

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

##### 1.1.2.2 Dla przewozów 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 przewozów towarów niebezpiecznych jako bagaż podręczny, przesyłka bagażowa w lub na pojazdach zgodnie z artykułem 5 § 1b) Załącznika C obowiązują tylko przepisy w 1.1.3.8.

##### 1.1.2.4 (skreślony)

#### 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 wykonywanego 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 materiałami zapalnymi ciekłymi przewożonymi w naczyniach do wielokrotnego napełniania, napełnionymi przez lub dla osoby prywatnej, to całkowita ilość tego materiału 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) przewozu maszyn lub urządzeń niewymienionych w RID, które zawierają w swoich podzespołach lub w wyposażeniu towary niebezpieczne, pod warunkiem, że zostaną podjęte środki zapobiegające wydostaniu się niebezpiecznej 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 DPPL i na opakowanie duże i w ramach maksymalnych ilości podanych w 1.1.3.6. Powinny być zastosowane środki zapobiegające uwolnieniu się zawartości opakowań w normalnych warunkach przewozu. Niniejsze wyłączenie nie ma zastosowania do klasy 7. Przewóz wykonywany przez takie przedsiębiorstwa dla ich zaopatrzenia lub dystrybucji wewnętrznej bądź zewnętrznej nie podlega niniejszemu wyłączeniu;
- d) przewozu wykonywanego przez władze właściwe w ramach działań ratowniczych lub przewozu nadzorowanego przez te władze, jeżeli przewóz ten jest konieczny ze względu na prowadzone działania ratownicze, w szczególności przewozu mającego na celu zebranie i odzyskanie towarów niebezpiecznych, które wydostały się w wyniku zaistnienia wydarzenia lub wypadku, oraz w celu przemieszczenia ich w najbliższe bezpieczne miejsce;

- e) przewozu o charakterze ratunkowym, mającego na celu ratowanie ludzkiego życia lub ochronę środowiska, pod warunkiem, że zostały podjęte wszystkie środki niezbędne dla zapewnienia pełnego bezpieczeństwa takiego przewozu;
- f) przewozu zbiorników stacjonarnych próżnych nieoczyszczonych, 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), są hermetycznie zamknięte;
  - zastosowano środki zapobiegające utracie zawartości w normalnych warunkach przewozu; i
  - ładunek jest unieruchomiony na ramach, kłatkach lub innych urządzeniach manipulacyjnych lub tak zamocowany 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 także 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 paliwowych lub butlach paliwowych pojazdów kolejowych wykonujących przewóz i przeznaczonych do ich napędu lub do działania ich wyposażenia używanego lub przeznaczonego do użycia podczas przewozu (np. urządzenia chłodzącego);
 

**Uwaga:** Kontener wyposażony w urządzenia do używania w czasie przewozu i zamocowany na pojeździe kolejowym, uważany jest za integralną część pojazdu kolejowego i korzysta z tych samych wyłączeń w odniesieniu do paliwa niezbędnego do pracy urządzeń;
- b) (skreślony)
- 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 schłodzonym skroplonym. Obejmuje to wszystkie rodzaje naczyń i cystern, w tym również części maszyn i urządzeń;
 

**Uwaga:** To wyłączenie nie ma zastosowania do lamp. Dla lamp 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 tego wyposażenia podczas przewozu (systemów chłodzących, zbiorników do ryb, podgrzewaczy itp.), jak również naczyń zapasowych do takiego wyposażenia lub próżnych nieoczyszczonych naczyń wymiennych, przewożonych w tym samym wagonie lub pojeździe;
- f) gazów zawartych w żywności (za wyjątkiem UN 1950), włącznie z napojami zawierającymi ditlenek węgla; i
- g) gazów zawartych w piłkach przeznaczonych do użytku sportowego.
- h) (skreślony)

### 1.1.3.3 Wyłączenia dotyczące przewozu paliw ciekłych

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 chłodzącego),
 

**Uwaga:** Kontener wyposażony w urządzenia do używania w czasie przewozu i zamocowany na pojeździe kolejowym, uważany jest za integralną część pojazdu kolejowego i korzysta z tych samych wyłączeń w odniesieniu do paliwa niezbędnego do pracy urządzeń.
- b) (skreślony)
- c) (skreślony)

### 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 także 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 Wylączenia 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, jeżeli 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 1: 1.1L, 1.2L, 1.3L i UN 0190, klasa 3: UN 3343, klasa 4.2: materiały należące 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 przedmioty 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 należące do grupy pakowania I, które nie należą do kategorii 0 oraz materiały i przedmioty następujących klas: klasa 1: 1.1B do 1.1J <sup>a)</sup> , 1.2B do 1.2J, 1.3C, 1.3G, 1.3H, 1.3J i 1.5D <sup>a)</sup> , klasa 2: grupy T, TC <sup>a)</sup> , TO, TF, TOC <sup>a)</sup> 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
2	Materiały należące 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 pojemniki aerozolowe grupy F, chemikalia pod ciśnieniem: UN 3501 klasa 4.1: UN 3225 do 3230, 3531 i 3532, klasa 4.3: UN 3292, klasa 5.1: UN 3356, klasa 5.2: UN 3105 do 3110, klasa 6.1: UN 1700, 2016 i 2017 oraz materiały należące do grupy pakowania III, klasa 9: UN 3090, 3091, 3245, 3480 i 3481.	333
3	Materiały należące 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 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, 3477 i 3506, 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, 3508 i 3509 oraz próżne nieoczyszczone opakowania, które zawierały towary niebezpieczne inne niż należące do kategorii 0.	bez ograniczeń
---	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------

<sup>a)</sup> W przypadku UN 0081, 0082, 0084, 0241, 0331, 0332, 0482, 1005 i 1017 maksymalna ilość całkowita na wagon lub kontener wielki wynosi 50 kg.

W tabeli powyżej określenie „maksymalna ilość całkowita na wagon lub 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 ilość całkowitą zawartego materiału niebezpiecznego, w litrach;
- dla gazów sprężonych, gazów zaadsorbowanych i chemikaliów pod ciśnieniem, pojemność wodną naczynia, w litrach.

**1.1.3.6.4** Jeżeli 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 <sup>a)</sup> do tabeli w 1.1.3.6, 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 i 1.1.3.10.

#### **1.1.3.7 Wyłączenia dotyczące przewozu układów magazynowania i wytwarzania energii elektrycznej**

Przepisy zawarte w RID nie mają zastosowania do układów magazynowania i wytwarzania energii elektrycznej (np. akumulatorów litowych, kondensatorów elektrycznych, kondensatorów asymetrycznych, układów magazynowania w wodorku metalu 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) (skreślony)

#### **1.1.3.8 Zastosowanie wyłączeń przy przewozie towarów niebezpiecznych jako bagaż podręczny, przesyłka bagażowa lub w/na pojazdach**

**Uwaga 1:** Poniższe przepisy nie naruszają ograniczeń zawartych w warunkach przewozu określonych przez przewoźnika zgodnie z przepisami prawa prywatnego.

**Uwaga 2:** Dla przewozów kombinowanych w pociągach mieszanych (połączony przewóz pasażerski i towarowy) patrz dział 7.7.

Dla przewozu towarów niebezpiecznych jako bagaż podręczny, przesyłka bagażowa lub w lub na pojazdach obowiązują wyłączenia zgodnie z 1.1.3.1, 1.1.3.2 c) 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 towarów niebezpiecznych używanych podczas przewozu do chłodzenia lub klimatyzowania**

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

### 1.1.3.10 Wyłączenia dotyczące przewozu lamp zawierających towary niebezpieczne

Następujące lampy nie podlegają przepisom RID pod warunkiem, że nie zawierają materiałów promieniotwórczych i nie zawierają rtęci w ilości większej niż określona w przepisie specjalnym 366 w dziale 3.3:

- a) lampy zbierane bezpośrednio od indywidualnych użytkowników i z gospodarstw domowych, jeżeli przewożone są do punktów zbierania lub do zakładów recyklingu;

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

- b) lampy 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 wyprodukowane są zgodnie z certyfikowanym systemem zarządzania jakością;

**Uwaga:** W tym celu może być zastosowana norma ISO 9001.

i

- ii) każda lampa jest zapakowana osobno w opakowaniach wewnętrznych, oddzielona od innych przekładkami lub jest owinięta materiałem amortyzującym w celu jej ochrony i zapakowana w wytrzymałe opakowanie zewnętrzne spełniające wymagania przepisów ogólnych podanych w 4.1.1.1 i przechodzące z wynikiem pozytywnym badanie na spadek z wysokości 1,2 m;

- c) lampy używane, uszkodzone lub wadliwe, z których każda zawiera nie więcej niż 1 g towarów niebezpiecznych i każda jest tak zapakowana, aby w opakowaniu było maksymalnie 30 g materiału niebezpiecznego na sztukę przesyłki, jeżeli przewożone są z punktów zbierania lub zakładów recyklingu. Lampy powinny być zapakowane w wytrzymałe opakowania zewnętrzne, wystarczające dla zapobieżenia wydostania się zawartości w normalnych warunkach przewozu, spełniające przepisy ogólne z 4.1.1.1 i przechodzące z wynikiem pozytywnym badanie na spadek z wysokości 1,2 m;

- d) lampy zawierające tylko gazy grup A lub O (zgodnie z 2.2.2.1) tak zapakowane, że w przypadku pęknięcia lampy efekt rozrzutu będzie ograniczony do wnętrza opakowania.

**Uwaga:** Do lamp zawierających materiał promieniotwórczy zastosowanie mają przepisy 2.2.7.2.2.2 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 powinny być podane 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 przesyłek, kontenery, cysterny przenośne, kontenery-cysterny i MEGC, a także wagony, które zawierają ten sam towar w sztukach przesyłek jako ładunek całkowity, a nie spełniają całkowicie wymagań RID dotyczących pakowania, pakowania razem, oznakowania i stosowania nalepek ostrzegawczych na sztukach przesyłek 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 przesyłek nie są zaopatrzone w znaki i nalepki ostrzegawcze zgodnie z RID, to powinny być zaopatrzone w znaki i nalepki ostrzegawcze zgodnie z przepisami Kodeksu IMDG lub Instrukcji Technicznych ICAO;
- b) w odniesieniu do pakowania razem do jednej sztuki przesyłki, powinny być stosowane przepisy Kodeksu IMDG lub Instrukcji Technicznych ICAO;
- c) przy przewozach w łańcuchu transportowym obejmującym przewóz morski, jeżeli kontenery, cysterny przenośne, kontenery-cysterny i MEGC, a także wagony, które zawierają ten sam towar w sztukach przesyłek jako ładunek całkowity, nie są zaopatrzone w znaki i nalepki ostrzegawcze zgodnie z RID, to powinny być one zaopatrzone w znaki i duże nalepki ostrzegawcze zgodnie z działem 5.3 przepisów Kodeksu IMDG. W odniesieniu do próżnych nieoczyszczonych cystern przenośnych, kontenerów-cystern i MEGC, wymaganie to powinno być stosowane aż do następującego później przewozu do miejsca oczyszczania.

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

**1.1.4.2.2** (zarezerwowany)

**1.1.4.2.3** (zarezerwowany)

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

#### **1.1.4.3 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 prób<sup>1)</sup>. 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** Towary niebezpieczne mogą być przewożone także w przewozach kombinowanych pod następującymi warunkami:

Pojazdy drogowe przekazywane do przewozu w przewozach kombinowanych oraz ich zawartość powinny odpowiadać przepisom ADR.

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);
- materiały polimeryzujące klasy 4.1, które wymagają kontroli temperatury (UN 3533 i 3534);
- 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, znaki lub tablice pomarańczowe na wagonach przewożących pojazdy drogowe**

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

- a) jeżeli pojazd drogowy oznakowany jest zgodnie z działem 5.3 lub 3.4 ADR dużymi nalepkami ostrzegawczymi, znakami lub tablicami pomarańczowymi;
- b) jeżeli nie są przewidziane dla pojazdów drogowych duże nalepki ostrzegawcze, znaki 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 przesyłek**

Jeżeli przyczepa będzie odłączona od jej jednostki ciągnącej, to na przodzie przyczepy powinna być założona tablica pomarańczowa lub odpowiednie duże nalepki ostrzegawcze na obu ścianach bocznych przyczepy.

#### **1.1.4.4.4 Powtórzenie nalepek ostrzegawczych, znaków lub tablic pomarańczowych na wagonach przewożących pojazdy drogowe**

Jeżeli duże nalepki ostrzegawcze, znaki 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.**

---

<sup>1)</sup> 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 korygenda. Tekst wytycznych znajduje się na stronie IMO: [www.imo.org](http://www.imo.org).

#### **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, jeżeli 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 RID<sup>2)</sup>.

#### **1.1.4.6 Przewozy do lub przez terytorium Państw-Stron SMGS**

Jeżeli po przewozie realizowanym na podstawie przepisów RID następuje przewóz na podstawie Załącznika 2 do SMGS, to do tej części przewozu stosuje się przepisy Załącznika 2 do SMGS.

W tym przypadku oznakowanie sztuk przesyłek, opakowań zbiorczych, wagonów-cystern i kontenerów-cystern przewidziane w RID, a także informacje zawarte w dokumencie przewozowym<sup>3)</sup> i dokumentach załączonych do dokumentu przewozowego przewidziane w RID powinny być w językach przewidzianych przepisami RID, a także w języku chińskim lub rosyjskim, chyba że umowy zawarte między państwami przewozu stanowią 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 RID stosuje się w sposób określony w tej normie, z uwzględnieniem wymagań każdej innej normy, lub jej części, wskazanych w tej normie jako obowiązujące.

---

<sup>2)</sup> Umowy zawarte na podstawie tego podrozdziału dostępne są na stronie internetowej OTIF [www.otif.org](http://www.otif.org).

<sup>3)</sup> Międzynarodowy Komitet 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](http://www.cit-rail.org)).



## Dział 1.2

### Definicje i jednostki miar

#### 1.2.1 Definicje

**Uwaga 1:** Niniejszy rozdział zawiera wszystkie definicje ogólne i szczegółowe.

**Uwaga 2:** Określenia, które w definicjach zamieszczonych w niniejszym rozdziale zostały oznaczone kursywą, zostały odrębnie zdefiniowane.

W rozumieniu RID:

#### A

**ADN** oznacza Umowę europejską dotyczącą międzynarodowego przewozu śródlądowymi drogami wodnymi *towarów niebezpiecznych*. (European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Inland Waterways).

**ADR** oznacza Umowę europejską dotyczącą międzynarodowego przewozu drogowego *towarów niebezpiecznych*, włącznie z umowami specjalnymi, podpisaną przez wszystkie państwa biorące udział w przewozie.

**Aerozol lub pojemnik aerozolowy** oznacza przedmiot składający się z *naczynia* jednorazowego napełniania zgodne z wymaganiami rozdziału 6.2.6, wykonane z metalu, szkła lub tworzywa sztucznego, zawierające *gaz* sprężony, skroplony lub rozpuszczony pod ciśnieniem, które może także zawierać *ciecz*, pastę lub proszek i jest wyposażone w urządzenie opróżniające, umożliwiające wyrzut zawartości w postaci zawiesiny w *gazie* cząstek stałych lub ciekłych, w formie piany, pasty lub proszku, albo w stanie ciekłym lub gazowym.

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

#### B

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

**Bęben** oznacza *opakowanie* cylindryczne o 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 stożkową szyjką lub *opakowania* w kształcie wiadra. Określenie to nie dotyczy *beczki drewnianej* i *kanistra*.

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

**Butla** oznacza transportowe *naczynie ciśnieniowe* o pojemności wodnej nie większej niż 150 litrów (patrz także *wiązka butli*).

#### C

**CGA** oznacza Federację ds. gazów sprężonych (Compressed Gas Association, CGA, 14501 George Carter Way, Suite 103, Chantilly VA 20151, United States of America).

**CIM** oznacza przepisy ujednoczone dotyczące umowy międzynarodowego przewozu towarów kolejami (Załącznik B do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF)), wraz ze zmianami.

**Ciśnienie napełniania** oznacza najwyższe ciśnienie powstałe w *cysternie* w czasie jej napełniania pod ciśnieniem (patrz także *ciśnienie obliczeniowe*, *ciśnienie opróżniania*, *maksymalne ciśnienie robocze (ciśnienie manometryczne)* i *ciśnienie próbne*).

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

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

**Ciśnienie opróżniania** oznacza najwyższe ciśnienie powstałe w *cysternie* w czasie jej opróżniania pod ciśnieniem (patrz także *ciśnienie obliczeniowe*, *ciśnienie napełniania*, *maksymalne ciśnienie robocze (ciśnienie manometryczne)* i *ciśnienie próbne*).

**Ciśnienie próbne** oznacza ciśnienie wymagane do przeprowadzenia próby ciśnieniowej podczas badania wstępnego lub okresowego (patrz także *ciśnienie obliczeniowe*, *ciśnienie opróżniania*, *ciśnienie napełniania* i *maksymalne ciśnienie robocze (ciśnienie manometryczne)*).

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

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

**Uwaga:** W odniesieniu do cystern, patrz *maksymalne ciśnienie robocze (ciśnienie manometryczne)*.

**Ciśnienie ustalone** oznacza ciśnienie zawartości naczynia ciśnieniowego w stanie równowagi termicznej i dyfuzyjnej.

**CMR** oznacza Konwencję o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (Genewa, 19 maja 1956 r.), wraz ze zmianami.

**CSC** oznacza Międzynarodową Konwencję o bezpiecznych kontenerach (Convention for Safe Containers), sporządzoną w Genewie dnia 2 grudnia 1972 r., wraz ze zmianami, opublikowaną przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) w Londynie.

**CSI:** patrz *wskaznik krytycznościowy*.

**Cysterna** oznacza zbiornik wraz z jego wyposażeniem obsługowym i konstrukcyjnym. Określenie to użyte samodzielnie oznacza *kontener-cysternę, cysternę przenośną, cysternę odejmowalną lub cysternę stałą*, zgodnie z definicjami zawartymi w niniejszym rozdziale, w tym cysternę stanowiącą element wagonu-baterii lub MEGC (patrz także *cysterna odejmowalna, cysterna stała, cysterna przenośna oraz wieloelementowy kontener do gazu*).

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

**Cysterna do przewozu odpadów napełniana podciśnieniowo** oznacza *cysternę stałą, cysternę odejmowalną, kontener-cysternę* lub *nadwozie wymienne* używaną głównie do przewozu odpadów niebezpiecznych, o specjalnych cechach konstrukcyjnych lub wyposażeniu ułatwiającym napełnianie i opróżnianie odpadów, zgodnych z wymaganiami podanymi w dziale 6.10.

Cysterna, która całkowicie spełnia wymagania podane w działach 6.7 lub 6.8, nie jest uważana za *cysternę do przewozu odpadów napełnianą podciśnieniowo*.

**Cysterna odejmowalna** oznacza *cysternę* dostosowaną do specjalnych urządzeń wagonu, która może być z niego zdjęta dopiero po demontażu elementów mocujących.

**Cysterna przenośna** oznacza *cysternę multimodalną*, o pojemności większej niż 450 litrów, w przypadku, gdy jest ona używana do przewozu gazów zdefiniowanych w 2.2.2.1.1, odpowiadającą definicji podanej w dziale 6.7 lub w przepisach Kodeksu IMDG i wskazaną w instrukcji cysterny przenośnej (kod T) w kolumnie 10 w tabeli A w dziale 3.2.

**Cysterna stała** oznacza *cysternę* 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 zamknięta hermetycznie** oznacza *cysternę* przeznaczoną do przewozu materiałów ciekłych o ciśnieniu obliczeniowym wynoszącym nie mniej niż 4 bary lub *cysternę* przeznaczoną do przewozu materiałów stałych (sypkich lub granulowanych) niezależnie od jej ciśnienia obliczeniowego, której otwory zamknięte są hermetycznie, i która:

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

**Czas utrzymywania** oznacza czas jaki upłynie od momentu ustalenia się początkowego stanu napełnienia do momentu wzrostu ciśnienia wskutek dopływu ciepła, do najniższego ustawionego ciśnienia urządzenia(-ń) bezpieczeństwa zbiorników przeznaczonych do przewozu gazów schłodzonych skroplonych.

**Uwaga:** Dla cystern przenośnych patrz 6.7.4.1.

## 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** oznacza zbiór dokumentów zawierających wszystkie istotne informacje techniczne dotyczące cysterny, wagonu-baterii lub MEGC, takie jak świadectwa określone w 6.8.2.3, 6.8.2.4 i 6.8.3.4.

**Dokument przewozowy** oznacza list przewozowy zgodny z umową przewozu (patrz CIM), list wagonowy zgodny z Ogólną umową o użytkowaniu wagonów towarowych (AVV)<sup>4)</sup> lub inny dokument przewozowy spełniający wymagania podane w 5.4.1.

<sup>4)</sup> Opublikowany przez Biuro AVV, Avenue Louise, 500, BE – 1050 Bruxelles, [www.gcubureau.org](http://www.gcubureau.org)

**DPPL:** patrz *duży pojemnik do przewozu luzem*.

**DPPL drewniany** oznacza sztywny lub składany drewniany korpus z *wykładziną* (ale bez *opakowań wewnętrznych*) wraz z odpowiednim *wyposażeniem obsługowym i konstrukcyjnym*.

**DPPL elastyczny** oznacza *korpus* wykonany z folii, z tkaniny tekstylnej lub z innego elastycznego materiału, albo z ich kombinacji i, jeżeli to konieczne, z wewnętrzną powłoką lub *wykładziną* wraz z niezbędnym *wyposażeniem obsługowym i urządzeniami do manipulowania*.

**DPPL metalowy** oznacza metalowy *korpus* wraz z odpowiednim *wyposażeniem obsługowym i konstrukcyjnym*.

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

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

- a) jest wyprodukowany jako typ UN z typu niebędącego typem UN; lub
- b) powstał w wyniku przetworzenia jednego typu UN na inny typ UN.

*DPPL przerobiony* podlega tym samym wymaganiom RID, co nowy DPPL tego samego typu (patrz także definicja typu konstrukcji podana w 6.5.6.1.1).

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

**DPPL zabezpieczony** (dla *DPPL metalowych*) oznacza *DPPL* wyposażony w dodatkowe zabezpieczenie od uderzeń, np. w postaci konstrukcji wielowarstwowej (typu „sandwich”) lub o podwójnych ścianach albo w obudowę w postaci ramy lub kratownicy metalowej.

**DPPL ze sztywnego tworzywa sztucznego** oznacza *korpus* ze sztywnego tworzywa sztucznego, który może być zaopatrzony w wyposażenie konstrukcyjne oraz odpowiednie *wyposażenie obsługowe*.

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

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

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

- a) ma pojemność:
  - i) nie większą niż 3,0 m<sup>3</sup> dla *materiałów ciekłych i stałych grupy pakowania II i III*;
  - ii) nie większą niż 1,5 m<sup>3</sup> 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 m<sup>3</sup> dla *materiałów stałych grupy pakowania I*, jeżeli są zapakowane do *DPPL metalowego*;
  - iv) nie większą niż 3,0 m<sup>3</sup> dla *materiałów promieniotwórczych*;
- b) jest wykonane w sposób umożliwiający manipulację zmechanizowaną;
- c) jest odporne na obciążenia występujące przy manipulacjach i w przewozie, 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 *duże pojemniki do przewozu luzem (DPPL)*.

**Uwaga 2:** *Duże pojemniki do przewozu luzem (DPPL)* spełniające wymagania podane w dziale 6.5, nie są uważane za *kontenery* w rozumieniu RID.

**E**

**ECM:** patrz *Podmiot odpowiedzialny za utrzymanie*.

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

**EN** (norma) oznacza normę europejską opublikowaną przez Europejski Komitet Normalizacyjny (CEN) (CEN, Avenue Marnix 17, B-1000 Brussels).

## G

**Gaz** oznacza materiał, który:

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

**Gaz węglowodorowy skroplony (LPG)** oznacza gaz skroplony pod niskim ciśnieniem zawierający jeden lub więcej lekkich węglowodorów zaklasyfikowanych tylko do numerów UN: 1011, 1075, 1965, 1969 lub 1978 i który zawiera głównie propan, propen, butan, izomery butanu, buten ze śladowymi ilościami innych gazów węglowodorowych.

**Uwaga 1:** Gazów palnych zaklasyfikowanych do innych numerów UN nie uznaje się za LPG.

**Uwaga 2:** W przypadku UN 1075, patrz Uwaga 2 pod 2F dla UN 1965 w tabeli dla gazów skroplonych w 2.2.2.3.

**Gaz ziemny skroplony (LNG)** oznacza gaz schłodzony skroplony składający się z gazu naturalnego o wysokiej zawartości metanu, przyporządkowany do UN 1972.

**Gaz ziemny sprężony (CNG)** oznacza gaz sprężony składający się z gazu naturalnego o wysokiej zawartości metanu, przyporządkowany do UN 1971.

**GHS** oznacza Globalnie zharmonizowany system klasyfikacji i oznakowania chemikaliów (Globally Harmonized System of Classification and Labelling of Chemicals), wydanie szóste poprawione, opublikowane przez Organizację Narodów Zjednoczonych (ONZ) jako dokument ST/SG/AC.10/30/Rev.6.

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

*grupa pakowania I:* materiały stwarzające duże zagrożenie;

*grupa pakowania II:* materiały stwarzające średnie zagrożenie; oraz

*grupa pakowania III:* materiały stwarzające małe zagrożenie;

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

## I

**IAEA** oznacza Międzynarodową Agencję Energii Atomowej (International Atomic Energy Agency, IAEA), (IAEA, P.O. Box 100 - A-1400 Vienna).

**ICAO** oznacza Międzynarodową Organizację Lotnictwa Cywilnego (International Civil Aviation Organization, ICAO) (ICAO, 999 University Street, Montreal, Quebec H3C 5H7, Canada).

**IMDG:** patrz *Kodeks IMDG*.

**IMO** oznacza Międzynarodową Organizację Morską (International Maritime Organization, IMO) (IMO, 4 Albert Embankment, London SE1 7SR, United Kingdom).

**Infrastruktura kolejowa** oznacza 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** oznaczają Instrukcje Techniczne Bezpiecznego Transportu Towarów Niebezpiecznych Droga Lotniczą, uzupełniające Załącznik 18 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym (Chicago 1944), opublikowane przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (International Civil Aviation Organization, ICAO) w Montrealu.

**ISO** (norma) oznacza normę międzynarodową opublikowaną przez Międzynarodową Organizację Normalizacyjną (International Organization for Standardization, ISO) (ISO - 1, rue de Varembé. CH-1204 Geneva 20).

## J

**Jednostka inspekcyjna** oznacza niezależny organ wykonujący badania i inspekcje na podstawie upoważnienia władzy właściwej.

**Jednostka transportowa cargo** oznacza pojazd drogowy, wagon, kontener, kontener-cysternę, cysternę przenośną lub MEGC.

**K**

**Kanister** oznacza opakowanie wykonane z metalu lub z tworzywa sztucznego, o przekroju prostokątnym lub wielokątnym, z jednym lub kilkoma otworami.

**Klatka** oznacza opakowanie zewnętrzne o niepełnych ścianach.

**Kodeks IMDG** oznacza Międzynarodowy morski kodeks towarów niebezpiecznych, stanowiący wykonanie przepisów części A rozdziału VII Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, opublikowany przez Międzynarodową Organizację Morską (International Maritime Organization, IMO) w Londynie.

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

**Kontener** oznacza urządzenie transportowe (nadwozie zdejmowalne lub podobną konstrukcję):

- trwale, wystarczająco wytrzymałe, aby nadawało się do wielokrotnego użycia;
- o specjalnej konstrukcji, ułatwiającej przewóz towarów za pomocą jednego lub kilku środków transportu, bez ich przeładunku;
- zawierające elementy ułatwiające mocowanie i manipulowanie, zwłaszcza przy przeładunku kontenera z jednego środka transportu na drugi;
- zbudowane w sposób pozwalający na łatwy załadunek i rozładunek towarów;
- o pojemności wewnętrznej nie mniejszej niż 1 m<sup>3</sup>, z wyłączeniem kontenerów przeznaczonych do przewozu materiału promieniotwórczego.

**Kontener-cysterna** oznacza urządzenie transportowe odpowiadające definicji kontenera, zawierające zbiornik wraz z wyposażeniem, w tym także wyposażeniem ułatwiającym przemieszczanie kontenera-cysterny bez znaczącej zmiany jego pozycji poziomej, używany do przewozu gazów, materiałów ciekłych, sproszkowanych lub granulowanych, o pojemności większej niż 0,45 m<sup>3</sup> (450 litrów) w przypadku, gdy jest on używany do przewozu gazów zdefiniowanych w 2.2.2.1.1.

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

**Kontener do przewozu luzem** oznacza urządzenie transportowe (łącznie z wykładziną lub powłoką) przeznaczone do przewozu materiałów stałych pozostających w bezpośrednim kontakcie z tym urządzeniem. Niniejsza definicja nie obejmuje opakowań, dużych pojemników do przewozu luzem (DPPL), opakowań dużych i cystern.

Kontener do przewozu luzem oznacza urządzenie transportowe:

- trwale, wystarczająco wytrzymałe, aby nadawało się do wielokrotnego użycia;
- o specjalnej konstrukcji ułatwiającej przewóz towarów za pomocą jednego lub kilku środków transportu, bez ich przeładunku;
- wyposażoną w urządzenia ułatwiające manipulowanie;
- o pojemności nie mniejszej niż 1,0 m<sup>3</sup>.

Przykładami kontenerów do przewozu luzem są: kontenery, kontenery morskie do przewozu luzem, wózki, pojemniki, nadwozia wymienne, kontenery korytowe, kontenery na rolkach, 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 elastyczny** oznacza kontener elastyczny o pojemności nieprzekraczającej 15 m<sup>3</sup>, łącznie z wykładziną i przymocowanymi urządzeniami manipulacyjnymi i wyposażeniem obsługowym.

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

**Kontener do przewozu luzem przykryty opończę** oznacza kontener do przewozu luzem bez dachu, ze sztywną podłogą (włącznie z typem dolno zsypanym), sztywnymi ścianami bocznymi i czołowymi i niesztywną powłoką (opończę).

**Kontener do przewozu luzem zamknięty** oznacza całkowicie zamknięty kontener do przewozu luzem, ze sztywnym dachem, sztywnymi ścianami bocznymi, ścianami czołowymi i sztywną podłogą (włącznie z typem dolno zsypanym). Określenie to obejmuje kontenery do przewozu luzem z otwieranym dachem, ścianą boczną lub czołową, które mogą być zamknięte podczas przewozu. Kontenery do przewozu luzem zamknięte mogą posiadać otwory pozwalające na wymianę pary 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 mały** oznacza kontener o pojemności wewnętrznej nie większej niż 3 m<sup>3</sup>.

**Kontener odkryty** oznacza kontener bez dachu lub kontener-platformę.

**Kontener przykryty opończę** oznacza kontener odkryty przykryty opończę w celu ochrony załadowanych towarów.

**Kontener wielki** oznacza:

- a) kontener, który nie odpowiada definicji *kontenera małego*;
- b) w rozumieniu przepisów *CSC*, kontener o takich rozmiarach, że powierzchnia zawarta między czterema zewnętrznymi dolnymi narożnikami wynosi co najmniej:
  - i) 14 m<sup>2</sup> (150 stóp kwadratowych); lub
  - ii) 7 m<sup>2</sup> (75 stóp kwadratowych), jeżeli wyposażony jest w górne naroża zaczepowe.

**Kontener zamknięty** oznacza całkowicie obudowany kontener, posiadający sztywny dach, sztywne ściany boczne, sztywne ściany czołowe i sztywną podłogę. Określenie to obejmuje kontenery z otwieranym dachem, jeżeli dach ten może być zamknięty na czas przewozu.

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

## L

**Ładunek całkowity** oznacza ładunek pochodzący od jednego nadawcy, mającego wyłączne prawo do używania wagonu lub kontenera wielkiego, a wszystkie czynności załadunkowe i rozładunkowe wykonywane są zgodnie z instrukcjami nadawcy lub odbiorcy.

**Uwaga 1:** W odniesieniu do materiałów promieniotwórczych odpowiednim określeniem jest „używanie wyłączne”.

**Uwaga 2:** Ta definicja obejmuje pojęcie „ładunek całowagonowy” używany w innych załącznikach do COTIF oraz innych przepisach kolejowych.

## M

**Maksymalna dopuszczalna masa brutto:**

- a) (dla *DPPL*) oznacza masę *DPPL* z wyposażeniem obsługowym i konstrukcyjnym łącznie z maksymalną masą netto;
- b) (dla cystern) oznacza tarę cysterny łącznie z maksymalną dopuszczalną do przewozu masą ładunku.

**Uwaga:** Odnośnie do cystern przenośnych, patrz dział 6.7.

**Maksymalna masa netto** oznacza wyrażoną w kilogramach maksymalną masę netto zawartości pojedynczego opakowania lub maksymalną masę łączną opakowań wewnętrznych i ich zawartości.

**Maksymalne ciśnienie robocze (ciśnienie manometryczne)** oznacza najwyższą spośród następujących trzech wartości mogących wystąpić w górnej części zbiornika w pozycji roboczej:

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

Jeżeli wymagania szczególne podane w dziale 4.3 nie stanowią inaczej, to wartość tego ciśnienia roboczego (ciśnienia manometrycznego) nie może być niższa od prężności pary materiału, którym napełniany jest zbiornik, w temperaturze 50 °C (ciśnienie absolutne).

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

(Patrz także ciśnienie obliczeniowe, ciśnienie opróżniania, ciśnienie napełniania i ciśnienie próbne).

**Uwaga 1:** Maksymalne ciśnienie robocze nie jest stosowane do cystern rozładowywanych grawitacyjnie zgodnie z 6.8.2.1.14 a).

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

**Uwaga 3:** W odniesieniu do naczyń kriogenicznych zamkniętych, patrz uwaga do 6.2.1.3.6.5.

**Maksymalne normalne ciśnienie robocze**, w odniesieniu do przewozu materiału promieniotwórczego, oznacza maksymalną wartość ciśnienia powyżej ciśnienia atmosferycznego na średnim poziomie morza, które mogłoby powstać wewnątrz systemu zapewniającego szczelność w czasie jednego roku, w warunkach temperatury i nasłonecznienia odpowiadających warunkom otoczenia, przy braku wentylacji, zewnętrznego chłodzenia przez system pomocniczy, lub braku sterowania podczas przewozu.

**Masa netto materiałów wybuchowych (NEM)** oznacza całkowitą masę materiałów wybuchowych, bez opakowania, obudowy itp. (To samo znaczenie mają często używane następujące określenia: ilość netto materiałów wybuchowych (NEQ), zawartość netto materiałów wybuchowych (NEC), waga netto materiałów wybuchowych (NEW) lub masa netto zawartości materiałów wybuchowych.

**Masa sztuki przesyłki** oznacza masę brutto sztuki przesyłki, jeżeli nie podano inaczej.

**Material ciekły** oznacza materiał, który w temperaturze 50 °C ma prężność pary nie większą niż 300 kPa (3 bar) i nie jest całkowicie w stanie gazowym w temperaturze 20 °C i pod ciśnieniem atmosferycznym 101,3 kPa, i 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:** Dla potrzeb wymagań dotyczących cystern, *przewóz* w stanie ciekłym oznacza *przewóz*:

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

**Material pochodzenia zwierzęcego** oznacza zwierzęta padłe, części ciał zwierząt lub pasze pochodzenia zwierzęcego.

**Material stały** oznacza:

- 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 konsystencję pasty zgodnie z kryteriami mającymi zastosowanie do badań w celu oznaczania płynności (badanie penetrometrem), podanymi w rozdziale 2.3.4.

**MEGC:** patrz *wieloelementowy kontener do gazu*.

**N**

**Nabój gazowy:** patrz: *naczynie małe zawierające gaz*.

**Naczynie** (dla klasy 1) oznacza skrzynię, butelkę, puszkę, bęben, słoje lub tubę, wraz z zamknięciami, użyte jako *opakowanie wewnętrzne* lub *pośrednie*.

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

**Naczynie ciśnieniowe** oznacza określenie zbiorcze obejmujące *butle*, *zbiorniki rurowe*, *bębny ciśnieniowe*, *naczynia kriogeniczne zamknięte*, *układy magazynowania w wodorku metalu*, *wiązki butli* i *naczynia ciśnieniowe awaryjne*.

**Naczynie ciśnieniowe awaryjne** oznacza *naczynie ciśnieniowe* o pojemności wodnej nie większej niż 3000 litrów, w którym umieszcza się uszkodzone, wadliwe, nieszczelne lub niezgodne z wymaganiami *naczynie(-a) ciśnieniowe*, przeznaczone do *przewozu*, na przykład w celu ich odzyskania lub utylizacji.

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

**Naczynie kriogeniczne otwarte** oznacza *naczynie* transportowe izolowane cieplnie przeznaczone do gazów schłodzonych skroplonych, utrzymywanych pod ciśnieniem atmosferycznym poprzez zapewnienie jego stałego odgazowania.

**Naczynie małe zawierające gaz (nabój gazowy)** oznacza naczynie jednorazowego napełniania, o pojemności wodnej nieprzekraczającej 1000 ml w odniesieniu do naczyń wykonanych z metalu i 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** oznacza naczynie, które dla utrzymania zawartości wymaga zastosowania opakowania zewnętrznego.

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

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

**Nadwozie wymienne** (swap body) jest to *kontener*, który zgodnie z Normą Europejską EN 283:1991 posiada następujące cechy:

- z uwagi na wytrzymałość mechaniczną jest on zbudowany na potrzeby *przewozu* lądowego na *wagonie* lub na pojeździe, albo do przewozu na statkach typu „ro-ro”;
- nie może być spiętrzany;
- może być zdejmowany z pojazdu za pomocą urządzenia stanowiącego wyposażenie tego pojazdu, ustawiany na własnych podporach i ponownie załadowany.

**Uwaga:** Określenie „*kontener*” nie obejmuje zwykłych *opakowań*, *DPPL*, *kontenerów-cystern* lub *wagonów*. Jednakże do przewozu materiałów promieniotwórczych kontener może być używany jako opakowanie.

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

**Napełniający** oznacza przedsiębiorstwo, które napełnia towarami niebezpiecznymi *cysterny (wagony-cysterny, cysterny odejmowalne, wagony ze zbiornikiem odejmowalnym, cysterny przenośne lub kontenery-cysterny)*, albo *wagony, kontenery wielkie lub kontenery małe do przewozu luzem*, lub *wagony-baterie* lub *MEGC*.

**Nazwa techniczna** oznacza uznaną nazwę chemiczną, uznaną nazwę biologiczną lub inną nazwę używaną aktualnie w publikacjach naukowo-technicznych (patrz 3.1.2.8.1.1).

**Numer UN** oznacza czterocyfrowy numer identyfikacyjny materiału lub przedmiotu, pochodzący z *Przepisów modelowych ONZ*.

## O

**Ocena zgodności** oznacza proces weryfikacji zgodności produktu z przepisami rozdziałów 1.8.6 i 1.8.7 dotyczących zatwierdzenia typu, nadzoru produkcji, badań i prób odbiorczych.

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

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

**Ogniwo paliwowe** oznacza urządzenie elektrochemiczne przetwarzające energię chemiczną paliwa na energię elektryczną, ciepło i produkty reakcji.

**Okres dopuszczenia konstrukcji** oznacza, dla butli i zbiorników rurowych z kompozytów, maksymalny okres używania (w latach), na który butla lub zbiornik rurowy jest zaprojektowany i zatwierdzony zgodnie z mającą zastosowanie normą.

**Okres używania** oznacza, dla butli i zbiorników rurowych z kompozytów, ilość lat dopuszczenia do używania butli lub zbiornika rurowego.

**Opakowanie** oznacza jeden lub większą liczbę pojemników oraz inne elementy lub materiały potrzebne aby pojemnik mógł pełnić funkcję naczynia oraz funkcje ochronne (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 przetworzone, opakowanie wtórne, opakowanie awaryjne oraz opakowanie pyłoszczelne*).

**Opakowanie awaryjne** oznacza opakowanie specjalne, w którym umieszcza się uszkodzone, wadliwe, nieszczelne lub niezgodne z wymaganiami dotyczącymi sztuki przesyłki z towarami niebezpiecznymi lub towary niebezpieczne, które rozsypały się lub wyciekły, przeznaczone do przewozu w celu ich odzyskania lub utylizacji.

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

- jest wykonane w sposób umożliwiający manipulację zmechanizowaną; i
- ma masę netto większą niż 400 kg lub pojemność większą niż 450 litrów, lecz ma objętość nie większą niż 3 m<sup>3</sup>.

**Opakowanie duże awaryjne** oznacza opakowanie specjalne, które:

- jest wykonane w sposób umożliwiający manipulację zmechanizowaną; i
- ma masę netto większą niż 400 kg lub pojemność większą niż 450 litrów, lecz ma objętość nie większą niż 3 m<sup>3</sup>;

w którym umieszcza się uszkodzone, wadliwe, ciekące lub niezgodne sztuki przesyłek z towarami niebezpiecznymi albo towary niebezpieczne, które rozsypały się lub wyciekły i które przewożone są celu ich odzyskania lub utylizacji.

**Opakowanie duże ponownie używane** oznacza *opakowanie duże* przeznaczone do ponownego napełnienia, które zostało sprawdzone i uznane za wolne od wad wpływających na zdolność do wytrzymywania obciążeń podczas próby eksploatacyjnej. Określenie to obejmuje *opakowania duże* napełniane tą samą lub podobną zgodną zawartością i przewożone w sieci dystrybucyjnej kontrolowanej przez nadawcę produktu.

**Opakowanie duże przerobione** oznacza *opakowanie duże* metalowe lub opakowanie duże ze sztywnego tworzywa sztucznego, które:

- jest wyprodukowane jako typ UN z typu niebędącego typem UN; lub
- powstało w wyniku przetworzenia jednego typu UN na inny typ UN.

*Opakowanie duże przerobione* podlega tym samym wymaganiom RID, co nowe *opakowanie duże* tego samego typu (patrz także definicja typu konstrukcji podana w 6.6.5.1.2).

**Opakowanie kombinowane** oznacza zestaw opakowań stosowany dla celów przewozowych, składający się z jednego lub kilku opakowań wewnętrznych umieszczonych w opakowaniu zewnętrznym, zgodnie z wymaganiami podanymi w 4.1.1.5.

**Uwaga:** Nie należy mylić określenia „*opakowanie wewnętrzne*” stosowanego w odniesieniu do *opakowań kombinowanych* z określeniem „*naczynie wewnętrzne*” stosowanym w odniesieniu do *opakowań złożonych*.



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

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

**Opakowanie przetworzone** oznacza w szczególności:

- a) *bęben* metalowy, który:
  - i) jest wytwarzany jako typ UN, zgodny z wymaganiami działu 6.1, z typu niebędącego 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 niezdemowalne);
- b) *bęben* z tworzywa sztucznego, który:
  - 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* przetworzone podlegają takim samym wymaganiom działu 6.1, jakie mają zastosowanie do nowych *bębnów* tego samego typu.

**Opakowanie pyłoszczelne** oznacza *opakowanie* nieprzepuszczalne dla suchej zawartości, w tym również dla materiału rozdrobnionego powstającego podczas przewozu.

**Opakowanie używane** oznacza *opakowanie*, które zostało sprawdzone i uznane za wolne od wad wpływających na zdolność do wytrzymywania obciążeń podczas próby eksploatacyjnej. Określenie to obejmuje *opakowania*, napełniane tą samą lub podobną zgodną zawartością i przewożone w sieci dystrybucyjnej kontrolowanej przez nadawcę produktu.

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

**Opakowanie zbiorcze** oznacza *opakowanie* użyte (w przypadku materiału promieniotwórczego przez jednego nadawcę) w celu umieszczenia w nim jednej lub większej liczby *sztuk przesyłek*, zgrupowanych w jednostkę łatwiejszą do manipulowania i układania podczas *przewozu*. Przykładami *opakowań zbiorczych* są:

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

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

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

**Uwaga:** Nie należy mylić określenia *naczynie wewnętrzne* stosowanego w odniesieniu do *opakowań złożonych* z określeniem *opakowanie wewnętrzne* stosowanym w odniesieniu do *opakowań kombinowanych*. Na przykład, w *opakowaniu złożonym* 6HA1 (tworzywo sztuczne) *naczyniem wewnętrznym* jest naczynie z tworzywa sztucznego, które nie jest przewidziane do pełnienia funkcji zbiornika bez *opakowania zewnętrznego*, a więc nie jest ono *opakowaniem wewnętrznym*.

W przypadkach, gdy po określeniu *opakowanie złożone* podano w nawiasie nazwę materiału, to dotyczy ona *naczynia wewnętrznego*.

**Opakowanie zregenerowane** oznacza w szczególności:

- a) *bęben* metalowy, który został:
  - i) oczyszczony do oryginalnych materiałów konstrukcyjnych ze wszystkich pozostałości poprzedniej zawartości, z wewnętrznej i zewnętrznej korozji oraz z powłok zewnętrznych 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, zmęceniem metalu, uszkodzonymi gwintami, zamknięciami lub z innymi znaczącymi uszkodzeniami;
- b) *bęben* i *kanister* z tworzywa sztucznego, który:
  - i) został oczyszczony do oryginalnych materiałów konstrukcyjnych ze wszystkich pozostałości poprzedniej zawartości, z wewnętrznej i zewnętrznej korozji oraz z powłok zewnętrznych i nalepek;
  - ii) ma wymienione wszystkie uszczelnienia nieintegralne z *opakowaniem*; oraz

- iii) został sprawdzony po oczyszczeniu w celu odrzucenia *opakowań* z widocznymi uszkodzeniami takimi jak rozdarcia, fałdy lub pęknięcia, albo uszkodzone gwinty, zamknięcia lub inne znaczące wady.

**Operator kontenera-cysterny, cysterny przemieszczalnej lub wagonu-cysterny**<sup>5)</sup> oznacza przedsiębiorstwo, na które *kontener-cysterna, cysterna przemieszczalna lub wagon-cysterna* jest zarejestrowany lub dopuszczony do przewozu.

**OTIF** oznacza Międzypaństwową Organizację Międzynarodowych Przewozów Kolejami (OTIF, Gryphenhübeliweg 30, CH-3006 Bern, Szwajcaria).

## P

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

**Podmiot odpowiedzialny za utrzymanie (ECM)** oznacza podmiot zgodny z zasadami dotyczącymi technicznego przyjęcia materiału kolejowego używanego w transporcie międzynarodowym (ATMF – Załącznik G do COTIF) i certyfikowany zgodnie z aneksem A<sup>6)</sup>, tak, że jest odpowiedzialny za utrzymanie wagonu.

**Podręcznik badań i kryteriów** oznacza „Zalecenia ONZ dotyczące transportu towarów niebezpiecznych, Podręcznik badań i kryteriów”, wydanie szóste („Recommendations on the Transport of Dangerous Goods. Manual of Tests and Criteria”), opublikowane przez Organizację Narodów Zjednoczonych (ST/SG/AC.10/11/Rev.6).

**Pojazd drogowy** oznacza pojazd ciężarowy, ciągnik siodłowy, naczepę lub przyczepę w rozumieniu przepisów ADR, którymi przewożone są towary *niebezpieczne*.

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

**Pojemnik aerozolowy:** patrz *aerozol*.

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

**Pojemność zbiornika** lub **komory zbiornika** dla cystern, oznacza całkowitą wewnętrzną pojemność zbiornika lub komory zbiornika wyrażoną w litrach lub w metrach sześciennych. Jeżeli nie jest możliwe całkowite napełnienie zbiornika lub komory zbiornika ze względu na ich kształt lub konstrukcję, to dla potrzeb określenia stopnia napełnienia cysterny i jej oznakowania należy przyjąć tę zmniejszoną pojemność.

**Poziom promieniowania** w odniesieniu do przewozu materiałów promieniotwórczych oznacza odpowiednią moc dawki wyrażoną w milisiwertach na godzinę (mSv/h) lub mikrosiwertach na godzinę (µSv/h).

**Pozycja I.N.O. (inaczej nieokreślona)** oznacza pozycję zbiorczą, do której mogą być zaliczone materiały, mieszaniny, roztwory lub przedmioty, jeżeli:

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

**Pozycja zbiorcza** oznacza pozycję wykazu obejmującą precyzyjnie zdefiniowaną grupę materiałów lub przedmiotów (patrz 2.1.1.2: B, C i D).

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

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

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

**Przepisy modelowe ONZ** (ang. „UN Model Regulations”) oznaczają Przepisy modelowe stanowiące załącznik do dziewiętnastego, poprawionego wydania „Zaleceń ONZ dotyczących transportu towarów niebezpiecznych” („Recommendations on the Transport of Dangerous Goods”), opublikowane przez Organizację Narodów Zjednoczonych (ST/SG/AC.10/1/Rev.19).

<sup>5)</sup> W przypadku „wagonu-cysterny” określenie „operator” jest równoważne określeniu „posiadacz” zdefiniowanemu w artykule 2n) załącznika G do COTIF i w artykule 3s) dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa kolei (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) oraz określeniu „dysponent” zdefiniowanemu w artykule 2s) dyrektywy 2008/57/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 17 czerwca 2008 w sprawie interoperacyjności systemów kolejowych we Wspólnocie.

<sup>6)</sup> Załącznik G jest zharmonizowany z prawem europejskim, w szczególności z dyrektywami 2004/49/WE (artykuł 3 i 14a) i 2008/57/WE (artykuł 2 i 33) w częściach dotyczących ECM. Aneks A do ATMF jest równoważny rozporządzeniu (UE) 445/2011 i dotyczy systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie wagonów towarowych.

**Przesyłka** oznacza każdą *sztukę przesyłki* lub *sztuki przesyłek*, albo ładunek z towarami niebezpiecznymi przeznaczone przez nadawcę do przewozu.

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

**Przewozy kombinowane** oznaczają *przewóz pojazdów drogowych* w kombinowanym transporcie drogowo-kolejowym. Ta definicja obejmuje także przewóz w systemie „ruchomej drogi” (rolling road) (załadunek pojazdów drogowych «towarzyszący i nietowarzyszący» na wagony przeznaczone do tego typu przewozów).

**Przewóz** oznacza przemieszczanie *towarów niebezpiecznych*, z uwzględnieniem postojów koniecznych z punktu widzenia warunków transportu oraz z uwzględnieniem czasu, przez który towary niebezpieczne znajdują się w *wagonach*, *cysternach* i *kontenerach* ze względu na panujące warunki ruchu, przed, podczas i po przemieszczeniu.

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

**Przewóz luzem** oznacza 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 przewozu materiału promieniotwórczego, oznacza państwa, przez które lub do których przewożona jest przesyłka, jednakże z wyłączeniem państw, „ponad” którymi przesyłka przewożona jest drogą lotniczą, jeżeli na ich terytorium nie jest planowane lądowanie.

## R

**Reakcja niebezpieczna** oznacza:

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

**Regulamin EKG** oznacza regulamin stanowiący załącznik do Porozumienia dotyczącego przyjęcia jednolitych wymagań technicznych dla pojazdów samochodowych, wyposażenia i części, które mogą być montowane lub stosowane w tych pojazdach oraz wzajemnego uznawania homologacji udzielonych na podstawie tych wymagań (Porozumienie z 1958 r., wraz ze zmianami).

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

- a) czyszczenie, lub
- b) 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 konstrukcji.

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

- a) czyszczenie,
- b) demontaż i ponowny montaż lub wymiana zamknięć korpusu (w tym odpowiednich złączek) lub *wyposażenia obsługowego*, zgodnie z oryginalną specyfikacją 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 konstrukcji (np. wyprostowanie wsporników lub zaczepów do podnoszenia), pod warunkiem, że funkcja utrzymania zawartości *DPPL* nie będzie naruszona.

**Rozładowca**: przedsiębiorstwo, które

- a) zdejmuje z *wagonu kontener*, *kontener do przewozu luzem*, *MEGC*, *kontener-cysternę*, *cysternę przenośną* lub *pojazd drogowy*, lub
- b) rozładowuje 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*), z *wagonu-baterii*, *MEMU*, *MEGC*, z *wagonu*, *kontenera wielkiego* lub *kontenera małego do przewozu luzem*, lub *kontenera do przewozu luzem*.

**Rozładunek** oznacza wszystkie działania wykonywane przez rozładowcę zgodnego z definicją rozładowcy.

## S

**SADT:** patrz *temperatura samoprzyspieszającego się rozkładu*.

**SAPT:** patrz *temperatura samoprzyspieszającej się polimeryzacji*.

**Silnik zasilany ogniwem paliwowym** oznacza urządzenie służące do napędu innych urządzeń, składające się z *ogniwa paliwowego* i zbiornika paliwa, który może być zintegrowany z *ogniwem paliwowym* lub stanowić osobną część tego urządzenia, wraz ze wszystkimi jego elementami wyposażenia niezbędnymi do jego działania.

**Składnik palny** (w odniesieniu do *aerozoli*) oznacza materiał zapalny ciekły, materiał zapalny stały lub gaz palny i mieszaniny gazowe, zdefiniowane w Podręczniku badań i kryteriów część III rozdział 31.1.3 uwagi 1-3. Określenie to nie obejmuje materiałów piroforycznych, samonagrzewających się i reagujących z wodą. Chemiczne ciepło spalania powinno być oznaczane jedną z następujących metod: ASTM D 240, ISO/FDIS 13943:1999 (E/F) 86.1 do 86.3 lub NFPA 30B.

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

**SMGS** oznacza Umowę o międzynarodowej kolejowej komunikacji towarowej opracowaną przez Organizację Współpracy Kolei (OSŽD), której siedziba znajduje się w Warszawie.

**Stal miękka** oznacza stal o minimalnej granicy wytrzymałości na rozciąganie pomiędzy 360 N/mm<sup>2</sup> a 440 N/mm<sup>2</sup>.

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

**Stal odniesienia** oznacza stal o minimalnej granicy wytrzymałości na rozciąganie równej 370 N/mm<sup>2</sup> i wydłużeniu po rozerwaniu 27%.

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

**System detekcji promieniowania** oznacza przyrząd, w którym detektory promieniowania są jego elementami składowymi.

**System zamknięcia** w odniesieniu do przewozu materiałów promieniotwórczych, oznacza zestaw złożony z materiału rozszczepialnego i elementów opakowania, który według specyfikacji projektowej i uzgodnienia dokonanego przez władzę właściwą przeznaczony jest do zapewnienia bezpieczeństwa krytycznościowego.

**System zapewniający szczelność**, w odniesieniu do przewozu materiału promieniotwórczego, oznacza zespół elementów opakowania, który według specyfikacji projektowej przeznaczony jest do utrzymania wewnątrz materiału promieniotwórczego podczas przewozu.

**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.

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

**Sztuka przesyłki** oznacza końcowy produkt operacji pakowania składający się z *opakowania*, *opakowania dużego* lub *DPPL*, wraz z jego zawartością, który jest przygotowany do wysyłki. Określenie to obejmuje *naczynia do gazów* zdefiniowane w niniejszym rozdziale, jak również przedmioty, które ze względu na swój rozmiar, masę lub kształt mogą być przewożone bez opakowania albo w pakietach, kłatkach lub w urządzeniach do przenoszenia. Poza tym, że określenie to nie stosuje się do przewozu materiałów promieniotwórczych, nie stosuje się ono również do 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.

**Środek transportu** oznacza, w przypadku przewozu drogowego lub kolejowego, pojazd drogowy lub wagon.

## T

**Taca** (klasa 1) oznacza płytę wykonaną z metalu, tworzywa sztucznego, tektury lub innego odpowiedniego materiału, która umieszczana jest w *opakowaniu wewnętrznym*, *pośrednim* lub *zewnętrznym* i zapewnia ciasne ułożenie w takim *opakowaniu*. Powierzchnia *tacy* może być ukształtowana w taki sposób, żeby opakowania lub przedmioty mogły być w niej umieszczane, bezpiecznie unieruchomione i oddzielone jedno od drugiego.

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

**Temperatura kontrolowana** oznacza najwyższą temperaturę, w której nadtlenek organiczny lub materiał samoreaktywny mogą być bezpiecznie przewożone.

**Temperatura krytyczna** oznacza temperaturę, powyżej której materiał nie występuje w stanie ciekłym.

**Temperatura samoprzyspieszającego się rozkładu** (TSR, ang. self-accelerating decomposition temperature, **SADT**) oznacza najniższą temperaturę, w której może nastąpić samoprzyspieszający się rozkład materiału znajdującego się w opakowaniu użytym do przewozu. Przepisy dotyczące określania TSR oraz skutków ogrzewania materiału w naczyniu zamkniętym podane są w *Podręczniku badań i kryteriów*, Część II.

**Temperatura samoprzyspieszającej się polimeryzacji** (TSP, ang. self-accelerating polymerization temperature **SAPT**) oznacza najniższą temperaturę, przy której może wystąpić polimeryzacja materiału w sztuce przesyłki, DPPL lub cysternie przekazanej do przewozu. SAPT powinno być określone zgodnie z procedurami badania ustalonymi dla temperatury samoprzyspieszającego się rozkładu dla materiałów samoreaktywnych zgodnie z *Podręcznikiem badań i kryteriów*, Część II, sekcja 28.

**Temperatura zapłonu** oznacza najniższą temperaturę cieczy, w której jej para tworzy z powietrzem mieszaninę palną;

**TI:** patrz *wskaźnik transportowy*.

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

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

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

## U

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

**Układ magazynowania w wodorku metalu** oznacza pojedynczy kompletny system magazynowania wodoru, zawierający naczynie, wodorek metalu, urządzenie obniżające ciśnienie, zawór odcinający, wyposażenie obsługowe i wewnętrzne części składowe, używany wyłącznie do przewozu wodoru.

**UNECE:** patrz *EKG ONZ*

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

**Używanie wyłączne**, w odniesieniu do przewozu materiału promieniotwórczego, oznacza używanie *wagonu* lub *kontenera wielkiego* wyłącznie przez jednego nadawcę, przy czym wszystkie czynności załadunku, rozładunku i przewozu-początkowe, przejściowe i końcowe - wykonywane są zgodnie z instrukcjami nadawcy lub odbiorcy w przypadkach gdy wymagają tego przepisy RID.

## W

**Wagon** oznacza pojazd kolejowy nieposiadający własnego napędu, przeznaczony do *przewozu* towarów (patrz także *wagon-bateria*, *wagon-cysterna*, *wagon kryty*, *wagon odkryty*, *wagon przykryty oponczą*).

**Wagon bateria** oznacza *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*, *wiązki butli* (zwane też „ramami”), *bębny ciśnieniowe*, jak również *cysterny* przeznaczone do przewozu *gazów* zgodnych z definicją w 2.2.2.1.1, o pojemności nie mniej niż 450 litrów.

**Wagon-cysterna** oznacza *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 cięglowe i zderzakowe, hamulce i napisy).

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

**Wagon kryty** oznacza *wagon* z nieruchomymi lub przesuwными ścianami bocznymi lub dachem.

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

**Wagon przykryty oponczą** oznacza *wagon odkryty* wyposażony w oponczę do ochrony załadowanego towaru.

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

**Wieloelementowy kontener do gazu (MEGC)** oznacza jednostkę składającą się z elementów połączonych ze sobą kolektorem i zamocowanych w ramie. Za elementy wieloelementowego kontenera do gazu uważa się następujące elementy: *butle*, *zbiorniki rurowe*, *wiązki butli*, *bębny ciśnieniowe* oraz *cysterny* przeznaczone do przewozu *gazów* zdefiniowanych w 2.2.2.1.1, o pojemności większej niż 450 litrów.

**Uwaga:** Odnośnie do UN MEGC, patrz dział 6.7.

**Władza właściwa** oznacza władzę(-e), albo inne(-e) organ(-y), upoważnione(-e) w każdym państwie i w każdym określonym przypadku zgodnie z prawem krajowym.

**Wnioskujący**, w przypadku oceny zgodności, oznacza wytwórcę albo jego upoważnionego przedstawiciela w Państwie-Stronie RID. W przypadku badań okresowych, badań pośrednich i badań nadzwyczajnych, *wnioskujący* oznacza podmiot przeprowadzający badania, użytkownika lub ich upoważnionego przedstawiciela w Państwie-Stronie RID.

**Uwaga:** Wyjątkowo, strona trzecia (np. operator *kontenera-cysterny* zgodnie z definicją podaną w 1.2.1) może wnioskować o ocenę zgodności.

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

**Wskaźnik krytycznościowy** (criticality safety index, *CSI*) wyznaczony dla *sztuki przesyłki, opakowania zbiorczego* lub *kontenera* zawierającego materiał rozszczepialny, w odniesieniu do przewozu materiału promieniotwórczego, oznacza liczbę, która jest wykorzystywana do zapewnienia kontroli nad gromadzeniem *sztuk przesyłek, opakowań zbiorczych* lub *kontenerów* zawierających materiały rozszczepialne.

**Wskaźnik transportowy** (Transport Index, *TI*) wyznaczony dla *sztuki przesyłki, opakowania zbiorczego, kontenera* lub nieopakowanych materiałów LSA-I lub SCO-I, w odniesieniu do przewozu materiału promieniotwórczego, oznacza liczbę, która jest wykorzystywana do zapewnienia kontroli nad narażeniem na promieniowanie.

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

**Wyposażenie konstrukcyjne** oznacza:

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

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

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

**Wyposażenie obsługowe** oznacza:

- w odniesieniu do *cystern* - urządzenia służące do napełniania i opróżniania, urządzenia oddechowe, urządzenia zabezpieczające, urządzenia służące do ogrzewania oraz zapewniające izolację cieplną oraz urządzenia pomiarowe;
- Uwaga:** W odniesieniu do *cystern przENOśnych*, patrz dział 6.7.
- w odniesieniu do elementów *wagonów-baterii* lub *MEGC* - urządzenia służące do napełniania i opróżniania, łącznie z kolektorem, urządzenia do zabezpieczenia, a także urządzenia pomiarowe;
  - w odniesieniu do *DPPL* - urządzenia do napełniania i opróżniania, wyrównywania ciśnienia lub odpowietrzania, zabezpieczenia, ogrzewania i izolacji cieplnej, a także urządzenia pomiarowe.

**Wzór**, w odniesieniu do przewozu materiału promieniotwórczego, oznacza opis materiału rozszczepialnego wyłączono na podstawie 2.2.7.2.3.5 f), materiału promieniotwórczego w postaci specjalnej, materiału promieniotwórczego słabo rozpraszalnego, *sztuki przesyłki* lub *opakowania*, który pozwala dokładnie określić taki wyrób. Opis ten może zawierać wykazy elementów, rysunki techniczne, protokoły potwierdzające zgodność wzoru z wymaganiami obowiązujących przepisów oraz inną stosowną dokumentację.

## Z

**Załadowca** oznacza przedsiębiorstwo, które:

- ładuje zapakowane towary *niebezpieczne, kontenery małe* lub *cysterny przENOśne* do *wagonu* lub na *wagon* lub do *kontenera*, lub
- ładuje *kontener, kontener do przewozu luzem, MEGC, kontener-cysternę* lub *cysternę przENOśną* na *wagon*.

**Załadunek** oznacza wszystkie działania wykonywane przez załadowcę zgodnego z definicją *załadowcy*.

**Załącznik 2 do SMGS** oznacza przepisy dotyczące przewozu towarów niebezpiecznych określone w załączniku 2 do Umowy SMGS.

**Zamknięcie** oznacza urządzenie służące do zamykania otworu *naczynia*.

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

**Zapewnienie zgodności** (materiały promieniotwórcze) oznacza systematyczny program działań stosowanych przez władzę właściwą, którego celem jest zapewnienie stosowania w praktyce wymagań RID.

**Zarządca infrastruktury kolejowej** oznacza jednostkę publiczną 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 materiału promieniotwórczego, oznacza zatwierdzenie wzoru, które powinno być dokonane wyłącznie przez władzę właściwą państwa pochodzenia wzoru. Jeżeli państwo pochodzenia nie jest Państwem-Stroną RID, to zatwierdzenie powinno zostać uprawomocnione przez władzę właściwą Państwa –Strony RID (patrz 6.4.22.8).

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

**Zawartość promieniotwórcza**, w odniesieniu do przewozu materiału promieniotwórczego, oznacza materiał promieniotwórczy razem z innymi skażonymi lub aktywowanymi materiałami stałymi, materiałami ciekłymi lub gazami znajdującymi się w opakowaniu.

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

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

**Zawór wentylacyjny wymuszonego działania** oznacza zawór cysterny 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** oznacza naczynie ciśnieniowe transportowe bez szwu lub kompozytowe o pojemności wodnej większej niż 150 litrów, ale nie większej niż 3000 litrów.

## 1.2.2 Jednostki miar

### 1.2.2.1 W RID stosowane są następujące jednostki miar<sup>7)</sup>

Wielkość	Jednostka SI <sup>8)</sup>	Inne dopuszczone jednostki	Zależności między jednostkami
Długość	m (metr)	-	-
Powierzchnia	m <sup>2</sup> (metr kwadratowy)	-	-
Objętość	m <sup>3</sup> (metr sześcienny)	l <sup>9)</sup> (litr)	1 l = 10 <sup>-3</sup> m <sup>3</sup>
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 <sup>-3</sup> kg 1 t = 10 <sup>3</sup> kg
Gęstość (masy)	kg/m <sup>3</sup>	kg/l	1 kg/l = 10 <sup>3</sup> kg/m <sup>3</sup>
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 <sup>2</sup>
Ciśnienie	Pa (paskal)	bar (bar)	1 bar = 10 <sup>5</sup> Pa 1 Pa = 1 N/m <sup>2</sup>
Naprężenie	N/m <sup>2</sup>	N/mm <sup>2</sup>	1 N/mm <sup>2</sup> = 1 MPa
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 <sup>-18</sup> J
Moc	W (wat)	-	1 W = 1 J/s = 1 N × m/s
Lepkość kinematyczna	m <sup>2</sup> /s	mm <sup>2</sup> /s	1 mm <sup>2</sup> /s = 10 <sup>-6</sup> m <sup>2</sup> /s
Lepkość dynamiczna	Pa × s	mPa × s	1 mPa × s = 10 <sup>-3</sup> Pa × s
Aktywność	Bq (bekerel)		
Równoważnik dawki	Sv (siwert)		

<sup>7)</sup> Przy przekształcaniu alternatywnych jednostek na jednostki układu SI dopuszcza się następujące zaokrąglenia:

#### Siła

$$1 \text{ kG} = 9,807 \text{ N}$$

$$1 \text{ N} = 0,102 \text{ kG}$$

#### Naprężenie

$$1 \text{ kG/mm}^2 = 9,807 \text{ N/mm}^2$$

$$1 \text{ N/mm}^2 = 0,102 \text{ kG/mm}^2$$

#### Ciśnienie

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

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

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

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

#### Energia, praca, ilość ciepła

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

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

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

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

#### Moc

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

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

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

#### Lepkość kinematyczna

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

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

#### Lepkość dynamiczna

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

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

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

<sup>8)</sup> Międzynarodowy układ jednostek (SI) jest wynikiem postanowień Generalnej Konferencji Miar i Wag (Adres: Pavillon de Breteuil, Parc de St-Cloud, F-92 310 Sèvres)

<sup>9)</sup> 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	$\mu$
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: przy napełnianiu pod ciśnieniem - stosunek objętości określony jako procentowy udział gazu w objętości całkowitej mieszaniny, lub przy napełnianiu według 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 ciśnienie manometryczne (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, jeżeli nie jest podana inna temperatura.

## Dział 1.3

### Szkolenie osób uczestniczących w przewozie towarów niebezpiecznych

#### 1.3.1 Zakres stosowania

Pracownicy uczestników przewozu wskazanych w dziale 1.4, których obowiązki dotyczą przewozu towarów niebezpiecznych, powinni być przeszkoleni w zakresie wymagań związanych z takim przewozem, odpowiednio do ich odpowiedzialności i obowiązków. Pracownicy powinni być przeszkoleni zgodnie z 1.3.2 przed przejęciem odpowiedzialności, a obowiązki, dla wypełniania których nie zostali przeszkoleni, powinni wykonywać tylko pod bezpośrednim nadzorem przeszkolonego pracownika. Szkolenie powinno obejmować także przedstawione w dziale 1.10 przepisy stosowane dla zapewnienia bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych.

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

**Uwaga 2:** (zarezerwowany)

**Uwaga 3:** W odniesieniu do szkolenia w zakresie przewozu materiałów promieniotwórczych, patrz także 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 Szkolenie ogólne

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 przewozów w łańcuchu transportowym 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.

Szkolenie stanowiskowe 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 tablic pomarańczowych. Ponadto pracownicy powinni poznać procedurę powiadamiania przy stwierdzonych nieprawidłowościach.

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

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

Pracownicy powinni być objęci szkoleniem specjalistycznym, podzielonym na 3 grupy podane w 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	Pracownicy
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** 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 według Załącznika 9 (Warunki rewizji technicznej dla przejścia) Ogólnej umowy o użytkowaniu wagonów towarowych (AVV)<sup>10)</sup>;
  - 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 ryzyka 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 pracowników z bezpiecznymi sposobami postępowania z towarami niebezpiecznymi oraz z procedurami ratowniczymi.

**1.3.2.4** Szkolenie uzupełnia się w regularnych odstępach czasu przez szkolenia doksztalcające, 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.

---

<sup>10)</sup> Opublikowana przez Biuro AVV, Avenue Louise, 500, BE-1050 Bruxelles, [www.gcubureau.org](http://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 w 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 w 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

**Uwaga 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 wypełniane przez różne przedsiębiorstwa.

**Uwaga 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 przepisy RID. W zakresie podanym w 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 znaki przewidziane w RID;
- d) spełniać wymagania dotyczące sposobu nadania i ograniczeń przewozowych;
- e) upewnić się, że nawet próżne nieoczyszczone i nieodgazowane cysterny (wagony-cysterny, wagony z odejmowalnymi zbiornikami, wagony-baterie, MEGC, cysterny przenośne i kontenery-cysterny) lub próżne nieoczyszczone wagony i kontenery do przewozu luzem są zgodnie z działem 5.3 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 w 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 w 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 niebezpiecznego 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, 4.3.2.3.7, 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 zgodnie z działem 5.3 duże nalepki ostrzegawcze, znaki i tablice pomarańczowe;
- 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 postanowienia Karty UIC 471-3 V (Czynności sprawdzające przy przesyłkach towarów niebezpiecznych w ruchu międzynarodowym) pkt 5<sup>11)</sup>.

1.4.2.2.2 W przypadku wymagań podanych w 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 w 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, jeżeli przesyłka spełnia obowiązujące przepisy. Władza(-e) właściwa(-e) dla pozostałej części przewozu może(-gą) 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.

1.4.2.2.7 Przewoźnik powinien poinformować maszynistę o załadowanych towarach niebezpiecznych i ich umiejscowieniu w pociągu przed jego odjazdem.

Wymagania tego przepisu uważa się za spełnione, jeżeli zastosowano postanowienia Załączników A i B Karty UIC 472 (Karta próby hamulca, wykaz pojazdów w składzie pociągu dla międzynarodowych pociągów towarowych)<sup>12)</sup>.

<sup>11)</sup> Wydanie karty UIC obowiązujące od dnia 1 stycznia 2017 r.

<sup>12)</sup> Wydanie karty UIC obowiązujące od dnia 1 lipca 2015 r.

**1.4.2.2.8** Przewoźnik powinien upewnić się, że informacje udostępniane podmiotowi odpowiedzialnemu za utrzymanie (ECM) zgodnie z artykułem 15 § 3 ATMF – Załącznik G do COTIF – i artykułem 5 Aneksu A do ATMF, obejmują także cysternę i jej wyposażenie.

### **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 rozładunku.

**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.

### **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 opakowań próżnych nieoczyszczonych, 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 opakowań próżnych nieoczyszczonych;
- c) spełniać warunki dotyczące załadunku i manipulowania ładunkiem;
- d) przestrzegać przepisów dotyczących nanoszenia dużych nalepek ostrzegawczych, znaków i tablic pomarańczowych na wagon lub kontener wielki zgodnie z działem 5.3, 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 w 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 przesyłek 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 napełnieniem 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 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](http://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) napełniać cysterny jedynie takimi towarami niebezpiecznymi, które są dopuszczone do przewozu w tych cysternach;

- d) przy napełnianiu cysterny stosować się do przepisów dotyczących załadunku towarów niebezpiecznych do sąsiednich komór cysterny;
- e) podczas napełniania cysterny przestrzegać określonego dla danego towaru maksymalnego dopuszczalnego stopnia napełnienia lub maksymalnej dopuszczalnej masy zawartości na litr pojemności;
- f) po napełnieniu cysterny zapewnić, że wszystkie zamknięcia są w pozycji zamkniętej i są szczelne;  
**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](http://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, zostały umieszczone wymagane w przepisach nalepki ostrzegawcze, znaki, tablice pomarańczowe i duże nalepki ostrzegawcze oraz znaki manewrowania zgodnie z działem 5.3;
- 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 w 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 kontroli nadzwyczajnej, 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 w 1.4.1 operator wagonu-cysterny powinien w szczególności zapewnić<sup>13)</sup>:

- a) że będą spełnione obowiązujące przepisy w zakresie konstrukcji, wyposażenia, badań i oznakowania;
- b) że będzie przeprowadzona kontrola nadzwyczajna, jeżeli bezpieczeństwo zbiornika lub jego wyposażenia mogło być narażone na skutek naprawy, przeróbki lub wypadku;
- c) że będą wpisane do dokumentacji cysterny rezultaty działań wymagane w a) i b);
- d) że ECM przypisany do wagonu-cysterny jest w posiadaniu ważnego certyfikatu obejmującego także wagony-cysterny do towarów niebezpiecznych;
- e) że informacje udostępniane podmiotowi odpowiedzialnemu za utrzymanie (ECM) zgodnie z artykułem 15 § 3 ATMF - Załącznik G do COTIF - i artykułem 5 Załącznika A ATMF, obejmują także cysternę i jej wyposażenie.

#### 1.4.3.6 Zarządca infrastruktury kolejowej

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

- a) zapewnić, aby zostały opracowane wewnętrzne plany awaryjne dla stacji rozrządowych 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, jeżeli powinny być wpisane do dokumentu przewozowego, lub, jeżeli przewożone są tylko towary niebezpieczne

<sup>13)</sup> Operator wagonu-cysterny może przenieść na podmiot odpowiedzialny za utrzymanie (ECM) organizację badań zgodnych z działem 6.8.

- zapakowane w ilościach ograniczonych zgodnie z działem 3.4, informację o ich przewozie, 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.

### 1.4.3.7 Rozładowca

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:** Rozładowca powinien ustalić procedury dla sprawdzania poprawności działania zamknięć zbiornika wagonu-cysterny i dla zagwarantowania szczelności urządzeń zamykających, przed i po rozładunku. 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](http://www.otif.org)).

- c) spełniać wszystkie odpowiednie wymagania dotyczące rozładunku i manipulowania;
- 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 rozładunku. 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](http://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, znaki i tablice pomarańczowe, naniesione zgodnie z działem 5.3.

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.

### 1.4.3.8 Podmiot odpowiedzialny za utrzymanie (ECM)

W rozumieniu rozdziału 1.4.1, podmiot odpowiedzialny za utrzymanie (ECM) powinien w szczególności zapewnić, że:

- a) utrzymanie cystern i ich wyposażenia jest wykonywane w taki sposób, aby zapewnić, w normalnych warunkach eksploatacji, że wagon-cysterna spełnia wymagania przepisów RID;
- b) informacje określone w artykule 15a § 3 ATMF - Załącznik G do COTIF - i artykule 5 Załącznika A ATMF, obejmują także cysternę i jej wyposażenie;
- c) czynności utrzymaniowe dotyczące cysterny i jej wyposażenia są rejestrowane w dokumentacji utrzymania.



## 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 odstępstwa od RID, pod warunkiem, że nie zostanie przez to obniżony poziom bezpieczeństwa. Władza inicjująca dane odstępstwo powinna zawiadomić o tym odstępstwie Sekretariat OTIF, który następnie powinien podać je do wiadomości Państwom-Stronom RID<sup>14)</sup>.

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

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

**1.5.1.3** Przewozy wykonywane na podstawie odstępstw czasowych są przewozami w rozumieniu Załącznika C do 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).

---

<sup>14)</sup> Odstępstwa czasowe zawarte według tego działu są dostępne na stronie internetowej OTIF [www.otif.org](http://www.otif.org)

## Dział 1.6

### Przepisy przejściowe

#### 1.6.1 Przepisy ogólne

**1.6.1.1** Jeżeli nie postanowiono inaczej, to materiały i przedmioty RID mogą być przewożone do 30 czerwca 2017 r. na podstawie przepisów RID<sup>15)</sup> ważnych do 31 grudnia 2016 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 RID<sup>16)</sup>, 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 RID<sup>17)</sup>, 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 wyprodukowane 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 wyprodukowane 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, wyprodukowanych z polietylenu o dużej lub średniej masie cząsteczkowej, które były wystawione przed 1 lipca 2005 r. zgodnie z 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 wyprodukowane 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, wyprodukowanych z polietylenu o dużej lub średniej masie cząsteczkowej oraz dla DPPL wyprodukowanych 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 6.1.6.1 a) stosowanym od 1 stycznia 2007 r., nadal są ważne.

**1.6.1.12** (zarezerwowany)

**1.6.1.13** (skreślony)

**1.6.1.14** DPPL wyprodukowane przed 1 stycznia 2011 r. zgodnie z typem konstrukcji, który nie spełniał wymagań badania na drgania według 6.5.6.13, lub w momencie przeprowadzania badania na spadek nie musiał spełniać kryteriów z 6.5.6.9.5 d), mogą być dalej używane.

**1.6.1.15** DPPL wyprodukowane, 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 wyprodukowane, przetworzone lub naprawione pomiędzy 1 stycznia 2011 r. a 31 grudnia 2016 r. i oznakowane znakiem maksymalnego dopuszczalnego obciążenia przy spiętrzaniu zgodnie z 6.5.2.2.2 obowiązującym do 31 grudnia 2014 r., mogą być nadal używane.

**1.6.1.16** (skreślony)

<sup>15)</sup> Wersja RID obowiązująca od 1 stycznia 2015 r.

<sup>16)</sup> Wersja RID obowiązująca od 1 maja 1985 r.

<sup>17)</sup> Wersje RID obowiązujące od 1 stycznia 1990 r., 1 stycznia 1993 r., 1 stycznia 1995 r.

- 1.6.1.17** (skreślony)
- 1.6.1.18** (skreślony)
- 1.6.1.19** (skreślony)
- 1.6.1.20** (skreślony)
- 1.6.1.21** (zarezerwowany)
- 1.6.1.22** Naczynia wewnętrzne DPPL złożonych wyprodukowane 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** Butle o pojemności wodnej nie większej niż 60 litrów 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 terminu następnego badania okresowego, ale nie dłużej niż do 30 czerwca 2018 r.
- 1.6.1.26** Opakowania duże wyprodukowane lub przebudowane przed 1 stycznia 2014 r., niespełniające wymagań 6.6.3.1 odnośnie do wysokości liter, numerów i symboli, obowiązujących od 1 stycznia 2013 r., mogą być używane nadal. Opakowania duże wyprodukowane lub przebudowane przed 1 stycznia 2015 r. nie wymagają oznakowania zawierającego maksymalne dopuszczalne obciążenie przy spiętrzaniu 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 wyprodukowane lub przebudowane pomiędzy 1 stycznia 2011 r. a 31 grudnia 2016 r. i oznakowane znakiem maksymalnego dopuszczalnego obciążenia przy spiętrzaniu zgodnie z 6.6.3.3, obowiązującym do 31 grudnia 2014 r., mogą być nadal używane.
- 1.6.1.27** Zbiorniki stanowiące integralne części wyposażenia lub urządzeń wyprodukowanych przed 1 stycznia 2013 r. i zawierające paliwa ciekłe UN: 1202, 1203, 1223, 1268, 1863 lub 3475, niespełniające wymagań przepisu specjalnego 363 działu 3.3 obowiązującego od 1 stycznia 2013 r. mogą być nadal używane.
- 1.6.1.28** (skreślony)
- 1.6.1.29** Ogniwa i akumulatory litowe wyprodukowane zgodnie z typem spełniającym wymagania podrozdziału 38.3 z Podręcznika badań i kryteriów wydanie 3, zmiana 1 lub kolejnego wydania i zmiany stosowanej od daty badania typu mogą być nadal przewożone, chyba że w RID przewidziano inaczej.
- Ogniwa i akumulatory litowe wyprodukowane przed 1 lipca 2003 spełniające wymagania Podręcznika badań i kryteriów wydanie 3, mogą być przewożone, jeżeli spełnione są wszystkie pozostałe obowiązujące wymagania.
- 1.6.1.30** Nalepki ostrzegawcze spełniające wymagania 5.2.2.2.1.1 obowiązujące do 31 grudnia 2014 r., mogą być używane do 30 czerwca 2019 r.
- 1.6.1.31** (skreślony)
- 1.6.1.32** (skreślony)
- 1.6.1.33** Kondensatory elektryczne dwuwarstwowe UN 3499 wyprodukowane przed 1 stycznia 2014 r. nie muszą być oznakowane wartością zdolności do magazynowania energii w Wh, zgodnie z przepisem specjalnym 361 e) w dziale 3.3.
- 1.6.1.34** Kondensatory niesymetryczne UN 3508 wyprodukowane przed 1 stycznia 2016 r. nie muszą być oznakowane wartością zdolności do magazynowania energii w Wh, zgodnie z przepisem specjalnym 372 w dziale 3.3.
- 1.6.1.35** (zarezerwowany)
- 1.6.1.36** (zarezerwowany)
- 1.6.1.37** Duże nalepki ostrzegawcze o zmniejszonych wymiarach, które przed 1 stycznia 2015 r. mogły być założone na wagony zgodnie z przepisem 5.3.1.7.4 obowiązującym do 31 grudnia 2014 r., ale które nie spełniają wymagań dla zakładania dużych nalepek ostrzegawczych o zmniejszonych wymiarach, zgodnie z przepisem 5.3.1.7.4 obowiązującym od 1 stycznia 2015 r., powinny być wymienione najpóźniej 31 grudnia 2017 r.
- 1.6.1.38** Państwa-Strony RID mogą do 31 grudnia 2018 r. wydawać świadectwa przeszkolenia doradcom do spraw bezpieczeństwa w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych zgodne ze wzorem ważnym do 31 grudnia 2016 r., zamiast zgodnych z wymaganiami 1.8.3.18 ważnym od 1 stycznia 2017 r. Takie świadectwa mogą być używane do końca ich pięcioletniej ważności.
- 1.6.1.39** Niezależnie od przepisu specjalnego 188 w dziale 3.3 ważnego od 1 stycznia 2017 r., sztuki przesyłek z ogniwami lub akumulatorami litowymi mogą być do 31 grudnia 2018 r. oznakowywane zgodnie z przepisem specjalnym 188 w dziale 3.3 ważnym do 31 grudnia 2016 r.

- 1.6.1.40** Niezależnie od przepisów RID ważnych od 1 stycznia 2017 r., przedmioty UN 0015, 0016 i 0303 zawierające materiał(-y) dymotwórczy(-e) trujący(-e) inhalacyjnie zgodnie z kryteriami dla klasy 6.1, wyprodukowane przed 31 grudnia 2016 r., mogą być do 31 grudnia 2018 r. przewożone bez nalepki ostrzegawczej dla zagrożenia „trujący” (wzór nr 6.1, patrz 5.2.2.2.2).
- 1.6.1.41** Niezależnie od przepisów RID ważnych od 1 stycznia 2017 r., opakowania duże odpowiadające wymaganiom badań dla grupy pakowania III zgodnie z przepisem specjalnym L2 instrukcji pakowania LP02 w 4.1.4.3 ważnym do 31 grudnia 2016 r., mogą być do 31 grudnia 2022 r. nadal używane do UN 1950.
- 1.6.1.42** Niezależnie od wymagań w kolumnie 5 tabeli A w dziale 3.2 ważnych od 1 stycznia 2017 r. dla UN 3090, 3091, 3480 i 3481, nalepka ostrzegawcza dla klasy 9 (wzór nr 9, patrz 5.2.2.2.2) może być do 31 grudnia 2018 r. nadal używana dla tych UN.
- 1.6.1.43** Pojazdy zarejestrowane lub dopuszczone do ruchu przed 1 lipca 2017 r., określone w przepisie specjalnym 240, 385 i 669 w dziale 3.3, oraz ich wyposażenie przeznaczone do używania w czasie przewozu, które spełniają wymagania przepisów RID ważnych do 31 grudnia 2016 r. ale zawierają ogniwa lub akumulatory litowe niespełniające wymagań 2.2.9.1.7, mogą być zgodnie z przepisem specjalnym 666 w dziale 3.3 nadal przewożone jako ładunek.
- 1.6.2 Naczynia ciśnieniowe i naczynia do gazów klasy 2**
- 1.6.2.1** Naczynia wyprodukowane 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 wyprodukowane przed 1 stycznia 2003 r., po 1 stycznia 2003 r. mogą nadal posiadać znaki zgodne z przepisami stosowanymi do 31 grudnia 2002 r.
- 1.6.2.4** Naczynia ciśnieniowe zaprojektowane i wyprodukowane 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 wyprodukowane 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, wyprodukowane 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 punkcie (10) instrukcji pakowania P200 w 4.1.4.1 stosowane do 31 grudnia 2010 r. mogą być w Państwach-Stronach RID zastosowane do butli wyprodukowane 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 wyprodukowane 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 wytwarzane i dopuszczane zgodnie z przepisami krajowymi. Naczynia ciśnieniowe awaryjne wyprodukowane i zatwierdzone zgodnie z prawem krajowym przed 1 stycznia 2014 r. mogą być nadal używane na podstawie dopuszczenia władzy właściwej państwa używania.
- 1.6.2.13** Wiązki butli wyprodukowane przed 1 lipca 2013 r. i nieoznakowane zgodnie z 6.2.3.9.7.2 i 6.2.3.9.7.3 obowiązującymi od 1 stycznia 2013 r. lub 6.2.3.9.7.2 obowiązującym od 1 stycznia 2015 r., mogą być używane do następnego badania okresowego po 1 lipca 2015 r.
- 1.6.2.14** Butle wyprodukowane przed 1 stycznia 2016 r. zgodnie z 6.2.3 i specyfikacją zatwierdzoną przez władzę właściwą państwa przewozu i używania, ale niezgodne z ISO 11513:2011 lub ISO 9809-1:2010 jak wymagane jest w 4.1.4.1 instrukcja pakowania P208 1), mogą być używane do przewozu gazów zaadsorbowanych pod warunkiem spełnienia przepisów ogólnych z 4.1.6.1.

- 1.6.2.15** Wiazki butli, które zostały poddane badaniom okresowym przed 1 lipca 2015 r. i nie są oznakowane zgodnie z 6.2.3.9.7.3 obowiązującym od 1 stycznia 2015 r. mogą być używane aż do następnego badania okresowego po 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 zostały zbudowane przed wejściem w życie przepisów obowiązujących od 1 października 1978 r. mogą być nadal używane, jeżeli grubość ścianki i wyposażenie spełniają wymagania działu 6.8.
- 1.6.3.3.1** Wagony-cysterny przeznaczone do przewozu gazów klasy 2, których zbiorniki zostały zbudowane przed 1 stycznia 1965 r., mogą być używane do 31 grudnia 2017 r., za zgodą władzy właściwej państwa rejestracji i jeżeli ich wyposażenie, ale nie grubość ścianki, spełnia wymagania działu 6.8.
- 1.6.3.3.2** Wagony-cysterny przeznaczone do przewozu gazów klasy 2, których zbiorniki zostały zbudowane pomiędzy 1 stycznia 1965 r. a 31 grudnia 1966 r. mogą być używane do 31 grudnia 2019 r. jeżeli ich wyposażenie, ale nie grubość ścianki, spełnia wymagania działu 6.8.
- 1.6.3.3.3** Wagony-cysterny przeznaczone do przewozu gazów klasy 2, których zbiorniki zostały zbudowane pomiędzy 1 stycznia 1967 r. a 31 grudnia 1970 r. mogą być używane do 31 grudnia 2021 r. jeżeli ich wyposażenie, ale nie grubość ścianki, spełnia wymagania działu 6.8.
- 1.6.3.3.4** Wagony-cysterny przeznaczone do przewozu gazów klasy 2, których zbiorniki zostały zbudowane pomiędzy 1 stycznia 1971 r. a 31 grudnia 1975 r. mogą być używane do 31 grudnia 2025 r. jeżeli ich wyposażenie, ale nie grubość ścianki, spełnia wymagania działu 6.8.
- 1.6.3.3.5** Wagony-cysterny przeznaczone do przewozu gazów klasy 2, których zbiorniki zostały zbudowane pomiędzy 1 stycznia 1976 r. a 31 grudnia 1978 r. mogą być używane do 31 grudnia 2029 r. jeżeli ich wyposażenie, ale nie grubość ścianki, spełnia wymagania działu 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 6.8.3.5.6 b) 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 w 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 w 5.3.6.3 Dodatku XI obowiązującymi do 31 grudnia 1998 r., które jednak nie odpowiadają przepisom podanym w 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 zgodnie z przepisami obowiązującymi do 31 grudnia 2006 r., które jednak nie odpowiadają przepisom podanym w 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 przyporządkowano 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 wyprodukowano ze stopów aluminium, zbudowane przed 1 stycznia 2003 r. zgodnie z przepisami obowiązującymi do 31 grudnia 2002 r., które jednak nie 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 niewyposażone w sprzęgi samoczynne, do przewozu:
- gazów klasy 2 z kodami klasyfikacyjnymi mającymi litery T, TF, TC, TO, TFC lub TOC, i
  - materiałów klasy 3 do 8, przewożonych w stanie ciekłym, którym w dziale 3.2 tabela A kolumna 12 przyporządkowano 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 minimalnie 500 kJ na każdy koniec wagonu.
- Wagony-cysterny i wagony-baterie do przewozu tych gazów i materiałów, wyposażone w sprzęgi samoczynne, zbudowane przed 1 lipca 2015 r. i niespełniające mających zastosowanie wymagań przepisu specjalnego TE22 z 6.8.4 ważnego od 1 stycznia 2015 r., do 31 grudnia 2020 r. mogą być nadal używane.
- b) Wagony-cysterny i wagony-baterie niewyposażone w sprzęgi samoczynne, do przewozu
- gazów klasy 2 z kodami klasyfikacyjnymi mającymi litery F, i
  - materiałów klasy 3 do 8, przewożonych w stanie ciekłym, którym w dziale 3.2 tabela A kolumna 12 przyporządkowano 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.
- Wagony-cysterny i wagony-baterie do przewozu tych gazów i materiałów, wyposażone w sprzęgi samoczynne, zbudowane przed 1 lipca 2015 r. i niespełniające mających zastosowanie wymagań przepisu specjalnego TE22 z 6.8.4 ważnego od 1 stycznia 2015 r., mogą być nadal 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, jeżeli 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 do przewozu:
- gazów klasy 2 z kodami klasyfikacyjnymi T, TF, TC, TO, TFC lub TOC, i
  - materiałów 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 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 w 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 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 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** (skreślony)
- 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 do norm EN 14432:2006 i EN 14433:2006, mogą być nadal używane.
- 1.6.3.44** (zarezerwowany)
- 1.6.3.45** Wagony-cysterny dla gazów skroplonych schłodzonych zbudowane przed 1 lipca 2017 r. zgodnie z wymaganiami ważnymi do 31 grudnia 2016 r. ale niespełniające wymagań 6.8.3.4.10, 6.8.3.4.11 i 6.8.3.5.4 ważnych od 1 stycznia 2017 r., mogą być nadal używane aż do następnego badania po 1 lipca 2017 r. Do tego czasu dla spełnienia przepisów 4.3.3.5 i 5.4.1.2.2 d), rzeczywisty czas utrzymywania może być określany bez odwoływania się do odnośnego czasu utrzymywania.
- 1.6.3.46** Wagony-cysterny zbudowane przed 1 lipca 2017 r. zgodnie z wymaganiami ważnymi do 31 grudnia 2016 r. ale niespełniającymi wymagań przepisu 6.8.2.1.23 ważnego od 1 stycznia 2017 r. mogą być nadal używane.
- 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 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.
- 1.6.4.13** 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** (skreślony)
- 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** do
- 1.6.4.29** (zarezerwowany)
- 1.6.4.30** Cysterny przenośne i MEGC-UN niespełniające wymagań obowiązujących do 1 stycznia 2007 r., ale 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 maksymalnie 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 gazów skroplonych lub gazów skroplonych schłodzonych, odpowiadające stosowanym przepisom konstrukcji, ale przed 1 lipca 2009 r. niepodzielone przez ścianki lub falochrony na komory o pojemności maksymalnie 7500 litrów, mogą być nadal napelniane 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** (skreślony)
- 1.6.4.37** Cysterny przenośne i MEGC 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. i jeżeli ma to zastosowanie, włącznie z przepisem 6.7.2.20.1 g) dotyczącym podania symbolu „S” na tabliczce znamionowej zbiornika w przypadku podzielenia falochronami zbiornika cysterny lub komory cysterny na przedziały o pojemności maksymalnie 7500 litrów.
- 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** (skreślony)
- 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.
- 1.6.4.47** Kontenery-cysterny dla gazów skroplonych schłodzonych zbudowane przed 1 lipca 2017 r. zgodnie z wymaganiami ważnymi do 31 grudnia 2016 r. ale niespełniające wymagań 6.8.3.4.10, 6.8.3.4.11 i 6.8.3.5.4 ważnych od 1 stycznia 2017 r., mogą być nadal używane aż do następnego badania po 1 lipca 2017 r. Do tego czasu dla spełnienia przepisów 4.3.3.5 i 5.4.1.2.2 d), rzeczywisty czas utrzymywania może być określany bez odwoływania się do odnośnego czasu utrzymywania.
- 1.6.4.48** Wagony-cysterny zbudowane przed 1 lipca 2017 r. zgodnie z wymaganiami ważnymi do 31 grudnia 2016 r. ale niespełniającymi wymagań przepisu 6.8.2.1.23 ważnego od 1 stycznia 2017 r. mogą być nadal używane.
- 1.6.5** (zarezerwowany)
- 1.6.6** **Klasa 7**
- 1.6.6.1** **Sztuki przesyłek niewymagające zatwierdzenia wzoru przez władzę właściwą zgodnie z przepisami IAEA Seria Bezpieczeństwo Nr 6 wydanie z 1985 r. i z 1985 r. (ze zmianami z 1990 r.)**
- Sztuki przesyłek, dla których nie wymaga się zatwierdzenia wzoru przez władzę właściwą (wyłączone sztuki przesyłek, sztuki przesyłek Typu IP-1, Typu IP-2, Typu IP-3 oraz Typu A), powinny w pełni spełniać przepisy RID, za wyjątkiem sztuk przesyłek spełniających wymagania Przepisów IAEA dotyczących Bezpiecznego Transportu Materiałów Promieniotwórczych (Regulations for the Safe Transport of Radioactive Material) w wydaniu z 1985 r. lub z 1985 r. (ze zmianami z 1990 r.) (IAEA Seria Bezpieczeństwo Nr 6):

- a) mogą być nadal przewożone pod warunkiem, że zostały przygotowane do przewozu przed 31 grudnia 2003 r. i podlegają przepisom z 1.6.6.3, jeżeli ma to zastosowanie;
- b) mogą być nadal używane pod warunkiem, że:
  - i) nie są przeznaczone do heksafluorku uranu;
  - ii) stosowane są mające zastosowanie przepisy z 1.7.3;
  - iii) stosowane jest ograniczenie aktywności i klasyfikacja z 2.2.7;
  - iv) stosowane są wymagania i kontrola przed przewozem z części 1, 3, 4, 5 i 7;
  - v) opakowania nie zostały wyprodukowane lub zmodyfikowane po 31 grudnia 2003 r.

**1.6.6.2 Sztuki przesyłek zatwierdzone zgodnie z przepisami IAEA Seria Bezpieczeństwo Nr 6 wydanie z 1973 r., z 1973 r. (ze zmianami) oraz z 1985 r. i z 1985 r. (ze zmianami z 1990 r.)**

**1.6.6.2.1** Sztuki przesyłek wymagające zatwierdzenia wzoru przez władzę właściwą powinny w pełni odpowiadać wymaganiom RID, chyba że spełnione są poniższe warunki:

- a) opakowania zostały wyprodukowane dla sztuk przesyłek zatwierdzonych przez władzę właściwą na podstawie przepisów IAEA Seria Bezpieczeństwo Nr 6 z 1973 r. lub z 1973 r. (ze zmianami), lub z 1985 r. lub z 1985 r. (ze zmianami z 1990 r.);
- b) wzór sztuki przesyłki podlega zatwierdzeniu wielostronnemu;
- c) stosowane są mające zastosowanie przepisy z 1.7.3;
- d) stosowane jest ograniczenie aktywności i klasyfikacja z 2.2.7;
- e) stosowane są wymagania i kontrola przed przewozem z części 1, 3, 4, 5 i 7;
- f) (zarezerwowany);
- g) dla sztuk przesyłek spełniających przepisy IAEA Seria Bezpieczeństwo Nr 6 wydanie z 1973 r. lub z 1973 r. (ze zmianami):
  - i) opakowania posiadają wystarczającą osłonę dla zapewnienia, że w awaryjnych warunkach przewozu z maksymalną zawartością promieniotwórczą, do której sztuka przesyłki jest zatwierdzona, określonych w przepisach IAEA Seria Bezpieczeństwo Nr 6 wydanie z 1973 r. lub 1973 r. (ze zmianami), poziom promieniowania w odległości 1 m od powierzchni sztuki przesyłki nie przekroczy 10 mSv/h);
  - ii) sztuki przesyłek nie mają ciągłej wentylacji;
  - iii) do każdego opakowania jest przyporządkowany i naniesiony na zewnętrznej stronie opakowania numer seryjny, zgodnie z 5.2.1.7.5.

**1.6.6.2.2** Nie jest dozwolone wytwarzanie nowych opakowań dla sztuki przesyłki zgodnej ze wzorem sztuki przesyłki odpowiadającej przepisom IAEA Seria Bezpieczeństwo Nr 6 wydanie z 1973 r. lub z 1973 r. (ze zmianami), lub z 1985 r. lub z 1985 r. (ze zmianami z 1990 r.).

**1.6.6.3 Sztuki przesyłek wyłączone spod przepisów dla materiałów rozszczepialnych zgodnie z RID wydanie z 2011 r. i z 2013 r. (IAEA Standardy Bezpieczeństwa Seria Nr TSR-1 wydanie 2009 r.)**

Sztuki przesyłek zawierające materiał rozszczepialny wyłączony z klasyfikacji jako „ROZSZCZEPIALNE” zgodnie z 2.2.7.2.3.5 a) i) lub iii) RID wydanie 2011 r. i 2013 r. (rozdział 417 a) i) lub iii) Przepisów IAEA dotyczących Bezpiecznego Transportu Materiałów Promieniotwórczych, wydanie z 2009), przygotowane do przewozu przed 31 grudnia 2014 r. mogą być nadal przewożone i mogą być klasyfikowane jako nierozszczepialne lub rozszczepialne wyłączone, przy czym ograniczenia masy przesyłek określone w tabeli 2.2.7.2.3.5 w wymienionych wyżej wydaniach obowiązują dla wagonu. Przesyłka powinna być przewożona jako używanie wyłączone.

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

Materiał promieniotwórczy w specjalnej postaci wyprodukowany zgodnie ze wzorem zatwierdzonym 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 wymaganiami określonymi w 1.7.3. Nie jest dozwolone wytwarzanie nowych takich materiałów promieniotwórczych w specjalnej postaci.

## Dział 1.7

### Przepisy ogólne dotyczące materiałów promieniotwórczych

#### 1.7.1 Zakres stosowania

**Uwaga 1:** W razie wypadków i 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”, IAEA Safety Standards Series No. TS-G-1.2 (ST-3), Wiedeń (2002).

**Uwaga 2:** Działania w razie awarii powinny uwzględniać możliwość, w sytuacji wypadku, tworzenia się innych materiałów niebezpiecznych w wyniku reakcji pomiędzy zawartością przesyłki i środowiskiem.

**1.7.1.1** RID ustala normy bezpieczeństwa, które przy przewozie materiałów promieniotwórczych zapewniają akceptowalny poziom kontroli nad zagrożeniami dla ludzi, mienia i środowiska związanymi z promieniowaniem, krytycznością i wydzielanym ciepłem. 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 podczas przewozu materiałów promieniotwórczych powinny być spełnione dla zapewnienia bezpieczeństwa i ochrony ludzi, mienia i środowiska przed oddziaływaniem promieniowania. Ochronę tę osiąga się wymagając:

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

Wymagania te spełnione są, po pierwsze, poprzez stopniowanie ograniczenia zawartości promieniotwórczej dla sztuk przesyłek i wagonów oraz stosowanie dla wzorów sztuk przesyłek norm wytrzymałościowych, zależnych od zagrożenia powodowanego przez zawartość promieniotwórczą. Po drugie, wymagania te spełnione są poprzez ustalenie warunków dla wzorów sztuk przesyłek 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, wytwarzanie, konserwację i naprawy opakowania transportowego, oraz przygotowanie, nadanie, załadunek, przewóz wraz z przechowywaniem podczas tranzytu, rozładunek i odbiór ładunków i sztuk przesyłek z materiałami promieniotwórczymi w miejscu przeznaczenia. Dla norm wytrzymałościowych w RID używane jest stopniowane podejście, które charakteryzuje się trzema poziomami o różnym rygorze:

- a) rutynowe warunki przewozu (bez wydarzenia);
- b) normalne warunki przewozu (wydarzenia o małym znaczeniu);
- c) awaryjne warunki przewozu.

**1.7.1.4** Przepisy zawarte w RID nie dotyczą:

- a) materiałów promieniotwórczych będących integralną częścią jednostki transportowej;
- b) materiałów promieniotwórczych przewożonych wewnątrz zakładu, w którym stosowane są odpowiednie przepisy bezpieczeństwa i gdzie przewóz nie odbywa się po publicznych drogach kołowych lub kolejowych;
- c) materiałów promieniotwórczych wszczepionych lub wprowadzonych do organizmu człowieka lub żywego zwierzęcia w celu diagnozy lub leczenia;
- d) materiałów promieniotwórczych, które znajdują się w ciele lub na ciele osoby przewożonej w celu leczenia z powodu przypadkowego lub zamierzonego połknięcia materiału promieniotwórczego lub skażenia promieniotwórczego;

- e) 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, stężenie promieniotwórcze powinno być obliczone zgodnie z 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 dotyczące przewozu wyłączonych sztuk przesyłek**

**1.7.1.5.1** Wyłączone sztuki przesyłek mogące zgodnie z 2.2.7.2.4.1 zawierać materiały promieniotwórcze w ilościach ograniczonych, instrumenty, wyroby i opakowania próżne, podlegają tylko następującym przepisom części 5 do 7:

- a) mającym zastosowanie przepisom podanym w 5.1.2.1, 5.1.3.2, 5.1.5.2.2, 5.1.5.2.3, 5.1.5.4, 5.2.1.10, 7.5.11 CW33 (3.1), (5.1) do (5.4) i (6); i
- b) przepisom w 6.4.4 dla wyłączonych sztuk przesyłek,

chyba że materiał promieniotwórczy ma inne własności niebezpieczne i powinien być klasyfikowany do klasy innej niż 7 zgodnie z przepisami specjalnymi 290 lub 369 z działu 3.3, przy czym przepisy wymienione pod a) i b) powyżej stosuje się tylko odpowiednio i dodatkowo do przepisów dotyczących zasadniczej klasy.

**1.7.1.5.2** Wyłączone sztuki przesyłek podlegają odpowiednim przepisom wszystkich pozostałych części RID. Jeżeli wyłączona sztuka przesyłki zawiera materiał rozszczepialny, to powinno mieć zastosowanie jedno z wyłączeń przewidzianych w 2.2.7.2.3.5 i powinien być spełniony przepis 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, zawierającym systematyczne działania mające 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, prawdopodobne jest otrzymanie dawki skutecznej:

- a) pomiędzy 1 a 6 mSv/rok – to wymaga się programu dla oceny dawek indywidualnych poprzez prowadzenie kontroli środowiska pracy, lub prowadzenia kontroli dawek indywidualnych; lub
- b) przekraczającej 6 mSv/rok – 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 określonych w 1.7.1.3, oparty na międzynarodowych, krajowych lub innych normach, zatwierdzonych przez władzę właściwą.

Potwierdzenie, że specyfikacja wzoru została w pełni wdrożona powinno być dostępne dla władzy właściwej. Producent, nadawca lub użytkownik powinien:

- a) udostępnić zakład dla kontroli podczas wytwarzania i używania; i
- b) wykazać władzy właściwej zgodność z przepisami 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 materiałów promieniotwórczych 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 dla materiałów promieniotwórczych, 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 jakimikolwiek wartościami granicznymi określonymi w RID, dotyczącymi poziomu promieniowania lub poziomu skażeń promieniotwórczych:

- a) nadawca, odbiorca, przewoźnik i każdy inny podmiot zaangażowany w przewóz, którego może to dotyczyć, powinien być poinformowany o niezgodności przez:
  - i) przewoźnika, jeżeli niezgodność będzie stwierdzona podczas przewozu, lub
  - ii) 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 władzę właściwą 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 związane z nim pakowanie, napełnianie, załadunek lub rozładunek towarów niebezpiecznych nie stanowi głównej lub dodatkowej działalności, a które okazjonalnie zaangażowane są w krajowy przewóz lub związane z nim pakowanie, napełnianie, 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 przewozem, pakowaniem, napełnianiem, 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 wydarzeń mogących zagrażać bezpieczeństwu podczas przewozu, pakowania, napełniania, załadunku lub rozładunku towarów niebezpiecznych;
  - prowadzenia dochodzeń oraz, jeżeli jest to wymagane, sporządzania raportów na temat poważnych wypadków, awarii lub poważnych naruszeń przepisów podczas przewozu, pakowania, napełniania 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, pakowaniem, napełnianiem, załadunkiem lub rozładunkiem towarów niebezpiecznych posiadają szczegółowe procedury postępowania i instrukcje;
  - stosowania środków mających na celu zwiększanie wiedzy w zakresie zagrożeń związanych z przewozem, pakowaniem, napełnianiem, 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 pakowania, napełniania, 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, pakowania, napełniania, 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 pakowaniem, napełnianiem, załadunkiem lub rozładunkiem, 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 uwzględniać następujące kryteria:

- kompetencje jednostki egzaminującej;
- wyszczególnienie form egzaminów proponowanych przez tę jednostkę, a także, w razie potrzeby, infrastruktura i organizacja egzaminów elektronicznych zgodnie z 1.8.3.12.5, jeżeli mają być one przeprowadzane;
- 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 w 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);
  - znakowanie i nanoszenie nalepek ostrzegawczych, dużych nalepek ostrzegawczych, tablic pomarańczowych (znakowanie i nanoszenie nalepek na sztukach przesyłek, nanoszenie i usuwanie dużych nalepek ostrzegawczych i tablic pomarańczowych);
  - zapisy w dokumencie przewozowym (wymagane informacje);
  - sposób nadania i ograniczenia przewozowe (dotyczące ładunku całkowitego, przewozu luzem, w DPPL, w kontenerach oraz w cysternach na stałe przymocowanych i odejmowalnych);
  - przewóz podróży;
  - zakazy i środki ostrożności przy ładowaniu razem;
  - oddzielanie ładunków;
  - ilości ograniczone oraz ilości wyłączone;
  - manipulowanie i rozmieszczanie (pakowanie, napełnianie, załadunek i rozładunek, stopnie napełnienia, rozmieszczanie i oddzielnie ładunku);
  - czyszczenie lub odgazowanie przed pakowaniem, napełnianiem, 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);
  - czynności rozładunkowe oraz awaryjny wyciek materiałów zagrażających środowisku;
  - wymagania dotyczące wyposażenia przewozowego.

### **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** Władza właściwa lub jednostka egzaminująca upoważniona przez władzę właściwą powinna nadzorować każdy egzamin. Próby manipulacji lub oszustwa powinny być w miarę możliwości wyeliminowane. Tożsamość zdających powinna być sprawdzona. Korzystanie w czasie testu pisemnego z dokumentów innych niż międzynarodowe i krajowe przepisy jest niedopuszczalne. Wszystkie dokumenty egzaminacyjne powinny być rejestrowane i przechowywane w formie wydruku lub w postaci elektronicznej.

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

**1.8.3.12.4** Test pisemny powinien obejmować dwie części:

- a) Zdający powinni otrzymać zestaw pytań. Zestaw powinien zawierać co najmniej 20 pytań typu otwartego obejmujących co najmniej tematy podane w wykazie w 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.;
- znaki, nalepki ostrzegawcze i duże nalepki ostrzegawcze;
- zapisy w dokumencie przewozowym;
- manipulowanie i rozmieszczanie ładunku;
- szkolenie zawodowe drużyn pociągowych;
- załączane dokumenty i dokument przewozowy;
- instrukcje pisemne;
- przepisy dotyczące wyposażenia przewozowego.

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

**1.8.3.12.5** Egzamin pisemny może być przeprowadzony, w całości lub w części, w formie elektronicznej, gdzie odpowiedzi są zapamiętywane i oceniane w procesie elektronicznego przetwarzania danych (EDP), pod warunkiem, że spełnione będą następujące wymagania:

- a) sprzęt komputerowy i oprogramowanie powinno być sprawdzone i zaakceptowane przez władzę właściwą lub przez jednostkę egzaminacyjną upoważnioną przez władzę właściwą;
- b) powinno być zapewnione ich prawidłowe działanie. Należy przewidzieć, czy i ewentualnie w jaki sposób będzie kontynuowany egzamin w przypadku awarii urządzeń lub aplikacji. Urządzenia nie powinny być wyposażone w jakiegokolwiek funkcje pomocnicze (np. wyszukiwanie elektroniczne); zdającym korzystającym z urządzeń stosowanych zgodnie z 1.8.3.12.3 należy uniemożliwić komunikowanie się z innymi urządzeniami w czasie egzaminu;
- c) ostateczne odpowiedzi każdego zdającego powinny być rejestrowane. Ustalenie wyników powinno być transparentne.

**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 w 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 w 1.8.3.3. Niezbędne wiadomości są wymienione w 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 Wzór świadectwa**

Świadectwo przeszkolenia doradcy do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych

Numer świadectwa.....

Znak wyróżniający państwa wydania świadectwa .....

Nazwisko .....

Imię (imiona) .....

Data i miejsce urodzenia.....

Obywatelstwo .....

Podpis posiadacza.....

Ważne do .....(data) dla przedsiębiorstw, które przewożą towary niebezpieczne lub dokonują związanego z tym pakowania, napełniania, załadunku lub rozładunku:

w transporcie drogowym

w transporcie kolejowym

w żegludze śródlądowej

Wydane 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 Powiadamanie 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 odpowiednio załadowca, napełniający, przewoźnik, nadawca lub ewentualnie zarządca infrastruktury, powinni upewnić się, czy przed upływem jednego miesiąca od zdarzenia został sporządzony raport według wzoru w 1.8.5.4 dla władzy właściwej tego Państwa-Strony RID, którego to dotyczy.

**1.8.5.2** Jeżeli jest to konieczne, to Państwo-Strona RID powinno 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:

a) wymagają intensywnej opieki medycznej,

b) wymagają pobytu w szpitalu co najmniej przez jeden dzień lub

c) powodują niezdolność do pracy przez co najmniej trzy kolejne dni.

Strata ładunku ma miejsce wtedy, gdy nastąpiło uwolnienie towarów niebezpiecznych

a) kategorii transportowej 0 lub 1 w ilościach równych lub większych od 50 kg lub 50 litrów,

b) kategorii transportowej 2 w ilościach równych lub większych od 333 kg lub 333 litrów, lub

c) 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:

a) każde uwolnienie materiałów promieniotwórczych na zewnątrz sztuk przesyłek;

- b) 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
- c) 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)

<b>1. Rodzaj transportu</b>	
Kolejowy Numer wagonu (fakultatywnie) .....	Drogowy Numer rejestracyjny pojazdu (fakultatywnie) .....
<b>2. Data i miejsce zdarzenia</b>	
Rok....., Miesiąc.....Dzień....., Godzina.....	
<u>Kolej</u> <input type="checkbox"/> Stacja <input type="checkbox"/> Stacja rozrządowa/stacja zestawiania pociągów <input type="checkbox"/> Miejsce załadunku/rozładunku/przeładunku Miejscowość/państwo:..... lub <input type="checkbox"/> Szlak Nazwa linii..... Kilometr:.....	<u>Droga</u> <input type="checkbox"/> Obszar zabudowany <input type="checkbox"/> Miejsce załadunku/rozładunku/przeładunku <input type="checkbox"/> Poza obszarem zabudowanym Miejscowość/państwo:.....
<b>3. Topografia</b>	
<input type="checkbox"/> Wzniesienie/spadek <input type="checkbox"/> Tunel <input type="checkbox"/> Most/przejście podziemne <input type="checkbox"/> Skrzyżowanie	
<b>4. Szczególne warunki meteorologiczne</b>	
<input type="checkbox"/> Deszcz <input type="checkbox"/> Śnieg <input type="checkbox"/> Oblodzenie <input type="checkbox"/> Mgła <input type="checkbox"/> Burza z piorunami <input type="checkbox"/> Burza Temperatura:.....°C	
<b>5. Opis zdarzenia</b>	
<input type="checkbox"/> Wykolejenie/zjechanie z drogi <input type="checkbox"/> Kolidzja <input type="checkbox"/> Przewrócenie / koziołkowanie <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 <sup>(1)</sup>	Klasa	Grupa pakowania	Przybliżona ilość uwolnionego materiału (kg lub l) <sup>(2)</sup>	Nazwa jednostki ładunkowej <sup>(3)</sup>	Materiał jednostki ładunkowej	Rodzaj uszkodzenia jednostki ładunkowej <sup>(4)</sup>
<sup>(1)</sup> Wpisać również nazwę techniczną, w przypadku towarów niebezpiecznych należących do pozycji zbiorczych, do których stosuje się przepis specjalny 274.				<sup>(2)</sup> Dla klasy 7 wskazać wartości zgodne z kryteriami określonymi w 1.8.5.3		
<sup>(3)</sup> Wpisać właściwy numer: 1. Opakowanie 2. DPPL 3. Opakowanie duże 4. Kontener mały 5. Wagon 6. Pojazd 7. Wagon-cysterna 8. Pojazd-cysterna 9. Wagon-bateria 10. Pojazd-bateria 11. Wagon z cysterną odejmowalną 12. Nadwozie wymienne-cysterna 13. Kontener wielki 14. Kontener-cysterna 15. MEGC 16. Cysterna przenośna				<sup>(4)</sup> Wpisać właściwy numer: 1. Uwolnienie ładunku 2. Pożar 3. Wybuch 4. Uszkodzenie konstrukcji		
7. Przyczyny zdarzenia (jeżeli jest znana)						
<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>Ofiary oddziaływania towarów niebezpiecznych:</u>						
<input type="checkbox"/> Zabici (liczba ...)						
<input type="checkbox"/> Ranni (liczba ...)						
<u>Uwolnienie materiału:</u>						
<input type="checkbox"/> Tak						
<input type="checkbox"/> Nie						
<input type="checkbox"/> Bezpośrednie zagrożenie uwolnienia materiału						
<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 publicznych 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 powodować 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 Obowiązek 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, podmiot ten powinien być odpowiednio akredytowany zgodnie z normą EN ISO/IEC 17025: 2005 i powinien być uznany przez jednostkę inspekcyjną jako niezależne i bezstronne laboratorium badawcze dla wykonywania badań zgodnie z jego akredytacją, lub powinien być akredytowany zgodnie z normą EN ISO/IEC 17020: 2012 (z wyjątkiem pkt 8.1.3). Jednostka inspekcyjna powinna zapewnić, że 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 nadzorować. 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 zlecone 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:
- posiadać personel o zorganizowanej strukturze, tak przygotowany, wyszkolony, kompetentny i wykwalifikowany, aby właściwie wykonywał swoje funkcje techniczne;
  - mieć dostęp do odpowiednich urządzeń i wyposażenia;
  - działać w sposób bezstronny i wolny od jakichkolwiek wpływów, które mogłyby tę bezstronność naruszyć;
  - zapewnić poufność informacji dotyczących działalności handlowej i majątkowej producenta i innych jednostek;
  - utrzymywać wyraźne rozgraniczenie pomiędzy aktualnymi funkcjami jednostki inspekcyjnej a inną niezwiązaną z nimi działalnością;
  - posługiwać się udokumentowanym systemem zapewnienia jakości;
  - zapewnić przeprowadzenie badań i kontroli określonych w normach i w RID; oraz
  - utrzymywać efektywny i odpowiedni system sprawozdawczości i archiwizowania zgodnie z 1.8.7 i 1.8.8.
- Dodatkowo, zgodnie z 6.2.2.11 i 6.2.3.6 oraz przepisami TA4 i TT9 w 6.8.4, jednostka inspekcyjna powinna posiadać akredytację według normy EN ISO/IEC 17020:2012 (za wyjątkiem 8.1.3).
- Jednostka inspekcyjna rozpoczynająca nową działalność może uzyskać upoważnienie tymczasowe. Przed udzieleniem tymczasowego upoważnienia władza właściwa powinna upewnić się, że jednostka inspekcyjna spełnia wymagania normy EN ISO/IEC 17020:2004. Aby kontynuować nową działalność, jednostka inspekcyjna powinna uzyskać akredytację w pierwszym roku prowadzenia tej działalności.
- 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:
- zatwierdzenia typu zgodnie z 1.8.7.2;
  - nadzoru nad produkcją zgodnie z 1.8.7.3, oraz badania i próby odbiorczej zgodnie z 1.8.7.4; lub
  - 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:
- nazwę i adres wnioskującego;
  - dla potrzeb oceny zgodności, gdy wnioskujący nie jest producentem, nazwę, i adres producenta;
  - oświadczenie pisemne stwierdzające, że taki sam wniosek nie został skierowany do innej władzy właściwej, jej przedstawiciela lub upoważnionej jednostki inspekcyjnej;
  - odpowiednią dokumentację techniczną określoną w 1.8.7.7;
  - 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, cystern, 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 w 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 wyprodukowane 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) jeżeli ma to zastosowanie, to 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 w 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 używania, 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, jeżeli mogą być one nadal używane.



Mogą one być nadal używane, jeżeli spełniają przepisy 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 w 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) jeżeli ma to zastosowanie, to 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 w 1.8.7.7.

**1.8.7.4.2** Właściwa jednostka powinna:

- a) przeprowadzić niezbędne badania i próby w celu sprawdzenia, czy wyrób został wyprodukowany 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 w 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 przepisami 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(-i) złożeniowy(-e);
- 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 w 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 w 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 w 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 w 1.8.7.6;
- e) opis procesu zaspakajania potrzeb klientów oraz osiągania 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 w 1.8.7.7 uważa się za spełnione, jeżeli zastosowano odpowiednio następujące normy:

Oдноśny 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 cystem ze zbiornikami metalowymi.

**1.8.8 Procedury oceny zgodności naboju gazowych**

Podczas przeprowadzania oceny zgodności naboju 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 w 6.2.6 powinny być wykonywane przez tę jednostkę lub przez upoważnioną przez nią jednostkę IS; w odniesieniu do definicji określonej jednostek Xa i IS, patrz definicje podane w 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, ciśnienia, 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 której odbędzie się przewóz, przed jego rozpoczęciem;
- e) w przypadku, gdy gotowy nabój gazowy jest montowany przez inne przedsiębiorstwo (przedsiębiorstwa) z części wyprodukowanych 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 w 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 w 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 wyprodukowany 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:
- sprawdzić zgodność badania typu konstrukcji dokonanego przez wnioskującego oraz zgodność typu naboju gazowych z dokumentacją techniczną określoną w 1.8.8.2;
  - sprawdzić, czy w wyniku 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 wyprodukowanych 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;
  - sprawdzić, czy pracownicy wykonujący połączenia nierozłączne i próby mają wymagane kwalifikacje i uprawnienia;
  - 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:
- wykonać próby wymagane w 6.2.6;
  - zapisać wyniki tych prób;
  - wystawić świadectwo zgodności jedynie dla tych naboju gazowych, które są w pełni zgodne z przepisami dotyczącymi sprawdzenia typu konstrukcji i odpowiednimi przepisami RID, oraz które przeszły z wynikiem pozytywnym próby wymagane w 6.2.6;
  - przechowywać dokumentację określoną w 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;
  - 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 naboju 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 w 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 w 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 w 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 koleją określone przepisy uzupełniające, niezawarte 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 koleją towarów niebezpiecznych na obszarze tego Państwa-Strony RID,
  - nie powodują zakazu przewozów koleją 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 tunele<sup>18)</sup>;
  - 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.
- b) 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.
- c) 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 przedsięwzięć<sup>19)</sup>.
- 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 koleją towarów niebezpiecznych, jeżeli 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 koleją towarów niebezpiecznych na obszarze tego Państwa-Strony RID.
- Te specyficzne wymagania nie powinny dotyczyć zagadnień objętych RID, szczególnie zagadnień wymienionych w 1.1.2.1 a) i b).

<sup>18)</sup> 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, opublikowaną w Dz.Urz. WE L 260 z 30.09.2008 r., strona 13.

<sup>19)</sup> Ogólne wytyczne dla oceny ryzyka podczas przewozu towarów niebezpiecznych zatwierdzone przez Komisję Ekspertów RID 24 listopada 2005 r., które są do wglądu na stronie OTIF ([www.otif.org](http://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 przepisów bezpieczeństwa wymienionych 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 jeżeli 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 dotyczące 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 (jeżeli 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 dotyczące 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** Towarami niebezpiecznymi wysokiego ryzyka w klasach innych niż klasa 7 są towary wymienione w tabeli 1.10.3.1.2 poniżej, 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) <sup>c)</sup>	Luzem (kg) <sup>d)</sup>	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, 0289, 0361, 0365, 0366, 0440, 0441, 0455, 0456 i 0500	a)	a)	0
	1.5	materiały wybuchowe i przedmioty z materiałem wybuchowym	0	a)	0
2		gazy palne (kody klasyfikacyjne zawierające tylko literę F)	3000	a)	b)
		gazy trujące (kody klasyfikacyjne zawierające litery T, TF, TC, TO, TFC lub TOC), za wyjątkiem aerozoli	0	a)	0
3		materiały zapalne ciekłe grupy pakowania I i II	3000	a)	b)
		materiały 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 pochodzenia zwierzęcego)	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 promieniotwórczych, 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 promieniotwórczych**

Pierwiastek	Izotop promieniotwórczy	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 promieniotwórczych powinno być stwierdzone, czy wartość graniczna dla bezpieczeństwa przewozu została osiągnięta lub przekroczona, przez zsumowanie ilorazów aktywności każdego izotopu promieniotwórczego 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 promieniotwórczego w sztuce przesyłki (TBq)

$T_i$  = wartość graniczna dla bezpieczeństwa przewozu dla izotopu promieniotwórczego (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 1.10.3.1.2) 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 w 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), jeżeli 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.);
  - praktykę eksploatacyjną (np. wybór lub użycie tras, jeżeli są one znane, dostęp do towarów niebezpiecznych podczas tymczasowego postoju (jak określono w 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 dla zapewnienia, że rozpowszechnianie informacji dotyczących 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 1.10.3.1.2) lub materiały promieniotwórcze 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:** Jeżeli da się zastosować posiadane już wyposażenie, to należy wykorzystywać systemy telemetryczne lub inne metody i urządzenia umożliwiające śledzenie przewozu towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka (patrz tabela 1.10.3.1.2) 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 przesyłek na wagon lub kontener wielki nie przekraczają ilości podanych w 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 aktywność przekracza wartość  $A_2$ . 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 ilości podanych w 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 jądrowych<sup>20)</sup>, i przepisy okólnika IAEA „Physical Protection of Nuclear Material and Nuclear Facilities” (Ochrona fizyczna materiałów jądrowych i urządzeń jądrowych)<sup>21)</sup> INFCIRC/225(Rev.4).

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

<sup>21)</sup> 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 201<sup>22)</sup> (Przewóz towarów niebezpiecznych - Kolejowe stacje rozrządowe - Poradnik dla wykonywania planów awaryjnych).

---

<sup>22)</sup> Wydanie z dnia 1 lipca 2012 r.