Do grup pakowania zaliczone są również niektóre przedmioty zawierające materiały niebezpieczne;

H

I

„IAEA” oznacza Międzynarodową Agencję Energii Atomowej (MAEA), (IAEA, P.O. Box 100 - A-1400 Vienna);

„ICAO” oznacza Międzynarodową Organizację Lotnictwa Cywilnego (ICAO, 999 University Street, Montreal, Quebec H3C 5H7, Canada);

„IMO” oznacza Międzynarodową Organizację Morską (IMO, 4 Albert Embankment, London SE1 7SR, United Kingdom);

„ISO” (norma) oznacza normę międzynarodową opublikowaną przez Międzynarodową Organizację Normalizacyjną (ISO) (ISO - 1, rue de Varembe. CH-1204 Geneva 20);

„Instrukcje Techniczne ICAO” oznaczają „Instrukcje Techniczne dotyczące bezpiecznego transportu towarów niebezpiecznych drogą lotniczą”, uzupełniające Załącznik 18 do Konwencji dotyczącej Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (Chicago 1944) opublikowane przez Międzynarodową Organizację Lotnictwa Cywilnego (ICAO) w Montrealu;J

„Jednostka inspekcyjna” oznacza niezależny organ wykonujący badania i inspekcje na podstawie upoważnienia właściwej władzy;

„Jednostka transportowa” oznacza pojazd samochodowy bez przyczepy lub zespół pojazdów składający się z pojazdu samochodowego i dołączonej do niego przyczepy;

K

„Kanister” oznacza opakowanie wykonane z metalu lub z tworzywa sztucznego o przekroju prostokątnym lub wielokątnym, wyposażone w jeden lub kilka otworów;

„Klatka” oznacza opakowanie zewnętrzne o niepełnym poszyciu;

„Kodeks IMDG” oznacza „Międzynarodowy Kodeks Morski Towarów Niebezpiecznych”, stanowiący wykonanie przepisów części A rozdziału VII Międzynarodowej Konwencji o Bezpieczeństwie Życia na Morzu (SOLAS), opublikowany przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) w Londynie;

„Kontener” oznacza urządzenie transportowe (nadwozie zdejmowane lub podobną konstrukcję):

- o trwałym charakterze, wystarczająco wytrzymałe, aby nadawało się do wielokrotnego użycia;
- o specjalnej konstrukcji, ułatwiającej przewóz towarów za pomocą jednego lub kilku środków transportu, bez ich przeładunku;
- zawierające elementy ułatwiające mocowanie i manipulowanie, zwłaszcza przy jego przeładunku z jednego środka transportu na drugi;
- zbudowane w sposób pozwalający na łatwy załadunek i rozładunek towarów (patrz również „Kontener zamknięty”, „Duży kontener”, „Kontener odkryty”, „Kontener kryty opończą” i „Mały kontener”);

Nadwozie wymienne („swap body”) jest to kontener, który zgodnie z Normą Europejską EN 283 (wydanie 1991) ma następującą charakterystykę:

- z punktu widzenia wytrzymałości mechanicznej jest on zbudowany jedynie do przewozu ładowego na wagonie lub na pojeździe, albo do przewozu na statkach typu „Ro-Ro”;
- nie może być spiętrzany;
- może być zdejmowany z pojazdu za pomocą urządzenia stanowiącego wyposażenie tego pojazdu, ustawiany na własnych podporach i ponownie załadowany;

UWAGA: Określenie „kontener” nie obejmuje zwykłych opakowań, DPPL, kontenerów-cystern lub pojazdów;

„Kontener-cysterna” oznacza urządzenie transportowe odpowiadające definicji kontenera, zawierające zbiornik wraz z wyposażeniem, w tym także wyposażeniem ułatwiającym przemieszczanie kontenera-cysterny bez znaczącej zmiany jego orientacji w przestrzeni, używany do przewozu gazów, materiałów ciekłych, sproszkowanych lub granulowanych, o pojemności większej niż 0,45 m³ (450 litrów) w przypadku, gdy jest on używany do przewozu materiałów klasy 2;

UWAGA: DPPL spełniające wymagania działu 6.5 nie są uważane za kontenery-cysterny.

„Kontenery do przewozu luzem” oznacza jednostki ładunkowe (łącznie z wykładzinami i pokryciami) przeznaczone do przewozu materiałów stałych pozostających w bezpośrednim kontakcie z tymi jednostkami. Niniejsza definicja nie obejmuje opakowań, dużych pojemników do przewozu luzem (DPPL), dużych opakowań i cystern.

Kontenery do przewozu luzem oznaczają jednostki ładunkowe:

- o trwałym charakterze i wytrzymałości wystarczającej do ich wielokrotnego użycia;
- o specjalnej konstrukcji ułatwiającej przewóz towarów, jednym lub kilkoma rodzajami transportu, bez konieczności ich przeładunku;
- wyposażone w urządzenia ułatwiające manipulowanie nimi;
- o pojemności nie mniejszej niż 1,0 m³.

Przykładami kontenerów do przewozu luzem są: kontenery, kontenery morskie do przewozu luzem, wózki, pojemniki, nadwozia wymienne, kontenery korytowe, kontenery na rolkach, skrzynie ładunkowe pojazdów;

„Kontener kryty opończę” oznacza kontener wyposażony w opończę w celu ochrony załadowanych towarów;

„Kontener morski do przewozu luzem” oznacza kontener do przewozu luzem o specjalnej konstrukcji umożliwiającej jego wielokrotne użycie w przewozach z, do lub pomiędzy obiektami morskimi. Kontener morski do przewozu luzem powinien być zaprojektowany i zbudowany zgodnie z zaleceniami Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) w sprawie dopuszczenia kontenerów morskich do używania na pełnym morzu, zawartymi w dokumencie MSC/Circ.860;”

„Kontener odkryty” oznacza kontener z otwartym dachem lub kontener-platformę;

„Kontener zamknięty” oznacza całkowicie obudowany kontener, posiadający sztywny dach, sztywne ściany boczne, sztywne ściany szczytowe i sztywną podłogę. Określenie to obejmuje kontenery z otwieranym dachem, o ile dach ten może być zamknięty na czas transportu;

„Korpus” (dla wszystkich rodzajów DPPL, innych niż DPPL złożone) oznacza właściwe naczynie wraz z otworami i ich zamknięciami, ale z wyłączeniem wyposażenia obsługowego;

L

Ł

„Ładunek całkowity” oznacza ładunek pochodzący od jednego nadawcy, mającego wyłączne prawo do wykorzystania pojazdu lub dużego kontenera, a wszystkie czynności załadunkowe i rozładunkowe wykonywane są zgodnie z instrukcjami nadawcy lub odbiorcy;

UWAGA: W odniesieniu do klasy 7 odpowiednim określeniem jest „używanie wyłączone”, patrz 2.2.7.2.

M

„Maksymalna dopuszczalna masa brutto”:

- (a) (dla wszystkich rodzajów DPPL, innych niż DPPL elastyczne) oznacza łączną masę DPPL z wyposażeniem obsługowym i konstrukcyjnym powiększoną o maksymalną masę netto;
- (b) dla cystern, oznacza tarę cysterny i maksymalny dopuszczalny ładunek;

UWAGA: W odniesieniu do cystern przenośnych, patrz dział 6.7.

„Maksymalna masa netto” oznacza wyrażoną w kilogramach maksymalną masę netto zawartości pojedynczego opakowania lub maksymalną masę łączną opakowań wewnętrznych i ich zawartości;

„Maksymalne ciśnienie robocze (ciśnienie manometryczne)” oznacza najwyższą spośród następujących trzech wartości:

- (a) najwyższe dopuszczone ciśnienie efektywne w zbiorniku w czasie napełniania (maksymalne dopuszczone ciśnienie napełnienia);
- (b) najwyższe dopuszczone ciśnienie efektywne w zbiorniku w czasie opróżniania (maksymalne dopuszczone ciśnienie opróżniania); oraz
- (c) efektywne ciśnienie manometryczne w zbiorniku powstałe w wyniku oddziaływania znajdującego się w nim materiału (wraz z innymi gazami, które mogą się w nim znajdować) przy najwyższej temperaturze roboczej.

Jeżeli wymagania szczególne podane w dziale 4.3 nie stanowią inaczej, wartość powyższego ciśnienia roboczego (ciśnienia manometrycznego) nie może być niższa od prężności par materiału napełniającego w temperaturze 50°C (ciśnienie absolutne).

W przypadku cystern wyposażonych w zawory bezpieczeństwa (z płytką bezpieczeństwa lub bez niej), innych niż cysterny przeznaczone do przewozu gazów klasy 2 sprężonych, skroplonych lub rozpuszczonych, maksymalne ciśnienie robocze (ciśnienie manometryczne) powinno być równe ciśnieniu otwarcia tych zaworów.

(Patrz również „ciśnienie obliczeniowe”, „ciśnienie opróżniania”, „ciśnienie napełniania” i „ciśnienie próbne”.);

UWAGA 1: W odniesieniu do cystern przenośnych, patrz dział 6.7.

UWAGA 2: W odniesieniu do naczyń kriogenicznych zamkniętych, patrz uwaga pod 6.2.1.3.3.5;

„Maksymalny dopuszczalny ładunek” (dla DPPL elastycznych) oznacza największą dopuszczalną masę netto, dla której DPPL jest przeznaczony, i do przewozu której jest on dopuszczony;

„Mały kontener” oznacza kontener o pojemności nie mniejszej niż 1 m³ i nie większej niż 3 m³;

UWAGA: W odniesieniu do materiałów promieniotwórczych, patrz 2.2.7.2;

„Masa sztuki przesyłki” oznacza masę brutto sztuki przesyłki, o ile nie podano inaczej. Masa brutto nie obejmuje masy kontenerów i cystern użytych do przewozu towarów;

„Materiał ciekły” oznacza materiał, który w temperaturze 50°C ma prężność par nie większą niż 300 kPa (3 bary), nie jest całkowicie w stanie gazowym w temperaturze 20°C pod ciśnieniem atmosferycznym 101,3 kPa, i który:

- (a) charakteryzuje się temperaturą topnienia lub początku topnienia równą lub niższą niż 20°C, pod ciśnieniem atmosferycznym 101,3 kPa; lub
- (b) jest ciekły zgodnie z metodą badania ASTM D 4359-90; lub
- (c) nie jest pastowaty zgodnie z kryteriami mającymi zastosowanie do badań w celu oznaczania płynności (badanie penetrometrem), podanymi pod 2.3.4;

UWAGA: Dla potrzeb wymagań wobec cystern, „przewóz w stanie ciekłym” oznacza przewóz:

- materiałów ciekłych, zgodnych z powyższą definicją; lub
- materiałów stałych nadawanych do przewozu w stanie stopionym.

„Materiał stały” oznacza:

- (a) materiał, który charakteryzuje się temperaturą topnienia lub początku topnienia wyższą niż 20°C, pod ciśnieniem atmosferycznym 101,3 kPa; lub
- (b) materiał, który nie jest ciekły zgodnie z metodą badania ASTM D 4359-90, albo który jest pastowaty zgodnie z kryteriami mającymi zastosowanie do badań w celu oznaczania płynności (badanie penetrometrem), podanymi pod 2.3.4;

„MEGC” - patrz „wieloelementowy kontener do gazu”;

N

„Nabój gazowy, ciśnieniowy”, patrz „aerozol lub pojemnik aerozolowy”;

„Nabój gazowy” oznacza naczynie jednorazowego użytku, zawierające gaz lub mieszaninę gazów pod ciśnieniem. Może być ono wyposażone w zawór;

„Naczynie” oznacza pojemnik wraz z zamknięciami, służący do utrzymania w jego wnętrzu materiałów lub przedmiotów. Definicja ta nie dotyczy zbiorników cystern (patrz również „naczynie kriogeniczne”, „naczynie wewnętrzne”, „naczynie wewnętrzne, sztywne” i „nabój gazowy”);

„Naczynie” (klasa 1) oznacza skrzynię, butelkę, puszkę, bęben, słój lub tubę, wraz z zamknięciami, użyte jako opakowanie wewnętrzne lub pośrednie;

„Naczynie ciśnieniowe” oznacza określenie grupowe obejmujące butle, zbiorniki rurowe, beczki ciśnieniowe, zamknięte naczynia kriogeniczne i wiązki butli;

„Naczynie kriogeniczne” oznacza transportowe naczynie ciśnieniowe, izolowane cieplnie, o pojemności wodnej nie większej niż 1000 litrów, przeznaczone do przewozu gazów skroplonych schłodzonych;

„Naczynie małe, zawierające gaz”, patrz „pojemnik aerozolowy”;

„Naczynie wewnętrzne, sztywne” (dla DPPL złożonych) oznacza naczynie, które zachowuje swój kształt po opróżnieniu z zawartości, bez zamykania i bez zastosowania obudowy zewnętrznej. Każde naczynie wewnętrzne, które nie jest naczyniem „sztywnym” uważa się za naczynie „elastyczne”;

„Naczynie wewnętrzne” oznacza naczynie, które dla umożliwienia pełnienia przez nie funkcji ochronnych wymaga zastosowania opakowania zewnętrznego;

„Nadawca” oznacza przedsiębiorstwo, które wysyła towary niebezpieczne, zarówno we własnym imieniu jak też w imieniu osoby trzeciej. Jeżeli operacja transportowa odbywa się na podstawie umowy przewozu, to za nadawcę uważa się to przedsiębiorstwo, które jest nadawcą zgodnie z umową przewozu;

„Nadwozie wymienne” patrz „kontener”;

„Napelniający” oznacza przedsiębiorstwo, które dokonuje załadunku towarów niebezpiecznych do cystern (pojazdów-cystern, cystern odejmowalnych, cystern przenośnych i kontenerów-cystern), albo do pojazdów, do dużych lub małych kontenerów do przewozu luzem, do pojazdów-baterii lub do MEGC;

„Nazwa techniczna” oznacza uznaną nazwę chemiczną, uznaną nazwę biologiczną lub inną nazwę używaną aktualnie w piśmiennictwie naukowo-technicznym (patrz 3.1.2.8.1.1);

„Numer UN” (numer ONZ) oznacza czterocyfrowy numer rozpoznawczy materiału lub przedmiotu, pochodzący z „Przepisów modelowych ONZ”;

O

„Odbiorca” oznacza odbiorcę zgodnie z umową przewozu. Jeżeli zgodnie z przepisami dotyczącymi umowy przewozu, odbiorca wyznacza osobę trzecią, to osobę tę uważa się za odbiorcę w rozumieniu ADR. Jeżeli operacja transportowa odbywa się bez umowy przewozu, to za odbiorcę uważa się przedsiębiorstwo, które odbiera ładunek z towarami niebezpiecznymi po jego przybyciu;

„Odpady” oznaczają materiały, roztwory, mieszaniny lub przedmioty, które nie są przewidziane do bezpośredniego zastosowania, ale są przewożone w celu ich utylizacji, składowania lub zniszczenia przez spalanie lub w inny sposób;

„Ogrzewacz spalinowy” oznacza urządzenie wykorzystujące w sposób bezpośredni paliwo gazowe lub ciekłe, lecz nie wykorzystujące ciepła pochodzącego z silnika napędzającego pojazd;

„Opakowanie” oznacza pojemnik oraz inne elementy konstrukcyjne lub materiały potrzebne do utrzymania funkcji ochronnej tego pojemnika wobec jego zawartości (patrz także „opakowanie kombinowane”, „opakowanie złożone (tworzywo sztuczne)”, „opakowanie złożone (szkło, porcelana lub kamionka)”, „opakowanie wewnętrzne”, „duży pojemnik do przewozu luzem (DPPL)”, „opakowanie pośrednie”, „duże opakowanie”, „opakowanie metalowe lekkie”, „opakowanie zewnętrzne”, „opakowanie regenerowane”, „opakowanie przerobione”, „opakowanie wtórne”, „opakowanie awaryjne” oraz „opakowanie pyłoszczelne”);

UWAGA: W odniesieniu do materiałów promieniotwórczych, patrz 2.2.7.2.

„Opakowanie awaryjne” oznacza opakowanie specjalne, w którym umieszcza się uszkodzone, wadliwe lub nieszczelne sztuki przesyłki lub towary niebezpieczne, które rozsypały się lub wyciekły, przeznaczone do przewozu w celu ich odzyskania lub utylizacji;

„Opakowanie kombinowane” oznacza opakowanie zastosowane do celów przewozowych, składające się z jednego lub kilku opakowań wewnętrznych umieszczonych w opakowaniu zewnętrznym, zgodnie z wymaganiami podanymi pod 4.1.1.5;

UWAGA: Określenie „wewnętrzne” w przypadku opakowania kombinowanego odnosi się zawsze do „opakowania wewnętrznego” a nie do „naczynia wewnętrznego”. Przykładem takiego „opakowania wewnętrznego” jest butelka szklana.

„Opakowanie metalowe lekkie” oznacza opakowanie metalowe o przekroju kołowym, eliptycznym, prostokątnym lub wielokątnym (również stożkowe) oraz opakowanie z kołpakiem stożkowym lub opakowanie w postaci wiadra, o grubości ścianki mniejszej niż 0,5 mm (np. z blachy stalowej ocynkowanej), o dnie płaskim lub wypukłym, wyposażone w jeden lub kilka otworów i nie objęte definicjami dla bębnow i kanistrów;

„Opakowanie pośrednie” oznacza opakowanie umieszczone pomiędzy opakowaniem wewnętrznym lub przedmiotem a opakowaniem zewnętrznym;

„Opakowanie przerobione” oznacza w szczególności:

- (a) bębny metalowe, które:
 - (i) są wytwarzane jako typ UN zgodny z wymaganiami działu 6.1, z typu nie będącego typem UN;
 - (ii) są wynikiem przetworzenia jednego typu UN, zgodnego z wymaganiami działu 6.1, na inny typ UN; lub
 - (iii) przeszły operację wymiany integralnych elementów struktury (takich jak wieka niezdejmowane);
- (b) bębny z tworzywa sztucznego, które:
 - (i) są wynikiem przetworzenia jednego typu UN, zgodnego z wymaganiami działu 6.1, na inny typ UN (np. 1H1 na 1H2); lub
 - (ii) przeszły operację wymiany integralnych elementów struktury;

Opakowania przerobione podlegają takim samym wymaganiom działu 6.1, jakie stosowane są w odniesieniu do nowych opakowań tego samego typu;

„Opakowanie pyłoszczelne” oznacza opakowanie nieprzepuszczalne dla suchej zawartości, w tym również dla materiału rozdrobnionego powstającego podczas przewozu;

„Opakowanie regenerowane” oznacza w szczególności:

- (a) bębny metalowe, które są:
 - (i) oczyszczone do oryginalnych materiałów konstrukcyjnych ze wszystkich utworzonych złogów, z wewnętrznej i zewnętrznej korozji oraz z powłok zewnętrznych i nalepek;
 - (ii) przywrócone do oryginalnego kształtu i obrysu z wyprostowanymi i uszczelnionymi pobocznikami oraz wymienionymi wszystkimi uszczelnieniami nieintegralnymi; oraz
 - (iii) sprawdzone po oczyszczeniu, ale przed malowaniem, w celu odrzucenia opakowań z widocznymi wżerami, znacznym zmniejszeniem grubości materiału, zmęczeniem materiału, uszkodzonymi gwintami, zamknięciami lub z innymi znaczącymi uszkodzeniami;
- (b) bębny i kanistry z tworzywa sztucznego, które:
 - (i) są oczyszczone do oryginalnych materiałów konstrukcyjnych ze wszystkich utworzonych złogów oraz z powłok zewnętrznych i z nalepek;
 - (ii) mają wymienione wszystkie uszczelnienia nieintegralne; oraz
 - (iii) są sprawdzone po oczyszczeniu w celu odrzucenia opakowań z widocznymi rozdarciami, fałdami lub pęknięciami, albo z uszkodzonymi gwintami, zamknięciami lub z innymi znaczącymi uszkodzeniami;

„Opakowanie wewnętrzne” oznacza opakowanie, które podczas przewozu wymaga zastosowania opakowania zewnętrznego;

„Opakowanie wtórne” oznacza opakowanie, które zostało sprawdzone i uznane za wolne od uszkodzeń wpływających na zdolność do wytrzymywania obciążeń w próbie eksploatacyjnej. Określenie to obejmuje opakowania, które były napełniane tą samą lub podobną, zgodną zawartością i były przewożone w sieci dystrybucyjnej kontrolowanej przez nadawcę produktu;

„Opakowanie zbiorcze” oznacza opakowanie użyte (w przypadku klasy 7 przez jednego nadawcę) w celu umieszczenia w nim jednej lub więcej sztuk przesyłki, zgrupowanych w jednostkę łatwiejszą do manipulowania i układania podczas przewozu. Przykładami opakowań zbiorczych są:

- (a) taca ładunkowa taka jak paleta, na której umieszczono kilka sztuk przesyłki lub spiętrzone je i zabezpieczono za pomocą folii rozciągliwych, termokurczliwych lub taśm, albo w inny odpowiedni sposób; lub
- (b) zewnętrzne opakowanie ochronne takie jak skrzynia lub klatka;

„Opakowanie zewnętrzne” oznacza zabezpieczenie zewnętrzne opakowania złożonego lub kombinowanego, wraz z materiałami chłonnymi, materiałami wypełniającymi i wszelkimi innymi elementami niezbędnymi do utrzymania i ochrony naczyń wewnętrznych lub opakowań wewnętrznych;

„Opakowanie złożone (szkło, porcelana, kamionka)” oznacza opakowanie składające się z naczynia wewnętrznego szklanego, porcelanowego lub kamionkowego oraz z opakowania zewnętrznego (wykonanego z metalu, drewna, tektury, tworzywa sztucznego, tworzywa spienionego, itp.). Opakowanie takie raz złączone pozostaje trwale nierozłączne; w takiej postaci jest ono napełniane, magazynowane, przewożone i opróżniane;

UWAGA: Określenie „wewnętrzne” w odniesieniu do opakowania złożonego odnosi się normalnie do „naczynia wewnętrznego”. Na przykład w przypadku opakowania typu 6HA1 (opakowanie złożone, tworzywo sztuczne) naczyniem wewnętrznym jest naczynie z tworzywa sztucznego, które nie jest projektowane w celu wypełniania funkcji ochronnych bez użycia „opakowania zewnętrznego”, a zatem nie jest ono „opakowaniem wewnętrznym”.

„Opakowanie złożone (tworzywo sztuczne)” oznacza opakowanie składające się z naczynia wewnętrznego z tworzywa sztucznego i z opakowania zewnętrznego (wykonanego z metalu, tektury, sklejki, itp.). Opakowanie takie raz złączone pozostaje trwale nierozłączne; w takiej postaci jest ono napełniane, magazynowane, przewożone i opróżniane;

UWAGA: Patrz uwaga pod określeniem „Opakowanie złożone (szkło, porcelana, kamionka)”.

„Operator kontenera-cysterny / cysterny przenośnej” oznacza przedsiębiorstwo, na które zarejestrowany jest dany kontener-cysterna / cysterna przenośna;

P

„Pakujący” oznacza przedsiębiorstwo, które umieszcza towary niebezpieczne w opakowaniach, z uwzględnieniem dużych opakowań i dużych pojemników do przewozu luzem (DPPL), a także - jeżeli jest to konieczne - przygotowuje sztuki przesyłki do przewozu;

„Podręcznik badań i kryteriów” oznacza „Zalecenia ONZ dotyczące transportu towarów niebezpiecznych. Podręcznik badań i kryteriów”, („*United Nations Recommendations on the Transport of Dangerous Goods. Manual of Tests and Criteria*”), wydanie czwarte poprawione, opublikowane przez ONZ (ST/SG/AC.10/11/Rev.4 wraz ze zmianami podanymi w dokumencie ST/SG/AC.10/11/Rev.4/Amend.1);

„Pojazd” patrz „pojazd-bateria”, „pojazd-cysterna”, „pojazd kryty oponczą” i „pojazd zamknięty”;

„Pojazd-bateria” oznacza pojazd zawierający elementy połączone ze sobą wspólnym kolektorem i przymocowane na stałe do jednostki transportowej. Za elementy pojazdu-baterii uważa się następujące elementy: butle, zbiorniki rurowe, wiązki butli (zwane też „ramami”), bębny ciśnieniowe, jak również cysterny przeznaczone do przewozu gazów klasy 2, o pojemności co najmniej 450 litrów;

„Pojazd-cysterna” oznacza pojazd przeznaczony konstrukcyjnie do przewozu cieczy, gazów, materiałów sproszkowanych lub granulowanych, zawierający jedną lub kilka cystern stałych. Poza właściwym pojazdem lub elementami układu jezdnego stosowanymi zamiast pojazdu, pojazd-cysterna zawiera jeden lub kilka zbiorników wraz z ich wyposażeniem i elementami łączącymi te zbiorniki z pojazdem lub z układem jezdny;

„Pojazd kryty oponczą” oznacza pojazd wyposażony w oponczę w celu ochrony załadowanych towarów;

„Pojazd odkryty” oznacza pojazd, którego podłoga nie ma żadnej nadbudowy lub jest zaopatrzona tylko w burty boczne i tylną;

„Pojazd zamknięty” oznacza pojazd z nadwoziem, które można zamknąć;

„Pojemnik aerozolowy” patrz „aerozol lub pojemnik aerozolowy”;

„Pojemność maksymalna” oznacza maksymalną pojemność naczynia lub opakowania, w tym dużego pojemnika do przewozu luzem (DPPL) i dużego opakowania, wyrażoną w metrach sześciennych lub litrach;

„Pojemność nominalna naczynia” oznacza nominalną objętość materiału niebezpiecznego zawartego w tym naczyniu, wyrażoną w litrach. Dla butli do gazów sprężonych pojemność nominalna równa jest pojemności wodnej butli;

„Pojemność zbiornika lub komory zbiornika” w odniesieniu do cystern, oznacza całkowitą pojemność wewnętrzną zbiornika lub komory zbiornika wyrażoną w litrach lub w metrach

sześciennych. Jeżeli nie jest możliwe całkowite napełnienie zbiornika lub komory zbiornika ze względu na ich kształt lub konstrukcję, to dla potrzeb określenia stopnia napełnienia cysterny i jej oznakowania powinna być użyta pojemność odpowiednio zmniejszona;

„*Pozycja grupowa*” oznacza pozycję wykazu dotyczącą dokładnie zdefiniowanej grupy materiałów lub przedmiotów (patrz 2.1.1.2: B, C i D);

„*Pozycja i.n.o. (pozycja inaczej nie określona)*” oznacza pozycję grupową, do której mogą być zaliczone materiały, mieszaniny, roztwory lub przedmioty, jeżeli:

- (a) nie są one wymienione z nazwy w tabeli A w dziale 3.2; oraz
- (b) wykazują właściwości chemiczne, fizyczne lub niebezpieczne odpowiadające klasie, kodowi klasyfikacyjnemu, grupie pakowania oraz nazwie i opisowi danej pozycji i.n.o.;

„*Próba szczelności*” oznacza badanie cysterny, opakowania lub DPPL, wraz z ich wyposażeniem i zamknięciami w celu sprawdzenia szczelności;

UWAGA: W odniesieniu do cystern przenośnych, patrz dział 6.7.

„*Przedsiębiorstwo*” oznacza osobę fizyczną lub prawną, niezależnie od tego czy wykonuje ona działalność zarobkową czy nie, stowarzyszenie lub grupę osób bez osobowości prawnej, niezależnie od tego czy wykonują one działalność zarobkową czy nie, organ posiadający osobowość prawną lub podległy organowi posiadającemu osobowość prawną;

„*Przepisy Modelowe ONZ*” oznacza „Przepisy Modelowe” (ang. „Model Regulations”) stanowiące załącznik do czternastego, poprawionego wydania „Zaleceń ONZ dotyczących transportu towarów niebezpiecznych” („*United Nations Recommendations on the Transport of Dangerous Goods*”), opublikowane przez ONZ (ST/SG/AC.10/1/Rev.14);

„*Przesyłka*” oznacza każdą sztukę lub sztuki przesyłki, albo ładunek z materiałami niebezpiecznymi przeznaczone przez nadawcę do przewozu;

„*Przewoźnik*” oznacza przedsiębiorstwo, które wykonuje operację transportową na podstawie umowy przewozu lub bez niej;

„*Przewóz*” oznacza przemieszczanie towarów niebezpiecznych, z uwzględnieniem postojów koniecznych z punktu widzenia warunków transportu oraz z uwzględnieniem okresów wynikających z warunków ruchu drogowego, w których towary niebezpieczne znajdują się w pojazdach, cysternach i kontenerach, przed, podczas i po przemieszczeniu;

Definicja ta obejmuje również krótkotrwałe składowanie towarów niebezpiecznych, występujące między operacjami transportowymi, związane ze zmianą rodzaju lub środka transportu (przeładunek). Ma to zastosowanie pod warunkiem, że mogą być okazane na żądanie dokumenty przewozowe, w których wskazane jest miejsce wydania i miejsce odbioru, oraz pod warunkiem, że sztuki przesyłki i cysterny nie były otwierane w czasie takiego składowania, z wyjątkiem przypadków, gdy były kontrolowane przez właściwe władze.

„*Przewóz luzem*” oznacza przewóz w pojazdach lub kontenerach nieopakowanych materiałów stałych lub przedmiotów. Określenie to nie dotyczy towarów opakowanych oraz materiałów przewożonych w cysternach;

R

„*Reakcja niebezpieczna*” oznacza:

- (a) spalanie lub wydzielanie znacznych ilości ciepła;
- (b) wydzielanie gazów palnych, duszących, utleniających lub trujących;
- (c) tworzenie materiałów żrących;
- (d) tworzenie materiałów niestabilnych; oraz
- (e) niebezpieczny wzrost ciśnienia (tylko w odniesieniu do cystern);

„*Regulamin EKG*” oznacza regulamin stanowiący załącznik do Porozumienia dotyczącego przyjęcia jednolitych warunków homologacji i wzajemnego uznawania homologacji wyposażenia i części pojazdów samochodowych (Porozumienie z 1958 r., wraz ze zmianami);

„*RID*” oznacza „Regulamin o międzynarodowym przewozie kolejami towarów niebezpiecznych”, stanowiący dodatek C do Konwencji COTIF (Konwencji o międzynarodowych przewozach kolejami);

S

„*Składnik palny*” (w odniesieniu do aerozoli i naboju gazowych) oznacza gaz, który jest palny w powietrzu pod ciśnieniem atmosferycznym, albo materiał lub preparat w stanie ciekłym, którego temperatura zapłonu jest równa lub niższa od 100°C;

„*Skrzynia*” oznacza opakowanie z pełnymi, prostokątnymi lub wielobocznymi powierzchniami, wykonane z metalu, drewna, materiału drewnopochodnego, tektury, tworzywa sztucznego lub innego odpowiedniego materiału. Dopuszcza się stosowanie małych otworów w celu ułatwienia manipulowania lub otwierania, albo w celu spełnienia wymagań klasyfikacyjnych, pod warunkiem, że nie powodują one naruszenia integralności opakowania podczas przewozu;

„*Stal miękka*” oznacza stal o minimalnej wytrzymałości na rozciąganie pomiędzy 360 N/mm² a 440 N/mm²;

UWAGA: W odniesieniu do cystern przenośnych, patrz dział 6.7.

„*Stal odniesienia*” oznacza stal o minimalnej wytrzymałości na rozciąganie równej 370 N/mm² i wydłużeniu po zerwaniu równym 27%;

„*Stopień napełnienia*” oznacza stosunek masy gazu znajdującego się w gotowym do użycia naczyniu ciśnieniowym do masy wody, która w temperaturze 15°C wypełniłaby całkowicie to naczynie;

„*Szpula*” (klasa 1) oznacza urządzenie wykonane z tworzywa sztucznego, drewna, tektury, metalu lub innego odpowiedniego materiału, wyposażone w trzpień obrotowy, ze ściankami zewnętrznymi na obu końcach trzpienia lub bez takich ścianek. Materiały i przedmioty mogą być nawinięte na trzpień i utrzymywane w tej pozycji przez ścianki boczne;

„*Sztuka przesyłki*” oznacza końcowy produkt operacji pakowania, składający się z opakowania, dużego opakowania lub DPPL wraz z jego zawartością, które przygotowane są do wysyłki. Określenie to obejmuje naczynia do gazów zdefiniowane w niniejszym podrozdziale, jak również przedmioty, które ze względu na swój rozmiar, masę lub kształt mogą być przewożone bez opakowania, albo w pakietach, klatkach lub w urządzeniach do przenoszenia. Określenie to nie obejmuje towarów nieopakowanych przewożonych luzem w kontenerach lub pojazdach oraz towarów przewożonych w cysternach;

UWAGA: W odniesieniu do materiałów promieniotwórczych, patrz 2.2.7.2.

T

„*Taca*” (klasa 1) oznacza płytę wykonaną z metalu, tworzywa sztucznego, drewna, tektury lub innego odpowiedniego materiału, która umieszczana jest w opakowaniu wewnętrznym, pośrednim lub zewnętrznym i ma na celu ciasne dopasowanie zawartości takiego opakowania. Powierzchnia tacy może być ukształtowana w taki sposób, żeby opakowania lub przedmioty mogły być na niej umieszczane, bezpiecznie unieruchomione i oddzielone jedno od drugiego;

„*Temperatura awaryjna*” oznacza temperaturę, po osiągnięciu której, w przypadku utraty możliwości regulacji temperatury, należy rozpocząć wykonywanie procedur awaryjnych;

„*Temperatura kontrolowana*” oznacza najwyższą temperaturę, w której mogą być bezpiecznie przewożone nadtlenki organiczne oraz materiały samoreaktywne;

„*Temperatura krytyczna*” oznacza temperaturę, powyżej której materiał nie może występować w stanie ciekłym;

„*Temperatura samoprzyspieszającego się rozkładu*” (TSR) oznacza najniższą temperaturę, w której może nastąpić samoprzyspieszający się rozkład materiału znajdującego się w opakowaniu użytym do przewozu. Przepisy dotyczące określania TSR oraz skutków ogrzewania materiału w naczyniu zamkniętym podane są w części II „Podręcznika badań i kryteriów”;

„*Temperatura zapłonu*” oznacza najniższą temperaturę cieczy, w której jej pary tworzą z powietrzem palną mieszaninę;

„*Tkanina z tworzywa sztucznego*” (dla DPPL elastycznych) oznacza materiał z orientowanych tasiemek lub pojedynczych włókien z odpowiedniego tworzywa sztucznego.

„*Towary niebezpieczne*” oznacza materiały i przedmioty, których przewóz na podstawie ADR jest zabroniony, albo jest dopuszczony wyłącznie na warunkach podanych w ADR;

„TSR” (ang. SADT) patrz „temperatura samoprzyspieszającego się rozkładu”;

„*Tworzywo sztuczne odzyskane*” oznacza materiał odzyskany ze zużytych opakowań przemysłowych, które zostały oczyszczone i przygotowane do przetworzenia na inne opakowania;

U

„**UIC**” oznacza Unię Transportu Kolejowego (UIC, 16 rue Jean Rey, F-75015 Paris, France);

„*Urządzenie manipulacyjne*” (dla DPPL elastycznych) oznacza pas nośny, pętlę, uchwyt lub ramę, które są zamocowane do korpusu DPPL lub stanowią jego przedłużenie;

V

W

„*Wiązka butli*” oznacza zestaw trwale umocowanych butli, połączonych ze sobą wspólnym kolektorem i przewożony jako całość. Całkowita pojemność wodna wiązki butli nie powinna być większa niż 3000 litrów, z wyjątkiem wiązek przeznaczonych do przewozu gazów trujących klasy 2 (grupy oznaczone kodem rozpoczynającym się od litery "T", zgodnie z przepisem 2.2.2.1.3), dla których pojemność wodna wiązki powinna być ograniczona do 1000 litrów;

„*Wieloelementowy kontener do gazu*” (MEGC) oznacza jednostkę składającą się z elementów połączonych ze sobą kolektorem i zamocowanych w ramie. Za elementy wieloelementowego kontenera do gazu uważa się następujące elementy: butle, zbiorniki rurowe, wiązki butli, beczki ciśnieniowe oraz cysterny przeznaczone do przewozu gazów klasy 2, o pojemności większej niż 450 litrów;

UWAGA: W odniesieniu do MEGC UN, patrz dział 6.7.

„*Właściwa władza*” oznacza organ, organy lub inną jednostkę lub jednostki, upoważnione w każdym państwie i w każdym określonym przypadku zgodnie z prawem krajowym;

„*Worek*” oznacza elastyczne opakowanie z papieru, folii, tworzywa sztucznego, materiału tkanego lub innego odpowiedniego materiału;

„*Wykładzina*” oznacza osłonę cylindryczną lub worek, wraz z otworami i zamknięciami, umieszczone wewnątrz opakowania, w tym także dużego opakowania lub DPPL, ale niestanowiące integralnej części tego opakowania;

„*Wyposażenie konstrukcyjne*” oznacza:

- (a) w odniesieniu do cystern stałych lub odejmowalnych - wewnętrzne lub zewnętrzne wzmocnienia, zamocowania, elementy zabezpieczające lub stabilizujące zbiornik;
- (b) w odniesieniu do kontenerów-cystern - wewnętrzne lub zewnętrzne wzmocnienia, zamocowania, elementy zabezpieczające lub stabilizujące zbiornik;
- (c) w odniesieniu do elementów pojazdów-baterii lub MEGC - wewnętrzne lub zewnętrzne wzmocnienia, zamocowania, elementy zabezpieczające lub stabilizujące zbiornik lub naczynia;
- (d) w odniesieniu do DPPL, innych niż DPPL elastyczne - wzmocnienia, zamocowania, elementy manipulacyjne, zabezpieczające lub stabilizujące korpus (wraz z paletą-podstawą dla DPPL złożonych z naczyniem wewnętrznym z tworzywa sztucznego);

UWAGA: W odniesieniu do cystern przenośnych, patrz dział 6.7.

„*Wyposażenie obsługowe*” oznacza:

- (a) w odniesieniu do cystern - urządzenia służące do napełniania i opróżniania, wentylacji, zabezpieczenia, ogrzewania i izolacji cieplnej, a także przyrządy pomiarowe;
- (b) w odniesieniu do elementów pojazdów-baterii lub MEGC - urządzenia służące do napełniania i opróżniania, łącznie z kolektorem, do zabezpieczenia, a także przyrządy pomiarowe;
- (c) w odniesieniu do DPPL - urządzenia do napełniania i opróżniania, wyrównywania ciśnienia lub odpowietrzania, zabezpieczenia, ogrzewania i izolacji cieplnej, a także przyrządy pomiarowe;

UWAGA: W odniesieniu do cystern przenośnych, patrz dział 6.7.

Z

„*Załadowca*” oznacza przedsiębiorstwo, które dokonuje załadunku towarów niebezpiecznych do pojazdu lub dużego kontenera;

„*Zamknięcie*” oznacza urządzenie służące do zamykania otworu naczynia;

„Zapewnienie jakości” oznacza systematyczny program kontroli i inspekcji stosowany przez organizację lub jednostkę, mający na celu zapewnienie, aby przepisy bezpieczeństwa zawarte w ADR były stosowane w praktyce;

„Zapewnienie zgodności” (materiały promieniotwórcze) oznacza systematyczny program działań stosowanych przez właściwą władzę, których celem jest zapewnienie stosowania w praktyce wymagań ADR;

„Zawór bezpieczeństwa” oznacza urządzenie sprężynowe uruchamiane automatycznie na skutek ciśnienia, którego zadaniem jest zabezpieczenie cysterny przed nadmiernym wzrostem ciśnienia wewnętrznego;

„Zawór podciśnieniowy” oznacza urządzenie sprężynowe uruchamiane automatycznie na skutek ciśnienia, którego zadaniem jest zabezpieczenie cysterny przed nadmiernym spadkiem ciśnienia wewnętrznego;

„Zbiornik rurowy” (klasa 2) oznacza transportowe naczynie ciśnieniowe bez szwu o pojemności wodnej większej niż 150 litrów, lecz nie większej niż 3000 litrów;

„Zbiornik” oznacza powłokę mieszczącą w sobie materiał (łącznie z otworami i ich zamknięciami);

UWAGA 1: Definicja ta nie ma zastosowania do naczyń.

UWAGA 2: W odniesieniu do cystern przenośnych, patrz dział 6.7.

„Zwykła obsługa DPPL elastycznego” oznacza zwykłe czynności obsługowe dotyczące elastycznych DPPL z tworzywa sztucznego lub z włókna, np.:

- (a) czyszczenie ; lub
- (b) wymianę części nieintegralnych, np. nieintegralnych wykładzin lub ściągów zamknięć, na części wykonane zgodnie z oryginalną specyfikacją producenta,

pod warunkiem, że czynności te nie wpływają negatywnie na właściwości ochronne DPPL elastycznego i nie powodują zmiany jego typu konstrukcji;

„Zwykła obsługa DPPL sztywnego” oznacza zwykłe czynności obsługowe dotyczące DPPL metalowych, DPPL ze sztywnego tworzywa sztucznego lub DPPL złożonych, np.:

- (a) czyszczenie;
- (b) demontaż i ponowny montaż albo wymianę zamknięć korpusu (łącznie z ich uszczelkami) lub wyposażenia obsługowego, wykonane zgodnie z oryginalną specyfikacją producenta i pod warunkiem, że sprawdzono po tych czynnościach szczelność DPPL; lub
- (c) regeneracja elementów konstrukcyjnych, które nie pełnią bezpośrednio funkcji ochronnych wobec towarów niebezpiecznych i nie odpowiadają za utrzymanie ciśnienia podczas rozładunku, przeprowadzona w taki sposób, aby utrzymana była zgodność z typem konstrukcji i nie została naruszona funkcja ochronna DPPL (np. wzmocnienie nóg lub elementów służących do podnoszenia).

1.2.2 Jednostki miar

1.2.2.1 W ADR stosowane są następujące jednostki miar^a:

Wielkość	Jednostka SI ^b	Inne dopuszczone jednostki	Zależności między jednostkami
Długość	m (metr)	-	-
Powierzchnia	m ² (metr kwadratowy)	-	-
Objętość	m ³ (metr sześcienny)	l ^c (litr)	1 l = 10 ⁻³ m ³
Czas	s (sekunda)	min (minuta) h (godzina) d (doba)	1 min = 60 s 1 h = 3600 s 1 d = 86400 s
Masa	kg (kilogram)	g (gram) t (tona)	1 g = 10 ⁻³ kg 1 t = 10 ³ kg
Gęstość (masy)	kg/m ³	kg/l	1 kg/l = 10 ³ kg/m ³
Temperatura	K (kelwin)	°C (stopień Celsjusza)	0°C = 273,15 K
Różnica temperatur	K (kelwin)	°C (stopień Celsjusza)	1°C = 1 K
Siła	N (niuton)	-	1 N = 1 kg m/s ²
Ciśnienie	Pa (paskal)	bar (bar)	1 bar = 10 ⁵ Pa 1 Pa = 1 N/m ²
Naprężenie	N/m ²	N/mm ²	1 N/mm ² = 1MPa
Praca Energia Ilość ciepła	J (dżul)	kWh (kilowatogodzina) eV (elektronowolt)	1 kWh = 3,6 MJ 1 J = 1 N m = 1 W s 1 eV = 0,1602 × 10 ⁻¹⁸ J
Moc	W (wat)	-	1 W = 1 J/s = 1 N m/s
Lepkość kinematyczna	m ² /s	mm ² /s	1 mm ² /s = 10 ⁻⁶ m ² /s
Lepkość dynamiczna	Pa s	mPa s	1 mPa × s = 10 ⁻³ Pa × s
Aktywność	Bq (bekerel)	-	-
Równoważnik dawki	Sv (siwert)	-	-

^a Przy przekształcaniu jednostek alternatywnych na jednostki układu SI dopuszcza się następujące zaokrąglenia:

<u>Siła</u>	<u>Naprężenie</u>
1 kG = 9,807 N	1 kG/mm ² = 9,807 N/mm ²
1 N = 0,102 kG	1 N/mm ² = 0,102 kG/mm ²

Ciśnienie

$$1 \text{ Pa} = 1 \text{ N/m}^2 = 10^{-5} \text{ bar} = 1,02 \times 10^{-5} \text{ kG/cm}^2 = 0,75 \times 10^{-2} \text{ tor}$$

$$1 \text{ bar} = 10^5 \text{ Pa} = 1,02 \text{ kG/cm}^2 = 750 \text{ tor}$$

$$1 \text{ kG/cm}^2 = 9,807 \times 10^4 \text{ Pa} = 0,9807 \text{ bar} = 736 \text{ tor}$$

$$1 \text{ tor} = 1,33 \times 10^2 \text{ Pa} = 1,33 \times 10^{-3} \text{ bar} = 1,36 \times 10^{-3} \text{ kG/cm}^2$$

Energia, praca, ilość ciepła

$$1 \text{ J} = 1 \text{ N m} = 0,278 \times 10^{-6} \text{ kWh} = 0,102 \text{ kGm} = 0,239 \times 10^{-3} \text{ kcal}$$

$$1 \text{ kWh} = 3,6 \times 10^6 \text{ J} = 367 \times 10^3 \text{ kGm} = 860 \text{ kcal}$$

$$1 \text{ kGm} = 9,807 \text{ J} = 2,72 \times 10^{-6} \text{ kWh} = 2,34 \times 10^{-3} \text{ kcal}$$

$$1 \text{ kcal} = 4,19 \times 10^3 \text{ J} = 1,16 \times 10^{-3} \text{ kWh} = 427 \text{ kGm}$$

Moc

$$1 \text{ W} = 0,102 \text{ kGm/s} = 0,86 \text{ kcal/h}$$

$$1 \text{ kGm/s} = 9,807 \text{ W} = 8,43 \text{ kcal/h}$$

$$1 \text{ kcal/h} = 1,16 \text{ W} = 0,119 \text{ kGm/s}$$

Lepkość kinematyczna

$$1 \text{ m}^2/\text{s} = 10^4 \text{ St (stokesów)}$$

$$1 \text{ St} = 10^{-4} \text{ m}^2/\text{s}$$

Lepkość dynamiczna

$$1 \text{ Pa}\cdot\text{s} = 1 \text{ N}\cdot\text{s/m}^2 = 10 \text{ P (puazów)} = 0,102 \text{ kG}\cdot\text{s/m}^2$$

$$1 \text{ P} = 0,1 \text{ Pa}\cdot\text{s} = 0,1 \text{ N}\cdot\text{s/m}^2 = 1,02 \times 10^{-2} \text{ kG}\cdot\text{s/m}^2$$

$$1 \text{ kG}\cdot\text{s/m}^2 = 9,807 \text{ Pa}\cdot\text{s} = 9,807 \text{ N}\cdot\text{s/m}^2 = 98,07 \text{ P}$$

^b Międzynarodowy układ jednostek (SI) jest wynikiem postanowień Generalnej Konferencji Miar i Wag (Adres: Pavillon de Breteuil, Parc de St-Cloud, F-92 310 Severes).

^c W przypadku użycia maszyny do pisania (drukarki), w której znaki „l” (litera „l”) i „1” (cyfra „1”) nie różnią się od siebie, dopuszcza się użycie skrótu „L” zamiast „l”.

Dziesiętne wielokrotności i podwielokrotności jednostki miary mogą być wyrażane poprzez dodanie do nazwy lub symbolu tej jednostki przedrostków lub symboli o następującym znaczeniu:

<u>Mnożnik</u>			<u>Przedrostek</u>	<u>Symbol</u>
1 000 000 000 000 000 000	= 10 ¹⁸	trylion	eksa	E
1 000 000 000 000 000	= 10 ¹⁵	biliard	peta	P
1 000 000 000 000	= 10 ¹²	bilion	tera	T
1 000 000 000	= 10 ⁹	miliard	giga	G
1 000 000	= 10 ⁶	milion	mega	M
1 000	= 10 ³	tysiąc	kilo	k
100	= 10 ²	sto	hekto	h
10	= 10 ¹	dziesięć	deka	da
0,1	= 10 ⁻¹	dziesiąta	decy	d
0,01	= 10 ⁻²	setna	centy	c
0,001	= 10 ⁻³	tysiączna	mili	m
0,000 001	= 10 ⁻⁶	milionowa	mikro	μ
0,000 000 001	= 10 ⁻⁹	miliardowa	nano	n
0,000 000 000 001	= 10 ⁻¹²	bilionowa	piko	p
0,000 000 000 000 001	= 10 ⁻¹⁵	biliardowa	femto	f
0,000 000 000 000 000 001	= 10 ⁻¹⁸	trylionowa	atto	a

1.2.2.2 Jeżeli nie podano inaczej, znak „%” w rozumieniu ADR oznacza:

- w przypadku mieszanin materiałów stałych lub materiałów ciekłych, a także w przypadku roztworów oraz materiałów stałych zwilżonych cieczą - udział procentowy masy materiału w odniesieniu do całkowitej masy mieszaniny, roztworu lub zwilżonego materiału stałego;
- w przypadku mieszanin gazów sprężonych napełnianych ciśnieniowo, stosunek objętości określony jako procentowy udział gazu w objętości całkowitej mieszaniny, lub przy napełnianiu według masy - stosunek mas określony jako udział procentowy masy gazu w całkowitej masie mieszaniny;
- w przypadku mieszanin gazów skroplonych i gazów rozpuszczonych - stosunek mas określony jako udział procentowy masy gazu w całkowitej masie mieszaniny.

1.2.2.3 Wartości wszystkich ciśnień dotyczących naczyń (np. ciśnienie próbne, ciśnienie wewnętrzne, ciśnienie otwarcia zaworów bezpieczeństwa) podawane są zawsze jako nadciśnienie (w stosunku do ciśnienia atmosferycznego); natomiast prężność par podawana jest zawsze jako ciśnienie bezwzględne.

1.2.2.4 Jeżeli w ADR podaje się stopień napełnienia naczyń, to - o ile nie jest podana inna temperatura - odnosi się on zawsze do materiału o temperaturze 15°C.

DZIAŁ 1.3

SZKOLENIE OSÓB ZAANGAŻOWANYCH W PRZEWÓZ TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH

1.3.1 Zakres i stosowanie

Osoby zatrudnione przez uczestników przewozu wskazanych w dziale 1.4, których obowiązki dotyczą przewozu towarów niebezpiecznych, powinny zostać przeszkolone w zakresie wymagań związanych z takim przewozem, stosownie do odpowiedzialności i obowiązków tych osób. Należy również uwzględnić wymagania szkoleniowe dotyczące ochrony towarów niebezpiecznych określone w dziale 1.10.

UWAGA 1: W odniesieniu do szkolenia doradcy do spraw bezpieczeństwa, patrz 1.8.3.

UWAGA 2: W odniesieniu do szkolenia załogi pojazdu, patrz 8.2.

1.3.2 Charakter szkolenia

Szkolenie powinno mieć formę określoną poniżej, odpowiednio do zakresu odpowiedzialności i obowiązków osoby, której dotyczy.

1.3.2.1 Szkolenie ogólne

Pracownicy powinni być zaznajomieni z wymaganiami ogólnymi zawartymi w przepisach o przewozie towarów niebezpiecznych.

1.3.2.2 Szkolenie stanowiskowe

Pracownicy powinni przejść szczegółowe szkolenie z zakresu przepisów o przewozie towarów niebezpiecznych, ściśle odpowiadające ich odpowiedzialności i obowiązkom.

W przypadkach, gdy przewóz towarów niebezpiecznych związany jest z transportem kombinowanym, pracownicy powinni być zaznajomieni z wymaganiami dotyczącymi innych rodzajów transportu.

1.3.2.3 Szkolenie z zakresu bezpieczeństwa

Pracownicy powinni przejść szkolenie na temat zagrożeń stwarzanych przez towary niebezpieczne, odpowiednio do stopnia ryzyka utraty zdrowia lub narażenia, mogących być skutkiem wypadku przy przewozie takich towarów, z uwzględnieniem ich załadunku i rozładunku.

Celem szkolenia powinno być zapoznanie pracowników z bezpiecznymi sposobami postępowania oraz z procedurami ratowniczymi.

1.3.2.4 Szkolenie z zakresu klasy 7

Dla potrzeb klasy 7, pracownicy powinni przejść odpowiednie szkolenie dotyczące **ochrony przed promieniowaniem, w tym** środków ostrożności stosowanych w celu ograniczenia własnego narażenia **zawodowego** oraz narażenia innych osób, których może dotyczyć działanie tych pracowników.

1.3.3 Dokumentacja

Dane dotyczące wszystkich przeprowadzonych szkoleń powinny być przechowywane przez pracodawcę i pracownika oraz powinny być weryfikowane przy podejmowaniu nowego zatrudnienia. Szkolenie powinno być okresowo uzupełniane w celu uwzględnienia zmian w przepisach.

DZIAŁ 1.4

OBOWIĄZKI UCZESTNIKÓW PRZEWOZU W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA

1.4.1 Ogólne środki bezpieczeństwa

1.4.1.1 Uczestnicy przewozu towarów niebezpiecznych powinni podejmować środki bezpieczeństwa odpowiednie do natury i zakresu dających się przewidzieć zagrożeń, w celu zapobieżenia szkodom i urazom oraz, jeżeli jest to wskazane, w celu zminimalizowania ich skutków. Uczestnicy przewozu powinni, w każdym przypadku, stosować się do odpowiednich wymagań ADR.

1.4.1.2 W razie zaistnienia bezpośredniego zagrożenia bezpieczeństwa publicznego, uczestnicy przewozu powinni niezwłocznie powiadomić służby ratownicze oraz udostępnić im informacje potrzebne do prowadzenia działań.

1.4.1.3 ADR może określać obowiązki różnych uczestników przewozu.

Jeżeli Umawiająca się Strona uważa, że nie zostanie w ten sposób obniżony poziom bezpieczeństwa, to może w swoich przepisach krajowych przenieść obowiązki danego uczestnika przewozu na jednego lub kilku innych uczestników, pod warunkiem, że spełnione są obowiązki podane pod 1.4.2 i 1.4.3. O takich odstępstwach Umawiająca się Strona powinna powiadomić Sekretariat Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych, który z kolei powinien podać je do wiadomości Umawiających się Stron.

Wymagania podane pod 1.2.1, 1.4.2 i 1.4.3, definiujące uczestników przewozu i przyporządkowane im obowiązki, nie naruszają przepisów krajowych dotyczących skutków prawnych (natury kryminalnej, odpowiedzialności itd.), wynikających z faktu, że dany uczestnik przewozu jest np. osobą prawną, osobą samozatrudniającą się, pracodawcą lub pracownikiem.

1.4.2 Obowiązki głównych uczestników przewozu

UWAGA: W odniesieniu do materiałów promieniotwórczych, patrz także 1.7.6.

1.4.2.1 Nadawca

1.4.2.1.1 Nadawca towarów niebezpiecznych zobowiązany jest dostarczyć do przewozu tylko takie przesyłki, które spełniają wymagania ADR. W zakresie podanym pod 1.4.1, powinien w szczególności:

- (a) upewnić się, że towary niebezpieczne są sklasyfikowane i dopuszczone do przewozu zgodnie z ADR;
- (b) zaopatrzyć przewoźnika w informacje i dane oraz, jeżeli to konieczne, w wymagane dokumenty przewozowe oraz dokumenty towarzyszące (zezwolenia, dopuszczenia, powiadomienia, świadectwa itd.), uwzględniając w szczególności wymagania podane w dziale 5.4 oraz w tabeli w części 3;
- (c) używać wyłącznie opakowań, dużych opakowań i dużych pojemników do przewozu luzem (DPPL) oraz cystern (pojazdów-cystern, cystern odejmowalnych, pojazdów-baterii, MEGC, cystern przenośnych i kontenerów-cystern), które są dopuszczone i odpowiednie do przewozu danych materiałów oraz posiadają oznakowanie wymagane przez ADR;
- (d) stosować się do wymagań dotyczących sposobów nadania i ograniczeń wysyłkowych;
- (e) zapewnić, aby nawet próżne nieoczyszczone i nieodgazowane cysterny (pojazdy-cysterny, cysterny odejmowalne, pojazdy-baterie, MEGC, cysterny przenośne i kontenery-cysterny), a także próżne nieoczyszczone pojazdy oraz duże i małe kontenery do przewozu luzem, były odpowiednio oznakowane i zaopatrzone w wymagane nalepki ostrzegawcze, a próżne nieoczyszczone cysterny były tak samo zamknięte i szczelne jak w stanie ładownym.

1.4.2.1.2 Jeżeli nadawca korzysta z usług innych uczestników przewozu (pakującego, załadowcy, napełniającego, itd.), to powinien podjąć odpowiednie środki dla zapewnienia, aby przesyłka spełniała wymagania ADR. Jednakże w przypadku wymagań podanych pod 1.4.2.1.1(a), (b), (c) i (e), nadawca może polegać na informacjach i danych udostępnionych mu przez innych uczestników przewozu.

1.4.2.1.3 W przypadku, gdy nadawca działa w imieniu osoby trzeciej, osoba ta powinna poinformować nadawcę na piśmie o tym, że przewóz dotyczy towarów niebezpiecznych oraz powinna udostępnić mu wszystkie informacje i dokumenty potrzebne do wypełnienia jego obowiązków.

1.4.2.2 Przewoźnik

1.4.2.2.1 Odpowiednio do zakresu podanego pod 1.4.1, przewoźnik powinien w szczególności:

- (a) upewnić się, że towary niebezpieczne przeznaczone do przewozu są dopuszczone do przewozu zgodnie z ADR;
- (b) upewnić się, że w jednostce transportowej znajduje się wymagana dokumentacja;
- (c) sprawdzić wzrokowo, czy pojazdy i ładunek nie mają oczywistych wad oraz czy nie występują wycieki lub nieszczelności, braki w wyposażeniu, itp.;
- (d) upewnić się, że nie upłynął termin następnego badania dla pojazdów-cystern, pojazdów-baterii, cystern odejmowalnych, cystern przenośnych, kontenerów-cystern i MEGC;
- (e) sprawdzić, czy pojazdy nie są nadmiernie załadowane;
- (f) upewnić się, że na pojazdach umieszczone zostało wymagane oznakowanie i nalepki ostrzegawcze;
- (g) upewnić się, że w pojeździe znajduje się wyposażenie wymienione w pisemnych instrukcjach dla kierowcy.

Czynności powyższe powinny być wykonane odpowiednio w oparciu o dokumenty przewozowe i dokumenty towarzyszące oraz sprawdzenie wzrokowe pojazdów, kontenerów i ładunku.

1.4.2.2.2 W przypadku wymagań podanych pod 1.4.2.2.1(a), (b), (e) i (f), przewoźnik może polegać na informacjach i danych udostępnionych mu przez innych uczestników przewozu.

1.4.2.2.3 Jeżeli wykonując czynności, o których mowa pod 1.4.2.2.1, przewoźnik stwierdzi naruszenie wymagań ADR, to nie powinien on rozpoczynać przewozu do czasu usunięcia stwierdzonych naruszeń.

1.4.2.2.4 Jeżeli podczas przewozu stwierdzone zostanie naruszenie wymagań ADR zagrażające bezpieczeństwu tego przewozu, to powinien być on niezwłocznie przerwany, przy zachowaniu wymagań dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego, bezpiecznego unieruchomienia przesyłki oraz bezpieczeństwa publicznego. Przewóz może być kontynuowany wyłącznie w przypadku, gdy zapewniono jego zgodność z obowiązującymi przepisami. Pozwolenie na kontynuowanie przewozu może być udzielone przez władzę właściwą dla pozostałej części przewozu.

W przypadku, gdy nie można zapewnić wymaganej zgodności z przepisami i nie zostało udzielone pozwolenie na kontynuowanie przewozu, właściwa władza powinna zapewnić przewoźnikowi niezbędną pomoc administracyjną. Wymaganie to stosuje się również w przypadku, gdy przewoźnik poinformuje właściwą władzę o tym, że nie został powiadomiony przez nadawcę o niebezpiecznych właściwościach przewożonych towarów i w związku z tym, na podstawie obowiązujących przepisów, w szczególności dotyczących umowy przewozu, przewoźnik zamierza towary te rozładować, zniszczyć lub unieszkodliwić.

1.4.2.2.5 (Zarezerwowany)

1.4.2.3 Odbiorca

1.4.2.3.1 Odbiorca ma obowiązek nie opóźniać przyjęcia towarów bez istotnych powodów oraz sprawdzić po rozładunku, czy zostały spełnione należące do niego wymagania ADR.

W zakresie podanym pod 1.4.1, odbiorca powinien w szczególności:

- (a) w przypadkach wskazanych w ADR, dokonać wymaganego oczyszczenia i odkażenia pojazdów i kontenerów;
- (b) zapewnić, aby kontenery, które zostały całkowicie rozładowane, oczyszczone i odkażone, nie posiadały oznakowania określonego w dziale 5.3.

1.4.2.3.2 Jeżeli odbiorca korzysta z usług innych uczestników przewozu (w zakresie rozładunku, czyszczenia, odkażania, itp.), to powinien zastosować odpowiednie środki w celu zapewnienia zgodności z wymaganiami ADR.

1.4.2.3.3 Jeżeli sprawdzenie ujawniło naruszenie wymagań ADR, to odbiorca może zwrócić kontener nadawcy tylko wtedy, gdy naruszenie to zostało usunięte.

1.4.3 Obowiązki innych uczestników przewozu

Podana poniżej lista innych uczestników przewozu i ich obowiązków nie jest wyczerpująca. Obowiązki tych uczestników wynikają z przepisów podanych powyżej w rozdziale 1.4.1 na tyle, na ile wiedzą oni lub powinni wiedzieć, że wykonywane przez nich czynności stanowią część operacji transportowych regulowanych przez ADR.

1.4.3.1 Załadowca

1.4.3.1.1 W zakresie podanym pod 1.4.1, załadowca powinien w szczególności:

- (a) wydać przewoźnikowi towary niebezpieczne tylko w przypadku, gdy są one dopuszczone do przewozu zgodnie z ADR;
- (b) przy wydawaniu do przewozu opakowanych towarów niebezpiecznych lub próżnych, nieoczyszczonych opakowań, sprawdzić czy opakowania nie są uszkodzone. Nie powinien on wydać sztuki przesyłki, której opakowanie jest uszkodzone, dopóki nie zostaną usunięte uszkodzenia, w szczególności, jeżeli opakowanie jest nieszczelne, są wycieki materiału niebezpiecznego lub istnieje możliwość ich wystąpienia; obowiązek ten dotyczy również próżnych nieoczyszczonych opakowań;
- (c) postępować zgodnie z przepisami szczególnymi dotyczącymi załadunku i manipulowania ładunkiem podczas załadunku towarów niebezpiecznych do pojazdu oraz dużego i małego kontenera;
- (d) po załadunku towarów niebezpiecznych do kontenera, spełnić wymagania dotyczące oznakowania podane w dziale 5.3;
- (e) przy załadunku sztuk przesyłki, stosować się do zakazów ładowania razem oraz do wymagań dotyczących oddzielania towarów niebezpiecznych od żywności, innych artykułów spożywczych oraz karmy dla zwierząt, uwzględniając przy tym towary niebezpieczne znajdujące się już w pojeździe lub dużym kontenerze.

1.4.3.1.2 W przypadku wymagań podanych pod 1.4.3.1.1(a), (d) i (e), załadowca może polegać na informacjach i danych udostępnionych mu przez innych uczestników przewozu.

1.4.3.2 Pakujący

W zakresie podanym pod 1.4.1, pakujący powinien stosować się w szczególności do:

- (a) wymagań dotyczących warunków pakowania, w tym pakowania razem; oraz
- (b) wymagań dotyczących oznakowania i stosowania nalepek ostrzegawczych, w przypadku, gdy przygotowuje sztuki przesyłki do przewozu.

1.4.3.3 Napełniający

W zakresie podanym pod 1.4.1, napełniający powinien w szczególności:

- (a) przed napełnieniem upewnić się, że cysterny i ich wyposażenie są w dobrym stanie technicznym;
- (b) w przypadku pojazdów-cystern, pojazdów-baterii, cystern odejmowalnych, cystern przenośnych, kontenerów-cystern oraz MEGC upewnić się, że nie został przekroczony termin ich następnego badania;
- (c) napełniać cysterny jedynie materiałami niebezpiecznymi dopuszczonymi do przewozu w tych cysternach;
- (d) przy napełnianiu cysterny stosować się do wymagań dotyczących załadunku materiałów niebezpiecznych do sąsiednich komór cysterny;
- (e) podczas napełniania cysterny przestrzegać określonego dla danego materiału maksymalnego dopuszczalnego stopnia napełnienia lub maksymalnej dopuszczalnej masy zawartości na litr pojemności cysterny;
- (f) po napełnieniu cysterny sprawdzić szczelność jej zamknięć;
- (g) zapewnić, aby na powierzchni zewnętrznej napełnionej cysterny, nie było niebezpiecznych pozostałości ładowanego materiału;
- (h) przygotowując towary niebezpieczne do przewozu zapewnić, aby na cysternach, na pojazdach oraz na dużych i małych kontenerach do przewozu luzem, zostały umieszczone wymagane przepisami tablice barwy pomarańczowej oraz nalepki ostrzegawcze;
- (i) **(Zarezerwowany)**

- (j) w przypadku załadunku towarów niebezpiecznych luzem do pojazdów lub kontenerów, upewnić się, że przestrzegane są odpowiednie przepisy działu 7.3.

1.4.3.4 Operator kontenera-cysterny/cysterny przenośnej

W zakresie podanym pod 1.4.1, operator kontenera-cysterny/cysterny przenośnej powinien w szczególności:

- (a) zapewnić, aby kontener-cysterna/cysterna przenośna odpowiadały obowiązującym wymaganiom w zakresie konstrukcji, wyposażenia, badań i oznakowania;
- (b) zapewnić, aby konserwacja zbiornika i jego wyposażenia była przeprowadzana w sposób, który gwarantuje, że w normalnych warunkach użytkowania kontener-cysterna/cysterna przenośna będą spełniać wymagania ADR do czasu następnego badania;
- (c) zapewnić przeprowadzenie nadzwyczajnej kontroli kontenera-cysterny/cysterny przenośnej w przypadku, gdy istnieje podejrzenie, że bezpieczeństwo zbiornika lub jego wyposażenia zostało naruszone w wyniku naprawy, dokonanych zmian lub wskutek wypadku.

1.4.3.5 (Zarezerwowany)

DZIAŁ 1.5 ODSTĘPSTWA

1.5.1 Odstępstwa czasowe

1.5.1.1 Zgodnie z artykułem 4 ustęp 3 ADR, właściwe władze Umawiających się Stron mogą uzgodnić bezpośrednio między sobą dopuszczenie niektórych operacji transportowych na swoich terytoriach na zasadach czasowego odstępstwa od wymagań ADR, pod warunkiem, że nie zostanie przez to obniżony poziom bezpieczeństwa. Władza inicjująca takie odstępstwo powinna zawiadomić o nim Sekretariat Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych, który następnie powinien podać je do wiadomości innych Umawiających się Stron¹.

UWAGA: W rozumieniu niniejszego rozdziału „Warunki specjalne” określone pod 1.7.4 nie są uważane za odstępstwa czasowe.

1.5.1.2 Okres ważności odstępstwa czasowego nie powinien być dłuższy niż 5 lat, licząc od dnia jego wejścia w życie. Odstępstwo czasowe wygasa automatycznie z dniem wejścia w życie odpowiedniej zmiany do ADR.

1.5.1.3 Operacje transportowe wykonywane na podstawie odstępstw czasowych uważa się za operacje transportowe w rozumieniu ADR.

1.5.2 (Zarezerwowany)

¹ Uwaga Sekretariatu Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych: Umowy specjalne zawarte na podstawie przepisów niniejszego działu publikowane są na stronie internetowej Sekretariatu (<http://www.unece.org/trans/danger/danger.htm>).

DZIAŁ 1.6

PRZEPISY PRZEJŚCIOWE

1.6.1 Przepisy ogólne

- 1.6.1.1** O ile nie postanowiono inaczej, materiały i przedmioty ADR mogą być przewożone do dnia 30 czerwca 2007 r. zgodnie z przepisami ADR obowiązującymi do dnia 31 grudnia 2006 r.
- 1.6.1.2** (a) Nalepki ostrzegawcze zgodne z wzorami nr 7A, 7B, 7C, 7D lub 7E, obowiązującymi do dnia 31 grudnia 2004 r., mogą być używane do dnia 31 grudnia 2010 r.
- (b) Nalepki ostrzegawcze zgodne z wzorem nr 5.2, obowiązującym do dnia 31 grudnia 2006 r., mogą być używane do dnia 31 grudnia 2010 r.
- 1.6.1.3** Materiały i przedmioty klasy 1, należące do sił zbrojnych Umawiającej się Strony, które zostały zapakowane przed 1 stycznia 1990 r. zgodnie z przepisami ADR obowiązującymi w tym czasie, mogą być przewożone po dniu 31 grudnia 1989 r., pod warunkiem, że ich opakowania pozostają w całości, i że są one zadeklarowane w dokumencie przewozowym jako ładunki wojskowe zapakowane przed dniem 1 stycznia 1990 r. Inne wymagania dotyczące tej klasy i obowiązujące od dnia 1 stycznia 1990 r. powinny być spełnione.
- 1.6.1.4** Materiały i przedmioty klasy 1, które zostały zapakowane między dniem 1 stycznia 1990 r. a dniem 31 grudnia 1996 r. zgodnie z przepisami ADR obowiązującymi w tym czasie, mogą być przewożone po dniu 31 grudnia 1996 r., pod warunkiem, że ich opakowania pozostają w całości, i że są one zadeklarowane w dokumencie przewozowym jako ładunki zapakowane między dniem 1 stycznia 1990 r. a dniem 31 grudnia 1996 r.
- 1.6.1.5** *(Zarezerwowany)*
- 1.6.1.6** Duże pojemniki do przewozu luzem (DPPL), wykonane przed dniem 1 stycznia 2003 r. zgodnie z wymaganiami podanymi pod liczbą marginesową (Im.) 3612 (1) obowiązującymi do dnia 30 czerwca 2001 r., które nie spełniają wymagań podanych pod 6.5.2.1.1 dotyczących wysokości liter, numerów i symboli, obowiązujących od dnia 1 lipca 2001 r., mogą być używane nadal.
- 1.6.1.7** Zatwierdzenia typów konstrukcji dla bębnow, kanistrów i opakowań złożonych, wykonanych z polietylenu o wysokiej lub średniej masie cząsteczkowej, wydane przed dniem 1 lipca 2005 r. zgodnie z wymaganiami podanymi pod 6.1.5.2.6 obowiązującymi do dnia 31 grudnia 2004 r., które nie spełniają wymagań podanych pod 4.1.1.19, zachowują swoją ważność do dnia 31 grudnia 2009 r. Opakowania wykonane i oznakowane na podstawie zatwierdzonych typów konstrukcji, o których mowa, mogą być używane do końca okresu ich używania określonego zgodnie z 4.1.1.15.
- 1.6.1.8** Tablice barwy pomarańczowej spełniające wymagania podrozdziału 5.3.2.2 obowiązujące do dnia 31 grudnia 2004 r. mogą być używane nadal.
- 1.6.1.9** Wymagania podane pod 8.2.1 stosuje się do kierowców pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony od dnia 1 stycznia 2007 r. Niniejszy przepis przejściowy nie dotyczy kierowców, o których mowa pod 8.2.1.3 i 8.2.1.4.
- 1.6.1.10** Ogniwa litowe i baterie litowe wyprodukowane przed dniem 1 stycznia 2003 r., które były badane zgodnie z wymaganiami obowiązującymi do dnia 31 grudnia 2002 r., ale nie były badane zgodnie z wymaganiami obowiązującymi od dnia 1 stycznia 2003 r., a także urządzenia zawierające takie ogniwa lub baterie, mogą być przewożone nadal do dnia 30 czerwca 2013 r., o ile spełniają pozostałe obowiązujące wymagania.
- 1.6.1.11** Dopuszczenia typu dla bębnow, kanistrów i opakowań złożonych, wykonanych z polietylenu o dużej lub średniej masie cząsteczkowej oraz dla DPPL wykonanych z polietylenu o dużej masie cząsteczkowej, wydane przed dniem 1 lipca 2007 r. zgodnie z wymaganiami podanymi pod 6.1.6.1 (a) obowiązującymi do dnia 31 grudnia 2006 r., lecz niezgodnie z wymaganiami podanymi pod 6.1.6.1 (a) obowiązującymi od dnia 1 stycznia 2007 r., zachowują swoją ważność.
- 1.6.1.12** Przepisy rozdziału 1.9.5 wchodzi w życie w dniu 1 lipca 2007 r. W odstępstwie od przepisów rozdziału 1.9.5, do dnia 31 grudnia 2009 r., Umawiające się Strony mogą nadal stosować ograniczenia przejazdu pojazdów przez tunele drogowe zgodnie z przepisami prawa krajowego.
- 1.6.2 Naczynia do gazów klasy 2**
- 1.6.2.1** Naczynia wytworzone przed dniem 1 stycznia 1997 r., które nie odpowiadają wymaganiom ADR obowiązującym od dnia 1 stycznia 1997 r., a których transport był dozwolony na podstawie wymagań ADR obowiązujących do dnia 31 grudnia 1996 r., mogą być przewożone nadal po tej

dacie, pod warunkiem, że spełnione są wymagania w zakresie badań okresowych podane w instrukcjach pakowania P200 i P203.

1.6.2.2 Butle zgodne z definicją podaną pod 1.2.1, które zostały poddane badaniu wstępnemu lub okresowemu przed dniem 1 stycznia 1997 r., mogą być przewożone w stanie próżnym i nieoczyszczone, bez nalepek, do terminu następnego napełnienia lub następnego badania okresowego.

1.6.2.3 Naczynia przeznaczone do przewozu materiałów klasy 2 zbudowane przed dniem 1 stycznia 2003 r., mogą być nadal oznakowane zgodnie z wymaganiami obowiązującymi do dnia 31 grudnia 2002 r.

1.6.2.4 Naczynia ciśnieniowe zaprojektowane i zbudowane zgodnie z przepisami technicznymi, których uznanie wycofano zgodnie z 6.2.3, mogą być używane nadal.

1.6.2.5 Naczynia ciśnieniowe i ich zamknięcia, zaprojektowane i zbudowane zgodnie z normami niewymienionymi pod 6.2.2 i 6.2.5, lecz obowiązującymi w czasie ich budowy, mogą być używane nadal.

1.6.3 Cysterny stałe (pojazdy-cysterny), cysterny odejmovalne i pojazdy-baterie

1.6.3.1 Cysterny stałe (pojazdy-cysterny), cysterny odejmovalne i pojazdy-baterie zbudowane przed wejściem w życie przepisów obowiązujących od dnia 1 października 1978 r., mogą być używane nadal, jeżeli wyposażenie zbiornika odpowiada przepisom działu 6.8. Grubość ścianki zbiorników, z wyjątkiem zbiorników przeznaczonych do przewozu gazów skroplonych, schłodzonych klasy 2, powinna odpowiadać co najmniej ciśnieniu obliczeniowemu 0,4 MPa (4 bary) (ciśnienie manometryczne) dla zbiorników z miękkiej stali lub co najmniej 200 kPa (2 bary) (ciśnienie manometryczne) dla zbiorników z aluminium i stopów aluminium. Dla przekrojów cystern, innych niż okrągłe, za podstawę do obliczenia przyjmuje się średnicę koła, którego powierzchnia jest równa rzeczywistej powierzchni poprzecznego przekroju tej cysterny.

1.6.3.2 Badania okresowe cystern stałych (pojazdów-cystern), cystern odejmovalnych i pojazdów-baterii, znajdujących się w eksploatacji zgodnie z tymi przepisami przejściowymi, powinny być dokonane zgodnie z przepisami podanymi pod 6.8.2.4 i 6.8.3.4 oraz zgodnie z przepisami szczególnymi dotyczącymi różnych klas. Jeżeli poprzednie przepisy nie przewidywały wyższego ciśnienia próbnego, to dla zbiorników z aluminium i stopów aluminium wystarczające jest ciśnienie próbne 200 kPa (2 bary) (ciśnienie manometryczne).

1.6.3.3 Cysterny stałe (pojazdy-cysterny), cysterny odejmovalne i pojazdy-baterie, spełniające przepisy przejściowe podane pod 1.6.3.1 i 1.6.3.2, mogą być używane do dnia 30 września 1993 r. do przewozu materiałów niebezpiecznych, dla których zostały one dopuszczone. Tego okresu przejściowego nie stosuje się do cystern stałych (pojazdów-cystern), cystern odejmovalnych i pojazdów-baterii przeznaczonych do przewozu gazów klasy 2, ani do cystern stałych (pojazdów-cystern), cystern odejmovalnych i pojazdów-baterii, których grubość ścianki i wyposażenie odpowiadają przepisom działu 6.8.

1.6.3.4 (a) Cysterny stałe (pojazdy-cysterny), cysterny odejmovalne i pojazdy-baterie zbudowane przed dniem 1 maja 1985 r., zgodnie z przepisami ADR obowiązującymi między dniem 1 października 1978 r. a dniem 30 kwietnia 1985 r., ale które nie odpowiadają przepisom obowiązującym od dnia 1 maja 1985 r., mogą być po tej dacie używane nadal.

(b) Cysterny stałe (pojazdy-cysterny), cysterny odejmovalne i pojazdy-baterie zbudowane między dniem 1 maja 1985 r. a wejściem w życie przepisów obowiązujących od dnia 1 stycznia 1988 r., które nie odpowiadają tym przepisom, ale zostały zbudowane zgodnie z przepisami ADR obowiązującymi do tej daty, mogą być po tej dacie używane nadal.

1.6.3.5 Cysterny stałe (pojazdy-cysterny), cysterny odejmovalne i pojazdy-baterie zbudowane przed dniem 1 stycznia 1993 r. zgodnie z przepisami obowiązującymi do dnia 31 grudnia 1992 r., które nie odpowiadają przepisom obowiązującym od dnia 1 stycznia 1993 r., mogą być używane nadal.

1.6.3.6 (a) Cysterny stałe (pojazdy-cysterny), cysterny odejmovalne i pojazdy-baterie, które zostały zbudowane między dniem 1 stycznia 1978 r. a dniem 31 grudnia 1984 r., w przypadku gdy będą używane po dniu 31 grudnia 2004 r., powinny odpowiadać wymaganiom dotyczącym grubości ścianek zbiorników i zabezpieczenia przed uszkodzeniem podanym pod liczbą marginesową (lm.) 211 127(5) i obowiązującym od dnia 1 stycznia 1990 r.

(b) Cysterny stałe (pojazdy-cysterny), cysterny odejmovalne i pojazdy-baterie, które zostały zbudowane między dniem 1 stycznia 1985 r. a dniem 31 grudnia 1989 r. w przypadku, gdy będą używane po dniu 31 grudnia 2010 r., powinny odpowiadać wymaganiom dotyczącym

grubości ścianek zbiorników i zabezpieczenia przed uszkodzeniem podanym pod liczbą marginesową (lm.) 211 127(5) i obowiązującym od dnia 1 stycznia 1990 r.

- 1.6.3.7** Cysterny stałe (pojazdy-cysterny), cysterny odejmowalne i pojazdy-baterie zbudowane przed dniem 1 stycznia 1999 r. zgodnie z przepisami obowiązującymi do dnia 31 grudnia 1998 r., które nie odpowiadają przepisom obowiązującym od dnia 1 stycznia 1999 r., mogą być używane nadal.
- 1.6.3.8** Cysterny stałe (pojazdy-cysterny), cysterny odejmowalne i pojazdy-baterie przeznaczone do przewozu materiałów klasy 2, które zostały zbudowane przed dniem 1 stycznia 1997 r., do następnego badania okresowego mogą być oznakowane zgodnie z przepisami obowiązującymi do dnia 31 grudnia 1996 r.
- Jeżeli, ze względu na zmiany w ADR, niektóre prawidłowe nazwy przewozowe gazów zostały zmienione, to nie jest wymagane poprawianie nazw na tabliczkach lub na zbiornikach (patrz 6.8.3.5.2 lub 6.8.3.5.3) pod warunkiem, że nazwy gazów naniesione na cysternach stałych (pojazdach-cysternach), cysternach odejmowalnych i pojazdach-bateriach lub na tabliczkach (patrz 6.8.3.5.6 (b) lub (c)) zostaną poprawione podczas najbliższego badania okresowego.
- 1.6.3.9 i 1.6.3.10** *(Zarezerwowane)*
- 1.6.3.11** Cysterny stałe (pojazdy-cysterny) i cysterny odejmowalne zbudowane przed dniem 1 stycznia 1997 r. zgodnie z przepisami obowiązującymi do dnia 31 grudnia 1996 r., które nie odpowiadają przepisom podanym pod liczbą marginesową (lm.) 211 332 i 211 333 obowiązującym od dnia 1 stycznia 1997 r., mogą być używane nadal.
- 1.6.3.12** *(Zarezerwowany)*
- 1.6.3.13** *(Zarezerwowany)*
- 1.6.3.14** *(Zarezerwowany)*
- 1.6.3.15** Cysterny stałe (pojazdy-cysterny), cysterny odejmowalne i pojazdy-baterie, zbudowane przed dniem 1 lipca 2007 r. zgodnie z wymaganiami obowiązującymi do dnia 31 grudnia 2006 r., które nie odpowiadają wymaganiom podanym pod 6.8.2.2.3 obowiązującym od dnia 1 stycznia 2007 r., mogą być używane do daty najbliższego badania okresowego.
- 1.6.3.16** W odniesieniu do cystern stałych (pojazdów-cystern), cystern odejmowalnych i pojazdów-baterii zbudowanych przed dniem 1 stycznia 2007 r., które nie odpowiadają wymaganiom dotyczącym dokumentacji cysterny podanym pod 4.3.2, 6.8.2.3, 6.8.2.4 i 6.8.3.4, dokumentacja cysterny powinna obejmować okres rozpoczynający się najpóźniej od daty najbliższego badania okresowego.
- 1.6.3.17** Cysterny stałe (pojazdy-cysterny) i cysterny odejmowalne, przeznaczone do przewozu materiałów klasy 3, I grupy pakowania, o prężności par w temperaturze 50°C nie wyższej niż 175 kPa (1,75 bara) (ciśnienie absolutne), zbudowane przed dniem 1 lipca 2007 r. zgodnie z wymaganiami obowiązującymi do dnia 31 grudnia 2006 r., którym zgodnie z tymi wymaganiami przyporządkowano kod cysterny L1,5BN, mogą być używane do przewozu wymienionych materiałów do dnia 31 grudnia 2018 r.
- 1.6.3.18** Cysterny stałe (pojazdy-cysterny), cysterny odejmowalne i pojazdy-baterie zbudowane przed dniem 1 stycznia 2003 r. zgodnie z przepisami obowiązującymi do dnia 30 czerwca 2001 r., które nie odpowiadają przepisom obowiązującym od dnia 1 lipca 2001 r., mogą być używane nadal. Wskazanie kodu cysterny w dopuszczeniu prototypu oraz naniesienie odpowiedniego oznakowania powinno zostać dokonane przed dniem 1 stycznia 2009 r.
- 1.6.3.19** Cysterny stałe (pojazdy-cysterny) i cysterny odejmowalne zbudowane przed dniem 1 stycznia 2003 r. zgodnie z przepisami podanymi pod 6.8.2.1.21 obowiązującymi do 31 grudnia 2002 r., które nie odpowiadają przepisom obowiązującym od dnia 1 stycznia 2003 r., mogą być używane nadal.
- 1.6.3.20** Cysterny stałe (pojazdy-cysterny) i cysterny odejmowalne, zbudowane przed dniem 1 lipca 2003 r. zgodnie z wymaganiami obowiązującymi do dnia 31 grudnia 2002 r., które nie spełniają wymagań podanych pod 6.8.2.1.7 oraz przepisu szczególnego TE15 podanego pod 6.8.4(b), obowiązujących od dnia 1 stycznia 2003 r., mogą być używane nadal.
- 1.6.3.21** Cysterny stałe (pojazdy-cysterny) i cysterny odejmowalne zbudowane przed dniem 1 stycznia 2003 r. zgodnie z wymaganiami obowiązującymi do dnia 30 czerwca 2001 r., spełniające wymagania podane pod 6.8.2.2.10, ale niewyposażone w manometr lub w inny odpowiedni wskaźnik, powinny być uważane za zamknięte hermetycznie do czasu następnego badania okresowego zgodnego z 6.8.2.4.2, nie dłużej jednak niż do dnia 31 grudnia 2008 r.

1.6.3.22 do 1.6.3.24 (Zarezerwowane)

1.6.3.25 Do czasu wykonania pierwszej próby szczelności po dniu 1 stycznia 2005 r. na tabliczce wymaganej na podstawie przepisu 6.8.2.5.1 dopuszcza się brak daty wykonania próby szczelności wymaganej na podstawie przepisu 6.8.2.4.3.

Do czasu wykonania pierwszej próby po dniu 1 stycznia 2007 r. nie wymaga się podawania na tabliczce cysterny kodu próby („P” lub „L”) określonego pod 6.8.2.5.1.

1.6.3.26 Cysterny stałe (pojazdy-cysterny) i cysterny odejmowalne, zbudowane przed dniem 1 stycznia 2007 r. zgodnie z wymaganiami obowiązującymi do dnia 31 grudnia 2006 r., które nie odpowiadają wymaganiom dotyczącym wskazania w oznakowaniu wartości zewnętrznego ciśnienia obliczeniowego, podanym pod 6.8.2.5.1 i obowiązującym od dnia 1 stycznia 2007 r., mogą być używane nadal.

1.6.3.27 do 1.6.3.29 (Zarezerwowane)

1.6.3.30 Cysterny stałe (pojazdy-cysterny) i cysterny odejmowalne, przeznaczone do przewozu odpadów, ładowane podciśnieniowo, zbudowane przed dniem 1 lipca 2005 r. zgodnie z wymaganiami obowiązującymi do dnia 31 grudnia 2004 r., niespełniające wymagań podanych pod 6.10.3.9 obowiązujących od dnia 1 stycznia 2005 r., mogą być używane nadal.

1.6.3.31 Cysterny stałe (pojazdy-cysterny), cysterny odejmowalne i pojazdy-baterie, zaprojektowane i zbudowane zgodnie z przepisami technicznymi, których uznanie wycofano zgodnie z 6.8.2.7, mogą być używane nadal.

1.6.3.32 do 1.6.3.39 (Zarezerwowane)

1.6.3.40 Cysterny ze wzmocnionych tworzyw sztucznych (FRP)

Cysterny ze wzmocnionych tworzyw sztucznych (FRP) zbudowane przed dniem 1 lipca 2002 r. zgodnie z prototypem zatwierdzonym przed dniem 1 lipca 2001 r. na podstawie przepisów dodatku B.1c, obowiązującym do dnia 30 czerwca 2001 r., mogą być używane nadal, pod warunkiem, że spełniały one i nadal spełniają wszystkie wymagania obowiązujące do dnia 30 czerwca 2001 r.

Jednakże od dnia 1 lipca 2001 r. nowy prototyp nie może być zatwierdzony zgodnie z wymaganiami obowiązującymi do dnia 30 czerwca 2001 r.

1.6.4 Kontenery-cysterny, cysterny przenośne i MEGC

1.6.4.1 Kontenery-cysterny zbudowane przed dniem 1 stycznia 1988 r. zgodnie z przepisami obowiązującymi do dnia 31 grudnia 1987 r., które nie odpowiadają przepisom obowiązującym od dnia 1 stycznia 1988 r., mogą być używane nadal.

1.6.4.2 Kontenery-cysterny zbudowane przed dniem 1 stycznia 1993 r. zgodnie z przepisami obowiązującymi do dnia 31 grudnia 1992 r., które nie odpowiadają przepisom obowiązującym od dnia 1 stycznia 1993 r., mogą być używane nadal.

1.6.4.3 Kontenery-cysterny zbudowane przed dniem 1 stycznia 1999 r. zgodnie z przepisami obowiązującymi do dnia 31 grudnia 1998 r., które nie odpowiadają przepisom obowiązującym od dnia 1 stycznia 1999 r., mogą być używane nadal.

1.6.4.4 (Zarezerwowany)

1.6.4.5 Kontenery-cysterny przeznaczone do przewozu gazów klasy 2, zbudowane przed dniem 1 stycznia 1997 r., do następnego badania okresowego mogą być oznakowane zgodnie z przepisami obowiązującymi do dnia 31 grudnia 1996 r.

Jeżeli, ze względu na zmiany w ADR, niektóre prawidłowe nazwy przewozowe gazów zostały zmienione, to nie jest wymagane poprawianie nazw na tabliczkach lub na zbiornikach (patrz 6.8.3.5.2 lub 6.8.3.5.3) pod warunkiem, że nazwy gazów na kontenerach-cysternach i MEGC lub na tabliczkach (patrz 6.8.3.5.6 (b) lub (c)) zostaną poprawione podczas najbliższego badania okresowego.

1.6.4.6 Kontenery-cysterny zbudowane przed dniem 1 stycznia 2007 r. zgodnie z wymaganiami obowiązującymi do dnia 31 grudnia 2006 r., które nie odpowiadają wymaganiom dotyczącym wskazania w oznakowaniu wartości zewnętrznego ciśnienia obliczeniowego, podanym pod 6.8.2.5.1 i obowiązującym od dnia 1 stycznia 2007 r., mogą być używane nadal.

1.6.4.7 Kontenery-cysterny zbudowane przed dniem 1 stycznia 1997 r. zgodnie z przepisami obowiązującymi do dnia 31 grudnia 1996 r., które nie odpowiadają przepisom podanym pod liczbami marginesowymi (lm.) 212 332 i 212 333, obowiązującym od dnia 1 stycznia 1997 r., mogą być używane nadal.

- 1.6.4.8** (Zarezerwowany)
- 1.6.4.9** Kontenery-cysterny i MEGC zaprojektowane i zbudowane zgodnie z przepisami technicznymi, których uznanie wycofano zgodnie z 6.8.2.7, mogą być używane nadal.
- 1.6.4.10** (Zarezerwowany)
- 1.6.4.11** (Zarezerwowany)
- 1.6.4.12** Kontenery-cysterny i MEGC zbudowane przed dniem 1 stycznia 2003 r. zgodnie z przepisami obowiązującymi do dnia 30 czerwca 2001 r., które nie odpowiadają przepisom obowiązującym od dnia 1 lipca 2001 r., mogą być używane nadal. Określenie kodu cysterny w dopuszczeniu prototypu oraz naniesienie odpowiedniego oznakowania powinno zostać dokonane przed dniem 1 stycznia 2008 r. Naniesienie alfanumerycznych kodów przepisów szczególnych TC, TE i TA określonych pod 6.8.4 powinno być dokonane wraz z określeniem kodu cysterny lub podczas jednego z badań zgodnych z 6.8.2.4 przeprowadzanego po określeniu kodu, nie później jednak niż do dnia 31 grudnia 2008 r. Do czasu oznakowania kontenera-cysterny odpowiednimi kodami, na kontenerze-cysternie lub na tabliczce powinna być naniesiona prawidłowa nazwa przewozowa zawartego w nim materiału ¹.
- 1.6.4.13** Kontenery-cysterny zbudowane przed dniem 1 lipca 2003 r. zgodnie z wymaganiami obowiązującymi do dnia 31 grudnia 2002 r., które nie spełniają wymagań podanych pod 6.8.2.1.7 oraz przepisu szczególnego TE15 podanego pod 6.8.4(b), obowiązujących od dnia 1 stycznia 2003 r., mogą być używane nadal.
- 1.6.4.14** (Zarezerwowany)
- 1.6.4.15** Do czasu wykonania pierwszej próby szczelności po dniu 1 stycznia 2005 r. na tabliczce wymaganej na podstawie przepisu 6.8.2.5.1 dopuszcza się brak daty wykonania próby szczelności wymaganej na podstawie przepisu 6.8.2.4.3.
Do czasu wykonania pierwszej próby po dniu 1 stycznia 2007 r. nie wymaga się podawania na tabliczce cysterny kodu próby („P” lub „L”) określonego pod 6.8.2.5.1.
- 1.6.4.16** Kontenery-cysterny zbudowane przed dniem 1 stycznia 2003 r. zgodnie z wymaganiami obowiązującymi do dnia 30 czerwca 2001 r., spełniające wymagania podane pod 6.8.2.2.10, ale niewyposażone w manometr lub w inny odpowiedni wskaźnik, powinny być uważane za zamknięte hermetycznie do czasu następnego badania okresowego zgodnego z 6.8.2.4.2, nie dłużej jednak niż do dnia 31 grudnia 2007 r.
- 1.6.4.17** Kontenery-cysterny zbudowane przed dniem 1 lipca 2007 r. zgodnie z wymaganiami obowiązującymi do dnia 31 grudnia 2006 r., które nie odpowiadają wymaganiom podanym pod 6.8.2.2.3 obowiązującym od dnia 1 stycznia 2007 r., mogą być używane do daty najbliższego badania okresowego.
- 1.6.4.18** W odniesieniu do kontenerów-cystern zbudowanych przed dniem 1 stycznia 2007 r., które nie odpowiadają wymaganiom dotyczącym dokumentacji cysterny podanym pod 4.3.2, 6.8.2.4 i 6.8.3.4, dokumentacja cysterny powinna obejmować okres rozpoczynający się najpóźniej od daty najbliższego badania okresowego.
- 1.6.4.19** Kontenery-cysterny przeznaczone do przewozu materiałów klasy 3, I grupy pakowania, o prężności par w temperaturze 50 °C nie wyższej niż 175 kPa (1,75 bara) (ciśnienie absolutne), zbudowane przed dniem 1 lipca 2007 r. zgodnie z wymaganiami obowiązującymi do dnia 31 grudnia 2006 r., którym zgodnie z tymi wymaganiami przyporządkowano kod cysterny L1,5BN, mogą być używane do przewozu wymienionych materiałów do dnia 31 grudnia 2016 r.
- 1.6.4.20** Kontenery-cysterny ładowane podciśnieniowo i przeznaczone do przewozu odpadów, zbudowane przed dniem 1 lipca 2005 r. zgodnie z wymaganiami obowiązującymi do dnia 31 grudnia 2004 r., które nie spełniają wymagań podanych pod 6.10.3.9 obowiązujących od dnia 1 lipca 2005 r., mogą być używane nadal.
- 1.6.4.30** Do dnia 31 grudnia 2007 r. właściwa władza może wydawać świadectwa zatwierdzenia typu dla nowo projektowanych cystern przenośnych i MEGC certyfikowanych znakiem UN, odpowiadających wymaganiom działu 6.7 obowiązującym do dnia 31 grudnia 2006 r. Cysterny przenośne i MEGC certyfikowane znakiem UN, które nie odpowiadają wymaganiom konstrukcyjnym obowiązującym od dnia 1 stycznia 2007 r., ale są zbudowane zgodnie ze

¹ *Prawidłowa nazwa przewozowa może być zastąpiona ogólną nazwą grupową obejmującą materiały o podobnych właściwościach odpowiadające parametrom cysterny.*

świadectwem zatwierdzenia typu wydanym przed dniem 1 stycznia 2008 r., mogą być używane nadal.

1.6.5 Pojazdy

1.6.5.1 i 1.6.5.2 (Zarezerwowane)

1.6.5.3 (Zarezerwowany)

1.6.5.4 Wymagania dotyczące konstrukcji pojazdów EX/II, EX/III, FL, OX i AT zawarte w części 9, obowiązujące do dnia 31 grudnia 2006 r., mogą być stosowane do dnia 31 marca 2008 r.

1.6.5.5 Pojazdy zarejestrowane lub dopuszczone do eksploatacji przed dniem 1 stycznia 2003 r., których wyposażenie elektryczne nie spełnia wymagań podanych pod 9.2.2, 9.3.7 lub 9.7.8, lecz spełnia odpowiednie wymagania obowiązujące do dnia 30 czerwca 2001 r., mogą być używane nadal.

1.6.5.6 Jednostki transportowe wyposażone w gaśnice zgodnie z przepisami podanymi pod 8.1.4 obowiązującymi do dnia 31 grudnia 2002 r. mogą być używane nadal do dnia 31 grudnia 2007 r.

1.6.5.7 Pojazdy kompletne lub skompletowane, na które wydano homologację typu przed dniem 31 grudnia 2002 r. zgodnie Regulaminem EKG Nr 105² wraz z poprawkami serii 01 lub zgodnie z odpowiednimi przepisami Dyrektywy 98/91/EC³, nieodpowiadające wymaganiom działu 9.2, ale odpowiadające wymaganiom dotyczącym konstrukcji pojazdów podstawowych (przepisy podane pod liczbami marginesowymi 220 100 do 220 540 w dodatku B.2) obowiązującymi do dnia 30 czerwca 2001 r., mogą być nadal dopuszczane do przewozu i używane, pod warunkiem, że zostały one zarejestrowane lub dopuszczone do ruchu przed dniem 1 lipca 2003 r.

1.6.5.8 Pojazdy EX/II i EX/III dopuszczone po raz pierwszy przed dniem 1 lipca 2005 r., które spełniają wymagania części 9 obowiązujące do dnia 31 grudnia 2004 r., ale nie spełniają wymagań części 9 obowiązujących od dnia 1 stycznia 2005 r., mogą być używane nadal.

1.6.5.9 Pojazdy-cysterny z cysternami stałymi o pojemności powyżej 3 m³, zarejestrowane po raz pierwszy przed dniem 1 lipca 2004 r., przeznaczone do przewozu towarów niebezpiecznych w stanie ciekłym lub stopionym i badane przy zastosowaniu ciśnienia próbnego poniżej 4 barów, które nie spełniają wymagań podanych pod 9.7.5.2, mogą być używane nadal.

1.6.5.10 Świadectwa dopuszczenia zgodne z wzorem określonym pod 9.1.3.5 obowiązującym do dnia 31 grudnia 2006 r., mogą być używane nadal.

1.6.6 Klasa 7

1.6.6.1 *Sztuki przesyłki niewymagające zatwierdzenia wzoru przez właściwą władzę zgodnie z przepisami IAEA z 1985 r. i z 1985 r. z poprawkami wprowadzonymi w 1990 r., Seria Bezpieczeństwo Nr 6*

Wyłączone sztuki przesyłki, przemysłowe sztuki przesyłki Typu IP-1, IP-2 i IP-3 oraz sztuki przesyłki Typu A, które nie wymagały zatwierdzenia wzoru przez właściwą władzę i spełniają wymagania przepisów IAEA z 1985 r. lub z 1985 r. z poprawkami wprowadzonymi w 1990 r. „Przepisy Bezpiecznego Transportu Materiałów Promieniotwórczych” (IAEA, Seria Bezpieczeństwo Nr 6), mogą być używane nadal pod warunkiem, stosowania obowiązkowego programu zapewnienia jakości zgodnie z wymaganiami podanymi pod 1.7.3 oraz ograniczeń dotyczących aktywności i materiału podanych pod 2.2.7.7.

Każde opakowanie, w którym dokonano zmian innych niż poprawiających bezpieczeństwo lub opakowania wyprodukowane po 31 grudnia 2003 r., powinny spełniać wymagania ADR. Sztuki przesyłki przygotowane do przewozu nie później niż do dnia 31 grudnia 2003 r., zgodnie z przepisami IAEA z 1985 r. lub z 1985 r. z poprawkami wprowadzonymi w 1990 r., Seria Bezpieczeństwo Nr 6, mogą być nadal stosowane do transportu. Sztuki przesyłki przygotowane do przewozu po tym terminie powinny spełniać wymagania ADR.

1.6.6.2 *Sztuki przesyłki zatwierdzone zgodnie z przepisami IAEA z 1973 r., z 1973 r. z poprawkami, z 1985 r. i z 1985 r. z poprawkami wprowadzonymi w 1990 r., Seria Bezpieczeństwo Nr 6*

² Regulamin EKG Nr 105 (Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów przeznaczonych do przewozu ładunków niebezpiecznych w zakresie ich szczególnych cech konstrukcyjnych).

³ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 98/91/WE z dnia 14 grudnia 1998 r. odnosząca się do pojazdów silnikowych i ich przyczep, przeznaczonych do transportu drogowego towarów niebezpiecznych oraz zmieniająca dyrektywę 70/156/EWG odnoszącą się do homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep (Dz. Urz. WE L 11 z 16.01.1999, str. 25; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 4, str. 239).

- 1.6.6.2.1** Opakowania wyprodukowane zgodnie ze wzorem sztuki przesyłki zatwierdzonym przez właściwą władzę na podstawie przepisów IAEA z 1973 r. lub z 1973 r. z poprawkami, Seria Bezpieczeństwo Nr 6, mogą być używane nadal pod warunkiem, że wzór sztuki przesyłki został zatwierdzony wielostronnie, obowiązkowy program zapewnienia jakości odpowiada wymaganiom zgodnym z 1.7.3, a ograniczenia dotyczące aktywności i materiału odpowiadają wymaganiom podanym pod 2.2.7.7. Żadna nowa produkcja takich opakowań nie powinna być rozpoczynana. Zmiany we wzorze opakowania, rodzaju lub ilości dopuszczonej zawartości promieniotwórczej, które według właściwej władzy mogą w sposób znaczący wpływać na bezpieczeństwo, powinny spełniać wymagania ADR. Każdemu opakowaniu powinien być nadany numer seryjny zgodnie z wymaganiem podanym pod 5.2.1.7.5, który powinien być umieszczony na zewnętrznej stronie każdego opakowania.
- 1.6.6.2.2** Opakowania wyprodukowane zgodnie ze wzorem sztuki przesyłki zatwierdzonym przez właściwą władzę na podstawie przepisów IAEA z 1985 r. lub z 1985 r. z poprawkami wprowadzonymi w 1990 r., Seria Bezpieczeństwo Nr 6, mogą być używane nadal pod warunkiem, że wzór sztuki przesyłki został zatwierdzony wielostronnie, obowiązkowy program zapewnienia jakości odpowiada wymaganiom zgodnym z 1.7.3, a ograniczenia dotyczące aktywności i materiału odpowiadają wymaganiom podanym pod 2.2.7.7. Zmiany dotyczące wzoru opakowania, rodzaju i ilości dopuszczonej zawartości promieniotwórczej, które według właściwej władzy mogą w sposób znaczący wpływać na bezpieczeństwo, powinny spełniać wymagania niniejszych przepisów. Wszystkie opakowania, których produkcja rozpocznie się po dniu 31 grudnia 2006 r. powinny spełniać wymagania ADR.
- 1.6.6.3** *Materiał promieniotwórczy w specjalnej postaci zatwierdzony zgodnie z przepisami IAEA z 1973r, z 1973 z poprawkami, z 1985 r. i z 1985 r. z poprawkami wprowadzonymi w 1990 r., Seria Bezpieczeństwo Nr 6*

Materiał promieniotwórczy w specjalnej postaci wyprodukowany zgodnie ze wzorem, który został zatwierdzony jednostronnie przez właściwą władzę na podstawie przepisów IAEA z 1973 r., z 1973 r. z poprawkami, z 1985 r. lub z 1985 r. z poprawkami wprowadzonymi w 1990 r., Seria Bezpieczeństwo Nr 6, może być używany pod warunkiem stosowania obowiązkowego programu zapewnienia jakości zgodnie z wymaganiami podanymi pod 1.7.3. Każdy materiał promieniotwórczy w specjalnej postaci wyprodukowany po dniu 31 grudnia 2003 r. powinien spełniać wymagania ADR.

DZIAŁ 1.7

WYMAGANIA OGÓLNE DOTYCZĄCE KLASY 7

1.7.1 Przepisy ogólne

1.7.1.1 ADR ustala normy bezpieczeństwa, które zapewniają akceptowalny poziom ochrony ludzi i środowiska przed promieniowaniem, zagrożeniem stanem krytycznym i wydzielaniem ciepła, związanymi z przewozem materiałów promieniotwórczych. Normy te opierają się na przepisach IAEA „Regulations for the Safe Transport of Radioactive Material, 2005 edition, Safety Standards Series No. TS-R-1, IAEA, Vienna (2005)”. Objasnienia zawarte są w dokumencie „Advisory Material for the IAEA Regulations for the Safe Transport of Radioactive Material, Safety Standard Series No. TS-G-1.1 (ST-2), IAEA, Vienna (2002)”.

1.7.1.2 Celem ADR jest ochrona ludzi, mienia i środowiska przed skutkami promieniowania podczas przewozu materiałów promieniotwórczych. Ochronę tę osiąga się za pomocą następujących wymagań:

- (a) szczelnego naczynia dla zawartości promieniotwórczej;
- (b) kontroli poziomu promieniowania zewnętrznego;
- (c) zapobiegania osiągnięciu stanu krytycznego; oraz
- (d) zapobiegania szkodom powodowanym przez ciepło.

Wymagania te są spełnione - po pierwsze - poprzez stopniowanie ograniczenia zawartości promieniotwórczej dla sztuk przesyłki i pojazdów oraz stosowanie norm wytrzymałościowych dla wzorów sztuk przesyłki w zależności od zagrożenia powodowanego przez zawartość promieniotwórczą. Po drugie - poprzez wprowadzenie wymagań dla wzorów sztuk przesyłki, ich eksploatacji i konserwacji opakowań, biorąc pod uwagę charakter zawartości promieniotwórczej. W fazie końcowej wymagania, o których mowa, są spełnione poprzez obowiązkową kontrolę administracyjną, obejmującą odpowiednie procedury zatwierdzania przez właściwą władzę.

1.7.1.3 ADR stosuje się do przewozu drogowego materiałów promieniotwórczych, z uwzględnieniem przewozu incydentalnego związanego ze stosowaniem materiałów promieniotwórczych. Na przewóz składają się wszystkie czynności i warunki związane z przemieszczaniem materiałów promieniotwórczych; obejmuje to projektowanie, wytwarzanie, konserwację i naprawy opakowania transportowego oraz przygotowanie, wysyłkę, załadunek, przewóz wraz z przechowywaniem podczas tranzytu, rozładunek i odbiór ładunków i sztuk przesyłki z materiałami promieniotwórczymi w miejscu ich przeznaczenia. Do norm wytrzymałościowych w ADR stosuje się podejście stopniowane, które charakteryzuje się trzema poziomami wymagań:

- (a) rutynowe warunki przewozu (bez awarii);
- (b) normalne warunki przewozu (niewielkie awarie);
- (c) warunki przewozu uwzględniające awarie.

1.7.2 Program ochrony przed promieniowaniem

1.7.2.1 Przewóz materiałów promieniotwórczych powinien być zgodny z Programem Ochrony przed Promieniowaniem, który składa się z systematycznych działań mających na celu zapewnienie odpowiedniego stosowania środków ochrony przed promieniowaniem.

1.7.2.2 Rodzaj i zakres środków przyjętych w programie powinien być odpowiedni do wielkości i prawdopodobieństwa narażenia na promieniowanie. Program powinien zawierać wymagania podane pod 1.7.2.3, 1.7.2.4, CV33 (1.1) z rozdziału 7.5.11 oraz odpowiednie procedury postępowania awaryjnego. Na żądanie właściwej władzy, program ten powinien być udostępniony do kontroli.

1.7.2.3 Dawki dla ludzi powinny być niższe od odpowiednich dawek granicznych. Ochrona i bezpieczeństwo powinny być tak zoptymalizowane, aby wielkości dawek indywidualnych, liczba osób narażonych i prawdopodobieństwo wystąpienia narażenia było tak małe jak to jest rozsądnie osiągalne, biorąc pod uwagę czynniki ekonomiczne i społeczne, a dawki dla ludzi powinny być poniżej odpowiednich dawek granicznych. Powinno się stosować podejście systematyczne i konstruktywne, z uwzględnieniem związków między transportem i innymi formami działalności.

1.7.2.4 W przypadku narażenia zawodowego wynikającego z działalności transportowej, jeżeli ocenia się, że otrzymanie dawki skutecznej:

- (a) od 1mSv do 6 mSv na rok jest prawdopodobne, to wymaga się programu dla oceny dawek indywidualnych poprzez kontrolę środowiska pracy lub prowadzenia kontroli dawek indywidualnych;
- (b) większej niż 6 mSv na rok jest prawdopodobne, to wymaga się prowadzenia kontroli dawek indywidualnych.

Jeżeli prowadzona jest kontrola dawek indywidualnych lub kontrola miejsca pracy, to powinny być przechowywane odpowiednie rejestry tych czynności.

1.7.3 Zapewnienie jakości

W celu zapewnienia zgodności z odpowiednimi przepisami ADR, powinny być opracowane i wdrożone programy zapewnienia jakości w zakresie projektowania, wytwarzania, badania, sporządzania dokumentacji, stosowania, konserwacji i kontroli wszystkich materiałów promieniotwórczych w specjalnej postaci, materiałów promieniotwórczych słabo rozpraszalnych i sztuk przesyłki oraz programy w zakresie przewozu i czynności związanych z przechowywaniem podczas tranzytu. Programy te powinny być oparte na międzynarodowych, krajowych lub innych normach akceptowanych przez właściwą władzę. Właściwa władza powinna mieć możliwość uzyskania potwierdzenia, że specyfikacja wzoru została w pełni wdrożona. Producent, nadawca lub użytkownik powinien umożliwić właściwej władzy przeprowadzenie kontroli podczas wytwarzania i stosowania materiałów, o których mowa, oraz wykazać, że:

- (a) stosowane metody wytwarzania i materiały odpowiadają specyfikacjom zatwierdzonego wzoru; oraz
- (b) wszystkie opakowania są okresowo kontrolowane, a w razie konieczności naprawiane i utrzymywane w dobrym stanie tak, aby spełniały one zawsze, również po wielokrotnym użyciu, wszystkie mające zastosowanie wymagania i specyfikacje.

Jeżeli wymagane jest zatwierdzenie przez właściwą władzę, to takie zatwierdzenie powinno być uwarunkowane istnieniem właściwego programu zapewnienia jakości.

1.7.4 Warunki specjalne

1.7.4.1 Warunki specjalne oznaczają warunki zatwierdzone przez właściwą władzę, na podstawie których mogą być przewożone przesyłki z materiałem promieniotwórczym niespełniające wszystkich odpowiednich wymagań ADR.

UWAGA: Warunki specjalne nie są traktowane jako odstępstwa czasowe zgodne z 1.5.1.

1.7.4.2 Przesyłki, dla których zapewnienie zgodności z przepisami mającymi zastosowanie do klasy 7 jest niemożliwe do spełnienia w praktyce, nie powinny być przewożone, z wyjątkiem przewozu na warunkach specjalnych. Właściwa władza może zatwierdzić specjalne warunki przewozu dla pojedynczej przesyłki lub dla planowanej serii wielu przesyłek, pod warunkiem, że jest przekonana o praktycznej niemożliwości zapewnienia zgodności z ADR, a wymagany poziom bezpieczeństwa ustalony w ADR zostanie udokumentowany zastosowaniem innych, alternatywnych środków. Ogólny poziom bezpieczeństwa podczas przewozu powinien być co najmniej równoważny temu, który byłby zapewniony przy spełnieniu wszystkich mających zastosowanie wymagań. Dla realizacji takich przewozów w ruchu międzynarodowym wymagane jest zatwierdzenie wielostronne.

1.7.5 Materiały promieniotwórcze o innych, niebezpiecznych właściwościach

W celu zapewnienia zgodności z odpowiednimi przepisami ADR, przy sporządzaniu dokumentacji, pakowaniu, znakowaniu, stosowaniu nalepek ostrzegawczych, przechowywaniu, segregacji i przewozie, poza właściwościami promieniotwórczymi i rozszczepialnymi, należy uwzględniać każde zagrożenie dodatkowe stwarzane przez zawartość sztuki przesyłki, np. właściwości palne, piroforyczne, trujące i żrące.

1.7.6 Niezgodności

1.7.6.1 W przypadku stwierdzenia przekroczenia wartości granicznych poziomu promieniowania lub skażenia podanych w przepisach ADR,

- (a) nadawca powinien być poinformowany o niezgodności przez:
 - (i) przewoźnika, jeżeli niezgodność została stwierdzona podczas przewozu; lub
 - (ii) przez odbiorcę, jeżeli niezgodność została stwierdzona przy odbiorze;

- (b) przewoźnik, lub odpowiednio nadawca lub odbiorca, powinien:
 - (i) podjąć natychmiast działania w celu ograniczenia skutków niezgodności;
 - (ii) zbadać przyczyny, okoliczności i skutki niezgodności;
 - (iii) podjąć odpowiednie działania dla usunięcia przyczyn i okoliczności, które doprowadziły do niezgodności oraz odpowiednie działania zapobiegawcze; oraz
 - (iv) przekazać właściwej władzy informację o przyczynach niezgodności i działaniach korygujących lub prewencyjnych, które zostały podjęte lub mają być podjęte;
- (c) informacja o niezgodności powinna być przekazana nadawcy i właściwej władzy możliwie szybko, a w przypadku wystąpienia narażenia spowodowanego zdarzeniem radiacyjnym lub zaistnienia sytuacji prowadzącej do takiego narażenia - natychmiast.

DZIAŁ 1.8

KONTROLA ORAZ INNE ŚRODKI WSPOMAGAJĄCE, STOSOWANE W CELU ZAPEWNIENIA ZGODNOŚCI Z WYMAGANIAMI BEZPIECZEŃSTWA

1.8.1 Kontrola administracyjna towarów niebezpiecznych

1.8.1.1 Właściwe władze Umawiających się Stron, mogą przeprowadzać na swoich terytoriach w każdym czasie, kontrole mające na celu sprawdzenie, czy przestrzegane są wymagania dotyczące przewozu towarów niebezpiecznych, w tym wymagania podane pod 1.10.1.5.

Jednakże, kontrole te powinny być przeprowadzane w taki sposób, aby nie powodowały zagrożeń dla osób, majątku i środowiska oraz znaczących zakłóceń w ruchu drogowym.

1.8.1.2 Uczestnicy przewozu towarów niebezpiecznych (dział 1.4) powinni, stosownie do zakresu swoich obowiązków, bezzwłocznie udostępnić właściwym władzom lub ich przedstawicielom, informacje potrzebne do przeprowadzenia kontroli.

1.8.1.3 W celu przeprowadzenia kontroli na terenie przedsiębiorstw uczestniczących w przewozie towarów niebezpiecznych (dział 1.4), właściwe władze mogą dokonywać również inspekcji, sprawdzania niezbędnych dokumentów oraz pobierać próbki towarów lub opakowań w celu ich zbadania, pod warunkiem, że nie spowoduje to pogorszenia stanu bezpieczeństwa. Jeżeli jest to potrzebne i możliwe, uczestnicy przewozu towarów niebezpiecznych (dział 1.4) powinni udostępnić dla celów kontroli pojazdy i ich części oraz wyposażenie i instalacje. Mogą oni, jeżeli uważają to za potrzebne, wyznaczyć osobę ze swojego przedsiębiorstwa w celu towarzyszenia przedstawicielowi właściwej władzy w czasie kontroli.

1.8.1.4 Jeżeli właściwe władze stwierdzą, że wymagania ADR nie są przestrzegane, mogą zabronić wysyłki lub wstrzymać operacje transportowe do czasu usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości, albo zastosować inne odpowiednie środki. Unieruchomienie pojazdu może nastąpić w miejscu kontroli lub w innym miejscu, wybranym przez właściwą władzę ze względów bezpieczeństwa. Środki, o których mowa, nie powinny powodować znaczących zakłóceń w ruchu drogowym.

1.8.2 Współdziałanie administracji

1.8.2.1 Umawiające się Strony powinny porozumieć się w zakresie wzajemnego wsparcia administracyjnego w celu wdrażania ADR.

1.8.2.2 W przypadku, gdy jedna z Umawiających się Stron ma podstawy do stwierdzenia, że bezpieczeństwo przewozu towarów niebezpiecznych przez jej terytorium zostało zagrożone na skutek bardzo poważnych lub powtarzających się naruszeń przepisów przez przedsiębiorstwo, którego zarząd ma siedzibę na terytorium innej Umawiającej się Strony, powinna ona powiadomić o tych naruszeniach właściwe władze tej innej Umawiającej się Strony. Właściwe władze Umawiającej się Strony, na terytorium której stwierdzono bardzo poważne lub powtarzające się naruszenia przepisów mogą zwrócić się do właściwych władz Umawiającej się Strony, na terytorium której ma siedzibę zarząd wymienionego przedsiębiorstwa, o zastosowanie odpowiednich środków wobec winnego (winnych). Przesyłanie danych dotyczących osób nie powinno być dozwolone, z wyjątkiem przypadków, gdy jest to niezbędne do ścigania bardzo poważnych lub powtarzających się naruszeń przepisów.

1.8.2.3 Właściwe władze, które zostały w ten sposób powiadomione, powinny poinformować właściwe władze Umawiającej się Strony, na terytorium której stwierdzono naruszenia przepisów, o środkach jakie zostały, jeżeli była taka potrzeba, podjęte wobec wymienionego przedsiębiorstwa.

1.8.3 Doradca do spraw bezpieczeństwa

1.8.3.1 Każde przedsiębiorstwo, którego działalność obejmuje przewóz towarów niebezpiecznych albo związane z nim pakowanie, załadunek, napełnianie lub rozładunek, powinno wyznaczyć jednego lub więcej doradców do spraw bezpieczeństwa w transporcie towarów niebezpiecznych, odpowiedzialnego za wspieranie działań zapobiegających zagrożeniom dla osób, mienia i środowiska, związanych z taką działalnością.

1.8.3.2 Właściwe władze Umawiającej się Strony mogą postanowić, że wymaganie to nie ma zastosowania wobec przedsiębiorstw:

- (a) których działalność dotyczy takich ilości towarów w każdej jednostce transportowej, które są mniejsze od podanych pod 1.1.3.6, 2.2.7.1.2 i w działach 3.3 i 3.4, albo
- (b) dla których przewóz lub związany z nim załadunek lub rozładunek towarów niebezpiecznych nie stanowi głównej lub dodatkowej działalności, a które okazjonalnie zaangażowane są w przewóz krajowy lub związany z nim załadunek lub rozładunek towarów niebezpiecznych, stwarzających małe ryzyko zanieczyszczenia środowiska.

1.8.3.3 Głównym zadaniem doradcy, przy zachowaniu odpowiedzialności kierującego przedsiębiorstwem, powinno być dążenie, poprzez zastosowanie wszystkich niezbędnych środków i działań oraz w granicach określonych zakresem działalności przedsiębiorstwa, do ułatwienia prowadzenia tej działalności zgodnie z odpowiednimi wymaganiami i w możliwie najbezpieczniejszy sposób.

W odniesieniu do działalności przedsiębiorstwa, doradca ma w szczególności następujące obowiązki:

- śledzenie zgodności z wymaganiami dotyczącymi przewozu towarów niebezpiecznych;
- doradzanie przedsiębiorstwu w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych;
- przygotowywanie rocznego sprawozdania z działalności przedsiębiorstwa w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych dla kierownictwa tego przedsiębiorstwa lub odpowiednio dla władz lokalnych. Sprawozdanie powinno być przechowywane przez pięć lat i udostępniane władzom krajowym na ich żądanie.

Obowiązki doradcy obejmują również śledzenie następujących praktyk i procedur związanych z działalnością przedsiębiorstwa, o której mowa:

- procedur służących zachowaniu zgodności z wymaganiami dotyczącymi identyfikacji przewożonych towarów niebezpiecznych;
- praktyki przedsiębiorstwa w zakresie uwzględniania wymagań specjalnych związanych z przewożonym towarem w przypadku zakupu środków transportu;
- procedur służących sprawdzeniu wyposażenia używanego w związku z przewozem, załadunkiem i rozładunkiem towarów niebezpiecznych;
- prawidłowego szkolenia pracowników przedsiębiorstwa oraz przechowywania dokumentacji szkoleniowej;
- wprowadzania prawidłowych procedur ratowniczych w zakresie wypadków i awarii, które mogą zagrażać bezpieczeństwu podczas przewozu, załadunku lub rozładunku towarów niebezpiecznych;
- prowadzenia dochodzeń oraz, jeżeli ma to zastosowanie, przygotowywania sprawozdań na temat poważnych wypadków, awarii lub poważnych naruszeń przepisów podczas przewozu, załadunku lub rozładunku towarów niebezpiecznych;
- wprowadzania odpowiednich środków w celu przeciwdziałania powtarzaniu się wypadków, awarii lub poważnych naruszeń przepisów;
- uwzględniania przepisów oraz wymagań specjalnych odnoszących się do przewozu towarów niebezpiecznych przy wyborze podwykonawców oraz partnerów;
- sprawdzania, czy pracownicy zaangażowani w przewóz, załadunek lub rozładunek towarów niebezpiecznych otrzymali szczegółowe procedury postępowania i instrukcje;
- stosowania środków mających na celu zwiększanie wiedzy w zakresie zagrożeń związanych z przewozem, załadunkiem i rozładunkiem towarów niebezpiecznych;
- wprowadzania procedur kontrolnych służących sprawdzeniu czy środek transportu zaopatrzone jest w wymagane dokumenty i sprzęt awaryjny oraz czy takie dokumenty i sprzęt odpowiadają przepisom;
- wprowadzania procedur kontrolnych służących sprawdzeniu przestrzegania wymagań dotyczących załadunku i rozładunku;
- istnienie planu ochrony, o którym mowa pod 1.10.3.2.

1.8.3.4 Doradcą może być także kierujący przedsiębiorstwem, osoba pełniąca inne obowiązki w przedsiębiorstwie lub osoba nie zatrudniona bezpośrednio przez to przedsiębiorstwo, pod warunkiem, że osoba ta jest w stanie wykonywać obowiązki doradcy.

1.8.3.5 Na żądanie właściwej władzy lub jednostki wyznaczonej w tym celu przez każdą Umawiającą się Stronę, każde przedsiębiorstwo, o którym mowa, powinno podać dane dotyczące tożsamości doradcy.

- 1.8.3.6** Jeżeli na skutek wypadku doznali szkody ludzie, majątek lub środowisko, albo doszło do zniszczeń majątku lub środowiska podczas przewozu, załadunku lub rozładunku wykonywanego przez przedsiębiorstwo, o którym mowa, doradca - po zebraniu potrzebnych informacji - powinien przygotować raport powypadkowy odpowiednio dla kierownictwa przedsiębiorstwa lub dla lokalnych władz. Raport ten nie zastępuje innych raportów, które mogą być wymagane od kierownictwa przedsiębiorstwa na podstawie innych przepisów międzynarodowych lub krajowych.
- 1.8.3.7** Doradca powinien posiadać świadectwo szkolenia zawodowego ważne dla transportu drogowego. Świadectwo to powinno być wystawione przez właściwą władzę lub jednostkę upoważnioną w tym celu przez każdą Umawiającą się Stronę.
- 1.8.3.8** W celu otrzymania świadectwa kandydat powinien przejść szkolenie oraz zdać egzamin zatwierdzony przez właściwą władzę Umawiającą się Stronę.
- 1.8.3.9** Głównym celem szkolenia powinno być dostarczenie kandydatom wystarczającej wiedzy z zakresu zagrożeń związanych z przewozem towarów niebezpiecznych, ustaw i innych przepisów mających zastosowanie do danego rodzaju transportu oraz obowiązków podanych pod 1.8.3.3.
- 1.8.3.10** Egzamin powinien być zorganizowany przez kompetentną władzę lub jednostkę upoważnioną przez tę władzę. **Jednostka egzaminująca nie powinna prowadzić szkoleń.**
- Upoważnienie dla jednostki egzaminującej powinno mieć formę pisemną. Może mieć ono ograniczony okres ważności. Wydanie upoważnienia powinno opierać się o następujące kryteria:
- kompetencje jednostki egzaminującej;
 - wyszczególnienie form egzaminów proponowanych przez tę jednostkę;
 - środki mające na celu zapewnienie bezstronności egzaminów;
 - niezależność jednostki egzaminującej od jakichkolwiek osób fizycznych lub prawnych zatrudniających doradców do spraw bezpieczeństwa.
- 1.8.3.11** Celem egzaminu jest sprawdzenie czy kandydaci posiadają zasób wiedzy niezbędny do wykonywania obowiązków nałożonych na doradcę zgodnie z wykazem podanym pod 1.8.3.3 i konieczny do uzyskania świadectwa wymaganego zgodnie z 1.8.3.7. Egzamin powinien obejmować co najmniej następujące zagadnienia:
- (a) wiedzę na temat różnych następstw wypadków z towarami niebezpiecznymi oraz głównych przyczyn takich wypadków;
 - (b) wymagania przepisów krajowych oraz umów międzynarodowych, w szczególności w zakresie:
 - klasyfikacji towarów niebezpiecznych (procedur klasyfikacyjnych dla roztworów i mieszanin, struktury wykazu materiałów, klas materiałów niebezpiecznych i zasad ich klasyfikacji, rodzajów przewożonych towarów niebezpiecznych, właściwości fizycznych, chemicznych i toksykologicznych materiałów niebezpiecznych);
 - ogólnych przepisów pakowania, przepisów dotyczących cystern i kontenerów-cystern (typów, kodów, oznakowania, kontroli i badań wstępnych i okresowych);
 - oznakowania i stosowania nalepek ostrzegawczych, oznakowania tablicami barwy pomarańczowej oraz stosowania nalepek na pojazdach i kontenerach (oznakowania i stosowania nalepek na sztukach przesyłki, umieszczania i usuwania takich nalepek i tablic);
 - zapisów w dokumentach przewozowych (wymaganych informacji);
 - sposobu nadania i ograniczeń przy wysyłce (dotyczące ładunku całkowitego, przewozu luzem, przewozu w dużych pojemnikach do przewozu luzem, w kontenerach oraz w cysternach stałych i odejmowalnych);
 - przewozu pasażerów;
 - zakazów i środków ostrożności przy ładowaniu razem;
 - segregacji towarów;
 - ograniczeń ilości przewożonych oraz ilości wyłączonych;
 - manipulowania ładunkiem i jego rozmieszczenia (załadunku i rozładunku, stopni napełnienia, rozmieszczenia i segregacji ładunku);
 - czyszczenia lub odgazowania przed załadunkiem i po rozładunku;

- pracowników, szkolenia zawodowego;
- dokumentów przewożonych w pojeździe (dokumentu przewozowego, instrukcji pisemnych, świadectwa dopuszczenia pojazdu, zaświadczenia o przeszkoleniu kierowcy, kopii dokumentów dotyczących odstępstw, innych dokumentów);
- instrukcji pisemnych (stosowania instrukcji oraz środków ochrony indywidualnej dla załogi pojazdu);
- wymagań w zakresie nadzoru (parkowania);
- regulacji i ograniczeń dotyczących ruchu drogowego;
- planowego rozładunku oraz awaryjnego wycieku materiałów zanieczyszczających środowisko;
- wymagań dotyczących wyposażenia transportowego.

1.8.3.12 Egzamin

1.8.3.12.1 Egzamin powinien mieć formę pisemną, która może być uzupełniona częścią ustną.

1.8.3.12.2 Podczas egzaminu pisemnego nie zezwala się na korzystanie z jakichkolwiek źródeł informacji pisemnej z wyjątkiem przepisów międzynarodowych i krajowych.

1.8.3.12.3 Urządzenia elektroniczne mogą być używane wyłącznie w przypadku, gdy zostały one udostępnione przez jednostkę egzaminującą. Do udostępnionych urządzeń elektronicznych zdający nie powinien wprowadzać żadnych danych z wyjątkiem odpowiedzi na zadane pytania.

1.8.3.12.4 Egzamin pisemny powinien zawierać dwie części:

(a) kandydaci powinni otrzymać zestaw pytań składający się z co najmniej 20 pytań typu otwartego i obejmujących co najmniej zagadnienia podane pod 1.8.3.11. Mogą być również użyte pytania typu testowego z podanymi do wyboru odpowiedziami. W takim przypadku dwa pytania typu testowego są równoważne jednemu pytaniu typu otwartego. Spośród zagadnień objętych egzaminem szczególną uwagę należy zwrócić na:

- ogólne środki zapobiegawcze i środki bezpieczeństwa;
- klasyfikację materiałów niebezpiecznych;
- ogólne przepisy dotyczące pakowania, z uwzględnieniem cystern, kontenerów-cystern, pojazdów-cystern, itp.;
- oznakowanie i nalepki ostrzegawcze;
- informacje zawarte w dokumencie przewozowym;
- manipulowanie i rozmieszczanie ładunku;
- wymagania dotyczące pracowników, szkolenie zawodowe;
- dokumenty dotyczące pojazdu i transportu;
- instrukcje pisemne;
- wymagania dotyczące wyposażenia transportowego,

(b) kandydaci powinni otrzymać do rozwiązania ćwiczenie praktyczne związane z obowiązkami doradcy, o których mowa pod 1.8.3.3, w celu wykazania, że posiadają oni kwalifikacje wystarczające do pełnienia funkcji doradcy.

1.8.3.13 Umawiające się Strony mogą zdecydować, że kandydaci, którzy zamierzają pracować dla przedsiębiorstw specjalizujących się w przewozie określonych rodzajów towarów niebezpiecznych, będą egzaminowani jedynie z zakresu dotyczącego towarów, które obejmuje ich działalność. Rodzaje towarów, o których mowa, to:

- klasa 1;
- klasa 2;
- klasa 7;
- klasy 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 5.2, 6.1, 6.2, 8 i 9;
- UN1202, 1203 i 1223.

W świadectwie wymaganym zgodnie z 1.8.3.7 należy wyraźnie zaznaczyć, że jest ono ważne tylko dla jednego rodzaju towarów niebezpiecznych, określonego w niniejszym podrozdziale, z zakresu którego doradca był egzaminowany na warunkach podanych pod 1.8.3.12.

1.8.3.14 Katalog pytań egzaminacyjnych powinien być przechowywany przez właściwą władzę lub jednostkę egzaminującą.

1.8.3.15 Świadczenie wymagane zgodnie z 1.8.3.7 powinno być zgodne z wzorem podanym pod 1.8.3.18 i powinno być uznawane przez wszystkie Umawiające się Strony.

1.8.3.16 *Okres ważności świadectwa i jego przedłużanie*

1.8.3.16.1 Świadczenie ważne jest przez pięć lat. Okres ważności świadectwa powinien być przedłużony o pięć kolejnych lat licząc od daty upływu jego ważności, jeżeli w ciągu roku poprzedzającego tę datę posiadacz ważnego świadectwa zdał wymagany egzamin. Egzamin powinien być zatwierdzony przez właściwą władzę.

1.8.3.16.2 Celem egzaminu jest upewnienie się, że posiadacz ważnego świadectwa dysponuje wiedzą niezbędną do wykonania obowiązków doradcy określonych pod 1.8.3.3. Zakres wymaganej wiedzy określony jest pod 1.8.3.11(b) i powinien obejmować zmiany przepisów wprowadzone po dacie uzyskania ostatniego świadectwa. Egzamin powinien być przeprowadzony i nadzorowany na zasadach określonych pod 1.8.3.10 oraz od 1.8.3.12 do 1.8.3.14. Posiadacz ważnego świadectwa nie jest zobowiązany do rozwiązania ćwiczenia praktycznego określonego pod 1.8.3.12.4 (b).

1.8.3.17 Wymagania podane pod 1.8.3.1 do 1.8.3.16 uważa się za spełnione, jeżeli spełnione są odpowiednie wymagania Dyrektywy Rady 96/35/WE z dnia 3 czerwca 1996 r. w sprawie wyznaczania i kwalifikacji zawodowych doradców do spraw bezpieczeństwa w transporcie drogowym, kolejowym i śródlądowym towarów niebezpiecznych¹ Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2000/18/WE z dnia 17 kwietnia 2000 r. w sprawie minimalnych wymogów egzaminacyjnych dla doradców do spraw bezpieczeństwa w drogowym, kolejowym i śródlądowym transporcie towarów niebezpiecznych².

1.8.3.18 *Wzór świadectwa*

**Świadczenie przeszkolenia doradcy
do spraw bezpieczeństwa w zakresie transportu towarów niebezpiecznych**

Świadczenie nr

Znak wyróżniający państwo wydające świadectwo

Nazwisko

Imię (imiona)

Data i miejsce urodzenia

Obywatelstwo

Podpis posiadacza

Ważne do dla przedsiębiorstw, które przewożą towary niebezpieczne lub dokonują związanego z tym załadunku lub rozładunku:

w transporcie drogowym w transporcie kolejowym w żegludze śródlądowej

Wydane przez

Data Podpis

Przedłużone do Przez

Data Podpis

¹ Opublikowana w Dz. Urz. WE L 145 z 19.06.1996, str. 10; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 2, str. 346.

² Opublikowana w Dz. Urz. WE L 118 z 19.05.2000, str. 41; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 5, str. 31.

1.8.4 Wykaz właściwych władz i jednostek przez nie upoważnionych

Umawiające się Strony powinny poinformować Sekretariat Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych o adresach właściwych władz i jednostek przez nie upoważnionych, które zgodnie z przepisami krajowymi są właściwe dla wdrażania ADR, podając w każdym przypadku zakres wymagań ADR oraz adresy, na które powinny być kierowane odpowiednie zgłoszenia.

Na podstawie otrzymanych informacji, Sekretariat Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych sporządza wykaz, który powinien być aktualizowany. Wykaz wraz ze zmianami jest podawany do wiadomości Umawiających się Stron.

1.8.5 Powiadamianie o zdarzeniach dotyczących towarów niebezpiecznych

1.8.5.1 Jeżeli podczas załadunku, przewozu lub rozładunku towarów niebezpiecznych na terytorium Umawiającej się Strony miał miejsce poważny wypadek lub awaria, to załadowca, lub odpowiednio, napełniający, przewoźnik lub odbiorca, zobowiązany jest upewnić się, czy został sporządzony raport dla właściwej władzy tej Umawiającej się Strony, zgodnie z wzorem podanym pod 1.8.5.4.

1.8.5.2 Jeżeli jest to konieczne, Umawiająca się Strona sporządza następnie raport dla Sekretariatu Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych w celu poinformowania innych Umawiających się Stron.

1.8.5.3 Zdarzenie, po zaistnieniu którego wymagane jest sporządzenie raportu zgodnie z 1.8.5.1, ma miejsce wówczas, gdy doszło do uwolnienia towarów niebezpiecznych lub bezpośredniego zagrożenia takim uwolnieniem, zranienia osób, szkody materialnej, zniszczenia środowiska, lub gdy konieczne było zaangażowanie właściwych władz, i gdy spełnione zostało co najmniej jedno z następujących kryteriów.

Zranienie osób oznacza zdarzenie, które spowodowało śmierć lub obrażenia ciała w wyniku bezpośredniego oddziaływania przewożonego towaru niebezpiecznego, przy czym obrażenia, o których mowa:

- (a) wymagają zastosowania intensywnej opieki medycznej;
- (b) wymagają leczenia szpitalnego przez co najmniej jedną dobę; lub
- (c) powodują niezdolność do pracy przez co najmniej trzy kolejne dni.

Uwolnienie towarów niebezpiecznych oznacza uwolnienie:

- (a) co najmniej 50 kg lub 50 l towarów zaliczonych do kategorii transportowej 0 lub 1;
- (b) co najmniej 333 kg lub 333 l towarów zaliczonych do kategorii transportowej 2; lub
- (c) co najmniej 1000 kg lub 1000 l towarów zaliczonych do kategorii transportowej 3 lub 4.

Kryterium dotyczące uwolnienia towarów niebezpiecznych ma zastosowanie również w przypadku wystąpienia bezpośredniego ryzyka ich uwolnienia w ilościach podanych powyżej. Ryzyko takie występuje w szczególności wtedy, gdy uległy uszkodzeniu urządzenia chroniące ładunek w wyniku czego nie są one wystarczające do kontynuowania przewozu, lub gdy z jakiegokolwiek innego powodu nie można zapewnić odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa (np. z powodu uszkodzenia cysterny lub kontenera, przewrócenia się cysterny lub wystąpienia pożaru w bezpośrednim sąsiedztwie zdarzenia).

W przypadku zdarzeń z udziałem towarów klasy 6.2, obowiązek sporządzenia raportu istnieje niezależnie od ilości uwolnionego towaru.

W przypadku zdarzeń obejmujących towary klasy 7, stosuje się następujące kryteria dotyczące uwolnienia towarów niebezpiecznych:

- (a) jakiegokolwiek uwolnienie materiału promieniotwórczego ze sztuki przesyłki;
- (b) narażenie prowadzące do przekroczenia limitów określonych w przepisach dotyczących ochrony pracowników i ludności przed promieniowaniem jonizującym (Karta II przepisów Międzynarodowej Agencji Energii Atomowej, Seria Bezpieczeństwo Nr 115 - "Międzynarodowe podstawowe normy ochrony przed promieniowaniem jonizującym i bezpieczeństwa źródeł promieniowania"); lub
- (c) istnieje uzasadnione podejrzenie, że nastąpiło znaczące naruszenie funkcji ochronnych jakiegokolwiek sztuki przesyłki (w zakresie jej szczelności, osłony, ochrony termicznej lub krytyczności) mogące doprowadzić do sytuacji, w której bez zastosowania dodatkowych środków zabezpieczających dalszy przewóz takiej sztuki przesyłki nie jest możliwy.

UWAGA: W odniesieniu do przesyłek, które nie mogą być dostarczone do odbiorcy, patrz przepis szczególnie CV33 (6) pod 7.5.11.

Szkoda materialna lub zniszczenie środowiska oznaczają uwolnienie towarów niebezpiecznych, niezależnie od ich ilości, powodujące straty oceniane na kwotę większą niż 50 000 euro. Dla potrzeb oceny strat nie powinny być brane pod uwagę uszkodzenia uczestniczących w zdarzeniu środków transportu przewożących towary niebezpieczne oraz uszkodzenia infrastruktury transportowej.

Zaangażowanie właściwych władz oznacza bezpośrednie działania podjęte podczas zdarzenia przez właściwe władze lub służby ratownicze, połączone z ewakuacją ludności lub zamknięciem szlaków komunikacyjnych (dróg kołowych / kolejowych) na okres co najmniej trzech godzin z powodu zagrożenia stwarzanego przez towary niebezpieczne.

Jeżeli jest to konieczne, właściwa władza może zażądać dodatkowych informacji na temat zaistniałego zdarzenia.

1.8.5.4 Wzór raportu o zdarzeniu zaistniałym podczas przewozu towarów niebezpiecznych

Raport o zdarzeniu zaistniałym podczas przewozu towarów niebezpiecznych, zgodnie z przepisami rozdziału 1.8.5 RID/ADR

Przewoźnik / Użytkownik infrastruktury kolejowej:
Adres:
Osoba wyznaczona do kontaktów:Telefon :.....Fax :.....

(Przed wysłaniem raportu niniejsza strona tytułowa powinna zostać usunięta przez właściwą władzę.)

6. Towary niebezpieczne uczestniczące w wypadku						
Numer UN ⁽¹⁾	Klasa	Grupa pakowania	Szacunkowa ilość uwolnionego towaru (kg lub l) ⁽²⁾	Jednostka ładunkowa ⁽³⁾	Materiał jednostki ładunkowej	Rodzaj uszkodzenia jednostki ładunkowej ⁽⁴⁾
⁽¹⁾ W przypadku towarów niebezpiecznych zaliczonych do pozycji grupowych, do których stosuje się przepis szczególny 274, należy również podać ich nazwy techniczne.			⁽²⁾ W przypadku klasy 7 należy podać wartości zgodne z kryteriami określonymi pod 1.8.5.3.			
⁽³⁾ Należy podać odpowiedni numer: 1 Opakowanie 2 DPPL 3 Duże opakowanie 4 Mały kontener 5 Wagon 6 Pojazd 7 Wagon-cysterna 8 Pojazd-cysterna 9 Wagon-bateria 10 Pojazd-bateria 11 Wagon z cysterną odejmowalną 12 Cysterna odejmowalna 13 Duży kontener 14 Kontener-cysterna 15 MEGC 16 Cysterna przenośna			⁽⁴⁾ Należy podać odpowiedni numer: 1 Uwolnienie ładunku 2 Pożar 3 Wybuch 4 Defekt techniczny			
7. Przyczyna zdarzenia (jeżeli jest znana)						
<input type="checkbox"/> Defekt techniczny <input type="checkbox"/> Wadliwe zabezpieczenie ładunku <input type="checkbox"/> Przyczyna eksploatacyjna (użytkowanie torów) <input type="checkbox"/> Inna:						
8. Skutki zdarzenia						
<u>Ofiary oddziaływania towarów niebezpiecznych:</u>						
<input type="checkbox"/> Zabici (liczba:)						
<input type="checkbox"/> Ranni (liczba:)						
<u>Uwolnienie towaru niebezpiecznego:</u>						
<input type="checkbox"/> Tak						
<input type="checkbox"/> Nie						
<input type="checkbox"/> Bezpośrednie zagrożenie uwolnieniem towaru niebezpiecznego						
<u>Szkody materialne / zniszczenie środowiska:</u>						
<input type="checkbox"/> Szacowana wielkość szkód ≤ 50 000 euro						
<input type="checkbox"/> Szacowana wielkość szkód > 50 000 euro						
<u>Zaangażowanie właściwych władz:</u>						
<input type="checkbox"/> Tak						
<input type="checkbox"/> Ewakuacja ludności na okres co najmniej trzech godzin z powodu zagrożenia stwarzanego przez przewożone towary niebezpieczne. <input type="checkbox"/> Zamknięcie szlaków komunikacyjnych na okres co najmniej trzech godzin z powodu zagrożenia stwarzanego przez przewożone towary niebezpieczne.						
<input type="checkbox"/> Nie						

DZIAŁ 1.9
OGRANICZENIA W TRANSPORCIE WPROWADZANE
PRZEZ WŁAŚCIWE WŁADZE

- 1.9.1** Zgodnie z artykułem 4, ustęp 1 ADR, wóz towarów niebezpiecznych na terytorium Umawiających się Stron może być przedmiotem regulacji lub zakazów wynikających z przyczyn innych niż bezpieczeństwo podczas przewozu. Takie regulacje i zakazy powinny być opublikowane w odpowiedniej formie.
- 1.9.2** Z zastrzeżeniem przepisów podanych pod 1.9.3, Umawiająca się Strona może stosować wobec pojazdów przewożących na jej terytorium towary niebezpieczne w międzynarodowym ruchu drogowym dodatkowe przepisy, które nie są zawarte w ADR, pod warunkiem, że przepisy te nie są sprzeczne z artykułem 2, ustęp 2 niniejszej Umowy oraz, że są one zawarte w ustawodawstwie krajowym odnoszącym się w równym stopniu do pojazdów wykonujących przewozy towarów niebezpiecznych w krajowym ruchu drogowym na terytorium tej Umawiającej się Strony.
- 1.9.3** Zakres przepisów dodatkowych, o których mowa pod 1.9.2, obejmuje:
- (a) wymagania dodatkowe w zakresie bezpieczeństwa lub ograniczenia dotyczące pojazdów przejeżdżających przez budowle, takie jak mosty, pojazdów przewożonych środkami transportu kombinowanego, takimi jak promy lub pociągi, lub pojazdów wjeżdżających lub wyjeżdżających z portów lub innych terminali transportowych;
 - (b) wymagania dotyczące przestrzegania wyznaczonych dróg przejazdu w celu ominięcia obszarów handlowych lub zamieszkałych, obszarów o dużej wrażliwości ekologicznej, obszarów zawierających niebezpieczne instalacje przemysłowe lub dróg stwarzających poważne zagrożenie;
 - (c) wymagania w zakresie bezpieczeństwa dotyczące przejazdu lub postoju pojazdów przewożących towary niebezpieczne w przypadku wystąpienia ekstremalnych warunków pogodowych, trzęsienia ziemi, wypadku, działań technicznych, niepokojów społecznych lub działań wojennych;
 - (d) ograniczenia w ruchu pojazdów przewożących towary niebezpieczne w niektóre dni tygodnia lub roku.
- 1.9.4** Właściwa władza Umawiającej się Strony, która stosuje na swoim terytorium jakiegokolwiek przepisy dodatkowe, o których mowa pod 1.9.3(a) i (d) powyżej, powinna powiadomić o tych przepisach Sekretariat Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych, który z kolei powinien podać je do wiadomości Umawiających się Stron.

1.9.5 Ograniczenia przejazdu przez tunele

UWAGA: Przepisy dotyczące ograniczeń przejazdu pojazdów przez tunele drogowe podane są również w dziale 8.6.

1.9.5.1 Przepisy ogólne

Wprowadzając ograniczenia przejazdu pojazdów przewożących towary niebezpieczne przez tunel drogowy właściwa władza powinna zaliczyć ten tunel do jednej z kategorii tuneli określonych pod 1.9.5.2.2, biorąc pod uwagę charakterystykę tunelu, ocenę ryzyka z uwzględnieniem dostępności i odpowiedniości alternatywnych tras przejazdu i użycia innych rodzajów transportu oraz warunków zarządzania ruchem drogowym. Ten sam tunel może być zaliczony do więcej niż jednej kategorii tuneli, np. w zależności od pory dnia lub dnia tygodnia.

1.9.5.2 Określenie kategorii tunelu

1.9.5.2.1 Określenie kategorii tunelu powinno być dokonane z uwzględnieniem trzech głównych zagrożeń, które mogą spowodować liczne ofiary lub poważne uszkodzenia konstrukcji tunelu:

- (a) wybuchu;
- (b) uwolnienia gazu trującego lub lotnej cieczy trującej;
- (c) pożaru.

1.9.5.2.2 Ustala się pięć kategorii tuneli:

Tunel kategorii A:

Nie ma ograniczeń dotyczących transportu towarów niebezpiecznych;

Tunel kategorii B:

Ograniczenie dotyczy towarów niebezpiecznych zagrażających wybuchem o bardzo dużym zasięgu;

Powyższe kryterium spełniają następujące towary niebezpieczne¹:

Klasa 1:	Grupy zgodności A i L;
Klasa 3:	Kod klasyfikacyjny D (UN: 1204, 2059, 3064, 3343, 3357 i 3379);
Klasa 4.1:	Kody klasyfikacyjne D i DT; oraz Materiały samoreaktywne typu B (UN: 3221, 3222, 3231 i 3232);
Klasa 5.2:	Nadtlenki organiczne typu B (UN: 3101, 3102, 3111 i 3112).

W przypadku, gdy całkowita masa netto materiałów wybuchowych w jednostce transportowej jest większa niż 1000 kg:

Klasa 1: Podklasy 1.1, 1.2 i 1.5 (z wyjątkiem grup zgodności A i L).

W przypadku przewozu w cysternach:

Klasa 2: Kody klasyfikacyjne F, TF i TFC;

Klasa 4.2: I grupa pakowania;

Klasa 4.3: I grupa pakowania;

Klasa 5.1: I grupa pakowania.

Tunel kategorii C:

Ograniczenie dotyczy towarów niebezpiecznych zagrażających wybuchem o bardzo dużym zasięgu, wybuchem o dużym zasięgu lub działaniem trującym o dużym zasięgu;

Powyższe kryterium spełniają następujące towary niebezpieczne¹:

- towary niebezpieczne objęte ograniczeniem określonym dla tunelu kategorii B; oraz

- następujące towary niebezpieczne:

Klasa 1:	Podklasy 1.1, 1.2 i 1.5 (z wyjątkiem grup zgodności A i L); oraz Podklasa 1.3 (grupy zgodności H i J);
Klasa 7:	UN 2977 i UN 2978.

W przypadku, gdy całkowita masa netto materiałów wybuchowych w jednostce transportowej jest większa niż 5000 kg:

Klasa 1: Podklasa 1.3 (grupy zgodności C i G).

W przypadku przewozu w cysternach:

Klasa 2: Kody klasyfikacyjne T, TC, TO i TOC;

Klasa 3: Kody klasyfikacyjne FC, FT1, FT2 i FTC w I grupie pakowania;

Klasa 6.1: Kody klasyfikacyjne TF1 i TFC w I grupie pakowania; oraz
Materiały trujące inhalacyjnie (UN 3381 do 3390);

Klasa 8: Kod klasyfikacyjny CT1 w I grupie pakowania.

¹ Niniejsza ocena została dokonana na podstawie rzeczywistych właściwości niebezpiecznych towarów, rodzaju jednostki ładunkowej oraz ilości przewożonych towarów.

Tunel kategorii D:

Ograniczenie dotyczy towarów niebezpiecznych zagrażających wybuchem o bardzo dużym zasięgu, wybuchem o dużym zasięgu, działaniem trującym o dużym zasięgu lub dużym pożarem;

Powyższe kryterium spełniają następujące towary niebezpieczne¹:

- towary niebezpieczne objęte ograniczeniem określonym dla tunelu kategorii C; oraz
- następujące towary niebezpieczne:

Klasa 1:	Podklasa 1.3 (grupy zgodności C i G);
Klasa 2:	Kody klasyfikacyjne F, FC, T, TF, TC, TO, TFC i TOC;
Klasa 4.1:	Materiały samoreaktywne typów C, D, E i F; oraz UN: 2956, 3241, 3242 i 3251;
Klasa 5.2:	Nadtlenki organiczne typów C, D, E i F;
Klasa 6.1:	Kody klasyfikacyjne TF1 i TFC w I grupie pakowania; oraz Materiały trujące inhalacyjnie (UN 3381 do 3390);
Klasa 8:	Kod klasyfikacyjny CT1 w I grupie pakowania;
Klasa 9:	Kody klasyfikacyjne M9 i M10.

W przypadku przewozu w cysternach lub luzem:

Klasa 3:	I i II grupa pakowania; oraz Kod klasyfikacyjny F2;
Klasa 4.2:	II grupa pakowania;
Klasa 4.3:	II grupa pakowania;
Klasa 6.1:	Kody klasyfikacyjne TF2 i TW1 w I grupie pakowania; oraz Kody klasyfikacyjne TF1, TF2, TFC i TW1 w II grupie pakowania;
Klasa 8:	Kody klasyfikacyjne CF1, CFT i CW1 w I grupie pakowania;
Klasa 9:	Kody klasyfikacyjne M2 i M3.

Tunel kategorii E:

Ograniczenie dotyczy wszystkich towarów niebezpiecznych z wyjątkiem UN: 2919, 3291, 3331, 3359 i 3373.

UWAGA: W przypadku towarów zaklasyfikowanych do UN 2919 lub UN 3331, ograniczenia ich przewozu przez tunele mogą stanowić część specjalnych warunków przewozu zatwierdzonych przez właściwą władzę (właściwe władze) na podstawie przepisów podrozdziału 1.7.4.2.

1.9.5.3 Przepisy dotyczące znaków i sygnałów drogowych oraz powiadamiania o ograniczeniach

1.9.5.3.1 Wprowadzanie zakazów przejazdu przez tunele i wskazywanie dróg alternatywnych powinno być dokonywane przez Umawiające się Strony w formie znaków i sygnałów drogowych.

1.9.5.3.2 W tym celu mogą być stosowane znaki C, 3^h i D, 10^a, 10^b, 10^c oraz sygnały zgodnie z Konwencją o znakach i sygnałach drogowych (Wiedeń, 1968) oraz Porozumieniem europejskim uzupełniającym Konwencję o znakach i sygnałach drogowych (Genewa, 1971), z uwzględnieniem wykładni zawartej w Rezolucji o znakach i sygnałach drogowych (R.E.2) Głównej Grupy Roboczej ds. transportu drogowego Komitetu Transportu Wewnętrznego EKG ONZ, z późniejszymi zmianami.

¹ Niniejsza ocena została dokonana na podstawie rzeczywistych właściwości niebezpiecznych towarów, rodzaju jednostki ładunkowej oraz ilości przewożonych towarów.

- 1.9.5.3.3** W celu ułatwienia międzynarodowego zrozumienia znaków system znaków i sygnałów określony w Konwencji o znakach i sygnałach drogowych oparty jest na kształtach i barwach charakterystycznych dla każdej kategorii znaków, a także zawsze, w miarę możliwości, na używaniu obrazowych symboli, a nie napisów. W razie, gdy Umawiające się Strony uznają za konieczne wprowadzenie poprawek do przewidzianych znaków i symboli, poprawki te nie powinny zmieniać ich istotnych cech charakterystycznych. W przypadku, gdy Umawiające się Strony nie stosują Konwencji o znakach i sygnałach drogowych, przewidziane znaki i symbole mogą być zmienione pod warunkiem, że wprowadzone zmiany nie wpływają w istotny sposób na znaczenie tych znaków i symboli.
- 1.9.5.3.4** Znaki i sygnały drogowe stosowane w celu wprowadzenia zakazu wjazdu do tunelu pojazdów przewożących towary niebezpieczne powinny być umieszczane w miejscach, gdzie możliwy jest wybór drogi alternatywnej.
- 1.9.5.3.5** W przypadku wprowadzenia zakazu wjazdu do tunelu lub wskazania drogi alternatywnej, zastosowane znaki drogowe powinny być zaopatrzone w dodatkową tabliczkę, zgodnie z poniższym opisem:
- Brak znaku oznacza brak ograniczeń;
- Znak z dodatkową tabliczką z literą B: dotyczy pojazdów przewożących towary niebezpieczne objęte ograniczeniem określonym dla tunelu kategorii B;
- Znak z dodatkową tabliczką z literą C: dotyczy pojazdów przewożących towary niebezpieczne objęte ograniczeniem określonym dla tunelu kategorii C;
- Znak z dodatkową tabliczką z literą D: dotyczy pojazdów przewożących towary niebezpieczne objęte ograniczeniem określonym dla tunelu kategorii D;
- Znak z dodatkową tabliczką z literą E: dotyczy pojazdów przewożących towary niebezpieczne objęte ograniczeniem określonym dla tunelu kategorii E.
- 1.9.5.3.6** Ograniczenia przejazdu przez tunele nie mają zastosowania do przewozu towarów niebezpiecznych wykonywanego zgodnie z przepisami rozdziału 1.1.3.
- 1.9.5.3.7** Ograniczenia przejazdu przez tunele powinny być oficjalnie opublikowane i powszechnie dostępne.
- 1.9.5.3.8** Jeżeli, w celu zmniejszenia zagrożeń, Umawiające się Strony stosują szczególne wymagania dotyczące przejazdu niektórych lub wszystkich pojazdów przez tunele, np. dokonanie zgłoszenia przejazdu przed wjazdem do tunelu lub przejazd w konwoju eskortowanym przez pojazdy towarzyszące, to wymagania takie powinny być oficjalnie opublikowane i powszechnie dostępne.

DZIAŁ 1.10

PRZEPISY DOTYCZĄCE OCHRONY TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH

UWAGA: W rozumieniu niniejszego działu, ochrona oznacza środki ostrożności podejmowane w celu zminimalizowania ryzyka kradzieży lub użycia towarów niebezpiecznych niezgodnie z ich przeznaczeniem, prowadzącego do zagrożenia ludzi, mienia lub środowiska.

1.10.1 Przepisy ogólne

- 1.10.1.1** Wszystkie osoby uczestniczące w przewozie towarów niebezpiecznych powinny stosować się, odpowiednio do zakresu swoich obowiązków, do wymagań niniejszego działu dotyczących ochrony tych towarów.
- 1.10.1.2** Towary niebezpieczne mogą być wydane do przewozu wyłącznie przewoźnikowi o ustalonej tożsamości.
- 1.10.1.3** Miejsca używane do czasowego przechowywania towarów niebezpiecznych podczas ich przewozu, znajdujące się w obrębie terminali, placów przeładunkowych, baz transportowych, placów postojowych i stacji rozrządowych powinny być odpowiednio chronione, dobrze oświetlone, a także - o ile jest to możliwe i wskazane - niedostępne dla osób postronnych.
- 1.10.1.4** Każdy członek załogi pojazdu przewożącego towary niebezpieczne powinien posiadać przy sobie dokument z fotografią potwierdzający jego tożsamość.
- 1.10.1.5** Kontrole stanu bezpieczeństwa określone pod 1.8.1 i 7.5.1.1 powinny obejmować sprawdzenie, czy zostały zastosowane odpowiednie środki ochrony.
- 1.10.1.6** Właściwa władza powinna prowadzić bieżącą ewidencję ważnych zaświadczeń o przeszkoleniu kierowców, określonych pod 8.2.1, wydanych przez tę władzę lub przez inną upoważnioną jednostkę.

1.10.2 Szkolenie w zakresie ochrony

- 1.10.2.1** Szkolenie określone w dziale 1.3 powinno obejmować wiedzę na temat ochrony. Szkolenie doskonalące w zakresie ochrony nie jest ograniczone wyłącznie do zmian w przepisach.
- 1.10.2.2** Szkolenie w zakresie ochrony powinno obejmować rozpoznanie i charakterystykę zagrożeń, metody wykrywania i usuwania zagrożeń oraz działania podejmowane w przypadku naruszenia bezpieczeństwa. Jeżeli wymagane jest sporządzenie planu ochrony, to szkolenie powinno zawierać informacje o tym planie odpowiednio do zakresu obowiązków i odpowiedzialności osób szkolonych oraz do ich funkcji związanych z wykonaniem planu.

1.10.3 Przepisy dotyczące towarów niebezpiecznych dużego ryzyka

- 1.10.3.1** „Towarami niebezpiecznymi dużego ryzyka” są towary, które mogą być użyte, niezgodnie ze swoim przeznaczeniem, w zamachach terrorystycznych i spowodować w ten sposób poważne następstwa w postaci licznych ofiar lub masowych zniszczeń. Wykaz towarów niebezpiecznych dużego ryzyka zawiera tabela 1.10.5.

1.10.3.2 Plany ochrony

- 1.10.3.2.1** Przewoźnicy, nadawcy i inni uczestnicy przewozu wymienieni pod 1.4.2 i 1.4.3, biorący udział w przewozie towarów niebezpiecznych dużego ryzyka (patrz tabela 1.10.5), powinni przyjąć, wdrożyć i stosować plan ochrony, który powinien obejmować co najmniej elementy określone pod 1.10.3.2.2.
- 1.10.3.2.2** Plan ochrony powinien zawierać co najmniej następujące elementy:
- szczegółowy podział obowiązków w zakresie ochrony wraz ze wskazaniem kompetentnych i wykwalifikowanych osób, które posiadają odpowiednie uprawnienia do ich wykonywania;
 - wykaz towarów niebezpiecznych podlegających ochronie lub wykaz rodzajów towarów niebezpiecznych podlegających ochronie;
 - opis wykonywanych czynności i ocenę związanych z nimi zagrożeń, z uwzględnieniem postojów niezbędnych do wykonania operacji transportowych, przechowywania towarów niebezpiecznych - przed, podczas i po przewozie - w pojeździe, w cysternie lub

w kontenerze, a także czasowego przechowywania towarów niebezpiecznych związanego ze zmianą rodzaju transportu lub środka transportu;

- (d) szczegółowy wykaz środków, które powinny być zastosowane w celu zminimalizowania zagrożeń, odpowiednio do zakresu obowiązków i odpowiedzialności uczestnika przewozu, obejmujący:
 - szkolenie;
 - procedury postępowania (np. reagowanie w stanach podwyższonego zagrożenia, kontrola pracowników nowoprzyjętych i zmieniających stanowiska);
 - działania praktyczne (np. wybór i korzystanie ze znanych tras przewozu, z uwzględnieniem dostępu do miejsc czasowego przechowywania towarów niebezpiecznych (określonych pod literą (c) oraz bliskości wrażliwych elementów infrastruktury);
 - wyposażenie i inne środki, które powinny być użyte w celu zminimalizowania zagrożeń;
- (e) skuteczne i aktualne procedury powiadamiania i postępowania w przypadkach zagrożeń, nieprzestrzegania zasad bezpieczeństwa i związanych z nimi zdarzeń;
- (f) procedury oceny i testowania planów ochrony oraz procedury przeglądów okresowych i aktualizacji tych planów;
- (g) środki zapewniające ochronę fizyczną informacji o transporcie zawartych w planie ochrony; oraz
- (h) środki zapewniające ograniczenie dostępu do informacji o operacjach transportowych zawartych w planie ochrony wyłącznie do osób upoważnionych. Środki te nie powinny pozostawać w sprzeczności z wymaganiami dotyczącymi podawania informacji zawartymi w innych przepisach ADR.

***UWAGA:** Przewoźnicy, nadawcy i odbiorcy powinni współpracować ze sobą oraz z właściwymi władzami w zakresie wymiany informacji o zagrożeniach, stosowania odpowiednich środków ochrony oraz postępowania w przypadku zdarzeń zagrażających bezpieczeństwu.*

- 1.10.3.3** W przypadku pojazdów przewożących towary niebezpieczne dużego ryzyka (patrz tabela 1.10.5) powinny być zastosowane urządzenia, układy lub działania skutecznie zapobiegające kradzieży tych pojazdów i ich ładunku. Zastosowanie wymienionych środków nie powinno utrudniać prowadzenia akcji ratowniczo-gaśniczej.

***UWAGA:** W razie potrzeby, w przypadku, gdy odpowiednie urządzenia zostały już zainstalowane, do monitorowania towarów niebezpiecznych dużego ryzyka (patrz tabela 1.10.5) powinny być użyte systemy telemetryczne lub inne metody lub urządzenia służące do śledzenia przemieszczania tych towarów.*

- 1.10.4** Zgodnie z przepisami rozdziału 1.1.3.6 przepisy rozdziałów 1.10.1, 1.10.2, 1.10.3 i podrozdziału 8.1.2.1 (d) nie mają zastosowania w przypadku, gdy ilości towarów w sztukach przesyłki przewożonych w jednostce transportowej nie przekraczają odpowiednich ilości podanych pod 1.1.3.6.3. Ponadto, przepisy rozdziałów 1.10.1, 1.10.2, 1.10.3 i podrozdziału 8.1.2.1(d) nie mają zastosowania w przypadku, gdy ilości towarów przewożonych w cysternach lub luzem w jednostce transportowej nie przekraczają odpowiednich ilości podanych pod 1.1.3.6.3.

- 1.10.5** Za towary niebezpieczne dużego ryzyka uważa się towary wymienione w poniższej tabeli, przewożone w ilościach większych niż podane.

Tabela 1.10.5: Wykaz towarów niebezpiecznych dużego ryzyka

Klasa	Podklasa	Materiał lub przedmiot	Ilość		
			Cysterna (l)	Luzem (kg)	Sztuki przesyłki (kg)
1	1.1	materiały i przedmioty	a	a	0
	1.2	materiały i przedmioty	a	a	0
	1.3	materiały i przedmioty grupy zgodności C	a	a	0
	1.5	materiały i przedmioty	0	a	0
2		gazy palne (kod klasyfikacyjny F)	3000	a	b
		gazy trujące (kody klasyfikacyjne zawierające litery T, TF, TC, TO, TFC lub TOC) z wyłączeniem aerozoli	0	a	0
3		materiały ciekłe zapalne I i II grupy pakowania	3000	a	b
		materiały wybuchowe odczulone	a	a	0
4.1		materiały wybuchowe odczulone	a	a	0
4.2		materiały I grupy pakowania	3000	a	b
4.3		materiały I grupy pakowania	3000	a	b
5.1		materiały ciekłe utleniające I grupy pakowania	3000	a	b
		nadchlorany, azotan amonowy oraz nawozy na bazie azotanu amonowego	3000	3000	b
6.1		materiały trujące I grupy pakowania	0	a	0
6.2		materiały zakaźne kategorii A (UN 2814 i UN 2900)	a	0	0
7		materiały promieniotwórcze	3000 A ₁ (materiał w specjalnej postaci) lub odpowiednio 3000 A ₂ , w sztukach przesyłki typu B(U), B(M) lub typu C		
8		materiały żrące I grupy pakowania	3000	a	b

^a Nie dotyczy.

^b Niezależnie od ilości towarów, przepisy rozdziału 1.10.3 nie mają zastosowania.

1.10.6 Wymagania niniejszego działu w odniesieniu do materiałów promieniotwórczych uważa się za spełnione, jeżeli zastosowano przepisy Konwencji o Ochronie Fizycznej Materiałów Jądrowych, uzupełnionej zaleceniami IAEA INFCIRC/225(Rev.4).