



DZIENNIK USTAW

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Warszawa, dnia 23 lipca 2025 r.

Poz. 975

OŚWIADCZENIE RZĄDOWE

z dnia 17 maja 2025 r.

w sprawie wejścia w życie zmian do Przepisów załączonych do Umowy europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu śródlądowymi drogami wodnymi towarów niebezpiecznych (ADN), zawartej w Genewie dnia 26 maja 2000 r., obowiązujących od dnia 1 stycznia 2025 r.

Podaje się do wiadomości, że zgodnie z art. 20 ust. 5 Umowy europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu śródlądowymi drogami wodnymi towarów niebezpiecznych (ADN), zawartej w Genewie dnia 26 maja 2000 r.¹⁾, dnia 1 stycznia 2025 r. weszły w życie zmiany do Przepisów załączonych do powyższej umowy.

Jednolity tekst wskazanej wyżej umowy, uwzględniający zmiany do załączonych Przepisów stanowiących integralną część umowy, ogłasza się w załączniku do niniejszego oświadczenia rządowego.

Ogłoszenie Umowy europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu śródlądowymi drogami wodnymi towarów niebezpiecznych (ADN) stanowi jednocześnie realizację obowiązku transpozycji przewidzianego w art. 2 ust. 1 dyrektywy delegowanej Komisji (UE) 2025/149 z dnia 15 listopada 2024 r. zmieniającej załączniki do dyrektywy 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w celu uwzględnienia postępu naukowo-technicznego (Dz. Urz. UE L 149 z 24.01.2025), w zakresie transportu śródlądowymi drogami wodnymi.

Minister Spraw Zagranicznych: *R. Sikorski*

¹⁾ Umowa europejska dotycząca międzynarodowego przewozu śródlądowymi drogami wodnymi towarów niebezpiecznych (ADN), zawarta w Genewie dnia 26 maja 2000 r., została ogłoszona w Dz. U. z 2010 r. poz. 1537. Jednolity tekst umowy uwzględniający zmiany do załączonych Przepisów został ogłoszony w Dz. U. z 2023 r. poz. 1167.

Przekład

**Umowa europejska dotycząca
międzynarodowego przewozu
śródlądowymi drogami wodnymi
towarów niebezpiecznych
(ADN)**

wraz z Załączonymi Przepisami, obowiązującymi od dnia 1 stycznia 2025 r.

Tom I

Europejska Komisja Gospodarcza Organizacji Narodów Zjednoczonych (UNECE)

Europejska Komisja Gospodarcza Organizacji Narodów Zjednoczonych (UNECE) jest jedną z pięciu regionalnych komisji ONZ, administrowanych przez Radę Gospodarczą i Społeczną (ECOSOC). Została założona w 1947 roku i wyposażona w kompetencje w zakresie pomocy w odbudowie powojennej Europy, rozwijania działalności gospodarczej i wzmacniania stosunków gospodarczych między krajami europejskimi oraz między Europą a resztą świata. Podczas zimnej wojny UNECE służyła za unikalne forum dialogu i współpracy gospodarczej pomiędzy Wschodem a Zachodem. Pomimo złożoności tego okresu zostały osiągnięte znaczące cele, w tym konsensus w sprawie wielu harmonizacji i standaryzacji umów.

Po zakończeniu zimnej wojny EKG ONZ rozszerzyła się nie tylko o wiele nowych państw członkowskich, ale także uzyskała nowe funkcje. Od początku 1990 r. organizacja ta skupia się na pomocy krajom Europy Środkowej i Wschodniej, Kaukazu i Azji Środkowej w integracji ze światowymi rynkami.

Obecnie EKG ONZ wspiera 56 państw członkowskich w Europie, Azji Środkowej i Ameryce Północnej we wdrażaniu Agendy 2030 na rzecz zrównoważonego rozwoju poprzez realizację swoich celów w zakresie zrównoważonego rozwoju. EKG ONZ zapewnia wielostronną platformę do dialogu politycznego, opracowywania międzynarodowych instrumentów prawnych, norm i standardów, wymiany najlepszych praktyk oraz wiedzy ekonomicznej i technicznej, a także współpracy technicznej dla krajów, których gospodarka znajduje się w okresie przejściowym.

Oferując praktyczne narzędzia do poprawy codziennego życia ludzi w zakresie środowiska, transportu, handlu, statystyki, energii, leśnictwa, mieszkalnictwa i gospodarowania gruntami, wiele norm, standardów i konwencji opracowanych w EKG ONZ stosuje się na całym świecie, a wiele państw spoza regionu uczestniczy w pracach EKG ONZ.

Wielosektorowe podejście EKG ONZ pomaga krajom stawić czoła powiązanim ze sobą wyzwaniom w zakresie zrównoważonego rozwoju w sposób zintegrowany, skupiając się na współpracy transgranicznej, która pomaga opracować rozwiązania do sprostania wspólnym wyzwaniom. Dzięki swojej wyjątkowej zdolności jednoczenia EKG ONZ promuje współpracę między wszystkimi interesariuszami na poziomie krajowym i regionalnym.

UNECE jest forum, na którym kraje Europy Zachodniej, Środkowej i Wschodniej, Azji Środkowej i Ameryki Północnej - w sumie 56 krajów - spotykają się, aby tworzyć narzędzia współpracy. Współpraca ta dotyczy współpracy i integracji gospodarczej, statystyki, ochrony środowiska, transportu, handlu, zrównoważonej energii, leśnictwa i przemysłu drzewnego, mieszkalnictwa i zarządzania gruntami oraz populacji. Komisja proponuje regionalne ramy dla opracowania i harmonizacji konwencji, norm i standardów. Eksperti Komisji oferują pomoc techniczną krajom Europy Południowo-Wschodniej i Wspólnoty Niepodległych Państw. Pomoc przyjmuje formę usług doradczych, szkoleń i warsztatów, w ramach których kraje mogą dzielić się swoimi doświadczeniami i najlepszymi praktykami.

Transport w UNECE

Sekcją Zrównoważonego Transportu UNECE jest sekretariat Komitetu Transportu Wewnętrznego (ITC) oraz Komitetu ECOSOC Ekspertów ds. przewozu towarów niebezpiecznych oraz Globalnie Zharmonizowanego Systemu Klasyfikacji i Oznakowania Chemikaliów. ITC i jego 17 grup roboczych, a także Komitet ECOSOC i jego podkomitety są międzyrządowymi organami decyzyjnymi, działającymi na rzecz poprawy jakości życia codziennego ludzi i przedsiębiorstw na całym świecie, w wymierny sposób i poprzez podejmowanie konkretnych działań, w celu zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz ekologiczności, efektywności energetycznej i konkurencyjności w sektorze transportu.

Komitet ECOSOC został powołany w 1953 roku przez Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych na wniosek Rady Gospodarczej i Społecznej dla opracowania zaleceń dotyczących przewozu towarów niebezpiecznych. Jego kompetencje zostały rozszerzone na globalną (wielosektorową) harmonizację systemów klasyfikacji i oznakowania chemikaliów w 1999 roku. Komitet składa się z ekspertów z krajów, które posiadają odpowiednią wiedzę i doświadczenie w handlu międzynarodowym oraz przewozie towarów niebezpiecznych i chemikaliów. Jego członkostwo jest ograniczone w celu odzwierciedlenia właściwej równowagi geograficznej pomiędzy wszystkimi regionami świata oraz zapewnienia odpowiedniego udziału krajów rozwijających się. Chociaż Komitet jest organem pomocniczym ECOSOC to Sekretarz Generalny zdecydował w 1963 roku, że obsługa sekretarska będzie zapewniona przez Sekcję Transportu UNECE.

ITC jest unikalnym forum międzyrządowym, które zostało utworzone w 1947 roku, aby wspierać odbudowę połączeń transportowych w powojennej Europie. Z biegiem lat wyspecjalizował się w ułatwianiu harmonijnego i zrównoważonego rozwoju gałęzi transportu lądowego. Główne rezultaty tych wytrwałych i trwających prac znajdują odzwierciedlenie między innymi:

- i) w 59 konwencji Narodów Zjednoczonych i wielu innych przepisach technicznych, które są aktualizowane na bieżąco i stanowią międzynarodowe ramy prawne dla zrównoważonego rozwoju krajowego i międzynarodowego transportu drogowego, kolejowego, wodnego śródlądowego i transportu intermodalnego, w tym przewozu towarów niebezpiecznych, a także budowy i kontroli drogowych pojazdów silnikowych;
- ii) w projektach Transeuropejskiej Autostrady Północ-Południe, Kolei Transeuropejskiej i Połączeń Transportowych Europa-Azja, które ułatwiają koordynację wielonarodowych programów inwestycyjnych w zakresie infrastruktury transportowej;
- iii) w ramach systemu TIR, który jest globalnym rozwiązaniem ułatwiającym tranzyt celny;
- iv) w narzędziu zwanym Dla przyszłych Śródlądowych Systemów Transportowych (ForFITS), które może być wykorzystywane przez rządy krajowe i samorządy lokalne do monitorowania emisji dwutlenku węgla (CO₂) pochodzących z poszczególnych rodzajów transportu lądowego oraz do wyboru i kształtowania polityk przeciwdziałania zmianom klimatu w oparciu o ich wpływ i dostosowanie do warunków lokalnych;
- v) w statystyce transportu - metody i dane - które są uzgadniane na poziomie międzynarodowym;
- vi) w badaniach i raportach, które wspierają rozwój polityki transportowej poprzez określanie aktualnych problemów, w oparciu o nowatorskie badania i analizy. ITC poświęca szczególną uwagę inteligentnym usługom transportowym (ITS), zrównoważonej mobilności miejskiej i logistyce miejskiej, a także zwiększeniu odporności sieci i usług transportowych w odpowiedzi na dostosowanie się do zmian klimatu i wyzwania dla bezpieczeństwa.

Ponadto Sekcje Zrównoważonego Transportu i Środowiska UNECE wraz ze Światową Organizacją Zdrowia (WHO) – Europa, współobsługują Paneuropejski Program Zdrowia i Środowiska Transportu (THE PEP).

WSTĘP

Umowa Europejska dotycząca międzynarodowego przewozu śródlądowymi drogami wodnymi towarów niebezpiecznych (ADN), zawarta w Genewie 26 maja 2000 r. pod auspicjami Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (UNECE) i Centralnej Komisji ds. Żeglugi po Renie (CCNR), weszła w życie 28 lutego 2008 r.

Sama Umowa oraz załączone Przepisy, w ich oryginalnej wersji, zostały opublikowane pod symbolem ECE/TRANS/150. Publikacja ta zawiera również Akt Końcowy Konferencji Dyplomatycznej, która odbyła się w Genewie w dniach 22 - 26 maja 2000 r., podczas której przyjęto Umowę wraz z tekstem Rezolucji przyjętej przez Konferencję.

W momencie wydawania niniejszej publikacji, istniało siedemnaście Umawiających się Stron Umowy: Austria, Bułgaria, Chorwacja, Czechy, Francja, Niemcy, Węgry, Luksemburg, Holandia (Królestwo Niderlandów), Polska, Republika Mołdawii, Rumunia, Federacja Rosyjska, Serbia, Słowacja, Szwajcaria i Ukraina. Inne Państwa Członkowskie Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych, na których terytorium znajdują się śródlądowe drogi wodne, inne niż tworzące trasy przybrzeżne, mogą również, poprzez przystąpienie do Porozumienia, zostać jego Umawiającymi się Stronami pod warunkiem, że wspomniane śródlądowe drogi wodne stanowią część dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym, zgodnie z definicją zawartą w Umowie europejskiej dotyczącej głównych śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym (AGN).

Przepisy załączone do ADN zawierają postanowienia dotyczące niebezpiecznych materiałów i artykułów, postanowienia dotyczące ich przewozu w opakowaniach i luzem na statkach żeglugi śródlądowej lub zbiornikowcach, jak również przepisy dotyczące konstrukcji i obsługi takich statków. Przedstawiają one również wymagania i procedury dotyczące inspekcji, wydawania świadectw dopuszczenia, uznawania jednostek klasyfikacyjnych, kontroli oraz szkolenia i egzaminowania ekspertów.

Z wyjątkiem postanowień odnoszących się do uznawania jednostek kwalifikacyjnych, które mają zastosowanie od wejścia w życie Umowy, załączone Przepisy stały się obowiązujące po upływie dwunastu miesięcy od wejścia w życie Umowy, a dokładnie od 28 lutego 2009 r. (patrz: Artykuł 11 ust. 1 Umowy).

Przed wejściem w życie Umowy, uaktualnienia załączonych Przepisów były przeprowadzane regularnie przez Wspólne Zebranie Ekspertów UNECE oraz CCNR. Powyższe uaktualnienia zostały przyjęte przez Komitet Wykonawczy ADN na jego pierwszej sesji, która miała miejsce w Genewie 19 czerwca 2008 r. (patrz: dokument ECE/ADN/2, ustępy 13 - 16).

Następnie Sekretariat opublikował skonsolidowane wersje pod symbolem ECE/TRANS/203 („ADN 2009”), ECE/TRANS/220 („ADN 2011”), ECE/TRANS/231 („ADN 2013”), ECE/TRANS/243 („ADN 2015”) ECE/TRANS 258 („ADN 2017”), ECE/TRANS 276 („ADN 2019”), ECE/TRANS/301 („ADN 2021”) oraz ECE/TRANS/325 („ADN 2023”).

Na 31. sesji (Genewa, 26 stycznia 2024 r.), na prośbę Komitetu Wykonawczego ADN Sekretariat opublikował nowy skonsolidowany tekst ADN („ADN 2025”) zawierający wszystkie uzgodnione poprawki i zmiany, które wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2025 roku. Zmiany i poprawki znajdują się

w następujących dokumentach: ECE/ADN/70, ECE/ADN/70/Corr.1, ECE/ADN/70/Add.1, ECE/ADN/70/Add.1/Corr.1, ECE/TRANS/WP.15/AC.2/84, załączniki II i III, ECE/TRANS/WP.15/AC.2/86, załączniki I i III, ECE/TRANS/WP.15/AC.2/88, załączniki II i III.

Załączone Przepisy zawarte w niniejszej publikacji są wersją skonsolidowaną, która zawiera wspomniane uaktualnienia i która obowiązuje od 1 stycznia 2025 r.

Należy zauważyć, iż zgodnie z dyrektywą 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 września 2008r. w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych, ze zmianami, Państwa Członkowskie Unii Europejskiej stosują, z wyłączeniem odstępstw przewidzianych w Artykule 1 ustęp 3 Dyrektywy, powyższe załączone Przepisy, jak również Artykuł 3 (f) oraz (h), Artykuł 8 ustęp 1 oraz ustęp 3 Umowy Europejskiej Dotyczącej Międzynarodowego Przewozu Śródlądowymi Drogami Wodnymi Towarów Niebezpiecznych (ADN).

Wszelkie wnioski o udzielenie informacji związane ze stosowaniem ADN powinny być kierowane do właściwego organu.

Dodatkowe informacje są dostępne na stronie internetowej Wydziału Wsparcia Transportu UNECE pod następującym adresem:

<https://unece.org/about-adn>

Powyższa strona, regularnie uaktualniana, zawiera linki do następujących informacji:

- Umowa ADN (z wyłączeniem załączonych Przepisów)
- Korekty do ADN (z wyłączeniem załączonych Przepisów)
- Status Porozumienia
- Noty depozytariusza
- Informacje z państw (władze właściwe, notyfikacje)
- Porozumienia wielostronne
- Zezwolenia specjalne
- Rozwiązania równoważne i odstępstwa
- Towarzystwa klasyfikacyjne
- Raporty z wypadków
- Katalog pytań
- Zharmonizowana przykładowa lista kontrolna
- Szczegóły publikacji (Korygendy)
- ADN 2025 (pliki)
- Zmiany w ADN 2023
- ADN 2023 (pliki)
- Wcześniejsze wersje ADN
- Informacje historyczne

UMOWA EUROPEJSKA DOTYCZĄCA MIĘDZYNARODOWEGO PRZEWOZU ŚRÓDLĄDOWYMI DROGAMI WODNYMI TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH (ADN)

UMAWIAJĄCE SIĘ STRONY,

PRAGNĄC ustanowić poprzez wspólną umowę jednolite zasady i przepisy w celach:

- a) zwiększenia bezpieczeństwa międzynarodowych przewozów towarów niebezpiecznych śródlądowymi drogami wodnymi;
- b) efektywnego przyczynienia się do ochrony środowiska poprzez zapobieganie wszelkim zanieczyszczeniom będącym wynikiem wypadków lub awarii w trakcie takich przewozów; i
- c) ułatwienia operacji transportowych i przyczynienia się do rozwoju handlu międzynarodowego,

UWAŻAJĄC, że najlepszym sposobem na osiągnięcie tych celów jest zawarcie umowy zastępującej "Europejskie Postanowienia dotyczące Międzynarodowego Przewozu Towarów Niebezpiecznych Śródlądowymi Drogami Wodnymi", stanowiące załącznik do Rezolucji Nr 223 Komitetu Transportu Śródlądowego Europejskiej Komisji Gospodarczej, wraz z poprawkami,

ZAWARŁY UMOWĘ o następującej treści:

DZIAŁ I

POSTANOWIENIA OGÓLNE

Artykuł 1

Zakres stosowania

1. Niniejsza Umowa ma zastosowanie do międzynarodowego przewozu towarów niebezpiecznych statkami śródlądowymi drogami wodnymi.
2. Niniejsza Umowa nie ma zastosowania do przewozu towarów niebezpiecznych statkami morskimi drogami wodnymi stanowiącymi część śródlądowych dróg wodnych.
3. Niniejsza Umowa nie ma zastosowania do przewozu towarów niebezpiecznych okrętami wojennymi lub pomocniczymi okrętami wojennymi albo do innych statków należących lub eksploatowanych przez Państwo, pod warunkiem, że są one wykorzystywane przez Państwo wyłącznie w celach rządowych i niekomercyjnych. Jednakże każda Umawiająca się Strona zapewnia, poprzez podjęcie odpowiednich środków nie mających ujemnego wpływu na eksploatację lub też możliwości eksploatacyjne statków, należących do niej lub przez nią eksploatowanych, że eksploatacja takich statków odbywa się w sposób zgodny z niniejszą Umową, tam gdzie jest to uzasadnione w praktyce.

Artykuł 2

Przepisy załączone do niniejszej Umowy

1. Przepisy załączone do niniejszej Umowy stanowią jego integralną część. Każde powołanie się na niniejszą Umowę oznacza jednocześnie powołanie się na załączone do niej Przepisy.

2. Załączone Przepisy obejmują:

- a) Postanowienia dotyczące międzynarodowego przewozu towarów niebezpiecznych śródlądowymi drogami wodnymi;
- b) Wymagania i procedury dotyczące inspekcji, wydawania świadectw dopuszczenia, uznawania jednostek klasyfikacyjnych, odstępstw, zezwoleń specjalnych, kontroli, szkolenia i egzaminowania ekspertów;
- c) Ogólne przepisy przejściowe;
- d) Dodatkowe przepisy przejściowe mające zastosowanie do określonych śródlądowych dróg wodnych.

Artykuł 3

Definicje

Do celów niniejszej Umowy:

- a) "statek" oznacza statek żeglugi śródlądowej lub morskiej;
- b) "towary niebezpieczne" oznaczają materiały i przedmioty, których przewóz międzynarodowy jest, na podstawie załączonych Przepisów, zabroniony lub dopuszczony jedynie pod określonymi warunkami;
- c) "międzynarodowy przewóz towarów"
- d) "niebezpiecznych" oznacza każdy przewóz towarów niebezpiecznych dokonywany statkami śródlądowymi drogami wodnymi na terytorium co najmniej dwóch Umawiających się Stron;
- e) "śródlądowe drogi wodne" oznaczają wszystkie żeglowne śródlądowe drogi wodne, łącznie z morskimi drogami wodnymi, na terytorium Umawiającej się Strony, otwarte dla żeglugi na podstawie prawa krajowego;
- f) "morskie drogi wodne" oznaczają śródlądowe drogi wodne połączone z morzem, wykorzystywane przede wszystkim do ruchu statków morskich i określone jako takie przez prawo krajowe;
- g) "uznana jednostka kwalifikacyjna" oznacza jednostkę kwalifikacyjną spełniającą kryteria zawarte w załączonych Przepisach i uznaną, zgodnie z procedurami przewidzianymi we wspomnianych Przepisach, przez właściwą władzę Umawiającej się Strony, na terytorium której jest wydawane świadectwo dopuszczenia;
- h) "właściwa władza" oznacza organ lub jednostkę upoważnioną lub uznaną za upoważnioną na terytorium każdej Umawiającej się Strony i w każdym określonym przypadku w odniesieniu do niniejszych postanowień;
- i) "jednostka inspekcyjna" oznacza jednostkę wyznaczoną lub uznaną przez Umawiającą się Stronę do celów wykonywania inspekcji statków zgodnie z procedurami przewidzianymi w załączonych Przepisach.

DZIAŁ II

PRZEPISY TECHNICZNE

Artykuł 4

Wylączenia dotyczące przewozu, warunki przewozu, kontrola

1. Z zastrzeżeniem postanowień artykułów 7 oraz 8, towary niebezpieczne wyłączone z przewozu zgodnie z załączonymi Przepisami nie mogą być dopuszczone do przewozu międzynarodowego.
2. Bez naruszania postanowień artykułu 6, międzynarodowy przewóz innych towarów niebezpiecznych jest dopuszczony z zastrzeżeniem warunków zawartych w załączonych Przepisach.
3. Zgodnie z postanowieniami załączonych Przepisów, Umawiające się Strony kontrolują przestrzeganie wyłączeń i warunków przedstawionych w ustępie 1 oraz 2.

Artykuł 5

Wylączenia

Niniejsza Umowa nie ma zastosowania do przewozu towarów niebezpiecznych w zakresie, w jakim jest on wyłączony zgodnie z postanowieniami załączonych Przepisów. Wylączenia mogą mieć miejsce tylko wtedy, gdy ilość wyłączonych towarów lub charakter wyłączonej operacji transportowej, lub też opakowania zapewniają bezpieczeństwo przewozu.

Artykuł 6

Suwerenne prawo Państw

Każda Umawiająca się Strona zachowuje prawo regulowania lub wprowadzania zakazu wwozu na jej terytorium towarów niebezpiecznych z innych powodów niż bezpieczeństwo w czasie przewozu.

Artykuł 7

Przepisy specjalne, odstępstwa

1. Umawiające się Strony zachowują prawo do uzgodnienia, na ograniczony okres określony w załączonych Przepisach, w drodze specjalnych porozumień dwustronnych lub wielostronnych oraz bez uszczerbku dla bezpieczeństwa:
 - (a) że towary niebezpieczne, których przewóz międzynarodowy jest zabroniony na mocy niniejszej Umowy, mogą być, pod określonymi warunkami, dopuszczone do przewozu międzynarodowego ich śródlądowymi drogami wodnymi; lub
 - (b) że towary niebezpieczne dopuszczone na mocy niniejszej Umowy do przewozu międzynarodowego tylko pod określonymi warunkami, mogą być dopuszczone do przewozu międzynarodowego ich śródlądowymi drogami wodnymi pod warunkami innymi, niż określone w załączonych Przepisach.

Informacja o szczególnych porozumieniach dwustronnych lub wielostronnych określonych w niniejszym ustępie jest niezwłocznie przekazywana Sekretarzowi Wykonawczemu Europejskiej Komisji Gospodarczej, który przekazuje ją Umawiającym się Stronom niebędącym ich sygnatariuszami.

2. Każda Umawiająca się Strona zachowuje prawo do wydawania specjalnych zezwoleń na międzynarodowy przewóz zbiornikowcami niebezpiecznych materiałów, których przewóz zbiornikowcami, zgodnie z postanowieniami załączonych Przepisów, jest niedozwolony, pod warunkiem przestrzegania procedur przewidzianych dla specjalnych zezwoleń w załączonych Przepisach.
3. W niżej wymienionych przypadkach, Umawiające się Strony zachowują prawo do zezwalania na międzynarodowy przewóz towarów niebezpiecznych statkami, które nie spełniają wymagań zawartych

w załączonych Przepisach, pod warunkiem przestrzegania procedur przewidzianych w załączonych Przepisach:

- (a) w przypadku wykorzystywania na statku materiałów, instalacji, wyposażenia, stosowania na statku określonych rozwiązań konstrukcyjnych lub określonych postanowień innych, niż przewidziane w załączonych Przepisach;
- (b) w przypadku statku z technicznymi innowacjami, które stanowią odstępstwo od postanowień załączonych Przepisów.

Artykuł 8

Przepisy przejściowe

1. Świadectwa dopuszczenia i inne dokumenty sporządzone zgodnie z wymogami Przepisów dotyczących Przewozu Towarów Niebezpiecznych po Renie (ADNR), Przepisów dotyczących Przewozu Towarów Niebezpiecznych po Dunaju (ADN-R) lub przepisów krajowych opartych na Europejskich Postanowieniach dotyczących Międzynarodowego Przewozu Towarów Niebezpiecznych śródlądowymi drogami wodnymi, w wersji załączonej do Rezolucji nr 223 Komitetu Transportu Śródlądowego Europejskiej Komisji Gospodarczej lub też w wersji z późniejszymi zmianami, mające zastosowanie w momencie wejścia w życie załączonych Przepisów w trybie przewidzianym w artykule 11, ustęp 1, pozostają w mocy do momentu upływu daty ich ważności na tych samych warunkach, jakie obowiązywały przed wyżej wspomnianą datą wejścia w życie, łącznie z ich uznawaniem przez inne Państwa. Ponadto, powyższe świadectwa pozostają ważne przez okres jednego roku od daty wejścia w życie załączonych Przepisów, jeżeli w tym okresie upłynąłby termin ich ważności. Jednakże w żadnym przypadku wspomniany termin ważności nie może przekroczyć pięciu lat od daty wejścia w życie załączonych Przepisów.
2. Statki, które, w momencie wejścia w życie załączonych Przepisów w trybie przewidzianym w artykule 11, ustęp 1, są dopuszczone do przewozu towarów niebezpiecznych na terytorium Umawiającej się Strony oraz które spełniają wymagania zawarte w załączonych Przepisach, mogą otrzymać świadectwo dopuszczenia ADN zgodnie z procedurą przewidzianą w załączonych Przepisach, z wykorzystaniem, w razie potrzeby, ich przepisów przejściowych.
3. W przypadku statków przywołanych w ust. 2, wykorzystywanych wyłącznie do przewozu drogami śródlądowymi, gdzie zgodnie z prawem krajowym ADNR nie miał zastosowania przed datą wejścia w życie załączonych Przepisów w trybie przewidzianym w artykule 11, ustęp 1, z przepisami przejściowymi ogólnymi mogą być stosowane przepisy przejściowe specjalne dla poszczególnych śródlądowych dróg wodnych. Statki takie otrzymują świadectwo dopuszczenia ADN ograniczone do wyższej wspomnianych śródlądowych dróg wodnych. lub ich części.
4. W przypadku dodania nowych postanowień do załączonych Przepisów, Umawiające się Strony mogą zawrzeć nowe ogólne przepisy przejściowe. Przepisy te powinny określić statki, do których się odnoszą oraz okres, przez który będą stosowane.

Artykuł 9

Stosowanie innych przepisów

Operacje transportowe, do których ma zastosowanie niniejsza Umowa nadal podlegają przepisom lokalnym, regionalnym lub międzynarodowym stosowanym ogólnie do przewozu towarów śródlądowymi drogami wodnymi.

DZIAŁ III

POSTANOWIENIA KOŃCOWE

Artykuł 10

Umawiające się Strony

1. Państwa członkowskie Europejskiej Komisji Gospodarczej, na których terytorium znajdują się śródlądowe drogi wodne, inne niż tworzące trasy przybrzeżne stanowiące część dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym, zgodnie z określeniem zawartym w Europejskim Porozumieniu Dotyczącym Głównych Śródlądowych Dróg Wodnych o Znaczeniu Międzynarodowym (AGN), mogą zostać Umawiającymi się Stronami niniejszej Umowy:
 - a) poprzez jego ostateczne podpisanie;
 - b) poprzez złożenie dokumentu ratyfikacyjnego, przyjęcia lub zatwierdzenia;
 - c) poprzez złożenie dokumentu przystąpienia.
2. Niniejsza Umowa pozostaje otwarta do podpisania do dnia 31 maja 2001 r. w Biurze Sekretarza Wykonawczego Europejskiej Komisji Gospodarczej w Genewie. Po upływie tego terminu pozostaje ona otwarta do przystąpienia.
3. Dokumenty ratyfikacyjne, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia zostają złożone Sekretarzowi Generalnemu Organizacji Narodów Zjednoczonych.

Artykuł 11

Wejście w życie

1. Niniejsza Umowa wchodzi w życie po upływie jednego miesiąca od dnia, w którym liczba Państw wymienionych w artykule 10, ustęp 1, które ją podpisały lub złożyły swoje dokumenty ratyfikacyjne, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia, wyniesie siedem.

Jednakże załączone Przepisy, z wyjątkiem postanowień dotyczących uznawania jednostek klasyfikacyjnych, będą stosowane dopiero po upływie dwunastu miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej Umowy.

2. W stosunku do każdego Państwa, które podpisze ostatecznie, ratyfikuje, przyjmie, zatwierdzi lub przystąpi do niniejszej Umowy po jej ostatecznym podpisaniu lub po złożeniu dokumentów ratyfikacyjnych, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia przez siedem państw przywołanych w artykule 10, ust. 1, niniejsza Umowa wchodzi w życie po upływie jednego miesiąca od daty ostatecznego podpisania jej przez dane Państwo lub też od daty złożenia przez nie dokumentów ratyfikacyjnych, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia.

Załączone Przepisy zostają wprowadzone w życie tego samego dnia. Jeżeli termin, odnoszący się do wejścia w życie załączonych Przepisów, przywołany w ust. 1, jeszcze nie upłynął, załączone Przepisy zostają wprowadzone w życie po jego upływie.

Artykuł 12

Wypowiedzenie

1. Każda Umawiająca się Strona może wypowiedzieć niniejszą Umowę w drodze pisemnej notyfikacji skierowanej do Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych.
2. Wypowiedzenie nabiera mocy prawnej po upływie dwunastu miesięcy od daty otrzymania przez Sekretarza Generalnego pisemnej notyfikacji o wypowiedzeniu.

Artykuł 13

Rozwiązanie

1. Jeżeli po wejściu w życie niniejszej Umowy w ciągu dwunastu kolejnych miesięcy liczba Umawiających się Stron będzie mniejsza niż pięć, traci ona swoją moc obowiązującą po upływie wspomnianego dwunastomiesięcznego terminu.
2. W razie zawarcia światowego porozumienia regulującego kombinowany przewóz towarów niebezpiecznych, wszystkie postanowienia niniejszej Umowy, z wyjątkiem przepisów dotyczących wyłącznie śródlądowych dróg wodnych, konstrukcji i wyposażenia statków, przewozu luzem lub zbiornikowcami, które są sprzeczne z jakimikolwiek postanowieniami porozumienia światowego, automatycznie przestają obowiązywać w stosunkach między Stronami niniejszej Umowy, stającymi się stronami porozumienia światowego, oraz są automatycznie zastąpione przez odpowiednie postanowienia porozumienia światowego, od daty jego wejścia w życie.

Artykuł 14

Oświadczenia

1. Każde Państwo przy ostatecznym podpisywaniu niniejszej Umowy lub przy składaniu dokumentu ratyfikacyjnego, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia, lub też w dowolnym późniejszym terminie może oświadczyć w drodze pisemnej notyfikacji skierowanej do Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych, że niniejsza Umowa będzie stosowana do wszystkich terytoriów lub ich części, za których stosunki międzynarodowe Państwo to jest odpowiedzialne. Niniejsza Umowa jest stosowana do terytorium lub terytoriów wymienionych w notyfikacji po upływie jednego miesiąca od dnia otrzymania jej przez Sekretarza Generalnego.
2. Każde Państwo, które zgodnie z ustępem 1 niniejszego artykułu, złożyło oświadczenie o zastosowaniu niniejszej Umowy do dowolnego terytorium, za którego stosunki międzynarodowe jest ono odpowiedzialne, może wypowiedzieć niniejszą Umowę w odniesieniu do wspomnianego terytorium, zgodnie z postanowieniami artykułu 12.
3. (a) Ponadto, każde Państwo przy ostatecznym podpisywaniu niniejszej Umowy lub przy składaniu dokumentu ratyfikacyjnego, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia, lub też w dowolnym późniejszym terminie może oświadczyć w drodze pisemnej notyfikacji skierowanej do Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych, że niniejsza Umowa nie będzie stosowana do niektórych śródlądowych dróg wodnych na jego terytorium, pod warunkiem, że drogi te nie są częścią sieci dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym, zgodnie z określeniem zawartym w AGN. Jeśli powyższe oświadczenie jest składane po ostatecznym podpisaniu niniejszej Umowy lub po złożeniu dokumentu ratyfikacyjnego, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia, Umowa przestaje obowiązywać w odniesieniu do wskazanych śródlądowych dróg wodnych po upływie jednego miesiąca od daty otrzymania wspomnianej notyfikacji przez Sekretarza Generalnego.
(b) Jednakże, każde Państwo, na terytorium którego znajdują się śródlądowe drogi wodne, które są objęte AGN oraz które, w momencie przyjęcia niniejszej Umowy, na podstawie prawa międzynarodowego, podlegają obowiązkowemu reżimowi dotyczącemu przewozu towarów niebezpiecznych, może oświadczyć, że zastosowanie niniejszej Umowy do tych śródlądowych dróg wodnych jest uzależnione od zgodności z procedurami przewidzianymi w instrumencie prawnym ustanawiającym wspomniany reżim. Każde oświadczenie o takim charakterze składane jest przy ostatecznym podpisywaniu niniejszej Umowy lub przy składaniu dokumentu ratyfikacyjnego, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia.

4. Każde Państwo, które złożyło oświadczenie zgodnie z ustępem 3 (a) oraz 3 (b) niniejszego artykułu, może następnie oświadczyć w drodze pisemnej notyfikacji skierowanej do Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych, że niniejsza Umowa będzie stosowana do całości lub części terytorium jego śródlądowych dróg wodnych będących przedmiotem oświadczenia złożonego zgodnie z ustępem 3 (a) oraz 3 (b). Umowa będzie obowiązywać w odniesieniu do śródlądowych dróg wodnych wskazanych w notyfikacji po upływie jednego miesiąca od daty jej otrzymania przez Sekretarza Generalnego.

Artykuł 15

Spory

1. Każdy spór między dwiema lub kilkoma Umawiającymi się Stronami, dotyczący interpretacji lub zastosowania niniejszej Umowy, będzie w miarę możliwości rozstrzygany między nimi w drodze negocjacji.
2. Każdy spór, który nie został rozstrzygnięty w drodze bezpośredniej negocjacji, może zostać przekazany przez Umawiające się Strony, będące stronami sporu, Komitetowi Wykonawczemu, który po jego rozważeniu przedstawi propozycję jego rozstrzygnięcia.
3. Każdy spór, który nie zostanie rozstrzygnięty w oparciu o ustęp 1 oraz 2, zostanie poddany arbitrażowi na żądanie którejkolwiek z Umawiających się Stron, będącej stroną sporu, i, zgodnie z tym, zostanie on przekazany jednemu lub większej liczbie arbitrów wybranych w na podstawie porozumienia pomiędzy Stronami w sporze. Jeżeli w ciągu trzech miesięcy od daty od zażądania arbitrażu, Strony będące stronami sporu nie są w stanie osiągnąć porozumienia w sprawie wyboru arbitra lub arbitrów, każda z nich może zwrócić się do Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych o wyznaczenie jednego arbitra, któremu spór zostanie przekazany do rozstrzygnięcia.
4. Orzeczenie arbitra lub arbitrów wyznaczonych zgodnie z ustępem 3 niniejszego artykułu jest dla Umawiających się Stron, będących stronami sporu, wiążące.

Artykuł 16

Zastrzeżenia

1. Każde Państwo może, przy ostatecznym podpisywaniu niniejszej Umowy lub przy składaniu dokumentu ratyfikacyjnego, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia, złożyć oświadczenie, że nie uważa się za związane artykułem 15. Inne Umawiające się Strony nie są związane artykułem 15, w stosunku do jakiegokolwiek Umawiającej się Strony, która wniosła takie zastrzeżenie.
2. Każde Umawiające się Państwo, które wniosło zastrzeżenie przewidziane w ustępie 1, może w dowolnym terminie wycofać je w drodze pisemnej notyfikacji skierowanej do Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych.
3. Zastrzeżenia inne niż przewidziane w niniejszej Umowie są niedopuszczalne.

Artykuł 17

Komitet Wykonawczy

1. Komitet Wykonawczy jest powołany w celach rozważenia kwestii wdrożenia niniejszej Umowy, wszelkich zgłaszanych do niego poprawek oraz środków zapewniających jego jednolitą interpretację oraz stosowanie.
2. Członkami Komitetu Wykonawczego są Umawiające się Strony. Komitet może zdecydować, by Państwa wspomniane w artykule 10, ustęp 1 niniejszego Porozumienia niebędące Umawiającymi się Stronami, każde inne Państwo członkowskie Europejskiej Komisji Gospodarczej lub Organizacji Narodów Zjednoczonych lub też przedstawiciele międzynarodowych międzyrządowych lub pozarządowych organizacji mogli uczestniczyć w sesjach Komitetu w interesujących ich kwestiach w charakterze obserwatorów.
3. Sekretarz Generalny Organizacji Narodów Zjednoczonych i Sekretarz Generalny Centralnej Komisji ds. Żeglugi po Renie zapewniają Komitetowi Wykonawczemu obsługę administracyjną.

4. Na pierwszej sesji w roku, Komitet Wykonawczy wybiera swojego Przewodniczącego i Wiceprzewodniczącego.
5. Sekretarz Wykonawczy Europejskiej Komisji Gospodarczej zwołuje Komitet Wykonawczy co roku lub w innych odstępach czasu przyjętych przez Komitet, a także na żądanie co najmniej pięciu Umawiających się Stron.
6. Kworum niezbędne do podjęcia decyzji wynosi co najmniej połowę Umawiających się Stron.
7. Propozycje poddawane są pod głosowanie. Każda Umawiająca się Strona reprezentowana na sesji posiada jeden głos. Stosowane są następujące zasady:
 - (a) proponowane poprawki do niniejszej Umowy i związane z nimi decyzje przyjmowane są zgodnie z postanowieniami artykułu 19, ustęp 2;
 - (b) proponowane poprawki do załączonych Przepisów i związane z nimi decyzje przyjmowane są zgodnie z postanowieniami artykułu 20, ustęp 4;
 - (c) propozycje i decyzje odnoszące się do uznawania jednostek klasyfikacyjnych lub do cofnięcia takiego uznania są przyjmowane w zgodzie z procedurą określoną w artykule 20, ustęp 4;
 - (d) wszelkie propozycje lub decyzje inne niż przywołane powyżej w podpunktach a) - c), są przyjmowane większością głosów obecnych i głosujących członków Komitetu Wykonawczego.
8. Komitet Wykonawczy może powoływać grupy robocze, które uważa za potrzebne do pomocy przy wykonywaniu swoich obowiązków.
9. W przypadku braku w niniejszej Umowie odpowiednich postanowień, zastosowanie ma, o ile Komitet Wykonawczy nie zadecyduje inaczej, Regulamin Europejskiej Komisji Gospodarczej.

Artykuł 18

Komitet do spraw Bezpieczeństwa

Komitet do spraw Bezpieczeństwa zostaje powołany w celu rozpatrywania wszelkich propozycji zmian Przepisów załączonych do niniejszej Umowy, w szczególności zaś zmian dotyczących bezpieczeństwa żeglugi związanego z konstrukcją, wyposażeniem i załogą statku. Komitet funkcjonuje w ramach jednostek Europejskiej Komisji Gospodarczej, Centralnej Komisji ds. Żeglugi po Renie i Komisji Dunajskiej, posiadających kompetencje w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych śródlądowymi drogami wodnymi.

Artykuł 19

Procedura wnoszenia poprawek do niniejszego Porozumienia, z wyłączeniem załączonych Przepisów

1. Umawiające się Strony mogą zgłaszać poprawki do niniejszej Umowy, z wyłączeniem załączonych Przepisów, zgodnie z procedurą przewidzianą w niniejszym artykule.
2. Każda proponowana poprawka do niniejszej Umowy, z wyłączeniem załączonych Przepisów, jest rozpatrywana przez Komitet Wykonawczy. Każda taka poprawka rozpatrywana lub opracowana podczas spotkania Komitetu Wykonawczego i przyjęta przez większość dwóch trzecich jej obecnych i głosujących członków, jest przekazywana Umawiającym się Stronom do zatwierdzenia, poprzez Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych.
3. Każda zaproponowana poprawka przekazana do zatwierdzenia zgodnie z ust. 2 wchodzi w życie w odniesieniu do wszystkich Umawiających się Stron w ciągu sześciu miesięcy po upływie okresu dwudziestu czterech miesięcy od daty poinformowania o niej, jeżeli, podczas tego okresu, żadna z Umawiających się Stron nie zgłosiła do niej pisemnego sprzeciwu skierowanego do Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych.

Artykuł 20***Procedura wnoszenia poprawek do załączonych Przepisów***

1. Poprawki do załączonych Przepisów mogą być wnoszone na wniosek każdej z Umawiających się Stron.
Sekretarz Generalny Organizacji Narodów Zjednoczonych może proponować poprawki mające na celu zapewnienia zgodności załączonych Przepisów z innymi międzynarodowymi porozumieniami odnoszącymi się do przewozu towarów niebezpiecznych oraz z Zaleceniami Organizacji Narodów Zjednoczonych dotyczącymi Przewozu Towarów Niebezpiecznych, a także poprawki wniesione przez jednostki pomocnicze Europejskiej Komisji Gospodarczej posiadający kompetencje w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych.
2. Każda zaproponowana poprawka do załączonych Przepisów jest, co do zasady, przekazywana Komitetowi ds. Bezpieczeństwa, który przedstawia przyjęte przez siebie projekty zmian Komitetowi Wykonawczemu.
3. Na wyraźne żądanie Umawiającej się Strony lub też, gdy Komitet Wykonawczy uzna to za stosowne, poprawki mogą być zgłaszane bezpośrednio do Komitetu Wykonawczego. Poprawki takie są rozpatrywane na pierwszej sesji i, jeśli zostaną uznane za będące do przyjęcia, powinny zostać ponownie przestudiowane na następnej sesji Komitetu razem z innymi związanymi z nimi poprawkami, jeżeli Komitet nie zadecyduje inaczej.
4. Decyzje dotyczące proponowanych poprawek oraz projektów poprawek, przekazane Komitetowi Wykonawczemu zgodnie z ustępem 2 oraz 3, są podejmowane większością jego obecnych i głosujących członków. Jednakże projekt poprawki nie jest uznany za przyjęty, jeśli, niezwłocznie po głosowaniu, pięciu obecnych na nim członków wniesie wobec niej swój sprzeciw. Przyjęte poprawki zostają przekazane Umawiającym się Stronom do zatwierdzenia przez Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych.
5. Każdy projekt poprawki do załączonych Przepisów przekazany do zatwierdzenia zgodnie z ustępem 4, jest uważany za przyjęty, chyba że, w ciągu trzech miesięcy od daty jego przekazania przez Sekretarza Generalnego, co najmniej jedna trzecia Umawiających się Stron lub też pięć z nich, jeżeli jedna trzecia przewyższa tę liczbę, przekaże Sekretarzowi Generalnemu pisemną notyfikację o ich sprzeciwie wobec zaproponowanej zmiany. Poprawka uznana za przyjętą wchodzi w życie w stosunku do wszystkich Umawiających się Stron po upływie dalszych trzech miesięcy, z wyjątkiem poniższych przypadków:
 - (a) W przypadku, gdy analogiczne poprawki do innych międzynarodowych porozumień regulujących przewóz towarów niebezpiecznych weszły już w życie lub wejdą w życie w innym terminie, Sekretarz Generalny może zadecydować, na pisemny wniosek Sekretarza Wykonawczego Europejskiej Komisji Gospodarczej, o wejściu w życie poprawki po upływie innego terminu, który pozwoli na jednoczesne jej wejście w życie z poprawkami do wspomnianych innych porozumień lub też, gdy nie jest to możliwe, na jak najszybsze jej wejście w życie po wejściu w życie poprawek do tych innych porozumień; jednakże okres taki nie może być krótszy niż jeden miesiąc.
 - (b) Przy przyjmowaniu projektu poprawki, Komitet Wykonawczy może określić termin przekraczający trzy miesiące na wejście poprawki w życie w przypadku jej przyjęcia.

Artykuł 21***Żądania, oświadczenia i sprzeciwy***

Sekretarz Generalny Organizacji Narodów Zjednoczonych informuje wszystkie Umawiające się Strony i wszystkie Państwa przywołane w artykule 10, ustęp 1 niniejszej Umowy o wszelkich żądaniach, oświadczeniach i sprzeciwach wniesionych na podstawie powyższych artykułów 19 oraz 20, a także o dacie wejścia poprawek w życie.

Artykuł 22***Konferencja w sprawie rewizji***

1. Niezależnie od procedury przewidzianej w artykułach 19 oraz 20, każda Umawiająca się Strona może, w drodze pisemnej notyfikacji skierowanej do Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych, zażądać zwołania konferencji w celu zrewidowania niniejszej Umowy.

Konferencja rewizyjna, na którą są zaproszone wszystkie Umawiające się Strony oraz wszystkie Państwa przywołane w artykule 10, ustęp 1, jest zwoływana przez Sekretarza Wykonawczego Europejskiej Komisji Gospodarczej, jeśli w okresie sześciu miesięcy następujących po dacie notyfikacji Sekretarza Generalnego co najmniej jedna czwarta Umawiających się Stron zawiadomi go o swojej zgodzie na to żądanie.

2. Niezależnie od procedury przewidzianej w artykułach 19 oraz 20, konferencja rewizyjna, na którą są zaproszone wszystkie Umawiające się Strony oraz wszystkie Państwa przywołane w artykule 10, paragraf 1, jest również zwoływana przez Sekretarza Wykonawczego Europejskiej Komisji Gospodarczej w wyniku pisemnej notyfikacji Komitetu Wykonawczego. Komitet Wykonawczy podejmuje decyzję o powyższym żądaniu większością jego obecnych i głosujących członków.
3. W przypadku zwołania konferencji na podstawie ustępu 1 oraz 2 niniejszego artykułu, Sekretarz Wykonawczy Europejskiej Komisji Gospodarczej zaprasza Umawiające się Strony do składania, w ciągu trzech miesięcy, propozycji które pragnęłyby na niej rozpatrzyć.
4. Sekretarz Wykonawczy Europejskiej Komisji Gospodarczej przekazuje wszystkim Umawiającym się Stronom oraz wszystkim Państwom przywołanym w artykule 10, ustęp 1, wstępny porządek obrad konferencji wraz z tekstami wspomnianych propozycji, nie później niż sześć miesięcy przed datą zwołania konferencji.

Artykuł 23***Depozytariusz***

Depozytariuszem niniejszej Umowy jest Sekretarz Generalny Organizacji Narodów Zjednoczonych.

W DOWÓD CZEGO niżej podpisani, będąc należycie upelnomocnieni, podpisali niniejszą Umowę.

SPORZĄDZONO w Genewie dwudziestego szóstego maja dwutysięcznego roku w jednym egzemplarzu w języku angielskim, niemieckim, francuskim i rosyjskim w przypadku tekstu samego Porozumienia i w języku francuskim w przypadku tekstu załączonych Przepisów, przy czym dla Porozumienia wszystkie wersje językowe uznaje się za autentyczne.

Sekretarz Generalny Organizacji Narodów Zjednoczonych jest proszony o przygotowanie tłumaczenia załączonych Przepisów na języki angielski i rosyjski.

Sekretarz Generalny Centralnej Komisji ds. Żeglugi po Renie jest proszony o przygotowanie tłumaczenia załączonych Przepisów na język niemiecki.

SPIS TREŚCI

TOM 1

Strona

UMOWA EUROPEJSKA DOTYCZĄCA MIĘDZYNARODOWEGO PRZEWÓZU ŚRÓDLĄDOWYMI DROGAMI WODNYMI TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH (ADN)

ZAŁĄCZONE PRZEPISY		
CZĘŚĆ I PRZEPISY OGÓLNE		1-1
Dział	1.1 Zakres i zastosowanie.....	1-3
	1.1.1 Struktura.....	1-3
	1.1.2 Zakres stosowania.....	1-3
	1.1.3 Wyłączenia.....	1-3
	1.1.4 Stosowanie innych przepisów.....	1-7
	1.1.5 Stosowanie norm.....	1-9
Dział	1.2 Definicje, jednostki miary i skróty.....	1-10
	1.2.1 Definicje.....	1-10
	1.2.2 Jednostki miar.....	1-40
	1.2.3 Lista skrótów.....	1-42
Dział	1.3 Szkolenie osób uczestniczących w przewożeniu towarów niebezpiecznych	1-45
	1.3.1 Zakres stosowania.....	1-45
	1.3.2 Sposób szkolenia.....	1-45
	1.3.3 Dokumentacja.....	1-45
Dział	1.4 Obowiązki uczestników przewożenia w zakresie bezpieczeństwa	1-46
	1.4.1 Ogólne środki bezpieczeństwa.....	1-46
	1.4.2 Obowiązki głównych uczestników przewożenia.....	1-46
	1.4.3 Obowiązki innych uczestników przewożenia.....	1-48
Dział	1.5 Zezwolenia specjalne, odstępstwa	1-51
	1.5.1 Porozumienia dwustronne i wielostronne.....	1-51
	1.5.2 Zezwolenia specjalne dotyczące przewożenia zbiornikowcami.....	1-51
	1.5.3 Rozwiązania równoważne i odstępstwa (Artykuł 7 ustęp 3 ADN).....	1-52
Dział	1.6 Przepisy przejściowe.....	1-53
	1.6.1 Przepisy ogólne.....	1-53
	1.6.2 Naczynia ciśnieniowe i naczynia do gazów klasy 2	1-55
	1.6.3 Cysterny stałe (pojazdy-cysterny i wagony-cysterny), cysterny odemowalne, pojazdy-baterie i wagony- baterie.....	1-55
	1.6.4 Kontenery-cysterny, cysterny przenośne i MEGC.....	1-55
	1.6.5 Pojazdy.....	1-55
	1.6.6 Klasa 7.....	1-55
	1.6.7 Przepisy przejściowe dotyczące statków.....	1-55
	1.6.8 Przepisy przejściowe dotyczące szkolenia załogi.....	1-74
	1.6.9 Przepisy przejściowe dotyczące uznania towarzystwa klasyfikacyjnego.....	1-74
Dział	1.7 Przepisy ogólne dotyczące materiałów promieniotwórczych	1-75
	1.7.1 Zakres stosowania.....	1-75
	1.7.2 Program ochrony przed promieniowaniem.....	1-76
	1.7.3 System zarządzania.....	1-77
	1.7.4 Warunki specjalne.....	1-77
	1.7.5 Materiały promieniotwórcze o innych właściwościach niebezpiecznych	1-77
	1.7.6 Niezgodność.....	1-77
Dział	1.8 Działania kontrolne oraz inne środki wspomagające przestrzeganie przepisów bezpieczeństwa.....	1-79
	1.8.1 Kontrola przestrzegania przepisów.....	1-79
	1.8.2 Pomoc administracyjna podczas kontroli statku zagranicznego.....	1-80

	1.8.3	Doradca do spraw bezpieczeństwa.....	1-80
	1.8.4	Wykaz władz właściwych i jednostek przez nie upoważnionych	1-84
	1.8.5	Powiadamianie o zdarzeniach związanych z towarami niebezpiecznymi.....	1-84
Dział	1.9	Ograniczenia przewozowe wprowadzane przez władze właściwe.....	1-88
Dział	1.10	Przepisy dotyczące zapewnienia bezpieczeństwa.....	1-89
	1.10.1	Przepisy ogólne.....	1-89
	1.10.2	Szkolenia z zakresu zapewnienia bezpieczeństwa	1-89
	1.10.3	Przepisy dla towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka.....	1-89
Działy	1.11-1.14	(zarezerwowane)	1-93
Dział	1.15	Uznawanie towarzystw klasyfikacyjnych.....	1-94
	1.15.1	Przepisy ogólne.....	1-94
	1.15.2	Procedura uznawania towarzystw klasyfikacyjnych.....	1-94
	1.15.3	Warunki i kryteria uznania towarzystwa klasyfikacyjnego wnioskującego o uznanie	1-95
	1.15.4	Zobowiązania rekomendowanych towarzystw klasyfikacyjnych	1-95
Dział	1.16	Procedura wydawania świadectw dopuszczenia.....	1-96
	1.16.1	Świadectwo dopuszczenia.....	1-96
	1.16.2	Wydawanie i uznawanie świadectw dopuszczenia	1-98
	1.16.3	Procedura inspekcji.....	1-98
	1.16.4	Jednostka inspekcyjna.....	1-99
	1.16.5	Wniosek o wydanie świadectwa dopuszczenia.....	1-99
	1.16.6	Wpisy i zmiany w świadectwie dopuszczenia	1-99
	1.16.7	Zgłoszenie statku do inspekcji	1-100
	1.16.8	Inspekcja wstępna	1-100
	1.16.9	Inspekcja nadzwyczajna.....	1-100
	1.16.10	Inspekcja okresowa i odnowienie świadectwa dopuszczenia	1-100
	1.16.11	Przedłużenie terminu ważności świadectwa dopuszczenia bez inspekcji	1-100
	1.16.12	Inspekcja na żądanie władz.....	1-100
	1.16.13	Wycofanie, zatrzymanie i przywrócenie świadectwa dopuszczenia	1-100
	1.16.14	Wydanie kopii.....	1-101
	1.16.15	Rejestr świadectw dopuszczenia.....	1-101
CZĘŚĆ 2 KLASYFIKACJA.....			(patrz Tom II)
CZĘŚĆ 3 WYKAZ TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH, PRZEPISY SZCZEGÓLNE ORAZ WYŁĄCZENIA DOTYCZĄCE ILOŚCI OGRANICZONYCH I WYŁĄCZONYCH.....			(patrz Tom II)
Dział	3.1	Przepisy ogólne.....	(patrz Tom II)
Dział	3.2	Wykaz towarów niebezpiecznych.....	(patrz Tom II)
	3.2.1	Objaśnienia do tabeli A: Wykaz towarów niebezpiecznych w porządku numerycznym UN.....	(patrz Tom II)
	3.2.2	Tabela B: Wykaz towarów niebezpiecznych w porządku alfabetycznym	(patrz Tom II)
	3.2.3	Tabela C: Wykaz towarów niebezpiecznych w porządku numerycznym dopuszczonych do przewozu w zbiornikowcach	(patrz Tom II)
	3.2.4	Warunki zastosowania rozdziału 1.5.2 dotyczącego zezwoleń specjalnych dla przewozu w zbiornikowcach.....	(patrz Tom II)
Dział	3.3	Przepisy szczególne dotyczące określonych przedmiotów lub materiałów	(patrz Tom II)
Dział	3.4	Towary niebezpieczne zapakowane w ilościach ograniczonych.....	(patrz Tom II)
Dział	3.5	Towary niebezpieczne zapakowane w ilościach wyłączonych	(patrz Tom II)
CZĘŚĆ 4 PRZEPISY DOTYCZĄCE UŻYWANIA OPAKOWAŃ, CYSTERN I JEDNOSTEK TRANSPORTOWYCH CARGO DO PRZEWÓZU LUZEM.....			4-1
Dział	4.1	Przepisy ogólne.....	4-3
CZĘŚĆ 5 PROCEDURY EKSPEDYCYJNE			5-1
Dział	5.1	Przepisy ogólne.....	5-3

	5.1.1.	Zastosowanie i przepisy ogólne	5-3
	5.1.2	Stosowanie opakowań zbiorczych.....	5-3
	5.1.3	Opakowania próżne nieoczyszczone (włącznie z DPPL oraz opakowaniami dużymi), cysterny, MEMU, pojazdy, wagony i kontenery do przewozu luzem.....	5-3
	5.1.4	Pakowanie razem.....	5-4
	5.1.5	Przepisy ogólne dotyczące klasy 7	5-9
Dział	5.2	Znakowanie i umieszczanie nalepek ostrzegawczych.....	5-9
	5.2.1	Znakowanie sztuk przesyłek	5-13
	5.2.2	Nalepki ostrzegawcze na sztukach przesyłek	
Dział	5.3	Umieszczanie dużych nalepek ostrzegawczych oraz znakowanie kontenerów, kontenerów do przewozu luzem, MEGC, MEMU, kontenerów-cystern, cystern przenośnych, pojazdów i wagonów	5-24
	5.3.1	Umieszczanie dużych nalepek ostrzegawczych	5-24
	5.3.2	Oznakowanie tablicami pomarańczowymi.....	5-27
	5.3.3	Znak dla materiałów o podwyższonej temperaturze	5-32
	5.3.4	Oznakowanie dla przewozu w łańcuchu transportowym zawierającym transport morski	5-33
	5.3.5	(zarezerwowany)	5-34
	5.3.6	Znak dla materiałów zagrażających środowisku	5-35
Dział	5.4	Dokumentacja.....	5-35
	5.4.0	Przepisy ogólne.....	5-35
	5.4.1	Dokument przewozowy dla przewozu towarów niebezpiecznych i związane nim informacje	5-45
	5.4.2	Certyfikat pakowania kontenera lub pojazdu	5-46
	5.4.3	Instrukcje pisemne.....	5-51
	5.4.4	Przechowywanie informacji o przewozie towarów niebezpiecznych	5-51
	5.4.5	Przykład formularza dla multimodalnego przewozu towarów niebezpiecznych.....	5-54
Dział	5.5	Przepisy szczególne.....	5-54
	5.5.1	(skreślony).....	5-54
	5.5.2	Przepisy szczególne dotyczące jednostek transportowych cargo fumigowanych (UN 3359).....	5-55
	5.5.3	Przepisy szczególne dotyczące przewozu suchego lodu (UN 1845) oraz sztuk przesyłek, pojazdów i kontenerów zawierających materiały stwarzające ryzyko uduszenia się, jeżeli używane są dla chłodzenia lub klimatyzowania (takie jak suchy lód (UN 1845) lub azot schłodzony skroplony (UN 1977) lub argon schłodzony skroplony (UN 1951) lub azot)..	5-58
	5.5.4	Towary niebezpieczne zawarte w urządzeniach używanych lub przeznaczonych do użycia podczas przewozu dołączonych lub umieszczonych w sztukach przesyłek, opakowaniach zbiorczych, kontenerach lub przedziałach ładunkowych	
CZĘŚĆ 6	PRZEPISY DOTYCZĄCE BUDOWY I BADAŃ OPAKOWAŃ, DPPL, OPAKOWAŃ DUŻYCH, CYSTERN I KONTENERÓW DO PRZEWOZU LUZEM.....		6-1
Dział	6.1	Przepisy ogólne.....	6-3
CZĘŚĆ 7	PRZEPISY DOTYCZĄCE WARUNKÓW ZAŁADUNKU, PRZEWOZU, ROZŁADUNKU I MANIPULOWANIA ŁADUNKIEM.....		7-1
Dział	7.1	Statki do przewozu ładunków suchych.....	7-3
	7.1.0	Przepisy ogólne	7-3
	7.1.1	Sposób przewozu towarów	7-4
	7.1.2	Wymagania mające zastosowania do statków	7-4
	7.1.3	Przepisy eksploatacyjne ogólne.....	7-8
	7.1.4	Wymagania dodatkowe dotyczące załadunku, przewozu, rozładunku i innego manipulowania ładunkiem	7-24
	7.1.5	Wymagania dodatkowe dotyczące ruchu statków.....	7-25
	7.1.6	Wymagania dodatkowe	
	7.1.7	Przepisy szczególne dla przewozu materiałów samoreaktywnych klasy 4.1, nadtlenków organicznych klasy 5.2 i materiałów stabilizowanych przez kontrolę temperatury (inne niż samoreaktywne i nadtlenki organiczne)	7-28
Dział	7.2	Zbiornikowce	7-32

	7.2.0	Przepisy ogólne	7-32
	7.2.1	Sposób przewozu towarów	7-32
	7.2.2	Wymagania mające zastosowanie do statków	7-33
	7.2.3	Przepisy eksploatacyjne ogólne	7-34
	7.2.4	Wymagania dodatkowe dotyczące załadunku, przewozu, rozładunku i innego manipulowania ładunkiem	7-41
	7.2.5	Wymagania dodatkowe dotyczące ruchu statków	7-52
CZĘŚĆ 8 PRZEPISY DOTYCZĄCE ZAŁOGI STATKÓW, WYPOSAŻENIA, EKSPLOATACJI I DOKUMENTACJI			8-1
Dział	8.1	Przepisy ogólne dotyczące statków i wyposażenia	8-3
	8.1.1	(zarezerwowany)	8-3
	8.1.2	Dokumenty	8-3
	8.1.3	(zarezerwowany)	8-6
	8.1.4	Urządzenia gaśnicze	8-6
	8.1.5	Wyposażenie specjalne	8-6
	8.1.6	Sprawdzanie i przegląd wyposażenia	8-7
	8.1.7	Instalacje elektryczne i autonomiczne systemy ochrony	8-7
	8.1.8	Inspekcja pompowni ładunkowej zbiornikowca	8-8
	8.1.9	(skreślony)	8-8
	8.1.10	(skreślony)	8-8
	8.1.11	Rejestr operacji w trakcie przewozu dotyczący przewozu UN 1203	8-8
Dział	8.2	Wymagania dotyczące szkolenia	8-9
	8.2.1	Przepisy ogólne dotyczące szkolenia ekspertów	8-9
	8.2.2	Przepisy szczególne dotyczące szkolenia ekspertów	8-10
Dział	8.3	Wymagania różne, do jakich powinna zastosować się załoga statku	8-19
	8.3.1	Osoby upoważnione do przebywania na pokładzie	8-19
	8.3.2	Przenośne urządzenia oświetleniowe	8-19
	8.3.3	Wejście na pokład	8-19
	8.3.4	Zakaz palenia, korzystania z ognia i światła nieosłoniętego	8-19
	8.3.5	Praca na pokładzie	8-19
Dział	8.4	(zarezerwowany)	8-20
Dział	8.5	(zarezerwowany)	8-21
Dział	8.6	Dokumenty	8-22
	8.6.1	Świadectwa dopuszczenia	8-22
	8.6.2	Świadectwo wiedzy specjalistycznej ADN zgodnie z 8.2.1.2, 8.2.1.5 lub 8.2.1.7	8-33
	8.6.3	Lista kontrolna ADN	8-34
	8.6.4	Lista kontrolna urządzeń przyjmujących	8-38
CZĘŚĆ 9 PRZEPISY BUDOWY			9-1
Dział	9.1	Przepisy budowy statków do ładunków suchych	9-3
	9.1.0	Przepisy budowy mające zastosowanie do statków do przewozu ładunków suchych	9-3
Dział	9.2	Przepisy budowy dotyczące statków morskich spełniających wymagania Konwencji SOLAS 74 Rozdział II-2 Prawidło 19 lub SOLAS 74 Rozdział II-Prawidło 54	9-18
Dział	9.3	Przepisy budowy zbiornikowców	9-22
	9.3.1	Przepisy budowy zbiornikowców typu G	9-22
	9.3.2	Przepisy budowy zbiornikowców typu C	9-51
	9.3.3	Przepisy budowy zbiornikowców typu N	9-83
	9.3.4	Konstrukcje alternatywne	9-116

ADN

1 - 1

01.01.2025 r.

Część 1

Przepisy ogólne

ADN

1 - 2

01.01.2025 r.

ADN

1 - 3

01.01.2025 r.

Dział 1.1

Zakres i stosowanie

1.1.1 Struktura

Przepisy załączone do ADN składają się z dziewięciu części. Każda część jest podzielona na działy, a każdy dział podzielony jest na rozdziały i podrozdziały (patrz: spis treści). W obrębie każdej części jej numer jest podawany łącznie z numerami działów, rozdziałów i podrozdziałów, dla przykładu część 2, dział 2, rozdział 1 oznaczony jest numerem „2.2.1”.

1.1.2 Zakres stosowania

1.1.2.1 W rozumieniu artykułu 2 ustęp 2(a) oraz artykułu 4 ADN, załączone przepisy określają:

- a) towary niebezpieczne, które nie są dopuszczone do przewozu międzynarodowego;
- b) towary niebezpieczne, które są dopuszczone do przewozu międzynarodowego oraz przypisane do nich warunki (z uwzględnieniem wyłączeń) dotyczące w szczególności:
 - klasyfikacji towarów, w tym kryteriów klasyfikacyjnych oraz odpowiednich metod badawczych;
 - używania opakowań (obejmujące pakowanie razem);
 - używania cystern (obejmujące ich napełnianie);
 - procedur wysyłkowych (obejmujące oznakowanie i stosowanie nalepek ostrzegawczych na sztukach przesyłki i na jednostkach transportowych, a także wymaganych dokumentów i informacji);
 - przepisów dotyczących konstrukcji, badania i dopuszczania opakowań i cystern;
 - używania jednostek transportowych (w tym załadunku, ładowania razem i rozładunku).

1.1.2.2 W rozumieniu artykułu 5 ADN, rozdział 1.1.3 niniejszego działu określa przypadki, w których przewóz towarów niebezpiecznych jest częściowo lub całkowicie wyłączony z warunków przewozu określonych przez ADN.

1.1.2.3 W rozumieniu artykułu 7 ADN, dział 1.5 niniejszej części określa przepisy dotyczące odstępstw, zezwoleń specjalnych oraz rozwiązań równoważnych przewidzianych w tym artykule.

1.1.2.4 W rozumieniu artykułu 8 ADN, dział 1.6 niniejszej części określa przepisy przejściowe dotyczące stosowania Przepisów załączonych do ADN.

1.1.2.5 Przepisy ADN mają zastosowanie również do pustych statków oraz do statków, które zostały rozładowane, dopóty, dopóki ładownie, zbiorniki ładunkowe, naczynia lub cysterny przyjęte na pokład nie będą wolne od materiałów lub gazów niebezpiecznych, z wyjątkiem wyłączeń przewidzianych w rozdziale 1.1.3 niniejszych Przepisów.

1.1.3 Wyłączenia

1.1.3.1 Wyłączenia dotyczące charakteru operacji transportowych

Przepisy zawarte w ADN nie mają zastosowania do:

- a) (i) przewozów towarów niebezpiecznych dokonywanych przez osoby prywatne, jeżeli towary te znajdują się w opakowaniach stosowanych do sprzedaży detalicznej i są przeznaczone do użytku osobistego lub domowego lub do aktywności sportowo-rekreacyjnej, pod warunkiem, że zostaną podjęte działania 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 osobę prywatną lub dla niej, to całkowita ilość tego materiału nie powinna przekroczyć 60 litrów na naczynie oraz 240 litrów na jednostkę transportową cargo. Towary niebezpieczne w DPPL, w opakowaniach dużych lub cysternach nie uważa się za opakowane do sprzedaży detalicznej;
- (ii) przewozów towarów niebezpiecznych dokonywanych przez osoby prywatne w granicach określonych w lit. a) ppkt (i), przeznaczonych pierwotnie do użytku osobistego lub domowego lub do celów rekreacyjnych lub sportowych i które są przewożone jako odpady, w tym przypadki, gdy te towary niebezpieczne nie są już zapakowane w oryginalne opakowanie do celów sprzedaży detalicznej, pod warunkiem że zostały podjęte środki zapobiegające wyciekom w normalnych warunkach przewozu;
- b) (skreślony)
- c) przewozów wykonywanych przez przedsiębiorstwa, pomocniczych dla ich działalności podstawowej, jak np. dostawy na miejsca budowy lub odwóz z tych miejsc, lub w związku z pomiarami, naprawami i utrzymaniem, w ilościach nieprzekraczających 450 litrów na opakowanie włącznie z opakowaniem dużym i DPPL ani maksymalnych ilości podanych w 1.1.3.6. Powinny być podjęte działania w celu niedopuszczenia do uwalniania się zawartości w normalnych warunkach przewozu. Wyłączeń tych nie stosuje się do klasy 7.

Przewozy realizowane przez takie przedsiębiorstwa dla ich zaopatrzenia lub dystrybucji zewnętrznej i wewnętrznej nie podlegają pod te wyłączenia;

ADN

1 - 4

01.01.2025 r.

- d) przewozów wykonywanych przez władze właściwe dla działań ratunkowych lub pod ich nadzorem, jeżeli są one konieczne dla przeprowadzenia czynności ratowniczych, a w szczególności przewozów wykonywanych w celu zebrania i odzyskania towarów niebezpiecznych, które wydostały się w wyniku zaistnienia wydarzenia lub wypadku, oraz w celu przemieszczenia ich w bezpieczne miejsce;
- e) przewozów o charakterze ratunkowym, mających na celu ratowanie ludzkiego życia lub ochronę środowiska, pod warunkiem, że zostały przedsięwzięte wszystkie działania niezbędne dla zapewnienia pełnego bezpieczeństwa takiego przewozu;
- f) przewozów próżnych nieoczyszczonych zbiorników stacjonarnych, które zawierały gazy klasy 2 grupy A, O lub F, materiały klasy 3 lub 9 należące do grupy pakowania II lub III lub pestycydy klasy 6.1 należące do grupy pakowania II lub III, przy zapewnieniu następujących warunków:
 - wszystkie otwory, za wyjątkiem otworów urządzeń obniżających ciśnienie (jeżeli są zainstalowane), powinny być hermetycznie zamknięte;
 - podjęto działania zapobiegające utracie zawartości w normalnych warunkach przewozu; i
 - ładunek jest tak zamocowany na paletach, w kłatkach lub innych urządzeniach mocujących na pojeździe, w kontenerze lub na statku, że w normalnych warunkach przewozu nie może poluzować się lub przemieścić.

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

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

1.1.3.2 Wylączenia dotyczące przewozów gazów

Przepisy zawarte w ADN nie mają zastosowania do przewozów:

- a) (zarezerwowany);
- b) (zarezerwowany);
- 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 bary) 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: Niniejsze wylączenie nie ma zastosowania do lamp. W odniesieniu do lamp patrz 1.1.3.10;

- d) gazów znajdujących się w wyposażeniu stosowanym przy używaniu statku (np. gaśnice), włącznie z częściami zapasowymi;
- e) (zarezerwowany);
- f) gazów zawartych w żywności (za wyjątkiem UN 1950), włącznie z napojami zawierającymi ditlenek węgla;
- g) gazów zawartych w piłkach przeznaczonych do użytku sportowego; i
- h) (skreślony)

1.1.3.3 Wylączenia dotyczące towarów niebezpiecznych używanych do napędu statków, przewożonych pojazdów lub wagonów lub maszyn samojezdnych nieporuszających się po drogach, dla funkcjonowania ich specjalnego wyposażenia, dla ich utrzymania lub dla ich bezpieczeństwa

Wymagania ADN nie mają zastosowania do materiałów używanych

- do napędu przewożonych statków, pojazdów, wagonów lub maszyn samojezdnych nieporuszających się po drogach określonych w artykule 2 dyrektywy 97/68/WE¹⁾,
- w celu utrzymania statku,
- w celu funkcjonowania lub utrzymania ich specjalnego wyposażenia stałego,
- w celu funkcjonowania lub utrzymania ich specjalnego wyposażenia ruchomego używanego podczas przewozu lub którego planuje się używać podczas przewozu, lub
- w celu zapewnienia bezpieczeństwa

i które przewożone są na pokładzie w opakowaniach, naczyniach lub cysternach, przeznaczonych do powyższego celu.

¹⁾ Definicja „maszyna samojezdna nieporuszająca się po drogach”: patrz ust. 2.7 ujednoliconej rezolucji w sprawie budowy pojazdów (R.E.3) (dokument ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.3) lub artykuł 2 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 97/68/WE z 16 grudnia 1997 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do środków dotyczących ograniczenia emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych z silników spalinowych montowanych w maszynach samojezdnych nieporuszających się po drogach (Dz.Urz. WE L 059 z 27 lutego 1998 r.).

ADN

1 - 5

01.01.2025 r.

1.1.3.4 Wyłączenia wynikające z przepisów szczególnych 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** Niektóre przepisy szczególne działu 3.3 wyłączają spod wymagań ADN częściowo lub w całości przewóz określonych towarów niebezpiecznych. Wyłączenie to ma zastosowanie w przypadkach, gdy taki przepis szczególny wskazany jest w dziale 3.2 tabela A kolumna (6), w pozycjach dotyczących towarów, o których mowa.**1.1.3.4.2** Niektóre towary niebezpieczne mogą podlegać wyłączeniom, pod warunkiem, że spełnione są przepisy działu 3.4.**1.1.3.4.3** Niektóre towary niebezpieczne mogą podlegać wyłączeniom, pod warunkiem, że spełnione są przepisy działu 3.5.**1.1.3.5 Wyłączenia dotyczące opakowań próżnych nieoczyszczonych**

Opakowania próżne nieoczyszczone, włącznie z DPPL i opakowaniami dużymi, które zawierały materiały klas 2, 3, 4.1, 5.1, 6.1, 8 i 9, nie podlegają ADN, 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 Wyłączenia dotyczące ilości przewożonych na statkach.**1.1.3.6.1** W przypadku przewozu towarów niebezpiecznych w opakowaniach, przepisy ADN inne niż podane w 1.1.3.6.2 nie mają zastosowania, jeżeli masa brutto wszystkich przewożonych towarów niebezpiecznych nie przekracza 3000 kg, a dla poszczególnych klas nie przekracza ilości podanych w poniższej tabeli.

<i>Klasa</i>	<i>Materiały i przedmioty w opakowaniach</i>	<i>Ilości wyłączone w kg:</i>
Wszystkie	Przewóz w zbiornikach, każda klasa	0
1	Materiały i przedmioty klasy 1	0
2	Materiały i przedmioty klasy 2, grup T, TF, TC, TO, TFC i TOC, zgodnie z 2.2.2.1.3 oraz Aerozole grup C, CO, FC, T, TF, TC, TO, TFC i TOC zgodnie z 2.2.2.1.6;	0
	Materiały i przedmioty klasy 2, grupy F zgodnie z 2.2.2.1.3 lub; Aerozole grupy F zgodnie z 2.2.2.1.6;	300
	Inne materiały klasy 2	3000
3	Materiały i przedmioty klasy 3, grupa pakowania I	300
	Inne materiały klasy 3	3000
4.1	Materiały i przedmioty klasy 4.1, dla których zgodnie z działem 3.2 tabela A kolumna (5) wymagana jest nalepka ostrzegawcza nr 1;	0
	Inne materiały i przedmioty klasy 4.1, grupa pakowania I	300
	Inne materiały i przedmioty klasy 4.1	3000
4.2	Materiały i przedmioty klasy 4.2, grupa pakowania I	300
	Inne materiały i przedmioty klasy 4.2	3000
4.3	Materiały i przedmioty klasy 4.3, grupa pakowania I	300
	Inne materiały i przedmioty klasy 4.3	3000
5.1	Materiały i przedmioty klasy 5.1, grupa pakowania I	300
	Inne materiały i przedmioty klasy 5.1	3000
5.2	Materiały i przedmioty klasy 5.2, dla których zgodnie z działem 3.2 tabela A kolumna (5) wymagana jest nalepka ostrzegawcza nr 1;	0

ADN

1 - 6

01.01.2025 r.

<i>Klasa</i>	<i>Materiały i przedmioty w opakowaniach</i>	<i>Ilości wyłączone w kg:</i>
	Inne materiały i przedmioty klasy 5.2	3000
6.1	Materiały i przedmioty klasy 6.1, grupa pakowania I	0
	Inne materiały i przedmioty klasy 6.1	3000
6.2	Materiały i przedmioty klasy 6.2, kategoria A	0
	Inne materiały i przedmioty klasy 6.2	3000
7	Materiały i przedmioty klasy 7 zaklasyfikowane do UN 2908, 2909, 2910 i 2911	3000
	Inne materiały i przedmioty klasy 7	0
8	Materiały i przedmioty klasy 8, grupa pakowania I	300
	Inne materiały i przedmioty klasy 8	3000
9	Wszystkie materiały i przedmioty klasy 9	3000

1.1.3.6.2 Przewóz ilości wyłączonych zgodnie z 1.1.3.6.1 uwarunkowany jest spełnieniem następujących wymagań:

- a) ma zastosowanie obowiązek sporządzenia raportu zgodnie z 1.8.5;
- b) (b) wymagania zawarte w 1.10.1, 1.10.2 i 1.10.3 mają zastosowanie do opakowań oznakowanych UN 2910 i 2911 klasy 7, jeżeli poziom aktywności (na opakowanie) przekracza wartość A₂;
- c) sztuki przesylek, z wyjątkiem pojazdów i kontenerów (w tym nadwozi wymiennych), powinny spełniać wymagania dla opakowań wskazane w ADR lub RID części 4 oraz 6; mają zastosowanie przepisy działu 5.2 dotyczące oznakowania oraz stosowania nalepek ostrzegawczych;
- d) na pokładzie powinny znajdować się następujące dokumenty:
 - dokumenty przewozowe (patrz: 5.4.1.1); powinny one obejmować wszystkie towary niebezpieczne przewożone na pokładzie,
 - plan sztautowania (patrz: 7.1.4.11.1);
- e) towary powinny być przechowywane w ładowniach.
Przepis ten nie ma zastosowania do towarów załadowanych w:
 - kontenerach zamkniętych,
 - pojazdach przykrytych oponczą lub wagonach przykrytych oponczą;
- f) towary należące do różnych klas powinny być oddzielone w płaszczyźnie poziomej odległością wynoszącą nie mniej niż 3 m.
Niniejsze przepisy nie mają zastosowania do:
 - kontenerów zamkniętych,
 - pojazdów przykrytych oponczą lub wagonów przykrytych oponczą;
- g) dla statków żeglugi morskiej i śródlądowej, w przypadku, gdy te ostatnie przewożą jedynie kontenery, wymagania zawarte w e) oraz f) uznaje się za spełnione, jeżeli są spełnione przepisy Kodeksu IMDG dotyczące sztautowania oraz oddzielenia, oraz jeżeli fakt ten jest zapisany w dokumentach przewozowych.

1.1.3.6.5 Dla celów niniejszego rozdziału nie bierze się pod uwagę towarów niebezpiecznych wyłączonych zgodnie z przepisami 1.1.3.1 a), b) i d)-f), 1.1.3.2-1.1.3.5, 1.1.3.7, 1.1.3.9 i 1.1.3.10.

1.1.3.6.3 - 1.1.3.6.4 (zarezerwowany)

1.1.3.7 Wyłączenia dotyczące przewozu układów magazynowania i wytwarzania energii elektrycznej.

Przepisy zawarte w ADN nie mają zastosowania do układów magazynowania i wytwarzania energii elektrycznej (np. baterii litowych, kondensatorów elektrycznych, kondensatorów asymetrycznych, układów magazynowania w wodorku metalu i ogniów paliwowych):

- a) zainstalowanych w środkach transportu wykonujących przewóz, przeznaczonych do ich napędu lub do działania ich wyposażenia;

ADN

1 - 7

01.01.2025 r.

- b) zainstalowanych w urządzeniach, niezbędnych do działania tego urządzenia lub przeznaczonych do użytku podczas przewozu (np. laptop), z wyjątkiem urządzeń takich jak rejestratory danych i urządzenia do śledzenia ładunku przymocowane do lub umieszczone w sztukach przesyłek, opakowaniach zbiorczych, kontenerach lub przedziałach ładunkowych, które podlegają wyłącznie wymaganiom określonym w 5.5.4.

1.1.3.8 (zarezerwowany)

1.1.3.9 Wylączenia dotyczące towarów niebezpiecznych używanych podczas przewozu do chłodzenia lub klimatyzowania

Towary niebezpieczne o własnościach tylko duszących (w warunkach normalnych zastępujące lub rozcieńczające tlen w atmosferze) używane podczas przewozu do chłodzenia lub klimatyzowania w pojazdach, wagonach lub kontenerach, podlegają tylko przepisom 5.5.3.

1.1.3.10 Wylączenia dotyczące przewozu lamp zawierających towary niebezpieczne

Następujące lampy nie podlegają przepisom ADN pod warunkiem, że nie zawierają materiału promieniotwórczego ani nie zawierają rtęci w ilości większej niż określona w dziale 3.3 przepis szczególnie 366:

- a) lampy gromadzone bezpośrednio od osób prywatnych i z gospodarstw domowych, jeżeli przewożone są do punktów zbierania lub do zakładów recyklingu;

Uwaga: Obejmuje to także lampy zebrane od osób prywatnych w pierwszych punktach zbiórki i następnie przewożone do innych punktów zbiórki, zakładów przerobu wstępnego lub recyklingu.

- b) lampy zawierające maksymalnie 1 g materiału niebezpiecznego każda i tak zapakowane, aby w opakowaniu było maksymalnie 30 g materiału niebezpiecznego, pod warunkiem, że:

- i) lampy wyprodukowane są zgodnie z zatwierdzonym systemem zarządzania jakością;

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

i

- ii) każda lampa jest albo zapakowana osobno w opakowaniu wewnętrznym, oddzielona od innych przez przekładki, albo jest owinięta materiałem amortyzującym dla zabezpieczenia lampy i zapakowana w mocne opakowanie zewnętrzne spełniające przepisy ogólne podane w ADR 4.1.1.1 i wymagania badania na spadek z wysokości 1,2 m.

- c) lampy używane, uszkodzone lub wadliwe zawierające maksymalnie 1 g materiału niebezpiecznego, każda tak zapakowana, aby w opakowaniu było maksymalnie 30 g materiału niebezpiecznego na sztukę przesyłki, jeżeli przewożone są z punktów zbiórki lub zakładów recyklingu. Lampy powinny być zapakowane w mocne opakowania zewnętrzne, wystarczające dla zapobieżenia wydostania się zawartości w normalnych warunkach przewozu, spełniające przepisy ogólne z ADR 4.1.1.1 i wymagania badania 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 rozrzu tu będzie ograniczony do wnętrza opakowania.

Uwaga: Lampy zawierające materiały promieniotwórcze - patrz 2.2.7.2.2.2 b).

1.1.4 Stosowanie innych przepisów

1.1.4.1 Przepisy ogólne

Następujące wymagania mają zastosowanie do sztuk przesyłek:

- a) w przypadku opakowań (w tym opakowań dużych oraz DPPL), powinny być stosowane obowiązujące wymagania zawarte w przepisach międzynarodowych (patrz także: część 4 oraz 6);
- b) w przypadku kontenerów, kontenerów-cystern, cystern przenośnych oraz MEGC powinny być stosowane obowiązujące wymagania zawarte w ADR, RID oraz Kodeksie IMDG (patrz także: część 4 oraz 6);
- c) w przypadku pojazdów i wagonów, pojazdy, wagony oraz ich ładunek powinny spełniać odpowiednie wymagania ADR lub RID.

Uwaga: W odniesieniu do oznakowania, umieszczania nalepek ostrzegawczych oraz tablic pomarańczowych, patrz także działy 5.2 i 5.3.

1.1.4.2 Przewozy w łańcuchu transportowym obejmującym przewóz morski, drogowy, kolejowy lub lotniczy

1.1.4.2.1 Sztuki przesyłek, kontenery, kontenery do przewozu luzem, cysterny przenośne i kontenery-cysterny i MEGC, które nie spełniają całkowicie wymagań ADN 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,

ADN

1 - 8

01.01.2025 r.

powinny być dopuszczone do przewozu w łańcuchu transportowym obejmującym przewóz morski lub lotniczy pod następującymi warunkami:

- a) jeżeli sztuki przesyłek nie są oznakowane i zaopatrzone w nalepki ostrzegawcze zgodnie z ADN, to powinny mieć znaki i nalepki ostrzegawcze zgodnie z wymaganiami Kodeksu IMDG lub Instrukcji Technicznych ICAO;
- b) w odniesieniu do pakowania razem do jednej sztuki przesyłki, powinny być stosowane wymagania Kodeksu IMDG lub Instrukcji Technicznych ICAO;
- c) przy przewozach w łańcuchu transportowym obejmującym przewóz morski, jeżeli kontenery, kontenery do przewozu luzem, cysterny przenośne i kontenery-cysterny lub MEGC, nie są oznakowane i zaopatrzone w nalepki ostrzegawcze zgodnie z działem 5.3 tych przepisów, to powinny być one zaopatrzone i oznakowane w duże nalepki ostrzegawcze i tablice pomarańczowe zgodnie z działem 5.3 przepisów Kodeksu IMDG. W takim przypadku stosuje się tylko 5.3.2.1.1 niniejszych Przepisów do oznakowania samego pojazdu. W odniesieniu do cystern przenośnych, kontenerów-cystern i MEGC próżnych nieoczyszczonych, wymaganie to powinno być stosowane także 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 ADN, a nieuznanych za niebezpieczne według Kodeksu IMDG lub Instrukcji Technicznych ICAO.

- 1.1.4.2.2** Jeżeli przewóz morski, drogowy, kolejowy lub lotniczy następuje po lub też poprzedza przewóz śródlądowymi drogami wodnymi, to dokument przewozowy, który został lub też ma zostać wykorzystany w przewozie morskim, drogowym, kolejowym lub lotniczym, może być wykorzystany zamiast dokumentu przewozowego przewidzianego w 5.4.1, pod warunkiem, że informacje, które zawiera, są zgodne z obowiązującymi wymaganiami, ADR, RID, Kodeksu IMDG lub Instrukcji Technicznych ICAO, z wyjątkiem tego, że, jeżeli przepisy ADN wymagają dodatkowych informacji, to powinny być one dodane lub naniesione we właściwym miejscu.

Uwaga: W odniesieniu do przewozu zgodnie z 1.1.4.2.1, patrz także 5.4.1.1.7. W odniesieniu do przewozu 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 ADR dział 6.7 lub 6.8, ale które zostały zbudowane i dopuszczone przed 1 stycznia 2003 r. zgodnie z przepisami Kodeksu IMDG (zmiany 29-98), mogą być nadal używane pod warunkiem, że spełniają odpowiednie przepisy Kodeksu IMDG dotyczące badań okresowych i prób²⁾. Dodatkowo powinny spełniać przepisy instrukcji podanych w ADR dział 3.2 tabela A kolumny (10) i (11) i przepisy w ADR dział 4.2. Patrz także Kodeks IMDG przepis 4.2.0.1.

1.1.4.4 -

1.1.4.5 (zarezerwowane)

1.1.4.6 Stosowanie innych przepisów w przewozie śródlądowymi drogami wodnymi

1.1.4.6.1 Zgodnie z artykułem 9 ADN, przewozy nadal podlegają wymaganiom lokalnym, regionalnym lub wymaganiom międzynarodowym ogólnie stosowanym do przewozu towarów śródlądowymi drogami wodnymi.

1.1.4.6.2 W sytuacji istnienia sprzeczności wymagań niniejszych Przepisów z wymaganiami podanymi w 1.1.4.6.1, wymagania podane w 1.1.4.6.1 nie mają zastosowania.

1.1.4.7 Naczynia ciśnieniowe do wielokrotnego napełniania dopuszczone przez Departament Transportu Stanów Zjednoczonych Ameryki

UWAGA: Do przewozu zgodnie z 1.1.4.7, patrz także 5.4.1.1.24.

1.1.4.7.1 Import gazów

Naczynia ciśnieniowe do wielokrotnego napełniania dopuszczone przez Departament Transportu Stanów Zjednoczonych Ameryki oraz skonstruowane i przetestowane zgodnie z normami wymienionymi w Części 178, Specyfikacje dla opakowań Tytułu 49, Transport, Kodeksu Przepisów Federalnych, dopuszczone do przewozu w łańcuchu transportowym zgodnie z 1.1.4.2 mogą być przewożone z miejsca tymczasowego składowania w końcowym punkcie łańcucha transportowego do użytkownika końcowego.

1.1.4.7.2 Eksport gazów i pustych, nieoczyszczonych naczyń ciśnieniowych.

²⁾ Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO) wydała „Zmodyfikowane 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 CCC.1/Circ.3. Tekst wytycznych znajduje się na stronie IMO: www.imo.org.

ADN

1 - 9

01.01.2025 r.

Naczynia ciśnieniowe do wielokrotnego napełniania dopuszczone przez Departament Transportu Stanów Zjednoczonych Ameryki i skonstruowane zgodnie z normami wymienionymi w części 178, Specyfikacje dla opakowań tytułu 49, Transport, Kodeksu Przepisów Federalnych mogą być napełniane i przewożone jedynie w celu wywozu do krajów, które nie są Umawiającymi się Stronami ADN, pod warunkiem że spełnione są następujące warunki:

- (a) Napełnianie naczynia ciśnieniowego odbywa się zgodnie z odpowiednimi wymogami Kodeksu Przepisów Federalnych Stanów Zjednoczonych Ameryki;
- (b) Naczynia ciśnieniowe są oznakowane i opatrzone etykietami zgodnie z rozdziałem 5.2;
- (c) Do naczyń ciśnieniowych zastosowanie mają postanowienia 4.1.6.12 i 4.1.6.13 ADR. Naczynia ciśnieniowe nie są napełniane po tym, jak wystąpi wymóg przeprowadzenia kontroli okresowej, ale mogą być przewożone po upływie terminu do celów przeprowadzenia kontroli, w tym operacji przewozu pośredniego.

1.1.5**Stosowanie norm**

Jeżeli wymagane jest stosowanie norm i występuje sprzeczność pomiędzy normami i przepisami ADN, to przepisy ADN są nadrzędne. Wymagania normy, które nie są sprzeczne z przepisami ADN, stosuje się zgodnie z ustaleniami, łącznie z wymaganiami każdej innej normy, lub jej części, na którą powołano się w tej normie, jako normatywnej.

UWAGA: Norma zawiera szczegółowe informacje na temat sposobu spełnienia przepisów ADN i może obejmować wymagania dodatkowe do tych, które określono w ADN.

ADN

1 - 10

01.01.2025 r.

Dział 1.2

Definicje, jednostki miary i skróty

1.2.1 Definicje

Uwaga: Niniejszy rozdział zawiera wszystkie definicje ogólne i szczegółowe.

Dla celów niniejszych Przepisów:

A

Aerozol lub pojemnik aerozolowy oznacza przedmiot składający się z naczynia jednorazowego napełniania zgodnego z wymaganiami rozdziału ADR 6.2.6, wykonanego z metalu, szkła lub tworzywa sztucznego, zawierającego 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.

Aparat oddechowy (zależny) oznacza aparat chroniący osobę noszącą go podczas pracy w atmosferze niebezpiecznej, poprzez odpowiedni filtr. Dla tego rodzaju aparatów patrz przykładowe normy np. EN 136:1998. Dla filtrów patrz przykładowe normy np. EN 14387:2004 + A1:2008.

Aparat oddechowy (samodzielny) oznacza aparat chroniący osobę noszącą go podczas pracy w atmosferze niebezpiecznej, ze sprężonym powietrzem do oddychania, przenoszonym przez tę osobę lub dostarczany z zewnątrz przez wąż. Dla tego rodzaju aparatów patrz przykładowe normy np. EN 137:2006 lub EN 138:1994.

Aparat oddechowy ucieczkowy (odpowiedni) oznacza urządzenie do ochrony dróg oddechowych skonstruowane w taki sposób, aby zakrywało usta, nos i oczy noszącej je osoby, mogło być łatwo zakładane i umożliwiało ucieczkę z obszaru niebezpiecznego. Dla tego rodzaju urządzeń patrz normy np. EN 13794:2002, EN 402:2003, EN 403:2004 lub EN 1146:2005.

Armatura węży oznacza łączniki i elementy łączące węże.

Atmosfera wybuchowa oznacza mieszaninę powietrza z gazem, parą lub aerozolem, palnymi w warunkach normalnych, w której po zapaleniu spalanie rozprzestrzenia się samorzutnie na całą mieszaninę (patrz EN 13237:2012).

Autonomiczny system ochrony oznacza wszystkie urządzenia przeznaczone do natychmiastowego zatrzymania wybuchu i/lub ograniczenia efektywnego zasięgu wybuchu i które są dostępne osobno w sprzedaży do użycia jako systemy autonomiczne. Obejmuje to przerywacze płomienia, zawory wentylacyjne szybkowylotowe, próżniowe (podciśnieniowe) zawory bezpieczeństwa, nadciśnieniowe zawory bezpieczeństwa i urządzenia do bezpiecznego obniżenia ciśnienia w zbiornikach ładunkowych odporne na deflagrację (patrz także *przerywacz płomienia, zawór wentylacyjny szybkowylotowy, zawór podciśnieniowy, urządzenie do bezpiecznego obniżania ciśnienia zbiorników ładunkowych i deflagracja*).

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 sztyką stożkową lub opakowania w kształcie wiadra. Określenie to nie dotyczy beczki drewnianej i kanistra.

Bęben ciśnieniowy oznacza 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 naczynie ciśnieniowe o pojemności wodnej nie większej niż 150 litrów (patrz również *wiązka butli*).

Butla z powłoką ochronną oznacza butlę przeznaczoną do przewozu LPG, o pojemności wodnej nie większej niż 13 litrów, składającą się z pomalowanego spawanego stalowego zbiornika wewnętrznego butli i formowanej powłoki ochronnej wykonanej z porowatego tworzywa sztucznego, która jest nieodejmowalna i połączona trwale z zewnętrzną powierzchnią ścianki stalowego zbiornika butli.

Buty ochronne (lub kalosze ochronne) oznacza buty lub kalosze ochraniające stopy podczas pracy w strefie zagrożenia. Wybór odpowiednich butów lub kaloszy ochronnych powinien odpowiadać rodzajowi zagrożenia, szczególnie mogącego wywołać naładowanie/wyładowanie elektrostatyczne. Powinny spełniać wymagania norm ISO 20345:2012 lub ISO 20346:2014.

C

Ciśnienie oznacza dla cystern każdy rodzaj ciśnienia (np. ciśnienie robocze, ciśnienie otwarcia, ciśnienie otwarcia zaworów wentylacyjnych szybkowylotowych, ciśnienie próbne) w kPa (bar) jako ciśnienie manometryczne; jednak prężność pary materiału powinna być wyrażona przy pomocy ciśnienia absolutnego w kPa (bar).

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

ADN

1 - 11

01.01.2025 r.

Ciśnienie obliczeniowe oznacza ciśnienie, na podstawie którego został zaprojektowany i zbudowany zbiornik ładunkowy i zbiornik reszkowy.

Ciśnienie otwarcia oznacza ciśnienie, o którym mowa w dziale 3.2 tabela C kolumna (10), przy którym otwierają się zawory obniżające ciśnienie/zawory wentylacyjne szybkowylotowe. Dla zbiorników ciśnieniowych ciśnienie otwarcia zaworu bezpieczeństwa powinno być ustalone zgodnie z wymaganiami władzy właściwej lub uznanego towarzystwa klasyfikacyjnego.

Ciśnienie próbne oznacza ciśnienie, które powinno być stosowane podczas próby ciśnieniowej przy badaniu odbiorczym lub badaniu okresowym zbiornika ładunkowego, zbiornika reszkowego, koferdamu lub rurociągów do załadunku lub rozładunku.

Ciśnienie robocze

- (a) Dla gazu sprężonego, oznacza ciśnienie ustalone w temperaturze odniesienia 15 °C w pełnym naczyniu ciśnieniowym;
- (b) Dla acetyleny o numerze UN 1001, rozpuszczonego, oznacza obliczone ciśnienie ustalone w jednorodnej temperaturze odniesienia 15 °C w butli z acetylenem zawierającej określony rozpuszczalnik i maksymalną ilość acetyleny.
- (c) Dla acetyleny o numerze UN 3374, bez rozpuszczalnika, oznacza ciśnienie robocze obliczone dla równoważnej butli dla acetyleny o numerze UN 1001, rozpuszczonego.

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

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

CNG (compressed natural gas): patrz *gaz ziemny sprężony*.

CSI: patrz *wskaźnik krytycznościowy*.

CTU: patrz *jednostka transportowa cargo*.

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

Cysterna do przewozu odpadów napelniana podciśnieniowo oznacza cysternę stałą, cysternę odejmovalną, kontener-cysternę lub nadwozie wymienne używaną głównie do przewozu odpadów niebezpiecznych, o specjalnych cechach konstrukcyjnych lub wyposażeniu ułatwiającym napelnianie i opróżnianie odpadów, zgodnych z wymaganiami podanymi w ADR dział 6.10. Cysterna, która całkowicie spełnia wymagania podane w ADR dział 6.7 lub 6.8, nie jest uważana za cysternę do przewozu odpadów napelnianą podciśnieniowo.

Cysterna odejmovalna oznacza cysternę inną niż cysternę stałą, cysternę przenośną, kontener-cysternę i element pojazdu-baterii lub MEGC, o pojemności większej niż 450 litrów, która ze względu na swoją konstrukcję nie jest przeznaczona do przewozu towarów bez przeładunku i może być zdjęta tylko w stanie próżnym, lub 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 ADR lub Kodeksie IMDG dział 6.7 i wskazaną w instrukcji cysterny przenośnej (kod T) w dziale 3.2 tabela A kolumna (10).

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

Cysterna zamknięta hermetycznie oznacza cysternę, która:

- nie jest wyposażona w zawory bezpieczeństwa, płytki bezpieczeństwa, inne podobne urządzenia bezpieczeństwa lub zawory podciśnieniowe; lub
- jest wyposażona w zawory bezpieczeństwa poprzedzone płytką bezpieczeństwa zgodnie z ADR 6.8.2.2.10, ale nie jest wyposażona w zawory podciśnieniowe.

Cysterna przeznaczona do przewozu *materialów ciekłych* o ciśnieniu obliczeniowym wynoszącym nie mniej niż 4 bary lub przeznaczoną do przewozu *materialów stałych* (sypkich lub granulowanych) niezależnie od jej ciśnienia obliczeniowego jest także uważana za hermetycznie zamkniętą, jeżeli:

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

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

Uwaga: W odniesieniu do cystern przenośnych patrz ADR 6.7.4.1.

ADN

1 - 12

01.01.2025 r.

D

Deflagracja oznacza wybuch rozprzestrzeniający się z prędkością poddźwiękową (patrz EN 13237:2012).

Detektor gazu oznacza przenośne urządzenie umożliwiające mierzenie jakiegokolwiek znaczącego stężenia gazów palnych poniżej DGW i które wyraźnie wskazuje stężenie takich gazów. Detektory gazu mogą być projektowane tylko dla pomiarów gazów, a także zarówno dla pomiarów gazów palnych i pomiarów tlenu. Urządzenie powinno być tak zaprojektowane, aby pomiary były możliwe bez konieczności wchodzenia do kontrolowanego pomieszczenia.

Maksymalny poziom wykrywania sensora wynosi 5% DGW metanu lub gazu zalecanego przez producenta sprzętu. Detektor gazów palnych powinien być certyfikowany zgodnie z IEC/EN³⁾ 60079-29-1:2016. Jeżeli jest stosowany w obszarach z zagrożeniem wybuchem, to powinien także spełniać wymagania dla użycia w odpowiedniej strefie i powinna być udowodniona zgodność z mającymi zastosowanie wymaganiami (np. procedura oceny zgodności według Dyrektywy 2014/34/WE⁴⁾, IECEx System⁵⁾, ECE/TRADE/391⁶⁾ lub co najmniej równoważna).

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.

Detonacja oznacza wybuch rozchodzący z prędkością naddźwiękową i charakteryzujący się falą uderzeniową (patrz EN 13237:2012).

DGW: patrz *dolna granica wybuchowości*.

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

Dokumentacja statku oznacza zbiór dokumentów zawierających wszystkie istotne informacje techniczne dotyczące statku lub barki, takie jak plany konstrukcyjne i dokumenty dotyczące wyposażenia.

Dolna granica wybuchowości (DGW) oznacza najniższe stężenie w zakresie wybuchowości, przy którym może zaistnieć wybuch.

Doradca do spraw bezpieczeństwa oznacza osobę, która w przedsiębiorstwie, którego działalność obejmuje przewóz, lub dotyczące go pakowanie, załadunek, napelnianie lub opróżnianie towarów niebezpiecznych przewożonych śródlądowymi drogami wodnymi, jest odpowiedzialna za pomoc przy zapobieganiu ryzykom związanym z przewozem towarów niebezpiecznych.

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: patrz *duży pojemnik do przewozu luzem*.

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 napelniana, składowana, przewożona i opróżniana.

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

³⁾ IEC/EC oznacza: Ta norma jest dostępna jako norma IEC i jako norma europejska.

⁴⁾ Dz. Urz. WE nr L 96 z 29 marca 2014, strona 309.

⁵⁾ <https://www.iecex.com/publications/iecex-rules/>.

⁶⁾ Wspólne wytyczne dla wyposażenia stosowanego w atmosferze wybuchowej, Narody Zjednoczone 2011.

ADN

1 - 13

01.01.2025 r.

Droga ucieczki oznacza bezpieczną drogę pozwalającą na ucieczkę przed niebezpieczeństwem lub zapewniającą różne środki ewakuacji.

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

- a) ma pojemność:
 - i) nie większą niż 3,0 m³ dla materiałów ciekłych i stałych grupy pakowania II i III;
 - ii) nie większą niż 1,5 m³ dla materiałów stałych grupy pakowania I, jeżeli są zapakowane do DPPL elastycznego, ze sztywnego tworzywa sztucznego, złożonego, tekturowego lub drewnianego;
 - iii) nie większą niż 3,0 m³ dla materiałów stałych grupy pakowania I, jeżeli są zapakowane do DPPL metalowego;
 - iv) nie większą niż 3,0 m³ dla materiałów promieniotwórczych klasy 7;
- 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 ADR dział 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 ADR dział 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 ADR dział 6.5, nie są uważane za kontenery w rozumieniu ADN.

Dyrektywa WE oznacza postanowienia przygotowane przez właściwe instytucje Wspólnoty Europejskiej, które są wiążące, jeżeli chodzi o założony rezultat, dla każdego państwa członkowskiego, do którego są adresowane, ale które powinny pozostawić władzom danego kraju wybór formy i metod.

E

F

Film wodny oznacza warstwę wody służącą ochronie przed kruchym pękaniem.

G

Gaz oznacza materiał, który:

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

W ogólnym znaczeniu pojęcie „gaz” oznacza gazy i parę.

Gaz skroplony węglowodorowy (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.

Gęstość powinna być wyrażona w kg/m³. W przypadku powtarzania należy podawać tylko liczbę.

Gęstość względna oznacza stosunek gęstości danego materiału do gęstości czystej wody w 3,98 °C (1000 kg/m³); wielkość bezwymiarowa.

GESAMP oznacza Wspólną grupę ekspertów ds. naukowych aspektów ochrony środowiska morskiego. Publikacja IMO: „Znowelizowane procedury GESAMP oceny zagrożeń od substancji chemicznych przewożonych przez statki”, GESAMP badania i raporty nr 64, IMO, Londyn, 2002. Przy stosowaniu modelu GESAMP do celów niniejszych Przepisów, temperatura odniesienia dla gęstości względnej, prężności pary i rozpuszczalności w wodzie wynosi 20 °C. Gęstość względna odniesienia stosowana w celu rozróżnienia między materiałami pływającymi na powierzchni a materiałami tonącymi wynosi 1000 (odpowiadająca gęstości wody w śródlądowych drogach wodnych wynoszącej 1000 kg/m³).

GGW: patrz górna granica wybuchowości

Globalnie Zharmonizowany System Klasyfikacji i Oznakowania Chemikaliów (Globally Harmonized System of Classification and Labelling of Chemicals), wydanie dziesiąte poprawione, opublikowane przez Organizację Narodów Zjednoczonych (ONZ) noszące ten tytuł (ST/SG/AC.10/30/Rev.10).

ADN

1 - 14

01.01.2025 r.

Górna granica wybuchowości (GGW) oznacza najwyższe stężenie w zakresie wybuchowości, przy którym może zaistnieć wybuch.

Gródź oznacza metalową ściankę wewnątrz statku, zazwyczaj pionową, która jest ograniczona dnem, poszyciem, pokładem, pokrywami otworów lukowych lub przez inną gródź.

Gródź (wodoszczelna) oznacza:

- na statku do przewozu ładunków suchych gródź skonstruowaną w taki sposób, aby wytrzymała ciśnienie słupa wody o wysokości 1 metra nad pokładem, ale przynajmniej do górnej krawędzi zrębicy lukowej;
- na zbiornikowcu gródź skonstruowaną w taki sposób, aby wytrzymała ciśnienie słupa wody o wysokości 1 metra nad pokładem.

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;

Grupa/podgrupa wybuchowości oznacza klasyfikację gazów palnych i pary palnej według ich maksymalnych doświadczalnych szczelin bezpieczeństwa (standardowa szerokość szczeliny wyznaczona zgodnie z określonymi warunkami) i minimalnych prądów zapalających, a także klasyfikację urządzeń elektrycznych, które przeznaczone są do stosowania w przestrzeniach zagrożonych wybuchem (patrz EN IEC 60079-0:2017+Cor 1:2020), instalacjach, wyposażeniu i autonomicznych systemach ochrony. Dla autonomicznych systemów ochrony grupa wybuchowości II B jest podzielona na podgrupy;

I

Przepisy IAEA bezpiecznego transportu materiałów promieniotwórczych oznaczają jedno z następujących wydań tych przepisów:

- (a) Dla wydań z 1985 r. i z 1986 r. (zmienionych w 1990 r.): IAEA Safety Series No. 6;
- (b) Dla wydania z 1996 r.: IAEA Safety Series No. ST-1;
- (c) Dla wydania z 1996 r. (poprawionego): IAEA Safety Series No. TS-R-1 (ST-1, Revised);
- (d) W odniesieniu do wydań z 1996 r. (zmienionych w 2003 r.), 2005 r. i 2009 r.: IAEA Safety Standards Series No. TS-R-1;
- (e) Dla wydania z 2012 r.: IAEA Safety Standards Series No. SSR-6;
- (f) Dla wydania z 2018 r.: IAEA Safety Standards Series No. SSR-6 (Rev.1);

IEC oznacza Międzynarodową Komisję Elektrotechniczną.

IMDG: patrz *Kodeks IMDG*.

IMSBC oznacza Międzynarodowy morski kodeks bezpiecznego przewozu stałych ładunków masowych publikowany przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO).

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

Instrukcja oznacza przekazywanie wiedzy lub nauczanie o sposobie wykonania lub działania. To przekazywanie lub nauczanie może być wykonywane przez własnych pracowników przedsiębiorstwa.

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.

J

Jednostka inspekcyjna oznacza niezależny organ wykonujący badania i inspekcje, upoważniony przez władzę właściwą.

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

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.

Kapitan oznacza osobę określoną w artykule 1.02 Europejskiego kodeksu żeglugi śródlądowej (CEVNI).

ADN

1 - 15

01.01.2025 r.

Kategoria wyposażenia (patrz Dyrektywa 2014/34/WE⁷⁾) oznacza klasyfikowanie wyposażenia do użytku w przestrzeniach zagrożonych wybuchem określone przez poziom ochrony wymagany dla bezpieczeństwa.

Wyposażenie kategorii 1 obejmuje wyposażenie zaprojektowane do działania zgodnie z parametrami operacyjnymi ustalonymi przez producenta i zapewniającymi bardzo wysoki poziom bezpieczeństwa.

Wyposażenie w tej kategorii przeznaczone jest do użycia w obszarach, w których atmosfera wybuchowa tworzona przez mieszaniny powietrza i gazu, par lub aerozolu, lub przez mieszaniny powietrza i pyłu, występuje ciągle, w długim okresie czasu lub cyklicznie.

Wyposażenie w tej kategorii powinno zapewniać wymagany poziom ochrony, wystarczający w przypadku niespodziewanych wydarzeń dotyczących wyposażenia i które charakteryzuje się następującymi sposobami ochrony:

- w przypadku niezadziałania jednego sposobu ochrony, co najmniej jeden niezależny drugi sposób zapewniający wymagany poziom ochrony, lub
- wymagany poziom ochrony jest zapewniony w przypadku dwóch błędów wydarzających się niezależnie jeden od drugiego.

Wyposażenie kategorii 1 zgodnie z Dyrektywą 2014/34/WE⁷⁾ oznaczane jest jako II 1 G. Takie wyposażenie odpowiada EPL⁸⁾ „Ga” zgodnie z IEC 60079-0:2017+Cor 1:2020.

Wyposażenie kategorii 1 jest odpowiednie do użycia w strefach 0, 1 i 2.

Wyposażenie kategorii 2 obejmuje wyposażenie zaprojektowane do działania zgodnie z parametrami operacyjnymi ustalonymi przez producenta i zapewniającymi normalny poziom bezpieczeństwa.

Wyposażenie w tej kategorii przeznaczone jest do użycia w obszarach, w których atmosfera wybuchowa tworzona przez mieszaniny powietrza i gazu, par lub aerozolu, lub przez mieszaniny powietrza i pyłu może wystąpić okazjonalnie.

Środki ochrony związane z wyposażeniem w tej kategorii zapewnia wymagany poziom bezpieczeństwa, nawet w przypadku często występujących zakłóceń lub usterek wyposażenia, które normalnie muszą być wzięte pod uwagę.

Wyposażenie kategorii 2 zgodnie z Dyrektywą 2014/34/WE⁷⁾ oznaczane jest jako II 2 G. Takie wyposażenie odpowiada EPL⁸⁾ „Gb” zgodnie z IEC 60079-0:2017+Cor 1:2020.

Wyposażenie kategorii 2 jest odpowiednie do użycia w strefach 1 i 2.

Wyposażenie kategorii 3 obejmuje wyposażenie zaprojektowane do działania zgodnie z parametrami operacyjnymi ustalonymi przez producenta i zapewniającymi normalny poziom bezpieczeństwa.

Wyposażenie w tej kategorii przeznaczone jest do użycia w obszarach, w których atmosfera wybuchowa tworzona przez mieszaniny powietrza i gazu, par lub aerozolu, lub przez mieszaniny powietrza i pyłu występuje mało prawdopodobnie, a jeżeli wystąpi, to może to być rzadko i na krótki okres czasu.

Wyposażenie w tej kategorii zapewnia wymagany poziom ochrony podczas normalnych warunków pracy.

Wyposażenie kategorii 3 zgodnie z Dyrektywą 2014/34/WE⁷⁾ oznaczane jest jako II 3 G. Takie wyposażenie odpowiada EPL⁸⁾ „Gc” zgodnie z IEC 60079-0:2017+Cor 1:2020.

Wyposażenie kategorii 3 jest odpowiednie do użycia w strefie 2.

Klasa najwyższa: może być nadana statkowi, jeżeli

- kadłub łącznie ze sterem i urządzeniem sterowym, a także kotwica z łańcuchami kotwicznymi spełnia normy i przepisy uznanego towarzystwa klasyfikacyjnego i został zbudowany i poddany próbom pod nadzorem tego towarzystwa;
- jego napęd łącznie z podstawowymi mechanizmami pomocniczymi, urządzeniami mechanicznymi elektrycznymi został wykonany i poddany próbom zgodnie z przepisami tego towarzystwa klasyfikacyjnego, został zainstalowany pod jego nadzorem a po ich zainstalowaniu pomyślnie przeszedł inspekcję.

Klasa temperaturowa oznacza grupowanie gazów palnych i pary materiałów zapalnych ciekłych według ich temperatury zapłonu, jak również aparatury elektrycznej potrzebnej do użycia w odpowiedniej potencjalnej atmosferze wybuchowej w związku z maksymalną temperaturą powierzchni (patrz EN 13237:2012).

Klasyfikacja stref: ta klasyfikacja ma zastosowanie (patrz rysunek) do zbiornikowców, których wykaz materiałów statku zgodny z 1.16.1.2.5 zawiera materiały, dla których w dziale 3.2 tabela C kolumna (17) wymagana jest ochrona przeciwybuchowa.

Strefa 0 obejmuje:



⁷⁾ Dz. Urz. WE nr L 96 z 29 marca 2014, strona 309.

⁸⁾ Wyrażenie EPL oznacza Poziom ochrony wyposażenia.

ADN

1 - 16

01.01.2025 r.

- wewnątrz zbiornika ładunkowego, zbiorniki resztkowe, naczynia resztkowe i naczynia dla odpadów, rurociągi zawierające ładunki i pary ładunków, włącznie z ich wyposażeniem, a także pompy i sprężarki.

Strefa 1 obejmuje:

- wszystkie przestrzenie umieszczone ponad pokładem w przestrzeni ładunkowej niebędącej częścią strefy 0;
- przestrzenie zamknięte na pokładzie w przestrzeni ładunkowej;
- pokład w przestrzeni ładunkowej na całej szerokości statku do zewnętrznych grodzi koferdamów;
- wysokość nad pokładem do 2,50 m, ale nie więcej niż 1,50 m powyżej najwyższego położonego rurociągu, w którym są ładunek lub pary ładunku, na odległość nie większą niż 1,60 m od „płaszczyzny granicznej przestrzeni ładunkowej”;
- wysokość nad pokładem do 2,50 m (część dziobowa i rufowa) przylegającą do najbardziej zewnętrznych grodzi zbiorników ładunkowych;
- wysokość nad pokładem do 1,00 m (część dziobowa i rufowa) przylegającą do „płaszczyzny granicznej przestrzeni ładunkowej”, jeżeli statek zbudowany jest z przestrzeniami ładowni, lub koferdam/część koferdamu urządzona jest jako pomieszczenie robocze (patrz rysunek);
- każdy otwór w strefie 0 za wyjątkiem zaworów wentylacyjnych szybkowylotowych/zaworów bezpieczeństwa zbiorników ładunkowych ciśnieniowych, który powinien być otoczony cylindryczną strefą 1 mającą co najmniej średnicę 2,50 m. Dla otworów o średnicy 0,026 m (1”) odległość do zewnętrznej grodzi koferdamu może być zmniejszona do 0,50 m pod warunkiem zapewnienia, że otwór nie jest otwarty do atmosfery w tej odległości;
- każdy otwór w strefie 0, z wyjątkiem zaworów wentylacyjnych szybkowylotowych/zaworów bezpieczeństwa ciśnieniowych zbiorników ładunkowych, powinien być otoczony cylindrycznym pierścieniem, którego promień wewnętrzny jest równy promieniowi otworu, promień zewnętrzny jest równy promieniowi otworu plus 2,5 m, a wysokość wynosi 2,5 m nad pokładem i 1,5 m nad rurociągiem.
- w przypadku otworów o średnicy mniejszej niż 0,026 m (1”) odległość do zewnętrznej grodzi koferdamu może być zmniejszona do 0,50 m, pod warunkiem zapewnienia, że w tej odległości taki otwór nie będzie otwarty do atmosfery;
- cylindryczną przestrzeń otaczającą zawory wentylacyjne szybkowylotowe/zawory bezpieczeństwa zbiorników ładunkowych ciśnieniowych, o promieniu 3,00 m i wysokości do 4,00 m powyżej wylotu zaworu wentylacyjnego szybkowylotowego/zaworu bezpieczeństwa zbiorników ładunkowych ciśnieniowych;
- przestrzeń wpisaną w część kuli o promieniu 1,00 m otaczającą wloty wentylacyjne pomieszczeń roboczych umieszczonych w przestrzeni ładunkowej wyposażonych w system wentylacyjny, ze środkiem w danych wlotach.

Strefa 2 obejmuje:

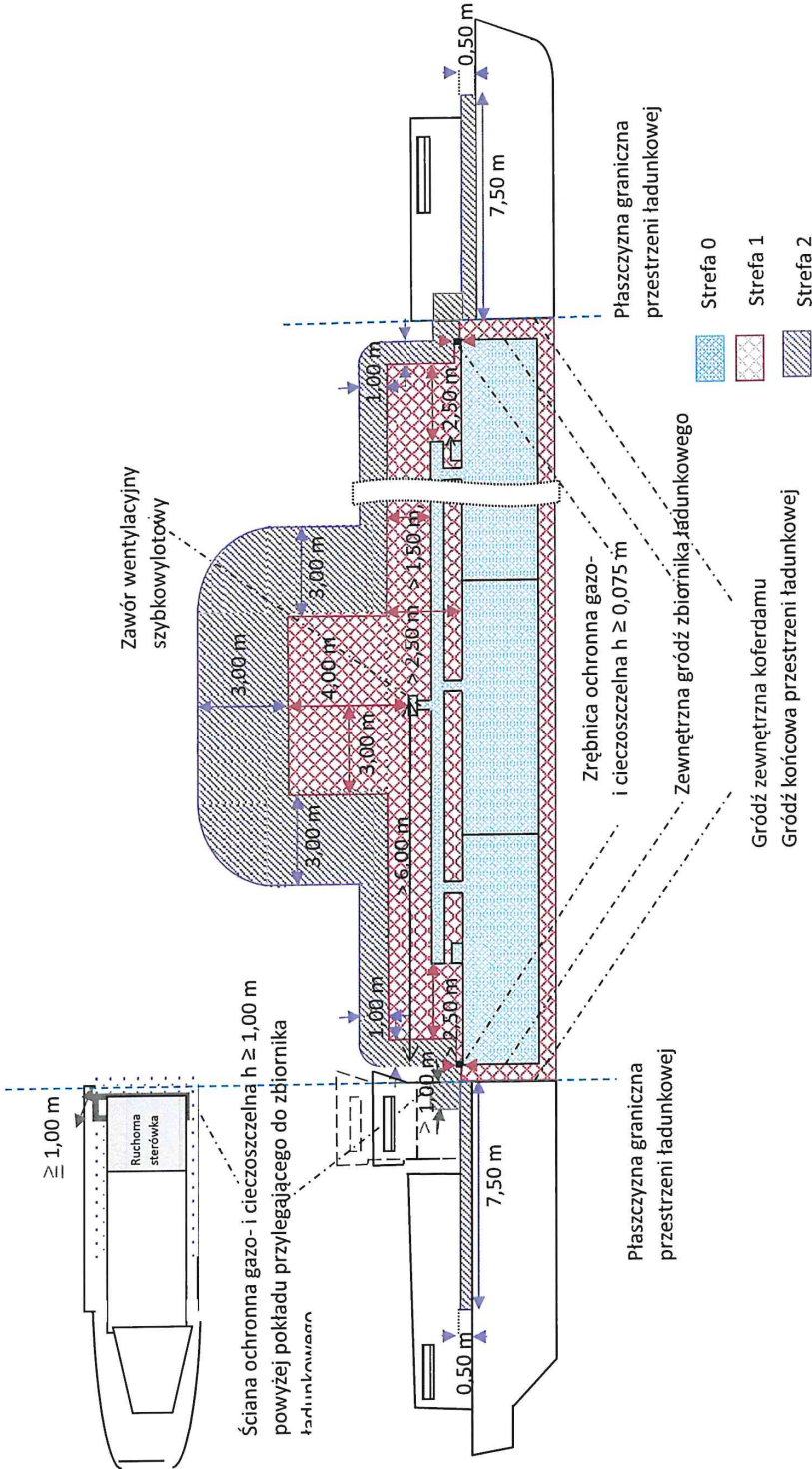
- na pokładzie w przestrzeni ładunkowej strefę rozciągającą się do 1,00 m w górę i na boki wzdłuż strefy 1,
 - na pokładzie dziobowym i na pokładzie rufowym, strefę o długości 7,50 m na całej szerokości statku i przylegającą do „płaszczyzny granicznej przestrzeni ładunkowej”. Pomiedzy boczną burtą statku i ścianą ochronną, długość i wysokość tej strefy równa jest wymiarom bocznej strony ściany ochronnej. W innych miejscach wysokość strefy 2 wynosi 0,50 m.
- Ta przestrzeń nie jest częścią strefy 2, jeżeli ściana ochronna rozciąga się od jednej burty statku do drugiej burty statku i nie ma w niej otworów.
- przestrzeń rozciągającą się na 3,00 m od strefy 1, obejmującą zawory wentylacyjne szybkowylotowe/zawory bezpieczeństwa zbiorników ładunkowych ciśnieniowych;
 - przestrzeń dookoła strefy 1, wpisaną w półkulę o promieniu 1,00 otaczającą wloty wentylacyjne pomieszczeń roboczych umieszczonych w przestrzeni ładunkowej, wyposażonych w system wentylacyjny, ze środkiem w danych wlotach

01.01.2025 r.

1 - 17

ADN

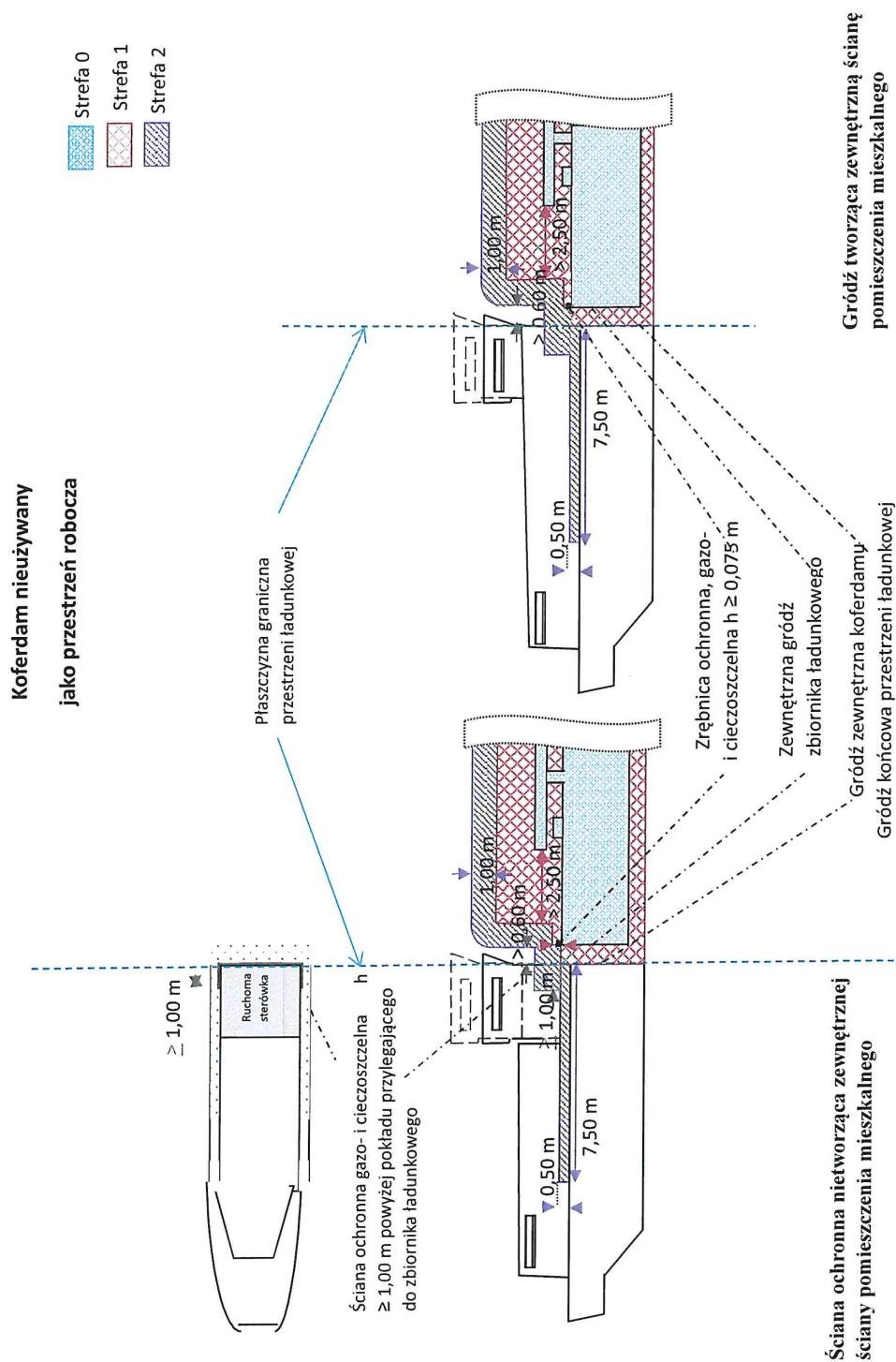
Klasyfikacja stref zbiornikowca



ADN

1 - 18

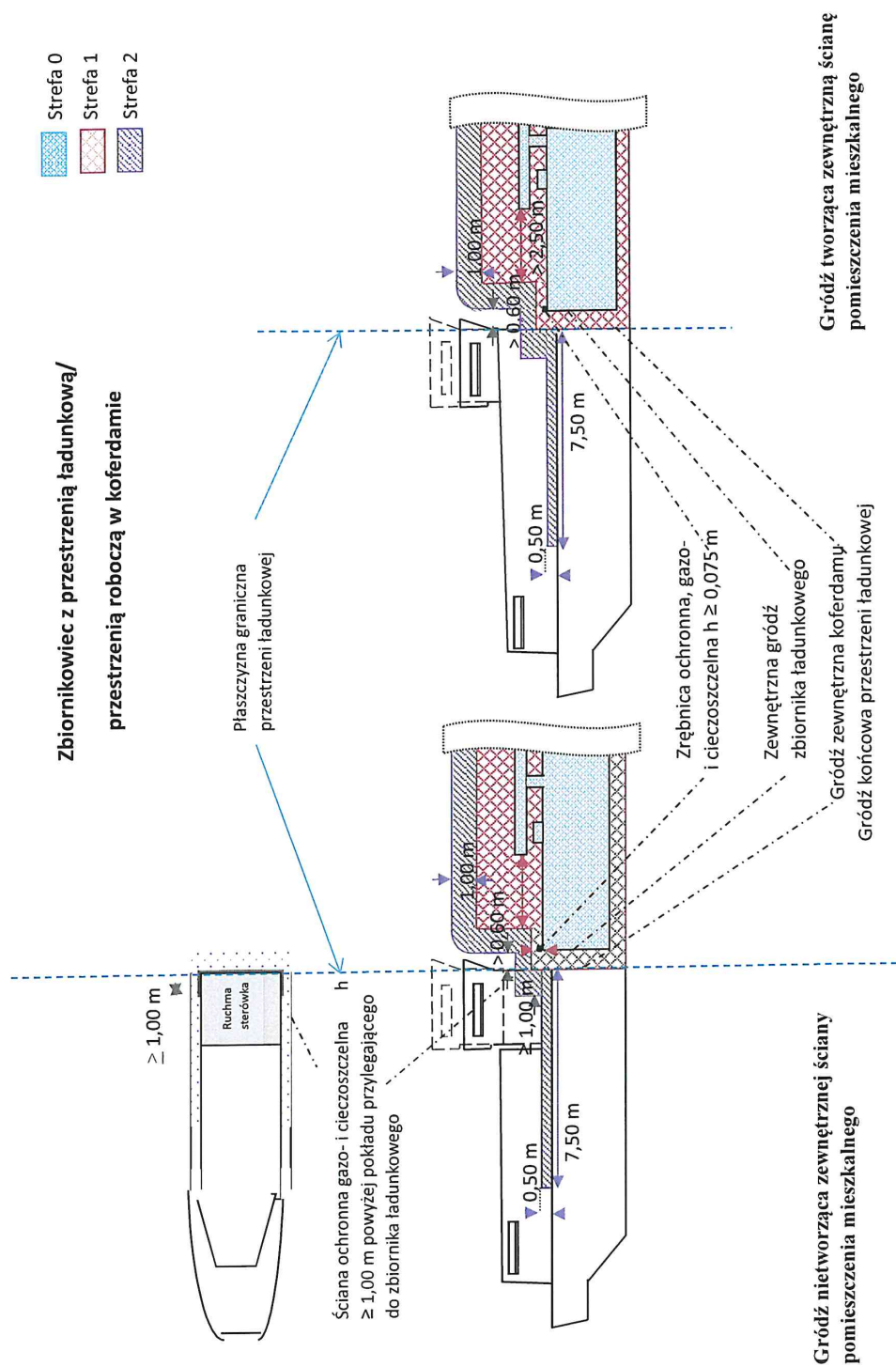
01.01.2025 r.



ADN

1 - 19

01.01.2025 r.



ADN

1 - 20

01.01.2025 r.

Klasyfikacja stref zagrożenia wybuchem: (patrz Dyrektywa 1999/92/WE⁹⁾)

Strefa 0: miejsca, w których atmosfera wybuchowa gazów, pary lub aerozolu utrzymuje się stale lub przez długie okresy czasu.

Strefa 1: miejsca, w których atmosfera wybuchowa gazów, pary lub aerozolu prawdopodobnie występuje okazjonalnie.

Strefa 2: miejsca, w których atmosfera wybuchowa gazów, pary lub aerozolu prawdopodobnie występuje rzadko, a jeżeli tak, to na krótko.

Klatka oznacza opakowanie zewnętrzne o niepełnych ścianach.

Kodeks IBC oznacza Międzynarodowy kodeks dla konstruowania i wyposażania statków przewożących niebezpieczne chemikalia luzem, publikowany przez IMO.

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.

Koferdam oznacza przedział poprzeczny ograniczony grodziami wodoszczelnymi i dostępny w celu inspekcji; koferdam przylega do zbiorników ładunkowych na całej powierzchni grodzi końcowych; gródź nieprzylegająca do przestrzeni ładunkowej (zewnątrzna gródź koferdamu) rozciąga się od jednej burty statku do drugiej i od dna do pokładu w jednej płaszczyźnie.

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 m³, z wyłączeniem kontenerów przeznaczonych do przewozu materiału promieniotwórczego.

Uwaga: Pojęcie „kontener” nie obejmuje ani pozostałych opakowań, ani opakowań dużych, DPPL, kontenerów-cystern, pojazdów lub wagonów. Jednakże kontener może być używany jako opakowanie do przewozu materiałów promieniotwórczych.

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 m³ (450 litrów) w przypadku, gdy jest on używany do przewozu gazów zdefiniowanych w 2.2.2.1.1.

Dodatkowo:

Bardzo duży kontener-cysterna oznacza bardzo duży kontener-cysternę o pojemności przekraczającej 40 000 litrów.

Uwaga: DPPL spełniające wymagania ADR dział 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 m³.

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

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

Kontener do przewozu luzem elastyczny: patrz *Kontener do przewozu luzem*.

⁹⁾ Dz. Urz. WE nr L 23 z 28 stycznia 2000 r., strona 57.

ADN

1 - 21

01.01.2025 r.

Kontener do przewozu luzem elastyczny oznacza kontener elastyczny o pojemności nieprzekraczającej 15 m³, włącznie z wykładziną i przymocowanymi urządzeniami manipulacyjnymi i wyposażeniem obsługowym.

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

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 dolnozsypowym). 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 m³.

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 odkryty oznacza kontener bez dachu lub kontener-platformę.

Kontener przykryty opończą oznacza kontener odkryty przykryty opończą 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 m² (150 stóp kwadratowych); lub
 - ii) 7 m² (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

Ładownia oznacza część statku, która, niezależnie od tego czy przykryta jest pokrywami luków czy też nie, jest ograniczona w kierunku wzdłużnym przez grodzie i która przeznaczona jest do przewozu towarów w sztukach przesylek lub luzem. Górna granica ładowni jest górną krawędzią zrębnicy lukowej. Ładunek wystający ponad zrębnicę lukową będzie uważany jako załadowany na pokład.

Ładownia (rozładowana) oznacza ładownię, która po rozładowaniu może zawierać suche pozostałości ładunku.

Ładownia (pusta) oznacza ładownię, która po rozładowaniu nie zawiera suchych pozostałości ładunku (oczyszczona).

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

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

Ładunek resztkowy oznacza ładunek ciekły pozostający w zbiorniku ładunkowym lub rurociągu do załadunku lub rozładunku po rozładowaniu bez wykorzystania instalacji resztującej.

Łódź ewakuacyjna oznacza specjalnie wyposażoną łódź załogową służącą do ratowania ludzi w niebezpieczeństwie lub jak najszybszego ewakuowania ich i przetransportowania w bezpieczne miejsce lub na bezpieczny obszar.

Łódź użytkowa (np. łódź statkowa) oznacza łódź pokładową na potrzeby transportu, ratownictwa, awarii i pracy.

Łódź uciezkowa oznacza bezpośrednio dostępną łódź specjalnie zaprojektowaną tak, aby wytrzymać wszystkie zidentyfikowane zagrożenia związane z ładunkiem oraz służącą do ewakuacji ludzi w niebezpieczeństwie.

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

ADN

1 - 22

01.01.2025 r.

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 oznacza najwyższe ciśnienie rzeczywiste w zbiorniku ładunkowym, włącznie ze zbiornikiem resztkowym, w czasie pracy. Ciśnienie jest równe ciśnieniu otwarcia zaworu wentylacyjnego szybkowylotowego lub zaworu nadciśnieniowego.

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. Masa kontenerów, cystern, pojazdów i wagonów stosowanych do przewozu towarów nie jest objęta terminem masy brutto.

Materiał ciekły oznacza materiał, który w temperaturze 50 °C ma prężność pary nie większą niż 300 kPa (3 bary) 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: W rozumieniu przepisów dotyczących zbiornikowców, przewóz w stanie ciekłym oznacza:

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

Materiał pochodzenia zwierzęcego oznacza ciała zwierząt, części ciał zwierząt, środki spożywcze lub pasze pochodzenia zwierzęcego.

Materiał 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.

MEMU: patrz ruchoma jednostka do wytwarzania materiałów wybuchowych.

Miernik zawartości tlenu oznacza urządzenie pozwalające na dokonanie pomiaru znaczącego spadku zawartości tlenu w powietrzu. Mierniki zawartości tlenu mogą być urządzeniem służącym jedynie do pomiaru zawartości tlenu lub częścią urządzenia kombinowanego do pomiaru zawartości zarówno tlenu jak i gazów palnych. Urządzenie to powinno być tak skonstruowane, aby umożliwić pomiar bez potrzeby wchodzenia do badanych przestrzeni.

Moc dawki oznacza przestrzenny równoważnik dawki lub kierunkowy równoważnik dawki, na jednostkę czasu, mierzony w konkretnym punkcie.

Model zbiornika ładunkowego:

- a) **Zbiornik ładunkowy ciśnieniowy** oznacza zbiornik ładunkowy odejmowalny od kadłuba statku, zbudowany zgodnie z dedykowanymi uznanymi normami w odniesieniu do ciśnienia roboczego ≥ 400 kPa;
- b) **Zbiornik ładunkowy zamknięty** oznacza zbiornik ładunkowy połączony z atmosferą zewnętrzną za pomocą urządzenia zapobiegającego powstaniu niedopuszczalnego nadciśnienia lub podciśnienia wewnętrznego;
- c) **Zbiornik ładunkowy otwarty wyposażony w przerywacz płomienia** oznacza zbiornik ładunkowy połączony z atmosferą zewnętrzną za pomocą urządzenia wyposażonego w przerywacz płomienia;
- d) **Zbiornik ładunkowy otwarty** oznacza zbiornik ładunkowy otwarcie połączony z atmosferą zewnętrzną.

Możliwość podgrzewania ładunku oznacza instalację podgrzewającą ładunek w zbiorniku ładunkowym za pomocą izolacji cieplnej. Izolacja cieplna może być podgrzewana przez kocioł na pokładzie zbiornikowca (zgodnie z 9.3.2.42 lub 9.3.3.42) lub z brzegu.

ADN

I - 23

01.01.2025 r.

N

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

Naczynie (dla klasy 1) oznacza skrzynię, butelkę, puszkę, bęben, słój 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 również *zamknięte naczynie kriogeniczne, otwarte naczynie kriogeniczne, naczynie wewnętrzne, naczynie wewnętrzne sztywne i nabój gazowy*).

Naczynie ciśnieniowe oznacza transportowe naczynie przeznaczone do przechowywania substancji pod ciśnieniem, obejmujące jego zamknięcie (zamknięcia) i inne wyposażenie serwisowe i jest określeniem zbiorczym obejmującym butle, zbiorniki rurowe, bębny ciśnieniowe, naczynia kriogeniczne zamknięte, układy magazynujące w wodorkach metali, 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 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 na ścieki oznacza naczynie ognioodporne, które można zamknąć pokrywą, przeznaczone do zbierania nadających się do pompowania nieczystości. Naczynie powinno być zatwierdzone zgodnie z ADR, RID lub Kodeksem IMDG i dopuszczone do danego materiału. Maksymalna dopuszczalna pojemność naczynia wynosi 450 l. Powinno być łatwe do manipulowania i oznaczone napisem „ŚCIEKI” (wysokość napisu 0,10 m).

Naczynie reszkowe oznacza DPPL, kontener-cysternę lub cysternę przenośną, przeznaczone do gromadzenia ładunku reszkowego, wody z mycia, pozostałości z ładunków i dających się pompować ścieków. Naczynie powinno być zatwierdzone zgodnie z ADR, RID lub Kodeksem IMDG i dopuszczone do danego materiału. Maksymalna dopuszczalna pojemność DPPL wynosi 3 m³, a kontenera-cysterny lub cysterny przenośnej 12 m³.

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 przewóz odbywa się na podstawie umowy przewozu, to za nadawcę uważa się to przedsiębiorstwo, które jest nadawcą zgodnie z tą umową. Na potrzeby dokumentacji przewozowej w przypadku zbiornikowca ze zbiornikami ładunkowymi próżnymi lub opróżnionymi, jako nadawca uważany jest kapitan.

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.

Nadwozie wymienne-cysterna uważane jest za kontener-cysternę.

Napełniający oznacza przedsiębiorstwo, które napełnia towarem niebezpiecznym:

- a) cysternę (pojazd-cysternę, wagon-cysternę, cysternę odejmowalną, cysternę przenośną lub kontener-cysternę) lub
- b) zbiornik ładunkowy, lub
- c) statek, pojazd, wagon, kontener wielki lub kontener mały, do przewozu luzem.

Nazwa techniczna/biologiczna oznacza uznaną nazwę chemiczną, uznaną nazwę biologiczną lub inną nazwę używaną aktualnie w publikacjach naukowo-technicznych. Nazwy handlowe nie powinny być używane do tych celów.

Numer identyfikacyjny oznacza numer służący do identyfikacji materiałów, dla których nie został przyporządkowany inny numer UN lub które nie mogą być sklasyfikowane w ramach pozycji zbiorczej z numerem UN. Te numery składają się z czterech cyfr rozpoczynających się cyfrą 9.

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

ADN

1 - 24

01.01.2025 r.

O

Obszar bezpieczny oznacza wyznaczony, rozpoznawalny obszar poza przestrzenią ładunkową, który jest łatwo dostępny dla wszystkich osób znajdujących się na pokładzie. Na obszarze bezpiecznym jest zapewniona ochrona przed rozpoznawalnymi zagrożeniami ze strony ładunku przy pomocy systemu zraszaczy na czas co najmniej 60 minut. Podczas wypadku z obszaru bezpiecznego może nastąpić ewakuacja. Obszar bezpieczny nie stanowi odpowiedniego schronienia, jeżeli rozpoznawalnym zagrożeniem jest wybuch.

Obszar chroniony oznacza całość następujących przestrzeni na pokładzie statku do ładunków suchych:

- a) jedną lub więcej ładowni (jeżeli wymagana jest ochrona przed wybuchem, strefa 1);
- b) przestrzeń usytuowaną nad pokładem (jeżeli wymagana jest ochrona przed wybuchem, strefa 2) ograniczoną:
 - i) poprzecznie - pionowymi płaszczyznami odpowiadającymi poszyciu statku;
 - ii) wzdłużnie - pionowymi płaszczyznami odpowiadającymi grodziom końcowym ładowni, i
 - iii) pionowo - płaszczyzną poziomą na wysokości 2 metrów powyżej górnego poziomu ładunku, ale przynajmniej płaszczyzną poziomą na wysokości 3 metrów ponad pokładem.

Obszar zagrożenia wybuchem oznacza obszar zagrożony powstaniem atmosfery wybuchowej w takiej ilości, że konieczne jest podjęcie specjalnych działań ochronnych dla zapewnienia bezpieczeństwa i zdrowia pracowników, których to dotyczy (patrz Dyrektywa 1999/92/WE¹⁰⁾). Obszary zagrożenia wybuchem podzielone są na strefy w zależności od częstotliwości występowania i czasu trwania atmosfery wybuchowej.

Patrz także *Klasyfikacja stref zagrożenia wybuchem*, *Ochrona przed wybuchem*, *Klasyfikacja stref* – dla zbiornikowców i *Obszar chroniony* – dla statków do ładunków suchych.

Obudowa przerywacza płomieni oznacza część przerywacza płomieni, którego głównym celem jest utworzenie odpowiedniej obudowy dla płytek przerywacza płomieni i zapewnienie mechanicznego połączenia z innymi systemami.

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 ADN. Jeżeli przewóz odbywa się bez umowy przewozu, to za odbiorcę uważa się przedsiębiorstwo, które odbiera ładunek z towarami niebezpiecznymi po jego przybyciu.

Ochrona przed wybuchem oznacza wszystkie wymagania, które powinny być spełnione i środki, które należy przedsięwziąć, aby zapobiec niebezpieczeństwu wystąpienia wybuchu.

To obejmuje:

Przedsięwzięcia organizacyjne takie jak np.:

- a) określenie obszarów zagrożenia wybuchem (klasyfikacja stref): w których może wystąpić atmosfera wybuchowa w postaci mieszaniny powietrza i gazów palnych, par lub aerozoli:
 - i) stale lub przez długie okresy czasu lub cyklicznie (strefa 0);
 - ii) okazjonalnie w normalnych warunkach pracy (strefa 1); lub
 - iii) rzadko lub tylko na krótko (strefa 2);(patrz Dyrektywa 1999/92/WE¹⁰⁾)
- b) zapobieganie występowaniu źródeł zapłonu (używanie nieiskrzących narzędzi ręcznych, zakaz palenia, używanie wyposażenia ochrony osobistej obejmującej buty antyelektrostatyczne, rękawice nieizolacyjne, itp.);
- c) opracowywanie instrukcji roboczych.

Wymagania techniczne takie jak np.:

- a) Używanie instalacji i wyposażenia z udowodnioną przydatnością do użycia w różnych strefach zagrożenia wybuchem;
- b) Używanie autonomicznych systemów ochronnych;
- c) Monitorowanie potencjalnych atmosfer wybuchowych przez użycie systemów wykrywania gazu lub detektorów gazu.

Odgazowanie oznacza operację mającą na celu obniżenie stężenia gazów i par niebezpiecznych w próżnych lub rozładowanych zbiornikach ładunkowych poprzez wyemitowanie ich do atmosfery lub do urządzeń przyjmujących.

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.

¹⁰⁾ Dz. Urz. WE nr L 23 z 28 stycznia 2000, strona 57.

ADN

1 - 25

01.01.2025 r.

Odpady olejowe i smarne z eksploatacji statku oznaczają oleje zużyte, wodę zęzową i inne odpady zaolejone i tłuste takie jak zużyte smary, zużyte filtry, szmaty i pojemniki, oraz opakowania dla takich odpadów.

Odparowanie oznacza wytworzenie pary nad powierzchnią wrzącego ładunku w wyniku parowania. Jest to spowodowane przenikaniem ciepła lub spadkiem ciśnienia.

Odporność na warunki atmosferyczne oznacza takie wykonanie części konstrukcyjnych lub urządzeń, że w zwykłych warunkach mogą przeniknąć tylko niewielkie ilości wody.

Odzież ochronna oznacza odzież, który ochrania ciało podczas pracy w strefie zagrożenia. Wybór odpowiedniej odzieży ochronnej powinien być odpowiedni do rodzaju zagrożeń. Dla odzieży ochronnej patrz np. ISO 13688:2013. W przypadku zagrożenia mogącego wywołać naładowanie/wyładowanie elektrostatyczne, patrz także EN 1149-5:2018.

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.

Oksymetr oznacza przenośne urządzenie umożliwiające mierzenie jakiegokolwiek znaczącego spadku zawartości tlenu w powietrzu. Oksymetr może być zaprojektowany tylko dla pomiarów tlenu, a także jako część kombinowanego systemu pomiarowego dla pomiarów zarówno gazów palnych jak i pomiarów tlenu. To urządzenie powinno być tak zaprojektowane, aby pomiary były możliwe bez konieczności wchodzenia do kontrolowanego pomieszczenia.

Urządzenie powinno być certyfikowane zgodnie z normą EN 50104:2019. Jeżeli jest stosowane w obszarach zagrożonych wybuchem, to powinno także spełniać wymagania dla użycia w odpowiedniej strefie i powinien być dostarczony dowód zgodności z mającymi zastosowanie wymaganiami (np. procedura oceny zgodności według Dyrektywy 2014/34/WE¹¹, IECEx System¹², ECE/TRADE/391¹³) lub co najmniej równoważna).

Okulary ochronne, maska ochronna oznacza okulary lub osłonę twarzy, które ochraniają oczy lub twarz podczas pracy w strefie zagrożonej. Wybór odpowiednich okularów ochronnych lub maski powinien być właściwy dla rodzaju zagrożeń. Dla okularów ochronnych lub masek ochronnych, patrz np. norma EN 166:2001.

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:

- a) jest wykonane w sposób umożliwiający manipulację zmechanizowaną; i
- b) ma masę netto większą niż 400 kg lub pojemność większą niż 450 litrów, lecz ma objętość nie większą niż 3 m³.

Opakowanie duże awaryjne oznacza opakowanie specjalne, które:

- a) jest wykonane w sposób umożliwiający manipulację zmechanizowaną; i
- b) ma masę netto większą niż 400 kg lub pojemność większą niż 450 litrów, lecz ma objętość nie większą niż 3 m³;

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. Termin ten obejmuje opakowania duże napełniane tą samą lub podobną zgodną zawartością i przewożone w sieci dystrybucyjnej kontrolowanej przez nadawcę produktu.

¹¹ Dz. Urz. WE nr L 96 z 29 marca 2014, strona 309.

¹² <https://www.iecex.com/publications/iecex-rules/>.

¹³ Wspólne wytyczne dla wyposażenia stosowanego w atmosferze wybuchowej, Narody Zjednoczone 2011.

ADN

1 - 26

01.01.2025 r.

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

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

Opakowanie duże przerobione podlega tym samym wymaganiom ADN, co nowe opakowanie duże tego samego typu (patrz również: definicja typu konstrukcji podana w ADR 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 ADR 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 kółkami 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 bębnow i kanistrów.

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

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

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 opakowanie zintegrowane. Opakowanie takie po złożeniu pozostaje trwale zintegrowane i w takiej postaci jest ono napelniane, 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 opakowania złożonego podano w nawiasie nazwę materiału, to dotyczy ona naczynia wewnętrznego.

Operator kontenera-cysterny lub cysterny przenośnej oznacza przedsiębiorstwo, w imieniu którego kontener-cysterna lub cysterna przenośna lub wagon-cysterna jest użytkowana.

Otwór probierczy oznacza zamykalny otwór w zbiorniku ładunkowym, o średnicy nie większej niż 0,30 m. Jeżeli wykaz materiałów statku zgodny z 1.16.1.2.5 zawiera materiały, dla których w dziale 3.2 tabela C kolumna (17) wymaga się zapewnienia ochrony przed wybuchem, to powinien być deflagracyjnie bezpieczny i odporny na spalanie ciągle dla najbardziej niebezpiecznego materiału w wykazie materiałów statku i tak zaprojektowany, że czas otwarcia będzie tak krótki jak to tylko możliwe i że nie może zostać otwarty bez zewnętrznej interwencji.

Bezpieczeństwo deflagracji powinno być zbadane zgodnie z ISO 16852:2016¹⁴⁾ i powinien być dostarczony dowód zgodności z mającymi zastosowanie wymaganiami (np. procedura oceny zgodności według Dyrektywy 2014/34/WE¹⁵⁾, IECEx System¹⁶⁾, ECE/TRADE/391¹⁷⁾ lub co najmniej równoważna). Bezpieczeństwo deflagracji może być zapewnione przez

¹⁴⁾ Identyczna z EN ISO 16852:2016

¹⁵⁾ Dz. Urz. WE nr L 96 z 29 marca 2014, strona 309.

¹⁶⁾ <https://www.iecex.com/publications/iecex-rules/>

¹⁷⁾ Wspólne wytyczne dla wyposażenia stosowanego w atmosferze wybuchowej, Narody Zjednoczone 2011.

ADN

1 - 27

01.01.2025 r.

zintegrowany przerywacz płomieni płytkowy odporny na spalanie ciągłe lub przez przerywacz płomieni odporny na spalanie ciągłe (ochrona przed deflagacją).

Inne otwory w zbiornikach ładunkowych, z wyjątkiem włazów do zbiorników ładunkowych, będą uważane za otwory probiercze, jeśli spełniają wyżej wymienione wymagania.

Otwór ułazowy oznacza zamykalny otwór w zbiorniku resztkowym ładunku, o średnicy maksymalnie 0,10 m. Otwór ułazowy powinien być tak zaprojektowany, aby było możliwe określenie stopnia napełnienia przez użycie pręta pomiarowego.

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.

Plan kontroli w stanie awaryjnym oznacza plan podający podział na przedziały wodoszczelne i służący jako podstawa do obliczeń stateczności na wypadek przecieku, ustalenia dotyczące trymowania dla korekty jakiegokolwiek przechyłu spowodowanego zalewaniem i zamknięcia, które mają być utrzymywane w stanie zamkniętym, kiedy statek jest w drodze.

Podciśnienie obliczeniowe oznacza podciśnienie, na podstawie którego został zaprojektowany i zbudowany zbiornik ładunkowy i zbiornik resztkowy.

Podręcznik badań i kryteriów oznacza „Zalecenia ONZ dotyczące transportu towarów niebezpiecznych, Podręcznik badań i kryteriów”, wydanie ósme „Manual of Tests and Criteria”), opublikowane przez Organizację Narodów Zjednoczonych (ST/SG/AC.10/11/Rev.8).

Pojazd oznacza pojazd według definicji „pojazd” w ADR (patrz pojazd-bateria, pojazd zamknięty, pojazd otwarty, pojazd kryty i pojazd-cysterna).

Pojazd-bateria oznacza pojazd zawierający elementy połączone ze sobą kolektorem i przymocowane na stałe do tego pojazdu. Za elementy pojazdu-baterii uważa się następujące elementy: butle, zbiorniki rurowe, wiązki butli (zwane też „ramami”), bębny ciśnieniowe, jak również cysterny, o pojemności większej niż 450 litrów, przeznaczone do przewozu gazów zgodnych z definicją w 2.2.2.1.1.

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

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

Pojazd przykryty oponiczą oznacza pojazd odkryty wyposażony w oponicze do ochrony załadowanego towaru.

Pojazd zamknięty oznacza pojazd z nadwoziem, które można zamknąć.

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.

Pomieszczenie kotłowe (kotłownia) oznacza przestrzeń, w której znajduje się instalacja zasilana paliwem, zaprojektowana do wytwarzania pary lub podgrzewania płynu termicznego.

Pomieszczenie maszyn (maszynownia) oznacza przestrzeń, w której zainstalowane są silniki spalinowe.

Pomieszczenie mieszkalne oznacza pomieszczenia przeznaczone do użytkowania przez ludzi normalnie mieszkających na statku, w tym kuchnie, komory prowiantowe, toalety, umywalnie, łazienki, pralnie, hole, korytarze itd., lecz z wyłączeniem sterów.

Pomieszczenie robocze oznacza pomieszczenie, która jest dostępna w trakcie eksploatacji statku i która nie jest ani częścią pomieszczeń mieszkalnych, ani też zbiorników ładunkowych, z wyjątkiem skrajnika dziobowego i skrajnika rufowego, zakładając, że w tych ostatnich przestrzeniach nie zainstalowano żadnych maszyn.

Pomieszczenie silnika głównego oznacza przestrzeń, w której zainstalowane są silniki napędowe.

Pompownia oznacza pomieszczenie robocze, w którym zainstalowane są pompy i pompy resztujące łącznie z ich wyposażeniem eksploatacyjnym.

ADN

1 - 28

01.01.2025 r.

Pozostałości po ładunku oznaczają ładunek ciekły, którego nie można usunąć ze zbiornika ładunkowego lub rurociągu do załadunku lub rozładunku za pomocą rozładowania lub resztowania.

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

- a) nie są one wymienione z nazwy w dziale 3.2 tabela A; i
- b) 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).

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 międzynarodowe oznaczają ADR, RID, Kodeks IMDG, Instrukcje techniczne ICAO, Kodeks IMSBC.

Przepisy modelowe ONZ (ang. „UN Model Regulations”) oznaczają Przepisy modelowe stanowiące załącznik do dwudziestego trzeciego, 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.23).

Przepisy ONZ oznacza przepisy załączone do Umowy dotyczącej przyjęcia jednolitych zaleceń technicznych dla wyposażenia pojazdów kołowych i części, które mogą być montowane i/lub używane w pojazdach kołowych, oraz warunków wzajemnego uznawania homologacji udzielonych na podstawie tych zaleceń (Porozumienie 1958, z późniejszymi zmianami)

Przerywacz płomieni oznacza urządzenie zamontowane w otworze wentylacyjnym części instalacji lub też w rurociągu łączącym system różnych instalacji, celem którego jest umożliwienie przepływu, ale zapobieganie rozprzestrzenianiu się płomieni. Przerywacz płomieni powinien być badany zgodnie z normą ISO 16852:2016¹⁸⁾ i powinien być dostarczony dowód zgodności z mającymi zastosowanie wymaganiami (np. procedura oceny zgodności według Dyrektywy 2014/34/WE¹⁹⁾, IECEx System²⁰⁾, ECE/TRADE/391²¹⁾ lub co najmniej równoważna).

Przerywacz płomieni płytkowy oznacza część przerywacza płomieni, której głównym zadaniem jest zapobieganie przejściu płomieni.

Przestrzeń ładowni oznacza zamkniętą część statku, ograniczoną dziobowymi i rufowymi grodziami wodoszczelnymi, i przeznaczona jest do przewozu zbiorników ładunkowych niezależnych od kadłuba statku.

Przestrzeń ładunkowa oznacza całość następujących przestrzeni na pokładzie zbiornikowca:

Przestrzeń pod pokładem:

Przestrzeń pomiędzy dwiema pionowymi płaszczyznami prostopadłymi do płaszczyzny środkowej statku, która obejmuje zbiorniki ładunkowe, przestrzenie ładunkowe, przedziały bezpieczeństwa, przestrzenie kadłuba podwójnego i dna podwójnego; płaszczyzny te zwykle pokrywają się z zewnętrznymi grodziami koferdamu lub grodziami końcowymi ładowni.

Przestrzeń nad pokładem: przestrzeń ograniczona:

- poprzecznie, przez pionowe płaszczyzny statku odpowiadające poszyciu bocznemu;
- w kierunku dziobu i w kierunku rufy, płaszczyznami pionowymi na wysokości zewnętrznych grodzi koferdamu/grodzi końcowych ładowni;
- w górę, przez płaszczyznę poziomą 2,50 m nad pokładem.

Płaszczyzny graniczne dziobowe i rufowe nazywane są „płaszczyznami granicznymi przestrzeni ładunkowej”

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

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

Przewóz oznacza przemieszczanie towarów niebezpiecznych, z uwzględnieniem postojów koniecznych z punktu widzenia warunków przewozu oraz z uwzględnieniem czasu, przez który towary niebezpieczne znajdują się na statkach, w pojazdach, 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 przewozami, związane ze zmianą rodzaju lub środka transportu (przeładunek). Ma to zastosowanie pod warunkiem, że mogą być okazane

¹⁸⁾ Identyczna z normą EN ISO 16852:2016

¹⁹⁾ Dz. Urz. WE nr L 96 z 29 marca 2014, strona 309.

²⁰⁾ <https://www.iecex.com/publications/iecex-rules/>.

²¹⁾ Wspólne wytyczne dla wyposażenia stosowanego w atmosferze wybuchowej, Narody Zjednoczone 2011.

ADN

1 - 29

01.01.2025 r.

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 sypkich.

Uwaga: Przewóz luzem według ADR lub RID, w ADN traktowany jest jako przewóz w sztukach przesyłki.

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.

Przyrząd kontroli załadunku oznacza system, na który składa się komputer (hardware) i oprogramowanie (software). Umożliwia ustalenie, że przy każdym balastowaniu i/lub załadunku:

- nie zostaną przekroczone dopuszczalne wartości obciążeń wzdłużnych oraz maksymalne dopuszczalne zanurzenie, oraz
- zachowana jest stateczność statku zgodnie z wymaganiami dla tego statku. W tym celu należy oszacować stateczność w stanie nieuszkodzonym i uszkodzonym.

Punkt zapłonu (Fp) oznacza najniższą temperaturę cieczy, przy której jej para tworzy z powietrzem mieszaninę zapalną.

R

Rama (klasa 2): patrz *wiązka butli*.

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 cystern).

Rękawice ochronne oznaczają rękawice, które chronią ręce użytkownika podczas pracy w strefie zagrożenia. Wybór odpowiednich rękawic ochronnych powinien wynikać z rodzaju zagrożenia, które może pojawić się (patrz np. normy EN 374-1:2016, EN 374-2:2015 lub EN 374-4:2013). W przypadku zagrożenia mogącego wywołać naładowanie/wyładowanie elektrostatyczne, powinny spełniać wymagania normy EN 16350:2015.

Rozładowca: przedsiębiorstwo, które

- a) zdejmuje kontener, kontener do przewozu luzem, MEGC, kontener-cysternę, cysternę przenośną, ze środka transportu, lub
- b) rozładowuje zapakowane towary niebezpieczne, kontenery małe lub cysterny przenośne, lub
- c) opróżnia materiały niebezpieczne ze zbiornika, pojazdu-cysterny, cysterny odejmowalnej, cysterny przenośnej lub kontenera-cysterny lub z wagonu-baterii, pojazdu-baterii, MEMU, MEGC, lub ze środka transportu do przewozu luzem, z kontenera wielkiego lub kontenera małego do przewozu luzem, lub kontenera do przewozu luzem.
- d) usuwa pojazdy lub wagony ze statku.

Rozładunek oznacza wszystkie działania wykonywane przez rozładowcę zgodnie z definicją rozładowcy.

Ruchoma jednostka do wytwarzania materiałów wybuchowych (MEMU) oznacza jednostkę lub pojazd z zamontowaną jednostką służącą do wytwarzania materiałów wybuchowych z towarów niebezpiecznych, które nie są materiałami wybuchowymi i ladowania ich do otworów strzałowych. Jednostka taka składa się z cystern, kontenerów do przewozu luzem, aparatury do wytwarzania, pomp oraz związanego z nimi wyposażenia. MEMU może posiadać specjalne przedziały ładunkowe na materiały wybuchowe i przedmioty z materiałem wybuchowym w sztukach przesyłek.

Uwaga: Pomimo tego, że definicja MEMU zawiera określenia „wytwarzania materiałów wybuchowych” i „ladowania ich do otworów strzałowych”, wymagania dla MEMU mają zastosowanie wyłącznie do przewozu i nie obejmują wytwarzania materiałów wybuchowych i ladowania ich do otworów strzałowych.

Rurociąg odprowadzający opary (na brzegu) oznacza rurociąg urządzenia brzegowego, który połączony jest w trakcie załadunku lub rozładunku ze statkowym rurociągiem odpowietrzającym.

Rurociąg odpowietrzający (na pokładzie) oznacza rurociąg zamontowany na statku, łączący jeden zbiornik ładunkowy lub większą ich liczbę z rurociągiem odprowadzającym opary podczas załadunku lub rozładunku. Rurociąg jest wyposażony w zawory bezpieczeństwa, które chronią zbiorniki ładunkowe na wypadek niedopuszczalnego wewnętrznego nadciśnienia lub podciśnienia.

Rurociąg do załadunku lub rozładunku oznacza wszystkie rurociągi, które mogą zawierać ładunek ciekły lub gazowy, włącznie z węzami, rurami z przyłączonymi pompami, filtrami i urządzeniami zamykającymi.

ADN

1 - 30

01.01.2025 r.

S

Schron bezpieczeństwa oznacza wyznaczony, rozpoznawalny, łatwo dostępny moduł (stały lub pływający), w którym wszystkie osoby przebywające na pokładzie mogą schronić się przed rozpoznawalnymi zagrożeniami ze strony ładunku przez co najmniej 60 minut, podczas których możliwa jest łączność ze służbami ratowniczymi i ratunkowymi. Schron bezpieczeństwa może być zintegrowany ze sterówką lub z pomieszczeniami mieszkalnymi. Podczas wypadku schron bezpieczeństwa może być ewakuowany. Schron bezpieczeństwa na pokładzie jest niedopuszczalny, jeżeli rozpoznawalnym zagrożeniem jest wybuch. Schron bezpieczeństwa na pokładzie i schron bezpieczeństwa pływający na zewnątrz statku podlegają certyfikacji uznanego towarzystwa klasyfikacyjnego. Schron bezpieczeństwa na łodzi konstruuje się zgodnie z przepisami prawa lokalnego.

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.

Spalanie ciągłe oznacza spalanie ustabilizowane na czas nieokreślony (patrz norma ISO 16852:2016²²⁾).

Statek oznacza statek żeglugi śródlądowej lub statek morski.

Statek-odolejacz oznacza zbiornikowiec typu N otwarty o nośności do 300 ton tak skonstruowany i wyposażony, aby przyjmować i przewozić odpady oleiste i tłuste pochodzące z innych statków. Statki bez zbiorników ładunkowych podlegają działowi 9.1 lub 9.2.

Statek zaopatrzeniowy oznacza zbiornikowiec typu N otwarty o nośności do 300 ton, zbudowany i wyposażony do przewozu i dostawy do innych statków materiałów przeznaczonych do eksploatacji statków.

Stopień napełnienia oznacza wyrażony w procentach stosunek objętości cieczy lub ciała stałego wprowadzonego w temperaturze 15 °C do zbiornika do objętości zbiornika gotowego do użycia.

Stopień napełnienia zbiornika ładunkowego: gdy do przewozu substancji ciekłych lub stopionych, skroplonych gazów pod ciśnieniem lub schłodzonych gazów skroplonych wskazany jest stopień napełnienia zbiorników ładunkowych, oznacza to procent objętości zbiornika ładunkowego, który jest wypełniony cieczą. W przypadku transportu gazów przewożonych w fazie gazowej w zbiornikach ciśnieniowych, stopień napełnienia zbiornika ładunkowego odnosi się do stosunku masy gazu do masy wody w temperaturze 15 °C, która całkowicie wypełniłaby zbiornik ciśnieniowy, co odpowiada współczynnikowi napełnienia.

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

System pomiaru tlenu oznacza system monitorowania stanu ustalonego zdolny do wykrycia w porę znaczącego spadku zawartości tlenu w powietrzu i zdolny do aktywowania alarmów, jeżeli stężenie tlenu osiągnie wartość 19,5% objętościowo.

Urządzenie powinno być badane zgodnie z EN 50104:2019. Jeżeli jest stosowane w obszarach zagrożonych wybuchem, to powinno także spełniać wymagania dla użycia w odpowiedniej strefie i powinien być dostarczony dowód zgodności z mającymi zastosowanie wymaganiami (np. procedura oceny zgodności według Dyrektywy 2014/34/WE²³⁾, IECEx System²⁴⁾, ECE/TRADE/391²⁵⁾ lub co najmniej równoważna).

System pomiaru tlenu może być zaprojektowany także jako część kombinowanego systemu pomiarowego dla pomiarów zarówno gazów palnych jak i pomiarów tlenu.

System resztowania rozładunkowego (wydajnościowy) oznacza system odpowiadający wymaganiom w Załączniku II CDNI w celu całkowitego osuszenia, jeżeli to możliwe, zbiorników ładunkowych, oraz resztowania rurociągów do załadunku lub rozładunku, za wyjątkiem pozostałości po ładunku.

System wykrywania gazu oznacza system monitorowania stanu ustalonego, z czujnikami pomiaru bezpośredniego, zdolny do wykrycia w porę znaczących stężeń gazów palnych pochodzących z ładunku w stężeniach poniżej ich (DGW) i zdolny do aktywowania alarmów po przekroczeniu wartości granicznej. Czujnik musi być skalibrowany dla n-heksanu lub gazu

²²⁾ Identyczna z normą EN ISO 16852:2016.

²³⁾ Dz. Urz. WE nr L 96 z 29 marca 2014, strona 309.

²⁴⁾ <https://www.iecex.com/publications/iecex-rules/>.

²⁵⁾ Wspólne wytyczne dla wyposażenia stosowanego w atmosferze wybuchowej, Narody Zjednoczone 2011.

ADN

1 - 31

01.01.2025 r.

zalecanego przez producenta systemu. Poziom progowy czujników powinien być ustawiony na nie więcej niż 10% DGW n-heksanu lub gazu kalibracyjnego zalecanego przez producenta systemu.

Urządzenie powinno być certyfikowane zgodnie z IEC/EN²⁴⁾ 60079-29-1:2016 i, w urządzeniach sterowanych elektronicznie, również zgodnie z EN 50271:2010 lub EN 50271:2018. Jeżeli jest stosowane w obszarach zagrożonych wybuchem, to powinno także spełniać wymagania dla użycia w odpowiedniej strefie i powinien być dostarczony dowód zgodności z mającymi zastosowanie wymaganiami (np. procedura oceny zgodności według Dyrektywy 2014/34/WE²⁴⁾, IECEx System²⁶⁾, ECE/TRADE/391²⁷⁾ lub co najmniej równoważna).

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.

System zraszania wodą oznacza instalację na pokładzie, która poprzez równomierną dystrybucję wody może chronić zewnętrzne pionowe powierzchnie na dziobie i rufie statku, wszystkie pionowe powierzchnie nadbudowy a także powierzchnie pokładówki i pokładu usytuowane nad nadbudową, maszynownię i pomieszczenia, w których mogą być składowane materiały zapalne. W celu ochrony danego obszaru przepustowość systemu zraszania wodą powinna wynosić co najmniej 10 litrów/m² na minutę. System zraszania wodą powinien być wykonany w sposób umożliwiający jego użytkowanie w ciągu całego roku. Obsługa systemu zraszania wodą powinna być możliwa ze sterówki i z obszaru bezpiecznego.

Szkolenie oznacza naukę, kursy lub praktykę wykonywaną przez organizatora zatwierdzonego przez władzę właściwą.

Szlam olejowy oznacza pozostałości węglowodorów z normalnej eksploatacji statków morskich, np. pozostałości po stosowaniu paliw lub olejów smarowych do maszyn głównych lub pomocniczych, oleje odpadowe otrzymane przez oddzielenie z instalacji filtrujących olej, pozostałości olejowe zebrane w dolach oraz pozostałości olejów hydraulicznych i smarnych;

UWAGA: W ADN definicja MARPOL obejmuje również pozostałości powstałe w wyniku uzdatniania wody zęzowej na pokładzie statków morskich.

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

Sztuka przesyłki oznacza końcowy produkt operacji pakowania składający się z opakowania, 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, klatkach lub w urządzeniach do przenoszenia. Poza tym, że określenie to nie stosuje się do przewozu materiałów promieniotwórczych, nie stosuje się ono również do materiałów przewożonych luzem oraz materiałów przewożonych w cysternach.

Na pokładzie statków termin ten obejmuje pojazdy, wagony, kontenery (włącznie z nadwoziami wymiennymi), kontenery-cysterny, cysterny przenośne, pojazdy-baterie, wagony-baterie, pojazdy-cysterny, wagony-cysterny i MEGC.

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

Ściana ochronna gazo- i cieczoszczelna oznacza ścianę gazo- i cieczoszczelną na pokładzie, o wysokości płaszczyzny granicznej przestrzeni ładunkowej, zapobiegającą wnikaniu gazów z wnętrza na zewnątrz przestrzeni ładunkowej.

Ścieki oznaczają mieszaninę odpadów ładunkowych z wodą z mycia, rdzą lub szlamem, które mogą nadawać się do wypompowywania lub nie.

Środki ewakuacji oznaczają wszelkie środki, które można zastosować w celu oddalenia osób od zagrożenia do bezpiecznego miejsca.

Należy wziąć pod uwagę następujące zagrożenia:

- klasa 3, grupa pakowania III, UN 1202, druga i trzecia pozycja oraz klasa 4.1, 8 i 9 przy przewozie zbiornikowcami: wyciek z przyłącza brzegowego rurociągów do załadunku i rozładunku;
- inne materiały klasy 3 i klasa 2 oraz materiały zapalne klasy 8 przy przewozie zbiornikowcami: ogień na pokładzie w obszarze przyłącza brzegowego rurociągów do załadunku i rozładunku i materiał ciekły palący się na wodzie;
- klasa 5.1 przy przewozie zbiornikowcami: materiały utleniające w połączeniu z materiałami zapalnymi ciekłymi mogą spowodować wybuch;

ADN

1 - 32

01.01.2025 r.

- klasa 6.1 przy przewożeniu zbiornikowcami:
gazy trujące znajdujące się w obszarze przyłącza brzegowego rurociągów do załadunku i rozładunku i przemieszczające się z kierunkiem wiatru;
- towary niebezpieczne przy przewożeniu na statkach do przewożenia ładunków suchych:
zagrożenia pochodzące ze strony towarów znajdujących się w ładowni statku.

Światło nieosłonięte oznacza światło wytworzone przez płomień, bez osłony ognioszczelnej.

Średnica zbiornika (dla zbiorników cystern) oznacza wewnętrzną średnicę zbiornika.

Środek przewozu oznacza, w odniesieniu do przewożenia śródlądowymi drogami wodnymi, każdy statek, ładownię lub określoną powierzchnię pokładową statku; dla przewożenia drogą lub koleją oznacza, pojazd 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 lub polimeryzujący 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 sztuce przesyłki, DPPL lub cysternie przekazanej do przewożenia. TSR (SADT) powinno być określone zgodnie z procedurami badania podanymi w Podręczniku badań i kryteriów Część II, sekcja 28.

Temperatura samoprzyspieszającej się polimeryzacji (TSP, ang. self-accelerating polymerization temperature **SAPT**) oznacza najniższą temperaturę, przy której może wystąpić samoprzyspieszająca się polimeryzacja materiału w sztuce przesyłki, DPPL lub cysternie przekazanej do przewożenia. 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 samozapłonu oznacza ustaloną w określonych warunkach najniższą temperaturę gorącej powierzchni, na której zapala się materiał palny w postaci mieszaniny typu gaz/powietrze lub para/powietrze (patrz EN 13237:2012).

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

TI: patrz wskaźnik transportowy.

Toksometr oznacza urządzenie przenośne umożliwiające zmierzenie znaczących stężeń gazów trujących i pary. Urządzenie powinno spełniać wymagania norm EN 45544-1:2015, EN 45544-2:2015, EN 45544-3:2015 i EN 45544-4:2016 lub ISO 17621:2015.

Jeżeli urządzenie będzie używane w obszarze zagrożenia wybuchem, to dodatkowo powinno być odpowiednie do używania w danej strefie i powinien być dostarczony dowód zgodności z mającymi zastosowanie wymaganiami (np. procedura oceny zgodności według Dyrektywy 2014/34/WE²⁶), IECEx System²⁷), ECE/TRADE/391²⁸) lub co najmniej równoważna).

Urządzenie powinno być tak zaprojektowane, aby umożliwić pomiar bez potrzeby wchodzenia do badanych przestrzeni.

Towarzystwo klasyfikacyjne uznane oznacza uznane przez władzę właściwą towarzystwo klasyfikacyjne, zgodnie z działem 1.15.

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

Trudnopalny oznacza materiał, który sam w sobie jest trudnopalny, i którego zewnętrzna powierzchnia jest co najmniej trudnopalna i we właściwym stopniu ogranicza rozprzestrzenianie się pożaru.

Aby określić zapalność przyjmuje się procedurę IMO A.653(16) lub równorzędne wymagania państw zawierających umowę.

Tworzywo sztuczne odzyskane oznacza materiał odzyskany ze zużytych opakowań przemysłowych lub z innych materiałów z tworzyw sztucznych, który został wstępnie posortowany i przygotowany do przetworzenia na nowe opakowania, w tym DPPL. Szczegółne właściwości materiału odzyskanego, wykorzystywanego do produkcji nowych opakowań, w tym DPPL, są regularnie sprawdzane i dokumentowane w ramach programu zapewniania jakości uznanego przez właściwy organ. Program zapewnienia jakości obejmuje zapis właściwego sortowania wstępnego i weryfikację, czy każda partia tworzywa

²⁶ Dz. Urz. WE nr L 96 z 29 marca 2014, strona 309.

²⁷ <https://www.iecex.com/publications/iecex-rules/>.

²⁸ Wspólne wytyczne dla wyposażenia stosowanego w atmosferze wybuchowej, Narody Zjednoczone 2011.

ADN

1 - 33

01.01.2025 r.

sztucznego pochodzącego z recyklingu, który ma jednorodny skład, jest zgodna ze specyfikacjami materiałowymi (szybkość płynięcia, gęstość i właściwości rozciągające) dla typu konstrukcji wytwarzanej z tego odzyskanego materiału. Obejmuje to wiedzę na temat materiału z tworzywa sztucznego, z którego uzyskano tworzywa sztuczne pochodzące z recyklingu, a także świadomość wcześniejszego zastosowania, w tym wcześniejszej zawartości, materiału z tworzywa sztucznego, jeśli to wcześniejsze zastosowanie może zmniejszyć przydatność nowych opakowań, w tym DPPL, wyprodukowanych przy użyciu tego materiału. Ponadto, program zapewnienia jakości producenta opakowań lub DPPL, o którym mowa w 6.1.1.4 lub 6.5.4.1 ADR, obejmuje przeprowadzenie odpowiednich badań typu konstrukcji mechanicznej, o których mowa w 6.1.5 lub 6.5.6 ADR, na opakowaniach lub DPPL wyprodukowanych z każdej partii tworzywa sztucznego pochodzącego z recyklingu. W tym badaniu, parametry sztaplowania mogą być zweryfikowane przez odpowiednią dynamiczną próbę ściskania, a nie statyczną próbę obciążeniową.

UWAGA: ISO 16103:2005 „Opakowania - Opakowania do transportu materiałów niebezpiecznych – Tworzywa sztuczne do recyklingu” zawiera dodatkowe wytyczne dotyczące procedur, które mogą być używane przy zatwierdzaniu stosowania materiałów z tworzyw sztucznych odzyskanych. Niniejsze wytyczne zostały opracowane na podstawie doświadczeń związanych z produkcją bębnow i kanistrów z tworzyw sztucznych odzyskanych i jako takie mogą wymagać dostosowania do innych rodzajów opakowań, IBC i dużych opakowań wykonanych z tworzyw sztucznych odzyskanych.

Tworzywo sztuczne wzmocnione włóknami oznacza materiał składający się z włóknistego oraz/lub cząsteczkowego wzmocnienia zawartego w termoutwardzalnym lub termoplastycznym polimerze (osnowie).

Typ zbiornika ładunkowego:

- a) **Zbiornik ładunkowy niezależny** oznacza zbiornik ładunkowy wbudowany na stałe, ale odejmowalny od konstrukcji statku;
- b) **Zbiornik ładunkowy integralny** oznacza zbiornik ładunkowy utworzony przez samą konstrukcję statku i otoczony kadłubem zewnętrznym lub ścianami odrębnymi od kadłuba zewnętrznego;
- c) **Zbiornik ładunkowy ze ścianami odrębnymi od kadłuba** oznacza zbiornik ładunkowy integralny, którego ściana dolna i ściany boczne nie tworzą ani kadłuba zewnętrznego statku ani zbiornika ładunkowego niezależnego.
- d) **Zbiornik membranowy** oznacza zbiornik ładunkowy, który składa się z cienkiej cieczoszczelnej i gazoszczelnej wykładziny (membrany) oraz izolacji podtrzymywanej przez przylegający kadłub wewnętrzny i wewnętrzną konstrukcję dna statku z podwójnym kadłubem.

Typy ochrony:

Wyposażenie elektryczne (patrz IEC 60079-0:2017+Cor 1:2020 lub co najmniej równoważna)

EExd: osłona ognioszczelna (IEC 60079-1:2014 Cor 1:2018 lub co najmniej równoważna);

EExe: budowa wzmocniona (IEC 60079-7:2016 A1:2017 lub co najmniej równoważna);

EEx ia i EEx ib: wykonanie iskrobezpieczne (IEC 60079-11:2011 Cor.:2012 lub co najmniej równoważna);

EEx m: osłona zamknięta (IEC 60079-18:2014; A1:2017; Cor.:2018 lub co najmniej równoważna);

EEx p: osłona gazowa z nadciśnieniem (IEC 60079-2:2014 Cor.:2015 lub co najmniej równoważna);

EEx q: osłona piaskowa (IEC 60079-5:2015 lub co najmniej równoważna).

Wyposażenie nieelektryczne (patrz ISO 80079-36:2016 lub co najmniej równoważna)

EEx (fr): obudowa z ograniczeniem przepływu (EN 13463-2:2005 lub co najmniej równoważna);

EEx (d): obudowa ognioszczelna (EN 13463-3:2005 lub co najmniej równoważna);

EEx (c): konstrukcyjnie bezpieczna (ISO 80079-37:2016 lub co najmniej równoważna);

EEx (b): z kontrolą źródła zapłonu (EN 13463-6:2005 lub co najmniej równoważna);

EEx (k): zanurzone w cieczy (EN 13463-8:2005 lub co najmniej równoważna).

Typy statku:

Typ G: zbiornikowiec do przewozu gazów pod ciśnieniem lub jako gazy schłodzone.

Typ C: zbiornikowiec do przewozu materiałów ciekłych. Statek może być gładkopokładowcem z podwójnym kadłubem lub z podwójnym dnem. Zbiorniki ładunkowe mogą zostać utworzone przez wewnętrzny kadłub statku lub zostać zainstalowane w ładowniach jako odrębne zbiorniki.

Typ N: zbiornikowiec do przewozu materiałów ciekłych.

Typ N zamknięty: zbiornikowiec do przewozu materiałów ciekłych w zbiornikach ładunkowych zamkniętych.

Typ N otwarty: zbiornikowiec do przewozu materiałów ciekłych w zbiornikach ładunkowych otwartych.

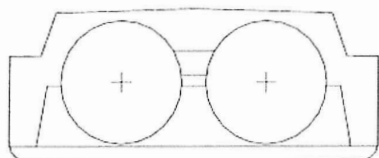
Typ N otwarty z przerywaczem płomienia: zbiornikowiec do przewozu materiałów ciekłych w zbiornikach ładunkowych otwartych, których otwory do atmosfery są wyposażone w przerywacze płomieni wytrzymujące spalanie ciągłe.

ADN

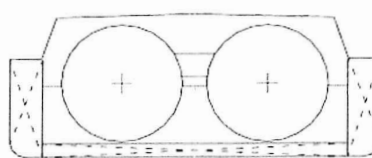
1 - 34

01.01.2025 r.

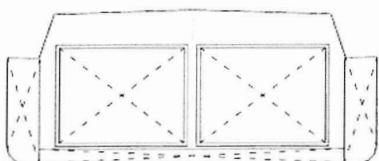
Szkice (przykładowe):

Typ G:

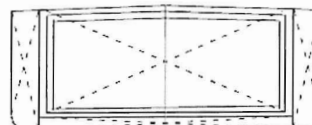
Typ G: Model zbiornika ładunkowego 1
Typ zbiorników ładunkowych 1
(także jako gładkopokładowe)



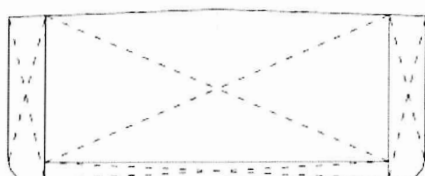
Typ G: Model zbiornika ładunkowego 1
Typ zbiorników ładunkowych 1
(także jako gładkopokładowe)



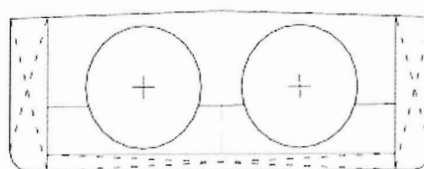
Typ G: Model zbiornika ładunkowego 2
Typ zbiorników ładunkowych 1
(także jako gładkopokładowe)



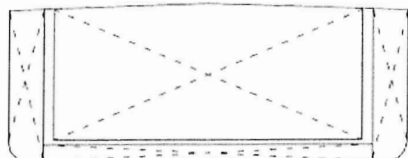
Typ G: Model zbiornika ładunkowego 2
Typ zbiorników ładunkowych 4

Typ C:

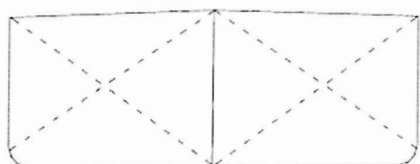
Typ C: Model zbiornika ładunkowego 2
Typ zbiornika ładunkowego 2



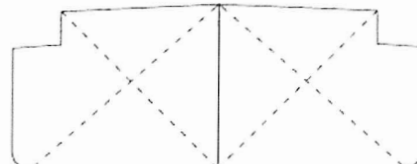
Typ C: Model zbiornika ładunkowego 1
Typ zbiornika ładunkowego 1



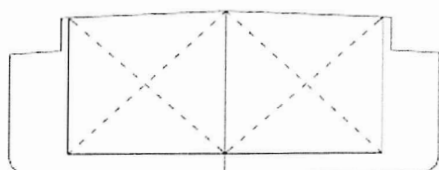
Typ C: Model zbiornika ładunkowego 2
Typ zbiornika ładunkowego 1

Typ N:

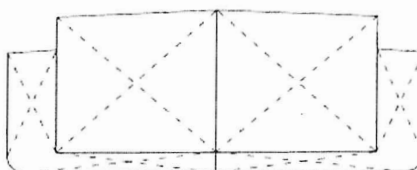
Typ N Model zbiornika ładunkowego 2, 3 i 4
Typ zbiornika ładunkowego 2



Typ N Model zbiornika ładunkowego 2, 3 i 4
Typ zbiornika ładunkowego 2



Typ N Model zbiornika ładunkowego 2, 3 i 4
Typ zbiornika ładunkowego 1
(także jako gładkopokładowe)

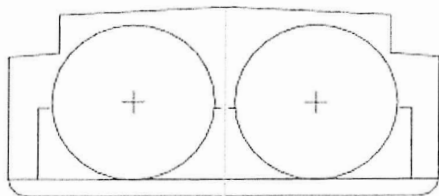


Typ N Model zbiornika ładunkowego 2, 3 i 4
Typ zbiornika ładunkowego 3
(także jako gładkopokładowe)

ADN

1 - 35

01.01.2025 r.



Typ N Model zbiornika ładunkowego 2, 3 i 4
Typ zbiornika ładunkowego 1
(także jako gładkopokładowe)

U

Układ magazynowania w wodorkach metali oznacza pojedynczy kompletny system magazynowania wodoru, zawierający zbiornik naczynia ciśnieniowego, wodorki metali, urządzenie obniżające ciśnienie, zawór odcinający, wyposażenie obsługowe i wewnętrzne części składowe, używany wyłącznie do przewozu wodoru.

Urządzenia elektryczne strugoszczelne oznaczają urządzenia elektryczne tak zaprojektowane, że woda skierowana za pomocą dyszy na obudowę z jakiegokolwiek kierunku nie powoduje uszkodzeń. Warunki testowe określone są w publikacji IEC 60529:1989 + A1:1999 + A2:2013, minimalny stopień ochrony IP 55.

Urządzenie do bezpiecznego obniżenia ciśnienia zbiorników ładunkowych oznacza urządzenie sterowane ręcznie lub zdalnie, które zamontowane jest w taki sposób, aby umożliwić bezpieczne obniżenie ciśnienia. Jeżeli wykaz materiałów statku zgodny z 1.16.1.2.5 zawiera materiały, dla których w dziale 3.2 tabela A kolumna (17) wymagana jest ochrona przed wybuchem, to urządzenie powinno być odporne na deflagrację i zdolne wytrzymać spalanie ciągłe dla większości najbardziej niebezpiecznych materiałów w wykazie materiałów statku. Bezpieczeństwo deflagracji powinno być zbadane zgodnie z normą ISO 16852:2016²⁹⁾ i powinien być dostarczony dowód zgodności z mającymi zastosowanie wymaganiami (np. procedura oceny zgodności zgodnie z Dyrektywą 2014/34/WE³⁰⁾, IECEx System³¹⁾, ECE/TRADE/391³²⁾ lub co najmniej równoważna). Bezpieczeństwo deflagracji może być zapewnione przez zintegrowany przerywacz płomienia płytkowy odporny na spalanie ciągłe lub przerywacz płomienia odporny na spalanie ciągłe (ochrona przed deflagracją).

Urządzenie elektryczne lub instalacja elektryczna o ograniczonym zagrożeniu wybuchem oznacza urządzenia i instalacje elektryczne, które podczas normalnej eksploatacji nie powodują iskrzenia, a temperatura ich powierzchni nie przekracza 200 °C. Urządzenia te obejmują na przykład:

- silniki trójfazowe asynchroniczne klatkowe;
- prądnice bezszczotkowe ze wzbudzeniem bezstykowym;
- bezpieczniki z zamkniętym elementem topikowym;
- przyrządy elektroniczne bezstykowe; lub

lub instalacje lub urządzenia elektryczne z co najmniej obudową strugoszczelną (stopień ochrony IP 55 lub wyższy), których temperatura powierzchni podczas normalnej eksploatacji nie przekracza 200 °C.

Urządzenie obniżające ciśnienie oznacza uruchamiany automatycznie zawór bezpieczeństwa, zadaniem którego jest ochrona zbiornika ładunkowego przed niedopuszczalnym ciśnieniem wewnętrznym.

Urządzenie manipulacyjne (dla DPPL elastycznych) oznacza pas nośny, pętlę, uchwyt lub ramę, które są zamocowane do korpusu DPPL lub stanowią jego przedłużenie. **Urządzenie probiercze częściowo zamknięte** oznacza urządzenie wchodzące do wnętrza zbiornika ładunkowego lub do rurociągów do załadunku i rozładunku, stanowiące zamknięty system zaprojektowany tak, aby podczas próbkowania gazy lub materiały ciekłe mogły przedostać się ze zbiornika ładunkowego do powietrza tylko w niewielkiej ilości. Dopóki urządzenie nie jest używane, dopóty powinno pozostać w stanie zamkniętym.

Urządzenie probiercze zamknięte oznacza urządzenie wchodzące do wnętrza zbiornika ładunkowego lub do rurociągów do załadunku i rozładunku, stanowiące zamknięty system zaprojektowany tak, aby podczas próbkowania gazy lub materiały ciekłe nie wydostały się ze zbiornika ładunkowego. Urządzenie to powinno być dopuszczone przez władzę właściwą.

Urządzenie przyjmujące oznacza stacjonarne lub mobilne urządzenie dla przyjmowania gazów i par podczas odgazowywania próżnego lub rozładowanego zbiornika ładunkowego i rurociągi dla załadunku i rozładunku.

Używanie wyłączne, w odniesieniu do przewozu materiału promieniotwórczego, oznacza używanie pojazdu, 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 ADN.

²⁹⁾ Identyczna z normą EN ISO 16852:2016.

³⁰⁾ Dz. Urz. WE nr L 96 z 29 marca 2014, strona 309.

³¹⁾ <https://www.iecex.com/publications/iecex-rules/>.

³²⁾ Wspólne wytyczne dla wyposażenia stosowanego w atmosferze wybuchowej, Narody Zjednoczone 2011.

ADN

1 - 36

01.01.2025 r.

W

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

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 większej 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 cięgłowe 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 opończą oznacza wagon odkryty wyposażony w opończę do ochrony załadowanego towaru.

Wiązka butli oznacza pojemnik ciśnieniowy składający się z zestawu butli lub zbiornika 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 powinna być ograniczona do 1000 litrów.

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

Uwaga: W odniesieniu do MEGC-UN, patrz dział ADR 6.7.

Winda ratownicza oznacza urządzenie do podnoszenia osób z przestrzeni takiej jak zbiorniki ładunkowe, koferdamy i przestrzenie kadłuba podwójnego. To urządzenie powinno być obsługiwane przez jedną osobę.

Węże oznaczają elastyczne półwyroby z elastomerów, termoplastów lub stali nierdzewnej, składające się z jednej lub kilku pokryw i warstw.

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

Woda zęzowa oznacza zaolejona wodę z zęz maszynowni, skrajników, koferdamów i przestrzeni kadłuba podwójnego.

Wodoszczelność oznacza takie wykonanie części konstrukcyjnych lub urządzeń, że przenikanie wody jest niemożliwe.

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 lub SCO-III, w odniesieniu do przewozu materiału promieniotwórczego, oznacza liczbę, która jest wykorzystywana do zapewnienia kontroli nad narażeniem na promieniowanie.

Współczynnik napelnienia oznacza stosunek masy gazu do masy wody w temperaturze 15 °C, która całkowicie wypełniłaby gotowy do użycia zbiornik.

UWAGA: Na temat stopnia napelnienia zbiorników ładunkowych patrz „Stopień napelnienia zbiornika ładunkowego”.

Wybuch oznacza nagłą reakcję utlenienia lub rozkładu, której towarzyszy wzrost temperatury lub ciśnienia, lub obu jednocześnie (patrz EN 13237:2012).

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.

Wykładzina ochronna (dla cystern) oznacza wykładzinę lub powłokę chroniącą metalowy materiał zbiornika przed przewożonymi substancjami.

Uwaga: Ta definicja nie ma zastosowania do wykładziny lub powłoki stosowanej tylko w celu ochrony przewożonego materiału.

ADN

1 - 37

01.01.2025 r.

Wyposażenie (patrz Dyrektywa 2014/34/WE³³⁾) oznacza elektryczne i nieelektryczne maszyny, aparaty, stałe lub przenośne urządzenia, ich komponenty kontrolne i instrumentacyjne oraz systemy wykrywania i zapobiegania, które oddzielnie lub razem przeznaczone są do wytwarzania, przenoszenia, magazynowania, mierzenia, kontroli i konwersji energii i/lub postępowania z materiałem i które mogą być powodem wybuchu jako potencjalne źródło zapłonu.

Wyposażenie i przedmioty, którym przyporządkowany jest numer UN i przewożone są jako ładunek, nie są objęte tą definicją.

Wyposażenie przeznaczone do użycia w strefach zagrożenia wybuchem oznacza wyposażenie elektryczne i nieelektryczne, w których podjęte są działania dla zapobiegania wytworzenia własnego źródła zapłonu. Takie wyposażenie powinno być zgodne z wymaganiami dla użycia w danej strefie. Powinno być zbadane zgodnie z typem ochrony i powinien być dostarczony dowód zgodności z mającymi zastosowanie wymaganiami (np. procedura oceny zgodności według Dyrektywy 2014/34/WE³⁵⁾, IECEx System³⁴⁾, ECE/TRADE/391³⁵⁾ lub co najmniej równoważna).

Wymagany poziom wyposażenia (EPL³⁶⁾ (patrz norma IEC 60079-0:2017+Cor 1:2020)) oznacza poziom ochrony przyporządkowany do wyposażenia, oparty o prawdopodobieństwo stania się źródłem zapłonu.

EPL „Ga”:

Wyposażenie z poziomem ochrony „bardzo wysoki”. Takie wyposażenie odpowiada wyposażeniu kategorii 1 zgodnie z Dyrektywą 2014/34/WE³⁵⁾.

Wyposażenie o poziomie ochrony „Ga” jest odpowiednie do użycia w strefach 0, 1 i 2.

EPL „Gb”:

Wyposażenie z poziomem ochrony „wysoki”. Takie wyposażenie odpowiada wyposażeniu kategorii 2 zgodnie z Dyrektywą 2014/34/WE³⁵⁾.

Wyposażenie o poziomie ochrony „Gb” jest odpowiednie do użycia w strefach 1 i 2.

EPL „Gc”:

Wyposażenie z poziomem ochrony „ulepszony”. Takie wyposażenie odpowiada wyposażeniu kategorii 2 zgodnie z Dyrektywą 2014/34/WE³⁵⁾.

Wyposażenie o poziomie ochrony „Gb” jest odpowiednie do użycia w strefie 2.

Wzór, w odniesieniu do przewozu materiału promieniotwórczego, oznacza opis materiału rozszczepialnego wyłączanego 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

Zakres wybuchowości oznacza zakres stężenia materiału łatwopalnego lub mieszaniny materiału w powietrzu, w którym może nastąpić wybuch, względnie zakres stężenia materiału lub mieszaniny materiałów łatwopalnych w mieszaninie z powietrzem/gazem obojętnym, w którym może nastąpić wybuch, ustalonego w określonych warunkach testowych.

Załadowca oznacza przedsiębiorstwo, które ładuje:

- a) zapakowane towary niebezpieczne, kontenery małe lub cysterny przenośne do lub na środek transportu lub do kontenera, lub
- b) kontener, kontener do przewozu luzem, MEGC, kontener-cysternę lub cysternę przenośną na środek transportu, lub
- c) pojazd lub wagon do lub na statek.

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

Zamknięcie oznacza urządzenie służące do zamykania otworu naczynia.

UWAGA: W przypadku naczyń ciśnieniowych, zamknięcia to np. zawory, urządzenia obniżające ciśnienie, manometry czy wskaźniki poziomu.

Zamknięte naczynie kriogeniczne oznacza izolowane termicznie naczynie ciśnieniowe do zamrożonych skroplonych gazów o pojemności wody nieprzekraczającej 1000 litrów.

Zapewnienie jakości oznacza systematyczny program kontroli i inspekcji stosowany przez organizację lub jednostkę, którego celem jest zapewnienie stosowania w praktyce przepisów bezpieczeństwa ADN.

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

³³⁾ Dz. Urz. WE nr L 96 z 29 marca 2014, strona 309.

³⁴⁾ <https://www.iecex.com/publications/iecex-rules/>.

³⁵⁾ Wspólne wytyczne dla wyposażenia stosowanego w atmosferze wybuchowej, Narody Zjednoczone 2011.

³⁶⁾ Wyrażenie EPL oznacza Poziom ochrony wyposażenia.

ADN

1 - 38

01.01.2025 r.

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 Umawiającą się Stroną ADN, to zatwierdzenie powinno zostać uprawnomożnione przez władzę właściwą Umawiającą się Stronę ADN (patrz ADR 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 uruchamiane automatycznie na skutek nadciśnienia, którego zadaniem jest zabezpieczenie cysterny przed nadmiernym wzrostem ciśnienia wewnętrznego (patrz także *zawór wentylacyjny*, *szybkowylotowy*, *zawór nadciśnieniowy*, *zawór podciśnieniowy*).

Zawór nadciśnieniowy oznacza urządzenie sprężynowe uruchamiane automatycznie (zawór bezpieczeństwa), którego zadaniem jest zabezpieczenie cysterny przed nadmiernym wzrostem ciśnienia wewnętrznego.

Zawór podciśnieniowy oznacza automatycznie uruchamiany zawór bezpieczeństwa, którego zadaniem jest ochrona zbiornika ładunkowego przed niedopuszczalnym podciśnieniem wewnętrznym. Jeżeli wykaz materiałów statku zgodny z 1.16.1.2.5 zawiera materiały, dla których w dziale 3.2 tabela C kolumna (17) wymagana jest ochrona przed wybuchem, to powinien być deflagracyjnie bezpieczny dla zapobiegania eksplozji atmosferycznej dla najbardziej niebezpiecznego materiału w wykazie materiałów statku. Bezpieczeństwo deflagracji powinno być badane zgodnie z normą ISO 16852:2016³⁷⁾ i powinien być dostarczony dowód zgodności z mającymi zastosowanie wymaganiami (np. procedura oceny zgodności według Dyrektywy 2014/34/WE³⁸⁾, IECEx System³⁹⁾, ECE/TRADE/391⁴⁰⁾ lub co najmniej równoważna). Bezpieczeństwo deflagracji może być zapewnione przez zintegrowany przerywacz płomieni płytkowy odporny na spalanie ciągle lub przez przerywacz płomieni odporny na spalanie ciągle (ochrona przed deflagacją).

Uwaga: Według ADR takim urządzeniem dla zabezpieczenia cysterny jest zawór próżniowy.

Zawór wentylacyjny szybkowylotowy oznacza zawór obniżający ciśnienie zaprojektowany tak, aby osiągnąć nominalną prędkość przepływu, która przekracza prędkość płomienia mieszaniny palnej, tym samym zapobiegając przenoszeniu płomienia. Jeżeli wykaz materiałów statku zgodny z 1.16.1.2.5 zawiera materiały, dla których w dziale 3.2 tabela C kolumna (17) wymagana jest ochrona przed wybuchem, to zawór obniżający ciśnienie powinien być zbadany zgodnie z normą ISO 16852:2016³⁹⁾ i powinny być przedstawione dowody spełnienia mających zastosowanie wymagań (np. procedura oceny zgodności zgodnie z Dyrektywą 2014/34/WE⁴⁰⁾, IECEx System⁴¹⁾, ECE/TRADE/391⁴²⁾ lub co najmniej równoważna).

Zbiornik ładunkowy oznacza zbiornik przymocowany na stałe do statku, przeznaczony do przewozu towarów niebezpiecznych.

Zbiornik ładunkowy (próżny) oznacza zbiornik ładunkowy, który po rozładunku nie zawiera ładunku reszkowego, ale może nie być wolny od gazu.

Zbiornik ładunkowy (odgazowany) oznacza zbiornik ładunkowy, który po rozładunku nie zawiera ładunku reszkowego lub jakiegokolwiek mierzalnego stężenia niebezpiecznych gazów i par.

Zbiornik ładunkowy (rozładowany) oznacza zbiornik ładunkowy, który po rozładunku może zawierać trochę ładunku reszkowego.

Zbiornik naczynia ciśnieniowego oznacza butlę, zbiornik rurowy, bęben ciśnieniowy lub odzyskowe naczynie ciśnieniowe bez jego zamknięć i innego wyposażenia serwisowego, ale obejmujące wszelkie trwale zamocowane urządzenia (np. pierścień górny, pierścień dolny).

UWAGA: Używane są także terminy „zbiornik butli”, „zbiornik bębna ciśnieniowego” oraz „zbiornik rurowy”.

Zbiornik reszkowy oznacza cysternę stałą przeznaczoną do gromadzenia ładunku reszkowego, wody z mycia, pozostałości z ładunków i dających się pompować ścieków.

Zbiornik rurowy oznacza naczynie ciśnieniowe bez szwu lub kompozytowe o pojemności wodnej większej niż 150 litrów, ale nie większej niż 3000 litrów.

Zbiornik wewnętrzny, dla naczynia kriogenicznego, oznacza zbiornik ciśnieniowy przeznaczony do zawierania zamrożonego gazu skroplonego.

Zbiornikowiec oznacza statek przeznaczony do przewozu towarów w zbiornikach ładunkowych.

³⁷⁾ Identyczna z normą EN ISO 16852:2016

³⁸⁾ Dz. Urz. WE nr L 96 z 29 marca 2014, strona 309.

³⁹⁾ <https://www.iecex.com/publications/iecex-rules/>.

⁴⁰⁾ Wspólne wytyczne dla wyposażenia stosowanego w atmosferze wybuchowej, Narody Zjednoczone 2011.

ADN

1 - 39

01.01.2025 r.

Zestaw węży oznacza wąż połączony lub zespawany z obu stron z armaturą; połączenie z armaturą powinno być tak wykonane, że można je poluzować tylko narzędziami.

Zrębica ochronna cieczoszczelna oznacza zrębnicę cieczoszczelną na pokładzie statku, o wysokości zewnętrznej grodzi zbiornika ładunkowego (patrz rysunek stref), w odległości nie większej niż 0,60 m od grodzi zewnętrznej koferdamu lub grodzi końcowej ładowni, która zapobiega przed wnikaniem cieczy na część dziobową lub rufową statku. Połączenia pomiędzy zrëbnicami ochronnymi i zrëbnicami przelewowymi powinny być cieczoszczelne.

Zrębica przelewowa oznacza zrëbnicę na pokładzie statku równoległą do poszycia bocznego, z zamykalnymi otworami, dla zapobiegania wyciekaniu cieczy poza burtę. Połączenia ze zrëbnicą przelewową, jeżeli są zainstalowane, powinny być cieczoszczelne.

ADN

1 - 40

01.01.2025 r.

1.2.2 Jednostki miar**1.2.2.1** W ADN stosowane są następujące jednostki miar⁴¹⁾

Wielkość	Jednostka SI ⁴²⁾	Inne dopuszczone jednostki	Zależności między jednostkami
Długość	m (metr)	-	-
Powierzchnia	m ² (metr kwadratowy)	-	-
Objętość	m ³ (metr sześcienny)	l ⁴³⁾ (litr)	1 l = 10 ⁻³ m ³
Czas	s (sekunda)	min (minuta) h (godzina) d (doba)	1 min = 60 s 1 h = 3600 s 1 d = 86400 s
Masa	kg (kilogram)	g (gram) t (tona)	1 g = 10 ⁻³ kg 1 t = 10 ³ kg
Gęstość (masy)	kg/m ³	kg/l	1 kg/l = 10 ³ kg/m ³
Temperatura	K (kelwin)	°C (stopień Celsjusza)	0°C = 273,15 K
Różnica temperatur	K (kelwin)	°C (stopień Celsjusza)	1°C = 1 K
Siła	N (niuton)	-	1 N = 1 kg × m/s ²
Ciśnienie	Pa (paskal)	bar (bar)	1 bar = 10 ⁵ Pa 1 Pa = 1 N/m ²
Napężenie	N/m ²	N/mm ²	1 N/mm ² = 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 ⁻¹⁸ J
Moc	W (wat)	-	1 W = 1 J/s = 1 N × m/s
Oporność elektryczna	Ω (om)	--	1 Ω = 1 kg · m ² · s ⁻³ · A ⁻²
Lepkość kinematyczna	m ² /s	mm ² /s	1 mm ² /s = 10 ⁻⁶ m ² /s
Lepkość dynamiczna	Pa × s	mPa × s	1 mPa × s = 10 ⁻³ Pa × s
Aktywność	Bq (bekerel)		
Równoważnik dawki	Sv (siwert)		

⁴¹⁾ Przy przekształcaniu alternatywnych jednostek na jednostki układu SI dopuszcza się następujące zaokrąglenia:

Siła

1 kG = 9,807 N 1 kG/mm² = 9,807 N/mm²
1 N = 0,102 kG 1 N/mm² = 0,102 kG/mm²

Ciśnienie

1 Pa = 1 N/m² = 1,02 · 10⁻⁵ bara = 1,02 × 10⁻⁵ kG/cm² = 0,75 × 10⁻² tor
1 bar = 10⁵ Pa = 1,02 kg/cm² = 750 tor
1 kG/cm² = 9,807 × 10⁴ Pa = 0,9807 bara = 736 tor
1 tor = 1,33 × 10² Pa = 1,33 × 10⁻³ barów = 1,36 × 10⁻³ kG/cm²

Energia, praca, ilość ciepła

1 J = 1 N × m = 0,278 × 10⁻⁶ kWh = 0,102 kg × m = 0,239 × 10⁻³ kcal
1 kW × h = 3,6 × 10⁶ J = 367 × 10³ kGm = 860 kcal
1 kg × m = 9,807 J = 2,72 × 10⁻⁶ kWh = 2,34 × 10⁻³ kcal
1 kcal = 4,19 × 10³ J = 1,16 × 10⁻³ kWh = 427 kg × m

*Moc**Lepkość kinematyczna*

1 W = 0,102 kg × m/s = 0,86 kcal/h 1 m²/s = 10⁴ St (stokesów)
1 kg × m/s = 9,807 W = 8,43 kcal/h 1 St = 10⁻⁴ m²/s
1 kcal/h = 1,16 W = 0,119 kg × m/s

Lepkość dynamiczna

1 Pa × s = 1 N · s/m² = 10 P (puazów) = 0,102 kg × s/m²
1 P = 0,1 Pa × s = 0,1 N × s/m² = 1,02 × 10⁻² kg × s/m²
1 kg × s/m² = 9,807 Pa × s = 9,807 N × s/m² = 98,07 P

⁴²⁾ Międzynarodowy układ jednostek (SI) jest wynikiem postanowień Generalnej Konferencji Miar i Wag (Adres: Pavillon de Breteuil, Parc de St-Cloud, F-92 310 Sèvres).

⁴³⁾ W przypadku użycia maszyny do pisania (drukarki), w której znaki „l” i „I” nie różnią się między sobą, dopuszcza się użycie skrótów „L” zamiast „l”.

ADN

1 - 41

01.01.2025 r.

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

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

Uwaga. 10^9 = 1 bilion jest nazewnictwem Narodów Zjednoczonych stosowanym po angielsku. Analogicznie 10^{-9} = 1 bilionowa.

1.2.2.2 Jeżeli wyraźnie nie podano inaczej, to znak „%” w rozumieniu ADN 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 napelnianych ciśnieniowo, stosunek objętości określony jako procentowy udział gazu w objętości całkowitej mieszaniny, lub przy napelnianiu 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 ADN podaje się stopień napelnienia naczyń, to odnosi się to zawsze do materiałów o temperaturze 15 °C, jeżeli nie jest podana inna temperatura.

ADN

1 - 42

01.01.2025 r.

1.2.3 Lista skrótów

W ADN stosowane są skróty, akronimy i skrócone oznaczenia tekstów aktów prawnych, które mają następujące znaczenie:

A

„ADR”^{*} oznacza Umowę europejską dotyczącą międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych;

„ASTM” oznacza Amerykańskie Stowarzyszenie Badań i Materiałów (ASTM International, 100 Barr Harbor Drive, PO Box C700, West Conshohocken, PA, 19428-2959, Stany Zjednoczone Ameryki), www.astm.org;

C

„CDNI”^{***} oznacza Konwencję o zbieraniu, składowaniu i odbiorze odpadów wytwarzanych podczas żeglugi po Renie i śródlądowych drogach wodnych;

„CEVNI”^{***} oznacza Europejski kodeks żeglugi śródlądowej UNECE (EKG ONZ);

„CGA” oznacza Stowarzyszenie Gazów Sprężonych, 8484 Westpark Drive, Suite 220, McLean, Virginia 22102, Stany Zjednoczone, www.cganet.com;

„CIM”[†] oznacza Przepisy ujednolicone o umowie międzynarodowego przewozu towarów kolejami (Załącznik B do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF)), z późniejszymi zmianami;

„CMNI”^{††} oznacza Konwencję w sprawie umowy przewozu ładunków w żegludze śródlądowej (Budapeszt, 22 czerwca 2001 r.);

„CMR”^{†††} oznacza Konwencję o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (Genewa, 19 maja 1956 r.), z późniejszymi zmianami;

„CNG” oznacza sprężony gaz ziemny (patrz: 1.2.1);

„CSC” oznacza Międzynarodową konwencję o bezpiecznych kontenerach (Genewa, 1972), zmienioną i opublikowaną przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) w Londynie;

„CSI” oznacza wskaźnik bezpieczeństwa krytycznościowego (patrz: 1.2.1);

D

„DGW” patrz *dolna granica wybuchowości* (patrz: 1.2.1);

„DPPL” oznacza duży pojemnik do przewozu luzem (patrz: 1.2.1);

E

„EIGA” oznacza Europejskie Stowarzyszenie Producentów Gazów Technicznych, 30 Avenue de l’Astronomie, 1210 Bruksela (Belgia), www.eiga.eu;

„EN” (norma) oznacza normę europejską opublikowaną przez Europejski Komitet Normalizacyjny (CEN) (CEN, Avenue Marnix 17, B-1000 Bruksela, Belgia), www.cen.eu;

F

* Skróty „ADR” odpowiada francuskiemu terminowi „Accord relatif au transport international des marchandises dangereuses par route”.

** Skróty „CDNI” odpowiada francuskiemu terminowi „Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception de déchets en navigation rhénane et intérieure”.

*** Skróty „CEVNI” odpowiada francuskiemu terminowi „Code européen des voies de navigation intérieure”.

† Skróty „CIM” odpowiada francuskiemu terminowi „Contrat de transport international ferroviaire de marchandises”.

†† Skróty „CMNI” odpowiada francuskiemu terminowi „Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure”.

††† Skróty „CMR” odpowiada francuskiemu terminowi „Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route”.

ADN

1 - 43

01.01.2025 r.

„FRP” oznacza tworzywa sztuczne wzmocnione włóknami (patrz: 1.2.1);

G

„GESAMP” oznacza Wspólną Grupę ekspertów ds. naukowych aspektów ochrony środowiska morskiego (patrz: 1.2.1);

„GGW” - patrz Górna granica wybuchowości (patrz: 1.2.1);

„GHS” oznacza Globalnie zharmonizowany system klasyfikacji i oznakowania chemikaliów (patrz: 1.2.1);

I

„IAEA” oznacza Międzynarodową Agencję Energii Atomowej, P.O. Box 100, 1400 Wiedeń, Austria, www.iaea.org;

„ICAO” oznacza Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego, 999 University Street, Montreal, Quebec H3C 5H7, Kanada, www.icao.org;

„IMDG” - patrz definicja „kodu IMDG” w 1.2.1;

„IMO” oznacza Międzynarodową Organizację Morską, 4 Albert Embankment, Londyn SE1 7SR, Wielka Brytania, www.imo.org;

„IMSBC” - patrz definicja „kodu IMSBC” w 1.2.1;

„I.N.O.” oznacza pozycję inaczej nie określoną (patrz: 1.2.1);

„Instrukcje techniczne ICAO” oznaczają Instrukcje techniczne bezpiecznego transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną (patrz: 1.2.1);

„ISO” (norma) oznacza normę międzynarodową opublikowaną przez Międzynarodową Organizację Normalizacyjną, 1, rue de Varembé, 1204 Genewa 20, Szwajcaria, www.iso.org;

L

„LNG” oznacza skroplony gaz ziemny (patrz: 1.2.1);

„LPG” oznacza skroplony gaz ropopochodny (patrz: 1.2.1);

„LSA” (materiał) oznacza materiał o niskiej aktywności właściwej (patrz: 2.2.7.1.3);

M

„MEGC” oznacza wieloelementowy kontener do gazu (patrz: 1.2.1);

„MEMU” oznacza ruchomą jednostkę wytwarzania materiałów wybuchowych (patrz: 1.2.1);

O

„OTIF” oznacza Międzypaństwową Organizację do spraw Międzynarodowych Przewozów Kolejami (OTIF, Gryphenhübeliweg 30, CH-3006 Bern);

P

„PSP” oznacza przedmiot skażony powierzchniowo (patrz: 2.2.7.1.3);

R

„RID” oznacza Regulamin dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (załącznik C do COTIF (Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami));

ADN

1 - 44

01.01.2025 r.

S

„*SADT*” oznacza temperaturę samoprzyspieszającego rozkładu (patrz: 1.2.1);

„*SAPT*” oznacza temperaturę samoprzyspieszającej się polimeryzacji (patrz: 1.2.1);

„*SOLAS*” oznacza Międzynarodową konwencję o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, z późniejszymi zmianami;

„*STCW*” oznacza Międzynarodową konwencję o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht, z 1978 r., z późniejszymi zmianami;

T

„*TI*” oznacza wskaźnik transportowy (patrz: 1.2.1);

U

„*UIC*”[‡] oznacza Międzynarodowy Związek Kolei, 16 rue Jean Rey, 75015 Paryż, Francja, www.uic.org;

„*UNECE*” (*EKG ONZ*) oznacza Komisję Gospodarczą ONZ dla Europy, Palais des Nations, 8-14 avenue de la Paix, 1211 Geneva 10, Szwajcaria, www.unece.org.

[‡] Skróty „*UIC*” odpowiada francuskiemu terminowi „*Union internationale des chemins de fer*”.

ADN

1 - 45

01.01.2025 r.

Dział 1.3

Szkolenie osób uczestniczących w przewożeniu towarów niebezpiecznych

1.3.1 Zakres stosowania

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

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

Uwaga 2: W odniesieniu do szkolenia eksperta, zamiast tego rozdziału patrz 8.2.

Uwaga 3: W odniesieniu do szkolenia w zakresie przewożenia materiałów klasy 7, patrz również 1.7.2.5.

1.3.2 Sposób szkolenia

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

1.3.2.1 Szkolenie w zakresie ogólnej świadomości

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

1.3.2.2 Szkolenie stanowiskowe

1.3.2.2.1 Pracownicy powinni być przeszkoleni z zakresu przepisów o przewożeniu towarów niebezpiecznych, zgodnie z zakresem odpowiedzialności i obowiązków.

Jeżeli przewóz towarów niebezpiecznych obejmuje multimodalne procesy transportowe, to pracownicy powinni być przeszkoleni w zakresie przepisów obowiązujących dla innych rodzajów transportu.

1.3.2.2.2 Załogę należy zaznajomić z obsługą systemów przeciwpożarowych i gaśnic przeciwpożarowych.

1.3.2.2.3 Załogę należy zaznajomić z obsługą wyposażenia specjalnego, o którym mowa w 8.1.5.

1.3.2.2.4 Osoby noszące aparaty oddechowe samodzielne powinny być fizycznie zdolne do znoszenia dodatkowych ograniczeń.

Osoby te powinny:

- w przypadku urządzeń używających sprężonego powietrza, być wyszkolone w zakresie ich eksploatacji i konserwacji;
- w przypadku urządzeń zasilanych sprężonym powietrzem przez wąż, być poinstruowane w zakresie ich eksploatacji i konserwacji. Instrukcja powinna być uzupełniona przez ćwiczenie praktyczne.

1.3.2.2.5 Kapitan powinien przekazać pisemne instrukcje zgodnie z 5.4.3 innym osobom na pokładzie, dla upewnienia się, że są one w stanie je zastosować.

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 przewożeniu towarów niebezpiecznych, z uwzględnieniem ich załadunku i rozładunku.

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

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

1.3.2.5 Instrukcje robocze dotyczące ochrony przeciwybuchowej

Szkolenie z zakresu bezpieczeństwa, o którym mowa w 1.3.2.3, powinno być uzupełnione przez instrukcje robocze dotyczące ochrony przeciwybuchowej.

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.

ADN

1 - 46

01.01.2025 r.

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 ADN.

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

1.4.1.3 ADN może określać obowiązki różnych uczestników przewozu.

Jeżeli Umawiająca się Strona ADN 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 Umawiająca się Strona ADN powinna powiadomić Sekretariat UNECE (EKG ONZ), który powinien podać je do wiadomości pozostałym Umawiającym się Stronom ADN.

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 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 przyjęte 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 wymagania ADN. W zakresie podanym w 1.4.1, nadawca powinien w szczególności:

- a) upewnić się, że towary niebezpieczne są sklasyfikowane i dopuszczone do przewozu zgodnie z ADN;
- 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 części 3 w tabelach;
- c) używać wyłącznie opakowań, opakowań dużych i DPPL oraz cystern (pojazdów-cystern, cystern odejmowalnych, pojazdów-baterii, MEGC, cystern przenośnych, kontenerów-cystern, wagonów-cystern i wagonów-baterii), które zostały dopuszczone i nadają się do przewozu danych materiałów oraz mają znaki przewidziane w jednym z przepisów międzynarodowych, oraz stosować tylko zatwierdzone statki lub zbiornikowce odpowiednie dla przewozu przedmiotowych towarów;
- d) spełniać wymagania dotyczące rodzaju przesyłki i ograniczeń przewozowych;
- e) upewnić się, że nawet cysterny próżne nieoczyszczone i nieodgazowane (pojazdy-cysterny, cysterny odejmowalne, pojazdy-baterie, MEGC, cysterny przenośne, kontenery-cysterny, wagony-cysterny i wagony-baterie) lub pojazdy i kontenery do przewozu towarów luzem opróżnione oraz nieoczyszczone są odpowiednio oznakowane i posiadają wymagane duże nalepki ostrzegawcze zgodnie z działem 5.3 i że cysterny próżne nieoczyszczone są zamknięte i tak samo szczelne jak w stanie ładownym.
- f) w przypadku kontenerów-cystern, wagonów-cystern i cystern przenośnych przewożących schłodzone gazy skroplone należy upewnić się, że określono rzeczywisty czas przechowywania, jeśli ma to zastosowanie, lub w przypadku opróżnionych, nieoczyszczonych kontenerów-cystern i cystern przenośnych należy upewnić się, że ciśnienie zostało wystarczająco zredukowane.

1.4.2.1.2 Jeżeli nadawca korzysta z usług innych uczestników przewozu (pakującego, załadowcy, napelniającego, itd.), to powinien podjąć odpowiednie przedsięwzięcia w celu zapewnienia spełnienia przez przesyłkę wymagań ADN. 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.

ADN

1 - 47

01.01.2025 r.

1.4.2.1.3 Jeżeli nadawca działa w imieniu osoby trzeciej, to 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 powinien w szczególności:

- a) upewnić się, że nadawane towary niebezpieczne są dopuszczone do przewozu zgodnie z ADN;
- b) upewnić się, że wszystkie informacje wymagane przez ADN dla przewożonego towaru zostały przez nadawcę dostarczone przed przewozem oraz, że wymagane dokumenty znajdują się na pokładzie statku 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 statki i ładunek nie mają widocznych usterek, wycieków lub pęknięć, braków w wyposażeniu itd.;
- d) w przypadku, gdy instalacja brzegowa nie jest wyposażona w drugie niezbędne zabezpieczenie na wypadek ewakuacji, upewnić się, że drugie zabezpieczenie na wypadek ewakuacji ze statku w sytuacji zagrożenia jest dostępne;

Uwaga. Przed załadunkiem i rozładunkiem przewoźnik powinien uzgodnić z administracją instalacji brzegowej kwestię dostępności zabezpieczeń na wypadek ewakuacji.

- e) sprawdzić, czy statki nie są przeciążone;
- f) upewnić się, że w obszarze zagrożonym wybuchem na pokładzie statku używane są tylko instalacje elektryczne i nieelektryczne oraz wyposażenie spełniające wymagania dla używania w odpowiedniej strefie;
- g) zaopatrzyć kapitana w wymagane instrukcje pisemne i upewnić się, czy na pokładzie statku znajduje się wyposażenie określone w tych instrukcjach;
- h) upewnić się, że na pokładzie umieszczone zostało wymagane oznakowanie;
- i) upewnić się, że w czasie załadunku, przewozu, rozładunku, odgazowywania oraz jakiegokolwiek rodzaju przeładunku towarów niebezpiecznych w ładowniach lub cysternach, spełnione są przepisy szczególne;
- j) upewnić się, że manifest ładunkowy zgodny z 1.16.1.2.5 jest zgodny z tabelą C w części 3.2, włącznie ze zmianami w tej tabeli;
- k) wypełnić swoją sekcję w liście kontrolnej, o której mowa w 7.2.3.7.2.2, przed odgazowaniem próżnych lub rozładowanych zbiorników ładunkowych i rurociągów dla załadunku i rozładunku zbiornikowca przy urządzeniu przyjmującym;
- l) wypełnić swoją sekcję w liście kontrolnej, o której mowa w 7.2.4.10, przed załadunkiem i rozładunkiem zbiorników ładunkowych zbiornikowca.

Obowiązki te powinny być wykonane odpowiednio w oparciu o dokumenty przewozowe i dokumenty towarzyszące lub poprzez sprawdzenie wzrokowe statków lub kontenerów oraz ładunku.

1.4.2.2.2 W przypadku wymagań podanych w 1.4.2.2.1 a) i b), przewoźnik może polegać na informacjach i danych, udostępnionych mu przez innych uczestników przewozu. W przypadku podanym w 1.4.2.2.1 c) przewoźnik może polegać na poświadczeniu w „certyfikacie pakowania kontenera/pojazdu” określonym w 5.4.2.

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

1.4.2.2.4 (zarezerwowany)

1.4.2.2.5 (zarezerwowany)

1.4.2.3 Odbiorca

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

W zakresie podanym w 1.4.1, powinien on w szczególności:

- a) (skreślony);
- b) dokonać, w przypadkach wskazanych w ADN, przepisanych operacji w zakresie oczyszczenia i odkażenia statków;
- c) (skreślony);

ADN

1 - 48

01.01.2025 r.

- d) (skreślony);
- e) (skreślony);
- f) (skreślony);
- h) (skreślony);
- i) (skreślony).

1.4.2.3.2 (skreślony).

1.4.2.3.3 (skreślony).

1.4.3 Obowiązki innych uczestników przewozu

Wymienieni poniżej inni uczestnicy przewozu i odpowiednio ich obowiązki nie stanowią wyczerpującego wykazu podanego poniżej. 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 ADN.

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 ADN;
- 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) po załadunku towarów niebezpiecznych do kontenera przestrzegać przepisów dotyczących oznakowania, naniesienia dużych nalepek ostrzegawczych i tablic pomarańczowych zgodnie z działem 5.3;
- e) przy załadunku sztuk przesyłek uwzględniać zakazy ładowania razem, biorąc pod uwagę towary niebezpieczne już załadowane na statek, do pojazdu, wagonu lub kontenera wielkiego oraz przepisy dotyczące oddzielania ich od środków spożywczych, innych artykułów konsumpcyjnych i pasz dla zwierząt;
- f) upewnić się, że instalacja brzegowa jest wyposażona w jedno lub dwa zabezpieczenia na wypadek ewakuacji ze statku w sytuacji zagrożenia;
- g) (zarezerwowany).

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 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 i stosowania nalepek ostrzegawczych, jeżeli przygotowuje sztuki przesyłek do przewozu.

1.4.3.3 Napelniający

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

Obowiązki dotyczące napelniania cystern (pojazdów-cystern, pojazdów-baterii, cystern odejmowalnych, cystern przenośnych, kontenerów-cystern, MEGC, wagonów-cystern i wagonów-baterii):

- a) ustalić przed napelnieniem cystern, że zarówno one, jak również ich wyposażenie są w dobrym stanie technicznym;
- b) ustalić, czy nie został przekroczony termin określony dla następnej inspekcji zbiornika;
- c) napelniać cysterny jedynie takimi towarami niebezpiecznymi, które są dopuszczone do przewozu w tych cysternach;
- d) przy napelnianiu cysterny stosować się do przepisów dotyczących załadunku towarów niebezpiecznych do sąsiednich komór cysterny;

ADN

1 - 49

01.01.2025 r.

- e) podczas napełniania cysterny przestrzegać dopuszczalnego stopnia napełnienia, dopuszczalnego współczynnika napełnienia lub dopuszczalnej masy zawartości na litr pojemności, odpowiednio dla napełnianej substancji;
- f) po napełnieniu cysterny zapewnić, że wszystkie zamknięcia są w pozycji zamkniętej i są szczelne;
- g) zapewnić, aby na zewnętrznej powierzchni napełnionej cysterny nie było żadnych pozostałości ładowanego przez niego towaru;
- h) przygotowując towary niebezpieczne do przewozu zapewnić, aby zostały umieszczone nalepki ostrzegawcze, znaki, tablice pomarańczowe i duże nalepki ostrzegawcze zgodnie z działem 5.3;

Obowiązki dotyczące ładowania materiałów niebezpiecznych stałych luzem do pojazdów, wagonów lub kontenerów:

- i) ustalić przed załadunkiem, czy pojazdy, wagony i kontenery, a w razie konieczności ich wyposażenie, są w zadowalającym stanie technicznym i czy przewóz luzem danych towarów niebezpiecznych jest dopuszczony w tych pojazdach, wagonach lub kontenerach;
- j) zapewnić po rozładunku, aby tablice pomarańczowe, duże nalepki ostrzegawcze lub nalepki ostrzegawcze zostały umieszczone zgodnie z wymaganiami działu 5.3 odnoszącymi się do tych pojazdów, wagonów lub kontenerów;
- k) zapewnić podczas załadunku pojazdów, wagonów lub kontenerów do przewozu materiałów niebezpiecznych luzem, że spełnione są wymagania ADR lub RID dział 7.3.

Obowiązki dotyczące napełniania zbiorników ładunkowych:

- l) (zarezerwowany);
- m) uzupełnić swoją część listy kontrolnej, o której mowa w 7.2.4.10, przed napełnieniem zbiorników ładunkowych zbiornikowca;
- n) napełniać zbiorniki ładunkowe jedynie towarami niebezpiecznymi dopuszczonymi dla tych zbiorników;
- o) w razie konieczności wydać instrukcje dotyczące podgrzewania w przypadku przewozu materiału o punkcie topnienia 0 °C lub wyższym;
- p) ustalić, czy w czasie załadunku spust automatycznego urządzenia do zapobiegania przepełnieniu odłącza utworzoną linię elektryczną zasilaną z instalacji brzegowej, i że on może zadziałać przeciw przepełnieniu;
- q) ustalić, czy instalacja brzegowa jest wyposażona w jedno lub dwa zabezpieczenia na wypadek ewakuacji ze statku w sytuacji zagrożenia;
- r) ustalić, czy w przypadkach wskazanych w 7.2.4.25.5 i jeżeli jest potrzebna ochrona przed wybuchem zgodnie z działem 3.2 tabela C kolumna (17), zainstalowano przerywacz płomieni na rurociągu odprowadzającym pary, aby uchronić statek przed detonacjami i przejściem płomienia od strony łądu;
- s) ustalić, czy raty załadunkowe i rozładunkowe będą zgodne z instrukcjami załadunkowymi i rozładunkowymi zawartymi w 9.3.2.25.9 lub 9.3.3.25.9 i że ciśnienie w połączeniu rurociągu zwrotnego par i rurociągu wentylacyjnego nie będzie większe niż ciśnienie otwarcia zaworu obniżającego ciśnienie/zaworu wentylacyjnego szybkowylotowego;
- t) ustalić, czy dostarczone przez niego uszczelnienia dla kołnierzy złącza statek/nabrzeże dla rurociągów do załadunku i rozładunku są wykonane z materiału, który nie jest podatny na uszkodzenie ładunkiem lub nie spowoduje rozkładu ładunku ani nie utworzy niebezpiecznych związków w kontakcie z ładunkiem;
- u) ustalić, czy w czasie załadunku jest zapewniony stały i odpowiedni nadzór;

Obowiązki dotyczące ładowania luzem materiałów niebezpiecznych stałych na statki:

- v) jeżeli obowiązuje przepis szczególnie 803, zagwarantować i udokumentować, używając odpowiedniej procedury, że nie została przekroczona maksymalna dozwolona temperatura załadunku i w sposób dowodny przekazać kapitanowi instrukcje;
- w) ładować na statek do przewozu luzem jedynie towary niebezpieczne dopuszczone dla tego statku;
- x) ustalić, czy instalacja brzegowa jest wyposażona w jedno lub dwa zabezpieczenia na wypadek ewakuacji ze statku w sytuacji zagrożenia.

1.4.3.4

Dysponent kontenera-cysterny lub cysterny przenośnej

W zakresie podanych w 1.4.1, dysponent kontenera-cysterny lub cysterny przenośnej powinien w szczególności:

- a) zapewnić, że spełnione są obowiązujące przepisy w zakresie konstrukcji, wyposażenia, inspekcji, badań i oznakowania;

ADN

1 - 50

01.01.2025 r.

- b) zapewnić, że konserwacja zbiorników i ich wyposażenia była przeprowadzana w sposób, który gwarantuje, że w normalnych warunkach eksploatacji kontener-cysterna lub cysterna przenośna będą odpowiadać ADR, RID lub Kodeksowi IMDG aż do następnego badania;
- c) dokonać inspekcji nadzwyczajnej, gdy bezpieczeństwo zbiornika lub jego wyposażenia mogło być narażone na skutek naprawy, przeróbki lub wypadku.

1.4.3.5 (zarezerwowane)**1.4.3.6** (zarezerwowane)**1.4.3.7 Rozładowca****1.4.3.7.1** W zakresie podanym w 1.4.1, rozładowca powinien w szczególności:

- a) ustalić przez porównanie odpowiednich informacji z dokumentu przewozowego z informacjami na sztuce przesyłki, kontenerze, cysternie, MEMU, MEGC lub środka przewozu, czy będą rozładowane właściwe towary;
- b) sprawdzać przed i w czasie rozładunku czy opakowania, cysterna, środek przewozu lub kontener nie są uszkodzone w stopniu mogąącym spowodować zagrożenie w trakcie rozładunku. W takim przypadku powinien upewnić się, że dalszy rozładunek będzie wykonywany dopiero po podjęciu odpowiednich przedsięwzięć;
- c) spełniać wszystkie wymagania dotyczące rozładunku i manipulowania;
- d) niezwłocznie po rozładunku cysterny, środka przewozu lub kontenera:
 - i) zapewnić usunięcie wszystkich niebezpiecznych pozostałości, które zanieczyściły zewnętrzną powierzchnię cysterny, środka przewozu lub kontenera podczas rozładunku;
 - ii) po rozładunku sztuk przesyłek zapewnić zamknięcie zaworów i otworów inspekcyjnych;
- e) zapewnić, aby zostało przeprowadzone wymagane czyszczenie i odkażenie środka przewozu lub kontenera, i
- f) zapewnić, aby na całkowicie rozładowanych, oczyszczonych i odkażonych pojazdach, wagonach lub kontenerach nie były widoczne duże nalepki ostrzegawcze, znaki i tablice pomarańczowe, które były założone zgodnie z działem 5.3.
- g) ustalić, czy instalacja brzegowa jest wyposażona w jedno lub dwa zabezpieczenia na wypadek ewakuacji ze statku w sytuacji zagrożenia;

Dodatkowe obowiązki dotyczące rozładowania zbiorników transportowych:

- h) uzupełnić swoją część listy kontrolnej o której mowa w 7.2.4.10 przed rozładunkiem zbiorników ładunkowych zbiornikowca;
- i) ustalić, czy w przypadku, gdy wymagane jest połączenie do rurociągu wentylacyjnego i gdy wymagana jest ochrona przed wybuchem zgodnie z działem 3.2 tabela C kolumna (17), zainstalowano przerywacz płomieni w rurociągu zwrotnym pary, aby uchronić statek przed detonacjami i przejściem płomienia od strony lądu;
- j) ustalić, czy raty załadunkowe i rozładunkowe są zgodne z instrukcjami załadunkowymi i rozładunkowymi zawartymi w 9.3.2.25.9 lub 9.3.3.25.9 i że ciśnienie w złączu rury rozładunkowej gazu lub rury powrotnej gazu nie jest większe niż ciśnienie otwarcia zaworów obniżających ciśnienie/zaworów wentylacyjnych szybkowylotowych;
- k) zapewnić, że dostarczone przez niego uszczelnienia dla kołnierzy złącza statek/nabrzeże dla rurociągów do załadunku i rozładunku są wykonane z materiału, który nie jest podatny na uszkodzenie ładunkiem lub nie spowoduje rozkładu ładunku ani nie utworzy niebezpiecznych związków w kontakcie z ładunkiem;
- l) ustalić, czy w czasie rozładunku jest zapewniony stały i odpowiedni nadzór;
- m) ustalić, czy podczas rozładunku przez pompy pokładowe, możliwe jest ich wyłączenie z nabrzeża.

1.4.3.7.2 Jeżeli rozładowca korzysta z usług innych uczestników przewozu (oczyszczającego, punktu odkażania, itd.) lub z pomp statku, to powinien on podjąć odpowiednie przedsięwzięcia zapewniające, że przepisy ADN będą spełnione.

1.4.3.8 Operator urządzenia przyjmującego**1.4.3.8.1** W zakresie podanym w 1.4.1, operator urządzenia przyjmującego powinien w szczególności:

- a) wypełnić swoją sekcję w liście kontrolnej, o której mowa w 7.2.3.7.2.2, przed odgazowaniem próżnych lub rozładowanych zbiorników ładunkowych i rurociągów dla załadunku i rozładunku zbiornikowca;
- b) ustalić, czy jeżeli jest wymagane w 7.2.3.7.2.3, zainstalowano przerywacze płomieni na wszystkich rurociągach urządzenia przyjmującego połączonego z odgazowywanym statkiem, aby uchronić statek przed detonacjami i przejściem płomienia od strony urządzenia przyjmującego.

ADN

1 - 51

01.01.2025 r.

Dział 1.5

Zezwolenia specjalne, odstępstwa

1.5.1 Porozumienia dwustronne i wielostronne

- 1.5.1.1** Zgodnie z artykułem 7 ust. 1 ADN, władze właściwe Umawiających się Stron ADN mogą uzgodnić bezpośrednio między sobą dopuszczenie niektórych przewozów na swoich terytoriach na zasadach odstępstwa czasowego od ADN, pod warunkiem, że nie zostanie przez to obniżony poziom bezpieczeństwa. Władza inicjująca dane odstępstwo powinna zawiadomić o tym odstępstwie Sekretariat UNECE (EKG ONZ), który następnie powinien przekazać Umawiającym się Stronom ADN⁴⁴.

Uwaga. „Porozumienia 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 w ADN.

- 1.5.1.3** Przewozy wykonywane na podstawie odstępstw czasowych są przewozami w rozumieniu ADN.

1.5.2 Zezwolenia specjalne dotyczące przewozu zbiornikowcami

1.5.2.1 Zezwolenia specjalne

- 1.5.2.1.1** Zgodnie z artykułem 7 ust. 2 ADN, władze właściwe powinny mieć prawo wydawania zezwoleń specjalnych przewoźnikowi lub nadawcy dla międzynarodowego przewozu na zbiornikowcach materiałów niebezpiecznych, łącznie z mieszaninami, których przewóz w zbiornikowcach nie jest dopuszczony według ADN, zgodnie z procedurą wytyczoną poniżej.

- 1.5.2.1.2** Zezwolenie specjalne powinno być ważne, z właściwym uwzględnieniem zawartych w nim ograniczeń, dla Umawiających się Stron ADN i na których terytorium przewóz będzie miał miejsce, nie dłużej niż przez 2 lata, jeżeli nie zostanie uchylone z wcześniejszą datą. Za zgodą władz właściwych Umawiających się Stron ADN, zezwolenie specjalne może być odnowione na okres nie dłuższy niż 1 rok.

- 1.5.2.1.3** Zezwolenie specjalne powinno zawierać oświadczenie dotyczące jego uchylenia z wcześniejszą datą i powinno odpowiadać przykładowi w 3.2.4.1.

1.5.2.2 Procedura

- 1.5.2.2.1** Przewoźnik lub nadawca powinien zwrócić się do władzy właściwej Umawiającej się Strony ADN, na której terytorium odbędzie się przewóz o wydanie zezwolenia specjalnego.

Wniosek powinien odpowiadać przykładowi w 3.2.4.2. Wnioskujący powinien odpowiadać za dokładność szczegółów.

- 1.5.2.2.2** Władza właściwa powinna rozpatrzyć wniosek z punktu widzenia technicznego i bezpieczeństwa. Jeżeli nie będzie zastrzeżeń, to powinna sporządzić zezwolenie specjalne zgodne z kryteriami ustanowionymi w 3.2.4.3 i niezwłocznie poinformować inne władze właściwe zaangażowane w przedmiotowy przewóz. Zezwolenie specjalne powinno zostać wydane tylko wtedy, jeżeli zaangażowane władze właściwe zgodzą się na to lub nie wyrażą sprzeciwu w okresie 2 miesięcy od otrzymania informacji. Wnioskujący powinien otrzymać oryginał zezwolenia specjalnego i przechowywać jego kopię na zaangażowanym(-ych) w przewóz statku (statkach). Władze właściwe powinny niezwłocznie zawiadamiać Komitet Administracyjny o wnioskach o zezwolenia specjalne, wnioskach odrzuconych i przyznanych zezwoleniach specjalnych.

- 1.5.2.2.3** Jeżeli zezwolenie specjalne nie zostało wydane z powodu wyrażonych wątpliwości bądź sprzeciwu, to Komitet Administracyjny powinien zdecydować czy wydać takie zezwolenie.

1.5.2.3 Uaktualnienie wykazu materiałów niebezpiecznych dopuszczonych do przewozu w zbiornikowcach

- 1.5.2.3.1** Komitet Administracyjny powinien rozważyć wszystkie przekazane mu zezwolenia specjalne i wnioski, oraz zdecydować, czy materiał powinien być zawarty w wykazie materiałów niebezpiecznych dopuszczonych do przewozu w zbiornikowcach.

- 1.5.2.3.2** Jeżeli Komitet Administracyjny wniesie zastrzeżenia techniczne lub dotyczące bezpieczeństwa odnośnie do zawarcia materiału w wykazie materiałów dopuszczonych według ADN do przewozu w zbiornikowcach, lub odnośnie pewnych warunków, to powinna być o tym zawiadomiona władza właściwa. Władza właściwa powinna natychmiast wycofać lub w razie konieczności, zmodyfikować zezwolenie specjalne.

⁴⁴ **Uwaga Sekretariatu:** Z porozumieniami specjalnymi zawartymi zgodnie z niniejszym działem można zapoznać się na stronie internetowej Sekretariatu Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ (<https://unece.org/multilateral-agreements>).

ADN

1 - 52

01.01.2025 r.

1.5.3 Rozwiązania równoważne i odstępstwa (artykuł 7 ust. 3 ADN)**1.5.3.1 Procedura dotycząca rozwiązań równoważnych**

Jeżeli zgodnie z przepisami ADN wymaga się dla statku stosowania lub obecności na pokładzie pewnych materiałów, instalacji lub wyposażenia lub przyjęcia pewnych rozwiązań konstrukcyjnych lub pewnych elementów wyposażenia, to władza właściwa może zgodzić się na stosowanie lub obecność na pokładzie innych materiałów, instalacji lub wyposażenia lub przyjęcie innych rozwiązań konstrukcyjnych lub innych stałych elementów wyposażenia dla tego statku jeżeli, w zgodzie z zaleceniami przyjętymi przez Komitet Administracyjny, są one akceptowane jako równoważne.

1.5.3.2 Odstępstwa w celu prób

Władza właściwa może, zgodnie z zaleceniami Komitetu Administracyjnego, wydać świadectwo dopuszczenia w celu prób na ograniczony okres dla konkretnego statku, który ma nową charakterystykę techniczną odbiegającą od wymagań ADN, pod warunkiem, że charakterystyka ta jest dostatecznie bezpieczna.

1.5.3.3 Szczegóły dotyczące rozwiązań równoważnych i odstępstw

Rozwiązania równoważne i odstępstwa wymienione w 1.5.3.1 i 1.5.3.2 powinny być ujęte w świadectwie dopuszczenia.

ADN

1 – 53

01.01.2025 r.

Dział 1.6

Przepisy przejściowe

1.6.1 Przepisy ogólne

1.6.1.1 Jeżeli postanowiono inaczej materiały i przedmioty ADN mogą być przewożone do dnia 30 czerwca 2025 r. zgodnie z wymaganiami ADN ważnymi do dnia 31 grudnia 2024 r.

1.6.1.2 (skreślony).

1.6.1.3 Przepisy przejściowe w ADR i RID 1.6.1.3 i 1.6.1.4, lub w Kodeksie IMDG 4.1.5.19, dotyczące opakowań z materiałami klasy 1, są ważne także dla przewozów zgodnie z ADN.

1.6.1.4 (skreślony).

1.6.1.5 (zarezerwowany)

1.6.1.6 (zarezerwowany)

1.6.1.7 (zarezerwowany)

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 do 31 grudnia 2026 r., 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 pojazdu lub wagonu.

1.6.1.9 (zarezerwowany)

1.6.1.10 (skreślony)

1.6.1.11 (zarezerwowany)

1.6.1.12 (zarezerwowany)

1.6.1.13 (skreślony)

1.6.1.14 DPPL wyprodukowane przed 1 stycznia 2011 r. zgodnie z typem, który nie spełnia wymagań badania na drgania według ADR 6.5.6.13, lub w momencie przeprowadzania badania na spadek nie musiał odpowiednio spełniać kryteriów z ADR 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 powinny być oznakowane dopuszczalnym obciążeniem na piętrzenie zgodnie z ADR 6.5.2.2.2. Tego rodzaju DPPL nieoznakowane zgodnie z ADR 6.5.2.2.2 mogą być dalej używane po 31 grudnia 2010 r., powinny być jednak oznakowane zgodnie z ADR 6.5.2.2.2, jeżeli po tej dacie będą przebudowane lub naprawione. DPPL wyprodukowane, przebudowane lub naprawione między 1 stycznia 2011 r. a 31 grudnia 2016 r. oraz oznakowane maksymalnym dopuszczalnym obciążeniem na piętrzenie zgodnie z ADR 6.5.2.2.2 obowiązującym do 31 grudnia 2014 r., mogą być nadal używane.

1.6.1.16 (skreślony)

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 (zarezerwowany)

1.6.1.23 (zarezerwowany)

1.6.1.24 (skreślony)

1.6.1.25 (skreślony)

1.6.1.26 Opakowania duże wyprodukowane lub przebudowane przed 1 stycznia 2014 r., niespełniające wymagań ADR 6.6.3.1 odnośnie wysokości liter, numerów i symboli, obowiązujących od 1 stycznia 2013 r., mogą być nadal używane. Opakowania duże wyprodukowane lub przebudowane przed 1 stycznia 2015 r. nie wymagają oznakowania zawierającego maksymalnego dopuszczalnego obciążenia przy piętrzeniu określonego w ADR 6.6.3.3. Takie opakowania duże, nieoznakowane zgodnie z ADR 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 ADR 6.6.3.3. Opakowania duże wyprodukowane lub przebudowane między 1 stycznia 2011 r. a 31 grudnia 2016 r. oraz oznakowane maksymalnym dopuszczalnym obciążeniem przy piętrzeniu określonym w ADR 6.6.3.3 obowiązującym do 31 grudnia 2014 r., mogą być nadal używane.

ADN	1 – 54	01.01.2025 r.
1.6.1.27	Zbiorniki stanowiące integralne części wyposażenia lub urządzeń zbudowanych przed 1 lipca 2013 r. i zawierające paliwa ciekłe zaliczone do UN 1202, 1203, 1223, 1268, 1863 lub 3475, niespełniające wymagań w dziale 3.3 przepis szczególnie 363 punkt a) obowiązującego od 1 stycznia 2013 r. mogą być nadal używane.	
1.6.1.28	(skreślony)	
1.6.1.29	Ogniwa i baterie litowe wytworzone zgodnie z typem, spełniające wymagania podrozdziału 38.3 Podręcznika badań i kryteriów, wydanie 3 zmienione, poprawka 1 lub każdego kolejnego wydania zmienionego i każdej kolejnej poprawki mającej zastosowanie w dniu przeprowadzenia badań typu, mogą być nadal przewożone, chyba że w ADN przewidziano inaczej. Ogniwa i baterie litowe wytworzone przed 1 lipca 2003 r. spełniające wymagania Podręcznika badań i kryteriów, wydanie 3 zmienione mogą być dalej przewożone, jeżeli spełniają wszelkie pozostałe obowiązujące wymagania.	
1.6.1.30 -		
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 działem 3.3 przepis szczególnie 361 e).	
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 działem 3.3 przepis szczególnie 372.	
1.6.1.35	(zarezerwowany)	
1.6.1.36	(zarezerwowany)	
1.6.1.37	(zarezerwowany)	
1.6.1.38 -		
1.6.1.42	(skreślone)	
1.6.1.43	Pojazdy zarejestrowane lub dopuszczone do ruchu przed 1 lipca 2017 r., określone w dziale 3.3 przepisy szczególne 388 i 669, oraz ich wyposażenie przeznaczone do używania w czasie przewozu, które spełniają wymagania przepisów ADN ważnych do 31 grudnia 2016 r. ale zawierają ogniwa lub baterie litowe niespełniające wymagań w 2.2.9.1.7, mogą być zgodnie z działem 3.3 przepis szczególnie 666 nadal przewożone jako ładunek.	
1.6.1.44	(skreślony)	
1.6.1.45	Umawiające się Strony mogą do 31 grudnia 2020 r. wydawać świadectwa przeszkolenia doradców do spraw bezpieczeństwa, zgodnie ze wzorem obowiązującym do 31 grudnia 2018 r., zamiast świadectw zgodnie z wymaganiami w 1.8.3.18 obowiązującymi od 1 stycznia 2019 r. Takie świadectwa mogą być nadal używane do końca pięcioletniego okresu ich ważności.	
1.6.1.46 i 1.6.1.47	(skreślone)	
1.6.1.48	(zarezerwowany)	
1.6.1.49	Znak przedstawiony na rysunku 5.2.1.9.2 stosowany do dnia 31 grudnia 2022 r., może być nadal stosowany do dnia 31 grudnia 2026 r.	
1.6.1.50	W przypadku artykułów, które odpowiadają definicji DETONATORÓW, ELEKTRYCZNYCH, zgodnie z opisem w 2.2.1.4 w Słowniku nazw, przypisanych do numerów UN 0511, 0512 i 0513, pozycje dotyczące DETONATORÓW, ELEKTRYCZNYCH (numery UN 0030, 0255 i 0456) mogą być nadal stosowane do dnia 30 czerwca 2025 r.	
1.6.1.51	Kleje, farby i materiały pokrewne do farb, farby drukarskie i materiały pokrewne do farb drukarskich oraz roztwory żywic zaklasyfikowane do nr UN 3082 substancja niebezpieczna dla środowiska, ciekła, I.N.O., grupa pakowania III zgodnie z 2.2.9.1.10.6 w następstwie 2.2.9.1.10.5 ¹ zawierające 0,025 % lub więcej następujących substancji, samodzielnie lub w połączeniu: - 4,5-dichloro-2-oktylo-2H-izotiazol-3-on (DCOIT); - oktylinon (OIT) oraz - pirytion cynku (ZnPT);	

¹ Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2020/1182 z dnia 19 maja 2020 r. zmieniające, w celu dostosowania do postępu naukowo-technicznego, część 3 załącznika VI do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1272/2008 w sprawie klasyfikacji, oznakowania i pakowania substancji i mieszanin (piętnaste ATP do CLP), obowiązujące od dnia 1 marca 2022 r.