

CZEŚĆ 1

PRZEPISY OGÓLNE

Dział 1.1

Zakres i stosowanie

1.1.1 Struktura

RID podzielony jest na siedem części; każda część jest podzielona na działy, a każdy dział na rozdziały i podrozdziały (patrz spis treści).

W obrębie każdej części jej numer podawany jest wraz z numerami działów, rozdziałów i podrozdziałów, np. część 4 dział 2 rozdział 1 ma numer „4.2.1”.

1.1.2 Zakres stosowania

1.1.2.1 Dla celów artykułu 1 Załącznika C do Konwencji COTIF, RID 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 (z uwzględnieniem wyłączeń) dotyczące w szczególności:
 - klasyfikacji towarów, w tym kryteriów klasyfikacyjnych oraz odpowiednich metod badawczych;
 - używania opakowań (obejmujące pakowanie razem);
 - używania cystern (obejmujące ich napełnianie);
 - procedur wysyłkowych (obejmujące oznakowanie i stosowanie nalepek ostrzegawczych na sztukach przesyłki i na jednostkach transportowych, a także wymaganych dokumentów i informacji);
 - przepisów z zakresu konstrukcji, badania i dopuszczania opakowań i cystern;
 - używania jednostek transportowych (w tym załadunku, ładowania razem i rozładunku).

Dla przewozu w rozumieniu RID, oprócz przepisów Załącznika C, stosuje się także inne mające zastosowanie przepisy pozostałych Załączników do Konwencji COTIF, w szczególności przepisy Załącznika B dla przewozów wykonywanych na podstawie umowy przewozu.

1.1.2.2 Dla przewozu towarów niebezpiecznych w pociągach innych niż pociągi towarowe zgodnie z artykułem 5 § 1a) Załącznika C obowiązują przepisy działu 7.6 i 7.7.

1.1.2.3 Dla przewozu towarów niebezpiecznych jako bagaż ręczny, przesyłka bagażowa w lub na pojazdach zgodnie z artykułem 5 § 1b) Załącznika C obowiązują tylko przepisy 1.1.3.8.

1.1.2.4 W zakresie praw i obowiązków wynikających z niniejszego załącznika do Załącznika C, państwa członkowskie COTIF 1980 utożsamia się z Państwami-Stronami RID zgodnie z art. 1bis Załącznika C do COTIF 1999 do momentu, w którym dokonają one ratyfikacji COTIF 1999 i staną się Państwami-Stronami RID.

1.1.3 Wyłączenia

1.1.3.1 Wyłączenia dotyczące charakteru operacji transportowych

Przepisy zawarte w RID nie mają zastosowania do:

- a) przewozu towarów niebezpiecznych dokonywanych przez osoby prywatne, jeżeli towary te znajdują się w opakowaniach stosowanych do sprzedaży detalicznej i są przeznaczone do użytku osobistego lub domowego lub do aktywności sportowo-rekreacyjnej, pod warunkiem, że zostaną podjęte środki w celu niedopuszczenia do jakiegokolwiek uwalniania się zawartości w normalnych warunkach przewozu. Jeżeli towary te są cieczami zapalnymi przewożonymi w naczyniach do wielokrotnego napełniania, napełnionymi przez lub dla osoby prywatnej, to całkowita ilość tego towaru nie powinna przekroczyć 60 litrów na naczynie. Towary niebezpieczne w DPPL, w opakowaniach dużych lub cysternach nie uważa się za opakowane do sprzedaży detalicznej;
- b) przewozów maszyn lub urządzeń niewyszczególnionych w RID, które zawierają w swoich podzespołach lub w wyposażeniu towary niebezpieczne, pod warunkiem, że zostaną podjęte środki w celu niedopuszczenia do jakiegokolwiek uwalniania się zawartości w normalnych warunkach przewozu;
- c) przewozu towarów 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 konserwacją urządzeń, w ilościach nie większych niż 450 litrów na opakowanie, w tym na duży pojemnik do przewozu luzem i na opakowanie duże 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 przez władze właściwe dla działań ratunkowych lub pod ich nadzorem, o ile jest on konieczny dla przeprowadzenia czynności ratowniczych, a w szczególności przewozu wykonywanego w celu zebrania i odzyskania towarów niebezpiecznych, które wydostały się w wyniku zaistnienia wydarzenia lub wypadku, oraz w celu przemieszczenia ich w bezpieczne miejsce;
- e) przewozu o charakterze ratunkowym, mającego na celu ratowanie ludzkiego życia lub ochronę środowiska, pod warunkiem, że zostały przedsięwzięte wszystkie środki niezbędne dla zapewnienia pełnego bezpieczeństwa takiego przewozu.
- f) przewozu próżnych nieoczyszczonych zbiorników stacjonarnych, które zawierały gazy klasy 2 grupy A, O lub F, materiały klasy 3 lub 9 należące do grupy pakowania II lub III lub pestycydy klasy 6.1 należące do grupy pakowania II lub III, przy zapewnieniu następujących warunków:
- wszystkie otwory, za wyjątkiem otworów urządzeń obniżających ciśnienie (jeżeli są zainstalowane), powinny być hermetycznie zamknięte;
 - podjęto środki zapobiegające utracie zawartości w normalnych warunkach przewozu; i
 - ładunek jest tak zamocowany na płozach, w kłatkach lub innych urządzeniach mocujących w wagonie lub kontenerze, że w normalnych warunkach przewozu nie może poluzować się lub przemieścić.

Zwolnienie to nie ma zastosowania do przewozów zbiorników stacjonarnych, które zawierały materiały wybuchowe odczulone lub materiały, których przewóz jest zabroniony przez RID.

Uwaga: W odniesieniu do materiałów promieniotwórczych, patrz również 1.7.1.4.

1.1.3.2 Wyłączenia dotyczące przewozu gazów

Przepisy zawarte w RID nie mają zastosowania do przewozu:

- a) gazów znajdujących się w zbiornikach pojazdu kolejowego wykonującego operacje transportowe i służących do jego napędu lub do pracy jego wyposażenia używanego lub przeznaczonego do użytku podczas przewozu (np. urządzenia chłodniczego);
- b) gazów znajdujących się w zbiornikach paliwowych przewożonych pojazdów; 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 cysternie w 20°C nie przekracza 200 kPa (2 bar) i które podczas przewozu nie są w stanie skroplonym lub skroplonym schłodzonym. Obejmuje to wszystkie rodzaje naczyń i cystern, w tym również części maszyn i urządzeń.

Uwaga: Niniejsze wyłączenie nie ma zastosowania do lamp i żarówek. W odniesieniu do lamp i żarówek, patrz 1.1.3.10.

- d) gazów znajdujących się w wyposażeniu stosowanym przy używaniu pojazdu (np. gaśnice), włącznie z częściami zapasowymi (np. napompowane opony); zwolnienie to również ma zastosowanie w przypadku napompowanych opon przewożonych jako ładunek;
- e) gazów znajdujących się w specjalnym wyposażeniu wagonu lub pojazdu przewożonego jako ładunek, które są niezbędne do pracy 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 tym samym wagonie lub pojeździe;
- f) gazów zawartych w żywności (za wyjątkiem UN 1950), włącznie z napojami zawierającymi ditlenek węgla;
- g) gazów zawartych w piłkach przeznaczonych do użytku sportowego;
- h) ~~(skreślony)~~.

1.1.3.3 Wyłączenia dotyczące przewozu paliw płynnych

Przepisy zawarte w RID nie mają zastosowania do przewozu:

- a) paliwa znajdującego się w pojazdach kolejowych wykonujących operacje transportowe i przeznaczonego do ich napędu lub do pracy ich wyposażenia używanego lub przeznaczonego do użytku podczas przewozu (np. urządzenia chłodniczego);
- b) paliwa znajdującego się w zbiornikach pojazdów lub innych środków transportu (np. łodzi jak statki), które są przewożone jako ładunek, jeżeli jest ono przeznaczone do ich napędu lub do pracy ich wyposażenia. Kurki paliwowe pomiędzy silnikiem lub wyposażeniem a zbiornikiem paliwa powinny być zamknięte podczas przewozu, chyba że wyposażenie to musi pozostać w trybie pracy. W stosownych przypadkach pojazdy lub inne środki transportu powinny być ładowane w pozycji stojącej i zabezpieczone przed przewróceniem;

c) paliwa znajdującego się w zbiornikach maszyn samojezdnych nieporuszających się po drogach¹, przewożonych jako ładunek, przeznaczonego do ich napędu lub do pracy ich wyposażenia. Paliwo to może być przewożone w mocowanych na stałe zbiornikach, które spełniają wymagania przepisów prawa, połączonych bezpośrednio z silnikiem pojazdu lub wyposażeniem. W razie potrzeby, maszyny te powinny być załadowane w pozycji stojącej i zabezpieczone przed przewróceniem.

1.1.3.4 Wyłączenia wynikające z przepisów specjalnych lub dotyczące towarów niebezpiecznych zapakowanych w ilościach ograniczonych lub w ilościach wyłączonych

Uwaga: W odniesieniu do materiałów promieniotwórczych, patrz również 1.7.1.4.

1.1.3.4.1 Przewozy określonych towarów niebezpiecznych, na podstawie przepisów specjalnych działu 3.3, są wyłączone częściowo lub całkowicie spod wymagań RID. Wyłączenie to ma zastosowanie w przypadkach, gdy takie przepisy specjalne są wskazane w dziale 3.2 tabela A kolumna 6 w pozycjach dotyczących danych towarów niebezpiecznych.

1.1.3.4.2 Niektóre towary niebezpieczne mogą podlegać wyłączeniom, pod warunkiem, że spełnione są przepisy działu 3.4.

1.1.3.4.3 Niektóre towary niebezpieczne mogą podlegać wyłączeniom, pod warunkiem, że spełnione są przepisy działu 3.5.

1.1.3.5 Wyłączenia dotyczące opakowań próżnych nieoczyszczonych

Próżne nieoczyszczone opakowania, włącznie z DPPL i opakowaniami dużymi, które zawierały materiały klas 2, 3, 4.1, 5.1, 6.1, 8 i 9, nie podlegają RID, o ile zostały zastosowane odpowiednie środki dla usunięcia wszystkich zagrożeń. Zagrożenia uważa się za usunięte, jeżeli zastosowano środki usuwające wszystkie zagrożenia z zakresu klas od 1 do 9.

1.1.3.6 Dopuszczalna maksymalna całkowita ilość na wagon lub kontener wielki

1.1.3.6.1 (zarezerwowany)

1.1.3.6.2 (zarezerwowany)

1.1.3.6.3 Jeżeli, zgodnie z 1.1.3.1 c), towary niebezpieczne przewożone w tym samym wagonie lub kontenerze wielkim należą do tej samej kategorii transportowej, to maksymalna całkowita ilość jest wskazana w kolumnie 3 w poniższej tabeli:

Kategoria transportowa	Materiały lub przedmioty Grupa pakowania lub kod klasyfikacyjny/grupa lub numer UN	Maksymalna ilość całkowita na wagon lub kontener wielki
0	klasa 1: 1.1L, 1.2L, 1.3L i UN 0190, klasa 3: UN 3343, klasa 4.2: materiały przyporządkowane do grupy pakowania I, klasa 4.3: UN 1183, 1242, 1295, 1340, 1390, 1403, 1928, 2813, 2965, 2968, 2988, 3129, 3930, 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, 3321 do 3333, klasa 8: UN 2215 (BEZWODNIK MALEINOWY STOPIONY), klasa 9: UN 2315, 3151, 3152 i 3432 oraz urządzenia zawierające takie materiały lub mieszaniny, oraz próżne nieoczyszczone opakowania, które zawierały towary niniejszej kategorii, z wyłączeniem opakowań przewidzianych dla UN 2908.	0
1	Materiały i przedmioty przyporządkowane do grupy pakowania I, które nie należą do kategorii 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 i 1.5D ^{a)} , klasa 2: grupy T, TC ^{a)} , TO, TF, TOC ^{a)} i TFC, pojemniki aerozolowe grupy C, CO, FC, T, TF, TC, TO, TFC i TOC, chemikalia pod ciśnieniem: UN 3502, 3503, 3504 i 3505, klasa 4.1: UN 3221 do 3224, klasa 5.2: UN 3101 do 3104.	20

¹ Definicję maszyny samojezdnej nieporuszającej się po drogach można znaleźć w pkt 2.7 ujednoliconej rezolucji w sprawie budowy pojazdów (R.E.3) (dokument Organizacji Narodów Zjednoczonych nr ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.3) lub w art. 2 Dyrektywy 97/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 1997 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do środków dotyczących ograniczenia emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych z silników spalinowych montowanych w maszynach samojezdnych nieporuszających się po drogach (Dziennik Urzędowy Wspólnot Europejskich nr L 059 z dnia 27 lutego 1998 r.).

Kategoria transportowa	Materiały lub przedmioty Grupa pakowania lub kod klasyfikacyjny/grupa lub numer UN	Maksymalna ilość całkowita na wagon lub kontener wielki
2	Materiały i przedmioty przyporządkowane do grupy pakowania II, które nie należą do kategorii 0, 1 lub 4 oraz materiały i przedmioty następujących klas: klasa 1: 1.4B do 1.4G i 1.6N, klasa 2: grupa F i pojemniki aerozolowe grupy F, chemikalia pod ciśnieniem: UN 3501 klasa 4.1: UN 3225 do 3230, klasa 5.2: UN 3105 do 3110, klasa 6.1: materiały i przedmioty przyporządkowane do grupy pakowania III, klasa 9: UN 3245.	333
3	Materiały i przedmioty przyporządkowane do grupy pakowania III, które nie należą do kategorii 0, 2 lub 4 oraz materiały i przedmioty następujących klas: klasa 2: grupy A i O oraz pojemniki aerozolowe grupy A i O, chemikalia pod ciśnieniem: UN 3500 klasa 3: UN 3473, klasa 4.3: UN 3476, klasa 8: UN 2794, 2795, 2800, 3028 i 3477, klasa 9: UN 2990 i 3072.	1000
4	klasa 1: 1.4S, klasa 4.1: UN 1331, 1345, 1944, 1945, 2254 i 2623, klasa 4.2: UN 1361 i 1362, grupa pakowania III, klasa 7: UN 2908 do 2911, klasa 9: UN 3268, 3499 i 3509 oraz próżne nieoczyszczone opakowania, które zawierały towary niebezpieczne inne niż przyporządkowane do kategorii 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.

W tabeli powyżej określenie „maksymalna ilość całkowita na wagon albo kontener wielki” oznacza:

- dla przedmiotów, masę brutto w kg (dla przedmiotów klasy 1 masę netto materiału wybuchowego w kg; dla towarów niebezpiecznych w urządzeniach i wyposażeniu określonym w RID, całkowitą ilość towaru niebezpiecznego w nich zawartego odpowiednio w kilogramach lub litrach);
- dla materiałów stałych, gazów skroplonych, gazów skroplonych schłodzonych oraz gazów rozpuszczonych, masę netto w kg;
- dla materiałów ciekłych, całkowitą ilość towarów niebezpiecznych w litrach;
- dla gazów sprężonych, gazów adsorbowanych i chemikaliów pod ciśnieniem, pojemność wodną naczynia w litrach.

1.1.3.6.4 W przypadku, gdy w tym samym wagonie lub w tym samym kontenerze wielkim przewożone są towary niebezpieczne różnych kategorii transportowych, to suma:

- ilości materiałów i przedmiotów kategorii transportowej „1” pomnożona przez 50,
- ilości materiałów i przedmiotów wymienionych w odsyłaczu a) do tabeli należących do kategorii transportowej „1” pomnożona przez 20;
- ilości materiałów i przedmiotów kategorii transportowej „2” pomnożona przez 3, i
- ilości materiałów i przedmiotów kategorii transportowej „3”,

nie powinna przekraczać wartości 1000.

1.1.3.6.5 W rozumieniu niniejszych przepisów nie powinny być brane pod uwagę towary niebezpieczne, które są wyłączone zgodnie z 1.1.3.1 a), b) i d) do f), 1.1.3.2 do 1.1.3.5, 1.1.3.7, 1.1.3.8, 1.1.3.9 oraz 1.1.3.10.

1.1.3.7 Wylączenia dotyczące przewozu urządzeń magazynujących lub wytwarzających energię elektryczną

Przepisy zawarte w RID nie mają zastosowania do urządzeń magazynujących lub wytwarzających energię elektryczną (np. baterii litowych, kondensatorów elektrycznych, kondensatorów asymetrycznych, systemów magazynowania w wodorkach metali i ogniów paliwowych):

- a) zainstalowanych w pojazdach kolejowych, wykonujących operacje transportowe, przeznaczonych do ich napędu lub do pracy ich wyposażenia;
- b) znajdujących się w wyposażeniu, służących do pracy tego wyposażenia, używanego lub przeznaczonego do użytku podczas przewozu (np. w laptopie);
- c) zainstalowanych w pojazdach, które są przewożone jako ładunek i przeznaczonych do ich napędu lub do pracy ich wyposażenia.

1.1.3.8 Zastosowanie wyłączeń przy przewozie towarów niebezpiecznych jako bagaż ręczny, przesyłka bagażowa lub w lub na pojazdach

Uwagi: 1. Ograniczenia zawarte w warunkach przewozu określonych przez przewoźnika zgodnie z przepisami prawa prywatnego pozostają niezależne od niżej podanych przepisów.

2. Przepisy dla transportu kombinowanego w pociągach mieszanych (kombinowanego transportu pasażerskiego i towarowego) patrz dział 7.7.

W odniesieniu do przewozu towarów niebezpiecznych jako bagaż ręczny, przesyłka bagażowa lub w lub na pojazdach obowiązują wyłączenia zgodnie z 1.1.3.1, 1.1.3.2 b) do g), 1.1.3.3., 1.1.3.4, 1.1.3.5, 1.1.3.7 i 1.1.3.10.

1.1.3.9 Wyłączenia dotyczące przewozu towarów niebezpiecznych używanych podczas przewozu do chłodzenia lub klimatyzacji

Towary niebezpieczne o własnościach tylko duszących (które rozcieńczają lub zastępują tlen w powietrzu) używane podczas przewozu do chłodzenia lub klimatyzacji w wagonach lub kontenerach, podlegają tylko przepisom 5.5.3.

1.1.3.10 Wyłączenia dotyczące przewozu lamp i żarówek zawierających towary niebezpieczne

Następujące lampy i żarówki nie podlegają przepisom RID, pod warunkiem, że nie zawierają materiałów promieniotwórczych i nie zawierają rtęci w ilościach przekraczających ilości określone w przepisie specjalnym 366 działu 3.3:

a) lampy i żarówki zbierane bezpośrednio od indywidualnych użytkowników i z gospodarstw domowych w przypadku przewozu do punktu zbierania lub zakładu recyklingu;

Uwaga: Powyższe dotyczy również lamp i żarówek dostarczonych przez indywidualnych użytkowników do pierwszego punktu zbierania, a następnie przewożonych do kolejnego punktu zbierania, punktu pośredniego przetwarzania lub recyklingu.

b) lampy i żarówki, zawierające nie więcej niż po 1 g towarów niebezpiecznych, zapakowane w taki sposób, aby w każdej sztuce przesyłki znajdowało się nie więcej niż 30 g towarów niebezpiecznych, pod warunkiem że:

(i) lampy i żarówki wytworzono zgodnie z certyfikowanym systemem zarządzania jakością;

Uwaga: Do tego celu można zastosować normę ISO 9001:2008.

oraz

(ii) każda lampa lub żarówka są zapakowane pojedynczo do opakowań wewnętrznych, oddzielonych od siebie przekładkami lub są owinięte materiałem amortyzującym w celu ochrony lamp i żarówek i zapakowane do wytrzymałych opakowań zewnętrznych spełniających wymagania przepisów ogólnych 4.1.1.1 i odpornych na uderzenie przy spadku swobodnym z wysokości 1,2 m;

c) zużyte, uszkodzone lub wadliwe lampy i żarówki, zawierające nie więcej niż po 1 g towarów niebezpiecznych, zapakowane w taki sposób, aby każda sztuka przesyłki zawierała nie więcej niż 30 g towarów niebezpiecznych podczas przewozu z punktu zbierania lub zakładu recyklingu. Lampy i żarówki powinny być zapakowane do wytrzymałych opakowań zewnętrznych, które są wystarczająco wytrzymałe, aby nie dopuścić do uwolnienia zawartości w normalnych warunkach przewozu, spełniających wymagania przepisów ogólnych 4.1.1.1 i odpornych na uderzenie przy spadku swobodnym z wysokości co najmniej 1,2 m;

d) lampy i żarówki zawierające wyłącznie gazy grup A i O (zgodnie z 2.2.2.1), jeżeli są zapakowane w taki sposób, że rozrzut wywołany pęknięciem lampy lub żarówki ograniczony będzie do wewnętrznej przestrzeni sztuki przesyłki.

Uwaga: Do lamp i żarówek zawierających materiał promieniotwórczy zastosowanie mają przepisy 2.2.7.2.2 (b).

1.1.4 Stosowanie innych przepisów

1.1.4.1 Przepisy ogólne

1.1.4.1.1 Przewozy międzynarodowe na obszarze Państwa-Strony RID mogą podlegać przepisom lub zakazom wprowadzanym zgodnie z Artykułem 3 Załącznika C z innych powodów niż bezpieczeństwo podczas przewozu. Przepisy te lub zakazy podaje się do wiadomości w ustalony sposób.

1.1.4.1.2 (zarezerwowany)

1.1.4.1.3 (zarezerwowany)

1.1.4.2 Przewozy w łańcuchu transportowym obejmującym przewóz morski lub lotniczy

1.1.4.2.1 Sztuki przesyłki, kontenery, cysterny przenośne, kontenery-cysterny i MEGC oraz wagony zawierające ładunek, na który składają się sztuki przesyłki zawierające jeden i ten sam materiał lub rodzaj przedmiotu, a które nie spełniają wszystkich wymagań RID dotyczących pakowania, pakowania razem, oznakowania, stosowania nalepek ostrzegawczych na sztukach przesyłki lub umieszczania dużych nalepek ostrzegawczych

i tablic pomarańczowych, ale są zgodne z przepisami Kodeksu IMDG lub Instrukcji Technicznych ICAO, powinny być dopuszczone do przewozu w łańcuchu transportowym obejmującym przewóz morski lub lotniczy pod następującymi warunkami:

- a) jeżeli sztuki przesyłki nie są oznakowane i zaopatrzone w nalepki ostrzegawcze zgodnie z RID, to powinny być one oznakowane i zaopatrzone w nalepki ostrzegawcze zgodnie z wymaganiami Kodeksu IMDG lub Instrukcji Technicznych ICAO;
- b) w odniesieniu do pakowania razem do jednej sztuki przesyłki, powinny być stosowane wymagania Kodeksu IMDG lub Instrukcji Technicznych ICAO;
- c) przy przewozach w łańcuchu transportowym obejmującym przewóz morski, jeżeli kontenery, cysterny przenośne, kontenery-cysterny lub MEGC lub wagony zawierające ładunek, na który składają się sztuki przesyłki zawierające jeden i ten sam materiał lub rodzaj przedmiotu, nie są oznakowane i zaopatrzone w nalepki ostrzegawcze zgodnie z RID, to powinny być one zaopatrzone i oznakowane w duże nalepki ostrzegawcze i tablice pomarańczowe zgodnie z rozdziałem 5.3 przepisów Kodeksu IMDG. Powyższe wymaganie stosuje się do próżnych nieoczyszczonych cystern przenośnych, kontenerów-cystern i MEGC aż do przewozu następującego do miejsca ich oczyszczenia łącznie z tym przewozem.

Odstępstwo to nie ma zastosowania w przypadku towarów zaklasyfikowanych jako niebezpieczne w klasach 1 do 9 zgodnie z RID, które nie zostały uznane za niebezpieczne według Kodeksu IMDG lub Instrukcji Technicznych ICAO.

Uwaga: Dla przewozów wykonywanych zgodnie z 1.1.4.2.1 patrz także 5.4.1.1.7. Dla przewozów w kontenerach patrz także 5.4.2.

1.1.4.2.2 (zarezerwowany)

1.1.4.2.3 (zarezerwowany)

1.1.4.3 Używanie cystern przenośnych typu IMO dopuszczonych dla transportu morskiego

Cysterny przenośne typu IMO (typu 1, 2, 5 i 7), które nie spełniają przepisów podanych w dziale 6.7 lub 6.8, ale które zostały zbudowane i dopuszczone przed 1 stycznia 2003 r. zgodnie z przepisami Kodeksu IMDG (zmiany 29-98), mogą być nadal używane pod warunkiem, że spełniają odpowiednie przepisy Kodeksu IMDG dotyczące badań okresowych i prób²⁾. Dodatkowo powinny spełniać przepisy instrukcji podanych w dziale 3.2 tabela A kolumny 10 i 11 i przepisy działu 4.2 RID. Patrz także przepis 4.2.0.1 Kodeksu IMDG.

1.1.4.4 Przewozy kombinowane kolejowo – drogowe

1.1.4.4.1 Materiały niebezpieczne mogą być przewożone także w transporcie kombinowanym pod następującymi warunkami:

Jednostki transportowe i przyczepy przekazywane do przewozu w transporcie kombinowanym oraz ich zawartość powinny odpowiadać przepisom ADR³⁾.

Niedopuszczone są jednak:

- materiały wybuchowe klasy 1 grupy zgodności A (UN 0074, 0113, 0114, 0129, 0130, 0135, 0224 i 0473);
- materiały samoreaktywne klasy 4.1, które wymagają kontroli temperatury (UN 3231 do 3240);
- nadtlenki organiczne klasy 5.2, które wymagają kontroli temperatury (UN 3111 do 3120);
- tritlenek siarki klasy 8, o czystości co najmniej 99,95% bez inhibitorów, w cysternach (UN 1829).

1.1.4.4.2 Duże nalepki ostrzegawcze, oznakowania lub tablice pomarańczowe na wagonach przewożących jednostki transportowe lub przyczepy

Naniesienie dużych nalepek ostrzegawczych, oznakowań lub tablic pomarańczowych na wagony nie jest wymagane w następujących przypadkach:

- a) jeżeli jednostka transportowa lub przyczepa oznakowana jest zgodnie z działem 5.3 lub 3.4 ADR dużymi nalepkami ostrzegawczymi, oznakowaniami lub tablicami pomarańczowymi;
- b) jeżeli nie są przewidziane dla jednostek transportowych lub przyczep duże nalepki ostrzegawcze, oznakowania lub tablice pomarańczowe (np. zgodnie z 1.1.3.6 lub uwagą do 5.3.2.1.5 ADR).

1.1.4.4.3 Przewóz przyczep przewożących sztuki przesyłki

Jeżeli przyczepa będzie rozłączona od ciągnika siodłowego, to na ścianie czołowej przyczepy powinna być założona tablica pomarańczowa lub odpowiednie duże nalepki ostrzegawcze na obu ścianach bocznych przyczepy.

²⁾ Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO) wydała „Wytyczne w sprawie dalszego stosowania istniejących cystern przenośnych typu IMO oraz drogowych pojazdów-cystern do przewozu towarów niebezpiecznych” (Guidance on the Continued Use of Existing IMO Type Portable Tanks and Road Tank Vehicles for the Transport of Dangerous Goods” jako okólnik DSC.1/Circ.12 i korygendę. Tekst wytycznych znajduje się na stronie IMO: www.imo.org.

³⁾ Umowa ta zawiera także umowy specjalne, które podpisane są przez wszystkie państwa uczestniczące w operacjach transportowych.

1.1.4.4.4 **Powtórzenie nalepek dużych, oznakowań lub tablic pomarańczowych na wagonach przewożących jednostki transportowe lub przyczepy**

Jeżeli duże nalepki ostrzegawcze, oznakowania lub tablice pomarańczowe założone zgodnie z 1.1.4.4.2, nie są widoczne na zewnątrz wagonu, to powinny być one założone na obu ścianach bocznych wagonu.

1.1.4.4.5 **Informacje w dokumentach przewozowych**

Podczas przewozu w transporcie kombinowanym według tego podrozdziału, w dokumentach przewozowych powinien być umieszczony następujący zapis:

„PRZEWÓZ ZGODNY Z 1.1.4.4”

Podczas przewozu towarów niebezpiecznych w cysternach lub luzem, dla którego ADR przewiduje tablicę pomarańczową z numerem zagrożenia, w dokumencie przewozowym numer UN powinien być poprzedzony numerem zagrożenia.

1.1.4.4.6 Wszystkie pozostałe przepisy RID pozostają bez zmian.

1.1.4.5 **Przewozy inne niż kolejowe**

1.1.4.5.1

Jeżeli wagon wykonujący przewóz objęty przepisami RID jest przewożony na części swojej trasy inaczej niż po szlakach kolejowych, 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 wagon.

1.1.4.5.2

Zainteresowane Państwa-Strony RID mogą uzgodnić stosowanie przepisów RID z niezbędnymi przepisami dodatkowymi, na tej części drogi przewozu, na której wagon przewożony jest inaczej niż transportem kolejowym, o ile takie umowy pomiędzy Państwami-Stronami RID nie prowadzą do sprzeczności z postanowieniami umów międzynarodowych regulujących przewóz towarów niebezpiecznych tym rodzajem transportu, który jest wykorzystywany na wymienionej części drogi przewozu. Państwo-Strona RID, które jest inicjatorem zawarcia takich umów, powiadamia o nich Sekretariat OTIF, który podaje je do wiadomości innym Państwom-Stronom RID⁴⁾.

1.1.4.6 **Przesyłki przewożone do lub przez terytorium Państwa-Strony umowy SMGS**

Jeżeli po przewozie realizowanym na podstawie przepisów RID następuje przewóz na podstawie przepisów Załącznika 2 do umowy SMGS, wówczas do tej części trasy zastosowanie mają przepisy zawarte w Załączniku 2 do umowy SMGS.

W takim przypadku oznakowania sztuk przesyłki, opakowań zbiorczych, wagonów-cystern i kontenerów-cystern wymagane przez RID, a także informacje zawarte w dokumencie przewozowym⁵⁾ oraz w dokumentach załączonych do dokumentu przewozowego wymaganych przez RID powinny być sporządzone także w języku chińskim lub rosyjskim, oprócz języków wymaganych przez RID, chyba że porozumienia zawarte między państwami, których przewóz dotyczy, będą stanowiły inaczej.

1.1.5 **Stosowanie norm**

Jeżeli wymagane jest stosowanie norm i występuje sprzeczność pomiędzy normami i przepisami RID, to przepisy RID mają pierwszeństwo. Wymagania normy, które nie są sprzeczne z przepisami RID, stosuje się w sposób określony w tej normie, z uwzględnieniem wymagań każdej innej normy, lub jej części, wskazanych w tej normie jako obowiązujące.

⁴⁾ Porozumienia zawarte na podstawie tego podrozdziału dostępne są na stronie internetowej OTIF www.otif.org.

⁵⁾ Komitet ds. Transportu Kolejowego (CIT) publikuje „Instrukcję do listu przewozowego CIM/SMGS (GLV-CIM/SMGS)”, która zawiera wzór jednolitego listu przewozowego zgodnego z umowami CIM i SMGS dotyczącymi przewozu oraz ich przepisami wykonawczymi (patrz www.cit-rail.org).

Dział 1.2

Definicje i jednostki miary

1.2.1 Definicje

- Uwagi:** 1. Niniejszy rozdział zawiera wszystkie definicje ogólne i szczegółowe.
2. Terminy, które w definicjach zamieszczonych w niniejszym rozdziale zostały oznaczone kursywą, zostały odrębnie zdefiniowane.

W rozumieniu RID:

A

ADN: Umowa europejska dotycząca międzynarodowego przewozu śródlądowymi drogami wodnymi *towarów niebezpiecznych*.

ADR: Umowa europejska dotycząca międzynarodowego przewozu drogowego *towarów niebezpiecznych* włącznie z umowami specjalnymi, podpisana przez wszystkie państwa biorące udział w przewozie.

Aerozol: patrz *pojemnik aerozolowy*.

ASTM: Amerykańskie Stowarzyszenie Badań i Materiałów (ASTM International, 100 Barr Harbor Drive, PO Box C700, West Conshohocken, PA, 19428-2959, USA);

B

Beczka drewniana: *opakowanie* z drewna, mające przekrój kołowy i wypukłe ściany, składające się z klepek, den i obręczy.

Bęben: opakowanie cylindryczne o dnie płaskim lub wypukłym, wykonane z metalu, tektury, tworzywa sztucznego, sklejki lub z innego odpowiedniego materiału. Określenie to obejmuje *opakowania* o innych kształtach, np. *opakowania* okrągłe, ze stożkowatym kołpakiem lub *opakowania* w kształcie wiadra. Określenie to nie dotyczy *beczki drewnianej* i *kanistra*.

Bęben ciśnieniowy: spawane przenośne naczynie ciśnieniowe o pojemności wodnej większej niż 150 litrów i nie większej niż 1000 litrów (np. *naczynie* cylindryczne z obręczami do przetaczania i *naczynie* na saniach lub w ramach).

Butla: przenośne naczynie ciśnieniowe o pojemności wodnej nie przekraczającej 150 litrów (patrz także *wiązka butli*).

C

CIM: Przepisy ujednolicone o umowie międzynarodowego przewozu towarów kolejami (Załącznik B do Konwencji o międzynarodowym przewozie koleją (COTIF)), wraz ze zmianami.

Ciśnienie napełniania: najwyższe ciśnienie rzeczywiście powstające w *cysternie* w czasie jej napełniania pod ciśnieniem [patrz również: *ciśnienie obliczeniowe*, *ciśnienie opróżniania*, *maksymalne ciśnienie robocze (nadciśnienie)* i *ciśnienie próbne*].

Ciśnienie obliczeniowe: ciśnienie teoretyczne, które w zależności od stopnia zagrożenia jakie stwarza przewożony materiał, w mniejszym lub większym stopniu może przekraczać ciśnienie robocze, jednakże powinno być ono przynajmniej równe *ciśnieniu próbnemu*, i jest ono stosowane tylko do określania grubości ścianek *zbiornika*, niezależnie od jakichkolwiek zewnętrznych lub wewnętrznych elementów wzmacniających [patrz również: *ciśnienie opróżniania*, *ciśnienie napełniania*, *maksymalne ciśnienie robocze (nadciśnienie)* i *ciśnienie próbne*].

Uwaga: W odniesieniu do *cystern przenośnych*, patrz dział 6.7.

Ciśnienie opróżniania: najwyższe ciśnienie rzeczywiście powstające w *cysternie* w czasie jej opróżniania pod ciśnieniem [patrz również *ciśnienie obliczeniowe*, *ciśnienie napełniania*, *maksymalne ciśnienie robocze (nadciśnienie)* i *ciśnienie próbne*].

Ciśnienie próbne: ciśnienie, które powinno być stosowane podczas próby ciśnieniowej *cysterny* przy badaniu odbiorczym (pierwszym) lub badaniu okresowym.

Uwaga: W odniesieniu do *cystern przenośnych*, patrz dział 6.7.

Ciśnienie robocze: *ciśnienie ustalone* gazu sprężonego w temperaturze odniesienia 15°C w całym naczyniu ciśnieniowym.

Uwaga: W odniesieniu do *cystern* patrz *maksymalne ciśnienie robocze*.

Ciśnienie ustalone: ciśnienie w naczyniu ciśnieniowym w warunkach równowagi termicznej i dyfuzyjnej.

CGA: Stowarzyszenie Gazów Sprężonych (CGA, 4221 Walney Road, 5th Floor, Chantilly VA 20151-2923, USA);

CMR: Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (Genewa, 19 maja 1956 r.), wraz ze zmianami.

CSC: Międzynarodowa konwencja o bezpiecznych kontenerach (Genewa, 1972 r.) wraz ze zmianami, opublikowana przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) w Londynie.

CSI: patrz *wskaznik bezpieczeństwa krytycznościowego*.

Cysterna: zbiornik wraz z wyposażeniem obsługowym i konstrukcyjnym. Określenie to użyte samodzielnie oznacza *kontener-cysternę, cysternę przenośną, wagon-cysternę, cysternę odejmowalną*, zgodnie z definicjami zawartymi w niniejszym rozdziale, jak również *cysternę*, która jest elementem *wagonu-baterii* lub *MEGC*.

Uwaga: W odniesieniu do *cystern przenośnych*, patrz 6.7.4.1.

Cysterna podciśnieniowa do odpadów: *kontener-cysterna* lub *nadwozie wymienne-cysterna* używana zasadniczo do przewozu *odpadów* niebezpiecznych, o specjalnej budowie i wyposażeniu, według działu 6.10, które ułatwia załadunek i wyładunek *odpadów*.

Cysternę, która całkowicie spełnia wymogi działu 6.7 lub 6.8, nie uważa się za *cysternę podciśnieniową odpadów*.

Cysterna na stałe przymocowana: *cysterna* o pojemności większej niż 1000 litrów, która jest trwale połączona z wagonem (który w tym wypadku staje się *wagonem-cysterną*) lub stanowi integralną część ramy takiego wagonu.

Cysterna odejmowalna: *cysterna* dostosowana do specjalnych urządzeń wagonu, która może być z niego zdjęta dopiero po demontażu elementów mocujących.

Cysterna przenośna: *cysterna* multimodalna mająca, jeżeli będzie używana do przewozu *gazów* określonych w 2.2.2.1.1, pojemność większą niż 450 litrów zgodnie z definicją podaną w dziale 6.7 lub w przepisach Kodeksu IMDG i wskazana przez instrukcję dla *cystern przenośnych* (kod T) w dziale 3.2 tabela A w kolumnie 10.

Cysterna zamknięta hermetycznie: *cysterna* do przewozu *materiałów ciekłych* niezależnie od jej ciśnienia obliczeniowego lub do przewozu *materiałów stałych (sproszkowanych lub granulowanych)* z jakimkolwiek ciśnieniem obliczeniowym, której otwory są hermetycznie zamknięte i która:

- nie jest wyposażona w *zawory bezpieczeństwa, płytki bezpieczeństwa, inne podobne urządzenia bezpieczeństwa lub zawory podciśnieniowe*, lub *zawory wentylacyjne z ciąglem sterującym*, lub
- nie jest wyposażona w *zawory bezpieczeństwa, płytki bezpieczeństwa lub inne podobne urządzenia bezpieczeństwa*, ale jest wyposażona w *zawory podciśnieniowe*, lub *zawory wentylacyjne z ciąglem sterującym*, zgodnie z przepisami 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 *zawory wentylacyjne z ciąglem sterującym*, lub
- jest wyposażona w *zawory bezpieczeństwa*, poprzedzone płytką bezpieczeństwa zgodnie z 6.8.2.2.10, oraz *zawory podciśnieniowe* lub *zawory wentylacyjne z ciąglem sterującym*, zgodnie z przepisami 6.8.2.2.3.

D

Detektor promieniowania neutronowego oznacza urządzenie do wykrywania promieniowania neutronowego. W takim urządzeniu gaz może znajdować się w hermetycznie zamkniętej lampie elektronowej, która przekształca promieniowanie neutronowe w mierzalny sygnał elektryczny.

Dokumentacja cysterny: dokumentacja zawierająca wszystkie informacje techniczne dotyczące *cysterny, wagonu-baterii* lub *MEGC*, takie jak świadectwa i certyfikaty wymienione w 6.8.2.3, 6.8.2.4 i 6.8.3.4.

DPPL: patrz *duży pojemnik do przewozu luzem*.

Dokument przewozowy: list przewozowy zgodny z umową przewozu (patrz *CIM*), list wagonowy zgodny z Ogólną umową o użytkowaniu wagonów towarowych (AVV)⁶⁾ lub inny dokument przewozowy spełniający postanowienia pod 5.4.1.

Duże opakowanie awaryjne: oznacza specjalne *opakowanie*,

a) które zaprojektowano tak, aby można było nim manipulować mechanicznie, oraz

b) którego masa netto przekracza 400 kg lub którego pojemność przekracza 450 l, lecz którego objętość jest nie większa niż 3 m³,

w którym umieszcza się uszkodzone, wadliwe lub nieszczelne *sztuki przesyłki z towarami niebezpiecznymi* lub *towary niebezpieczne*, które rozsypały się lub wyciekły i które są przeznaczone do przewozu w celu ich odzyskania lub utylizacji.

Duży pojemnik do przewozu luzem (DPPL, w języku angielskim IBC): *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 grupy pakowania II i III*;
- (ii) nie większą niż 1,5 m³ dla *materiałów stałych grupy pakowania I*, jeżeli są zapakowane do *DPPL elastycznego, ze sztywnego tworzywa sztucznego, złożonego, tekturowego lub drewnianego*;
- (iii) nie większą niż 3,0 m³ dla *materiałów stałych grupy pakowania I*, jeżeli są zapakowane do *DPPL metalowego*;
- (iv) nie większą niż 3,0 m³ dla *materiałów promieniotwórczych klasy 7*;

⁶⁾ Opublikowany przez Biuro AVV, Avenue Louise, 500, BE – 1050 Bruxelles, www.gcubureau.org.

- b) jest wykonane w sposób umożliwiający manipulowanie nim przy pomocy urządzeń mechanicznych;
- c) jest odporne na narażenia występujące podczas manipulowania i przewozu, co powinno być potwierdzone badaniami podanymi 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 i kontenery-cysterny* spełniające wymagania podane w dziale 6.7 i 6.8, nie są uważane za DPPL.

2: *DPPL* spełniające wymagania podane w dziale 6.5, nie są uważane za *kontenery* w rozumieniu RID.

Duży pojemnik do przewozu luzem (DPPL) drewniany: *DPPL* składający się z korpusu drewnianego sztywnego lub rozbiernego, z wykładziną wewnętrzną (ale bez opakowań wewnętrznych), wraz z odpowiednim wyposażeniem obsługowym i konstrukcyjnym.

Duży pojemnik do przewozu luzem (DPPL) elastyczny: *DPPL* składający się z korpusu wykonanego z folii, z tkaniny tekstylnej lub z innego materiału elastycznego, albo z ich kombinacji, i jeżeli to konieczne, z wewnętrzną wykładziną lub powłoką, wraz z niezbędnym wyposażeniem i urządzeniami do manipulowania.

Duży pojemnik do przewozu luzem (DPPL) metalowy: *DPPL* składający się z korpusu metalowego, wraz z odpowiednim wyposażeniem obsługowym i konstrukcyjnym.

Duży pojemnik do przewozu luzem (DPPL) naprawiony: *DPPL metalowy*, *DPPL ze sztywnego tworzywa sztucznego* lub *DPPL złożony*, który w wyniku uderzenia lub innej przyczyny (np. korozji, wykruszenia lub innych oznak zmniejszonej wytrzymałości w porównaniu do zbadanego typu konstrukcyjnego), został doprowadzony ponownie do takiego stanu, że spełnia wymagania takie jak dla zbadanego typu konstrukcyjnego, i może przejść z wynikiem pozytywnym badania dla dopuszczenia typu konstrukcyjnego. W rozumieniu RID zastąpienie „naczynia wewnętrznego sztywnego” w *DPPL złożonym* przez „naczynie” zgodne ze wzorem pochodzącym od tego samego producenta uważane jest za naprawę; termin ten nie obejmuje jednak *regularnej konserwacji DPPL sztywnego*. Korpus *DPPL ze sztywnego tworzywa sztucznego* i *naczynie wewnętrzne DPPL złożonego* nie podlegają naprawie. *DPPL elastyczne* są nienaprawialne, chyba że jest to dopuszczone przez władzę właściwą.

Duży pojemnik do przewozu luzem (DPPL) tekturowy: *DPPL* składający się z korpusu tekturowego z lub bez oddzielnych pokryw górnej i dolnej, ewentualnie z wykładziną wewnętrzną (ale bez opakowań wewnętrznych), oraz odpowiedniego wyposażenia obsługowego i konstrukcyjnego.

Duży pojemnik do przewozu luzem (DPPL) chroniony (dla DPPL metalowych): *DPPL* wyposażony w dodatkową ochronę od uderzeń. Taka ochrona może mieć postać np. konstrukcji wielowarstwowej (typu „sandwich”) lub dwuscieńnej, albo obudowy w formie ramy lub metalowej kratownicy.

Duży pojemnik do przewozu luzem (DPPL) ze sztywnego tworzywa sztucznego: *DPPL* składający się z korpusu ze sztywnego tworzywa sztucznego, który może być zaopatrzony w wyposażenie konstrukcyjne oraz odpowiednie wyposażenie obsługowe.

Duży pojemnik do przewozu luzem (DPPL) złożony z naczyniem wewnętrznym z tworzywa sztucznego: *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 naczynie wewnętrzne i osłona zewnętrzna po złożeniu tworzą nierozdzieloną jednostkę, która jako całość będzie napełniana, składowana, przewożona i opróżniana.

Uwaga: Jeżeli określenie „tworzywa sztuczne” stosowane jest w połączeniu z naczyniami wewnętrznymi dla DPPL złożonych, to obejmuje ono też inne materiały polimerowe, takie jak guma.

Duży pojemnik do przewozu luzem (DPPL) przebudowany: *DPPL metalowy*, *DPPL ze sztywnego tworzywa sztucznego* lub *DPPL złożony*:

- a) jest wykonany jako typ UN, z typu nieodpowiadającego przepisom, lub
- b) jest przerobiony z jednego typu UN na inny typ UN.

DPPL przebudowany podlega tym samym przepisom RID jak stosowane dla nowych DPPL tego samego typu (patrz także definicję typu w 6.5.6.1.1).

E

„**EN**” (*norma*): europejskie normy rozpowszechniane przez Europejski Komitet Normalizacyjny (CEN, Avenue Marnix 17, B-1000 Bruksela).

„**EKG**” (*regulamin*): przepisy załączone do porozumienia dotyczącego przyjęcia jednolitych wymagań technicznych dla pojazdów kołowych, wyposażenia i części, które mogą być montowane i/lub stosowane w tych pojazdach oraz wzajemnego uznawania homologacji udzielonych na podstawie tych wymagań (porozumienie 1958 z późniejszymi zmianami).

G

Gaz: materiał, który:

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

Gaz z ropy naftowej skroplony (LPG^{*)}): gaz skroplony pod niskim ciśnieniem składający się z jednego lub kilku lekkich węglowodorów zaklasyfikowanych tylko do UN 1011, 1075, 1965, 1969 lub 1978 i zawierający głównie propan, propen, butan, izomery butanu, buten oraz śladowe ilości innych gazów węglowodorowych.

Uwagi: 1. Gazy palne zaklasyfikowane do innych numerów UN nie są uważane za LPG.

2. Dla UN 1075 patrz uwaga 2 pod 2F dla UN 1965 w tabeli gazów skroplonych pod 2.2.2.3.

^{*)} Skrót LPG pochodzi od nazwy angielskiej „Liquified Petroleum Gas”.

GHS (Globally Harmonized System of Classification and Labelling of Chemicals): Globalnie zharmonizowany system klasyfikacji i oznakowania chemikaliów, opublikowany przez Organizację Narodów Zjednoczonych w dokumencie [ST/SG/AC.10/30/Rev.5](#), wydanie piąte.

Grupa pakowania: grupa, do której dla celów pakowania można zaliczyć pewne materiały niebezpieczne odpowiednio do stopnia zagrożenia jakie stwarzają podczas przewozu. Znaczenie grup pakowania, opisanych dokładniej w części 2, jest następujące:

grupa pakowania I: materiały stwarzające duże zagrożenie;

grupa pakowania II: materiały stwarzające średnie zagrożenie;

grupa pakowania III: materiały stwarzające małe zagrożenie.

Uwaga: Do grup pakowania zaliczone są również niektóre przedmioty zawierające materiały niebezpieczne.

I

IAEA: International Atomic Energy Agency (Międzynarodowa Agencja Energii Atomowej - MAEA) (IAEA, skrytka pocztowa - 100, A-1400 Wien).

ICAO: Międzynarodowa Organizacja Lotnictwa Cywilnego (ICAO, 999 University Street, Montreal, Québec H3C 5H7, Canada).

IMDG: patrz Kodeks IMDG.

IMO: Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO, 4 Albert Embankament, London SE1 7SR, UK);

Infrastruktura kolejowa: wszystkie drogi kolejowe i urządzenia stałe, niezbędne dla ruchu pojazdów kolejowych i bezpieczeństwa tego ruchu.

I.N.O. : patrz *Pozycja I.N.O.*

Instrukcje techniczne ICAO: Instrukcje techniczne dotyczące bezpiecznego transportu towarów niebezpiecznych drogą powietrzną, aneks do dodatku Konwencji Chicagowskiej o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym (Chicago, 1944) opublikowane przez Międzynarodową Organizację Lotnictwa Cywilnego (ICAO) w Montrealu.

ISO (norma): międzynarodowa norma rozpowszechniana przez Międzynarodową Organizację Normalizacyjną (ISO, ul. de Varembe 1, CH- 1204 Genewa 20).

K

Kanister: opakowanie wykonane z metalu lub z tworzywa sztucznego, o przekroju prostokątnym lub wielokątnym, wyposażone w jeden lub kilka otworów.

Klatka: opakowanie zewnętrzne o niepełnych ścianach.

Kodeks IMDG: Międzynarodowy morski kodeks towarów niebezpiecznych, stanowiący przepis wykonawczy do rozdziału VII część A Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r. (Konwencja SOLAS), opublikowany przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) w Londynie.

Komunikacja kombinowana kolejowo-drogowa: przewóz pojazdów drogowych na wagonach kolejowych.

Kontener: urządzenie transportowe (o konstrukcji ramowej lub inne podobne urządzenie):

- o trwałym charakterze i wystarczająco wytrzymałe, aby nadawało się do wielokrotnego użycia;
- o specjalnej konstrukcji, ułatwiającej przewóz towarów za pomocą jednego lub kilku środków transportu bez ich przeładunku;
- zaopatrzone w urządzenia ułatwiające mocowanie i manipulowanie, zwłaszcza przy jego przeładunku z jednego środka transportu na drugi;
- zbudowane w sposób pozwalający na łatwe napełnienie i opróżnianie towarów;
- posiadające pojemność wewnętrzną nie mniejszą niż 1 m³, z wyjątkiem kontenerów przeznaczonych do przewozu materiałów promieniotwórczych.

Kontener-cysterna: urządzenie transportowe spełniające definicję *kontenera*, zawierające *zbiornik* wraz z wyposażeniem, w tym także z wyposażeniem pozwalającym na przemieszczanie *kontenera-cysterny* bez znaczącej zmiany jego położenia równowagi, używany do *przewozu gazów, materiałów ciekłych, sproszkowanych lub granulowanych*, i mający pojemność, jeżeli jest przeznaczony do przewozu *gazów* określonych w 2.2.2.1.1, większą niż 0,45 m³ (450 litrów).

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

Kontener do przewozu luzem: system zbiornikowy (łącznie z wykładziną lub powłoką) przeznaczony do *przewozu materiałów stałych*, które pozostają w bezpośrednim kontakcie z systemem zbiornikowym. Definicja ta nie obejmuje *opakowań, dużych pojemników do przewozu luzem (DPPL), opakowań dużych i cystern*.

Kontener do przewozu luzem:

- nadaje się do wielokrotnego użycia dzięki cechom długotrwałości i wystarczającej wytrzymałości,
- jest zaprojektowany specjalnie dla ułatwienia *przewozu* towarów jednym lub wieloma środkami transportu, bez naruszenia ładunku,
- jest wyposażony w urządzenia ułatwiające manipulowanie,
- posiada pojemność użytkową nie mniejszą niż 1,0 m³.

Przykładami kontenerów do przewozu luzem są: *kontenery, kontenery morskie do przewozu luzem, kubły samowyładowcze, silosy do towarów sypkich, nadwozia wymienne, kontenery z muldami, kontenery do zwojów, przedziały ładunkowe wagonów*.

Uwaga: Niniejsza definicja ma zastosowanie wyłącznie do *kontenerów do przewozu luzem* spełniających wymagania podane w dziale 6.11.

Kontener do przewozu luzem kryty opończą oznacza *kontener do przewozu luzem* otwarty od góry, ze sztywną podłogą (włącznie z typem dolnozsypanym), ścianami bocznymi i szczytowymi i niesztywną powłoką (opończą);

Kontener do przewozu luzem zamknięty oznacza całkowicie zamknięty *kontener do przewozu luzem*, mający sztywny dach, ściany boczne, ściany szczytowe i podłogę (włącznie z typem dolnozsypanym). Określenie to obejmuje *kontenery do przewozu luzem* z otwieranym dachem, ścianą boczną lub szczytową, które mogą być zamknięte podczas przewozu. Zamknięte kontenery do przewozu luzem mogą być wyposażone w otwory pozwalające na wymianę par i gazów z powietrzem, i które w normalnych warunkach przewozu zapobiegają wydostaniu się stałej zawartości, jak również przedostaniu się do wnętrza deszczu i spływającej wody;

Kontener morski do przewozu luzem: kontener do przewozu luzem o specjalnej konstrukcji umożliwiającej jego wielokrotne użycie w przewozach z, do i pomiędzy obiektami (instalacjami) morskimi. *Kontener morski do przewozu luzem* jest zaprojektowany i zbudowany zgodnie z zaleceniami Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) w sprawie dopuszczenia kontenerów morskich używanych na pełnym morzu, określonymi w dokumencie MSC/Circ.860.

Kontener mały: *kontener*, którego pojemność wewnętrzna nie przekracza 3 m³.

Kontener otwarty: *kontener* z otwartym dachem lub *kontener* typu platforma.

Kontener przykryty: *kontener* otwarty przykryty oponą wagonową, dla ochrony ładunku.

Kontener wielki:

- a) *kontener*, który nie spełnia definicji *kontenera małego*;
- b) w rozumieniu przepisów CSC, za *kontener* uważa się powierzchnię ograniczoną czterema zewnętrznymi, dolnymi narożami, która jest równa co najmniej:
 - (i) 14 m² (150 stóp kwadratowych); lub
 - (ii) 7 m² (75 stóp kwadratowych), jeżeli wyposażony jest w osprzęt do mocowania na górnych narożach.

Kontener zamknięty: całkowicie zamknięty kontener, posiadający sztywny dach, sztywne ściany boczne, sztywne ściany szczytowe i sztywną podłogę. Określenie to obejmuje *kontenery* z otwieranym dachem, o ile dach ten jest zamknięty na czas przewozu.

Korpus (dla wszystkich rodzajów DPPL, innych niż DPPL złożone): właściwe naczynie wraz z otworami i ich zamknięciami, ale z wyłączeniem *wyposażenia obsługowego*.

Ł

Ładunek całkowity: ładunek pochodzący od jednego *nadawcy*, mającego wyłączne prawo do wykorzystania *kontenera wielkiego*, przy czym wszystkie czynności załadunkowe i rozładunkowe wykonywane są zgodnie z instrukcjami *nadawcy* lub *odbiorcy*.

Uwaga: W odniesieniu do **materiałów promieniotwórczych** odpowiednim określeniem jest „*używanie wyłączne*”.

Ładunek całowagonowy: odnosi się wyłącznie do *wagonów*, niezależnie od tego czy pojemność ładunkowa *wagonu* wykorzystana jest całkowicie, czy tylko częściowo.

Uwaga: W odniesieniu do **materiałów promieniotwórczych** stosuje się określenie „*używanie wyłączne*”.

Ładunkowa jednostka transportowa: wagon, kontener, kontener-cysterna, cysterna przenośna lub MEGC;

Uwaga: To określenie stosuje się tylko w przepisie specjalnym 302 działu 3.3 i w rozdziale 5.5.2.

M

Maksymalna dopuszczalna masa brutto:

- (dla *DPPL*) suma masy *DPPL* i jego wyposażenia obsługowego, lub konstrukcyjnego oraz maksymalnej masy netto.
- (dla *cystern*) suma tary *cysterny* i maksymalnej masy ładunku dopuszczalnej do przewozu.

Uwaga: W odniesieniu do *cystern przenośnych*, patrz dział 6.7.

Maksymalna masa netto: maksymalna masa netto zawartości pojedynczego *opakowania* lub maksymalna masa łączna *opakowań wewnętrznych* i ich zawartości, wyrażona w kilogramach.

Maksymalne ciśnienie robocze (nadcisnienie): najwyższa spośród następujących trzech wartości:

- najwyższe dopuszczone ciśnienie rzeczywiste w zbiorniku w czasie napełniania (maksymalne dopuszczone *ciśnienie napełniania*);
- najwyższe dopuszczone ciśnienie rzeczywiste w *zbiorniku* w czasie opróżniania (maksymalne dopuszczone *ciśnienie opróżniania*);
- nadcisnienie rzeczywiste 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 przepisy specjalne podane w dziale 4.3 nie stanowią inaczej, to wartość powyższego ciśnienia roboczego (nadcisnienia) nie może być niższa od prężności pary materiału napełnianego w 50°C (ciśnienie absolutne).

Dla *cystern* wyposażonych w *zawory bezpieczeństwa* (z płytką bezpieczeństwa lub bez niej), za wyjątkiem *cystern* dla przewozu sprężonych, skroplonych i rozpuszczonych gazów klasy 2, **maksymalne ciśnienie robocze (nadcisnienie)** powinno równać się przepisowemu ciśnieniu dla początku otwarcia tych *zaworów bezpieczeństwa* (patrz również *ciśnienie obliczeniowe*, *ciśnienie opróżniania*, *ciśnienie napełniania* i *ciśnienie próbne*).

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

2. W odniesieniu do naczyń kriogenicznych zamkniętych, patrz uwaga do 6.2.1.3.6.5.

Maksymalne normalne ciśnienie robocze: dla przewozu materiałów promieniotwórczych, oznacza najwyższą wartość ciśnienia powyżej ciśnienia atmosferycznego na średnim poziomie morza, które może powstać wewnątrz *zestawu zapewniającego szczelność* w okresie jednego roku w warunkach temperatury i nasłonecznienia odpowiadających warunkom otoczenia, przy braku wentylacji, zewnętrznego pomocniczego systemu chłodzenia lub braku kontroli operacyjnej w czasie przewozu.

Masa sztuki przesyłki: jeżeli nie ustalono inaczej, jest to masa brutto sztuki przesyłki.

Masa netto materiałów wybuchowych (NEM): całkowita masa materiałów wybuchowych, bez opakowania, obudowy itp. (To samo znaczenie mają często używane następujące określenia: *ilość netto materiałów wybuchowych (Net explosive quantity, NEQ)*, *zawartość netto materiałów wybuchowych (net explosive contents, NEC)*, *waga netto materiałów wybuchowych (net explosive weight, NEW)* lub *masa netto zawartości materiałów wybuchowych* są często używane dla przekazania tego samego znaczenia).

Materiał ciekły: materiał, który w 50 C ma prężność pary nie większą niż 300 kPa (3 bar) i nie jest całkowicie w stanie gazowym w 20°C i pod ciśnieniem atmosferycznym 101,3 kPa, oraz który:

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

Uwaga: W rozumieniu przepisów dotyczących *cystern*, *przewóz* w stanie ciekłym oznacza:

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

Materiał stały:

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

Materiał zwierzęcy: ciała zwierzęce, części ciał zwierząt lub pasze pochodzenia zwierzęcego.

MEGC: patrz *wieloelementowy kontener do gazu*.

N

Nabój gazowy: patrz: *naczynie małe zawierające gaz*

Naczynie: pojemnik wraz z *zamknięciami*, mogący zawierać w swoim wnętrzu materiały lub przedmioty. Definicja ta nie dotyczy *zbiorników*.

Naczynie ciśnieniowe: określenie zbiorcze dla: *butli, zbiornika rurowego, bębna ciśnieniowego, naczynia kriogenicznego, wiązki butli, naczyń ciśnieniowych awaryjnych i systemu magazynowania w wodorkach metali*.

Naczynie ciśnieniowe awaryjne: naczynie ciśnieniowe o pojemności wodnej nie większej niż 1000 litrów, do którego można załadować jedno lub więcej uszkodzonych, wadliwych, ciekących lub niezgodnych z przepisami naczyń ciśnieniowych, w celu ich przewozu, np. do odzysku lub utylizacji.

Naczynie kriogeniczne: izolowane cieplnie naczynie ciśnieniowe przenośne o pojemności wodnej nie większej niż 1000 litrów, przeznaczone do przewozu gazów skroplonych schłodzonych (patrz także: *naczynie kriogeniczne otwarte*).

Naczynie kriogeniczne otwarte: izolowane cieplnie przenośne naczynie dla gazów skroplonych schłodzonych, utrzymywane pod ciśnieniem atmosferycznym przez stałe odpowietrzanie gazów skroplonych schłodzonych.

Naczynie małe zawierające gaz (nabój gazowy): *naczynie jednorazowego napełniania, o pojemności wodnej nieprzekraczającej 1000 ml w odniesieniu do naczyń wykonanych z metalu oraz nieprzekraczającej 500 ml w odniesieniu do naczyń wykonanych z materiału syntetycznego lub szkła i zawierające gaz lub mieszaninę gazów pod ciśnieniem*. Naczynie to może być wyposażone w zawór.

Naczynie wewnętrzne: *naczynie*, które dla umożliwienia pełnienia przez nie funkcji zbiornika, wymaga zastosowania *opakowania zewnętrznego*.

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

Nadawca: *przedsiębiorstwo*, które wysyła *towary niebezpieczne*, zarówno we własnym imieniu, jak też w imieniu osoby trzeciej. Jeżeli *przewóz* odbywa się na podstawie umowy przewozu, to za *nadawcę* uważa się to przedsiębiorstwo, które jest nadawcą zgodnie z tą umową.

Nadwozie wymienne: *kontener*, który zgodnie z normą europejską EN 283-1991 ma następujące charakterystyki:

- z punktu widzenia wytrzymałości mechanicznej jest przystosowany jedynie do *przewozu* na wagonie lub na pojeździe, w komunikacji lądowej lub promowej;
- nie może być ustawiany jeden na drugim;
- może być zdejmowany z pojazdu za pomocą urządzenia stanowiącego wyposażenie tego pojazdu, ustawiany na własnych podporach i ponownie załadowany.

Uwaga: Określenie *kontener* nie obejmuje *opakowań, DPPL, kontenerów-cystern* lub *wagonów*. Jednakże, kontener może być użyty jako opakowanie dla przewozu materiałów promieniotwórczych.

Nadwozie wymienne-cysterna: uważane jest za *kontener-cysternę*.

Napełniający: *przedsiębiorstwo*, które dokonuje załadunku towarów niebezpiecznych do *cysterny (wagonu-cysterny, wagonu ze zbiornikiem odejmowalnym, cysterny przenośnej lub kontenera-cysterny)*, i/lub do *wagonu, kontenera wielkiego lub kontenera małego do przewozu luzem*, lub do *wagonu-baterii* lub *MEGC*.

Nazwa techniczna: uznana nazwa chemiczna, w danym przypadku uznana nazwa biologiczna lub inna nazwa zazwyczaj używana w podręcznikach, czasopismach i innych tekstach naukowych i technicznych (zobacz 3.1.2.8.1.1).

Numer UN: 4-cyfrowy numer identyfikacyjny materiału lub przedmiotu, pochodzący z *Przepisów modelowych ONZ*.

O

Ocena zgodności: proces weryfikacji zgodności produktu z postanowieniami przepisów 1.8.6 i 1.8.7 dotyczących zatwierdzenia typu, nadzoru produkcji, badań i kontroli wstępnej.

Odbiorca: odbiorca zgodnie z umową przewozu. Jeżeli zgodnie z przepisami dotyczącymi umowy przewozu, *odbiorca* wyznacza osobę trzecią, to tę osobę uważa się za *odbiorcę* w rozumieniu RID. Jeżeli *przewóz* odbywa się bez umowy przewozu, to za *odbiorcę* uważa się to *przedsiębiorstwo*, które odbiera towary niebezpieczne na przybyciu.

Odpady: materiały, roztwory, mieszaniny lub przedmioty, które nie są przewidziane do bezpośredniego zastosowania, ale są one przewożone w celu ich utylizacji, składowania lub zniszczenia przez spalanie lub w inny sposób.

Ogniwo paliwowe: urządzenie elektrochemiczne przetwarzające energię chemiczną paliwa w energię elektryczną, ciepło lub produkty reakcji.

Opakowanie: jedno lub więcej *naczyń* i wszystkie inne elementy lub materiały potrzebne, aby naczynie mogło spełniać swoją funkcję zbiornika oraz inne funkcje bezpieczeństwa (patrz także *opakowanie kombinowane, opakowanie złożone, opakowanie wewnętrzne, duży pojemnik do przewozu luzem (DPPL), opakowanie pośrednie, opakowanie duże, opakowanie metalowe lekkie, opakowanie zewnętrzne, opakowanie regenerowane, opakowanie ponownie przetworzone, opakowanie ponownie używane, opakowanie awaryjne* oraz *opakowanie pyłoszczelne*).

Opakowanie awaryjne: opakowanie specjalne, w którym są umieszczone uszkodzone, wadliwe, nieszczelne lub niezgodne z przepisami sztuki przesyłki z towarami niebezpiecznymi albo towary niebezpieczne, które rozsypały się lub wyciekły i które są przewożone w celu ich odzyskania lub utylizacji.

Opakowanie duże: opakowanie składające się z opakowania zewnętrznego, zawierającego przedmioty lub opakowanie wewnętrzne, które:

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

Opakowanie duże przebudowane: opakowanie duże z metalu lub ze sztywnego tworzywa sztucznego:

- a) jest wykonane jako typ UN, z typu nieodpowiadającego przepisom, lub
- b) jest przerobione z jednego typu UN na inny typ UN.

Opakowanie duże przebudowane podlega tym samym przepisom RID jak stosowane dla nowych opakowań dużych tego samego typu (patrz także definicję typu w 6.6.5.1.2).

Opakowanie duże ponownie używane: opakowanie duże przewidziane do ponownego załadunku, które zostało sprawdzone i uznane za wolne od wad mogących wpływać na zdolność spełnienia badania funkcjonalności; definicja obejmuje takie opakowania duże, które będą ponownie ładowane takimi samymi lub podobnymi towarami i które będą przewożone w łańcuchu dystrybucyjnym kontrolowanym przez nadawcę produktu.

Opakowanie kombinowane: zestawienie opakowań 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: Określenia „opakowanie wewnętrzne” stosowanego w odniesieniu do opakowań kombinowanych nie należy mylić z określeniem „naczynie wewnętrzne” stosowanym w odniesieniu do opakowań złożonych.

Opakowanie metalowe lekkie: opakowanie o przekroju kołowym, eliptycznym, prostokątnym lub wielokątnym (również stożkowe) oraz opakowanie z kołpakiem stożkowym lub opakowanie w kształcie wiadra, z metalu (np. z białej blachy), o grubości ścianki wewnętrznej mniejszej niż 0,5 mm, o dnie płaskim lub wypukłym, wyposażone w jeden lub kilka otworów i nie objęte definicjami dla bębnów i kanistrów.

Opakowanie ponownie przetworzone: opakowanie, w szczególności:

- a) bęben metalowy, który:
 - (i) jest wytwarzany jako typ UN, zgodny z wymaganiami działu 6.1, z typu nie będącego typem UN;
 - (ii) jest wynikiem przetworzenia jednego typu UN, zgodnego z wymaganiami działu 6.1, na inny typ UN; lub
 - (iii) przeszedł wymianę integralnych elementów struktury (takich jak wieka nie zdejmowane);
- b) bęben z tworzywa sztucznego:
 - (i) jest wynikiem przetworzenia jednego typu UN, zgodnego z wymaganiami działu 6.1, na inny typ UN (np. 1H1 na 1H2); lub
 - (ii) przeszedł wymianę integralnych elementów struktury.

Bębny ponownie przetworzone podlegają takim samym wymaganiom działu 6.1, jakie stosowane są w odniesieniu do nowych bębnów tego samego typu.

Opakowanie ponownie używane: opakowanie, które zostało sprawdzone i uznane za wolne od wad mogących wpływać na zdolność spełnienia badania funkcjonalności; definicja obejmuje takie opakowania, które będą ponownie ładowane takimi samymi lub podobnymi towarami i które będą przewożone w łańcuchu dystrybucyjnym kontrolowanym przez nadawcę produktu.

Opakowanie pośrednie: opakowanie umieszczone pomiędzy opakowaniem wewnętrznym lub przedmiotem a opakowaniem zewnętrznym.

Opakowanie pyłoszczelne: opakowanie nieprzepuszczalne dla suchej zawartości, łącznie z powstałymi podczas transportu drobno pylistymi materiałami stałymi.

Opakowanie zregenerowane: opakowanie, w szczególności:

- a) bęben metalowy, który został:
 - (i) oczyszczony do oryginalnych materiałów konstrukcyjnych, z usunięciem wszystkich pozostałości poprzedniej zawartości, wewnętrznej i zewnętrznej korozji oraz zewnętrznych powłok i nalepek;
 - (ii) przywrócony do oryginalnego kształtu i obrysu z wyprostowanymi i uszczelnionymi pobocznkami oraz wymienionymi wszystkimi nieintegralnymi uszczelnieniami opakowania; oraz
 - (iii) sprawdzony po oczyszczeniu, ale przed malowaniem, w celu odrzucenia opakowań z widocznymi wżerami, znacznym zmniejszeniem grubości materiału, zmęczeniu metalu, uszkodzonymi gwintami, zamknięciami lub z innymi znaczącymi uszkodzeniami;
- b) bęben i kanister z tworzywa sztucznego, który:

- (i) został oczyszczony do oryginalnych materiałów konstrukcyjnych, z usunięciem wszystkich pozostałości poprzedniej zawartości, wewnętrznej i zewnętrznej korozji oraz zewnętrznych powłok i nalepek;
- (ii) ma wymienione wszystkie uszczelnienia nieintegralne z *opakowaniem*; oraz
- (iii) został sprawdzony po oczyszczeniu w celu odrzucenia *opakowań* z widocznymi rozdarciami, fałdami lub pęknięciami, albo z uszkodzonymi gwintami, zamknięciami lub z innymi znaczącymi uszkodzeniami.

Opakowanie wewnętrzne: *opakowanie*, które podczas *przewozu* wymaga zastosowania *opakowania zewnętrznego*.

Opakowanie zbiorcze: opakowanie użyte w celu umieszczenia w nim jednej lub więcej *sztuk przesyłki*, zgrupowanych w jednostkę łatwiejszą do manipulowania i układania podczas *przewozu* (w przypadku *materiałów promieniotwórczych* użyte przez jednego *nadawcę*),

Przykładami *opakowań zbiorczych* są:

- a) płyta ładunkowa taka jak paleta, na której umieszczono kilka *sztuk przesyłki* lub spiętrzone je i zabezpieczono za pomocą folii rozciągliwej, termokurczliwej lub taśm, albo w inny odpowiedni sposób; lub
- b) zewnętrzne *opakowanie* ochronne jak *skrzynia* lub *klatka*.

Opakowanie złożone: oznacza opakowanie składające się z *opakowania zewnętrznego* i *naczynia wewnętrznego*, zbudowane w taki sposób, aby *naczynie wewnętrzne* i *opakowanie zewnętrzne* tworzyły integralne opakowanie. Opakowanie takie raz złożone pozostaje trwale nierozłączne; w takiej postaci jest ono napełniane, magazynowane, przewożone i opróżniane.

Uwaga: Określenia „*naczynie wewnętrzne*” stosowanego w odniesieniu do *opakowań złożonych* nie należy mylić z określeniem „*opakowanie wewnętrzne*”, stosowanym w odniesieniu do *opakowań kombinowanych*. Na przykład wewnętrzna część opakowania złożonego typu 6HA1 (tworzywo sztuczne) jest takim *naczyniem wewnętrznym*, ponieważ nie jest ona projektowana w celu wypełniania jej bez użycia jej *opakowania zewnętrznego*, a zatem nie jest ona *opakowaniem wewnętrznym*.

Jeżeli po określeniu „*opakowanie złożone*” w nawiasie podana jest nazwa materiału, termin ten odnosi się do *naczynia wewnętrznego*.

Opakowanie zewnętrzne: zabezpieczenie zewnętrzne *opakowania złożonego* lub *kombinowanego*, wraz z materiałami absorbującymi, materiałami amortyzującymi i wszelkimi innymi elementami niezbędnymi do utrzymania i ochrony naczyń wewnętrznych lub opakowań wewnętrznych.

Organ kontrolny: organ niezależny w zakresie kontroli i badań, upoważniony przez władzę właściwą.

Operator kontenera-cysterny, cysterny przenośnej lub wagonu-cysterny⁷⁾: przedsiębiorstwo, na które *kontener-cysterna*, *cysterna przenośna* lub *wagon-cysterna* jest zarejestrowany lub dopuszczony do przewozu.

OTIF: Międzypaństwowa Organizacja Międzynarodowych Przewozów Kolejami (OTIF, Gryphenhübelweg 30, CH-3006 Bern, Szwajcaria);

P

Pakujący: przedsiębiorstwo, które umieszcza towary *niebezpieczne* w *opakowaniach*, z uwzględnieniem *opakowań dużych* i *DPPL*, a także - jeżeli jest to konieczne - przygotowuje *sztuki przesyłki* do przewozu.

Podręcznik badań i kryteriów: „Zalecenia ONZ dla transportu towarów *niebezpiecznych*, Podręcznik badań i kryteriów”, wydanie 5. opublikowane przez ONZ (ST/SG/AC.10/11/Rev.5 zmieniony dokumentami ST/SG/AC.10/11/Rev.5/Amend.1 i ST/SG/AC.10/11/Rev.5/Amend.2).

Pojazd kolejowy: każdy pojazd, który może poruszać się na swoich własnych kołach na torach kolejowych z napędem lub bez napędu.

Pojemnik (dla klasy 1): jako opakowania *wewnętrzne* lub *pośrednie* stosowane są *skrzynie*, butle, puszki, beczki, bębny lub tuleje, wraz z różnego rodzaju zamknięciami.

Pojemnik aerozolowy (aerozol): naczynie jednorazowego napełniania, odpowiadające przepisom 6.2.6, wykonane z metalu, szkła lub tworzywa sztucznego, zawierające gaz sprężony, skroplony lub rozpuszczony pod ciśnieniem, z lub bez cieczy, pasty, proszku, które jest wyposażone w urządzenie opróżniające, umożliwiające wyrzucenie zawartości w postaci zawiesiny stałych lub ciekłych cząstek w gazie, w formie piany, pasty lub proszku, albo w stanie ciekłym lub gazowym.

Pojemność maksymalna: wyrażona w metrach sześciennych lub w litrach maksymalną pojemność wewnętrzną *naczyń* lub *opakowań*, w tym *opakowań dużych* i *DPPL*.

⁷⁾ W przypadku „wagonu-cysterny” termin „operator” jest równoważny określeniu „posiadacz” jak to zdefiniowano w artykule 2n) załącznika G do COTIF i w artykule 3s) dyrektywy bezpieczeństwa kolejowego (dyrektywa 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych oraz zmieniająca dyrektywę Rady 95/18/WE w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym, oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz certyfikację w zakresie bezpieczeństwa) i artykułu 2s) dyrektywy 2008/57/EC Parlamentu Europejskiego i Rady z 17 czerwca 2008 w zakresie interoperacyjności systemów kolejowych we Wspólnocie.

Pojemność zbiornika lub komory zbiornika: dla cystern oznacza całkowitą wewnętrzną pojemność *zbiornika* lub komory *zbiornika*, wyrażoną w litrach lub w metrach sześciennych. Jeżeli całkowite napełnienie *zbiornika* lub komory *zbiornika* nie jest możliwe z powodu jego kształtu lub konstrukcji, to w celu określenia stopnia napełnienia i oznakowania cysterny należy stosować tą zmniejszoną pojemność.

Poziom promieniowania: w odniesieniu do przewozu materiałów promieniotwórczych oznacza odpowiednią moc dawki wyrażoną w milisiwertach na godzinę lub mikrosiwertach na godzinę.

Pozycja I.N.O. (inaczej nieokreślona): pozycja zbiorcza, do której mogą być zaliczone materiały, mieszaniny, roztwory lub przedmioty, jeżeli:

- nie są wymienione z nazwy w dziale 3.2 tabela A; i
- wykazują właściwości chemiczne, fizyczne i/lub niebezpieczne odpowiadające klasie, kodowi klasyfikacyjnemu, grupie pakowania oraz nazwie i opisowi danej pozycji I.N.O.;

Pozycja zbiorcza: zdefiniowana grupa materiałów lub przedmiotów (patrz 2.1.1.2 litery B, C i D).

Próba szczelności: badanie w celu sprawdzenia szczelności *cysterny*, *opakowania* lub *DPPL* wraz z ich wyposażeniem i zamknięciami.

Uwaga: W odniesieniu do *cystern przenośnych*, patrz dział 6.7.

Przedsiębiorstwo: osoba fizyczna lub prawna, niezależnie od tego czy wykonuje ona działalność zarobkową czy nie, stowarzyszenie lub grupa osób bez osobowości prawnej, niezależnie od tego czy wykonuje ona działalność zarobkową czy nie, albo oficjalny organ posiadający własną osobowość prawną lub podległy organowi posiadającemu taką osobowość.

Przepisy modelowe ONZ: Przepisy modelowe stanowiące załącznik do osiemnastego wydania Zaleceń ONZ dla transportu towarów niebezpiecznych, opublikowane przez ONZ (ST/SG/AC.10/1/Rev.18).

Przesyłka: pojedyncza *sztuka przesyłki* lub kilka *sztuk przesyłki* lub ładunek *towarów niebezpiecznych*, który *nadawca* nadaje do przewozu.

Przewoźnik: przedsiębiorstwo, które wykonuje *przewóz* na podstawie umowy przewozu lub bez niej.

Przewozy kombinowane: *przewóz* jednostek transportowych lub naczep w rozumieniu ADR w kombinowanym transporcie drogowo-kolejowym. Ta definicja obejmuje także *przewóz* w systemie Ruchomej Drogi (Rollende Landstrasse) (załadunek jednostek ładunkowych w rozumieniu ADR (towarzyszący i nietowarzyszący) na wagony przeznaczone do tego typu przewozów).

Przewóz: przemieszczanie *towarów niebezpiecznych*, włącznie z postojami wynikającymi z warunków transportu oraz z uwzględnieniem czasu przebywania *towarów niebezpiecznych* w *wagonach*, *cysternach* i *kontenerach*, wynikającego z warunków ruchu przed, podczas i po przemieszczeniu.

Powyższa definicja obejmuje także czasowe pośrednie miejsce odstawienia *towarów niebezpiecznych* w celu zmiany sposobu przewozu lub środka transportu (przeładowanie). Obowiązuje to pod warunkiem, że na żądanie przedstawiane będą dokumenty przewozowe, w których jest podane miejsce nadania i odbioru, oraz również pod warunkiem, że *sztuki przesyłki* i *cysterny* nie będą otwierane podczas czasowego pośredniego postoju, za wyjątkiem kontroli przez władzę właściwą.

Przewóz luzem: *przewóz* nieopakowanych *materiałów stałych* lub przedmiotów w *wagonach*, *kontenerach* lub *kontenerach do przewozu luzem*; określenie to nie dotyczy towarów opakowanych oraz materiałów przewożonych w *cysternach*.

przez lub do: w odniesieniu do materiałów promieniotwórczych: *przez lub do państw*, do których przesyłka będzie przewożona, jednak państwa „nad” którymi przesyłka będzie przewożona transportem lotniczym są wyraźnie wyłączone, pod warunkiem, że nie przewidziano międzylądowania w tych państwach.

R

Reakcje niebezpieczne:

- spalanie i / lub wydzielanie znacznych ilości ciepła;
- wydzielanie gazów zapalnych, duszących, utleniających i / lub trujących;
- tworzenie materiałów żrących;
- tworzenie materiałów niestabilnych;
- niebezpieczny wzrost ciśnienia (tylko w odniesieniu do *cystern*).

Regularna konserwacja DPPL elastycznego: regularne wykonywanie czynności na *DPPL elastycznym* z tworzywa sztucznego lub *DPPL elastycznym* z tkaniny włókienniczej, takich jak:

- oczyszczanie, lub
- wymiana nieintegralnych części składowych, takich jak nieintegralne wykładziny i złącza zamkowe, na części składowe zgodne z oryginalną specyfikacją producenta,

pod warunkiem, że te czynności nie mają negatywnego wpływu na utrzymywanie zawartości *DPPL elastycznego* i nie zmieniają jego typu konstrukcyjnego.

Regularna konserwacja DPPL sztywnego: regularne wykonywanie czynności na DPPL metalowym, DPPL ze sztywnego tworzywa sztucznego lub DPPL złożonego, takich jak:

- a) czyszczenie,
- b) demontaż i montaż lub wymiana zamknięć korpusu (w tym odpowiednich złączek) lub wyposażenia obsługowego, zgodnie z wymogami producenta, pod warunkiem, że jest sprawdzana szczelność DPPL; lub
- c) doprowadzenie wyposażenia konstrukcyjnego do stanu używalności, niespełniającego bezpośrednio funkcji utrzymania towaru niebezpiecznego lub utrzymania ciśnienia opróżniania, w taki sposób, aby DPPL osiągnął zgodność ze zbadanym typem konstrukcyjnym (np. wyprostowanie wsporników lub zaczepów do podnoszenia) pod warunkiem, że funkcja utrzymania zawartości DPPL nie będzie naruszona.

RID: skrót nazwy „Reglement concernant le transport Internationale ferroviaire des marchandises Dangereuses – Regulamin dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych.

Rozładowca: przedsiębiorstwo, które

- a) zdejmuje z wagonu kontener, kontener do przewozu luzem, MEGC, kontener-cysternę lub cysternę przenośną, lub
- b) wyładowuje z wagonu lub kontenera zapakowane towary niebezpieczne, kontenery małe lub cysternę przenośną, lub
- c) opróżnia materiały niebezpieczne ze zbiornika (wagonu-cysterny, cysterny odejmowalnej, cysterny przenośnej lub kontenera-cysterny) lub z wagonu-baterii lub MEGC, lub z wagonu, kontenera wielkiego lub DPPL lub kontenera do przewozu luzem.

S

Silnik z ogniwem paliwowym: urządzenie używane do napędu innych urządzeń, składające się z ogniwa paliwowego i podajnika paliwa, niezależnie do tego, czy jest połączone z ogniwem paliwowym czy nie, i które obejmuje wszystkie części składowe niezbędne do jego działania.

Składnik zapalny (w odniesieniu do pojemników aerozolowych i naczyń małych zawierających gaz): materiał ciekły zapalny, materiał stały zapalny lub zdefiniowany według Podręcznika badań i kryteriów część III rozdział 31.1.3 uwagi 1-3, gaz zapalny lub mieszaniny gazów. Pod określeniem tym nie ujmuję się materiałów piroforycznych, materiałów samoreaktywnych lub materiałów reagujących z wodą. Chemiczne ciepło spalania oznaczone jest następującymi metodami: ASTM D 240, ISO/FDIS 13943:1999 (E/F) 86.1 do 86.3 lub NFPA 30B.

Skrzynia: 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 konstrukcyjna: stal o minimalnej granicy wytrzymałości na rozciąganie między 360 N/mm² a 440 N/mm².

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

Stal wzorcowa: stal o minimalnej granicy wytrzymałości na rozciąganie równej 370 N/mm² i gwarantowanym wydłużeniu po zerwaniu równym 27%.

Stożek napelnienia: stosunek masy gazu znajdującego się w gotowym do użycia naczyniu ciśnieniowym, do masy wody, która w 15°C wypelniłaby całkowicie to naczynie.

Sztuka przesyłki: końcowy produkt operacji pakowania składający się z opakowania, opakowania dużego lub DPPL, wraz z jego zawartością, który jest przygotowany 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 manipulowania. Z wyjątkiem przewozu materiałów promieniotwórczych, określenie to nie obejmuje nieopakowanych towarów przewożonych luzem oraz materiałów przewożonych w cysternach.

Uwaga: W odniesieniu do materiałów promieniotwórczych, patrz 2.2.7.2, 4.1.9.1.1 oraz dział 6.4.

System detekcji promieniowania: przyrząd, który zawiera detektory promieniowania.

System zamknięcia: w odniesieniu do przewozu materiałów promieniotwórczych, oznacza zestaw złożony z materiałów rozszczepialnych i elementów opakowania, określony przez projektanta i uzgodniony przez władzę właściwą, mający na celu zapewnienia bezpieczeństwa krytycznościowego.

System zarządzania w odniesieniu do przewozu materiału promieniotwórczego oznacza zbiór zależnych lub współdziałających ze sobą elementów (system) służący do określenia zasad i celów oraz do umożliwienia osiągnięcia tych celów w sposób sprawny i skuteczny.

Szpula (klasa 1): urządzenie wykonane z tworzywa sztucznego, drewna, tektury, metalu lub innego odpowiedniego materiału, wyposażone w trzpień obrotowy, ze ściankami zewnętrznymi na każdym zakończeniu trzpienia lub bez takich ścianek. Przedmioty i materiały mogą być nawinięte na trzpień i utrzymywane w tej pozycji przez ścianki boczne.

System magazynowania w wodorkach metali: jednolity pełny system magazynowania wodoru, zawierający naczynie, wodorki metali, urządzenie obniżające ciśnienie, zawór odcinający, *wyposażenie obsługowe* i wewnętrzne części składowe, używany tylko do przewozu wodoru.

Środek transportu: pojazd lub wagon dla przewozów drogowych lub kolejowych.

T

Taca (klasa 1): płyta metalowa, tekturowa, z tworzywa sztucznego lub innego odpowiedniego materiału, umieszczana w *opakowaniach wewnętrznych, pośrednich lub zewnętrznych*, umożliwiająca gęste ułożenie w takich *opakowaniach*. Powierzchnia *tacy* powinna być tak uformowana, aby umieszczane na niej *opakowania* lub przedmioty były bezpiecznie rozdzielone.

Temperatura awaryjna: temperatura, przy której powinny być wdrożone procedury awaryjne na wypadek utraty kontroli temperatury.

Temperatura kontrolowana: najwyższa temperatura, w której może być przewożony nadtlenek organiczny lub materiał samoreaktywny.

Temperatura krytyczna: temperatura powyżej której materiał nie może istnieć w stanie ciekłym.

Temperatura zapłonu: najniższa temperatura cieczy, w której jej pary tworzą zapalną mieszaninę z powietrzem.

TI: patrz *wskaźnik transportowy*.

Tkanina z tworzywa sztucznego (dla *DPPL elastycznych*): materiał wykonany z elastycznych taśm lub pojedynczych włókien z odpowiedniego tworzywa sztucznego.

Towary niebezpieczne: materiały i przedmioty, których *przewóz* jest zabroniony na podstawie RID, albo jest dopuszczony wyłącznie na warunkach tam podanych.

TSR (temperatura samoprzyspieszającego się rozkładu) w języku angielskim SADT: najniższa temperatura, w której może nastąpić samoprzyspieszający się rozkład materiałów znajdujących się w *opakowaniu* użytym do przewozu. Przepisy dotyczące określania *TSR* oraz skutków ogrzewania materiałów w zamkniętym naczyniu zawarte są w *Podręczniku badań i kryteriów*, część II.

Tworzywo sztuczne odzyskane: materiał odzyskany z zużytych *opakowań* przemysłowych, które zostały oczyszczone i przygotowane do przetworzenia na inne *opakowania*.

U

UIC: Międzynarodowy Związek Kolei (UIC, 16 rue Jean Rey, F-75015 Paris, Francja).

Umowa SMGS: Umowa o międzynarodowej kolejowej komunikacji towarowej opracowana przez Organizację Współpracy Kolei (OSZD), której siedziba znajduje się w Warszawie.

Załącznik 2 do umowy SMGS: przepisy dotyczące przewozu towarów niebezpiecznych określone w załączniku 2 do Umowy SMGS.

UNECE: Komisja Gospodarcza ONZ dla Europy (UNECE, Palais des Nations, 8-14 avenue de la Paix, CH-1211 Geneva 10, Szwajcaria);

Urządzenie manipulacyjne (dla *DPPL elastycznych*): pasy nośne, pętle, uchwyty lub ramy, które są zamocowane do *korpusu DPPL* lub stanowią jego przedłużenie.

Używanie wyłączone: w odniesieniu do przewozu materiałów promieniotwórczych, oznacza wyłączenie przez jednego *nadawcę* wagonu lub kontenera wielkiego, przy założeniu, że wszystkie początkowe, przejściowe i końcowe czynności załadunku, *wysyłki* i rozładunku są przeprowadzone zgodnie z instrukcjami *nadawcy* lub *odbiorcy* w przypadkach gdy wymagają tego przepisy RID.

W

Wagon: pojazd kolejowy nieposiadający własnego napędu, przeznaczony do przewozu towarów (patrz także: *wagon-bateria, wagon-cysterna, wagon kryty, wagon odkryty, wagon z oponą wagonową*).

Wagon-bateria: wagon zawierający elementy połączone ze sobą wspólnym kolektorem i przymocowane na stałe do tego wagonu. Za elementy wagonu-baterii uważa się następujące elementy: *butle, zbiorniki rurowe, bębny ciśnieniowe, wiązki butli*, jak również *cysterny* przeznaczone do przewozu gazów określonych w 2.2.2.1.1 mające pojemność większą niż 450 litrów.

Wagon-cysterna: wagon do przewozu materiałów ciekłych, gazów, materiałów sproszkowanych lub granulowanych, który składa się z nadwozia i jednej lub wielu cystern i ich części wyposażenia, oraz z podwozia zaopatrzonego w jego własne wyposażenie (zestawy kołowe, resory, urządzenie cięgłowe i zderzakowe, hamulce i napisy).

Uwaga: Za wagon-cysternę uważa się również wagon z cysterną odejmowalną.

Wagon kryty: wagon z nieruchomymi lub przesuwными ścianami lub dachem.

Wagon odkryty: wagon z lub bez ścian czołowych, bocznych **lub tylnych**, którego powierzchnia ładunkowa jest odkryta.

Wagon z oponą wagonową: wagon odkryty zaopatrzony w oponę wagonową do ochrony załadowanego towaru.

Wiązka butli: zespół butli razem umocowanych i połączonych ze sobą kolektorem, przewożonych jako nierozłączny zestaw. Pojemność wodna nie może przekraczać 3000 litrów. Dla wiązek przeznaczonych do przewozu gazów trujących z klasy 2 (grupy zaczynające się od litery T zgodnie z 2.2.2.1.3) pojemność jest ograniczona do 1000 litrów.

Wieloelementowy kontener do gazu (MEGC): jednostka transportowa składająca się z elementów połączonych ze sobą kolektorem i zamocowanych w ramie. Za elementy MEGC uważa się następujące elementy: butle, zbiorniki rurowe, wiązki butli, bębny ciśnieniowe i cysterny przeznaczone do przewozu gazów określonych w 2.2.2.1.1 mające pojemność większą niż 450 litrów.

Uwaga: Dla MEGC-UN, patrz dział 6.7.

Władza właściwa: władza(-e), albo inny(-e) organ(-y), upoważniona(-e) w każdym państwie i w każdym szczególnym przypadku zgodnie z prawem krajowym.

Wnioskujący: w odniesieniu do oceny zgodności, producent lub jego upoważniony przedstawiciel w Państwie-Stronie RID. W przypadku badań okresowych, badań pośrednich oraz badań nadzwyczajnych, wnioskujący oznacza przedsiębiorstwo badawcze, operatora lub ich upoważnionych przedstawicieli w Państwie-Stronie RID.

Uwaga: Jako wyjątek osoba trzecia może wnioskować o ocenę zgodności (np. operator kontenera-cysterny zgodnie z definicją w 1.2.1).

Worek: opakowanie elastyczne z papieru, folii z tworzywa sztucznego, tkaniny lub innego odpowiedniego materiału.

Wskaźnik bezpieczeństwa krytycznościowego (CSI - ang. criticality safety index): wyznaczany dla sztuki przesyłki, opakowania zbiorczego lub kontenera zawierającego materiał rozszczepialny dla przewozu materiałów promieniotwórczych, oznacza liczbę wykorzystywaną do kontroli nagromadzenia sztuk przesyłki, opakowań zbiorczych lub kontenerów, zawierających materiał rozszczepialny.

Wskaźnik transportowy (TI - ang. transport index): liczba wykorzystywana do kontroli narażenia na promieniowanie, w odniesieniu do przewozu materiałów promieniotwórczych, wskaźnik wyznaczany jest dla sztuki przesyłki, opakowania zbiorczego lub kontenera, lub dla nieopakowanych materiałów LSA-I lub SCO-I.

Wykładzina wewnętrzna: osłona cylindryczna lub worek, wraz z otworami i zamknięciami, umieszczana wewnątrz opakowania, w tym także opakowania dużego lub DPPL, ale niestanowiąca integralnej części tego opakowania.

Wyposażenie konstrukcyjne:

- w odniesieniu do zbiornika wagonu-cysterny - wewnętrzne lub zewnętrzne wzmocnienia zbiornika, zamocowania, elementy zabezpieczające lub stabilizujące zbiornik;
- w odniesieniu do zbiornika kontenera-cysterny - wewnętrzne lub zewnętrzne wzmocnienia zbiornika, zamocowania, elementy zabezpieczające lub stabilizujące zbiornik;

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

- w odniesieniu do elementów wagonów-baterii lub MEGC - wewnętrzne lub zewnętrzne wzmocnienia zbiornika lub naczyń, zamocowania, elementy zabezpieczające lub stabilizujące zbiornik lub naczynia;
- w odniesieniu do DPPL (innych niż DPPL elastyczne) - wzmocnienia, zamocowania, elementy manipulacyjne, zabezpieczające lub stabilizujące korpus (wraz z podstawą dla DPPL złożonych z pojemnikiem wewnętrznym z tworzywa sztucznego).

Wyposażenie obsługowe:

- w odniesieniu do cysterny - urządzenia służące do napełniania i opróżniania, urządzenia oddechowe, zabezpieczenia, ogrzewania i izolacji cieplnej, a także przyrządy pomiarowe;

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

- w odniesieniu do elementów wagonu-baterii lub MEGC - urządzenia służące do napełniania i opróżniania, łącznie z kolektorem, zabezpieczenia, a także przyrządy pomiarowe;
- w odniesieniu do DPPL - urządzenia do napełniania i opróżniania, wyrównywania ciśnienia lub odpowietrzania, zabezpieczenia, ogrzewania i izolacji cieplnej, a także przyrządy pomiarowe.

Wzór: w odniesieniu do przewozu materiałów promieniotwórczych, oznacza opis materiału rozszczepialnego wyłączzonego na podstawie 2.2.7.2.3.5 f), materiału promieniotwórczego w specjalnej postaci, materiału promieniotwórczego słabo rozpraszalnego, sztuki przesyłki lub opakowania, który pozwala dokładnie określić te wyroby. Opis ten może zawierać wykaz elementów, rysunki techniczne, protokoły potwierdzające zgodność wzoru z wymaganiami przepisów oraz inną odpowiednią dokumentację.

Z

Załadowca: przedsiębiorstwo, które

- ładuje zapakowane towary niebezpieczne, kontenery małe lub cysterny przenośne do lub na wagon lub kontener, lub
- ładuje kontener, kontener do przewozu luzem, MEGC, kontener-cysternę lub cysternę przenośną na wagon.

Zamknięcie: urządzenie służące do zamykania otworu naczynia.

Zapewnienie jakości: systematyczny program kontroli i inspekcji stosowany przez organizację lub organ, mający na celu zapewnienie, aby przepisy bezpieczeństwa zawarte w RID były stosowane w praktyce.

Zapewnienie zgodności (materiały promieniotwórcze): systematyczny program działań zastosowany przez władzę właściwą i zmierzający do zagwarantowania, że przepisy RID są respektowane w praktyce.

Zarządca infrastruktury kolejowej: jednostka publiczna lub przedsiębiorstwo, upoważnione w szczególności do budowy i utrzymania infrastruktury kolejowej, jak również kierowania systemami ruchu i bezpieczeństwa.

Zatwierdzenie:

Zatwierdzenie jednostronne w odniesieniu do przewozu materiałów promieniotwórczych: zatwierdzenie wzoru sztuki przesyłki, które powinno być dokonane jedynie przez *władzę właściwą* państwa pochodzenia wzoru.

Jeżeli państwo pochodzenia nie jest Państwem-Stroną RID, to wymagane jest uznanie zatwierdzenia przez *władzę właściwą* pierwszego Państwa-Strony RID na drodze przewozu przesyłki (patrz 6.4.22.8).

Zatwierdzenie wielostronne w odniesieniu do przewozu materiałów promieniotwórczych: zatwierdzenie wzoru sztuki przesyłki przez odpowiednio *władzę właściwą* państwa pochodzenia wzoru lub nadania, jak również przez *władze właściwe* każdego państwa, przez którego terytorium lub do którego przesyłka będzie przewożona.

Zawartość promieniotwórcza: w odniesieniu do przewozu materiałów promieniotwórczych, materiał promieniotwórczy razem z innymi skażonymi lub napromieniowanymi *materiałami stałymi, materiałami ciekłymi* lub *gazami* znajdującymi się w opakowaniu.

Zawór bezpieczeństwa: urządzenie sprężynowe uruchamiane automatycznie, którego zadaniem jest zabezpieczenie *cysterny* przed niedopuszczalnym nadciśnieniem wewnętrznym.

Zawór podciśnieniowy: urządzenie sprężynowe uruchamiane automatycznie, którego zadaniem jest zabezpieczenie *cysterny* przed nadmiernym spadkiem ciśnienia wewnętrznego.

Zawór wentylacyjny wymuszonego działania: zawór na *cysternie* z opróżnianiem dolnym, połączony z zaworem dennym który uruchamiany jest tylko podczas za- i rozładunku *cysterny*, w celu jej wentylacji.

Zbiornik: (w odniesieniu do *cystern*) oznacza część *cysterny*, w której znajduje się materiał przeznaczony do przewozu, wraz z otworami i ich zamknięciami, ale bez wyposażenia obsługowego i zewnętrznego wyposażenia konstrukcyjnego.

Uwaga: W odniesieniu do *cystern* przenośnych, patrz dział 6.7.

Zbiornik rurowy: ciśnieniowe naczynie przenośne bez szwu o pojemności wodnej większej niż 150 litrów, ale nie większej niż 3000 litrów.

Zestaw zapewniający szczelność: w odniesieniu do przewozu materiałów promieniotwórczych, zespół elementów opakowania określonych przez projektanta w celu utrzymania materiału promieniotwórczego podczas przewozu.

1.2.2 Jednostki miar

1.2.2.1 W RID stosowane są następujące jednostki miar⁸⁾

Wielkość	Jednostka SI ⁹⁾	Inne dopuszczone jednostki	Zależności między jednostkami
Długość	m (metr)	-	-
Powierzchnia	m ² (metr kwadratowy)	-	-
Objętość	m ³ (metr sześcienny)	l ¹⁰⁾ (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)		

⁸⁾ Przy przekształcaniu alternatywnych jednostek na jednostki układu SI dopuszcza się następujące zaokrąglenia:

<i>Siła</i>	<i>Naprężenie</i>		
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		
<i>Ciśnienie</i>			
1 Pa = 1 N/m ² = 1,02 ⁻⁵ bar		= 1,02 × 10 ⁻⁵ kG/cm ²	= 0,75 × 10 ⁻² tor
1 bar = 10 ⁵ Pa	= 1,02 kg/cm ²		= 750 tor
1 kG/cm ² = 9,807 × 10 ⁴ Pa	= 0,9807 bar		= 736 tor
1 tor = 1,33 × 10 ² Pa	= 1,33 × 10 ⁻³ bar		= 1,36 × 10 ⁻³ kG/cm ²
<i>Energia, praca, ilość ciepła</i>			
1 J = 1 N×m	= 0,278 × 10 ⁻⁶ kWh	= 0,102 kg×m	= 0,239 × 10 ⁻³ kcal
1 kW × h = 3,6 × 10 ⁶ J	= 367 × 10 ³ kGm		= 860 kcal
1 kg × m = 9,807 J	= 2,72 × 10 ⁻⁶ kWh		= 2,34 × 10 ⁻³ kcal
1 kcal = 4,19 × 10 ³ J	= 1,16 × 10 ⁻³ kWh		= 427 kg×m
<i>Moc</i>		<i>Lepkość kinematyczna</i>	
1 W = 0,102 kg×m/s	= 0,86 kcal/h	1 m ² /s = 10 ⁴ St (stokesów)	
1 kg×m/s = 9,807 W	= 8,43 kcal/h	1 St = 10 ⁻⁴ m ² /s	
1 kcal/h = 1,16 W	= 0,119 kg×m/s		
<i>Lepkość dynamiczna</i>			
1 Pa × s = 1 N×s/m ²	= 10 P (puazów)	= 0,102 kg×s/m ²	
1 P = 0,1 Pa × s	= 0,1 N×s/m ²	= 1,02 × 10 ⁻² kg×s/m ²	
1 kg×s/m ² = 9,807 Pa × s	= 9,807 N×s/m ²	= 98,07 P	

⁹⁾ Międzynarodowy układ jednostek (SI) jest wynikiem postanowień Generalnej Konferencji Miar i Wag (Adres: Pavillon de Breteuil, Parc de St-Cloud, F-92 310 Severes)

¹⁰⁾ W przypadku użycia maszyny do pisania (drukarki), w której znaki "l" i "1" nie różnią się między sobą, 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:

Mnożnik		Przedrostek	Symbol
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 wyraźnie nie podano inaczej, to znak „%” w rozumieniu RID oznacza:

- w przypadku mieszanin materiałów stałych lub materiałów ciekłych, a także w przypadku roztworów oraz materiałów stałych zwilżonych cieczą, procentowy udział 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 wg masy, stosunek mas określony jako procentowy udział masy gazu w całkowitej masie mieszaniny;
- w przypadku mieszanin gazów skroplonych i gazów rozpuszczonych stosunek mas określony jako procentowy udział masy gazu w całkowitej masie mieszaniny.

1.2.2.3 Wszelkiego rodzaju ciśnienia dotyczące naczyń (np. ciśnienie próbne, ciśnienie wewnętrzne, ciśnienie powodujące otwarcie zaworów bezpieczeństwa) są zawsze podawane jako nadciśnienie (w stosunku do ciśnienia atmosferycznego); natomiast prężność pary zawsze wyrażona jest jako ciśnienie absolutne.

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

Dział 1.3

Szkolenie osób uczestniczących w przewozie towarów niebezpiecznych

1.3.1 Zakres stosowania

Osoby, których obowiązki dotyczą przewozu towarów niebezpiecznych, zatrudnione przez uczestników przewozu wskazanych w dziale 1.4, powinny być przeszkolone w zakresie wymagań związanych z takim przewozem, odpowiednio do ich odpowiedzialności i obowiązków. Osoby zatrudnione powinny być przeszkolone zgodnie z 1.3.2 przed przejęciem obowiązków. Jeżeli osoby zatrudnione nie mają jeszcze wymaganego szkolenia, to powinny pełnić obowiązki tylko pod bezpośrednim nadzorem osoby przeszkolonej. Szkolenie powinno obejmować także przedstawione w rozdziale 1.10 przepisy stosowane dla zapewnienia bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych.

Uwagi: 1. W odniesieniu do szkolenia doradcy do spraw bezpieczeństwa, zamiast tego rozdziału patrz 1.8.3.

2. (zarezerwowany)

3. W odniesieniu do szkolenia w zakresie przewozu materiałów klasy 7, patrz również 1.7.2.5.

1.3.2 Sposób szkolenia

Szkolenie powinno mieć poniżej określoną formę odpowiednią do zakresu odpowiedzialności i obowiązków pracowników, których to dotyczy.

1.3.2.1 Wprowadzenie

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

1.3.2.2 Szkolenie stanowiskowe

Pracownicy powinni być przeszkoleni z zakresu przepisów o przewozie towarów niebezpiecznych, zgodnie z ich odpowiedzialnością i obowiązkami.

W przypadkach, w których przewóz towarów niebezpiecznych obejmuje multimodalne procesy transportowe, pracownicy powinni być przeszkoleni w zakresie przepisów obowiązujących dla innych rodzajów transportu. Pracownicy przewoźnika i zarządcy infrastruktury kolejowej powinni być dodatkowo szkoleni pod względem specyfiki ruchu kolejowego. To szkolenie powinno być przeprowadzone w formie szkolenia podstawowego i specjalistycznego.

a) Szkolenie podstawowe dla wszystkich **pracowników**:

Wszyscy pracownicy powinni być przeszkoleni w zakresie znaczenia nalepek ostrzegawczych i oznakowań koloru pomarańczowego. Ponadto pracownicy powinni poznać procedurę powiadamiania przy stwierdzonych nieprawidłowościach.

b) Szkolenie specjalistyczne dla pracowników wykonawczych+ bezpośrednio związanych z przewozem towarów niebezpiecznych:

dotkomo do szkolenia podstawowego, opisanego pod a), pracownicy powinni być przeszkoleni zależnie od zakresu obowiązków,

pracownicy powinni być objęci szkoleniem specjalistycznym, podzielonym na 3 grupy zawodowe podane pod 1.3.2.2.2, odpowiednio do grup zawodowych zgodnie z 1.3.2.2.1.

1.3.2.2.1 Dla przyporządkowania pracowników do poszczególnych grup zawodowych służy poniższa tabela:

Grupa zawodowa	Opis grupy zawodowej	Personel
1	pracownicy wykonawczy bezpośrednio biorący udział w przewozach towarów niebezpiecznych.	kierujący pojazdem trakcyjnym, pracownicy drużyn manewrowych lub pracownicy o podobnej funkcji
2	pracownicy odpowiedzialni za kontrolę techniczną wagonów używanych do przewozu towarów niebezpiecznych	rewidenci wagonów lub pracownicy o podobnej funkcji
3	pracownicy służby ruchu i prowadzący rozrząd, pracownicy kierownictwa zarządcy infrastruktury	dyspozytorzy, dyżurni ruchu, nastawniczowie, zwrotniczowie lub pracownicy o podobnej funkcji

1.3.2.2.2 **Dodatkowe szkolenie specjalistyczne powinno obejmować co najmniej następujące tematy:**

a) Kierujący pojazdem trakcyjnym lub pracownicy o podobnej funkcji, grupa zawodowa 1:

- dostęp do niezbędnych informacji o zestawianiu składu pociągu, obecności towarów niebezpiecznych i ich umiejscowieniu w pociągu;
- rodzaje nieprawidłowości;
- postępowanie w sytuacjach krytycznych przy nieprawidłowościach, przedsięwzięcia dla ochrony własnego pociągu i ruchu na sąsiednich torach.

Pracownicy drużyn manewrowych lub pracownicy o podobnej funkcji, grupa zawodowa 1:

- znaczenie znaków dotyczących manewrowania, wg wzorów 13 i 15 RID (patrz 5.3.4.2);
- odległości ochronne dla towarów klasy 1 zgodnie z 7.5.3 RID;
- rodzaje nieprawidłowości.

b) Rewidenci wagonów lub pracownicy o podobnej funkcji, grupa zawodowa 2:

- przeprowadzanie oględzin wg Załącznika 9 (Warunki rewizji technicznej dla przejścia) Ogólnej umowy o użytkowaniu wagonów towarowych (AVV)¹¹⁾;
- przeprowadzanie kontroli opisanych w 1.4.2.2.1 (tylko dla pracowników przeprowadzających kontrole opisane w 1.4.2.2.1);
- rozpoznanie nieprawidłowości.

c) Dyspozytorzy, dyżurni ruchu, nastawniczowie, zwrotniczowie lub pracownicy o podobnej funkcji, grupa zawodowa 3:

- postępowanie w sytuacjach krytycznych w przypadku wystąpienia nieprawidłowości;
- wewnętrzne plany awaryjne dla stacji rozrządowych zgodnie z działem 1.11.

1.3.2.3 Szkolenie z zakresu bezpieczeństwa

Pracownicy powinni być przeszkoleni w zakresie ryzyk i zagrożeń stwarzanych przez towary niebezpieczne, odpowiednio do stopnia możliwości utraty zdrowia lub narażenia, spowodowanych zdarzeniem przy przewozie towarów niebezpiecznych, z uwzględnieniem ich załadunku i rozładunku.

Szkolenie to powinno mieć na celu zaznajomienie personelu z bezpiecznymi sposobami postępowania z towarami niebezpiecznymi oraz z procedurami ratowniczymi.

1.3.2.4 Szkolenie uzupełnia się w regularnych odstępach przez szkolenia dokształcające, uwzględniające zmiany w przepisach.

1.3.3 Dokumentacja

Dokumentacja szkolenia przeprowadzonego zgodnie z tym działem powinna być przez pracodawcę przechowywana i udostępniana na żądanie pracownika lub władzy właściwej. Pracodawca powinien przechowywać dokumentację szkolenia przez czas określony przez władzę właściwą. Dokumentacja powinna być zweryfikowana przy podejmowaniu nowego zatrudnienia.

¹¹⁾ Opublikowana przez Biuro AVV, Avenue Louise, 500, BE-1050 Bruxelles, www.gcubureau.org.

Dział 1.4

Obowiązki uczestników przewozu w zakresie bezpieczeństwa

1.4.1 Ogólne środki bezpieczeństwa

1.4.1.1 Uczestnicy przewozów towarów niebezpiecznych powinni przedsięwziąć odpowiednie środki bezpieczeństwa, stosownie do charakteru i zakresu dających się przewidzieć zagrożeń, w celu zapobieżenia szkodom i urazom, oraz, jeżeli to konieczne, w celu zminimalizowania ich skutków. Powinni jednak przestrzegać w każdym przypadku obowiązujących przepisów RID.

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

1.4.1.3 RID może określać obowiązki różnych uczestników przewozu.

Jeżeli Państwo-Strona RID 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 będą spełnione obowiązki podane pod 1.4.2 i 1.4.3. O takich odstępstwach Państwo-Strona RID powinno powiadomić Sekretariat OTIF, który powinien podać je do wiadomości pozostałym Państwom-Stronom RID.

Wymagania podane pod 1.2.1, 1.4.2 i 1.4.3, dotyczące definicji uczestników przewozu i odpowiednio ich obowiązków, nie powinny wpływać na przepisy krajowe, w zakresie skutków prawnych (karalność, odpowiedzialność itd.) wynikających z faktu, że dany uczestnik jest np. osobą prawną, osobą fizyczną, osobą pracującą na własny rachunek, pracodawcą lub pracownikiem.

1.4.2 Obowiązki głównych uczestników przewozu

Uwagi: 1. Różni uczestnicy mający przyporządkowane w tym rozdziale obowiązki dotyczące bezpieczeństwa, mogą być tym samym przedsiębiorstwem. Działalność i odpowiednie obowiązki uczestnika dotyczące bezpieczeństwa mogą być także przyjęte przez różne przedsiębiorstwa.

2. Dla materiałów promieniotwórczych, patrz także 1.7.6.

1.4.2.1 Nadawca

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

- a) upewnić się, że towary niebezpieczne są sklasyfikowane i dopuszczone do przewozu zgodnie z RID;
- b) przekazać przewoźnikowi informacje i dane w sposób dający się potwierdzić, oraz, jeżeli to konieczne, wymagane dokumenty przewozowe oraz dokumenty towarzyszące (zezwolenia, dopuszczenia, powiadomienia, świadectwa, itd.), w szczególności biorąc pod uwagę wymagania podane w dziale 5.4 i w dziale 3.2 tabela A;
- c) używać wyłącznie opakowań, opakowań dużych i DPPL oraz cystern (wagonów-cystern, wagonów z odejmowalnymi zbiornikami, MEGC, cystern przenośnych i kontenerów-cystern), które zostały dopuszczone i nadają się do przewozu danych materiałów oraz mają oznakowania przewidziane w RID;
- d) spełniać wymagania dotyczące rodzaju przesyłki i ograniczeń przewozowych;
- e) upewnić się, że nawet próżne nieoczyszczone i nieodgazowane próżne cysterny (wagony-cysterny, wagony z odejmowalnymi zbiornikami, wagony-baterie, MEGC, cysterny przenośne i kontenery-cysterny) lub próżne nieoczyszczone wagony i kontenery wielkie lub małe, do przewozu luzem są odpowiednio oznakowane i posiadają wymagane nalepki ostrzegawcze, a próżne nieoczyszczone cysterny są zamknięte i tak samo 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 w celu zapewnienia spełnienia przez przesyłkę wymagań RID. 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 pisemnie o tym, że przewóz dotyczy towarów niebezpiecznych oraz powinna udostępnić wszystkie informacje i dokumenty potrzebne do wypełnienia jego obowiązków.

1.4.2.2 Przewoźnik

1.4.2.2.1 W zakresie podanym pod 1.4.1, przewoźnik przyjmujący towary niebezpieczne na stacji nadania, powinien w szczególności:

- a) upewnić się, że nadawane towary niebezpieczne są dopuszczone do przewozu zgodnie z RID;

- b) upewnić się, że wszystkie informacje wymagane przez RID dla przewożonego towaru zostały przez nadawcę dostarczone przed przewozem oraz, że do dokumentu przewozowego dołączone są wymagane dokumenty lub, jeżeli zamiast dokumentacji papierowej używane jest elektroniczne przetwarzanie danych (EDP) lub elektroniczna wymiana danych (EDI), to informacje podczas przewozu będą dostępne w postaci co najmniej równoważnej dokumentacji papierowej;
- c) sprawdzić wzrokowo, czy wagony i ładunek nie mają widocznych usterek, wycieków lub pęknięć, braków w wyposażeniu itd.;
- d) upewnić się, że nie upłynął nieprzekraczalny termin następnego badania dla wagonów-cystern, wagonów baterii, wagonów z odejmowalnymi zbiornikami, cystern przenośnych, kontenerów-cystern i MEGC;
Uwaga: Cysterny, wagony-baterie i MEGC, po upływie tego nieprzekraczalnego terminu, powinny być przewożone na podstawie przepisów 4.1.6.10 (dla wagonów-baterii i MEGC, których elementami są naczynia ciśnieniowe), 4.2.4.4, 4.3.2.4.4, 6.7.2.19.6, 6.7.3.15.6 lub 6.7.4.14.6.
- e) sprawdzić, czy wagony nie są przeciążone;
- f) upewnić się, czy na wagonach zostały umieszczone wymagane duże nalepki ostrzegawcze i oznakowanie;
- g) upewnić się, czy w kabinie maszynisty znajduje się wyposażenie określone w instrukcji pisemnej.

Obowiązki te powinny być wykonane odpowiednio w oparciu o dokumenty przewozowe i dokumenty towarzyszące lub poprzez sprawdzenie wzrokowe wagonów lub kontenerów oraz ładunku. Postanowienia niniejszego ustępu uważa się za spełnione, jeżeli zastosowano wymogi Karty UIC 471-3 V (Czynności sprawdzające przy przesyłkach towarów niebezpiecznych w ruchu międzynarodowym) pkt 5¹²⁾.

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

1.4.2.2.3 Jeżeli przewoźnik zauważy naruszenie wymagań RID podanych pod 1.4.2.2.1, to nie powinien podejmować się przewozu przesyłki do czasu usunięcia nieprawidłowości.

1.4.2.2.4 Jeżeli zostanie stwierdzone naruszenie przepisów, które mogłyby zagrażać bezpieczeństwu przewozu, to przesyłka powinna być zatrzymana w możliwie krótkim czasie, biorąc pod uwagę wymagania w zakresie bezpieczeństwa ruchu, bezpiecznego unieruchomienia przesyłki, jak również bezpieczeństwo publiczne.

Przewóz może być kontynuowany, gdy usunięto niezgodności w stosunku do obowiązujących przepisów. Władza(-e) właściwa(-e) dla pozostałej części przewozu może(-ga) udzielić zezwolenia na kontynuowanie przewozu.

W przypadku, gdy nie można zapewnić wymaganej zgodności z przepisami i gdy nie zostało udzielone zezwolenie dla pozostałej części przewozu, władza(-e) właściwa(-e) powinna(-y) zapewnić przewoźnikowi niezbędną pomoc administracyjną. Ten sam wymóg ma zastosowanie w przypadku, gdy przewoźnik poinformuje władzę(-e) właściwą(-e) o tym, że nie został on powiadomiony przez nadawcę o niebezpiecznych właściwościach towarów nadanych do przewozu i w związku z tym, na podstawie obowiązującego prawa - w szczególności dotyczącego umowy przewozu - chce on te towary rozładować, zniszczyć lub unieszkodliwić.

1.4.2.2.5 Przewoźnik powinien upewnić się, czy zarządca infrastruktury kolejowej, z której przewoźnik korzysta, jest w stanie w każdym czasie podczas przewozu uzyskać szybki i nieograniczony dostęp do informacji pozwalających mu spełnić wymagania 1.4.3.6 b).

Uwaga: Sposób przekazywania informacji powinien być określony w przepisach o korzystaniu z infrastruktury kolejowej.

1.4.2.2.6 Przewoźnik powinien dostarczyć kierującemu pojazdem trakcyjnym instrukcje pisemne, przewidziane w 5.4.3.

1.4.2.3 Odbiorca

1.4.2.3.1 Odbiorca jest zobowiązany nie opóźniać przyjęcia towarów, bez istotnych powodów, oraz sprawdzić po rozładunku, czy spełnione zostały przepisy RID dotyczące odbiorcy.

1.4.2.3.2 Wagon lub kontener może być zwrócony lub ponownie użyty dopiero wtedy, gdy zostały spełnione przepisy RID dla wyładunku.

1.4.2.3.3 Jeżeli odbiorca korzysta z usług innych uczestników przewozu (rozładowcy, oczyszczającego, punktu odkażania, itd.), to powinien on podjąć odpowiednie przedsięwzięcia zapewniające, że przepisy 1.4.2.3.1 i 1.4.2.3.2 RID zostaną spełnione.

¹²⁾ Wydanie karty UIC obowiązujące od dnia 1 stycznia 2015 r.

1.4.3 Obowiązki innych uczestników przewozu

Wymienieni poniżej inni uczestnicy przewozu i odpowiednio ich obowiązki nie stanowią wyczerpującego wykazu. Obowiązki tych uczestników wynikają z przepisów 1.4.1 na tyle, na ile wiedzą oni lub powinni wiedzieć, że wykonują czynności w ramach przewozu podlegającego przepisom RID.

1.4.3.1 Załadowca

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

- a) przekazać przewoźnikowi tylko te towary niebezpieczne, które są dopuszczone do przewozu, zgodnie z RID;
- b) sprawdzić, przy przekazywaniu do przewozu opakowanych towarów niebezpiecznych lub próżnych nieoczyszczonych opakowań, czy opakowania nie są uszkodzone. Nie powinien on przekazywać do przewozu sztuki przesyłki, której opakowanie jest uszkodzone, w szczególności nieszczelne, jeżeli jest wyciek lub istnieje możliwość wystąpienia wycieku towaru niebezpiecznego, dopóki uszkodzenie nie zostanie usunięte; taki sam obowiązek występuje w odniesieniu do próżnych nieoczyszczonych opakowań;
- c) spełniać warunki dotyczące załadunku i manipulowania ładunkiem, podczas załadunku towarów niebezpiecznych do wagonu, kontenera wielkiego lub kontenera małego;
- d) przestrzegać przepisów dotyczących nanoszenia dużych nalepek ostrzegawczych i tablic pomarańczowych na wagon lub kontener wielki, jeżeli przekazuje towary niebezpieczne bezpośrednio przewoźnikowi;
- e) przy załadunku sztuk przesyłek uwzględniać zakazy ładowania razem, biorąc pod uwagę towary niebezpieczne już załadowane do wagonu lub kontenera wielkiego oraz przepisy dotyczące oddzielania ich od środków spożywczych, innych artykułów konsumpcyjnych i pasz dla zwierząt.

1.4.3.1.2 Jednakże 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 przepisów podanych w 1.4.1, pakujący powinien stosować się w szczególności do:

- a) wymagań dotyczących warunków pakowania, warunków pakowania razem; oraz
- b) wymagań dotyczących oznakowania sztuk przesyłki i nalepek ostrzegawczych, jeżeli przygotowuje je do przewozu.

1.4.3.3 Napelniający

W zakresie przepisów podanych w 1.4.1, napelniający powinien w szczególności:

- a) upewnić się przed napelnieniem cystern, że zarówno one, jak również ich wyposażenie są w dobrym stanie technicznym;
Uwaga: Napelniający powinien ustalić procedury dla sprawdzania poprawności działania zamknięć zbiornika wagonu-cysterny i dla zagwarantowania szczelności urządzeń zamykających, przed i po napelnieniu. Wytyczne w postaci list kontrolnych dla wagonu-cysterny do materiałów ciekłych, wydane przez Europejskie Stowarzyszenie Przemysłu Chemicznego (CEFIC) są dostępne na stronie OTIF (www.otif.org).
- b) upewnić się, w przypadku wagonów-cystern, wagonów-baterii, wagonów z odejmowalnym zbiornikiem, cystern przenośnych, kontenerów-cystern oraz MEGC, że nie został przekroczony termin następnego badania;
- c) napelniać cysterny jedynie takimi towarami niebezpiecznymi, które są dopuszczone do przewozu w tych cysternach;
- d) przy napelnianiu cysterny stosować się do przepisów dotyczących załadunku towarów niebezpiecznych do sąsiednich komór cysterny;
- e) podczas napelniania cysterny przestrzegać określonego dla danego towaru maksymalnego dopuszczalnego stopnia napelnienia lub maksymalnej dopuszczalnej masy zawartości na litr pojemności;
- f) po napelnieniu cysterny zapewnić, że wszystkie zamknięcia są w pozycji zamkniętej i są szczelne;
Uwaga: Napelniający powinien ustalić procedury dla sprawdzania poprawności działania zamknięć zbiornika wagonu-cysterny i dla zagwarantowania szczelności urządzeń zamykających, przed i po napelnieniu. Wytyczne w postaci list kontrolnych dla wagonu-cysterny do materiałów ciekłych, wydane przez Europejskie Stowarzyszenie Przemysłu Chemicznego (CEFIC) są dostępne na stronie OTIF (www.otif.org).

- g) dopilnować, aby na zewnętrznej powierzchni napełnionej cysterny nie było żadnej pozostałości ładowanego przez niego towaru;
- h) przygotowując towary niebezpieczne do przewozu zapewnić, aby na cysternach, wagonach, kontenerach wielkich i małych, zostały umieszczone wymagane w przepisach tablice pomarańczowe, nalepki ostrzegawcze lub duże nalepki ostrzegawcze, znaki dla materiałów podgrzanych, znaki dla materiałów zagrażających środowisku oraz znaki manewrowania;
- i) przestrzegać przepisów o szczególnej kontroli przed i po napełnieniu wagonu-cysterny gazem skroplonym;
- j) upewnić się przy napełnianiu wagonów lub kontenerów towarami niebezpiecznymi luzem o spełnieniu odpowiednich przepisów działu 7.3.

1.4.3.4 Operator kontenera-cysterny lub cysterny przenośnej

W zakresie przepisów podanych pod 1.4.1, operator kontenera-cysterny lub cysterny przenośnej powinien w szczególności:

- a) zapewnić, aby spełniały one obowiązujące przepisy w zakresie konstrukcji, wyposażenia, badań i oznakowania;
- b) zapewnić, aby konserwacja zbiorników i ich wyposażenia była przeprowadzana w sposób, który gwarantuje, że w normalnych warunkach eksploatacji kontener-cysterna lub cysterna przenośna będą odpowiadać RID aż do następnego badania;
- c) dokonać nadzwyczajnej kontroli, gdy bezpieczeństwo korpusu zbiornika lub jego wyposażenia mogło być narażone na skutek naprawy, przeróbki lub wypadku.

1.4.3.5 Operator wagonu-cysterny

W zakresie przepisów podanych pod 1.4.1, operator wagonu-cysterny powinien w szczególności:

- a) zapewnić, aby wagon-cysterna spełniał obowiązujące przepisy w zakresie konstrukcji, wyposażenia, badań i oznakowania;
- b) zapewnić, aby konserwacja zbiorników i ich wyposażenia była przeprowadzana przez jednostkę certyfikowaną zgodnie z przepisami Załącznika G (ATMF)¹³ do COTIF w sposób, który gwarantuje, że w normalnych warunkach eksploatacji wagon-cysterna będzie odpowiadać wymaganiom RID do czasu następnego badania;
- c) dokonać kontroli nadzwyczajnej, gdy bezpieczeństwo zbiornika lub jego wyposażenia mogło być narażone na skutek naprawy, przeróbki lub wypadku.

1.4.3.6 Zarządca infrastruktury kolejowej

W zakresie przepisów podanych pod 1.4.1, zarządca infrastruktury kolejowej powinien w szczególności:

- a) zapewnić, aby wewnętrzne plany awaryjne dla stacji rozrządowych zostały opracowane zgodnie z działem 1.11;
- b) upewnić się, że w każdym momencie przewozu ma szybki i nieograniczony dostęp co najmniej do następujących informacji:
 - o zestawieniu pociągu, poprzez wskazanie numeru każdego wagonu i jego rodzaju, jeżeli rodzaj wagonu nie jest zawarty w numerze wagonu,
 - o numerach UN przewożonych towarów niebezpiecznych w lub na każdym wagonie w zakresie, w jakim wymaga się ich wskazania w dokumencie przewozowym, lub, jeżeli przewożone są tylko towary niebezpieczne pakowane w ograniczonych ilościach zgodnie z działem 3.4, do informacji wskazujących na ich obecność, jeżeli zgodnie z działem 3.4 wymagane jest oznakowanie wagonu lub kontenera wielkiego,
 - o umiejscowieniu każdego wagonu w składzie pociągu (zestawienie składu pociągu),

Informacje te powinny być ujawniane tylko tym służbom, które wymagają ich w celu zapewnienia bezpieczeństwa, ochrony lub udzielenia wsparcia w sytuacjach awaryjnych.

Uwaga: Sposób przekazywania informacji powinien być określony w przepisach o korzystaniu z infrastruktury kolejowej.

¹³⁾ Przepisy ujednolicone o dopuszczeniu technicznym urządzeń kolejowych przeznaczonych do międzynarodowego przewozu (ATMF UR). Załącznik G został zharmonizowany z przepisami europejskimi, w szczególności z dyrektywą 2004/49/WE (art. 3 i 14a), dyrektywą 2008/57/WE (art. 2 i 33) oraz rozporządzeniem (UE) nr 445/2011 dotyczącymi bezpieczeństwa, interoperacyjności i certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie w zakresie obejmującym wagony towarowe.

1.4.3.7 Rozładowca

Uwaga: W tym podrozdziale rozładunek obejmuje zdjęcie, wyładunek i opróżnienie, jak określono w definicji rozładowcy w 1.2.1.

1.4.3.7.1 Zgodnie z 1.4.1 rozładowca w szczególności powinien:

- a) upewnić się przez porównanie odpowiednich informacji z dokumentu przewozowego z informacjami na sztuce przesyłki, kontenerze, cysternie, MEGC lub wagonie, że będą rozładowane właściwe towary;
- b) sprawdzać przed i w czasie rozładunku, czy opakowania, cysterna, wagon lub kontener nie są uszkodzone w stopniu mogącym spowodować zagrożenie w trakcie rozładunku. W takim przypadku powinien upewnić się, że dalszy rozładunek będzie wykonywany dopiero po podjęciu odpowiednich przedsięwzięć;

Uwaga: Napełniający powinien ustalić procedury dla sprawdzania poprawności działania zamknięć zbiornika wagonu-cysterny i dla zagwarantowania szczelności urządzeń zamykających, przed i po napełnieniu. Wytyczne w postaci list kontrolnych dla wagonu-cysterny do materiałów ciekłych, wydane przez Europejskie Stowarzyszenie Przemysłu Chemicznego (CEFIC) są dostępne na stronie OTIF (www.otif.org).

- c) spełniać wszystkie odpowiednie wymagania dotyczące rozładunku;
- d) niezwłocznie po rozładunku cysterny, wagonu lub kontenera:
 - (i) usunąć wszystkie niebezpieczne pozostałości, które zanieczyściły zewnętrzną powierzchnię cysterny, wagonu lub kontenera podczas rozładunku;
 - (ii) zapewnić zamknięcie zaworów i włazów;

Uwaga: Rozładowca powinien ustalić procedury dla sprawdzania poprawności działania zamknięć zbiornika wagonu-cysterny i dla zagwarantowania szczelności urządzeń zamykających, przed i po napełnieniu. Wytyczne w postaci list kontrolnych dla wagonu-cysterny do materiałów ciekłych, wydane przez Europejskie Stowarzyszenie Przemysłu Chemicznego (CEFIC) są dostępne na stronie OTIF (www.otif.org).

- e) upewnić się, że wymagane czyszczenie i odkażenie wagonu lub kontenera zostało przeprowadzone, i
- f) zapewnić, aby na całkowicie rozładowanych, oczyszczonych, odgazowanych i odkażonych wagonach i kontenerach nie były widoczne nalepki ostrzegawcze i tablice pomarańczowe.

1.4.3.7.2 Jeżeli rozładowca korzysta z usług innych uczestników przewozu (oczyszczającego, punktu odkażania, itd.), to powinien on podjąć odpowiednie przedsięwzięcia zapewniające, że przepisy RID zostaną spełnione.

Dział 1.5

Odstępstwa

1.5.1 Odstępstwa czasowe

1.5.1.1 Władze właściwe Państw-Stron RID mogą uzgodnić bezpośrednio między sobą dopuszczenie niektórych przewozów na swoich terytoriach na zasadach czasowego odstępowania od RID, pod warunkiem, że nie zostanie przez to obniżony poziom bezpieczeństwa. Władza inicjująca dane odstępowanie powinna zawiadomić o tym odstępowaniu Sekretariat OTIF, który następnie powinien podać je do wiadomości Państwom-Stronom RID¹⁴⁾.

Uwaga: Warunki specjalne zgodne z 1.7.4 nie są uważane za odstępowania czasowe w rozumieniu tego działu.

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

1.5.1.3 Przewozy wykonywane na podstawie odstępowania czasowych są przewozami w rozumieniu Załącznika C do Konwencji COTIF.

1.5.2 Przesyłki wojskowe

W odniesieniu do przesyłek wojskowych, tzn. przesyłek z materiałami lub przedmiotami klasy 1 należącymi do sił zbrojnych lub za które siły zbrojne odpowiadają, obowiązują przepisy odrębne [(patrz 5.2.1.5, 5.2.2.1.8, 5.3.1.1.2 i 5.4.1.2.1 f) oraz 7.2.4 przepis specjalny W2].

¹⁴⁾ Odstępstwa czasowe zawarte według tego działu są dostępne na stronie internetowej OTIF www.otif.org.

Dział 1.6

Przepisy przejściowe

1.6.1 Przepisy ogólne

1.6.1.1 O ile nie postanowiono inaczej, materiały i przedmioty RID mogą być przewożone do dnia 30 czerwca 2015 r. na podstawie przepisów RID¹⁵⁾ obowiązujących do dnia 31 grudnia 2014 r.

Uwaga: W odniesieniu do zapisów w dokumencie przewozowym patrz 5.4.1.1.12.

1.6.1.2 (skreślony)

1.6.1.3 Materiały i przedmioty klasy 1, należące do sił zbrojnych Państw-Stron RID, które zostały zapakowane przed 1 stycznia 1990 r. zgodnie z obowiązującymi w tym czasie przepisami RID¹⁶⁾, mogą być przewożone po 31 grudnia 1989 r., pod warunkiem, że ich opakowania są nienaruszone, a w dokumencie przewozowym są zadeklarowane jako towary wojskowe zapakowane przed 1 stycznia 1990 r. Inne wymagania dotyczące tej klasy i obowiązujące od 1 stycznia 1990 r. powinny być spełnione.

1.6.1.4 Materiały i przedmioty klasy 1, które zostały zapakowane pomiędzy 1 stycznia 1990 r. a 31 grudnia 1996 r., zgodnie z obowiązującymi w tym czasie przepisami RID¹⁷⁾, mogą być przewożone po 31 grudnia 1996 r., pod warunkiem, że ich opakowania są nienaruszone, a w dokumencie przewozowym zadeklarowane są jako towary klasy 1 zapakowane pomiędzy 1 stycznia 1990 r. i 31 grudnia 1996 r.

1.6.1.5 DPPL, które zostały zbudowane zgodnie z przepisami liczb marginesowych 405(5) i 555(3), obowiązującymi przed 1 stycznia 1999 r., ale które jednak nie są zgodne z przepisami spod liczb marginesowych 405(5) i 555(3), obowiązującymi od 1 stycznia 1999 r., mogą być nadal używane.

1.6.1.6 DPPL, które zostały zbudowane przed 1 stycznia 2003 r. zgodnie z przepisami liczby marginesowej 1612 (1) obowiązującymi do 30 czerwca 2001 r., ale które nie odpowiadają przepisowi 6.5.2.1.1 obowiązującemu od 1 lipca 2001 r., pod względem wysokości liter, cyfr i symboli, mogą być dalej używane.

1.6.1.7 Zatwierdzenia typów dla bębnow, kanistrów i opakowań złożonych, wykonanych z polietylenu o dużej lub średniej masie cząsteczkowej, które były wystawione przed 1 lipca 2005 r. zgodnie z przepisem 6.1.5.2.6 obowiązującym do 31 grudnia 2004 r., ale nie odpowiadają przepisowi 4.1.1.21, pozostają ważne do 31 grudnia 2009 r. Wszystkie opakowania, które zostały zbudowane lub oznakowane na podstawie tych zatwierdzeń typu, mogą być dalej używane do wygaśnięcia ich okresu używania określonego w 4.1.1.15.

1.6.1.8 Istniejące jeszcze tablice pomarańczowe, które odpowiadają przepisom 5.3.2.2 obowiązującym do 31 grudnia 2004 r., mogą być dalej używane, pod warunkiem spełnienia wymagań 5.3.2.2.1 i 5.3.2.2.2, że tablica, cyfry i litery powinny pozostawać zamocowane niezależnie od ustawienia wagonu.

1.6.1.9 (zarezerwowany)

1.6.1.10 (skreślony)

1.6.1.11 Zatwierdzenia 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, które zostały wydane przed 1 lipca 2007 r. zgodnie z przepisami 6.1.6.1 a) ważnymi do 31 grudnia 2006 r., ale które nie są zgodne z przepisem 6.1.6.1a) stosowanym od 1 stycznia 2007 r., nadal są ważne.

1.6.1.12 (zarezerwowany)

1.6.1.13 (skreślony)

1.6.1.14 DPPL wytworzone przed 1 stycznia 2011 r. zgodnie z typem, które nie spełniły wymagań badania na drgania według 6.5.6.13, lub w momencie przeprowadzania badania na spadek nie musiały odpowiednio spełniać kryteriów z 6.5.6.9.5 d), mogą być dalej używane.

1.6.1.15 DPPL wytworzone, przebudowane lub naprawione przed 1 stycznia 2011 r., nie muszą być oznakowane dopuszczalnym obciążeniem na piętrzenie zgodnie z 6.5.2.2.2. Tego rodzaju DPPL nieoznakowane zgodnie z 6.5.2.2.2 mogą być dalej używane po 31 grudnia 2010 r., powinny być jednak oznakowane zgodnie z 6.5.2.2.2, jeżeli po tej dacie będą przebudowane lub naprawione.

DPPL wytworzone, przebudowane lub naprawione między dniem 1 stycznia 2011 r. a dniem 31 grudnia 2016 r. oraz posiadające oznakowanie maksymalnego dopuszczalnego obciążenia przy spiętrzaniu zgodnie z 6.5.2.2.2 obowiązującym do dnia 31 grudnia 2014 r., mogą być nadal używane.

1.6.1.16 (skreślony)

1.6.1.17 (skreślony)

¹⁵⁾ Wersja RID obowiązująca od 1 stycznia 2013 r.

¹⁶⁾ Wersja RID obowiązująca od 1 maja 1985 r.

¹⁷⁾ Wersje RID obowiązujące od 1 stycznia 1990 r., 1 stycznia 1993 r. i 1 stycznia 1995 r.

- 1.6.1.18** (skreślony)
- 1.6.1.19** (skreślony)
- 1.6.1.20** W odstępstwie od przepisów działu 3.4, obowiązujących od 1 stycznia 2011 r., towary niebezpieczne zapakowane w ilościach ograniczonych, za wyjątkiem towarów niebezpiecznych którym w dziale 3.2 tabela A kolumna 7a przyporządkowano cyfrę „0”, do 30 czerwca 2015 r. mogą być przewożone nadal na podstawie przepisów działu 3.4 obowiązujących do 31 grudnia 2010 r. Jednakże w takim przypadku przepisy rozdziału 3.4.12 do 3.4.15 obowiązujące od 1 stycznia 2011 mogą być stosowane od 1 stycznia 2011 r.
- 1.6.1.21** (zarezerwowany)
- 1.6.1.22** Naczynia wewnętrzne DPPL złożonych wytworzone przed 1 lipca 2011 i oznakowane zgodnie z przepisem 6.5.2.2.4 obowiązującym do 31 grudnia 2010, mogą być nadal używane.
- 1.6.1.23** (zarezerwowany)
- 1.6.1.24** (skreślony)
- 1.6.1.25** Opakowania i opakowania zbiorcze oznakowane numerem UN zgodnie z przepisami RID stosowanymi do 31 grudnia 2012 r. i które nie odpowiadają wymaganiom 5.2.1.1 dotyczącym wymiarów numeru UN i liter „UN” stosowanym od 1 stycznia 2013 r., mogą być nadal używane do 31 grudnia 2013 r., a butle o pojemności wodnej maksymalnie 60 litrów do terminu następnego badania, ale maksymalnie do 30 czerwca 2018 r.
- 1.6.1.26** Opakowania duże wytworzone lub przebudowane przed 1 stycznia 2014 r., niespełniające wymagań 6.6.3.1 odnośnie wysokości liter, numerów i symboli, obowiązujących od 1 stycznia 2013 r., mogą być używane nadal. Opakowania duże wytworzone lub przebudowane przed 1 stycznia 2015 r. nie wymagają oznakowania zawierającego maksymalnego dopuszczalnego obciążenia przy piętreniu określonego w 6.6.3.3. Takie duże opakowania, nieoznakowane zgodnie z 6.6.3.3, mogą być używane nadal po 31 grudnia 2014 r., ale w przypadku gdy zostaną one przebudowane po tej dacie, to powinny zostać oznakowane zgodnie z 6.6.3.3.
Opakowania duże wytworzone lub przebudowane między dniem 1 stycznia 2011 r. a dniem 31 grudnia 2016 r. oraz oznakowane posiadające oznakowanie maksymalnego dopuszczalnego obciążenia przy spiętrzaniu zgodne z 6.6.3.3 obowiązującym do dnia 31 grudnia 2014 r., mogą być nadal używane.
- 1.6.1.27** Zbiorniki stanowiące integralne części wyposażenia lub urządzeń wytworzonych przed 1 stycznia 2013 r. i zawierające paliwa płynne zaliczone UN: 1202, 1203, 1223, 1268, 1863 lub 3475, niespełniające wymagań przepisu specjalnego 363 działu 3.3 mogą być nadal używane.
- 1.6.1.28** W drodze wyjątku od przepisów 1.6.1.1, akredytacje według normy EN ISO/IEC 17020:2004 dla potrzeb przepisów 1.8.6.8, 6.2.2.11, 6.2.3.6.1, 6.8.2.4.6 i przepisów specjalnych TA4 i TT9 zawartych w rozdziale 6.8.4 nie są uznawane po dniu 28 lutego 2015 r.
- 1.6.1.29** Ogniwa i baterie litowe wytworzone zgodnie z typem spełniającym wymagania podrozdziału 38.3 Podręcznika badań i kryteriów, wydanie 3 zmienione, poprawka 1 lub każdego kolejnego wydania zmienionego i każdej kolejnej poprawki mającej zastosowanie w dniu przeprowadzenia badań typu, mogą być nadal przewożone, o ile przepisy RID nie stanowią inaczej.
Ogniwa i baterie litowe wytworzone przed dniem 1 lipca 2003 r. spełniające wymagania Podręcznika badań i kryteriów, wydanie 3 zmienione mogą być nadal przewożone, o ile spełniają wszelkie pozostałe mające zastosowanie wymagania.
- 1.6.1.30** Nalepki ostrzegawcze, duże nalepki ostrzegawcze o oznakowanie spełniające wymagania podane pod 3.4.7, 3.4.8, 3.5.4.2, 5.2.1.8.3, 5.2.2.2.1.1, 5.3.1.7.1, 5.3.3, 5.3.6, 5.5.2.3.2 i 5.5.3.6.2 obowiązujące do dnia 31 grudnia 2014 r. mogą być nadal używane do dnia 31 grudnia 2016 r.
- 1.6.1.31** Opakowania zbiorcze oznakowane napisem „OPAKOWANIE ZBIORCZE” zgodnie z przepisami RID obowiązującymi do dnia 31 grudnia 2014 r. oraz nieodpowiadające wymaganiom podanym pod 5.1.2.1 lit. a dotyczącym wielkości liter, obowiązującym od dnia 1 stycznia 2015 r., mogą być nadal używane do dnia 31 grudnia 2015 r.
- 1.6.1.32** Opakowania awaryjne i naczynia ciśnieniowe awaryjne oznakowane napisem „AWARYJNE” zgodnie z przepisami RID obowiązującymi do dnia 31 grudnia 2014 r. oraz nieodpowiadające wymaganiom podanym pod 5.2.1.3 dotyczącym wielkości liter, obowiązującym od dnia 1 stycznia 2015 r., mogą być nadal używane do dnia 31 grudnia 2015 r.
- 1.6.1.33** Kondensatory elektryczne dwuwarstwowe o nr UN 3499 wytworzone przed dniem 1 stycznia 2014 r., nie muszą być oznakowane wartością zdolności do magazynowania energii w Wh zgodnie z wymaganiem lit. e przepisu specjalnego 361 działu 3.3.
- 1.6.1.34** Kondensatory asymetryczne o nr UN 3508, wytworzone przed dniem 1 stycznia 2016 r., nie muszą być oznakowane wartością zdolności do magazynowania energii w Wh zgodnie z wymaganiem lit. c przepisu specjalnego 372 działu 3.3.

1.6.1.35 (zarezerwowany)

1.6.1.36 (zarezerwowany)

1.6.1.37 Duże nalepki ostrzegawcze o zmniejszonych wymiarach, które przed dniem 1 stycznia 2015 r. mogły być umieszczane na wagonach zgodnie z przepisami określonymi pod 5.3.1.7.4, mającymi zastosowanie do dnia 31 grudnia 2014 r., które nie spełniają wymagań dotyczących umieszczenia nalepek o zmniejszonych wymiarach określonych pod 5.3.1.7.4 mających zastosowanie od dnia 1 stycznia 2015 r., muszą zostać wymienione najpóźniej do dnia 31 grudnia 2017 r.

1.6.2 Naczynia ciśnieniowe i naczynia do gazów klasy 2

1.6.2.1 Naczynia wytworzone przed 1 stycznia 1997 r., które nie odpowiadają wymaganiom RID obowiązującym od 1 stycznia 1997 r., a których przewóz był dozwolony na podstawie wymagań RID obowiązujących do 31 grudnia 1996 r., mogą być nadal przewożone po tej dacie, pod warunkiem, że spełnione są wymagania w zakresie badań okresowych, podane w instrukcjach pakowania P200 i P203.

1.6.2.2 (skreślony)

1.6.2.3 Naczynia do przewozu materiałów klasy 2, które zostały wytworzone przed 1 stycznia 2003 r., mogą nadal posiadać, po 1 stycznia 2003 r., oznakowanie zgodne z przepisami stosowanymi do 31 grudnia 2002 r.

1.6.2.4 Naczynia ciśnieniowe zaprojektowane i wytworzone zgodnie z przepisami technicznymi, które zgodnie z 6.2.5 nie będą dłużej uznawane, mogą być nadal używane.

1.6.2.5 Naczynia ciśnieniowe i ich zamknięcia zaprojektowane i wytworzone zgodnie z normami stosowanymi w czasie kiedy je konstruowano (patrz 6.2.4) według RID stosowanych w tym czasie, mogą być nadal używane, jeżeli nie będzie to ograniczone przez przepisy przejściowe.

1.6.2.6 Naczynia ciśnieniowe dla materiałów niezaklasyfikowanych do klasy 2, zbudowane przed 1 lipca 2009 r. zgodnie z przepisami 4.1.4.4 obowiązującymi do 31 grudnia 2008 r., nieodpowiadające jednak przepisom 4.1.3.6 ważnym od 1 stycznia 2009 r., mogą być dalej przewożone, pod warunkiem, że będą odpowiadały przepisom 4.1.4.4 obowiązującym do 31 grudnia 2008 r.

1.6.2.7 (skreślony)

1.6.2.8 (skreślony)

1.6.2.9 Wymagania przepisu specjalnego dla opakowań „v” w ustępie (10) instrukcji pakowania P200 w 4.1.4.1 stosowane do 31 grudnia 2010 r. mogą być przez Państwa-Strony RID zastosowane do butli wytworzonych do 1 stycznia 2015 r.

1.6.2.10 Butle stalowe spawane wielokrotnego napełniania dla przewozu gazów UN 1011, 1075, 1965, 1969 lub 1978, dla których na podstawie wymagania przepisu specjalnego dla opakowań „v” w ustępie (10) instrukcji pakowania P200 w 4.1.4.1 stosowanego do 31 grudnia 2010 r., władza właściwa państwa (państw) przewozu przyznała 15-letni okres badań okresowych, mogą być sprawdzane ponownie na podstawie tych przepisów.

1.6.2.11 Naboje gazowe wytworzone i przygotowane do przewozu przed 1 stycznia 2013 r. bez zastosowania wymagań w 1.8.6, 1.8.7 i 1.8.8 dla oceny zgodności, mogą być nadal przewożone po tej dacie, pod warunkiem, że spełnione są pozostałe mające zastosowanie przepisy RID.

1.6.2.12 Naczynia ciśnieniowe awaryjne mogą być do 31 grudnia 2013 r. nadal produkowane i dopuszczane zgodnie z przepisami krajowymi. Naczynia ciśnieniowe awaryjne wytworzone i dopuszczone zgodnie z prawem krajowym przed 1 stycznia 2014 r. mogą być nadal używane na podstawie dopuszczenia władzy właściwej państwa używającego.

1.6.2.13 Wiązki butli wytworzone przed dniem 1 lipca 2013 r., które nie są oznakowane zgodnie z 6.2.3.9.7.2 i 6.2.3.9.7.3 obowiązującymi od dnia 1 stycznia 2013 r. lub z 6.2.3.9.7.2 obowiązującym od dnia 1 stycznia 2015 r., mogą być stosowane do następnego badania okresowego po dniu 1 lipca 2015 r.

1.6.2.14 Butle wytworzone przed dniem 1 stycznia 2016 r. zgodnie z 6.2.3 i wytycznymi zatwierdzonymi przez właściwe władze państw, w których butle te są transportowane i używane, ale niezgodne z normą ISO 11513:2011 lub ISO 9809-1:2010, której stosowania wymaga instrukcja pakowania P208 (1) w 4.1.4.1, mogą być używane do przewozu gazów adsorbowanych, jeżeli spełnione są przepisy ogólne dla opakowań zawarte w 4.1.6.1.

1.6.2.15 Wiązki butli poddane badaniom okresowym przed dniem 1 lipca 2015 r., które nie są oznakowane zgodnie z 6.2.3.9.7.3 obowiązującym od dnia 1 stycznia 2015 r., mogą być stosowane do następnego badania okresowego po dniu 1 lipca 2015 r.

1.6.3 Wagony-cysterny i wagony-baterie

1.6.3.1 (skreślony)

1.6.3.2 (skreślony)

- 1.6.3.3** Wagony-cysterny, których zbiorniki zbudowano przed wejściem w życie wymagań obowiązujących od dnia 1 października 1978 r., mogą dalej być używane, jeżeli grubość ich ścianki i elementy wyposażenia odpowiadają wymaganiom określonym w dziale 6.8.
- 1.6.3.3.1** Za zgodą władzy właściwej państwa, w którym zbiornik jest rejestrowany, wagony-cysterny przeznaczone do przewozu gazów klasy 2, których zbiorniki zbudowano przed dniem 1 stycznia 1965 r., mogą dalej być używane do dnia 31 grudnia 2017 r., jeżeli elementy ich wyposażenia, ale nie grubość ścianki, odpowiadają wymaganiom określonym w dziale 6.8.
- 1.6.3.3.2** Wagony-cysterny przeznaczone do przewozu gazów klasy 2, których zbiorniki zbudowano między dniem 1 stycznia 1965 r. a dniem 31 grudnia 1966 r., mogą dalej być używane do dnia 31 grudnia 2019 r., jeżeli elementy ich wyposażenia, ale nie grubość ścianki, odpowiadają wymaganiom określonym w dziale 6.8.
- 1.6.3.3.3** Wagony-cysterny przeznaczone do przewozu gazów klasy 2, których zbiorniki zbudowano między dniem 1 stycznia 1967 r. a dniem 31 grudnia 1970 r., mogą dalej być używane do dnia 31 grudnia 2021 r., jeżeli elementy ich wyposażenia, ale nie grubość ścianki, odpowiadają wymaganiom określonym w dziale 6.8.
- 1.6.3.3.4** Wagony-cysterny przeznaczone do przewozu gazów klasy 2, których zbiorniki zbudowano między dniem 1 stycznia 1971 r. a dniem 31 grudnia 1975 r., mogą dalej być używane do dnia 31 grudnia 2025 r., jeżeli elementy ich wyposażenia, ale nie grubość ścianki, odpowiadają wymaganiom określonym w dziale 6.8.
- 1.6.3.3.5** Wagony-cysterny przeznaczone do przewozu gazów klasy 2, których zbiorniki zbudowano między dniem 1 stycznia 1976 r. a dniem 30 września 1978 r., mogą dalej być używane do dnia 31 grudnia 2029 r., jeżeli elementy ich wyposażenia, ale nie grubość ścianki, odpowiadają wymaganiom określonym w dziale 6.8.
- 1.6.3.4** Wagony-cysterny zbudowane przed 1 stycznia 1988 r., zgodnie z przepisami obowiązującymi do 31 grudnia 1987 r., które jednak nie odpowiadają przepisom obowiązującym od 1 stycznia 1988 r., mogą być po tej dacie nadal używane. Dotyczy to również wagonów-cystern, które nie posiadały danych o materiale konstrukcyjnym cysterny, zgodnie z rozdziałem 1.6.1 Dodatku XI.
- 1.6.3.5** Wagony-cysterny zbudowane przed 1 stycznia 1993 r. zgodnie z przepisami obowiązującymi do 31 grudnia 1992 r., które jednak nie odpowiadają przepisom obowiązującym od 1 stycznia 1993 r., mogą być nadal używane.
- 1.6.3.6** Wagony-cysterny zbudowane przed 1 stycznia 1995 r. zgodnie z przepisami obowiązującymi do 31 grudnia 1994 r., które jednak nie odpowiadają przepisom obowiązującym od 1 stycznia 1995 r., mogą być nadal używane.
- 1.6.3.7** Wagony-cysterny do przewozu materiałów ciekłych o temperaturze zapłonu od 55°C do 60°C, zbudowane przed 1 stycznia 1997 r. zgodnie z przepisami rozdziałów 1.2.7, 1.3.8 i 3.3.3 Dodatku XI, obowiązującymi do 31 grudnia 1996 r., które jednak nie odpowiadają przepisom obowiązującym od 1 stycznia 1997 r., mogą być nadal używane.
- 1.6.3.8** Jeżeli w wyniku zmian w RID zostały zmienione oficjalne nazwy przewozowe niektórych gazów, to nie ma konieczności dokonania zmian nazw na tabliczce lub samym zbiorniku (patrz 6.8.3.5.2 lub 6.8.3.5.3), pod warunkiem, że nazwy gazów na wagonach-cysternach, wagonach-bateriach i wagonach z cysternami odejmowalnymi lub na tablicach [patrz 6.8.3.5.6b) lub c)] zostaną dostosowane podczas najbliższego badania okresowego.
- 1.6.3.9** (zarezerwowany)
- 1.6.3.10** (zarezerwowany)
- 1.6.3.11** Wagony-cysterny zbudowane przed 1 stycznia 1997 r. zgodnie z przepisami obowiązującymi do 31 grudnia 1996 r., które jednak nie odpowiadają przepisom podanym pod 3.3.3 i 3.3.4 Dodatku XI obowiązującym od 1 stycznia 1997 r., mogą być nadal używane.
- 1.6.3.12** (skreślony)
- 1.6.3.13** (skreślony)
- 1.6.3.14** Wagony-cysterny zbudowane przed 1 stycznia 1999 r. zgodnie z przepisami podanymi pod 5.3.6.3 Dodatku XI obowiązującymi do 31 grudnia 1998 r., które jednak nie odpowiadają przepisom podanym pod 5.3.6.3 Dodatku XI obowiązującym od 1 stycznia 1999 r., mogą być nadal używane.
- 1.6.3.15** Wagony-cysterny zbudowane przed 1 lipca 2007 r. zgodnie z przepisami obowiązującymi do 31 grudnia 2006 r., które jednak nie odpowiadają przepisom podanym pod 6.8.2.2.3 obowiązującym od 1 stycznia 2007 r. mogą być stosowane do następnego badania okresowego.
- 1.6.3.16** Dla wagonów-cystern i wagonów-baterii zbudowanych przed 1 stycznia 2007 r., które jednak nie odpowiadają przepisom 4.3.2 oraz 6.8.2.3, 6.8.2.4 i 6.8.3.4, dotyczącym dokumentacji cysterny, gromadzenie dokumentów do dokumentacji cysterny powinno rozpocząć się najpóźniej przed następnym badaniem okresowym.
- 1.6.3.17** Wagony-cysterny przeznaczone do przewozu materiałów klasy 3 grupy pakowania I o prężności pary w 50°C nie wyższej niż 175 kPa (1,75 bar) (ciśnienie absolutne), zbudowane przed 1 lipca 2007 r. zgodnie

z przepisami stosowanymi do 31 grudnia 2006 r., którym przydzielono kod cysterny L1,5BN zgodnie z przepisami obowiązującymi do 31 grudnia 2006 r., mogą być nadal wykorzystywane do przewozu wyżej wymienionych materiałów do 31 grudnia 2022 r.

1.6.3.18 Wagony-cysterny i wagony-baterie zbudowane przed 1 stycznia 2003 r. zgodnie z przepisami obowiązującymi do 30 czerwca 2001 r., które jednak nie odpowiadają przepisom obowiązującym od 1 lipca 2001 r., mogą być nadal używane.

Powinny być jednak oznakowane odpowiednim kodem dla cystern i, jeżeli ma to zastosowanie, odpowiednimi kodami literowo-cyfrowymi według przepisów specjalnych TC i TE zgodnie z 6.8.4.

1.6.3.19 (zarezerwowany)

1.6.3.20 Wagony-cysterny zbudowane przed 1 lipca 2003 r. zgodnie z przepisami obowiązującymi do 31 grudnia 2002 r., które jednak nie odpowiadają przepisom 6.8.2.1.7 i przepisowi specjalnemu TE15 z 6.8.4 b) obowiązującemu od 1 stycznia 2003 r. do 31 grudnia 2006 r., mogą być nadal używane.

1.6.3.21 (skreślony)

1.6.3.22 Wagony-cysterny, których zbiorniki wykonano ze stopów aluminium, zbudowane przed 1 stycznia 2003 r. zgodnie z przepisami obowiązującymi do 31 grudnia 2002 r., które nie jednak odpowiadają przepisom obowiązującym od 1 stycznia 2003 r., mogą być nadal używane.

1.6.3.23 (skreślony)

1.6.3.24 Wagony-cysterny przeznaczone do przewozu gazów UN 1052, 1790 i 2073, zbudowane przed 1 stycznia 2003 r., zgodnie z przepisami obowiązującymi do 31 grudnia 2002 r., które jednak nie odpowiadają przepisom 6.8.5.1.1 b), obowiązującym od 1 stycznia 2003 r., mogą być nadal używane.

1.6.3.25 (skreślony)

1.6.3.26 Wagony-cysterny zbudowane przed 1 stycznia 2007 r. zgodnie z przepisami obowiązującymi do 31 grudnia 2006 r., które jednak nie odpowiadają przepisom obowiązującym od 1 stycznia 2007 r. dotyczącym zgodnie z 6.8.2.5.1 podania ciśnienia obliczeniowego zewnętrznego, mogą być nadal używane.

1.6.3.27 a) Wagony-cysterny i wagony-baterie

- dla gazów klasy 2 z kodami klasyfikacyjnymi mającymi litery T, TF, TC, TO, TFC lub TOC,
- dla materiałów klasy 3 do 8, przewożonych w stanie ciekłym, którym w dziale 3.2 tabela A kolumna 12 przyporządkowane są kody zbiorników L15CH, L15DH lub L21DH,

zbudowane przed 1 stycznia 2005 r., powinny być wyposażone w urządzenia według przepisu specjalnego TE22 z 6.8.4 o zdolności pochłaniania energii co najmniej 500 kJ na każdy koniec wagonu.

b) Wagony-cysterny i wagony-baterie

- dla gazów klasy 2 z kodami klasyfikacyjnymi mającymi literę F, oraz
- dla materiałów klasy 3 do 8, przewożonych w stanie ciekłym, którym w dziale 3.2 tabela A kolumna 12 przyporządkowane są kody zbiorników L10BH, L10CH lub L10DH,

zbudowane przed 1 stycznia 2007 r., które jednak nie odpowiadają przepisowi specjalnemu TE22 z 6.8.4 ważnemu od 1 stycznia 2007 r., mogą być dalej używane.

1.6.3.28 Wagony-cysterny zbudowane przed 1 stycznia 2005 r., zgodnie z przepisami ważnymi do 31 grudnia 2004 r., które jednak nie odpowiadają przepisowi 6.8.2.2.1 drugi akapit, powinny mieć zmienione wyposażenie najpóźniej przy następnej przebudowie lub naprawie, o ile jest to praktycznie możliwe i przeprowadzane prace wymagają demontażu elementów składowych.

1.6.3.29 Wagony-cysterny zbudowane przed 1 stycznia 2005 r., które jednak nie odpowiadają przepisowi 6.8.2.2.4 obowiązującemu od 1 stycznia 2005 r., mogą być dalej używane.

1.6.3.30 (zarezerwowany)

1.6.3.31 Wagony-cysterny i zbiorniki będące elementami wagonu-baterii, zaprojektowane i zbudowane zgodnie z przepisami technicznymi, które w okresie ich budowy były uznane przez mające wówczas zastosowanie przepisy 6.8.2.7, mogą być nadal używane.

1.6.3.32 Wagony-cysterny przeznaczone do przewozu:

- gazów klasy 2 o kodach klasyfikacyjnych T, TF, TC, TO, TFC lub TOC, i
- materiałów ciekłych klasy 3 do 8, którym w dziale 3.2 tabela A kolumna 12 przyporządkowano kody cystern L15CH, L15DH lub L21DH,

zbudowane przed 1 stycznia 2007 r. i które nie spełniają wymagań przepisu specjalnego TE25 z 6.8.4 b) obowiązującego od 1 stycznia 2007 r., mogą być nadal używane.

Wagony-cysterny do przewozu gazów UN 1017 CHLOR, UN 1749 TRIFLUOREK CHLORU, UN 2189 DICHLOROSILAN, UN 2901 CHLOREK BROMU i UN 3057 CHLOREK TRIFLUOROACETYLU,

których grubość dennic nie spełnia wymagań przepisu specjalnego TE25 b), powinny być przed 31 grudnia 2014 r. wyposażone w urządzenia zgodnie z przepisem specjalnym TE25 a), c) lub d).

- 1.6.3.33** Wagony-cysterny i wagony-baterie dla gazów klasy 2, zbudowane przed 1 stycznia 1986 r. według przepisów ważnych do 31 grudnia 1985 r. które jednak nie odpowiadają przepisom dotyczącym zderzaków, określonym pod 6.8.3.1.6, mogą być nadal używane.
- 1.6.3.34** (zarezerwowany)
- 1.6.3.35** (skreślony)
- 1.6.3.36** Wagony-cysterny zbudowane przed 1 stycznia 2011 r. zgodnie z wymaganiami przepisów obowiązujących do 31 grudnia 2010 r., które jednak nie odpowiadają przepisom 6.8.2.1.29 obowiązującym od 1 stycznia 2011 r., mogą być nadal używane.
- 1.6.3.37** (skreślony)
- 1.6.3.38** Wagony-cysterny i wagony-baterie, które zostały zaprojektowane i zbudowane zgodnie z normami mającymi zastosowanie do daty ich budowy (patrz 6.8.2.6 i 6.8.3.6), według przepisów RID mających zastosowanie do tej daty, mogą być dalej używane, chyba że zostanie to ograniczone przez przepis przejściowy.
- 1.6.3.39** Wagony-cysterny, które zostały zbudowane przed 1 lipca 2011 r. zgodnie z wymaganiami przepisu 6.8.2.2.3 stosowanego przed 31 grudnia 2010 r., które jednak nie odpowiadają wymaganiom trzeciego akapitu przepisu 6.8.2.2.3 dotyczącego rozmieszczenia tłumika płomienia lub przerywacza płomienia, mogą być nadal używane.
- 1.6.3.40** Dla materiałów trujących przy wdychaniu UN 1092, 1238, 1239, 1244, 1251, 1510, 1580, 1810, 1834, 1838, 2474, 2486, 2668, 3381, 3383, 3385, 3387 i 3389 kod cysterny podany w dziale 3.2 tabela A kolumna 12 obowiązującej do 31 grudnia 2010 r., może być stosowany do 31 grudnia 2016 r. dla wagonów-cystern zbudowanych przed 1 lipca 2011 r.
- Ponadto w tym przypadku nie musi być stosowany przepis specjalny TE 25 określony dla tych materiałów w kolumnie (13) w dziale 3.2 tabela A, obowiązujący od dnia 1 stycznia 2015 r.
- 1.6.3.41** Wagony-cysterny zbudowane przed 1 lipca 2013 r. zgodnie z przepisami obowiązującymi do 31 grudnia 2012 r., które jednak nie odpowiadają przepisom 6.8.2.5.2 lub 6.8.3.5.6 dotyczącym oznakowania obowiązującym od 1 stycznia 2013 r., mogą być do następnego badania okresowego po 1 lipca 2013 r. nadal oznakowane zgodnie z przepisami stosowanymi do 31 grudnia 2012 r.
- 1.6.3.42** Dla UN 2381 kod cysterny podany w dziale 3.2 tabela A kolumna 12 obowiązującym do 31 grudnia 2012 r. może być do 31 grudnia 2018 r. nadal stosowany dla wagonów-cystern zbudowanych przed 1 lipca 2013 r.
- 1.6.3.43** Wagony-cysterny zbudowane przed 1 stycznia 2012 r. zgodnie z przepisami obowiązującymi do 31 grudnia 2012 r., które jednak nie odpowiadają obowiązującym od 1 stycznia 2011 r. wymaganiom 6.8.2.6 odnośnie norm EN 14432:2006 i EN 14433:2006, mogą być nadal używane.
- 1.6.3.44** (zarezerwowany)
- 1.6.4 Kontenery-cysterny, cysterny przenośne i MEGC**
- 1.6.4.1** Kontenery-cysterny zbudowane przed 1 stycznia 1988 r. zgodnie z przepisami obowiązującymi do 31 grudnia 1987 r., które jednak nie odpowiadają przepisom obowiązującym od 1 stycznia 1988 r., mogą być nadal używane.
- 1.6.4.2** Kontenery-cysterny zbudowane przed 1 stycznia 1993 r. zgodnie z przepisami obowiązującymi do 31 grudnia 1992 r., które jednak nie odpowiadają przepisom obowiązującym od 1 stycznia 1993 r., mogą być nadal używane.
- 1.6.4.3** Kontenery-cysterny zbudowane przed 1 stycznia 1995 r. zgodnie z przepisami obowiązującymi do 31 grudnia 1994 r., które jednak nie odpowiadają przepisom obowiązującym od 1 stycznia 1995 r., mogą być nadal używane.
- 1.6.4.4** Kontenery-cysterny do przewozu materiałów ciekłych o temperaturze zapłonu od 55°C do 60°C, zbudowane przed 1 stycznia 1997 r. zgodnie z przepisami 1.2.7, 1.3.8 i 3.3.3 Dodatku XI, obowiązującymi do 31 grudnia 1996 r., które jednak nie odpowiadają przepisom obowiązującym od 1 stycznia 1997 r., mogą być nadal używane.
- 1.6.4.5** Jeżeli w wyniku zmian w RID zostały zmienione oficjalne nazwy przewozowe niektórych gazów, to nie ma konieczności dokonania zmian nazw na tabliczce lub samym zbiorniku (patrz 6.8.3.5.2 lub 6.8.3.5.3), pod warunkiem, że nazwy gazów na kontenerach-cysternach i MEGC lub na tablicach [patrz 6.8.3.5.6 b) lub c)] zostaną dostosowane podczas najbliższego badania okresowego.
- 1.6.4.6** Kontenery-cysterny zbudowane przed 1 stycznia 2007 r. zgodnie z przepisami obowiązującymi do 31 grudnia 2006 r., ale które jednak nie spełniają przepisom obowiązującym od 1 stycznia 2007 r. dotyczących zgodnie z 6.8.2.5.1 podania ciśnienia obliczeniowego zewnętrznego, mogą być nadal używane.

- 1.6.4.7** Kontenery-cysterny zbudowane przed 1 stycznia 1997 r. zgodnie z przepisami obowiązującymi do 31 grudnia 1996 r., które jednak nie odpowiadają przepisom podanym w 3.3.3 i 3.3.4 Dodatku X, obowiązującym od 1 stycznia 1997 r., mogą być nadal używane.
- 1.6.4.8** Kontenery-cysterny zbudowane przed 1 stycznia 1999 r. zgodnie z przepisami 5.3.6.3 Dodatku X, obowiązującymi do 31 grudnia 1998 r., które jednak nie odpowiadają przepisom podanym w 5.3.6.3 Dodatku X obowiązującym od 1 stycznia 1999 r., mogą być nadal używane.
- 1.6.4.9** Kontenery-cysterny i MEGC, zaprojektowane i zbudowane zgodnie z przepisami technicznymi, które w okresie ich budowy były uznane przez mające wówczas zastosowanie przepisy 6.8.2.7, mogą być nadal używane.
- 1.6.4.10** (skreślony)
- 1.6.4.11** (zarezerwowany)
- 1.6.4.12** Kontenery-cysterny i MEGC zbudowane przed 1 stycznia 2003 r, zgodnie z przepisami obowiązującymi do 30 czerwca 2001 r., które jednak nie odpowiadają przepisom obowiązującym od 1 stycznia 2001 r., mogą być dalej używane.
- Powinny być jednak oznakowanie odpowiednim kodem dla cystern i, jeżeli ma to zastosowanie, odpowiednimi kodami literowo-cyfrowymi według przepisów specjalnych TC i TE zgodnie z 6.8.4.
- 1.6.4.13** Kontenery-cysterny zbudowane przed 1 lipca 2003 r. zgodnie z przepisami obowiązującymi do 31 grudnia 2002 r., które jednak nie odpowiadają przepisowi 6.8.2.1.7 obowiązującemu od 1 stycznia 2003 r. i przepisowi specjalnemu TE15 z 6.8.4 b) obowiązującemu od 1 stycznia 2003 r. do 31 grudnia 2006 r., mogą być dalej używane.
- 1.6.4.14** Kontenery-cysterny przeznaczone do przewozu gazów UN 1052, 1790 i 2073, zbudowane przed 1 stycznia 2003 r. zgodnie z przepisami obowiązującymi do 31 grudnia 2002 r., które jednak nie są zgodne z przepisem 6.8.5.1.1 b) obowiązującym od 1 stycznia 2003 r. , mogą być dalej używane.
- 1.6.4.15** Podanie typu badania („P” lub „L”) na tabliczce zbiornika zgodnie z 6.8.2.5.1 wymagane jest dopiero przy pierwszym badaniu wykonywanym po 1 stycznia 2007 r.
- 1.6.4.16** (skreślony)
- 1.6.4.17** (skreślony)
- 1.6.4.18** Dla kontenerów-cystern i MEGC zbudowanych przed 1 stycznia 2007 r., które jednak nie odpowiadają przepisom 4.3.2 oraz 6.8.2.3, 6.8.2.4 i 6.8.3.4 dotyczącym dokumentacji cysterny, gromadzenie dokumentów do dokumentacji cysterny powinno rozpocząć się najpóźniej przed następnym badaniem okresowym.
- 1.6.4.19** Kontenery-cysterny przeznaczone do przewozu materiałów klasy 3 grupy pakowania I o prężności pary w 50°C 175 kPa (1,75 bar) (ciśnienie absolutne), zbudowane przed 1 lipca 2007 r. zgodnie z przepisami obowiązującymi do 31 grudnia 2006 r., którym przyporządkowano kod L1,5BN zgodnie z przepisami obowiązującymi do 31 grudnia 2006 r., mogą być nadal używane do przewozu wyżej wymienionych materiałów do 31 grudnia 2016 r.
- 1.6.4.20** Kontenery-cysterny do przewozu odpadów napełniane podciśnieniowo zbudowane przed 1 lipca 2005 r. zgodnie z przepisami ważnymi do 31 grudnia 2004 r., które jednak nie odpowiadają przepisom 6.10.3.9 obowiązującym od 1 stycznia 2005 r., mogą być nadal używane.
- 1.6.4.21-**
1.6.4.29 (zarezerwowane)
- 1.6.4.30** Cysterny przenośne i MEGC-UN, które nie spełniają wymagań obowiązujących do 1 stycznia 2007 r., ale które zostały zbudowane zgodnie z świadectwami zatwierdzenia typu wydanymi przed 1 stycznia 2008 r., mogą być nadal używane.
- 1.6.4.31** (skreślony)
- 1.6.4.32** Jeżeli zbiornik kontenera-cysterny już od 1 stycznia 2009 r. jest podzielony ściankami lub falochronami na komory o pojemności nie większej niż 7500 litrów, to do następnego badania okresowego według 6.8.2.4.2 pojemność podana w danych wymaganych przez 6.8.2.5.1 nie musi być uzupełniona literą „S”.
- 1.6.4.33** W odstępstwie od 4.3.2.2.4, kontenery-cysterny dla przewozu skroplonych lub skroplonych schłodzonych gazów, odpowiadające stosowanym przepisom konstrukcji, ale przed 1 lipca 2009 r. nie podzielone przez ścianki lub falochrony na komory o pojemności nie większej niż 7500 litrów, powinny być nadal napełniane do więcej niż 20% lub do mniej niż 80% pojemności użytkowej.
- 1.6.4.34** (skreślony)
- 1.6.4.35** (skreślony)

- 1.6.4.36** Dla materiałów, którym w dziale 3.2 tabela A kolumna 11 przyporządkowano przepis specjalny TP37, do 31 grudnia 2016 r. może być używana instrukcja dla cystern przenośnych stosowana w przepisach RID obowiązujących do 31 grudnia 2010 r.
- 1.6.4.37** Cysterny przenośne i MEGC, które zostały zbudowane przed 1 stycznia 2012 r., spełniające przepisy oznakowania 6.7.2.20.1, 6.7.3.16.1, 6.7.4.15.1 lub 6.7.5.13.1 obowiązujące do 31 grudnia 2010 r., mogą być nadal używane, jeżeli odpowiadają wszystkim pozostałym przepisom RID ważnym od 1 stycznia 2011 r., włącznie z, gdy ma to zastosowanie, przepisem 6.7.2.20.1g) dotyczącym podania symbolu „S” na tabliczce znamionowej zbiornika, jeżeli zbiornik cysterny lub komora cysterny podzielona jest falochronami na przedziały o pojemności maksimum 7500 litrów. Jeżeli zbiornik cysterny lub komora cysterny została już podzielona przed 1 stycznia 2012 r. falochronami na przedziały o pojemności maksimum 7500 litrów, to do następnego badania okresowego zgodnego z 6.7.2.19.5 pojemność zbiornika cysterny lub komory cysterny nie musi być oznakowana symbolem „S”.
- 1.6.4.38** Cysterny przenośne zbudowane przed 1 stycznia 2014 r. do następnego badania okresowego nie muszą być oznakowane według instrukcji dla cystern przenośnych zgodnie z 6.7.2.20.2, 6.7.3.16.2 i 6.7.4.15.2.
- 1.6.4.39** Kontenery-cysterny i MEGC zaprojektowane i zbudowane zgodnie z normami obowiązującymi w czasie ich produkcji (patrz 6.8.2.6 i 6.8.3.6), według przepisów RID mających zastosowanie w tym czasie, mogą być nadal używane, chyba że będzie to ograniczone przez przepis przejściowy.
- 1.6.4.40** Kontenery-cysterny zbudowane przed 1 lipca 2011 r. zgodnie z przepisem 6.8.2.2.3 obowiązującym do 31 grudnia 2010 r., które jednak nie odpowiadają wymaganiom trzeciego akapitu przepisu 6.8.2.2.3 dotyczącego rozmieszczenia tłumika płomieni lub przerywacza płomienia, mogą być nadal używane.
- 1.6.4.41** Dla materiałów trujących przy wdychaniu UN 1092, 1238, 1239, 1244, 1251, 1510, 1580, 1810, 1834, 1838, 2474, 2486, 2668, 3381, 3383, 3385, 3387 i 3389 kod cysterny podany w dziale 3.2 tabela A kolumna 12 obowiązujący do 31 grudnia 2010 r., może być stosowany do 31 grudnia 2016 r. dla kontenerów-cystern zbudowanych przed 1 lipca 2011 r.
- 1.6.4.42** Kontenery-cysterny zbudowane przed 1 lipca 2013 r. zgodnie z przepisami obowiązującymi do 31 grudnia 2012 r., które jednak nie odpowiadają przepisom 6.8.2.5.2 lub 6.8.3.5.6 dotyczącym oznakowania obowiązującym od 1 stycznia 2013 r., mogą być do następnego badania okresowego po 1 lipca 2013 r. nadal oznakowane zgodnie z przepisami stosowanymi do 31 grudnia 2012 r.
- 1.6.4.43** Cysterny przenośne i MEGC zbudowane przed 1 lipca 2014 nie muszą spełniać wymagań 6.7.2.13.1 f), 6.7.3.9.1 e), 6.7.4.8.1 e) i 6.7.5.6.1 d) dotyczących oznakowania urządzeń obniżających ciśnienie.
- 1.6.4.44** Dla materiałów, którym w dziale 3.2 tabela A kolumna 11 przyporządkowano przepis specjalny TP38 lub TP39, mogą być stosowane do 31 grudnia 2018 r. instrukcje dla cystern przenośnych opisane w RID obowiązującym do 31 grudnia 2012 r.
- 1.6.4.45** Dla UN 2381 kod cysterny podany w dziale 3.2 tabela A kolumna 12 obowiązującym do 31 grudnia 2012 r. może być do 31 grudnia 2018 r. nadal stosowany dla kontenerów-cystern zbudowanych przed 1 lipca 2013 r.
- 1.6.4.46** Kontenery-cysterny zbudowane przed 1 stycznia 2012 r. zgodnie z przepisami obowiązującymi do 31 grudnia 2012 r., które jednak nie odpowiadają wymaganiom 6.8.2.6 obowiązującym od 1 stycznia 2011 r. dotyczącym norm EN 14432:2006 i EN 14433:2006, mogą być nadal używane.
- 1.6.5** (zarezerwowany)
- 1.6.6** **Klasa 7**
- 1.6.6.1** **Sztuki przesyłki niewymagające zatwierdzenia wzoru przez władzę właściwą zgodnie z przepisami IAEA z 1985 r. i z 1985 r. (ze zmianami z 1990 r.) Seria Bezpieczeństwo Nr 6**
- Sztuki przesyłki niewymagające zatwierdzenia wzoru przez właściwą władzę (wyłączone sztuki przesyłki, przesyłki Typu IP-1, Typu IP-2, Typu IP-3 i Typu A) powinny spełniać wszystkie wymagania RID, z wyjątkiem sztuk przesyłki spełniających wymagania Przepisów IAEA dotyczących Bezpiecznego Transportu Materiałów Promieniotwórczych w wydaniu z 1985 r. lub z 1985 r. (ze zmianami z 1990 r.) (IAEA, Seria Bezpieczeństwo Nr 6), które:
- (a) mogą być dalej przewożone, pod warunkiem że przygotowano je do przewozu przed dniem 31 grudnia 2003 r. i spełniają odpowiednio wymagania określone pod 1.6.6.3;
- (b) mogą być dalej używane, pod warunkiem, że:
- nie były zaprojektowane dla heksafluorku uranu;
 - stosuje się odpowiednio wymagania podane pod 1.7.3;
 - stosuje się ograniczenia aktywności i klasyfikację podane pod 2.2.7;
 - stosuje się wymagania i środki kontroli przewozu określone w częściach 1, 3, 4, 5 i 7;
 - opakowania nie zostały wytworzone lub zmodyfikowane po dniu 31 grudnia 2003 r.
- 1.6.6.2** **Sztuki przesyłki zatwierdzone zgodnie z przepisami IAEA z 1973 r., z 1973 r. z poprawkami oraz z przepisami z 1985 r. i z 1985 r. (ze zmianami z 1990 r.) Seria Bezpieczeństwo Nr 6**

1.6.6.2.1 Sztuki przesyłki wymagające zatwierdzenia wzoru przez władzę właściwą muszą spełniać wszystkie wymagania RID, chyba że spełnione są poniższe warunki:

- a) opakowania wytworzono zgodnie ze wzorem sztuki przesyłki zatwierdzonym przez władzę właściwą na podstawie przepisów IAEA z 1973 r. lub z 1973 r. (ze zmianami) lub z 1985 r. lub z 1985 r. (ze zmianami z 1990 r.), Seria Bezpieczeństwo Nr 6;
- b) wzór sztuki przesyłki został zatwierdzony wielostronnie;
- c) zastosowano odpowiednie wymagania określone pod 1.7.3;
- d) stosuje się ograniczenia aktywności i klasyfikację określone pod 2.2.7;
- e) stosuje się wymagania i środki kontroli przewozu określone w częściach 1, 3, 4, 5 i 7;
- f) (zarezerwowany);
- g) w odniesieniu do sztuk przesyłki spełniających wymagania przepisów IAEA z 1973 r. lub z 1973 r. (ze zmianami), Seria Bezpieczeństwo Nr 6:
 - (i) osłona sztuki przesyłki powinna działać na tyle skutecznie, aby poziom promieniowania w odległości 1 m od powierzchni sztuki przesyłki nie przekroczył 10 mSv/h w awaryjnych warunkach przewozu określonych w zmienionych przepisach IAEA z 1973 r. lub z 1973 r. (ze zmianami), Seria Bezpieczeństwo Nr 6, przy maksymalnej zawartości promieniotwórczej, dla której sztuka przesyłki jest zaprojektowana;
 - (ii) sztuki przesyłki nie wykorzystują stałego odpowietrzania;
 - (iii) każdemu opakowaniu nadano numer seryjny, który umieszczono na zewnętrznej stronie opakowania, zgodnie z przepisem z 5.2.1.7.5.

1.6.6.2.2 Zabrania się produkcji nowych opakowań zgodnie ze wzorem opakowań spełniającym wymagania przepisów IAEA z 1973 r., 1973 r. (ze zmianami), z 1985 r. i z 1985 r. (ze zmianami z 1990 r.), Seria Bezpieczeństwo Nr 6.

1.6.6.3 Sztuki przesyłki niepodlegające wymaganiom dotyczącym materiałów rozszczepialnych na podstawie RID z 2011 r. i 2013 r. (Seria Normy Bezpieczeństwa IAEA nr TS-R-1 wydanie z 2009 r.)

Sztuki przesyłki zawierające materiał rozszczepialny niepodlegający klasyfikacji jako „ROZSZCZEPIALNY” zgodnie z 2.2.7.2.3.5 a) (i) lub (iii) RID z 2011 r. i 2013 r. (pkt 417 a) (i) lub (iii) Przepisów Bezpiecznego Transportu Materiałów Promieniotwórczych, IAEA, z 2009 r.), przygotowane do przewozu przed dniem 31 grudnia 2014 r. mogą być nadal przewożone i mogą być nadal klasyfikowane jako nierozszczepialne lub rozszczepialne wyłączone, przy czym ograniczenia masy przesyłek określone w tabeli 2.2.7.2.3.5 w wymienionych wyżej wydaniach RID należy odnosić do danego wagonu. Przesyłkę przewozi się na warunkach używania wyłącznego.

1.6.6.4 Materiał promieniotwórczy w specjalnej postaci zatwierdzony zgodnie z przepisami IAEA z 1973 r., z 1973 r. (ze zmianami), z 1985 r. i z 1985 r. (ze zmianami z 1990 r.) Seria Bezpieczeństwo Nr 6

Materiał promieniotwórczy w specjalnej postaci wytworzony zgodnie ze wzorem, który został zatwierdzony zgodnie z przepisami IAEA z 1973 r., z 1973 r. (ze zmianami), z 1985 r. i z 1985 r. (ze zmianami z 1990 r.), Seria Bezpieczeństwo Nr 6, może być nadal używany, pod warunkiem stosowania obowiązkowego systemu zarządzania zgodnie z odpowiednimi wymaganiami określonymi pod 1.7.3. Wytwarzanie takich materiałów promieniotwórczych w specjalnej postaci jest zabronione.

Dział 1.7

Ogólne wymagania dotyczące materiałów promieniotwórczych

1.7.1 Zakres i stosowania

Uwagi: 1. W razie wypadków lub zdarzeń podczas przewozu materiałów promieniotwórczych należy przestrzegać odpowiednich przepisów awaryjnych ustalonych przez krajowe i/lub międzynarodowe organizacje, aby chronić osoby, mienie i środowisko. Odpowiednie wytyczne dla takich przepisów zawarte są w dokumencie „Planning and Preparing for Emergency Response to Transport Accidents Involving Radioactive Material”, Safety Standards Series No. TS-G-1.2 (ST-3), IAEA, Wiedeń (2002).

2. Procedury postępowania awaryjnego powinny uwzględniać możliwość tworzenia się, w sytuacji wystąpienia wypadku, innych materiałów niebezpiecznych w wyniku reakcji pomiędzy zawartością przesyłki a środowiskiem.

1.7.1.1 RID ustala normy bezpieczeństwa, które zapewniają akceptowalny poziom kontroli zagrożenia ludzi, mienia i środowiska od promieniowania, krytyczności i wydzielanego ciepła, przy przewozie materiałów promieniotwórczych. Normy te opierają się na Przepisach Bezpiecznego Transportu Materiałów Promieniotwórczych, IAEA, wydanie z 2012 r., Seria Normy Bezpieczeństwa nr SSR-6, IAEA, Wiedeń (2012). Materiał wyjaśniający znajduje się w dokumencie „Advisory Material for the IAEA Regulations for the Safe Transport of Radioactive Material” (wydanie z 2012 r.), Seria Normy Bezpieczeństwa nr SSG-26, IAEA, Wiedeń (2014).

1.7.1.2 Celem RID jest ustalenie wymagań, które powinny być spełnione dla zapewnienia bezpieczeństwa i ochrony ludzi, mienia i środowiska przed oddziaływaniem promieniowania podczas przewozu materiałów promieniotwórczych. Ochronę tę osiąga się wymagając:

- zapewnienia szczelnego naczynia dla zawartości promieniotwórczej;
- zapewnienia kontroli poziomu promieniowania zewnętrznego;
- zapobiegania osiągnięcia stanu krytycznego;
- zapobiegania szkodom powodowanym przez ciepło.

Wymagania te spełnione są, po pierwsze, poprzez stopniowanie ograniczenia zawartości promieniotwórczej dla sztuk przesyłki i wagonów oraz stosowanie dla wzorów sztuk przesyłki norm wytrzymałościowych, zależnych od zagrożenia powodowanego przez zawartość promieniotwórczą. Po drugie, wymagania te spełnione są poprzez ustalenie warunków dla wzorów sztuk przesyłki i ich eksploatacji oraz konserwacji opakowań, biorąc pod uwagę charakter zawartości promieniotwórczej. Spełnione są one również poprzez wymaganie kontroli administracyjnej, włączając w to wydawanie świadectw przez władzę właściwą, jeżeli jest to wymagane.

1.7.1.3 RID stosuje się do przewozu kolejną materiałów promieniotwórczych, włączając w to incydentalne przewozy związane z używaniem materiałów promieniotwórczych. Na przewóz składają się wszystkie czynności i warunki związane z przemieszczaniem materiałów promieniotwórczych; obejmują one: projektowanie, produkcję, konserwację i naprawy opakowania transportowego, oraz przygotowanie, nadanie, załadunek, przewóz wraz z przechowywaniem podczas tranzytu, rozładunek i odbiór ładunków i sztuk przesyłki z materiałami promieniotwórczymi w miejscu przeznaczenia. Dla norm wytrzymałościowych w RID używane jest stopniowane podejście, które charakteryzuje się trzema poziomami o różnym rygorze:

- rutynowe warunki przewozu (bez wydarzenia);
- normalne warunki przewozu (wydarzenia o małym znaczeniu);
- warunki przewozu uwzględniające wypadki.

1.7.1.4 Przepisy zawarte w RID nie dotyczą:

- materiałów promieniotwórczych będących integralną częścią jednostki transportowej;
- materiałów promieniotwórczych przewożonych wewnątrz zakładu, w którym stosowane są odpowiednie przepisy bezpieczeństwa i gdzie przewóz nie odbywa się po publicznych drogach kołowych lub kolejowych;
- materiałów promieniotwórczych wszczepionych lub wprowadzonych do organizmu człowieka lub żywego zwierzęcia w celu diagnozy lub leczenia;
- materiałów promieniotwórczych, które w wyniku przypadkowego lub zamierzonego wchłonięcia lub skażenia promieniotwórczego znajdują się w ciele lub na ciele osoby przewożonej w celu leczenia;
- materiałów promieniotwórczych w wyrobach powszechnego użytku posiadających zatwierdzenie, po ich sprzedaży użytkownikowi końcowemu;

- f) materiałów naturalnych i rud, zawierających izotopy pochodzenia naturalnego (w tym w postaci przetworzonej), pod warunkiem, że stężenie promieniotwórcze tego materiału nie przekracza 10-krotności wartości podanych w tabeli 2.2.7.2.2.1 lub obliczonych zgodnie z 2.2.7.2.2.2 a) i 2.2.7.2.2.3–2.2.7.2.2.6. W odniesieniu do materiałów naturalnych i rud zawierających izotopy pochodzenia naturalnego, które nie znajdują się w stanie równowagi wiekowej, obliczenie stężenia promieniotwórczego przeprowadza się na podstawie 2.2.7.2.2.4;
- g) niepromieniotwórczych przedmiotów stałych, dla których istniejące na powierzchni zewnętrznej ilości materiałów promieniotwórczych w żadnym miejscu nie przekraczają wartości granicznej, ustalonej w 2.2.7.1.2 w definicji dla skażenia.

1.7.1.5 Przepisy specjalne dla przewozu wyłączonych sztuk przesyłki

1.7.1.5.1 Wyłączone sztuki przesyłki określone pod 2.2.7.2.4.1, które mogą zawierać materiał promieniotwórczy w ilościach ograniczonych, przyrządy, wyroby przemysłowe i próżne opakowania określone pod 2.2.7.2.4.1, podlegają wyłącznie następującym przepisom części od 5 do 7:

- a) odpowiednim przepisom podanym pod 5.1.2.1, 5.1.3.2, 5.1.5.2.2, 5.1.5.2.3, 5.1.5.4, 5.2.1.9, 7.5.11 CW33 (3.1), (5.1) do (5.4) i (6); oraz
- b) przepisom dotyczącym wyłączonych sztuk przesyłki podanym pod 6.4.4.

Jeżeli materiał promieniotwórczy charakteryzuje się innymi właściwościami niebezpiecznymi i powinien być zaklasyfikowany do klasy innej niż klasa 7 zgodnie z przepisem specjalnym 290 lub 369 działu 3.3, to mają do niego zastosowanie przepisy tej klasy, do której jest zaklasyfikowany, a przepisy wymienione pod (a) i (b) powyżej stosuje się dodatkowo.

1.7.1.5.2 Wyłączone sztuki przesyłki podlegają odpowiednim przepisom wszystkich pozostałych części RID. Jeżeli wyłączona sztuka przesyłki zawiera materiał rozszczepialny, to powinno zostać zastosowane jedno z wyłączeń przewidzianych w 2.2.7.2.3.5 dla materiałów rozszczepialnych i powinno być spełnione wymaganie określone pod 7.5.11 CW33 (4.3).

1.7.2 Program ochrony przed promieniowaniem

1.7.2.1 Przewóz materiałów promieniotwórczych powinien być zgodny z Programem ochrony przed promieniowaniem, który ma składać się z systematycznych działań mających na celu zapewnienie właściwego stosowania środków ochrony przed promieniowaniem.

1.7.2.2 Wielkości dawek dla osób powinny być poniżej odpowiednich wartości granicznych. Ochrona i bezpieczeństwo powinny być tak zoptymalizowane, aby wielkość dawek indywidualnych, liczba osób narażonych i prawdopodobieństwo narażenia było tak niskie, jak to jest rozsądnie osiągalne, biorąc pod uwagę czynniki ekonomiczne i społeczne, pod warunkiem, że dawki dla poszczególnych osób mieszczą się w ograniczeniach dawek. Powinno być wybrane podejście systematyczne i strukturalne, z uwzględnieniem związków między transportem i innymi formami działalności.

1.7.2.3 Rodzaj i zakres działań objętych programem jest zależny od wielkości i prawdopodobieństwa narażenia na promieniowanie. Program powinien zawierać przepisy 1.7.2.2, 1.7.2.4 i 1.7.2.5 jak również 7.5.11 przepis specjalny CW33 (1.1). Dokumenty programu, dla ich oceny, powinny być dostępne na żądanie władzy właściwej.

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

- a) pomiędzy 1 a 6 mSv/rok jest prawdopodobne – to wymaga się programu dla oceny dawek indywidualnych poprzez prowadzenie kontroli środowiska pracy, lub prowadzenia kontroli dawek indywidualnych; albo
- b) przekraczającej 6 mSv/rok jest prawdopodobne – to wymaga się prowadzenia kontroli dawek indywidualnych.

Jeżeli prowadzona jest kontrola dawek indywidualnych lub kontrola środowiska pracy, to powinny być prowadzone odpowiednie zapisy.

Uwaga: W przypadku narażenia zawodowego wynikającego z działalności transportowej, dla której będzie oszacowane, że dawka skuteczna najprawdopodobniej nie przekroczy 1 mSv/rok, nie wymaga się szczególnych procedur postępowania, szczegółowego nadzoru, programu dla oceny lub dokumentowania kontroli dawek indywidualnych.

1.7.2.5 Pracownicy (patrz 7.5.11 przepis specjalny CW33) powinni być odpowiednio przeszkoleni w zakresie ochrony przed promieniowaniem, włącznie z podejmowanymi środkami ostrożności, aby ograniczyć narażenie zawodowe i wynikające z ich działalności narażenie innych osób.

1.7.3 System zarządzania

1.7.3.1 W celu zapewnienia zgodności z odpowiednimi przepisami RID, powinien być opracowany i wdrożony system zarządzania w odniesieniu do wszystkich czynności objętych zakresem RID, jak określono w 1.7.1.3,

oparty na międzynarodowych, krajowych lub innych normach, akceptowanych przez władzę właściwą. Władzy właściwej powinno być udostępnione pisemne potwierdzenie, że specyfikacja wzoru została w pełni wdrożona. Producent, nadawca lub użytkownik powinien:

- a) umożliwić przeprowadzenie kontroli podczas produkcji i stosowania; oraz
- b) wykazać władzy właściwej zgodność z RID.

Jeżeli wymagane jest zatwierdzenie przez władzę właściwą, to takie zatwierdzenie powinno być uwarunkowane istnieniem właściwego systemu zarządzania.

1.7.4 Warunki specjalne

1.7.4.1 Warunki specjalne oznaczają warunki zatwierdzone przez władzę właściwą, na podstawie których mogą być przewożone przesyłki nieodpowiadające wszystkim wymaganiom obowiązujących przepisów RID stosowanych dla materiałów promieniotwórczych.

Uwaga: Warunki specjalne nie są traktowane jako odstępstwa czasowe, o których mowa w 1.5.1.

1.7.4.2 Przesyłki, dla których zapewnienie zgodności z przepisami mającymi zastosowanie do materiału promieniotwórczego jest praktycznie niemożliwe, nie powinny być przewożone, z wyjątkiem przewozu na warunkach specjalnych. Władza właściwa może zatwierdzić specjalne warunki przewozu dla pojedynczej sztuki przesyłki lub dla planowanej serii wielu sztuk przesyłek, pod warunkiem, że jest przekonana o praktycznej niemożliwości zapewnienia zgodności z przepisami RID dotyczącymi materiału promieniotwórczego, a wymagany poziom bezpieczeństwa ustalony w RID zostanie udokumentowany zastosowaniem innych alternatywnych środków. Ogólny poziom bezpieczeństwa podczas przewozu powinien być co najmniej równoważny temu, który byłby zapewniony przy spełnieniu wymagań wszystkich mających zastosowanie przepisów. W komunikacji międzynarodowej dla tych przesyłek wymagane jest zatwierdzenie wielostronne.

1.7.5 Materiały promieniotwórcze o innych właściwościach niebezpiecznych

Przy sporządzaniu dokumentacji, pakowaniu, znakowaniu nalepkami ostrzegawczymi, tablicami pomarańczowymi, nanoszeniu dużych nalepek ostrzegawczych, magazynowaniu, oddzielaniu i przewożeniu, poza właściwościami promieniotwórczymi i rozszczepialnymi, należy także brać pod uwagę wszystkie inne dodatkowe właściwości niebezpieczne zawartości sztuk przesyłek, jak wybuchowość, zapalność, piroforyczność, toksyczność i właściwości żrące, w celu zapewnienia zgodności z odpowiednimi przepisami RID dla towarów niebezpiecznych.

1.7.6 Niezgodność

1.7.6.1 W przypadku niezgodności z jakąkolwiek wartością graniczną określoną w RID, dotyczącą poziomu promieniowania lub poziomu skażeń promieniotwórczych:

- a) nadawca, odbiorca, przewoźnik lub jakakolwiek inna organizacja biorąca udział w przewozie, na którą promieniowanie może mieć wpływ, powinni być poinformowani o niezgodności:
 - (i) przez przewoźnika, jeżeli niezgodność będzie stwierdzona podczas przewozu, lub
 - (ii) przez odbiorcę, jeżeli niezgodność będzie stwierdzona przy przyjęciu;
- b) przewoźnik, nadawca lub odbiorca, w zależności od przypadku powinien:
 - (i) podjąć natychmiast niezbędne czynności, aby osłabić następstwa niezgodności;
 - (ii) zbadać niezgodność i jej przyczyny, okoliczności i następstwa;
 - (iii) podjąć właściwe czynności, aby usunąć przyczyny i okoliczności, które doprowadziły do niezgodności i zapobiec ponownemu wystąpieniu okoliczności analogicznych do tych, które doprowadziły do niezgodności, i
 - (iv) poinformować władzę(-e) właściwą(-e) o przyczynach niezgodności i czynnościach naprawczych lub prewencyjnych, które zostały podjęte lub które powinny być podjęte,
- c) przekazanie informacji o niezgodności do nadawcy i do władz(-y) właściwej(-ych) powinno nastąpić tak szybko jak to tylko możliwe, a natychmiast, jeżeli zagrożenie narażeniem na ekspozycję rozwinęło się lub rozwija.

Dział 1.8

Działania kontrolne oraz inne środki wspomagające przestrzeganie przepisów bezpieczeństwa

1.8.1 Kontrole urzędowe towarów niebezpiecznych

1.8.1.1 Władze właściwe Państw-Stron RID mogą przeprowadzać na swoich terytoriach, w każdym czasie, kontrole mające na celu sprawdzenie, czy przestrzegane są przepisy dotyczące przewozu towarów niebezpiecznych, włącznie z przepisami 1.10.1.5, dotyczącymi działań dla zapewnienia bezpieczeństwa.

Jednakże, kontrole te powinny być przeprowadzane bez narażania osób, majątku i środowiska, a także bez znacznego zakłócenia ruchu kolejowego.

1.8.1.2 Uczestnicy przewozu towarów niebezpiecznych (dział 1.4) powinni, stosownie do zakresu swoich obowiązków, bezzwłocznie udostępnić władzom właściwym 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), władze właściwe mogą również dokonywać 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, to uczestnicy przewozu towarów niebezpiecznych (dział 1.4) powinni udostępnić dla celów kontroli wagony i ich części oraz ich wyposażenie i instalacje. Mogą oni, jeżeli uważają to za potrzebne, wyznaczyć osobę ze swojego przedsiębiorstwa w celu towarzyszenia przedstawicielowi władzy właściwej w czasie kontroli.

1.8.1.4 Jeżeli władze właściwe stwierdzą, że przepisy RID nie są przestrzegane, to mogą zabronić wysyłki lub przerwać przewóz, aż do czasu usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości, albo zastosować inne odpowiednie środki. Zatrzymanie może nastąpić w miejscu kontroli lub w innym miejscu wybranym przez władzę właściwą ze względów bezpieczeństwa. Środki o których mowa, nie powinny zakłócać nadmiernie ruchu kolejowego.

1.8.2 Współdziałanie administracji

1.8.2.1 Państwa-Strony RID powinny porozumieć się w zakresie wzajemnego wsparcia administracyjnego w celu wprowadzania RID.

1.8.2.2 W przypadku, gdy Państwo-Strona RID ma powody do stwierdzenia, że bezpieczeństwo przewozu materiałów niebezpiecznych zostało narażone na skutek bardzo poważnych lub powtarzających się naruszeń przepisów przez przedsiębiorstwo, którego zarząd ma siedzibę na terytorium innego Państwa-Strony RID, to powinno powiadomić o tych naruszeniach władze właściwe zainteresowanego państwa. Władze właściwe Państwa-Strony RID, na terytorium którego stwierdzono bardzo poważne lub powtarzające się naruszenia przepisów, mogą zwrócić się do władz właściwych Państwa-Strony RID, na terytorium którego ma siedzibę zarząd wymienionego przedsiębiorstwa, o zastosowanie odpowiednich środków wobec winnego(-ych). 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 Władze właściwe, które zostały w ten sposób powiadomione, powinny poinformować władze właściwe Państwa-Strony RID, na terytorium którego stwierdzono naruszenia przepisów, o środkach jakie zostały podjęte, jeżeli była taka potrzeba, wobec wymienionego przedsiębiorstwa.

1.8.3 Doradca do spraw bezpieczeństwa

1.8.3.1 Każde przedsiębiorstwo, którego działalność obejmuje przewóz kolejowy 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.

1.8.3.2 Władze właściwe Państwa-Strony RID mogą postanowić, że wymagane to nie ma zastosowania wobec przedsiębiorstw:

- a) zajmujących się przewozem towarów niebezpiecznych środkami transportu należącymi do wojska lub podlegającymi wojsku, lub
- b) których działalność dotyczy ograniczonych ilości towarów w każdym wagonie, które są mniejsze od ilości granicznych podanych w 1.1.3.6, 1.7.1.4 oraz w 3.3, 3.4 i 3.5, oraz
- c) dla których przewóz lub związany z nim załadunek lub rozładunek towarów niebezpiecznych nie stanowi głównej lub dodatkowej działalności, a które okazjonalnie zaangażowane są w krajowy przewóz lub związany z nim załadunek lub rozładunek towarów niebezpiecznych, stwarzający małe ryzyko zanieczyszczenia środowiska.

- 1.8.3.3** Głównym zadaniem doradcy powinno być, przy zachowaniu odpowiedzialności kierującego przedsiębiorstwem, dążenie poprzez zastosowanie wszystkich odpowiednich środków i działań, w granicach działalności przedsiębiorstwa o którym mowa, do ułatwienia prowadzenia tej działalności zgodnie z mającymi zastosowanie wymaganiami i w możliwie najbezpieczniejszy sposób.
- W odniesieniu do działalności przedsiębiorstwa doradca ma następujące obowiązki:
- nadzór nad przestrzeganiem przepisów regulujących przewóz towarów niebezpiecznych;
 - doradzanie przedsiębiorstwu w zakresie czynności związanych z przewozem towarów niebezpiecznych;
 - przygotowywanie rocznego sprawozdania dla kierownictwa przedsiębiorstwa lub odpowiednio dla lokalnych władz z działalności tego przedsiębiorstwa w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych. Takie sprawozdanie powinno być przechowywane przez 5 lat i udostępniane władzom poszczególnych państw na ich żądanie.
- Obowiązki doradcy obejmują również śledzenie następujących praktyk i procedur związanych z działalnością przedsiębiorstwa, o którym mowa:
- procedur służących zachowaniu zgodności z przepisami 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 transportem, załadunkiem i rozładunkiem towarów niebezpiecznych;
 - prawidłowego szkolenia pracowników przedsiębiorstwa włącznie ze zmianami do przepisów, oraz postępowania z dokumentacją szkolenia;
 - wprowadzania prawidłowych procedur ratowniczych w zakresie wypadków i zdarzeń mogących zagrażać bezpieczeństwu podczas przewozu, załadunku lub rozładunku towarów niebezpiecznych;
 - prowadzenia dochodzeń oraz, o ile jest to wymagane, sporządzania raportów 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 prawnych oraz wymagań specjalnych odnoszących się do przewozu towarów niebezpiecznych, przy wyborze podwykonawców oraz innych osób trzecich;
 - kontrolowania, czy pracownicy związani z przewozem, załadunkiem lub rozładunkiem towarów niebezpiecznych posiadają 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;
 - wprowadzenia planów bezpieczeństwa zgodnie z 1.10.3.2.
- 1.8.3.4** Doradcą może być kierujący przedsiębiorstwem, osoba pełniąca inne obowiązki w przedsiębiorstwie lub osoba niezatrudniona bezpośrednio przez to przedsiębiorstwo, pod warunkiem, że osoba ta jest w stanie wykonywać obowiązki doradcy.
- 1.8.3.5** Na żądanie władzy właściwej lub upoważnionej w tym celu jednostki, 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 w majątku lub w środowisku podczas przewozu, załadunku lub rozładunku wykonywanego przez przedsiębiorstwo, o którym mowa, to doradca - po zebraniu potrzebnych informacji - powinien przygotować raport powypadkowy odpowiednio dla kierownictwa przedsiębiorstwa lub dla lokalnych władz. Raport ten nie zastępuje innych sprawozdań, które mogą być wymagane od kierownictwa przedsiębiorstwa na podstawie innego przepisu prawa międzynarodowego lub krajowego.
- 1.8.3.7** Doradca powinien posiadać świadectwo przeszkolenia zawodowego ważne dla transportu kolejowego. Jest ono wystawiane przez władzę właściwą lub przez jednostkę wyznaczoną przez Państwo-Stronę RID.
- 1.8.3.8** W celu otrzymania świadectwa kandydat powinien przejść szkolenie oraz zdać egzamin zatwierdzony przez władzę właściwą Państwa-Strony RID.
- 1.8.3.9** Głównym celem szkolenia powinno być dostarczenie kandydatom wystarczającej wiedzy dotyczącej zagrożeń związanych z przewozem towarów niebezpiecznych, właściwego prawa oraz właściwych przepisów prawnych i administracyjnych oraz dotyczącej obowiązków podanych w 1.8.3.3.

1.8.3.10 Egzamin powinien być zorganizowany przez władzę właściwą lub jednostkę przez nią upoważnioną. Jednostka egzaminująca nie powinna być organizatorem szkolenia.

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 tą jednostkę;
- środki mające na celu zapewnienie bezstronności egzaminów;
- niezależność jednostki 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 oraz do uzyskania świadectwa wymaganego zgodnie z 1.8.3.7. Egzamin powinien obejmować co najmniej następujące tematy:

- a) znajomość następstw wypadków z towarami niebezpiecznymi oraz głównych przyczyn takich wypadków;
- b) wymagania przepisów poszczególnych państw oraz umów międzynarodowych, w szczególności:
 - klasyfikacja towarów niebezpiecznych (procedury klasyfikacyjne dla roztworów i mieszanin, struktura wykazu materiałów, klasy towarów niebezpiecznych i kryteria klasyfikacji, właściwości fizyczne, chemiczne i toksykologiczne przewożonych towarów niebezpiecznych);
 - ogólne przepisy dotyczące pakowania, przepisy dotyczące cystern i kontenerów-cystern (typy, kody, oznakowanie, kontrole i badania wstępne i okresowe);
 - oznakowanie i stosowanie dużych nalepek ostrzegawczych, tablic pomarańczowych (oznakowanie i stosowanie nalepek na sztukach przesyłek, nanoszenie i usuwanie dużych nalepek ostrzegawczych i tablic pomarańczowych);
 - zapisy w dokumencie przewozowym (wymagane informacje);
 - sposób nadania i ograniczenia przewozowe (ładunek całowagonowy, przewóz luzem, w DPPL, w kontenerach oraz w cysternach na stałe przymocowanych i odejmowalnych);
 - przewóz podróży;
 - zakazy i środki ostrożności przy ładowaniu razem;
 - oddzielania ładunków;
 - ilości ograniczone oraz ilości wyłączone;
 - manipulowanie i rozmieszczanie (załadunek i rozładunek, stopnie napełnienia, rozmieszczanie i oddzielenie ładunku);
 - czyszczenie lub odgazowanie przed załadunkiem i po rozładunku;
 - wymagania dla pracowników, szkolenia zawodowe;
 - załączane dokumenty (dokument przewozowy, instrukcje pisemne, kopie ewentualnego wyjątku lub odstępstwa, pozostałe dokumenty);
 - instrukcje pisemne (stosowanie instrukcji oraz wyposażenie ochrony osobistej);
 - przepisy dotyczące jednostki transportowej;
 - czynności rozładunkowe oraz awaryjny wyciek materiałów zagrażających środowisku.

1.8.3.12 Egzamin

1.8.3.12.1 Egzamin powinien składać się z testu pisemnego, który może być uzupełniony egzaminem ustnym.

1.8.3.12.2 Korzystanie w czasie testu pisemnego z dokumentów innych niż międzynarodowe i krajowe przepisy jest niedopuszczalne.

1.8.3.12.3 Urządzenia elektroniczne mogą być stosowane tylko wówczas, jeżeli są dostarczone przez jednostkę egzaminującą. Media te powinny uniemożliwiać kandydatom wprowadzenie dodatkowych danych; kandydaci mogą tylko udzielać odpowiedzi na zadane pytania.

1.8.3.12.4 Test pisemny powinien obejmować dwie części:

- a) Kandydaci powinni otrzymać zestaw pytań. Zestaw powinien zawierać co najmniej 20 pytań typu otwartego obejmujących co najmniej tematy podane w wykazie pod 1.8.3.11. Mogą być również użyte pytania typu testowego z odpowiedziami podanymi do wyboru. W takim przypadku dwa pytania typu testowego są równoważne jednemu pytaniu typu otwartego. Spośród tematów objętych egzaminem szczególną uwagę należy zwrócić na następujące:
 - ogólne środki zapobiegawcze i środki bezpieczeństwa;
 - klasyfikacja towarów niebezpiecznych;

- ogólne przepisy dotyczące opakowań, cystern, kontenerów-cystern, wagonów-cystern, itd.;
- oznakowanie i nalepki ostrzegawcze;
- zapisy w dokumencie przewozowym;
- manipulowanie i rozmieszczanie ładunku;
- szkolenie zawodowe drużyn pociągowych;
- załączane dokumenty i dokument przewozowy;
- instrukcje pisemne;
- przepisy dotyczące środka transportu.

b) Każdy kandydat powinien otrzymać do rozwiązania zadanie praktyczne związane z obowiązkami doradcy, o których mowa pod 1.8.3.3, w celu wykazania, że posiada on kwalifikacje wystarczające do wypełniania funkcji doradcy.

1.8.3.13 Państwa-Strony RID mogą zdecydować, że kandydaci, którzy zamierzają pracować w przedsiębiorstwach specjalizujących się w przewozie niektórych rodzajów towarów niebezpiecznych, będą egzaminowani jedynie z zakresu towarów związanych z tą działalnością. 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;
- UN 1202, 1203, 1223, 3475 i paliwo lotnicze przyporządkowane do UN 1268 lub 1863.

W świadectwie wymaganym zgodnie z 1.8.3.7 należy wyraźnie zaznaczyć, że jest ono ważne tylko dla tych rodzajów towarów niebezpiecznych, o którym mowa w niniejszym podrozdziale i z zakresu których doradca był egzaminowany, na warunkach określonych pod 1.8.3.12.

1.8.3.14 Władza właściwa lub upoważniona jednostka powinna sporządzić katalog pytań używanych do przeprowadzania egzaminów.

1.8.3.15 Świadectwo przeszkolenia wymagane zgodnie z 1.8.3.7 powinno być zgodne ze wzorem podanym w 1.8.3.18 i powinno być uznawane przez wszystkie Państwa-Strony RID.

1.8.3.16 **Ważność i przedłużenie świadectwa**

1.8.3.16.1 Świadectwo ważne jest przez 5 lat.

Ważność świadectwa będzie przedłużona na okres 5 lat od daty upływu jego ważności, jeżeli jego posiadacz zda test kontrolny w okresie 12 miesięcy poprzedzających datę upływu ważności świadectwa. Test kontrolny powinien być zatwierdzony przez władzę właściwą.

1.8.3.16.2 Celem testu kontrolnego jest sprawdzenie, czy posiadacz świadectwa posiada niezbędne wiadomości, aby wypełniać obowiązki określone pod 1.8.3.3. Niezbędne wiadomości są określone pod 1.8.3.11 b) i powinny obejmować zmiany przepisów wprowadzone w okresie od otrzymania ostatniego świadectwa. Test powinien być przeprowadzony i nadzorowany według kryteriów w 1.8.3.10 i 1.8.3.12 do 1.8.3.14. Posiadacz świadectwa nie musi jednak rozwiązywać zadania praktycznego określonego w 1.8.3.12.4 b).

1.8.3.17 (skreślony)

1.8.3.18 Świadectwo przeszkolenia doradcy do spraw bezpieczeństwa

Numer świadectwa.....

Znak wyróżniający państwa wydającego świadectwo

Nazwisko.....

Imię (imiona).....

Data i miejsce urodzenia

Obywatelstwo.....

Podpis posiadacza.....

Ważne do (data) 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

1.8.4 Wykaz władz właściwych i jednostek przez nie upoważnionych

Państwa-Strony RID powinny poinformować Sekretariat OTIF o adresach władz właściwych i jednostek przez nie upoważnionych, które zgodnie z przepisami krajowymi są właściwe dla wdrażania RID, podając każdorazowo odpowiednie przepisy z RID oraz adresy, na które powinny być przesyłane związane z tym zgłoszenia.

Na podstawie otrzymanych informacji Sekretariat OTIF powinien sporządzić wykaz, który powinien być aktualizowany. Wykaz wraz ze zmianami powinien być podawany do wiadomości Państwom-Stronom RID.

1.8.5 Powiadamianie o zdarzeniach związanych z towarami niebezpiecznymi

1.8.5.1 Jeżeli w czasie ładowania, napełniania, przewozu lub rozładunku towarów na terytorium Państwa-Strony RID miał miejsce poważny wypadek lub wydarzenie, to załadowca, napełniający, przewoźnik, nadawca lub ewentualnie zarządca infrastruktury powinni upewnić się czy raport sporządzony według wzoru pod 1.8.5.4 został przedłożony do władzy właściwej tego Państwa-Strony RID najpóźniej 1 miesiąc po zdarzeniu.

1.8.5.2 Jeżeli jest to konieczne, to Państwo-Strona RID powinna przesłać raport do Sekretariatu OTIF, w celu poinformowania innych Państw-Stron RID.

1.8.5.3 Obowiązek sporządzenia raportu, zgodnie z 1.8.5.1, występuje wtedy, jeżeli towary niebezpieczne uwolniły się lub jeżeli wystąpiło ryzyko nieuchronnej straty ładunku, obrażeń ciała, uszkodzenia taboru, szkody w środowisku lub jeżeli nastąpiła interwencja władz i gdy spełnione zostało jedno lub kilka z następujących kryteriów:

Za zdarzenie powodujące obrażenia ciała uznaje się zdarzenie, w którym zgon lub obrażenia są bezpośrednio związane z przewożonymi towarami niebezpiecznymi i gdy obrażenia:

- wymagają intensywnej opieki medycznej,
- wymagają pobytu w szpitalu co najmniej przez jeden dzień lub
- powodują niezdolność do pracy przez co najmniej trzy kolejne dni.

Strata ładunku ma miejsce wtedy, gdy nastąpiło uwolnienie towarów niebezpiecznych

- kategorii transportowej 0 lub 1 w ilościach równych lub większych od 50 kg lub 50 litrów,
- kategorii transportowej 2 w ilościach równych lub większych od 333 kg lub 333 litrów, lub
- kategorii transportowej 3 lub 4 w ilościach równych lub większych od 1000 kg lub 1000 litrów.

Kryterium straty ładunku stosuje się także, jeżeli nastąpiło bezpośrednie zagrożenie uwolnienia ładunku w ilościach podanych wyżej. Ogólnie biorąc, warunek ten uważa się za spełniony, jeżeli z powodu uszkodzeń konstrukcyjnych zdolność utrzymania zawartości nie pozwala na dalszą kontynuację przewozu lub jeżeli z innych przyczyn nie może być zapewniony wystarczający poziom bezpieczeństwa (np. z powodu zniekształcenia zbiorników lub kontenerów, przewrócenia zbiornika lub pożaru w bezpośrednim sąsiedztwie).

Jeżeli dotyczy to towarów niebezpiecznych klasy 6.2, to obowiązek sporządzenia raportu występuje niezależnie od ilości.

W przypadku zdarzeń obejmujących **materiały promieniotwórcze**, kryteria straty ładunku są następujące:

- każde uwolnienie materiałów promieniotwórczych na zewnątrz sztuk przesyłek;
- narażenie prowadzące do przekroczenia dopuszczalnych norm ustalonych w przepisach o ochronie pracowników i osób postronnych przed promieniowaniem jonizującym (Tabela II w zbiorze Przepisów Bezpieczeństwa IAEA nr 115 – „Podstawowe normy międzynarodowe ochrony przed promieniowaniem jonizującym i bezpieczeństwa źródeł promieniowania”); lub
- jeżeli są podstawy do przypuszczenia, że nastąpiło istotne pogorszenie jakiegokolwiek funkcji zapewniającej bezpieczeństwo sztuki przesyłki (szczelność, osłonność, izolacja cieplna lub krytyczność), które spowodowały, że sztuka przesyłki nie nadaje się do kontynuowania przewozu bez podjęcia dodatkowych środków bezpieczeństwa.

Uwaga: Patrz przepisy 7.5.11 CW33 (6) dla przesyłek nienadających się do dostarczenia.

Strata materialna lub szkoda w środowisku naturalnym wystąpiła wtedy, jeżeli towary niebezpieczne uwolniły się w dowolnej ilości i jeżeli szacunkowa wysokość strat przewyższa 50000 EUR. Przy tym nie uwzględnia się szkód dotyczących bezpośrednio środka transportu z towarami niebezpiecznymi, lub w infrastrukturze rodzaju transportu.

Interwencja władz oznacza bezpośrednio zaangażowanie władz lub służb ratowniczych, w związku z wydarzeniem z towarami niebezpiecznymi, które prowadzi do ewakuacji ludzi lub do zamknięcia dróg użytku publicznego (kołowych/kolejowych), na co najmniej 3 godziny z powodu zagrożenia wywołanego przez towary niebezpieczne.

W razie potrzeby, władza właściwa może wymagać dodatkowych informacji.

1.8.5.4 Wzór raportu o zdarzeniach zaistniałych podczas przewozu towarów niebezpiecznych

Raport o zdarzeniach zaistniałych podczas przewozu towarów niebezpiecznych, zgodnie z 1.8.5 RID/ARD

Przewoźnik/zarządca infrastruktury kolejowej:

Adres:

Nazwisko osoby do kontaktowania się:..... Nr telefonu..... Nr faksu.....

(Władza właściwa odejmuje tę stronę tytułową przed dalszą wysyłką raportu)

1. Rodzaj transportu	
Kolejowy Numer wagonu (fakultatywnie)	Drogowy Numer rejestracyjny pojazdu (fakultatywnie)
2. Data i miejsce zdarzenia	
Rok....., Miesiąc.....Dzień....., Godzina.....	
<u>Kolej</u> <input type="checkbox"/> Stacja <input type="checkbox"/> Stacja rozrządowa/stacja zestawiania pociągów <input type="checkbox"/> Miejsce załadunku/wyładunku / przeładunku Miejscowość/państwo:..... lub <input type="checkbox"/> Szlak Nazwa linii..... Kilometr:.....	<u>Droga</u> <input type="checkbox"/> Zespół miejski <input type="checkbox"/> Miejsce załadunku/wyładunku/przeładunku <input type="checkbox"/> Droga Miejsce/państwo:.....
3. Topografia	
<input type="checkbox"/> Wzniesienie/spadek <input type="checkbox"/> Tunel <input type="checkbox"/> Most/przejazd/przejście podziemne <input type="checkbox"/> Skrzyżowanie	
4. Szczególne warunki meteorologiczne	
<input type="checkbox"/> Deszcz <input type="checkbox"/> Śnieg <input type="checkbox"/> Oblodzenie <input type="checkbox"/> Mgła <input type="checkbox"/> Burza <input type="checkbox"/> Wichura Temperatura:.....°C	
5. Opis zdarzenia	
<input type="checkbox"/> Wykolejenie/wypadnięcie z drogi <input type="checkbox"/> Kolidacja <input type="checkbox"/> Upadek/przewrócenie <input type="checkbox"/> Pożar <input type="checkbox"/> Wybuch <input type="checkbox"/> Uwolnienie ładunku <input type="checkbox"/> Uszkodzenie techniczne Dodatkowy opis zdarzenia:	

6. Towary niebezpieczne biorące udział w zdarzeniu						
Nr UN ⁽¹⁾	Klasa	Grupa pakowania	Przybliżona ilość utraconego ładunku (kg lub l) ⁽²⁾	Nazwa jednostki transportowej ⁽³⁾	Materiał jednostki transportowej	Rodzaj uszkodzenia jednostki transportowej ⁽⁴⁾
⁽¹⁾ Wpisać również nazwę techniczną, w przypadku towarów niebezpiecznych należących do pozycji zbiorczych, do których stosuje się przepis specjalny 274.				⁽²⁾ Dla klasy 7, wskazać wartości zgodne z kryteriami wykazanymi pod 1.8.5.3		
⁽³⁾ Wpisać właściwy numer: 1. Opakowanie 2. DPPL 3. Duże opakowanie 4. Kontener mały 5. Wagon 6. Pojazd 7. Wagon-cysterna 8. Pojazd-cysterna 9. Wagon-bateria 10. Pojazd-bateria 11. Wagon z cysterną odemowalną 12. Nadwozie wymienne-cysterna 13. Kontener wielki 14. Kontener-cysterna 15. MEGC 16. Cysterna przenośna				⁽⁴⁾ Wpisać właściwy numer: 1. Uwolnienie ładunku 2. Zapalenie 3. Wybuch 4. Uszkodzenie konstrukcji		
7. Przyczyny zdarzenia (jeżeli nie ma wątpliwości)						
<input type="checkbox"/> Usterka techniczna <input type="checkbox"/> Nieprawidłowe zabezpieczenie ładunku <input type="checkbox"/> Przyczyna eksploatacyjna (eksploatacja kolei) <input type="checkbox"/> Inne						
8. Konsekwencje zdarzenia						
<u>Straty w ludziach spowodowane przez towary niebezpieczne:</u> <input type="checkbox"/> Zabici (ilość.....) <input type="checkbox"/> Ranni (ilość.....) <u>Straty ładunku:</u> <input type="checkbox"/> Tak <input type="checkbox"/> Nie <input type="checkbox"/> Bezpośrednie zagrożenie uwolnienia towaru niebezpiecznego <u>Szkody materialne lub w środowisku:</u> <input type="checkbox"/> Szacunkowa wartość szkody ≤ 50000 EUR <input type="checkbox"/> Szacunkowa wartość szkody > 50000 EUR <u>Interwencja władz:</u> <input type="checkbox"/> Tak <input type="checkbox"/> Ewakuacja ludzi na co najmniej 3 godziny z powodu zagrożenia wywołanego przez towary niebezpieczne <input type="checkbox"/> Zamknięcie dróg użytku publicznego na co najmniej 3 godziny z powodu zagrożenia wywołanego przez towary niebezpieczne <input type="checkbox"/> Nie						

W razie potrzeby, władza właściwa może wymagać dodatkowych informacji.

1.8.6 Kontrole administracyjne w zakresie wykonywania oceny zgodności, badań okresowych, badań pośrednich oraz badań nadzwyczajnych, określonych w dziale 1.8.7

1.8.6.1 Upoważnienie jednostek inspekcyjnych

Władza właściwa może upoważnić jednostki inspekcyjne do wykonywania oceny zgodności, badań okresowych, badań pośrednich, badań nadzwyczajnych oraz nadzoru nad służbami kontrolnymi producentów, określonych w 1.8.7.

1.8.6.2 Obowiązki władzy właściwej, jej przedstawiciela lub upoważnionej jednostki inspekcyjnej

1.8.6.2.1 Władza właściwa, jej przedstawiciel lub jednostka inspekcyjna powinna przeprowadzać oceny zgodności, badania okresowe, badania pośrednie i badania nadzwyczajne tak, aby nie powodowania nadmiernych utrudnień. Władza właściwa, jej przedstawiciel lub upoważniona jednostka inspekcyjna powinni wykonywać swoje działania z uwzględnieniem wielkości, branży i struktury przedsiębiorstwa, stopnia złożoności technologii i seryjności produkcji.

1.8.6.2.2 Jednakże władza właściwa, jej przedstawiciel lub jednostka inspekcyjna powinna uwzględniać poziom wymagań i stopień zabezpieczeń wymaganych dla zgodności ciśnieniowych urządzeń transportowych z przepisami części 4 i 6.

1.8.6.2.3 Jeżeli władza właściwa, jej przedstawiciel lub upoważniona jednostka inspekcyjna stwierdzi, że producent nie spełnia przepisów części 4 lub 6, to powinna zobowiązać producenta do zastosowania odpowiednich środków korygujących i nie powinna wydawać zatwierdzenia typu lub świadectwa zgodności.

1.8.6.3 Obowiązki informowania

Państwa-Strony RID powinny publikować swoje procedury krajowe dla oceny, wyznaczania i nadzorowania jednostek inspekcyjnych, oraz wszelkie zmiany do tych informacji.

1.8.6.4 Zlecenie zadań dotyczących badań

Uwaga: Przepisy 1.8.6.4 nie obejmują służb kontrolnych producenta zgodnych z 1.8.7.6.

1.8.6.4.1 Jeżeli jednostka inspekcyjna korzysta z usług innego podmiotu (np. podwykonawcy, zleceńbiorky) w celu wykonania określonego zadania związanego z oceną zgodności, badaniami okresowymi, badaniami pośrednimi lub badaniami nadzwyczajnymi, to podmiot ten powinien być ujęty w akredytacji udzielonej tej jednostce inspekcyjnej lub powinien być akredytowany osobno. W przypadku osobnej akredytacji, podmiotowi powinna być udzielona akredytacja zgodnie z normą EN ISO/IEC 17025:2005 i podmiot ten powinien zostać uznany przez jednostkę inspekcyjną za niezależne i bezstronne laboratorium badawcze do celów przeprowadzenia zadań badawczych zgodnie z udzieloną mu akredytacją, lub podmiotowi temu powinna być udzielona akredytacja zgodnie z normą EN ISO/IEC 17020:2012 (z wyłączeniem klauzuli 8.3.1). Jednostka inspekcyjna powinna upewnić się, czy wymieniony podmiot spełnia wymagania dotyczące zleconych mu zadań, na tym samym poziomie kompetencji i bezpieczeństwa co jednostki inspekcyjne (patrz 1.8.6.8) oraz powinna to monitorować. O wymienionych powyżej działaniach jednostka inspekcyjna powinna poinformować władzę właściwą.

1.8.6.4.2 Jednostka inspekcyjna powinna ponosić pełną odpowiedzialność za zadania wykonywane przez wyżej wymienione podmioty, niezależnie od miejsca wykonywania tych zadań.

1.8.6.4.3 Jednostka inspekcyjna nie powinna zlecać w całości zadań oceny zgodności, badań okresowych, badań pośrednich lub badań nadzwyczajnych. W każdym przypadku dokonywanie oceny i wystawianie świadectw powinno być wykonywane przez jednostkę inspekcyjną.

1.8.6.4.4 Zadania nie powinny być zleczone bez zgody wnioskującego.

1.8.6.4.5 Jednostka inspekcyjna powinna udostępnić władzy właściwej dokumenty dotyczące oceny kwalifikacji wyżej wymienionych podmiotów oraz wykonanej przez nie pracy.

1.8.6.5 Obowiązki informacyjne jednostek inspekcyjnych

Każda jednostka inspekcyjna powinna przekazać władzy właściwej, która upoważniła tę jednostkę, informacje dotyczące:

- a) każdej odmowy wystawienia, ograniczenia zakresu, zawieszenia lub cofnięcia świadectwa zatwierdzenia typu, z wyjątkiem przypadków, do których mają zastosowanie przepisy 1.8.7.2.4;
- b) każdej okoliczności mającej wpływ na zakres i warunki posiadanego upoważnienia władzy właściwej;
- c) każdego wniosku o udzielenie informacji na temat dokonanych ocen zgodności, otrzymanego od władz właściwych prowadzących monitoring zgodności na podstawie przepisów 1.8.1 lub 1.8.6.6;
- d) na żądanie władzy właściwej, dokonanych ocen zgodności należących do zakresu upoważnienia oraz innych czynności, w tym zlecenia zadań.

1.8.6.6 Władza właściwa powinna zapewnić nadzorowanie jednostek inspekcyjnych i cofnąć lub ograniczyć udzielone upoważnienie, jeżeli stwierdzi, że upoważniona jednostka inspekcyjna nie spełnia warunków upoważnienia i wymagań podanych w 1.8.6.8, lub nie dotrzymuje procedur ustalonych w RID.

1.8.6.7 Jeżeli upoważnienie jednostki inspekcyjnej zostało cofnięte lub ograniczone, lub jeżeli jednostka inspekcyjna przerwała swoje działanie, to władza właściwa powinna wdrożyć odpowiednie działania, aby zapewnić, że dokumentacja albo będzie prowadzona dalej przez inną jednostkę inspekcyjną, albo będzie udostępniana przez władzę właściwą.

1.8.6.8 Jednostka inspekcyjna powinna:

- a) posiadać personel o zorganizowanej strukturze, tak przygotowany, wyszkolony, kompetentny i wykwalifikowany, aby właściwie wykonywał swoje funkcje techniczne;
- b) mieć dostęp do odpowiednich urzędów i wyposażenia;
- c) działać w sposób bezstronny i wolny od jakichkolwiek wpływów, które mogłyby tę bezstronność naruszyć;
- d) zapewnić poufność informacji dotyczących działalności handlowej i majątkowej producenta i innych jednostek;
- e) utrzymywać wyraźne rozgraniczenie pomiędzy aktualnymi funkcjami jednostki inspekcyjnej a inną niezwiązaną z nimi działalnością;
- f) posługiwać się udokumentowanym systemem jakości;
- g) zapewnić przeprowadzenie badań i kontroli określonych w normach i w RID; oraz
- h) utrzymywać efektywny i odpowiedni system sprawozdawczości i archiwizowania zgodnie z 1.8.7 i 1.8.8.

Dodatkowo, jednostka inspekcyjna powinna posiadać akredytację według normy EN ISO/IEC 17020:2012 (z wyjątkiem klauzuli 8.1.3), zgodnie z podrozdziałami 6.2.2.11, 6.2.3.6 oraz przepisami TA4 i TT9 rozdziału 6.8.4.

Jednostka inspekcyjna rozpoczynająca nową działalność może uzyskać upoważnienie tymczasowe. Przed udzieleniem upoważnienia tymczasowego, właściwa władza powinna upewnić się, że jednostka inspekcyjna spełnia wymagania normy EN ISO/IEC 17020:2012 (z wyjątkiem klauzuli 8.1.3). Jednostka inspekcyjna powinna uzyskać akredytację w pierwszym roku prowadzenia działalności, aby móc kontynuować tą działalność

1.8.7 Procedury oceny zgodności i badania okresowego

Uwaga: Użyte w niniejszym rozdziale określenie „właściwa jednostka” oznacza jednostkę wskazaną w 6.2.2.11 - w przypadku certyfikowania naczyń ciśnieniowych UN, w 6.2.3.6 - w przypadku zatwierdzania innych naczyń ciśnieniowych oraz w przepisach specjalnych TA4 i TT9 z 6.8.4.

1.8.7.1 Przepisy ogólne

1.8.7.1.1 Procedury określone w 1.8.7 stosuje się zgodnie z 6.2.3.6 - w przypadku zatwierdzania naczyń ciśnieniowych innych niż UN oraz zgodnie z przepisami specjalnymi TA4 i TT9 rozdziału 6.8.4 - w przypadku zatwierdzania cystern, pojazdów-baterii i MEGC.

Procedury określone w 1.8.7 mogą być stosowane zgodnie z 6.2.2.11 w przypadku certyfikowania naczyń ciśnieniowych UN.

1.8.7.1.2 Każdy wniosek dotyczący:

- a) zatwierdzenia typu zgodnie z 1.8.7.2;
- b) nadzoru nad produkcją zgodnie z 1.8.7.3, oraz badania i próby odbiorczej zgodnie z 1.8.7.4; lub
- c) badania okresowego, badania pośredniego i badań nadzwyczajnych zgodnie z 1.8.7.5,

powinien być skierowany przez wnioskującego do jednej, wybranej przez niego, władzy właściwej, jej przedstawiciela lub upoważnionej jednostki inspekcyjnej.

1.8.7.1.3 Wniosek powinien zawierać:

- a) nazwę i adres wnioskującego;
- b) dla potrzeb oceny zgodności, gdy wnioskujący nie jest producentem, nazwę, i adres producenta;
- c) oświadczenie pisemne stwierdzające, że taki sam wniosek nie został skierowany do innej władzy właściwej, jej przedstawiciela lub upoważnionej jednostki inspekcyjnej;
- d) odpowiednią dokumentację techniczną określoną w 1.8.7.7;

- e) oświadczenie o zapewnieniu dostępu władzy właściwej, jej przedstawiciela lub upoważnionej jednostki inspekcyjnej, wykonujących czynności inspekcyjne, do miejsca wytwarzania, wykonywania badań i prób, przechowywania danych oraz o gotowości udostępnienia wszelkich niezbędnych informacji.

1.8.7.1.4 W przypadku, gdy wnioskujący wykaże, w sposób uznany przez władzę właściwą lub upoważnioną jednostkę inspekcyjną, że spełnione zostały wymagania 1.8.7.6, może utworzyć służbę kontrolną producenta, która może przeprowadzać niektóre lub wszystkie badania i próby, w zakresie określonym w 6.2.2.11 lub 6.2.3.6.

1.8.7.1.5 Świadectwa zatwierdzenia typu i certyfikat zgodności - łącznie z dokumentacją techniczną - powinny być przechowywane przez producenta lub przez wnioskującego o zatwierdzenie typu, w przypadku gdy nie jest on producentem, oraz przez jednostkę inspekcyjną wystawiającą świadectwo, przez okres co najmniej 20 lat licząc od daty wytworzenia ostatnich wyrobów tego samego typu.

1.8.7.1.6 Jeżeli producent lub właściciel przewiduje zaprzestanie działalności, to powinien przesłać dokumentację do władzy właściwej. Władza właściwa powinna dokumentację przechowywać przez pozostałą część okresu czasu określonego w 1.8.7.1.5.

1.8.7.2 Zatwierdzenie typu

Zatwierdzenie typu zezwala na wytwarzanie naczyń ciśnieniowych, zbiorników, wagonów-baterii lub MEGC w okresie ważności tego zatwierdzenia.

1.8.7.2.1 Wnioskujący powinien:

- a) w przypadku naczyń ciśnieniowych, udostępnić właściwej jednostce ich reprezentatywne próbki, odpowiednio do przewidywanej produkcji. Właściwa jednostka może zażądać dalszych próbek, jeżeli jest to wymagane w programie badań;
- b) w przypadku cystern, wagonów-baterii lub MEGC, zapewnić dostęp do prototypu w celu wykonania badań typu.

1.8.7.2.2 Właściwa jednostka powinna:

- a) prowadzić kontrolę dokumentacji technicznej określonej pod 1.8.7.7.1 w celu sprawdzenia, czy konstrukcja wyrobu jest zgodna z odpowiednimi przepisami RID oraz czy jego prototyp lub partia prototypowa zostały wytworzone zgodnie z dokumentacją techniczną i są reprezentatywne dla opisanej w niej konstrukcji;
- b) prowadzić obserwację i kontrolę prób określonych w RID w celu sprawdzenia, czy są one wykonywane zgodnie z tymi przepisami oraz czy procedury przyjęte przez wytwórcę odpowiadają tym przepisom;
- c) sprawdzić zgodność atestów materiałowych wystawianych przez ich producentów z odpowiednimi przepisami RID;
- d) o ile ma to zastosowanie, zatwierdzić - lub skontrolować w przypadku, gdy są zatwierdzone - procedury dotyczące wykonywania połączeń stałych oraz sprawdzić, czy personel wykonujący takie połączenia i nieniszczące badania, posiada wymagane kwalifikacje i uprawnienia;
- e) uzgodnić z wnioskującym urządzenia do przeprowadzania badań oraz miejsce, w którym powinny być przeprowadzane kontrole i niezbędne badania.

Właściwa jednostka powinna sporządzić dla wnioskującego sprawozdanie z badania typu.

1.8.7.2.3 Jeżeli typ odpowiada wszystkim mającym zastosowanie przepisom, to władza właściwa, jej przedstawiciel lub jednostka inspekcyjna, powinna wystawić wnioskującemu świadectwo zatwierdzenia typu.

Świadectwo to powinno zawierać:

- a) nazwę i adres wystawiającego;
- b) nazwę i adres producenta i wnioskującego, jeżeli wnioskujący nie jest producentem;
- c) wskazanie wersji RID oraz norm, na podstawie których wykonano badanie typu;
- d) wymagania wynikające z przeprowadzonych badań;
- e) dane niezbędne do identyfikacji typu i jego odmian, zgodnie z odpowiednią normą; oraz
- f) powołanie się na sprawozdanie z badania typu;
- g) okres ważności zatwierdzenia typu.

Do świadectwa powinien być załączony wykaz odpowiednich części dokumentacji technicznej (patrz 1.8.7.7.1).

1.8.7.2.4 Okres ważności zatwierdzenia typu powinien wynosić maksymalnie 10 lat. Jeżeli w okresie tym zmienione zostaną wymagania techniczne RID (w tym powołane normy) w takim stopniu, że zatwierdzony typ nie

będzie z nimi zgodny, to odpowiednia jednostka, która dokonała zatwierdzenia typu powinna cofnąć to zatwierdzenie oraz poinformować o tym jego posiadacza.

Uwaga: Ostateczna data cofnięcia istniejącego zatwierdzenia typu: patrz kolumna 5 w tabelach podanych odpowiednio pod 6.2.4, 6.8.2.6 lub 6.8.3.6.

Jeżeli upłynął termin ważności zatwierdzenia typu lub zostało ono cofnięte, to budowa naczyń ciśnieniowych, zbiorników, wagonów-baterii lub MEGC według tego zatwierdzenia typu nie jest już dozwolone.

W takim przypadku odpowiednie przepisy dla użytkowania, badań okresowych i badań pośrednich naczyń ciśnieniowych, zbiorników, wagonów-baterii lub MEGC, zawarte w zatwierdzeniu typu, którego upłynął termin ważności lub które zostało cofnięte, obowiązują nadal dla naczyń ciśnieniowych, zbiorników, wagonów-baterii i MEGC, zbudowanych przed upływem terminu ważności lub cofnięciem zatwierdzenia typu, o ile mogą być one nadal używane.

Mogą one być nadal używane, jeżeli spełniają wymagania RID. Jeżeli nie spełniają tych wymagań, to mogą być używane jedynie w przypadku, gdy jest to dopuszczone na podstawie odpowiednich przepisów przejściowych działu 1.6.

Termin ważności zatwierdzenia typu może być przedłużony przez pełne sprawdzenie i ocenę zgodności z przepisami RID obowiązującymi w dniu jego przedłużania. Przedłużenie nie jest dopuszczalne, jeżeli zatwierdzenie typu zostanie cofnięte. Doraźne zmiany istniejącego zatwierdzenia typu (np. dla naczyń ciśnieniowych małe zmiany, jak zmiana wielkości lub pojemności, niemające wpływu na zgodność, lub dla cystern patrz 6.8.2.3.2) nie przedłużają lub nie zmieniają uprzedniego okresu ważności zatwierdzenia.

Uwaga: Sprawdzenie i ocena zgodności może być przeprowadzona przez inną jednostkę niż ta jednostka, która wystawiła uprzednie zatwierdzenie typu.

Jednostka wystawiająca powinna przechowywać całą dokumentację dotyczącą zatwierdzenia typu (patrz 1.8.7.7.1) przez cały okres jego ważności włącznie z ewentualnymi przedłużeniami.

1.8.7.2.5 W przypadku modyfikacji naczynia ciśnieniowego, cysterny, wagonu-baterii lub MEGC mającej ważne, wygaśnięte lub cofnięte dopuszczenie typu, badanie i dopuszczenie ograniczają się do zmodyfikowanych części naczynia ciśnieniowego, cysterny, wagonu-baterii lub MEGC. Modyfikacja powinna być zgodna z przepisami stosowanymi w chwili wykonania modyfikacji. Dla wszystkich części naczynia ciśnieniowego, cysterny, wagonu-baterii lub MEGC nieobjętych modyfikacją zachowuje ważność dokumentacja uprzedniego zatwierdzenia typu.

Modyfikacja może dotyczyć jednego lub wielu naczyń ciśnieniowych, cystern, wagonów-baterii lub MEGC objętych zatwierdzeniem typu.

Świadectwo zatwierdzające modyfikację powinno być wydane wnioskującemu przez władzę właściwą dowolnego Państwa-Strony RID lub przez jednostkę upoważnioną przez tą władzę. Dla cystern, wagonów-baterii lub MEGC, kopia powinna być częścią dokumentacji zbiornika.

Każdy wniosek o wydanie świadectwa zatwierdzającego modyfikację powinien być złożony przez wnioskującego do jednej władzy właściwej lub jednostki upoważnionej przez tą władzę.

1.8.7.3 Nadzór nad wytwarzaniem

1.8.7.3.1 W celu zapewnienia wytwarzania wyrobu zgodnie z warunkami zatwierdzenia typu, proces wytwarzania powinien być nadzorowany przez właściwą jednostkę.

1.8.7.3.2 Wnioskujący powinien zastosować wszystkie niezbędne środki w celu zapewnienia zgodności procesu wytwarzania z odpowiednimi przepisami RID oraz ze świadectwem zatwierdzenia typu wraz z załącznikami.

1.8.7.3.3 Właściwa jednostka powinna:

- a) sprawdzić zgodność procesu wytwarzania z dokumentacją techniczną określoną pod 1.8.7.7.2;
- b) sprawdzić, czy wytwarzane wyroby są zgodne z odpowiednimi wymaganiami i dokumentacją;
- c) sprawdzić czy pochodzenie materiałów i atesty materiałowe są zgodne ze specyfikacją wytwórcy;
- d) o ile ma to zastosowanie, sprawdzić czy personel wykonujący połączenia stałe i nieniszczące badania posiada wymagane kwalifikacje i uprawnienia;
- e) uzgodnić z wnioskującym miejsce przeprowadzenia niezbędnych badań i prób; oraz
- f) zapisać wyniki swojej kontroli.

1.8.7.4 Badania i próby odbiorcze

1.8.7.4.1 Wnioskujący powinien:

- a) nanieść oznakowanie wymagane przepisami RID; oraz

b) dostarczyć właściwej jednostce dokumentację techniczną określoną pod 1.8.7.7.

1.8.7.4.2 Właściwa jednostka powinna:

- a) przeprowadzić niezbędne badania i próby w celu sprawdzenia, czy wyrób został wytworzony zgodnie z zatwierdzonym typem i odpowiednimi przepisami;
- b) sprawdzić zgodność wyposażenia obsługowego i certyfikatów dostarczonych przez jego producentów;
- c) wydać wnioskującemu sprawozdanie z badania odbiorczego i prób, zawierające szczegółowy opis przeprowadzonych prób i weryfikacji, wraz ze zweryfikowaną dokumentacją techniczną;
- d) sporządzić pisemne świadectwo zgodności produkcji i nanieść swój znak identyfikacyjny, jeżeli produkcja odpowiada przepisom; i
- e) w przypadku zmian przepisów RID (w tym powołanych norm) sprawdzić, czy zatwierdzenie typu pozostaje ważne.

Świadectwo w d) i sprawozdanie w c) mogą obejmować grupę wyrobów tego samego typu (świadectwo grupowe lub sprawozdanie grupowe).

1.8.7.4.3 Świadectwo powinno zawierać co najmniej:

- a) nazwę i adres właściwej jednostki;
- b) nazwę i adres producenta oraz nazwę i adres wnioskującego, w przypadku gdy nie jest on producentem;
- c) wskazanie wersji RID oraz norm, na podstawie których wykonano badanie i próbę odbiorczą;
- d) wyniki badań i prób;
- e) dane identyfikacyjne zbadanych wyrobów - co najmniej numer serii, a w przypadku butli jednorazowego napełniania - numer partii; oraz
- f) numer zatwierdzenia typu.

1.8.7.5 **Badania okresowe, badania pośrednie i badania nadzwyczajne**

1.8.7.5.1 Właściwa jednostka powinna:

- a) zidentyfikować wyrób i sprawdzić jego zgodność z dokumentacją;
- b) wykonać badania i obserwować przeprowadzanie prób w celu sprawdzenia, czy wyrób spełnia wymagania;
- c) sporządzić sprawozdanie z badań i prób, które może obejmować grupę wyrobów; oraz
- d) sprawdzić, czy zostało naniesione wymagane oznakowanie.

1.8.7.5.2 Sprawozdania z badań okresowych naczyń ciśnieniowych powinny być przechowywane przez wnioskującego co najmniej do następnego badania okresowego.

Uwaga: Dla zbiorników patrz przepisy dla dokumentacji cysterny w 4.3.2.1.7.

1.8.7.6 **Nadzór nad służbami kontrolnymi producenta**

1.8.7.6.1 Wnioskujący powinien:

- a) ustanowić służbę kontrolną producenta i wdrożyć system jakości obejmujący badania i próby, udokumentowany w sposób określony pod 1.8.7.7.5, podlegające nadzorowi;
- b) wypełniać obowiązki wynikające z wdrożonego systemu jakości i zapewnić, aby system ten był zadawalający i skuteczny;
- c) wyznaczyć przeszkolony i kompetentny personel dla potrzeb służby kontrolnej producenta; oraz
- d) nanieść znak identyfikacyjny jednostki inspekcyjnej, jeżeli jest to wymagane.

1.8.7.6.2 Jednostka inspekcyjna powinna przeprowadzić audyt wstępny. Jeżeli jego wynik jest pozytywny, to jednostka inspekcyjna powinna wystawić upoważnienie na okres nie dłuższy niż trzy lata. Powinny być spełnione następujące wymagania:

- a) audyt powinien potwierdzić, że badania i próby wyrobu wykonywane są zgodnie z wymaganiami RID;
- b) jednostka inspekcyjna może upoważnić służbę kontrolną wnioskującego do nanoszenia na każdym zatwierdzonym wyrobie znaku identyfikacyjnego jednostki inspekcyjnej;
- c) upoważnienie może być przedłużone po przeprowadzeniu z wynikiem pozytywnym audytu w ostatnim rocznym okresie poprzedzającym datę upływu ważności aktualnego upoważnienia. Okres ważności nowego upoważnienia rozpoczyna się w dniu wygaśnięcia dotychczasowego; oraz

- d) audytorzy jednostki inspekcyjnej powinni posiadać kompetencje odpowiednie do dokonania oceny zgodności wyrobu objętego systemem jakości.

1.8.7.6.3

W czasie obowiązywania upoważnienia jednostka inspekcyjna powinna przeprowadzać audyty okresowe w celu wykazania, że wnioskujący utrzymuje i stosuje system jakości. Powinny być spełnione następujące wymagania:

- a) w okresie każdych 12 miesięcy powinny być przeprowadzone co najmniej dwa audyty;
- b) jednostka inspekcyjna może wymagać przeprowadzenia dodatkowych kontroli, szkoleń, zmian technicznych, zmian systemu jakości, a także ograniczenia lub zaprzestania badań i prób przeprowadzanych przez wnioskującego;
- c) jednostka inspekcyjna powinna ocenić wszystkie zmiany systemu jakości i zdecydować, czy zmieniony system nadal odpowiada wymaganiom audytu wstępnego, czy też konieczna jest jego ponowna ocena całościowa;
- d) audytorzy jednostki inspekcyjnej powinni posiadać kompetencje odpowiednie do dokonania oceny zgodności wyrobu objętego systemem jakości; oraz
- e) jednostka inspekcyjna powinna sporządzić dla wnioskującego sprawozdanie z kontroli lub audytu oraz sprawozdanie z badań, jeżeli były one wykonane.

1.8.7.6.4

W przypadku stwierdzenia niezgodności z obowiązującymi wymaganiami, jednostka inspekcyjna powinna upewnić się, że podjęte zostały działania naprawcze. Jeżeli działania takie nie zostaną podjęte w odpowiednim czasie, to jednostka inspekcyjna powinna zawiesić lub cofnąć upoważnienie do wykonywania czynności przez służbę kontrolną producenta. Informacja o zawieszeniu lub cofnięciu upoważnienia powinna być przekazana władzy właściwej. Wnioskujący powinien otrzymać szczegółowe uzasadnienie decyzji jednostki inspekcyjnej.

1.8.7.7**Dokumentacja**

Dokumentacja techniczna powinna umożliwiać dokonywanie oceny zgodności z obowiązującymi wymaganiami.

1.8.7.7.1**Dokumentacja dotycząca zatwierdzenia typu**

Wnioskujący powinien dostarczyć odpowiednio:

- a) wykaz norm stosowanych do projektowania i wytwarzania;
- b) opis wzoru wraz z opisami wszystkich jego odmian;
- c) numery instrukcji zgodnie z odpowiednią kolumną tabeli A w dziale 3.2 lub wykaz towarów niebezpiecznych przeznaczonych do przewozu przy użyciu danych wyrobów;
- d) ogólny rysunek (rysunki) złożeniowy;
- e) rysunki szczegółowe, z uwzględnieniem wymiarów użytych do obliczeń wyrobu, wyposażenia obsługowego, wyposażenia konstrukcyjnego, oznakowania i nalepek ostrzegawczych, niezbędne do oceny zgodności;
- f) zapis przebiegu obliczeń, ich wyniki i wnioski;
- g) wykaz wyposażenia obsługowego wraz z odpowiednimi danymi technicznymi i opisem urządzeń obniżających ciśnienie, jeżeli są zastosowane, wraz z obliczeniami ich przepustowości;
- h) wykaz materiałów konstrukcyjnych wymaganych na podstawie norm, użytych do wytwarzania wszystkich części wyrobu, wykładzin, wyposażenia obsługowego, wyposażenia konstrukcyjnego, odpowiednie specyfikacje materiałowe lub deklaracje zgodności z przepisami RID;
- i) potwierdzenie posiadania uprawnień do wykonywania połączeń stałych;
- j) opis procesu (procesów) obróbki cieplnej; oraz
- k) opisy procedur, opisy i wyniki wszystkich badań określonych w normach lub w RID, związanych z zatwierdzeniem typu i wytwarzaniem.

1.8.7.7.2**Dokumentacja dotycząca nadzoru nad wytwarzaniem**

Wnioskujący powinien dostarczyć odpowiednio:

- a) dokumenty określone pod 1.8.7.7.1;
- b) kopię świadectwa zatwierdzenia typu;
- c) opisy procedur wytwarzania wraz procedurami badań;
- d) dokumentację procesu wytwarzania;

- e) potwierdzenie posiadania uprawnień do wykonywania połączeń stałych;
- f) potwierdzenie posiadania uprawnień do wykonywania badań nieniszczących;
- g) dokumentację badań niszczących i nieniszczących;
- h) dokumentację procesów obróbki cieplnej; oraz
- i) dokumentację procesu kalibracji.

1.8.7.7.3 Dokumentacja dotycząca badań i prób odbiorczych

Wnioskujący powinien dostarczyć odpowiednio:

- a) dokumenty określone pod 1.8.7.7.1 i 1.8.7.7.2;
- b) atesty materiałowe wyrobu i jego części składowych;
- c) deklaracje zgodności i atesty materiałowe wyposażenia obsługowego; oraz
- d) deklarację zgodności wraz z opisem wyrobu i wszystkich jego odmian objętych zatwierdzeniem typu.

1.8.7.7.4 Dokumentacja dotycząca badań okresowych, badań pośrednich i badań nadzwyczajnych

Wnioskujący powinien dostarczyć odpowiednio:

- a) w odniesieniu do naczyń ciśnieniowych, dokumenty określające wymagania szczególne, w przypadku gdy wynikają one z norm stosowanych do wytwarzania, badań okresowych i prób;
- b) w odniesieniu do cystern:
 - (i) dokumentację cysterny; oraz
 - (ii) jeden lub więcej dokumentów określonych pod 1.8.7.7.1 do 1.8.7.7.3.

1.8.7.7.5 Dokumentacja dotycząca oceny służby kontrolnej producenta

Wnioskujący w sprawie służby kontrolnej producenta powinien dostarczyć odpowiednią dokumentację dotyczącą systemu jakości:

- a) schemat struktury organizacyjnej wraz z podziałem obowiązków;
- b) opis odpowiednich badań i prób, kontroli jakości, zapewnienia jakości, instrukcji operacyjnych oraz działań systematycznych, które będą stosowane;
- c) rejestry jakości, takie jak sprawozdania z kontroli, dane dotyczące prób, kalibracji oraz certyfikaty;
- d) opisy przeglądów systemu zarządzania, wykonywane w celu zapewnienia skutecznego działania systemu jakości, wynikające z audytów określonych pod 1.8.7.6;
- e) opis procesu zaspakajania potrzeb klientów oraz osiągnięcia zgodności z przepisami;
- f) opis procesu kontroli dokumentów i zmiany ich treści;
- g) opis procedur postępowania z wyrobami niespełniającymi wymagań; oraz
- h) programy szkoleń oraz procedury kwalifikacyjne dotyczące odpowiedniego personelu.

1.8.7.8 Wyroby wytwarzane, zatwierdzone i badane zgodnie z normami

Wymagania określone pod 1.8.7.7 uważa się za spełnione, jeżeli zastosowano odpowiednio następujące normy:

Odnosny przepis	Numer normy	Tytuł normy
1.8.7.7.1 do 1.8.7.7.4	EN 12972:2007	Cysterny do transportu materiałów niebezpiecznych – Badanie, kontrola i znakowanie cystern ze zbiornikami metalowymi.

1.8.8 Procedury oceny zgodności nabojów gazowych

Podczas przeprowadzania oceny zgodności nabojów gazowych powinna być zastosowana jedna z następujących procedur:

- a) procedura określona w 1.8.7 dla naczyń ciśnieniowych nieoznaczonych symbolem UN, z wyjątkiem 1.8.7.5; lub
- b) procedura określona w 1.8.8.1 do 1.8.8.7.

1.8.8.1 Przepisy ogólne

1.8.8.1.1 Nadzór nad wytwarzaniem powinien być sprawowany przez jednostkę Xa, a próby wymagane pod 6.2.6 powinny być wykonywane przez tę jednostkę lub przez upoważnioną przez nią jednostkę IS; w odniesieniu

do definicji określić jednostek Xa i IS, patrz definicje podane pod 6.2.3.6.1. Ocena zgodności powinna być dokonana przez właściwą władzę Państwa-Strony RID, jej przedstawiciela lub upoważnioną przez nią jednostkę inspekcyjną.

1.8.8.1.2 Stosując przepisy 1.8.8, wnioskujący powinien wykazać, zapewnić i zadeklarować, na swoją wyłączną odpowiedzialność, zgodność naboju gazowych z przepisami 6.2.6 oraz z innymi mającymi zastosowanie przepisami RID.

1.8.8.1.3 Wnioskujący powinien:

- a) przeprowadzić sprawdzenie typu konstrukcji dla każdego typu naboju gazowych (z uwzględnieniem materiałów przeznaczonych do użycia oraz odmian w ramach tego typu, np. pojemności, ciśnień, rysunków, zamknięć i urządzeń obniżających ciśnienie), zgodnie z 1.8.8.2;
- b) stosować zatwierdzony system jakości w zakresie projektowania, wytwarzania, badań i prób, zgodnie z 1.8.8.3;
- c) w odniesieniu do prób wymaganych w 6.2.6, stosować zatwierdzony reżim badań, zgodnie z 1.8.8.4;
- d) wystąpić do wybranej jednostki Xa Państwa-Strony RID o zatwierdzenie systemu jakości w zakresie nadzoru nad wytwarzaniem i w zakresie prób; jeżeli wnioskujący nie ma siedziby na terytorium Państwa-Strony RID, to powinien on wystąpić w tej sprawie do wybranej jednostki Xa tego Państwa-Strony RID, do którego odbędzie się przewóz, przed jego rozpoczęciem;
- e) w przypadku, gdy gotowy nabój gazowy jest montowany przez inne przedsiębiorstwo (przedsiębiorstwa) z części wytworzonych przez wnioskującego, dostarczyć pisemne instrukcje montażu i napełniania w celu spełnienia wymagań zawartych w świadectwie badania typu.

1.8.8.1.4 Jeżeli wnioskujący i przedsiębiorstwa montujące lub napełniające naboje gazowe zgodnie z instrukcjami wnioskującego mogą wykazać przed jednostką Xa zgodność z przepisami 1.8.7.6, z wyłączeniem 1.8.7.6.1 d) i 1.8.7.6.2 b), to mogą one utworzyć służby kontroli wewnętrznej, które mogą wykonywać część lub całość badań i prób określonych pod 6.2.6.

1.8.8.2 Sprawdzenie typu konstrukcji

1.8.8.2.1 Wnioskujący powinien przygotować dokumentację techniczną dla każdego typu naboju gazowego zawierającą zastosowaną normę (normy). Jeżeli wnioskujący wybrał do stosowania normę niewymienioną pod 6.2.6, to powinien załączyć tę normę do dokumentacji.

1.8.8.2.2 Wnioskujący powinien przechowywać dokumentację techniczną wraz z próbkami wyrobów danego typu i zapewnić jednostce Xa dostęp do nich w czasie trwania produkcji oraz w okresie co najmniej 5 lat licząc od daty wytworzenia ostatniego naboju gazowego zgodnego z odpowiednim świadectwem badania typu.

1.8.8.2.3 Po dokonaniu dokładnego sprawdzenia, wnioskujący powinien wystawić świadectwo typu konstrukcji ważne nie dłużej niż 10 lat; wnioskujący powinien załączyć to świadectwo do dokumentacji. Świadectwo uprawnia go do wytwarzania naboju gazowych danego typu we wskazanym okresie.

1.8.8.2.4 Jeżeli we wskazanym okresie zmienione zostaną wymagania techniczne RID (w tym powołane normy) w takim stopniu, że typ konstrukcji nie będzie z nimi zgodny, to wnioskujący powinien cofnąć swoje świadectwo badania typu oraz poinformować o tym właściwą jednostkę Xa.

1.8.8.2.5 Po dokonaniu dokładnego i pełnego przeglądu, wnioskujący może ponownie wystawić świadectwa typu konstrukcji na okres nie dłuższy niż 10 lat.

1.8.8.3 Nadzór nad wytwarzaniem

1.8.8.3.1 Procedura badania typu konstrukcji oraz proces wytwarzania powinny być przedmiotem przeglądu wykonywanego przez jednostkę Xa w celu zapewnienia, aby typ określony w świadectwie wystawionym przez wnioskującego i wytworzony produkt były zgodne ze świadectwem typu konstrukcji i odpowiednimi przepisami RID. Jeżeli ma zastosowanie przepis 1.8.8.1.3 e), to przedsiębiorstwa montujące i napełniające powinny być objęte tą procedurą.

1.8.8.3.2 Wnioskujący powinien zastosować odpowiednie środki w celu zapewnienia, aby proces wytwarzania był zgodny odpowiednimi przepisami RID oraz ze świadectwem typu konstrukcji wraz z załącznikami. Jeżeli ma zastosowanie przepis 1.8.8.1.3 e), to przedsiębiorstwa montujące i napełniające powinny być objęte tą procedurą.

1.8.8.3.3 Jednostka Xa powinna:

- a) sprawdzić zgodność badania typu konstrukcji dokonanego przez wnioskującego oraz zgodność typu naboju gazowych z dokumentacją techniczną określoną pod 1.8.8.2;
- b) sprawdzić, czy w wyniku procesu wytwarzania powstają wyroby zgodne z wymaganiami i dokumentacją, które mają zastosowanie do tego procesu; jeżeli gotowy nabój gazowy jest montowany przez inne przedsiębiorstwo (przedsiębiorstwa) z części wytworzonych przez wnioskującego, to jednostka Xa

powinna również sprawdzić, czy zmontowane i napełnione naboje gazowe są zgodne z odpowiednimi przepisami oraz czy właściwie są stosowane instrukcje dostarczone przez wnioskującego;

- c) sprawdzić, czy pracownicy wykonujący połączenia nierozłączne i próby mają wymagane kwalifikacje i uprawnienia;
- d) zapisać wyniki przeglądów.

1.8.8.3.4 Jeżeli ustalenia jednostki Xa wykażą niezgodności w zakresie świadectwa typu konstrukcji wystawionego przez wnioskodawcę lub niezgodności w procesie wytwarzania, to powinna ona zażądać od wnioskującego podjęcia odpowiednich działań lub cofnięcia świadectwa.

1.8.8.4 Próba szczelności

1.8.8.4.1 Wnioskujący oraz przedsiębiorstwa montujące i napełniające gotowe naboje gazowe zgodnie z instrukcjami wnioskującego, powinni:

- a) wykonać próby wymagane pod 6.2.6;
- b) zapisać wyniki tych prób;
- c) wystawić świadectwo zgodności jedynie dla tych nabojów gazowych, które są w pełni zgodne z przepisami dotyczącymi sprawdzenia typu konstrukcji i odpowiednimi przepisami RID, oraz które przeszły z wynikiem pozytywnym próby wymagane pod 6.2.6;
- d) przechowywać dokumentację określoną pod 1.8.8.7 w czasie trwania produkcji oraz w okresie co najmniej 5 lat licząc od daty wytworzenia ostatniego naboju gazowego objętego danym zatwierdzeniem typu, w celu umożliwienia jednostce Xa przeprowadzania losowych kontroli;
- e) nanieść trwale i czytelne oznakowanie zawierające typ naboju gazowego, nazwę wnioskującego oraz datę produkcji lub numer serii; jeżeli - ze względu na brak miejsca - oznakowanie to nie może być w całości naniesione na naboju gazowym, to powinno być ono naniesione na trwale dołączonej zawieszce lub umieszczone razem z nabojem gazowym w opakowaniu wewnętrznym.

1.8.8.4.2 Jednostka Xa powinna:

- a) przeprowadzić niezbędne kontrole i próby w celu weryfikacji procedury dotyczącej sprawdzania typu konstrukcji przez wnioskującego, jak również, czy wytwarzanie i badanie wyrobu są przeprowadzane zgodnie ze świadectwem typu konstrukcji i odpowiednimi przepisami, niezwłocznie po rozpoczęciu wytwarzania danego typu nabojów gazowych, a następnie w dowolnych odstępach czasu, ale nie rzadziej niż raz na 3 lata;
- b) sprawdzić świadectwa dostarczone przez wnioskującego;
- c) przeprowadzić próby wymagane pod 6.2.6 lub zatwierdzić program prób i upoważnić służby kontroli wewnętrznej do przeprowadzania tych prób.

1.8.8.4.3 Świadectwo powinno zawierać co najmniej:

- a) nazwę i adres wnioskującego oraz - w przypadku, gdy gotowy nabój gazowy nie jest montowany przez wnioskującego lecz przez inne przedsiębiorstwo (przedsiębiorstwa) zgodnie z instrukcjami pisemnymi wnioskującego - nazwy i adresy tych przedsiębiorstw;
- b) powołanie wersji przepisów RID oraz norm używanych do wytwarzania i prób;
- c) wyniki badań i prób;
- d) dane do oznakowania wymaganego pod 1.8.8.4.1 e).

1.8.8.5 (zarezerwowany)

1.8.8.6 Nadzór nad służbami kontroli wewnętrznej

Jeżeli wnioskujący lub przedsiębiorstwo montujące lub napełniające naboje gazowe utworzyły służby kontroli wewnętrznej, to mają zastosowanie przepisy 1.8.7.6 z wyłączeniem 1.8.7.6.1 d) i 1.8.7.6.2 b). Przedsiębiorstwo montujące lub napełniające naboje gazowe powinno spełniać odpowiednie przepisy obowiązujące wnioskującego.

1.8.8.7 Dokumenty

Stosuje się przepisy podane pod 1.8.7.7.1, 1.8.7.7.2, 1.8.7.7.3 i 1.8.7.7.5.

Dział 1.9

Ograniczenia przewozowe wprowadzane przez władze właściwe

1.9.1 Państwo-Strona RID na swoim obszarze może wprowadzić dla międzynarodowych przewozów towarów niebezpiecznych kolejną określone przepisy uzupełniające, nie zawarte w RID, przyjmując, że te przepisy:

- są zgodne z 1.9.2,
- nie pozostają w sprzeczności z przepisami w 1.1.2.1 b),
- są zawarte w prawie krajowym Państwa-Strony RID i obowiązują również w krajowych przewozach kolejną towarów niebezpiecznych na obszarze tego Państwa,
- nie powodują zakazu przewozów kolejną towarów niebezpiecznych objętych tymi przepisami na całym obszarze tego Państwa-Strony RID.

1.9.2 Przepisami uzupełniającymi określonymi w 1.9.1 są:

a) przepisy dodatkowe lub ograniczenia służące bezpieczeństwu przewozów:

- wykonywanych przez niektóre obiekty inżynierskie takie jak mosty lub tunele¹⁸⁾;
- w których będą używane urządzenia transportu kombinowanego takie jak np. urządzenia przeładunkowe; lub
- zaczynających lub kończących się w portach, na stacjach kolejowych lub w innych terminalach przewozowych.

a) przepisy zabraniające przewozów określonych towarów niebezpiecznych na trasach ze szczególnym lub miejscowym zagrożeniem, takich jak trasy przez obszary zamieszkałe, wrażliwe ekologicznie, centra gospodarcze lub obszary przemysłowe z niebezpiecznymi instalacjami, lub podporządkowujące szczególnym wymaganiom jak np. zmniejszona prędkość, określone godziny przewozów, zakaz spotykania się pociągów, itd.

Władze właściwe powinny wyznaczyć w miarę możliwości trasy zastępcze dla danych tras z ograniczeniami lub podporządkowanymi szczególnym wymaganiom.

b) przepisy wyjątkowe, w których określone są trasy zalecane lub z ograniczeniami, lub przepisy zalecające czasowy postój z powodu ekstremalnych warunków pogodowych, trzęsienia ziemi, wypadków, demonstracji, zamieszek ulicznych lub działań zbrojnych.

1.9.3 Przepisy uzupełniające wg 1.9.2 a) i b) stosuje się przy założeniu, że władza właściwa udowodni konieczność podjęcia takich przedsięwzięć¹⁹⁾.

1.9.4 Władza właściwa Państwa-Strony RID, które stosuje na swoim obszarze przepisy uzupełniające według 1.9.2 a) i b), informuje uprzednio sekretariat OTIF o określonych zarządzeniach, aby mógł on poinformować inne Państwa-Strony RID.

1.9.5 Niezależnie od wyżej wymienionych przepisów 1.9.1 i 1.9.2, Państwa-Strony RID mogą określać specyficzne wymagania w zakresie bezpieczeństwa dla międzynarodowego przewozu kolejną towarów niebezpiecznych, o ile objęte zagadnienie nie jest ujęte w RID, szczególnie dotyczy to:

- ruchu pociągów,
- zasad eksploatacji w odniesieniu do czynności związanych z przewozem, takich jak manewry lub postój,
- zarządzania przepływem informacji o przewożonych towarach niebezpiecznych,

pod warunkiem, że te przepisy są zawarte w prawie krajowym Państwa-Strony RID i obowiązują również w krajowych przewozach kolejną towarów niebezpiecznych na obszarze tego Państwa.

Te specyficzne wymagania nie powinny dotyczyć zagadnień objętych RID, szczególnie zagadnień wymienionych pod 1.1.2.1 a) i b).

¹⁸⁾ Dla przewozów przez tunel pod kanałem La Manche i przez tunele o podobnych charakterystykach patrz także Załącznik II Dyrektywy 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 24 września 2008 r. w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych, opublikowana w Dz.U. WE L 260 z 30.09.2008 r., strona 13.

¹⁹⁾ Ogólne wytyczne dla oceny ryzyka podczas przewozu towarów niebezpiecznych zatwierdzone przez Komitet Ekspertów RID 24 listopada 2005 r., które są do wglądu na stronie OTIF (www.otif.org).

Dział 1.10

Przepisy dotyczące zapewnienia bezpieczeństwa

Uwaga: Dla celów tego działu pod pojęciem „zapewnienie bezpieczeństwa” rozumie się przedsięwzięcia lub środki ostrożności podejmowane dla zminimalizowania kradzieży lub niewłaściwego użycia towarów niebezpiecznych, mogące zagrozić ludziom, mieniu lub środowisku.

1.10.1 Przepisy ogólne

- 1.10.1.1 Wszystkie osoby uczestniczące w przewozie, odpowiednio do swoich kompetencji, powinny przestrzegać przepisy bezpieczeństwa przytoczone w tym dziale.
- 1.10.1.2 Towary niebezpieczne powinny być przekazywane do przewozu tylko tym przewoźnikom, których tożsamość została odpowiednio potwierdzona.
- 1.10.1.3 Obszary wewnątrz terminali dla tymczasowego odstawiania, miejsca dla tymczasowego odstawiania, miejsca postoju pojazdów, place składowe i stacje rozrządowe, wykorzystywane do tymczasowych postojów w trakcie przewozu towarów niebezpiecznych, powinny być prawidłowo zabezpieczone, dobrze oświetlone i o ile to możliwe i właściwe, niedostępne dla osób postronnych.
- 1.10.1.4. Każdy członek załogi pociągu przewożącego towary niebezpieczne, powinien podczas przewozu posiadać dokument ze zdjęciem.
- 1.10.1.5 Kontrole bezpieczeństwa przeprowadzane zgodnie z 1.8.1 powinny obejmować także przedsięwzięcia właściwe dla zapewnienia bezpieczeństwa.

1.10.1.6 (zarezerwowany)

1.10.2 Szkolenia z zakresu zapewnienia bezpieczeństwa

- 1.10.2.1 Szkolenie podstawowe i szkolenie doszkalające określone w dziale 1.3 powinno zawierać także elementy służące większemu wyczuleniu na sprawy zapewnienia bezpieczeństwa. Szkolenie doszkalające w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa nie powinno być związane jedynie ze zmianami w przepisach.
- 1.10.2.2 Szkolenie ukierunkowane na sprawy zapewnienia bezpieczeństwa powinno obejmować rodzaje zagrożeń bezpieczeństwa, sposoby ich rozpoznania i metody postępowania dla zmniejszenia tych ryzyk, jak również podejmowane przedsięwzięcia w przypadku naruszenia bezpieczeństwa. W jego trakcie powinna być przekazywana wiedza o planach zapewnienia bezpieczeństwa (o ile ma zastosowanie), odpowiednio do zakresu czynności i odpowiedzialności osób przy stosowaniu tych planów.
- 1.10.2.3 Szkolenie powinno być przeprowadzone lub powinno być sprawdzone przed zatrudnieniem na stanowisku związanym z przewozem towarów niebezpiecznych i powinno być uzupełnianie w regularnych odstępach czasu jako szkolenia doszkalające.
- 1.10.2.4 Dokumentacja szkolenia dotyczącego bezpieczeństwa powinna być przez pracodawcę przechowywana i udostępniana na żądanie pracownika lub władzy właściwej. Pracodawca powinien przechowywać dokumentację szkolenia przez czas określony przez władzę właściwą.

1.10.3 Przepisy dla towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka

- 1.10.3.1 Definicja towaru niebezpiecznego wysokiego ryzyka
 - 1.10.3.1.1 Towary niebezpieczne wysokiego ryzyka to takie towary, które mogą być użyte niezgodnie ze swoim przeznaczeniem, do celów terrorystycznych i które mogą spowodować poważne skutki, takie jak liczne ofiary, masowe zniszczenia lub szczególnie w przypadku klasy 7, masowe zakłócenia społeczno-gospodarcze.
 - 1.10.3.1.2 Towary niebezpieczne wysokiego ryzyka różnych klas, z wyjątkiem klasy 7, to takie, które są wymienione w tabeli 1.10.3.1.2 i są przewożone w ilościach większych niż określone w tabeli.

Tabela 1.10.3.1.2 Wykaz towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka

Klasa	Pod klasa	Materiał lub przedmiot	Ilość		
			Cysterna (litry) ^{c)}	Luzem (kg) ^{d)}	Sztuka przesyłki (kg)
1	1.1	materiały wybuchowe i przedmioty z materiałem wybuchowym	a)	a)	0
	1.2	materiały wybuchowe i przedmioty z materiałem wybuchowym	a)	a)	0
	1.3	materiały wybuchowe i przedmioty z materiałem wybuchowym grupy zgodności C	a)	a)	0
	1.4	materiały wybuchowe i przedmioty z materiałem wybuchowym UN 0104, 0237, 0255, 0267, 0361, 0365, 0366, 0440, 0441, 0455, 0456 i 0500	a)	a)	0
	1.5	materiały wybuchowe lub przedmioty z materiałem wybuchowym	0	a)	0
2		gazy zapalne (kody klasyfikacyjne zawierające tylko literę F)	3000	a)	b)
		gazy trujące (kody klasyfikacyjne zawierające litery T, TF, TC, TO, TFC lub TOC), za wyjątkiem pojemników aerozolowych	0	a)	0
3		materiały ciekłe zapalne grupy pakowania I lub II	3000	a)	b)
		materiały ciekłe wybuchowe odczulone	0	a)	0
4.1		materiały wybuchowe odczulone	a)	a)	0
4.2		materiały grupy pakowania I	3000	a)	b)
4.3		materiały grupy pakowania I	3000	a)	b)
5.1		materiały utleniające ciekłe grupy pakowania I	3000	a)	b)
		nadchlorany, azotan amonu, nawozy zawierające azotan amonu i azotan amonu jako emulsja, zawiesina lub żel	3000	3000	b)
6.1		materiały trujące grupy pakowania I	0	a)	0
6.2		materiały zakaźne kategorii A (UN 2814 i 2900 za wyjątkiem materiałów zwierzęcych)	a)	0	0
8		materiały żrące grupy pakowania I	3000	a)	b)

- a) nie dotyczy;
- b) niezależnie od ilości, przepisów 1.10.3 nie stosuje się;
- c) wartość podana w tej kolumnie obowiązuje tylko wtedy, jeżeli przewóz w cysternie jest dopuszczony zgodnie z działem 3.2 tabela A kolumna 10 lub 12. Dla materiałów niedopuszczonych do przewozu w cysternie, informacja w tej kolumnie nie obowiązuje;
- d) wartość podana w tej kolumnie obowiązuje tylko wtedy, jeżeli przewóz luzem jest dopuszczony zgodnie z działem 3.2 tabela A kolumna 10 lub 17. Dla materiałów niedopuszczonych do przewozu luzem, informacja w tej kolumnie nie obowiązuje.

1.10.3.1.3 W przypadku towarów klasy 7 materiały promieniotwórcze są towarami niebezpiecznymi wysokiego ryzyka wtedy, gdy ich aktywność jest równa lub większa niż wartość graniczna dla bezpieczeństwa przewozu $3000A_2$ na sztukę przesyłki (patrz także 2.2.7.2.2.1), z wyjątkiem następujących izotopów, dla których wartość graniczna dla bezpieczeństwa przewozu podana jest w poniższej tabeli 1.10.3.1.3.

Tabela 1.10.3.1.3 Wartość graniczna dla bezpieczeństwa przewozu dla poszczególnych izotopów

Pierwiastek	Izotop	Wartość graniczna dla bezpieczeństwa przewozu (TBq)
Ameryk	Am-241	0,6
Złoto	Au-198	2
Kadm	Cd-109	200
Kaliforn	Cf-252	0,2
Kiur	Cm-244	0,5
Kobalt	Co-57	7
Kobalt	Co-60	0,3
Cez	Cs-137	1
Żelazo	Fe-55	8000
German	Ge-68	7
Gadolin	Gd-153	10
Iryd	Ir-192	0,8
Nikiel	Ni-63	600
Pallad	Pd-103	900
Promet	Pm-147	400
Polon	Po-210	0,6
Pluton	Pu-238	0,6
Pluton	Pu-239	0,6
Rad	Ra-226	0,4
Ruten	Ru-106	3
Selen	Se-75	2
Stront	Sr-90	10
Tal	Tl-204	200
Tul	Tm-170	200
Iterb	Yb-169	3

1.10.3.1.4 W przypadku mieszanin izotopów powinno być stwierdzone, czy wartość graniczna dla bezpieczeństwa przewozu została osiągnięta lub przekroczona, przez zsumowanie ilorazów aktywności każdego izotopu przez jego wartość graniczną dla bezpieczeństwa przewozu. Jeżeli suma składników jest mniejsza niż 1, to wartość graniczna dla bezpieczeństwa przewozu nie została osiągnięta lub przekroczona.

Obliczenia powinny być wykonane według wzoru:

$$\sum_i \frac{A_i}{T_i} < 1$$

gdzie:

A_i = aktywność izotopu w sztuce przesyłki (TBq)

T_i = wartość graniczna dla bezpieczeństwa przewozu dla izotopu (TBq)

1.10.3.1.5 Jeżeli materiał promieniotwórczy posiada zagrożenia dodatkowe innych klas, to powinny być także wzięte pod uwagę warunki z tabeli 1.10.3.1.2 (patrz także 1.7.5).

1.10.3.2 Plany zapewnienia bezpieczeństwa

1.10.3.2.1 Przewoźnicy, nadawcy, oraz inni uczestnicy wymienieni w 1.4.2 i 1.4.3 uczestniczący w przewozie towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka (patrz tabela 1.10.3.2.1) lub materiałów promieniotwórczych wysokiego ryzyka (patrz tabela 1.10.3.1.3), powinni wprowadzać i rzeczywiście stosować plany zapewnienia bezpieczeństwa, zawierające co najmniej elementy wymienione pod 1.10.3.2.2.

1.10.3.2.2 Każdy plan zapewnienia bezpieczeństwa powinien zawierać co najmniej następujące elementy:

- a) specyficzny przydział odpowiedzialności, w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa, osobom posiadającym kompetencje, kwalifikacje i wymagane uprawnienia;
- b) wykaz towarów niebezpiecznych lub rodzajów towarów niebezpiecznych objętych planem;
- c) ocenę bieżących działań i wynikających z nich zagrożeń, włącznie z postojami wynikającymi z warunków przewozu, pozostawianiem towarów niebezpiecznych w wagonach, cysternach lub kontenerach przed, w czasie i po przemieszczeniu, oraz z tymczasowym odstawianiem towarów niebezpiecznych w celu zmiany rodzaju lub środka transportu (przeładunek), o ile ma to zastosowanie;
- d) wyraźne wyszczególnienie przedsięwzięć, które powinny być podejmowane dla zmniejszenia zagrożenia bezpieczeństwa stosownie do odpowiedzialności i obowiązków uczestników, włączając w to:
 - szkolenie;
 - politykę zapewnienia bezpieczeństwa (np. działania w przypadku podwyższonego zagrożenia, weryfikację nowo zatrudnianego personelu lub dopuszczania personelu do zajmowania określonych stanowisk, itp.);
 - praktyka eksploatacyjna (np. wybór lub użycie tras, o ile są one znane, dostęp do towarów niebezpiecznych podczas tymczasowego postoju [jak określono w punkcie c)], bliskość do urządzeń infrastruktury podatnych na zagrożenie, itd.);
 - wyposażenie i zasoby, które będą użyte dla zmniejszenia zagrożenia bezpieczeństwa;
- e) skuteczne i aktualizowane procedury dla informowania i przeciwdziałania zagrożeniom, naruszeniom bezpieczeństwa lub incydentom z nimi związanym;
- f) procedury dla oceny i wypróbowywania planów zapewnienia bezpieczeństwa i procedury dla okresowego sprawdzania i aktualizacji planów;
- g) działania dla zapewnienia fizycznego bezpieczeństwa informacji przewozowej zawartej w planie zapewnienia bezpieczeństwa, i
- h) działania mające na celu zapewnienie, że rozpowszechnianie informacji dotyczących przebiegu przewozu, zawartych w planie zapewnienia bezpieczeństwa, ograniczone jest tylko do tych, którym ta informacja jest konieczna. Te działania nie powinny wykluczać udostępniania informacji wymaganych w innych miejscach RID.

Uwaga: Przewoźnicy, nadawcy i odbiorcy powinni współpracować ze sobą i z władzami właściwymi, aby wymieniać informacje o ewentualnych zagrożeniach, podejmować odpowiednie działania dla zapewnienia bezpieczeństwa i reagować na zdarzenia zagrażające bezpieczeństwu.

1.10.3.3 Powinny być używane urządzenia, wyposażenie lub systemy dla ochrony przed kradzieżą pociągów lub wagonów przewożących towary niebezpieczne wysokiego ryzyka (patrz tabela 1.10.3.2.1) lub materiałów promieniotwórczych wysokiego ryzyka (patrz tabela 1.10.3.1.3), lub ich ładunku, i należy podjąć działania dla upewnienia się, że są one włączone i działają cały czas. Zastosowanie tych środków ochrony nie powinno utrudniać interwencji w sytuacjach awaryjnych.

Uwaga: O ile da się zastosować posiadane już wyposażenie, należy wykorzystywać systemy telemetryczne lub inne metody i urządzenia umożliwiające śledzenie przewozu towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka (patrz tabela 1.10.3.2.1) lub materiałów promieniotwórczych wysokiego ryzyka (patrz tabela 1.10.3.1.3).

1.10.4 Przepisów 1.10.1, 1.10.2 i 1.10.3 nie stosuje się, jeżeli ilości przewożone w sztukach przesyłki na wagon lub kontener wielki nie przekraczają wartości podanych pod 1.1.3.6.3, z wyjątkiem UN 0029, 0030, 0059, 0065, 0073, 0104, 0237, 0255, 0267, 0288, 0290, 0360, 0361, 0364, 0365, 0366, 0439, 0440, 0441, 0455, 0456 i 0500 oraz z wyjątkiem UN 2910 i 2911, jeżeli poziom aktywności nie przekracza wartości A_2 . Ponadto przepisów 1.10.1, 1.10.2 i 1.10.3 nie stosuje się, jeżeli ilości przewożone w wagonach-cysternach lub luzem w wagonach lub kontenerach nie przekraczają wartości podanych pod 1.1.3.6.3. Dodatkowo, przepisów tego działu nie stosuje się do przewozu UN 2912 MATERIAŁY PROMIENIOTWÓRCZE O NISKIEJ AKTYWNOŚCI WŁAŚCIWEJ (LSA-I) i UN 2913 MATERIAŁY PROMIENIOTWÓRCZE, PRZEDMIOTY SKAŻONE POWIERZCHNIOWO (SCO-I).

1.10.5

Dla materiałów promieniotwórczych postanowienia niniejszego działu uważa się za spełnione, jeżeli są zastosowane postanowienia Konwencji o ochronie fizycznej materiałów jądrowych²⁰⁾, i przepisy okólnika IAEA „Physical Protection of Nuclear Material and Nuclear Facilities” (Ochrona fizyczna materiałów jądrowych i urządzeń jądrowych)²¹⁾ INFCIRC/225(Rev.4).

²⁰⁾ INFCIRC/274/Rev.1, IAEA, Wiedeń (1980).

²¹⁾ INFCIRC/225/Rev.4 (wydanie poprawione), IAEA, Wiedeń (1999).

Dział 1.11

Wewnętrzne plany awaryjne dla stacji rozrządowych

Dla stacji rozrządowych, które uczestniczą w przewozie towarów niebezpiecznych, powinny być sporządzone wewnętrzne plany awaryjne.

Plany awaryjne służą skoordynowaniu współpracy w razie zaistnienia wypadku lub wydarzenia, aby zminimalizować ich konsekwencje dla życia ludzkiego lub dla środowiska.

Uważa się, że przepisy tego działu są przestrzegane, jeżeli zostanie zastosowana Karta UIC 201²²⁾ (Przewóz towarów niebezpiecznych - Kolejowe stacje rozrządowe - Poradnik dla wykonywania planów awaryjnych).

²²⁾ Wydanie z 01.07.2012.