

Podręcznik kierowcy 2014

Aktualna wersja pod adresem
www.condor.co.at/hb

condor 
www.condor.co.at

Spis treści

1	Zasady BBS (9.2.1.4.a).....	6
2	Sprawozdawczość.....	6
2.1	Raport o incydentach (9.2.1.4.b).....	6
2.2	Raport o sytuacjach grożących wypadkiem (9.2.1.4.c).....	6
3	Bezpieczeństwo (AEO)	6
3.1	Zobowiązania nałożone przez urzędy.....	7
3.2	Bezpieczeństwo w trasie	7
3.3	Parkingi strzeżone – zatrzymywanie się i parkowanie	8
3.4	Przepisy i kontrole celne	8
3.5	Identyfikacja odbiorcy	8
4	Używanie telefonu komórkowego (9.2.1.4.e)	9
5	Spożywanie alkoholu i narkotyków (9.2.1.4.f).....	9
6	Środki podejmowane w nagłym wypadku (9.2.1.4.g).....	9
6.1	Zachowanie w razie wypadków.....	9
6.2	W przypadku wypadków z towarem niebezpiecznym	11
6.3	Ogólne środki ochrony	12
6.3.1	Ochrona indywidualna	12
6.3.2	Ochrona otoczenia	13
6.3.3	Ratowanie z obszaru zagrożeniowego	13
6.3.4	Pierwsza pomoc i środki ratownicze	13
6.4	Zachowanie w przypadku szczególnych incydentów	14
6.4.1	Plany awaryjne na wypadek wycieku ropy lub olei mineralnych w transporcie.....	14
6.4.2	Napad.....	14
6.4.3	Pożar	14
6.5	Wypadki w tunelu	14
6.6	Zachowanie w stosunku do mediów (prasa, TV, radio).....	14
6.7	Zdarzenia mogące stanowić zagrożenie bezpieczeństwa transportu (9.2.1.4q)	15
7	Zapobiegawcze środki zabezpieczające (Security – 9.2.1.4.h).....	15
7.1	Środki ochrony indywidualnej.....	15
7.2	Kontrola przed rozpoczęciem kursu (9.2.1.4.u).....	15
7.3	Dokumentacja pojazdu i wyposażenie wymagane w trasie	16
7.3.1	Ogólna dokumentacja	16
7.3.2	Dokumenty ADR.....	17

7.3.3	Środki ochrony / środki pomocnicze / wyposażenie.....	17
7.3.4	Urządzenie samohamowne (jeśli dotyczy / cysterny i pojazdy z silosami)	18
7.4	Siedem punktów inspekcji.....	18
7.5	Po zakończonym kursie	18
8	Prawo transportowe.....	19
8.1	Informacje ogólne	19
8.2	Zezwolenia.....	19
8.3	Opłata drogowa.....	19
9	Towar niebezpieczny	19
9.1	Informacje ogólne (9.2.1.4.k)	19
9.2	Zakaz ładunków mieszanych (9.2.1.7.c)	20
9.3	Oznakowanie pojazdu	20
9.4	Numer zagrożenia i jego znaczenie patrz załącznik A.....	20
9.5	Przykłady oznakowania GGSV samochodów ciężarowych	20
9.6	Transport towarów niebezpiecznych w tunelach.....	21
9.7	Unikanie eksplozji i pożarów	21
9.8	Zatrzymywanie się / parkowanie.....	22
10	Pojazdy, pojemniki i dodatkowe instalacje.....	22
11	Proces załadunku (9.2.1.4.j).....	23
11.1	Środki ochrony indywidualnej.....	23
11.2	Środki ochrony indywidualnej - transporty ADR (9.2.1.4.x)	23
11.3	Załadunek	23
11.4	Zabezpieczenie transportu (9.2.1.7.b).....	23
11.5	Kontrola samochodu ciężarowego	24
11.5.1	Na zewnątrz pojazdu	24
11.5.2	Elementy ładunkowe	24
11.5.3	Wyposażenie i oznakowanie jednostki transportowej	24
11.5.4	Dokumentacja i dokumenty towarzyszące	24
11.5.5	Kierowca pojazdu i pomocnik kierowcy.....	24
11.5.6	Ładunek	25
11.5.7	Maksymalne dopuszczalne masy.....	25
12	Przepisy bezpieczeństwa	25
12.1	Przepisy ogólne	25
12.1.1	Zasady.....	25
12.1.2	Zachowanie w ruchu drogowym.....	25
12.1.3	Obowiązek zapinania pasów (9.2.1.4.d)	26

12.1.4	Ograniczenia pracy / jazdy w przypadku złych warunków atmosferycznych (9.2.1.4q)	26
12.1.5	Zagrożenie spowodowane lodem i śniegiem.....	26
12.1.6	Wjazd do pomieszczeń zamkniętych	26
12.1.7	Zakaz ruchu samochodowego	26
12.1.8	Ogólne zasady zachowania w tunelach	26
12.2	Czas jazdy i czas odpoczynku kierowcy	29
12.3	Instrukcje eksploatacji i wykonania.....	29
Załącznik A. Numer zagrożenia i jego znaczenie.....		30
Załącznik B: Ograniczenia obciążeń		31

Przedmowa

Państwa przedsiębiorstwo otrzymało od Condor Speditions-Transport GmbH&Co zlecenie transportowe. Niniejszy podręcznik został stworzony po to, by zapewnić fachowy i bezpieczny transport, przyczyniający się do zmniejszenia zanieczyszczenia środowiska. Jest on wiążący dla wszystkich kierowców!

Jeśli poszczególne instrukcje zawarte w niniejszym podręczniku kierowcy miałyby okazać się sprzeczne z przepisami krajowymi lub ustawowymi, wówczas obowiązują postanowienia ustawowe i mają one pierwszeństwo przed regulacjami zawartymi w podręczniku kierowcy.

Celem niniejszego podręcznika jest zapewnienie jednolitego wysokiego standardu w transporcie wszelkich towarów naszych klientów. Poza tym niniejszy podręcznik ułatwia realizację obowiązujących przepisów, ustaw i regulacji.

Sukces usługodawcy zajmującego się transportem i logistyką jest ściśle związany z jakością usług naszych podwykonawców, a tym samym także z jakością pracy naszych kierowców, ponieważ cel można osiągnąć tylko wspólnie, spełniając ciągle rosnące standardy bezpieczeństwa i jakości klientów.

Condor w takim samym stopniu oczekuje również od kierowców realizacji celów i udoskonaleń odnoszących się do jakości.

Należy zapewnić, by kierowca otrzymał wszelkie instrukcje w języku, który rozumie oraz by były one na bieżąco aktualizowane.

Jeśli sami nie dysponują Państwo odpowiednią książką kierowcy, wówczas mogą Państwo pobrać ją ze strony o następującym adresie www.condor.co.at/hb.

Szczęśliwej i bezpiecznej podróży!

Pracownicy Condor Speditions Transport GmbH&Co.

Wszelkie zawarte tu informacje zostały sprawdzone z najwyższą starannością. Condor Speditions Transportges.m.b.H +Co. nie może jednak ponosić odpowiedzialności za szkody, które mogą powstać w związku z wykorzystaniem niniejszych treści. Informacje pochodzą z różnych źródeł. Nie ponosimy odpowiedzialności za błędy lub za informacje nieodpowiadające rzeczywistości, jak również za wynikające z nich skutki. Condor Speditions Transport GmbH+Co. nie ponosi odpowiedzialności za szkody, w szczególności za bezpośrednie lub pośrednie szkody następne, kary, utracone zyski, przestoje systemowe lub produkcyjne, powstałe w wyniku wykorzystania niniejszego podręcznika. Powstały w związku z wykorzystaniem niniejszego podręcznika stosunek prawny pomiędzy czytelnikiem a Condor Speditions-, Transportges.m.b.H+Co. podlega prawu Republiki Austrii. W przypadku sporów wynikających z wykorzystania niniejszego podręcznika właściwość sądową posiada sąd właściwy dla siedziby Condor Speditions-Transportges.m.b.H+Co. w Salzburgu, w Austrii. Źródła: różne źródła, przede wszystkim zbiory przepisów UE, ARD, SQAS, AEO, IRU, różne lobby, częściowo prywatne materiały internetowe etc.

1 Zasady BBS (9.2.1.4.a)

Kierowca powinien zostać zapoznany z BBS (Behaviour Based Safety / Zachowania sprzyjające bezpieczeństwu) dotyczącymi jazdy samochodem, załadunku i rozładunku (SQAS TS 2011 4.3.1.1c):

- a. Polepszenie racjonalnego zachowania w trakcie jazdy
- b. Optymalizacja zużycia paliwa
- c. Zapewnienie bezpieczeństwa i komfortu ładunku
- d. Regulacje dotyczące pracy i regulacje prawno - socjalne
- e. Zdrowie, bezpieczeństwo w ruchu, bezpieczeństwo ekologiczne, usługi, logistyka
- f. Otoczenie ekonomiczne rynku transportowego

2 Sprawozdawczość

Następujące zdarzenia należy udokumentować i ująć w raporcie:

- a. Znaczne spóźnienia
- b. Szkody
- c. Szkody na ludziach lub rzeczach dotyczące osób trzecich
- d. Wypadki
- e. Sytuacje grożące wypadkiem
- f. Sprawozdanie dotyczące niebezpiecznych warunków eksploatacji w trakcie załadunku i rozładunku (9.2.1.4s)

Raport powinien zawierać przynajmniej następujące treści (kody ECTA):

- a. O jakiego rodzaju zdarzenie chodzi (odniesienie do czasu, środków transportu, ładunku, dokumentów, bezpieczeństwa i zdrowia)
- b. Kto ponosi odpowiedzialność za zdarzenie (osoba dokonująca załadunku, przewoźnik, odbiorca, inni)
- c. Kiedy doszło do zdarzenia (czas, data i określenie przed załadunkiem, w trakcie załadunku, w trakcie transportu, w trakcie rozładunku, po rozładunku)
- d. Zażalenie zleceniodawcy / odbiorcy (Tak / Nie)
- e. Dlaczego doszło do zdarzenia

2.1 Raport o incydentach (9.2.1.4.b)

Po wystąpieniu nieplanowanych incydentów, które dotyczą jakości, bezpieczeństwa, zdrowia i środowiska, należy sporządzić zleceniodawcy raport, dokumentujący odniesienia do pozycji, czasu, miejsca i rodzaju incydentu.

2.2 Raport o sytuacjach grożących wypadkiem (9.2.1.4.c)

Po wystąpieniu sytuacji grożących wypadkiem, które dotyczą jakości, bezpieczeństwa, zdrowia i środowiska, należy sporządzić zleceniodawcy raport, dokumentujący odniesienia do pozycji, czasu, miejsca i rodzaju incydentu.

3 Bezpieczeństwo (AEO)

Nasi zleceniodawcy oczekują zachowania najwyższych standardów bezpieczeństwa w trakcie realizacji transportu. W odniesieniu do transportu oznacza to, co następuje:

- a. Towary mogą być magazynowane i przeładowywane tylko w bezpiecznych miejscach przeładunku.

- b. W trakcie magazynowania, przeładunku i przewozu towaru i jednostkę transportową należy chronić przed dostępem osób nieuprawnionych.
- c. Dokumenty należy chronić przed dostępem, manipulacjami i wglądem nieuprawnionych osób.
- d. Personel zaangażowany w przewóz i przejęcie towaru jest niezawodny.

W razie wątpliwości dotyczących bezpośredniego bezpieczeństwa towaru, środka transportu i dokumentów, należy je niezwłocznie zgłosić.

3.1 Zobowiązania nałożone przez urzędy

Należy przestrzegać wszelkich ustawowych i urzędowych zobowiązań, również tych, które obowiązują w krajach, przez które przewożone są towary. Dotyczy to również ewentualnych tras określonych przez odpowiednie urzędy.

3.2 Bezpieczeństwo w trasie

Wsparcie w tłumaczeniu: <G:\CONDOR\Projekte\Lieferantenmanagement\FahrerhandbuchIRU Lkw-Parkplätze.pdf>

- a. Nigdy nie należy przechowywać kluczy dla innego kierowcy, który ma przejąć pojazd.
- b. Dokumentację dotyczącą ładunku należy przechowywać w bezpiecznym miejscu. Na jej podstawie można potwierdzić roszczenia z tytułu posiadania towaru.
- c. Nigdy nie należy pozostawiać wartościowych przedmiotów w widocznym miejscu w kabinie kierowcy, niezależnie od tego czy mamy do czynienia z przedmiotami wyposażenia czy też własnością osobistą.
- d. W ramach codziennej kontroli przed odjazdem należy skontrolować pojazd pod względem usterek zagrażających bezpieczeństwu jak uszkodzone zamki, zasuw, pasy, urządzenia antywłamaniowe itd. Uszkodzenia i niewłaściwe działanie wyposażenia mającego zapewnić bezpieczeństwo należy natychmiast zgłosić.
- e. Zawsze należy wyjmować kluczyk i zamykać drzwi kabiny oraz komorę ładowni, gdy pojazd jest pozostawiony bez nadzoru - nawet w trakcie płacenia na stacji benzynowej lub realizacji dostawy.
- f. Należy unikać rutynowych przerw w celu dokonania zakupu papierosów, gazet itd. Należy to uczynić przed odjazdem.
- g. W przypadku oddalenia się od pojazdu nie należy zostawiać otwartych okien.
- h. W trakcie przerwy na sen w kabinie należy zamknąć wszystkie drzwi. W miarę możliwości pojazd należy parkować przy ścianie lub innej bezpiecznej przeszkodzie po to, by uniemożliwić dostęp do tylnych drzwi. Nie należy jednak zapominać, że dach i boki pojazdu stanowią słabe ogniwa.
- i. Jeśli pojazd jest wyposażony w zabezpieczenia antywłamaniowe, należy ich używać.
- j. Bez specjalnego pozwolenia nie należy wpuszczać nikogo do pojazdu i zabierać go w trasę.
- k. W przypadku transportu towarów o dużej wartości w miarę możliwości należy jechać w konwoju z innymi kierowcami, którzy są znani i można im zaufać. Należy uważać na fałszywych urzędników! Zawsze należy żądać odpowiednich legitymacji.
- l. W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości dotyczących ładunku, zamknięcia, oplombowania lub dokumentów przewozowych należy ten fakt natychmiast zgłosić.
- m. Po dotarciu do odbiorcy nigdy nie należy przekazywać pojazdu pod obcą opiekę lub przejeżdżać do innego punktu rozładunku, jeśli nie ma absolutnej pewności, że jest na to zezwolenie.
- n. Należy się upewnić, że osoba, która odbiera towar, jest do tego uprawniona.
- o. W przypadku częstych przejazdów jedną trasą w miarę możliwości i o ile jest to dopuszczalne należy zmieniać trasę lub harmonogram.
- p. Należy zachować ostrożność w przypadku spontanicznego oferowania pomocy przez nieznane osoby. Szczególną ostrożność należy zachować, gdy inni dają do zrozumienia, że z pojazdem jest coś nie w porządku.

- q. Należy unikać publicznych rozmów lub rozmów przez radio na temat ładunku lub planowanej trasy. Należy zachować ostrożność, gdy nieznane osoby proszą o pomoc na położonych na uboczu parkingach.
- r. Należy zachować rozwagę i ostrożność, wracając do pojazdu, który stoi sam. Jeśli w bezpośrednim otoczeniu znajdują się podejrzanе pojazdy lub osoby, należy zanotować informację o ich wyglądzie, numer rejestracyjny itd.
- s. Po przerwie lub postoju, w czasie których pojazd pozostawał bez nadzoru, należy skontrolować, czy ktoś nie próbował dostać się do drzwi, pasów lub plandeki.
- t. W przypadku awarii należy wziąć pod uwagę możliwość sabotażu, jak również możliwość, że ktoś mógłby próbować włamać się do pojazdu.
- u. W przypadku konieczności opuszczenia pojazdu, zawsze należy pamiętać o bezpieczeństwie ładunku.

3.3 Parkingi strzeżone – zatrzymywanie się i parkowanie

W celu postoju można wjeżdżać tylko na strzeżone parkingi, o ile takie występują - za wyjątkiem koniecznych przystanków związanych z tankowaniem, załatwianiem formalności celnych, awarii etc. Parking strzeżony musi dysponować kontrolą na wjeździe i wyjeździe, mieć 24-godzinny nadzór oraz opłotowanie wokół terenu.

W trakcie postoju lub parkowania pojazd wraz z doczepioną przyczepą / naczepą przez cały czas musi być strzeżony. Uznaje się, że pojazd jest strzeżony, tylko wtedy, gdy kierowca lub inna osoba towarzysząca przez cały czas osobiście znajdują się w pojeździe lub gdy pojazd zostaje odstawiony na parking strzeżony z kontrolą na wjeździe i wyjeździe (z pokwitowaniem kontroli), a po opuszczeniu pojazdu wszystkie drzwi i okna są zamknięte, blokada kierownicy jest włączona, a występujące ewentualnie zabezpieczenia antywłamaniowe zostały aktywowane. Towar i dokumenty należy zabezpieczyć przed wszelkiego rodzaju manipulacjami.

3.4 Przepisy i kontrole celne

Informacje na temat wyznaczonego urzędu celnego miejsca przeznaczenia, adresu prawnego odbiorcy i rzeczywistego adresu dostawy odbiorcy muszą zostać naniesione w liście przewozowym CMR, względnie w przypadku ładunków częściowych w dokumentach przewozowych lub wysyłkowych. W dokumentach przewozowych nie można nanosić później żadnych zmian - w szczególności zmian adresów.

W przypadku kontroli dokonywanych przez urzędy celne na trasie, kierowca jest zobowiązany:

- a. W trakcie kontroli pozostać przy pojeździe względnie towarze
- b. Po zakończeniu kontroli uzyskać od urzędnika celnego poświadczenie w protokole, czy towar został odebrany, a jeśli tak to ile (wzór)
- c. Zwrócić uwagę na to, by urzędnicy celni odnotowali lub kontrasygnowali informację o tym, plomba o jakim numerze została zerwana i jaki numer nadano nowej plombie.
- d. Po dotarciu do miejsca przeznaczenia zestaw samochodowy z towarem należy niezwłocznie odstawić do terminala celnego urzędu celnego właściwego dla miejsca przeznaczenia w celu rejestracji.

3.5 Identyfikacja odbiorcy

- a. Spedytor - zleceniobiorca lub przewoźnik zobowiązany jest do uzyskania od swojego zleceniodawcy informacji na temat dokładnego rzeczywistego adresu dostawy odbiorcy oraz instrukcji w celu identyfikacji odbiorcy – np. w postaci kopii paszportu lub dowodu osobistego lub numeru rejestracji firmy odbiorcy.
- b. Rzeczywisty adres dostawy należy wpisać w liście przewozowym CMR, względnie w przypadku ładunków częściowych w dokumentacji przewozowej i wysyłkowej.
- c. Instrukcje służące identyfikacji należy przekazać kierowcy osobno w formie pisemnej przed rozpoczęciem trasy i uzyskać od niego kontrasygnatę na kopii w momencie przekazania.

- d. Należy poinstruować kierowcę, by nie wypuszczał z ręki tejsze instrukcji, względnie ewentualnych kopii dokumentów i okazał je dopiero po szczegółowym porównaniu z przedłożonym oryginałem w momencie przekazania towaru.
- e. Transportowany towar można wydać tylko wtedy, gdy został on uprzednio zidentyfikowany przez prawnego odbiorcę - na podstawie przekazanych instrukcji.
- f. Jeśli prawny odbiorca nie może zostać w ten sposób zidentyfikowany lub jeśli instrukcje udzielone kierowcy odbiegają od dokumentów przekazanych mu do identyfikacji – np. kopia paszportu lub dowodu osobistego - wówczas kierowca nie dokonuje ustalenia rzeczywistego prawnego odbiorcy na własną rękę, lecz zamiast tego bezzwłocznie informuje o tym fakcie ubezpieczonego. Ten natomiast również niezwłocznie uzyskuje nowe instrukcje od swojego zleceniodawcy. Kierowca zobowiązany jest spędzić powstały w ten sposób czas oczekiwania na parkingu strzeżonym.

4 Używanie telefonu komórkowego (9.2.1.4.e)

Ze względów bezpieczeństwa telefon komórkowy - poza nagłymi przypadkami - w trakcie jazdy nie może być używany.

5 Spożywanie alkoholu i narkotyków (9.2.1.4.f)

Zabrania się spożywania w trakcie pracy lub jazdy narkotyków lub alkoholu lub też pracy, względnie prowadzenia pojazdu, pod ich wpływem. Leki można zażywać w trakcie jazdy tylko po konsultacji z lekarzem (SQAS TS 2011 4.3.1.1f).

6 Środki podejmowane w nagłym wypadku (9.2.1.4.g)

6.1 Zachowanie w razie wypadków

W razie wypadku, osoby biorące w nim udział oraz świadkowie zobowiązani są:

- a. Bezzwłocznie zatrzymać się
- b. W bezpieczny sposób wyłączyć samochód
- c. Użyć wyłącznika awaryjnego lub odłącznika akumulatora
- d. Włączyć światła awaryjne
- e. Założyć kamizelkę ostrzegawczą
- f. Zabezpieczyć miejsce wypadku
- g. Zabezpieczyć ruch a - tylko w przypadku niewielkich szkód - zjechać pojazdem na bok
- h. W pozostałych sytuacjach nie można usuwać śladów wypadku, zanim nie zostanie on zaprotokołowany.
- i. Stwierdzić skutki wypadku
- j. Zawiadomić straż pożarną 112, policję 110, telefon alarmowy 112
- k. Udzielić pomocy rannym - pierwsza pomoc
- l. Spróbować powstrzymać wyciek produktu
- m. Dodatkowo poinformować kierownictwo firmy i właściciela pojazdu
- n. Zawiadomić numer alarmowy Condor +43 662 88984-27
- o. Zebrać dane od świadków
- p. Zabezpieczyć przedmioty będące dowodami
- q. Wykonać wystarczającą liczbę zdjęć (Uważać na zagrożenie wybuchem!)
- r. Sporządzić raport z przebiegu wypadku
- s. Innym uczestnikom i poszkodowanym podać nazwiska i adresy, przedłożyć dokumenty pojazdu i prawo jazdy, jak również podać dane dotyczące ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej.

- t. Pozostać na miejscu wypadku tak długo, aż zostaną zidentyfikowane osoby, pojazd i stwierdzony zostanie rodzaj udziału osób lub też odczekać odpowiednio długo, na ogół dwie godziny, oraz pozostawić w miejscu wypadku dane dotyczące nazwiska i adresu.
- u. W przypadku oddalenia się z miejsca wypadku w sposób uprawniony lub po upływie okresu oczekiwania należy niezwłocznie umożliwić stwierdzenie własnej tożsamości. W związku z tym należy jednej spośród obecnych osób lub w komisariacie policji podać rodzaj udziału w wypadku i adres, miejsce pobytu, lokalizację i numer rejestracyjny pojazdu, jak również przez stosowny czas pozostać do dyspozycji w celu zabezpieczenia dowodów.

6.2 W przypadku wypadków z towarem niebezpiecznym

Substancje i towary niebezpieczne to przedmioty, które ze względu na swe właściwości stanowią zagrożenie dla życia, zdrowia i środowiska.

Niebezpieczeństwo polega na zagrożeniu wybuchem, zagrożeniu pożarowym, zagrożeniu skażeniem i promieniowaniem. Niebezpieczeństwa te grożą ludziom poprzez wchłonięcie substancji szkodliwych (przez drogi oddechowe, przewód pokarmowy, skórę, rany), poprzez skażenie (substancje radioaktywne i chemiczne), poprzez napromieniowanie zewnętrzne (promieniowanie elektromagnetyczne) lub w wyniku oddziaływań mechanicznych i termicznych (płomienie, ciśnienie, odłamki, zawalenie się).

Ogólne środki techniczne, które należy zastosować

Personel pogotowia ratunkowego może wejść na zagrożony obszar tylko wtedy, gdy znany jest rodzaj zagrożenia i można skalkulować ryzyko! Koniecznych informacji należy zasięgnąć w centrum informacji kryzysowej.

Zasadniczo w razie każdego wypadku z ładunkiem niebezpiecznym zawsze należy zaalarmować policję i straż pożarną. Informacja na temat ładunku niebezpiecznego ma istotne znaczenie:

a. Dostarczenie informacji

W celu zapewnienia ochrony indywidualnej oraz zastosowania środków ratowniczych konieczna jest znajomość dokładnych informacji na temat rodzaju towaru i możliwych zagrożeń. Na obszar wypadku można wejść dopiero po otrzymaniu tych informacji. Należy zdobyć odpowiednie informacje (na podstawie etykiet oznaczających towary niebezpieczne, tablic ostrzegawczych, instrukcji wypadkowych, kodów towarów niebezpiecznych). Jeśli personel pogotowia ratunkowego rozpoczyna akcję nieposiadając tych informacji, może ryzykować życiem.

b. Powiadomienie służb ratowniczych europejski numer alarmowy 112 / numer alarmowy Condor +43 662 88984 27

c. Etykiety oznaczające towary niebezpieczne

Mają one kształt kwadratu stojącego na wierzchołku. Muszą być umieszczane zgodnie z aktualnie obowiązującymi wytycznymi ADR i wskazują na zagrożenie dominujące oraz zagrożenia dodatkowe stwarzane przez transportowane substancje.

d. Tablice ostrzegawcze

Na samochodzie ciężarowym, z przodu i z tyłu pojazdu, pionowo do osi pojazdu, znajduje się każdorazowo jedna kwadratowa odblaskowa tablica w kolorze pomarańczowym z czarną obwódką.

e. Karty charakterystyki (SDS)

Karty charakterystyki znajdują się zasadniczo w kabinie kierowcy. W razie możliwości należy je wyjąć po to, by na miejscu można było zastosować odpowiednie środki.

W przypadku transportu kilku różnych substancji niebezpiecznych zawsze należy przewozić przy sobie dla każdego towaru kartę charakterystyki.

Ponadto położenie substancji w pojeździe musi być wyraźnie widoczne.

Środki natychmiastowe

- a. W miarę możliwości powstrzymać dalsze wydostawanie się produktu (np. wyłącznik bezpieczeństwa silnik, pompa), nałożyć pokrywę zamykającą, zastosować pojemniki wychwytyjące.
- b. Zabezpieczyć odpływy, kanały, zastosować zapory przeciw rozlewaniu się zanieczyszczeń oleistych ze środkiem wiążącym
- c. W przypadku najmniejszego zagrożenia dla wód gruntowych zawsze należy powiadomić straż pożarną
- d. Poinformować potencjalnie zagrożone osoby (nie manipulować otwartym ogniem lub nieostłniętym płomieniem)
- e. Ustawić trójkąt ostrzegawczy
- f. Trzymać w gotowości gaśnice
- g. Powiadomić właściwego przełożonego
- h. Przestrzegać i zachowywać wytyczne dotyczące dalszych środków i ewentualnie udzielić koniecznej pierwszej pomocy zgodnie z kartą charakterystyki produktu
- i. Zabezpieczyć przedmioty będące dowodami
- j. Wykonać wystarczającą liczbę zdjęć (Uważać na zagrożenie wybuchem!)
- k. Sporządzić zgłoszenie szkody

Środki stosowane po wypadku

- a. Zapisać nazwę danej niebezpiecznej substancji i niezwłocznie przekazać informację lekarzowi prowadzącemu (przekazać karty z instrukcjami)
- b. Skażoną odzież i przedmioty włożyć do plastikowego worka i odpowiednio oznaczyć
- c. Centrum zarządzania kryzysowego wyznacza cel transportu rannych, ponieważ nie każdy szpital posiada wyposażenie odpowiednie do danego typu przypadków oraz gdy konieczne jest ewentualne skierowanie do lokalnego centrum toksykologii.
- d. Skażonych przedmiotów nie można wyrzucać bez zachowania środków bezpieczeństwa.

Zgłoszenie wypadku w transporcie towarów niebezpiecznych

W przypadku poważnego wypadku lub incydentu w związku z transportem towarów niebezpiecznych przewoźnik, osoba dokonująca przeładunku, osoba napełniająca lub odbiorca muszą zapewnić, by właściwemu urzędowi państwa, w którym doszło do incydentu, przedłożony został raport zgodny z podrozdziałem 1.8.5.1 ADR.

Zdarzenie podlegające obowiązkowi zgłoszenia zachodzi, gdy

- a. towar niebezpieczny wydostał się lub istniało bezpośrednie zagrożenie wydostaniem się towaru,
- b. wystąpiła szkoda na osobach, rzeczach, w środowisku lub
- c. zaangażowane były odpowiednie służby

6.3 Ogólne środki ochrony

6.3.1 Ochrona indywidualna

- a. Unikać kontaktu ciała z substancjami chemicznymi oraz ich wdychania.
- b. W przypadku transportów podlegających obowiązkowi posiadania zezwolenia (tak zwane towary wyszczególnione to towary ekstremalnie niebezpieczne) kierowca pojazdu musi przewozić przy sobie odpowiednie wyposażenie ochronne.
- c. Zadaniem straży pożarnej jest określenie stężenia substancji trujących, zagrożenia wybuchem i innych zagrożeń.

- d. Środki tymczasowe (np. chustka trzymana przy ustach i nosie) w większości przypadków nie są pomocne, w razie wątpliwości należy zastosować ciężki sprzęt ochronny dróg oddechowych.
- e. Członkowie służb ratowniczych mający otwarte rany nie mogą brać udziału w akcji.
- f. W trakcie dojazdu należy mieć na względzie rozprzestrzenianie się substancji niebezpiecznych. Wóz bojowy należy zaparkować w odpowiedniej odległości od strefy zagrożenia po stronie zawietrznej.
- g. Wszelkie źródła zapłonu, otwarty ogień, ogrzewanie, urządzenia elektryczne należy wyłączyć, względnie trzymać z dala.
- h. Palenie jest zabronione.

6.3.2 Ochrona otoczenia

- a. Należy ostrzec mieszkańców i przechodniów
- b. Zamknięcie lub ewakuowanie terenu jest zadaniem policji
- c. Straż pożarna jest odpowiedzialna za ratowanie, zabezpieczanie i usuwanie substancji stanowiących zagrożenie

6.3.3 Ratowanie z obszaru zagrożeniowego

- a. Czas przebywania na obszarze zagrożeniowym musi być możliwie krótki
- b. Rannych należy natychmiast ewakuować z obszaru zagrożeniowego, należy ułożyć ich w strefie bezpieczeństwa i zapewnić im opiekę

6.3.4 Pierwsza pomoc i środki ratownicze

W razie wypadku każdy jest ustawowo zobowiązany do udzielenia pierwszej pomocy. Obejmuje ona co najmniej:

- a. wezwanie służb ratowniczych
- b. zabezpieczenie miejsca wypadku
- c. ułożenie ofiar wypadku „w pozycji bezpiecznej”
- d. oczekiwanie na przyjazd służb ratowniczych.

W razie wypadków z towarem niebezpiecznym należy liczyć się przede wszystkim z następującymi rodzajami obrażeń:

- a. głębokie rany (eksplozje)
- b. obrażenia oczu (eksplozje, poparzenia chemiczne)
- c. wszelkiego rodzaju poparzenia
- d. obrażenia termiczne (oparzenia, odmrożenia)
- e. działanie toksyczne (połknięcie, przy wdechu, przenikanie przez skórę)

Po uratowaniu rannego w miarę możliwości należy zmienić materiał opatrunkowy, ponieważ może on być skażony trującymi substancjami. Należy wyjść z założenia, że również ranny uległ skażeniu. Aby uniknąć zagrożenia ratowników należy zastosować środek wspomagający oddychanie z filtrem (worek samorozprężalny).

Dopiero po zastosowaniu środka natychmiastowego polegającego na ratowaniu życia następuje gruntowne oczyszczenie skażonych osób. Ponieważ zastosowanie niewłaściwych środków czyszczących często bardziej szkodzi niż pomaga, specjalne środki mogą być stosowane tylko z polecenia lekarza lub centrum toksykologicznego. Jeśli w przypadku odkażania po krótkim czasie nie jest widoczny efekt, wówczas należy zorganizować odtransportowanie poszkodowanego do odpowiednio wyposażonego szpitala. W przypadku skażenia koniecznie należy starać się unikać wchłaniania substancji trujących w ciało (inkorporacja). Nawet najmniejsze zanieczyszczone rany muszą zostać wypłukane wodą i zamknięte w sterylny sposób, otwarte fragmenty ciała i bezpośrednio sąsiadujące partie skóry należy oczyścić zachowując szczególną ostrożność.

6.4 Zachowanie w przypadku szczególnych incydentów

6.4.1 Plany awaryjne na wypadek wycieku ropy lub olei mineralnych w transporcie

Najlepszym sposobem zapobiegania szkodliwym dla środowiska wypadkom, którym towarzyszy wyciek ropy lub olei mineralnych jest zachowanie ostrożności przez kierowcę pojazdu. Już w przypadku nietypowo brzmiących odgłosów dzięki kontrolnemu obejściu pojazdu można już na początku usunąć potencjalne uszkodzenie. Jeśli jednak w wyniku awarii lub wypadku dojdzie do wycieku olei mineralnych, wówczas należy przestrzegać następujących kroków:

- Szybkie wychwycenie wyciekającego oleju mineralnego do pojemnika wychwytyjącego (kubel, kanister etc.)
- Wchłonięcie wyciekającego materiału przy użyciu środka do usuwania olejów lub włókniny absorbującej olej
- Zabezpieczenie sąsiadujących gruntów lub studzienek ściekowych przy użyciu szybko dostępnych blokad, jak np. łata drewniana, węże i włóknina absorbująca lub absorbenty
- Powiadomienie straży pożarnej, a ze względów prawnych zawsze żandarmerii lub starostwa (Zagrożenie postępowaniem sądowym przed sądem ds. środowiska jest duże.)
- Powiadomienie kierownictwa firmy



6.4.2 Napad

- Brak inicjatywy w czasie napadu
- Wydanie żądanych przedmiotów (gotówka, przedmioty wartościowe, ...)
- Uspokojenie obecnych osób (Nie zgrywać bohatera!)
- Zwrócić uwagę na cechy sprawcy, np. odzież, wzrost, budowa ciała
- Powiadomienie policji dopiero wtedy, gdy sprawca zniknie z pola widzenia
- Powiadomienie właściwego przełożonego
- Zebranie danych od świadków

6.4.3 Pożar

Kolejność środków

- Zaalarmowanie straży pożarnej 112
- Ratowanie osób
- Zastosowanie środków hamujących rozwój pożaru (np. użycie gaśnicy, zamknięcie wszelkiego osprzętu)
- W miarę możliwości i konieczności usunięcie przedmiotów palnych
- Powiadomienie przełożonego

Zwalczanie pożarów

Oprócz zasadniczych wskazówek dotyczących zwalczania pożarów oraz obchodzenia się z gaśnicą dalsze informacje znajdują się w pisemnych instrukcjach danych produktów.

6.5 Wypadki w tunelu

Obowiązują specjalne zasady zachowania zawarte w rozdziale 12.1.7 (strona)

6.6 Zachowanie w stosunku do mediów (prasa, TV, radio)

Po wypadku, wycieku produktu lub w przypadku podobnego incydentu może zdarzyć się, że na miejscu pojawią się reporterzy z gazet lub telewizji, i będą prosić o wywiad lub wręcz na niego nalegać.

Poniżej znajduje się kilka wskazówek, dzięki którym można sobie poradzić w takiej sytuacji:

Zasada brzmi: Nie udzielać żadnych wywiadów ani wyjaśnień.

Należy unikać osobistych oświadczeń, wszelkiego „kręcenia” lub także odpowiedzi Tak / Nie w przypadku dalszego „dopytywania”. Prowadzi to do niewłaściwych interpretacji.

Należy pozostać uprzejmym i nie należy próbować „odganiać” przedstawicieli mediów. Należy pamiętać, że zdenerwowany człowiek wykrzykujący „won z kamerą” stanowi dużo lepsze i bardziej interesujące ujęcie, aniżeli osoba mówiąca w stanowczy, ale spokojny sposób.

W przypadku natarczywych przedstawicieli mediów należy postępować, jak opisano poniżej:

- a. Należy zachować spokój
- b. Należy używać następujących stwierdzeń:
- c. „Nie chcę zajmować żadnego stanowiska.”
- d. „Proszę zrozumieć, że teraz muszę zadbać o inne rzeczy.”
- e. Należy ewentualnie zająć się czymś lub spróbować nawiązać rozmowę z przedstawicielami służb ratowniczych.
- f. Urzędników, względnie przedstawicieli mediów należy odesłać do osób kontaktowych firmy (dział dyspozycji, kierownictwo firmy etc.).

6.7 Zdarzenia mogące stanowić zagrożenie bezpieczeństwa transportu (9.2.1.4q)

Jeśli w trakcie transportu dojdzie do zdarzeń, które zagrażają bezpieczeństwu transportu, wówczas możliwie najszybciej należy przywrócić stan bezpieczeństwa. Jeśli jest to niemożliwe i niepewne, wówczas należy zasięgnąć wskazówek.

7 Zapobiegawcze środki zabezpieczające (Security – 9.2.1.4.h)

Jeśli przed, w trakcie lub po zakończeniu przejazdu stwierdzone zostaną uszkodzenia pojazdu, wówczas kierowca zobowiązany jest do poinformowania o tym kierownictwa firmy, które musi z kolei zadbać o przywrócenie właściwego stanu pojazdu.

7.1 Środki ochrony indywidualnej

Kierowca zobowiązany jest do noszenia w trakcie procesu załadunku środków ochrony indywidualnej.

7.2 Kontrola przed rozpoczęciem kursu (9.2.1.4.u)

Przed odjazdem kierowca zobowiązany jest skontrolować pojazd pod względem bezpieczeństwa eksploatacji i ruchu w ramach następujących punktów:

Oświetlenie	Oświetlenie z tyłu i po bokach	Praca przyczepy
światła drogowe lewa / prawa światła mijania lewa / prawa światła postojowe lewa / prawa światła gabarytowe / światła postojowe lewa / prawa światła	lampy pozycyjne tylne lewa / prawa światła stop lewa / prawa kierunkowskazy lewa / prawa tylne światło przeciwmgienne reflektor cofania oświetlenie tablicy rejestracyjnej światła obrysowe lewa / prawa boczne odbłaski lewa / prawa	połączenie z ciągnikiem ciągnik siodłowy / pryczepa połączenia elektryczne ciągnik siodłowy / przyczepa połączenie pneumatyczne ciągnik siodłowy / przyczepa połączenie z hamulcami pierścienie uszczelniające / klapy ochronne pozycja organiczka ciśnienia hamowania zawór regulacji poziomu połączenie wtykowe ABV / ABS
Eksploatacja zimą	Kabina	Akcesoria

ogumienie łańcuchy śniegowe / system zwiększający trakcję pompa przeciw zamarzaniu układ pneumatyczny, ochrona przed zamarzaniem, ciecz chłodząca ochrona przed zamarzaniem spryskiwacz do szyb ochrona przed zamarzaniem spryskiwacz do reflektorów materiały pomocnicze do odladzania (skrobaczka, płyn rozmrzający) materiały pomocnicze w	lusterko wsteczne na zewnątrz lusterko krawężnikowe lusterko wewnętrzne spryskiwacz tachografu opisana tarcza tachografu światła awaryjne kierunkowskazy kontrola światła drogowych lampka kontrolna ładowania akumulatora lampka ciśnienia oleju wskaźnik ostrzegawczy ciśnienia (zapas powietrza)	kliny środki mocujące gaśnice apteczka trójkąt ostrzegawczy tablice odbłaskowe tablice ostrzegawcze o towarach niebezpiecznych odzież ostrzegawcza środki ochrony indywidualnej dokumenty pojazdu dokumenty towaru niebezpiecznego / instrukcje wypadkowe instrukcja obsługi
Kierownica	Budowa (przyczepa / naczepa)	Silnik i napęd
możliwość skręcania swoboda ruchu kierownicy stan oleju hydraulika / pneumatyka układu kierowniczego	tablice rejestracyjne zamki w drzwiach urządzenie podnoszące /	zapas paliwa stan oleju silnik stan cieczy chłodzącej widoczna utrata oleju ewidentna utrata paliwa
Koła	Hamulce	Oświetlenie przyczepy
felgi / tarcze kół śruby do kół / trzpienie stan opon (uszkodzenia) bieżnik ciśnienie powietrza kapturki zaworków powietrznych	swoboda poruszania pedalów / szczelność / spadek ciśnienia odprowadzenie wody z pojemnika powietrza czas uzupełniania powietrza stan pływu hamulcowego	lampy pozycyjne tylne lewa / prawa światła stop lewa / prawa kierunkowskazy lewa / prawa odbłaski tylne światło przeciwmgielne reflektor cofania oświetlenie tablicy rejestracyjnej

7.3 Dokumentacja pojazdu i wyposażenie wymagane w trasie

7.3.1 Ogólna dokumentacja

Zasadniczo wymagane są:

- prawo jazdy
- dowód osobisty lub paszport
- zielona karta
- licencja UE
- zaświadczenie UE dla kierowców w przypadku osób niebędących obywatelami UE
- uwierzytelniony odpis decyzji o przyznaniu prawa do wykonywania działalności / wyciąg z rejestru działalności gospodarczej
- list przewozowy CMR i dokumentacja towarzysząca towarów
- certifikat zamknięcia celnego (jeśli dotyczy)
- Bloczek Karnet TIR z wystarczającą liczbą stron (jeśli dotyczy)
- dowód rejestracyjny (ciągnik, naczepa siodłowa, przyczepa)
- tarcze tachografu lub karty kierowcy do tachografu cyfrowego zgodnie z wytycznymi ustawowymi
- książka serwisowa, dziennik pojazdu
- europejski formularz protokołu wypadku drogowego
- wykaz telefonów w nagłych przypadkach
- niniejszy podręcznik kierowcy lub równorzędny podręcznik zawierający przynajmniej te same treści

W trakcie prowadzenia pojazdu z **analogowym tachografem** kierowca musi mieć przy sobie następujące dokumenty, które zobowiązany jest przedłożyć w trakcie kontroli:

- a. wszystkie wykresówki
- b. wszystkie podpisane odręcznie zapisy (np. w przypadku awarii urządzenia, kierowca nie pozostaje w pojeździe, przejście do miejsca postoju)
- c. w trybie mieszanym w przypadku kursów zarówno z tachografem analogowym, jak i cyfrowym: wszystkie wydruki z tachografu cyfrowego za okres bieżącego tygodnia lub poprzedzających 28 dni kalendarzowych
- d. karta kierowcy do tachografu cyfrowego (o ile występuje)

W trakcie prowadzenia pojazdu z **cyfrowym tachografem** kierowca musi mieć przy sobie następujące dokumenty, które zobowiązany jest przedłożyć w trakcie kontroli:

- a. wszystkie wydruki z tachografu i wszystkie podpisane odręcznie zapisy (np. w przypadku awarii urządzenia, kierowca nie pozostaje w pojeździe, przejście do miejsca postoju)
- b. wszystkie wykresówki z tachografu analogowego za okres bieżącego tygodnia lub poprzedzających 28 dni kalendarzowych
- c. karta kierowcy do tachografu cyfrowego

Należy przestrzegać i dokumentować obowiązujące krajowe i międzynarodowe czasy jazdy i odpoczynku.

7.3.2 Dokumenty ADR

W trakcie transportu towarów niebezpiecznych zawsze należy mieć przy sobie następujące dokumenty:

- a. dowód kierowcy potwierdzający uprawnienia do transportu towarów niebezpiecznych (ADR)
- b. pisemne instrukcje
- c. dokumentację transportową zawierającą przynajmniej następujące informacje:
 - a) numer UN
 - b) oficjalna nazwa
 - c) klasa
 - d) grupa pakowania
 - e) liczba i opis sztuk wysyłki
 - f) całkowita ilość przypadająca na numer UN
 - g) nadawca
 - h) odbiorca

7.3.3 Środki ochrony / środki pomocnicze / wyposażenie

Zgodnie z ustawowymi wytycznymi trakcie kursu zawsze należy mieć przy sobie następujące elementy wyposażenia:

- a. hełm ochronny
- b. buty ochronne
- c. rękawice
- d. okulary ochronne
- e. odzież zakrywająca ciało
- f. środki ochrony - zgodnie z klasą zagrożenia ADR (zgodnie ze stopniem ochrony I, II, III, IV)
- g. 2 odpowiednie, sprawdzone (co 2 lata) i zaplombowane gaśnice o zawartości materiału co najmniej 6 kg
- h. 1 klin do podkładania pod koła na pojazd
- i. odpowiednia lampa ręczna na każdego członka załogi pojazdu bez części metalowych od strony zewnętrznej

- j. kamizelka ostrzegawcza dla każdego członka załogi
- k. 2 samodzielnie stojące i niezależne od pojazdu znaki ostrzegawcze (pachołki, lampy migowe, trójkąt lub podobne)
- l. wyposażenie zgodne z pisemną instrukcją
- m. w przypadku eksploatacji zimą (co najmniej od 1.11. do 15.4.) łańcuchy śniegowe i opony zimowe
- n. Dodatkowo należy mieć przy sobie następujące elementy pomocnicze:
 - a) żarówki zapasowe
 - b) różne przyrządy otwierające
 - c) aparat fotograficzny w celu dokumentowania (baterie zamienne)
 - d) szmatki do czyszczenia

7.3.4 Urządzenie samohamowne (jeśli dotyczy / cysterny i pojazdy z silosami)

Zawsze należy stosować przepisowe zabezpieczenia przed upadkiem, jeśli prace wykonywane są na wysokości.

7.4 Siedem punktów inspekcji

Przed rozpoczęciem kursu, ale również w przypadku czynności związanych z przeładunkiem, przed rozpoczęciem postojów i przed dostarczeniem towaru należy przeprowadzać obejmującą siedem punktów inspekcję (która obejmuje także ciągnik):

- a. ściana frontowa
- b. lewa strona
- c. prawa strona
- d. podłoga
- e. sufit / dach
- f. strona wewnętrzna / zewnętrzna drzwi
- g. strona zewnętrzna / podwozia

7.5 Po zakończonym kursie

Rozładunek

Kierowca zobowiązany jest do noszenia w trakcie procesu rozładunku środków ochrony indywidualnej.

Rozładunek może nastąpić tylko w przewidzianym do tego obszarze. Jeśli wyjątkowo miałyby to być niemożliwe, wówczas w możliwie daleko idącym stopniu należy wykluczyć wyciek poprzez zabezpieczenie zagrożonego obszaru.

Należy zwrócić uwagę na to, by przestrzegać wszelkich przepisów obowiązujących w danym zakładzie lub innych specyficznych instrukcji (np. zakaz palenia, zakaz fotografowania, zakaz używania telefonów komórkowych etc.).

Jeśli przed, w trakcie lub po zakończeniu kursu stwierdzone zostaną uszkodzenia pojazdu, wówczas kierowca zobowiązany jest do poinformowania o tym kierownictwa firmy, które musi z kolei zadbać o przywrócenie właściwego stanu pojazdu.

8 Prawo transportowe

8.1 Informacje ogólne

Należy przestrzegać każdorazowo właściwych krajowych i międzynarodowych postanowień prawa transportowego, jak również bilateralnych i multilateralnych porozumień międzypaństwowych (np. CEMT).

8.2 Zezwolenia

Należy przewozić ze sobą wszelkie konieczne międzynarodowe zezwolenia na transport, a jeśli stanowi to wymóg, to wypełnić je.

8.3 Opłata drogowa

Należy przestrzegać krajowych postanowień dotyczących opłat drogowych.

9 Towar niebezpieczny

9.1 Informacje ogólne (9.2.1.4.k)

W przypadku transportu towarów niebezpiecznych w rozumieniu Rozporządzenia w sprawie towarów niebezpiecznych w transporcie drogowym i kolejowym (GGVSE), wzgl. Międzynarodowej Konwencji Dotyczącej Drogowego Przewozu Towarów i Ładunków Niebezpiecznych (ADR) należy przestrzegać zawartych w nich postanowień dotyczących transportu, tzn. w szczególności

- a. Klasyfikacja towaru niebezpiecznego (nr UN, nazwa towaru, klasa zagrożenia, cyfra, litera, ADR);
- b. Przewożenie dokumentów transportowych i instrukcji pisemnych (karta charakterystyki);
- c. Oznakowanie sztuk wysyłki;
- d. Oznakowanie jednostki transportowej;
- e. Wyposażenie jednostki transportowej / wyposażenie ochronne;
- f. Uprawnienia kierowcy pojazdu (zaświadczenie ADR);
- g. Uwzględnienie i przestrzeganie zobowiązań wynikających z odpowiedzialności (zgodnie z § 9 GGVSE) wszystkich uczestników transportu;

przepisy dotyczące zamówień, szkolenia i kontroli zgodnie z Rozporządzeniem w sprawie zleceniobiorców w transporcie towarów niebezpiecznych (GbV).

Uwaga: Transport osób: Oprócz załogi pojazdu (kierowca i pomocnik kierowcy z zaświadczeniem ADR) w jednostkach transportowych, w których przewożone są towary niebezpieczne, nie mogą być przewożeni żadni pasażerowie (zgodnie z ADR 8.3.1). Wyjątek: W pojazdach przewożone mogą być tylko następujące osoby:

- a. pomocnik kierowcy z zaświadczeniem ADR
- b. osoby (również bez prawa jazdy na samochód ciężarowy i zaświadczenia ADR), które wspomagają kierowcę w transporcie, co jest odpowiednio potwierdzone (zgodnie z ADR 8.2.3). Potwierdzone musi to zostać przez kierownictwo floty odpowiednim pismem, które należy przewozić przy sobie. Ponadto zgodnie z ADR 1.10 osoby te muszą przewozić przy sobie dokument tożsamości ze zdjęciem.

9.2 Zakaz ładunków mieszanych (9.2.1.7.c)

Zgodnie z obowiązującymi przepisami ADR należy przestrzegać zakazu ładunków mieszanych. W przypadku niejasności kierowca może zasięgnąć informacji u właściwego doradcy ds. bezpieczeństwa w transporcie towarów niebezpiecznych.

9.3 Oznakowanie pojazdu

Jednostki transportowe, w których przewożone są towary niebezpieczne, muszą zostać opatrzone dwoma kwadratowymi, odblaskowymi tablicami w kolorze pomarańczowym zgodnie z ustępem 5.3.2.2.1 ADR. Należy je umieścić z przodu i z tyłu na jednostce transportowej pionowo do osi podłużnej. Muszą one być wyraźnie widoczne. Taka tablica ostrzegawcza wskazuje na to, że pojazd w ogóle transportuje towar niebezpieczny. W takim przypadku może chodzić o różne substancje i zagrożenia, opakowane w różne opakowania jak beczki, kanistry, kartony, skrzynie itd. Zawsze należy przestrzegać zakazu ładunków mieszanych. Górna część podaje numer rozpoznawczy zagrożenia. Dolna część podaje numer UN, nazwę przewożową substancji niebezpiecznej.

W poniższej tabeli znajduje się informacja na temat oznaczenia numeru rozpoznawczego zagrożenia (kod Kemlera):

1. cyfra (zagrożenie dominujące)	2 i 3. cyfra (zagrożenia dodatkowe)
2 emisja gazu spowodowana ciśnieniem lub reakcją chemiczną	0 brak dodatkowego zagrożenia
3 zapalność cieczy (par) i gazów	1 zagrożenie wybuchem
4 zapalność materiałów stałych	2 emisja gazu
5 działanie utleniające (podtrzymujące palenie)	3 zapalność
6 działanie trujące	5 działanie zapalne (podtrzymujące palenie)
7 działanie promieniotwórcze	6 działanie trujące
8 działanie żrące	7 działanie promieniotwórcze
9 zagrożenie samorzutną i gwałtowną reakcją	8 działanie żrące
	9 zagrożenie samorzutną i gwałtowną reakcją

Jeśli przed numerem zagrożenia stoi X, wówczas substancja nie może mieć kontaktu z wodą (również mgła, śnieg, deszcz), ponieważ w takim przypadku dochodzi do niebezpiecznej reakcji.

Jeśli dwie cyfry są takie same, oznacza to wzrost (podwojenie) zagrożenia (np. 30 = ciecz zapalna, 33 = ciecz łatwo zapalna)

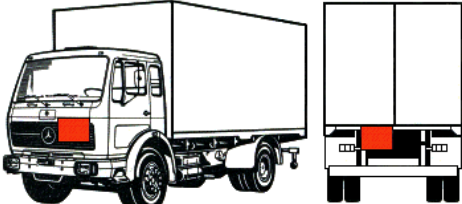
Przykład numeru oznakowania

Zagrożenie dominujące: materiał ciekły zapalny; wzrost zagrożenia dominującego: materiał łatwo zapalny

Substancja: tutaj 1203 = węglowodory ciekłe o temperaturze zapłonu niższej niż 21°C (np. benzyna)

9.4 Numer zagrożenia i jego znaczenie patrz załącznik A

9.5 Przykłady oznakowania GGSV samochodów ciężarowych

 Oznakowanie pojazdu transportowego w przypadku działania promieniotwórczego Z przodu i z tyłu neutralne tablice ostrzegawcze Po bokach i z tyłu nalepka informująca o zagrożeniu 7D	 Oznakowanie transportu drobnicy Z przodu i z tyłu neutralne tablice ostrzegawcze
---	---

9.6 Transport towarów niebezpiecznych w tunelach

Wraz z ADR 2007 wprowadzono jednolite przepisy dotyczące ograniczeń korzystania z tuneli przez jednostki transportujące towary niebezpieczne. Oznakowanie tuneli następuje przy użyciu liter B do E na dodatkowych tablicach do znaków drogowych 261.

9.7 Unikanie eksplozji i pożarów

W celu uniknięcia eksplozji, wzgl. również pożarów należy wyeliminować jeden z 3 czynników zgodnie z trójkątem wybuchowości (patrz poniżej). Oznacza to, że jeśli nie występują żadne substancje palne, wówczas nie może dojść do wybuchu / pożaru. Jeśli nie ma dostępu tlenu, wówczas również nie może dojść do wybuchu / pożaru, i jeśli nie są przeprowadzane żadne prace powodujące powstawanie iskier lub jeśli nie ma wysokich temperatur, wówczas również nie może dojść do wybuchu / pożaru.

Uwaga: Iskry mogą powstawać także w wyniku wyładowań statycznych odzieży roboczej lub ludzkiego ciała. Decydującym czynnikiem pozwalającym uniknąć wybuchów jest zatem wiedza na temat tego, jak zachowują się opary palnych cieczy (np. benzyna, rozpuszczalniki). Opary olei mineralnych / opary rozpuszczalników ze względu na swój specyficzny ciężar są cięższe niż powietrze i dlatego po wydostaniu się na zewnątrz szybko opadają na podłoże i rozprzestrzeniają się. Niestety nie są one widoczne, ale w celu łatwiejszego zrozumienia zachowania tych oparów można wyobrazić sobie podobieństwo do cieczy. Po wydostaniu się gaz wycieka na podłoże i tworzy kałużę. W zależności od wysokości spadania lub także kierunku wiatru gaz może rozprzestrzeniać się lub ściekać i rozpląwać się. Jeśli wpadnie do „worka”, którym mogłaby być studzienka lub dołek, wlot kanału lub kanał, wówczas gaz zostaje „uwięziony” i będzie się tam gromadzić. Dlatego też w celu uniknięcia wybuchów szczególną uwagę należy zwrócić na wszelkiego rodzaju zagłębienia.

Zasadniczo obowiązują następujące podstawowe zasady postępowania:

- a. Unikanie wybuchowych mieszanek gazowych poprzez zapewnienie higieny pracy
- b. Unikanie wchodzenia do włazów (w przeciwnym razie konieczność zbadania stężenia tlenu, substancji niebezpiecznych, średnicy włazu etc.)
- c. Zakaz palenia i stosowania otwartego ognia
- d. Stosowanie narzędzi niepowodujących iskrzenia, względnie latarki z atestem ATEX (znak jakości EX)
- e. Gazoszczelne zamykanie połączeń zaworów oddechowych
- f. Szmaki do czyszczenia nasączone paliwem należy przechowywać w odpowiednich pojemnikach zgodnie z wytycznymi ADR (etykietowanie UN 3175) lub po użyciu (pojedyncze sztuki) wrzucić do przewidzianego do tego kontenera na odpady niebezpieczne.
- g. Unikanie naładowania elektrostatycznego poprzez „uziemiaenie osobiste” - dotknięcie uziemionego elementu metalowego poza strefą wybuchu
- h. Odzież / buty antystatyczne
- i. Uziemienie

Trójkąt wybuchowości: Aby doszło do eksplozji, wyfuknięcia wzgl. spalenia muszą zaistnieć 3 komponenty:

- a. Tlen: najczęściej w postaci powietrza w otoczeniu
- b. Paliwo najczęściej w postaci produktów z olei mineralnych, jak np. benzyna, ropa etc.
- c. Źródło zapłonu: najczęściej w postaci iskier (poprzez dotyk elementów metalicznych, poprzez naładowanie statyczne tworzyw sztucznych etc.)

Aby doszło do eksplozji te 3 komponenty muszą występować w odpowiednim stosunku lub w odpowiednim stężeniu.

Strefy ochrony przed wybuchem

W zależności od tego, w jakim obszarze zagrożenia się znajdujemy, rozróżnia się różne strefy, przy czym strefa 0 oznacza najwyższy stopień zagrożenia: Strefy należy zabezpieczać pachołkami lub innymi elementami zabezpieczającymi. W przypadku problemów z zapewnieniem ochrony przed wybuchem spowodowanych przez klientów lub przechodniów, należy: przerwać czynność i dopiero po zapewnieniu koniecznej ochrony przed wybuchem wznowić jej wykonywanie.

Strefa 0

Strefę 0 tworzą obszary, w których ciągle, przez dłuższe okresy czasu lub często występuje wybuchowa atmosfera jako mieszanka powietrza i palnych gazów. Jest to zasadniczo wewnątrz pojemników i przewodów rurowych etc. W przypadku wykonywania prac lub przebywania w strefie 0 w odniesieniu do odzieży stawiane są następujące wymogi: Pod względem ochrony przeciwpożarowej odzież musi spełniać wymogi EN 531 we wszystkich klasach, a pod względem właściwości antystatycznych musi być zgodna z EN 1149-1. Zabrania się zabierania ze sobą przedmiotów wytwarzających iskry jak np. zapalniczka, telefon komórkowy lub narzędzia niewykonane z metali szlachetnych (np. z żelaza lub aluminium), o ile w odniesieniu do ich stosowania w strefie 0 nie istnieje odpowiednie zezwolenie!

Strefa 1

Strefa 1 obejmuje obszary, w których w przypadku normalnej eksploatacji może się czasami tworzyć wybuchowa atmosfera jako mieszanka powietrza i palnych gazów.

Do obszarów tych należą np.:

- a. bliskie otoczenie otworów wlewowych
- b. bliskie otoczenie otworów do napełniania i opróżniania
- c. bliskie otoczenie połączeń zwalnianych w trakcie prac
- d. bliskie otoczenie dławic (np. przy pompach)
- e. bezpośrednia bliskość przewodów odpowietrzających
- f. taca na przecieki i włazy wlewów na zbiornikach

Zabrania się zabierania ze sobą przedmiotów wytwarzających iskry jak np. zapalniczka, telefon komórkowy lub narzędzia niewykonane z metali szlachetnych (np. z żelaza lub aluminium) oraz lamp niechronionych przed wybuchem, o ile w odniesieniu do ich stosowania w strefie 1 nie istnieje odpowiednie zezwolenie!

Uwaga: W strefie 1 i 0 zabrania się zmiany odzieży, wzgl. również zakładania i zdejmowania elementów odzieży, ponieważ może przy tym dojść do wyładowania elektrostatycznego.

Strefa 2

Strefa 2 obejmuje obszary, w których w przypadku zwykłej eksploatacji normalnie nie może występować wybuchowa atmosfera jako mieszanka powietrza i palnych gazów lub występuje ona tylko krótkotrwale. Do obszarów tych należą np.:

- a. otoczenie strefy 1
- b. obszary wokół rozłączalnych połączeń przewodów rurowych

Zabrania się zabierania ze sobą przedmiotów wytwarzających iskry jak np. zapalniczka, telefon komórkowy lub narzędzia niewykonane z metali szlachetnych (np. z żelaza lub aluminium), o ile w odniesieniu do ich stosowania w strefie 2 nie istnieje odpowiednie zezwolenie!

9.8 Zatrzymywanie się / parkowanie

Należy zwrócić uwagę na to, by pojazd był zatrzymywany wzgl. parkowany zgodnie z wytycznymi ADR 8.4 w aktualnej wersji.

10 Pojazdy, pojemniki i dodatkowe instalacje

Należy zadbać o to, by w trakcie załadunku i rozładunku przygotowane pojazdy, pojemniki i dodatkowe instalacje znajdowały się w doskonałym stanie technicznym i wizualnie były bez zarzutu oraz by były zgodne z ustawowymi i urzędowymi przepisami dotyczącymi towaru przeznaczonego do załadunku.

Pojazdy, które nie odpowiadają obowiązującym przepisom prawa, w przypadku załadunku ADR zostaną odrzucone. W przypadku obecności pomocnika kierowcy zabrać należy także dla niego wymagane przedmioty należące do środków ochrony indywidualnej.

11 Proces załadunku (9.2.1.4.j)

11.1 Środki ochrony indywidualnej

W trakcie załadunku i rozładunku kierowca zobowiązany jest nosić środki ochrony indywidualnej. Wymagane są co najmniej następujące środki ochrony indywidualnej:

- a. hełm ochronny
- b. buty ochronne
- c. rękawice
- d. kamizelka ostrzegawcza
- e. okulary ochronne
- f. odzież zakrywająca ciało

Przed rozpoczęciem każdego kursu kierowca jest zobowiązany skontrolować indywidualne wyposażenie ochronne pod względem uszkodzeń i kompletności.

11.2 Środki ochrony indywidualnej - transporty ADR (9.2.1.4.x)

Zgodnie z wymogami ADR w trakcie transportu towarów kierowca musi mieć przy sobie następujące środki ochrony indywidualnej wzgl. nosić je na sobie w trakcie załadunku i rozładunku:

- a. hełm ochronny
- b. buty ochronne
- c. rękawice
- d. kamizelka ostrzegawcza
- e. okulary ochronne
- f. odzież zakrywająca ciało
- g. środki ochrony - zgodnie z klasą zagrożenia ADR (zgodnie ze stopniem ochrony I, II, III, IV)

11.3 Załadunek

Należy zapewnić, by w trakcie załadunku pojazd był skutecznie zabezpieczony przed niezamierzonym toczeniem się (hamulec postojowy i kliny pod koła – 9.2.1.4t). W trakcie załadunku kierowca powinien znajdować się w pojeździe lub przy pojeździe w celu nadzorowania załadunku.

Należy zwrócić uwagę na to, by przestrzegać wszelkich przepisów obowiązujących w danym zakładzie w punkcie załadunkowym lub innych specyficznych instrukcji (np. zakaz palenia, zakaz fotografowania, zakaz używania telefonów komórkowych etc.).

Obowiązkiem kierowcy jest zapewnienie kontroli sztuk paczek przed przejęciem pod względem nienaruszenia i kompletności.

11.4 Zabezpieczenie transportu (9.2.1.7.b)

Ustawowe przepisy dotyczące zabezpieczania ładunku spisane są w Rozporządzeniu w sprawie dopuszczania do ruchu drogowego (StVZO), kodeksie drogowym (StVO), odpowiednich przepisach administracyjnych oraz przepisach o zapobieganiu wypadkom BGV D 29. Technicznymi wytycznymi są DIN EN 12 195 i DIN 75410, jak również wytyczne 2700 nn. określone przez VDI (Związek Niemieckich Inżynierów).

Nie wolno przekraczać najwyższych dopuszczalnych mas całkowitych oraz najwyższych dopuszczalnych nacisków na osie. (9.2.1.4n)

11.5 Kontrola samochodu ciężarowego

Łaładunku można dokonywać tylko wtedy, gdy można wykluczyć wszelkie uszkodzenia pojazdu, mające wpływ na nienaruszony stan pojazdu lub ładowanych sztuk wysyłki (np. odstający metalowy kątownik lub wystający gwóźdź może przedrzeć worki).

11.5.1 Na zewnątrz pojazdu

- a. Przegląd rejestracyjny (plakietka stwierdzająca ważność / ew. pisemne potwierdzenie terminu przeglądu rejestracyjnego)
- b. Opony (wizualnie bez zarzutu, stan ogólny: np. głębokość bieżnika, nie widać kordu stalowego / tkaniny tekstylnej)
- c. Urządzenia oświetlające (w pełni funkcjonalne)
- d. Brak wycieków (zbiorniki, pokrywa otworu wlewowego, wyloty lub osprzęt do obsługi szczelne)
- e. Rama i dyszel (np. brak głębszych pęknięć lub odkształceń, brak silnej korozji)
- f. Brak przylegających przedmiotów powodujących zagrożenie (na zbiornikach i nadwoziach, przed i po ładunku i rozładunku)

11.5.2 Elementy ładunkowe

- a. Plandeka (bez zarzutu, bez pęknięć etc., jeśli plandeka jest wymagana wzgl. dopuszczana przez przepisy)
- b. Powierzchnia ładunkowa i ściany skrzyni ładunkowej lub konstrukcja bez zarzutu i możliwość bezpiecznego za- i rozładunku
- c. Czystość i nienaruszony stan skrzyni ładunkowej (np. brak odstających gwoździ)

11.5.3 Wyposażenie i oznakowanie jednostki transportowej

- a. Środki ochrony kierowcy (sprzęt ochronny dróg oddechowych (jeśli wymagany), lampa ręczna, kamizelka ostrzegawcza lub odzież ostrzegawcza, pozostałe wyposażenie zgodnie z pisemnymi instrukcjami)
- b. Wyposażenie pojazdu (klin do podłożenia, dwa niezależnie stojące znaki ostrzegawcze, jak również dalsze wyposażenie zgodnie z pisemnymi instrukcjami)
- c. Gaśnica (liczba, wielkość, data kontroli, bez zarzutu)
- d. Oznakowanie w kolorze pomarańczowym (tablice ostrzegawcze zamocowane i ewentualnie umieszczenie numeru zagrożenia i UN)
- e. Tabliczki / oznakowanie substancji stanowiących zagrożenie dla środowiska („ryba i drzewo”) umieszczone (na zbiornikach, kontenerach i rampach wymiennych)

11.5.4 Dokumentacja i dokumenty towarzyszące

- a. Dokument przewozowy (zawierający wszelkie wymagane dane)
- b. Instrukcje pisemne do dyspozycji
- c. Świadectwo dopuszczenia pojazdu zgodnie z podrozdziałem 9.1.3 ADR (do dyspozycji i ważny)
- d. Zaświadczenie o ukończeniu szkolenia kierowcy ADR zgodnie z rozdziałem 8.2 ADR (do dyspozycji i ważne)
- e. Ewentualnie dokument określający trasę transportu / kolej i żegluga śródlądowa w przypadku transportów zgodnie z § 35 GGVSEB (w połączeniu z załącznikiem 1 GGVSEB) do dyspozycji i ważne
- f. Ewentualnie bilateralna umowa / multilateralne porozumienie / jednopaństwowe zezwolenie (do dyspozycji i ważne)
- g. Dokument tożsamości ze zdjęciem zgodnie z 1.10.1.4. ADR / 8.1.2.1 ADR dla każdego członka załogi

11.5.5 Kierowca pojazdu i pomocnik kierowcy

- a. Zdolność do pracy kierowcy pojazdu (brak widocznego przemęczenia, nie jest pod wpływem alkoholu, nie jest pod wpływem narkotyków)
- b. Przestrzeganie zakazu transportu osób

- c. Przestrzeganie zakazu palenia w trakcie prac załadunkowych i rozładunkowych
- d. Zakaz używania ognia lub nieostoiętego płomienia

11.5.6 Ładunek

- a. Sztuki wysyłki odpowiednio oznakowane (nalepki ostrzegawcze / oznakowanie substancji szkodliwych dla środowiska („ryba i drzewo”), numer UN)
- b. Sztuki wysyłki bez pomieszanych produktów i nieuszkodzone
- c. Jeśli wymagane są strzałki kierunkowe: Ustawienie sztuk wysyłki zgodnie z oznakowaniem
- d. Przestrzegać zakazu ładunków mieszanych
- e. Rozdzielenie artykułów spożywczych, używek i pasz
- f. Ładunek ułożony i zabezpieczony we właściwy sposób

11.5.7 Maksymalne dopuszczalne masy

Należy przestrzegać maksymalnych dopuszczalnych mas i nacisków na osie. Należy mieć na względzie fakt, iż ograniczenia różnią się w zależności od państwa. Ponadto należy przestrzegać indywidualnych ograniczeń pojazdu.

Wykaz dopuszczalnych mas i nacisków na osie znajduje się w załączniku (źródło IRU):

12 Przepisy bezpieczeństwa

12.1 Przepisy ogólne

12.1.1 Zasady

Profesjonalny kierowca pokonuje wiele kilometrów. Dlatego też zobowiązany jest do dążenia do następujących celów

- a. Żadnych wypadków
- b. Żadnego zagrożenia zdrowia
- c. Żadnego zagrożenia wypadkiem

w swoim zachowaniu względem klientów oraz innych uczestników ruchu drogowego. Szczególnie w ruchu drogowym defensywnym, przewidującym stylem jazdy można w istotnym stopniu przyczynić się do złagodzenia zaostrzonej sytuacji na zagrożonej wypadkami „drodze”. Dzięki temu w aktywny sposób można zmniejszyć liczbę wypadków w ruchu drogowym!

12.1.2 Zachowanie w ruchu drogowym

- a. Należy przestrzegać wszelkich wymogów StVO.
- b. Należy zwracać uwagę na ciągle zadbane wizerunek pojazdów, w ruchu drogowym zachowywać się szczególnie ostrożnie i jeździć w sposób przewidujący.
- c. Należy przestrzegać ograniczeń prędkości i zakazów ruchu drogowego.
- d. Należy przestrzegać ograniczeń wysokości i masy pojazdu.
- e. Styl jazdy należy odpowiednio szybko dostosowywać do warunków atmosferycznych i stosować przewidziane wyposażenie (np. założyć łańcuchy śniegowe).
- f. Odległość do pojazdu poprzedzającego należy dostosować odpowiednio do prędkości i warunków na drodze.
- g. Należy uwzględniać wydłużenie drogi hamowania spowodowane piętrzeniem się cieczy.
- h. Należy zwrócić uwagę na ew. wyższy środek ciężkości pojazdu w momencie jazdy po zakrętach.
- i. Wjeżdżając w zakręty należy oszczędzać opony.
- j. Szczególną ostrożność należy zachować wjeżdżając na drogi nieutwardzone, w szczególności na nieutwardzone pobocza.
- k. Szczególna ostrożność obowiązuje w tunelach i na drogach górskich. Minimalna odległość od pojazdów poprzedzających musi w tym wypadku wynosić 100 metrów.

- l. Szczególną ostrożność zachować należy w trakcie cofania. W razie konieczności należy skorzystać z pomocy osoby naprowadzającej, co jednak nie zwalnia kierowcy z odpowiedzialności.
- m. Szczególną ostrożność należy zachować w strefie ochronnej wód.
- n. Szczególną ostrożność zachować w ruchu okrężnym, maks. prędkość 10 km/h.
- o. Należy przestrzegać ustawowych czasów odpoczynku i jazdy.
- p. W przypadku pracy zmianowej należy zapewnić sobie wystarczająco dużo czasu na odpoczynek, wzgl. sen.

12.1.3 Obowiązek zapinania pasów (9.2.1.4.d)

Zasadniczo przed i w trakcie każdego kursu należy zapinać pasy bezpieczeństwa!

12.1.4 Ograniczenia pracy / jazdy w przypadku złych warunków atmosferycznych (9.2.1.4q)

W przypadku złych warunków panujących na drodze i złej widoczności prędkość należy odpowiednio dostosować do tychże warunków. Poza tym należy przestrzegać obowiązku jazdy na oponach zimowych i zakładania łańcuchów śniegowych.

12.1.5 Zagrożenie spowodowane lodem i śniegiem

Lód i śnieg gromadzą się w porze zimowej niepostrzeżenie na dachu pojazdu szybciej, niż można by się tego spodziewać, a zagrożenie wypadkiem wzrasta przy tym wielokrotnie. Jeśli kierowca nie usunie śniegu, lodu lub innych obcych przedmiotów, wówczas ponosi on odpowiedzialność za spowodowany w wyniku tego wypadek. Przed rozpoczęciem kursu w ramach kontroli przed odjazdem załoga pojazdu powinna upewnić się co do tego, że na nadwoziu i dachu kabiny nie znajdują się żadne przedmioty obce, a także skontrolować, czy nie występują tam warstwy śniegu i lodu, szczególnie gdy mają one niewielkie grubości.

- a. W żadnym wypadku nie należy rozpoczynać jazdy bez uprzedniej KONTROLI.
- b. Niebezpieczne „obciążenia dachu” jak lód i śnieg zawsze należy usuwać, jeśli można tego dokonać niepowodując zagrożenia.
- c. W przypadku użycia drabiny w celu wejścia na naczepę konieczne jest przestrzeganie przepisów bezpieczeństwa, by nie doszło do wypadku. Jedną z najczęstszych przyczyn jest ześlizgnięcie się z drabiny, przede wszystkim wtedy, gdy jest ona zbyt krótka lub gdy podłoże jest śliskie. Przylegające drabiny są z reguły wystarczająco długie, jeśli do osiągnięcia najwyższej pozycji w pracy nie trzeba wchodzić po ostatnich czterech szczebelkach. Należy je ustawiać pod odpowiednim kątem (ok. 65° do 75°) i zabezpieczyć przed przewróceniem się wzgl. poślizgiem (np. przy pomocy pasa).
- d. W przypadku nadwozi z plandekami można zastosować jeszcze inną metodę: W razie możliwości należy wejść na skrzynię ładunkową pojazdu, a następnie naciskać na plandekę nadwozia od wnętrza np. przy użyciu listewki, kija od szczotki lub innego elementu pomocniczego. Należy przy tym uważać, by spadające części nie stanowiły zagrożenia dla innych osób. Następnie w ramach kontroli próbnej należy upewnić się, że dach jest wolny od niebezpiecznych obciążeń.

12.1.6 Wjazd do pomieszczeń zamkniętych

W przypadku wjazdu do wąskiego pomieszczenia względnie w przypadku konieczności przeprowadzania w nim prac, najpierw należy dokonać oceny zagrożenia. Dopiero gdy ocena zagrożenia wykaże, że w atmosferze otoczenia nie występują żadne substancje szkodliwe dla zdrowia, oraz że nie brakuje tlenu, wówczas można wejść do pomieszczenia. W razie wątpliwości należy dokonać odpowiednich pomiarów.

12.1.7 Zakaz ruchu samochodowego

Zakazy ruchu samochodowego wprowadzane są najczęściej w wymiarze krajowym. Przed rozpoczęciem kursu należy zasięgnąć informacji na temat postanowień. Wykaz wszystkich dni świątecznych oferuje IRU (www.iru.org).

12.1.8 Ogólne zasady zachowania w tunelach

Poniższe porady powinny w miarę możliwości zapobiec wypadkom w tunelu, względnie powinny pomóc uniknąć dalszych szkód w przypadku zaistniałych zdarzeń.

Ogólne wskazówki bezpieczeństwa:

- a. Przed wjazdem do tunelu należy włączyć światła mijania!
- b. Należy zdjąć okulary przeciwsłoneczne!
- c. W żadnym wypadku nie należy przekraczać ograniczenia prędkości podanego dla danego tunelu przy pomocy znaków drogowych, a wyprzedzać można tylko wtedy, gdy jest to dozwolone i możliwe do wykonania w bezpieczny sposób.
- d. W tunelu z ruchem dwukierunkowym nie wolno wyprzedzać!
- e. Dopuszczalna maksymalna prędkość w niektórych tunelach może być nagle zmieniana przy pomocy znaków zmiennej treści (np. w przypadku zagrożenia korkiem, w razie wypadku, w przypadku prac w tunelu, ...)!
- f. Bezwzględnie należy zachować wymaganą minimalną odległość od poprzedzającego pojazdu.
- g. W przypadku prowadzenia samochodu ciężarowego należy koniecznie zwracać uwagę na wysokość ładunku przed wjazdem do tunelu.
- h. Przed wjazdem do tunelu należy włączyć radio i ustawić każdorazowo podaną rozgłośnię podającą komunikaty dla kierowców (patrz częstotliwości podane przed wjazdem do tunelu).
- i. W przypadku sygnalizacji świetlnej dla poszczególnych pasów ruchu należy koniecznie jej przestrzegać.
- j. W żadnym wypadku nie należy zawracać pojazdu lub wycofywać go!

Korek w tunelu

- a. Włączyć światła awaryjne już w momencie powstawania korka.
- b. Nie wolno opuszczać pojazdu.
- c. Wyłączyć silnik.
- d. W przypadku złej jakości powietrza należy odłączyć dopływ powietrza z zewnątrz wentylacji w pojeździe i zamknąć wszystkie okna.
- e. Przez radio (rozgłośnia z komunikatami dla kierowców) lub przez głośniki w tunelu podawane są przez nadzór tunelu lub policję dalsze wskazówki.
- f. Należy postępować zgodnie z instrukcjami służb ratowniczych!

Wypadek lub awaria w tunelu

- a. Należy spróbować zaparkować pojazd, który uległ wypadkowi, na pasie awaryjnym, w zatoczce awaryjnej, wzgl. na skrajnie prawym pasie ruchu, jednak nie na chodniku.
- b. Należy odblokować maskę silnika, ponieważ często pożary występują dopiero później.
- c. Należy zabezpieczyć pojazd (włączyć światła awaryjne i ustawić trójkąt ostrzegawczy) oraz powiadomić centralę tunelu poprzez najbliższy znajdujący się telefon alarmowy (kierować się oznakowaniami).

Policji należy podać dokładnie następujące informacje:

- a. Gdzie się znajdujemy (istotne: jezdnia czy zatoczka awaryjna) i co się wydarzyło.
- b. W którym kierunku jazdy doszło do incydentu.
- c. Czy są ranni, a jeśli tak to ilu.

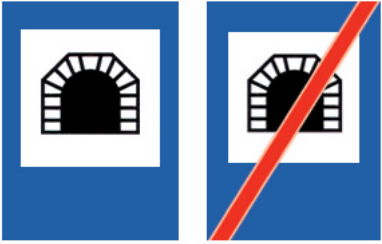
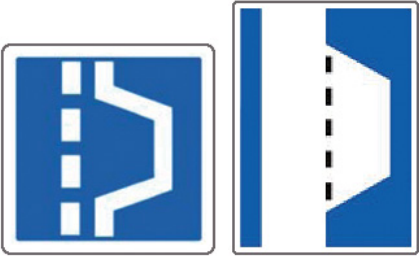
Nadzór tunelu powiadomi w razie potrzeby ratowników wzgl. pogotowie ratunkowe.

Pożar w tunelu

- a. Zaalarmować: Kierowca (lub pomocnik) przez telefon alarmowy (nisze sygnalizacyjno – alarmowe) nawiązuje kontakt z nadzorem tunelu i wyzwala alarm poprzez użycie przycisku alarmującego pożar. Zdjęcie gaśnicy automatycznie wyzwala alarm w centrali tunelu. Nadzór tunelu podejmuje próbę wyjaśnienia zdarzenia za pośrednictwem obrazu telewizyjnego, a w razie konieczności wszczynają dalsze środki ratownicze.
- b. Próba ugасzenia pożaru: W miarę możliwości należy podjąć próbę ugасzenia pożaru własną gaśnicą pożarową ręczną lub gaśnicami z nisz sygnalizacyjno – alarmowych.
- c. W przypadku bezskutecznej próby ugасzenia pożaru należy bezzwłocznie oddalić się ze strefy zagrożenia.
- d. Dla wszystkich osób niebędących bezpośrednimi uczestnikami wypadku lub pożaru, lub też dla uczestników ruchu stojących w korku obowiązujące są następujące zalecenia: Włączyć światła awaryjne, wyłączyć silnik, zamknąć okna, wyłączyć wentylację, nie palić!

- e. W tunelu w żadnym wypadku nie należy zawracać pojazdu! (wyjątek: na wyraźne polecenie personelu służb ratowniczych)
- f. W przypadku intensywnego powstawania dymu wyłączyć silnik, odblokować maskę silnika, natychmiast opuścić pojazd, kluczyk natomiast pozostawić w stacyjce! Nie zamykać pojazdu! Możliwe, iż siły ratownicze w ramach prowadzonej akcji będą musiały przestawić pojazd wzgl. usunąć go ze strefy zagrożenia!
- g. Jak najszybciej należy oddalić się ze strefy zagrożenia!
- h. Należy postępować zgodnie z instrukcjami służb ratowniczych wzgl. policji!
- i. Zainstalowane techniczne wyposażenie tunelu służące zapewnieniu bezpieczeństwa (w zależności od wyposażenia tunelu) w nagłych przypadkach, np. w przypadku pożaru, uruchomi automatycznie przebiegające programy.

Oznakowanie tuneli

 E11 a+b	„Tunel drogowy” Znaki E, 11a i E, 11b Długość tunelu podana jest albo w dolnej części tabliczki lub na dodatkowej tabliczce H2. W przypadku tuneli dłuższych niż 3 000 m co 1 000 m podana jest odległość, która pozostała do pokonania. Podana może być także nazwa tunelu.
 E 17 a+b	„Zatoczka sygnalizacyjno – awaryjna” Oznaczenie 328 StVO wzgl. E, 17a i E, 17b Wskazówki dotyczące telefonów alarmowych oraz gaśnic umieszczone są na dodatkowej tablicy lub uwzględnione na samym znaku.
 F 14	„Telefon alarmowy” Znak F 14 W pomieszczeniach alarmowych, które od tunelu oddzielone są drzwiami, musi znajdować się wyraźnie czytelny tekst w odpowiednich językach zgodnie z poniższym przykładem, który wskazuje, że pomieszczenie alarmowe nie zapewnia ochrony w przypadku pożaru. „POMIESZCZENIE NIE ZAPEWNIĄ OCHRONY PRZED POŻAREM Podążaj zgodnie z symbolami do wyjść awaryjnych”
 F15	„Gaśnica” Znak F 15 Wyposażenie w pomieszczeniach alarmowych będące do dyspozycji użytkowników tuneli oznakowane musi być przy użyciu znaku informacyjnego „F” - zgodnie z Konwencją Wiedeńską, jak np. po prawej
 G23 a+b	Wyjścia awaryjne Znaki G, 23 a i G, 23 b „Convention on Road Signs and Signals” Do oznakowania wyjść awaryjnych należy stosować znaki „G”

 G24 a b c	Znaki G, 24_a, G, 24_b i G, 24_c Poza tym znaki umieszczone na ścianach tunelu muszą wskazywać dwa najbliższe znajdujące się wyjścia awaryjne.
	Sygnalizacja pasów ruchu Znaki te mogą mieć kształt okrągły lub kwadratowy.
Odbiór radia	W tunelach, w których można odbierać radio, użytkownicy otrzymują odpowiednią informację przy użyciu odpowiednich znaków znajdujących się przed wjazdem do tunelu
Znaki zmiennej treści	Wszystkie znaki zmiennej treści muszą informować użytkowników tunelu w sposób jednoznaczny o korkach, awariach, wypadkach, pożarach lub pozostałych ryzykach.
Oznakowanie jezdni	W celu rozgraniczenia jezdni od pobocza należy umieścić odpowiednie oznakowanie jezdni. W tunelach dwukierunkowych obie jezdnie w obu kierunkach powinny być od siebie wyraźnie oddzielone wzdłuż środkowej linii (linia pojedyncza lub podwójna) z wyraźnie oznaczonymi środkami.

12.2 Czas jazdy i czas odpoczynku kierowcy

Obowiązują ustawowe regulacje dotyczące czasu pracy.

12.3 Instrukcje eksploatacji i wykonania

Instrukcje eksploatacji to wiążące dokumenty firmowe, których należy przestrzegać, wskazujące na zagrożenia w obszarze pracy z biologicznymi czynnikami roboczymi, substancjami niebezpiecznymi oraz ich preparatami oraz zagrożenia w odniesieniu do maszyn i innych instalacji technicznych, a także podające informacje na temat sposobu odpowiedniego zachowania.

Sporządzenie instrukcji eksploatacji jest ustawowo uregulowane przez Rozporządzenie w sprawie substancji niebezpiecznych oraz Rozporządzenie w sprawie bezpieczeństwa pracy.

Instrukcje eksploatacji z reguły zawierają następujące treści:

- Zakres zastosowania
- Zagrożenia dla człowieka i środowiska
- Środki ochrony i zasady postępowania
- Postępowanie w przypadku awarii
- Postępowanie w razie wypadku, pierwsza pomoc
- Odpowiednie usuwanie odpadów / utrzymywanie w należytym stanie

Do instrukcji eksploatacji należących do poszczególnych czynności poszczególni przełożeni lub / i inżynierowie ds. bezpieczeństwa podają dodatkowe instrukcje. Dodatkowe regulacje dotyczące szczególnych czynności zamieszczone są w instrukcjach dotyczących wykonania, które zawierają dodatkowe wiążące regulacje dotyczące zasad postępowania. Jeśli pracownicy mają wykonywać czynności, w odniesieniu do których nie otrzymali żadnych instrukcji dotyczących zagrożeń i sposobów postępowania, lub co do których nie mają pewności, wówczas należy poinformować o tym właściwego przełożonego jeszcze przed rozpoczęciem pracy.

Załącznik

Załącznik A. Numer zagrożenia i jego znaczenie

20 gaz duszący lub gaz niestwarzający dodatkowego zagrożenia 56 materiał utleniający (wzmagający palenie) i trujący
22 gaz skroplony schłodzony, duszący 568 materiał utleniający (wzmagający palenie), trujący i żrący
223 gaz skroplony schłodzony, palny 58 materiał utleniający (wzmagający palenie) i żrący
225 gaz skroplony schłodzony, utleniający (wzmagający palenie) 59 materiał utleniający (wzmagający palenie), mogący samorzutnie ulegać gwałtownej reakcji

23 gaz palny 60 materiał trujący lub słabo trujący
238 gaz palny i żrący 606 materiał zakaźny
239 gaz palny mogący samorzutnie ulegać gwałtownej reakcji 623 materiał ciekły trujący, reagujący z wodą, wydzielający gazy palne

25 utleniający (wzmocniający palenie) gaz 63 materiał trujący, zapalny (temperatura zapłonu od 23°C do 61°C)

26 gaz trujący 638 materiał trujący, zapalny (temperatura zapłonu od 23°C do 61°C) i żrący

263 gaz trujący i palny 639 materiał trujący i zapalny (temperatura zapłonu nie wyższa niż 61°C), mogący samorzutnie ulegać gwałtownej reakcji

265 gaz trujący i utleniający (wzmagający palenie) 64 materiał stały trujący, zapalny lub samonagrzewający się
268 gaz trujący i żrący 642 materiał stały trujący, reagujący z wodą, wydzielający gazy palne
28 gaz żrący 65 materiał trujący i utleniający (wzmagający palenie)
285 gaz żrący i utleniający (wzmagający palenie) 66 materiał silnie trujący
30 materiał ciekły zapalny (temperatura zapłonu od 23°C do 61°C) lub materiał ciekły zapalny lub materiał stały stopiony o temperaturze zapłonu wyższej niż 61°C, ogrzany co najmniej do temperatury jego zapłonu lub materiał ciekły samonagrzewający się
663 materiał silnie trujący i zapalny (temperatura zapłonu nie wyższa niż 61°C)
323 materiał ciekły zapalny, reagujący z wodą, wydzielający gazy palne 664 materiał stały silnie trujący, zapalny lub samonagrzewający się
X323 materiał ciekły zapalny, reagujący niebezpiecznie z wodą, 1) i wydzielający gazy palne 1) Woda może być używana tylko w porozumieniu z ekspertem.
665 materiał silnie trujący i utleniający (wzmagający palenie)
33 materiał ciekły łatwo zapalny (temperatura zapłonu niższa niż 23°C) 668 materiał silnie trujący i żrący

333 materiał ciekły samozapalny (piroforyczny) 669 materiał silnie trujący, mogący samorzutnie ulegać gwałtownej reakcji
X333 materiał ciekły piroforyczny, reagujący niebezpiecznie z wodą 1) 1) Woda może być używana tylko w porozumieniu z ekspertem.
68 materiał trujący i żrący
336 materiał ciekły łatwo zapalny i trujący 69 materiał trujący lub słabo trujący, mogący samorzutnie ulegać gwałtownej reakcji
338 materiał ciekły łatwo zapalny i żrący 70 materiał promieniotwórczy
X338 materiał ciekły łatwo zapalny i żrący, niebezpiecznie reagujący z wodą 1) 1) Woda może być używana tylko w porozumieniu z ekspertem.
72 gaz promieniotwórczy
339 materiał ciekły łatwo zapalny, mogący samorzutnie ulegać gwałtownej reakcji 723 gaz promieniotwórczy i palny
36 materiał ciekły zapalny (temperatura zapłonu od 23°C do 61°C), słabo trujący lub materiał ciekły samonagrzewający się i trujący
73 materiał ciekły promieniotwórczy i zapalny (temperatura zapłonu nie wyższa niż 61°C)
362 materiał ciekły łatwo zapalny, trujący, reagujący z wodą i wydzielający gazy palne
74 materiał stały promieniotwórczy
X362 materiał ciekły trujący, zapalny, reagujący niebezpiecznie z wodą 1) i wydzielający gazy palne 1) Woda może być używana tylko w porozumieniu z ekspertem.
75 materiał promieniotwórczy utleniający (wzmagający palenie)
368 materiał ciekły zapalny, trujący i żrący 76 materiał promieniotwórczy trujący
38 materiał ciekły zapalny (temperatura zapłonu od 23°C do 61°C), słabo żrący lub materiał ciekły samonagrzewający się, żrący
78 materiał promieniotwórczy żrący
382 materiał ciekły zapalny, żrący, reagujący z wodą, wydzielający gazy palne
80 materiał żrący lub słabo żrący
X382 materiał ciekły zapalny, żrący, reagujący niebezpiecznie z wodą 1), wydzielający gazy palne 1) Woda może być używana tylko w porozumieniu z ekspertem.
X80 materiał żrący lub słabo żrący, reagujący niebezpiecznie z wodą 1) 1) Woda może być używana tylko w porozumieniu z ekspertem.
39 materiał ciekły zapalny, mogący samorzutnie ulegać gwałtownej reakcji 823 materiał ciekły żrący, reagujący z wodą, wydzielający gazy palne
40 materiał stały zapalny lub materiał ulegający samorzutnej reakcji lub materiał samonagrzewający się
83 materiał żrący lub słabo żrący i zapalny (temperatura zapłonu od 23°C do 61°C)
423 materiał stały reagujący z wodą, wydzielający gazy palne X83 materiał żrący lub słabo żrący i zapalny (temperatura zapłonu od 23°C do 61°C), reagujący niebezpiecznie z wodą 1) 1) Woda może być używana tylko w porozumieniu z ekspertem.
X423 materiał stały zapalny, reagujący niebezpiecznie z wodą, 1) wydzielający gazy palne 1) Woda może być używana tylko w porozumieniu z ekspertem.
839 materiał żrący lub słabo żrący i zapalny (temperatura zapłonu od 23°C do 61°C), mogący samorzutnie ulegać gwałtownej reakcji
43 materiał stały samozapalny (piroforyczny) X839 materiał żrący lub słabo żrący i zapalny (temperatura zapłonu od 23°C do 61°C), mogący samorzutnie ulegać gwałtownej reakcji i reagujący niebezpiecznie z wodą
44 materiał stały zapalny, stopiony w podwyższonej temperaturze
84 materiał stały żrący, zapalny lub samonagrzewający się
446 materiał stały zapalny i trujący, stopiony w podwyższonej temperaturze
842 materiał stały żrący, reagujący z wodą, wydzielający gazy palne
46 materiał stały zapalny lub samonagrzewający się, trujący 85 materiał żrący lub słabo żrący i utleniający (wzmagający palenie)
462 materiał stały trujący, reagujący z wodą, wydzielający gazy palne 856 materiał żrący lub słabo żrący, utleniający (wzmagający palenie) i trujący
X462 materiał stały trujący, reagujący niebezpiecznie z wodą 1), wydzielający gazy trujące 1) Woda może być używana tylko w porozumieniu z ekspertem.
86 materiał żrący lub słabo żrący i trujący
48 materiał stały zapalny lub samonagrzewający się i żrący 88 materiał silnie żrący
482 materiał stały żrący, reagujący z wodą i wydzielający gazy palne X88 materiał silnie żrący, reagujący niebezpiecznie z wodą 1) 1) Woda może być używana tylko w porozumieniu z ekspertem.
X482 materiał stały trujący, reagujący niebezpiecznie z wodą 1), wydzielający gazy żrące 1) Woda może być używana tylko w porozumieniu z ekspertem.
883 materiał silnie żrący i zapalny (temperatura zapłonu od 23°C do 61°C)
50 materiał utleniający (wzmagający palenie) 884 materiał stały silnie żrący, zapalny lub samonagrzewający się
539 nadtlenek organiczny palny 885 materiał silnie żrący i utleniający (wzmagający palenie)
55 materiał silnie utleniający (wzmagający palenie) 886 materiał silnie żrący i trujący
556 materiał silnie utleniający (wzmagający palenie) i trujący X886 materiał silnie żrący i trujący, reagujący niebezpiecznie z wodą 1) 1) Woda może być używana tylko w porozumieniu z ekspertem.
558 materiał silnie utleniający (wzmagający palenie) i żrący 89 materiał żrący lub słabo żrący, mogący samorzutnie ulegać gwałtownej reakcji
559 materiał silnie utleniający (wzmagający palenie), mogący samorzutnie ulegać gwałtownej reakcji
90 materiał zagrażający środowisku, różne materiały niebezpieczne
99 różne materiały niebezpieczne przewożone w podwyższonej temperaturze

Maksymalne masy i wymiary

Załącznik B: Ograniczenia obciążeń

stan na 25.03.13	A	AFG	AL	AZ	B	BG ⁴	BIH	BR	BY ⁴	CH	CY	CZ	D	DK
Wysokość (m)	4	4	4	4	4	4	4	4.40	4	4	4	4	4	4
Autobus piętrowy														
Szerokość (m)														
Wszystkie pojazdy	2.55	2.50	2.50	2.55	2.55	2.55	2.50	2.60	2.55	2.55	2.50	2.55	2.55	2.55
Nadwozia pojazdów chłodni	2.60		2.60	2.60	2.60	2.60			2.60	2.60	2.60	2.60	2.60	2.60
Długość (m)														
Pojazdy mechaniczne (inne niż autobus)	12	12	12	12	12	12	12	14	12	12	12	12	12	12
Przyczepa	12			12	12	12	12		12			12	12	12
Pojazd przegubowy	16.50	16	16.50	20	16.50	16.50	17	18.60	20	16.50	16.50	16.50	16.50	16.50
Zestaw przyczepowy	18.75	24	18.35	20	18.75	18.75	18	19.80	20	18.75	18.35	18.75	18.75	18.75
Autobus, autokar				12				14			12			
- 2 osie	13.50		12		13.50	13.50	12		12	13.50		13.50	13.50	13.50
- więcej niż 2 osie	15		12		15	15	12		15	15		15	15	15
- z przyczepą					18.75	18.75						18.75	18.75	18.75
Autobus przegubowy	18.75			18	18.75	18.75	18		18	18.75		18	18.75	18.75
Nacisk na oś (t)														
Jedna oś	10	8	10	10	10	10	10	10	10	10	6	10	10	10
Oś napędowa	11.5				12	11.5				11.5 ⁵	11	11.5	11.5	11.5
Układ dwóch osi posobnych		14	12	18			16	17			18			
- Pojazd mechaniczny	18				20	18			18	18		18	18	18
· z zawieszeniem pneumatycznym	19					19				19 ⁵		19	19	19
- Przyczepa / naczepa	20				20	20			18	20		20	20	20
Trzy osie	24		18	24	27 ¹	24	24	25.5	25.5	24		24	24	24
Maksymalny dopuszczalny nacisk(t)														
Autobus, autokar														
- 2 osie	18	16	18		19	18	20	15	18	18	16	18	18	18
- 3 osie	25	24	25		26	26 ¹	26	22	24	26 ¹	24	26 ¹	26 ¹	26
Autobus przegubowy	28				28	28			28	28		28	28	28
Pojazd mechaniczny														
- 2 osie	18	16	18		19	18	20	16	18	18	16	18	18	18
- 3 osie	26 ¹	24	25		26	26 ¹	26	23	25 ¹	26 ¹	24	26 ¹	26 ¹	26 ¹
- 4 osie	32 ²				32	32			32	32	31	32	32	32 ²
Przyczepa														
- 2 osie	18		18		20	18	20		18	18		18	18	20
- 3 osie	24		22		30	24	26		24	24		24	24	24
Pojazd przegubowy	40			38			40			40				
- 3 osie (2+1)		24	26		29			26	28			28	28	28
- 4 osie (2+2)		34	32		39	38 ²		33	38 ²			38 ²	38 ²	38
- 5 osi (2+3)		36	38		44 ¹	40		45	38			42	40	42
- 5 osi (3+2)		36	38		44	40		40	38			46	40	44
- 6 osi (3+3)		36	38		44	40		45	38			48	40	48
- Transport kontenerowy (3+2/3)	44					44						48	44	
Zestaw przyczepowy	40	36		38			40			40				
- 4 osie (2+2)			40		39	36		33	36			36	36	38
- 5 osi (2+3)			44		44	40		45	38			42	40	42
- 5 osi (3+2)			44		44	40		45	38			44 ¹	40	44
- 6 osi (3+3)			44		44	40		45	38			48	40	48

Maksymalne masy i wymiary

	E	EST	EU	F ¹⁷	FIN ⁷	GB	GE	GR	H	HKJ	HR	I ¹⁴	IL	IR
Wysokość (m)	4	4	4	⁶	4.20	⁶	4	4	4	4.20	4	4	4	4.50
Autobus piętrowy						4.57								
Szerokość (m)														
Wszystkie pojazdy	2.55	2.55	2.55	2.55	2.60	2.55	2.55	2.55	2.55	2.60	2.55	2.55	2.55	2.50
Nadwozia pojazdów chłodni	2.60	2.60	2.60	2.60	2.60	2.60	2.60	2.60	2.60	2.60	2.60	2.60	2.60	
Długość (m)														
Pojazdy mechaniczne (inne niż autobus)	12	12	12	12	12	12	20	12	12	12 ¹³	12	12	12	12 ¹³
Przyczepa	12	12	12	12	12	12		12	12	16.20 ¹³		12	12	
Pojazd przegubowy	16.50	16.50	16.50	16.50	16.50	16.50	20	16.50	16.50	18.50	16.50	16.50	16.50	16
Zestaw przyczepowy	18.75	18.75	18.75	18.75	25.25	18.75	24	18.75	18.75	18.50	18.75	18.75	18.75	18
Autobus, autokar													12	11
- 2 osie	15	13.50	13.50	13.50	13.50	13.5 ⁹		12	13.50		13.50	13.50		
- więcej niż 2 osie	15	15	15	15	15	15 ⁹		12	15	12	15	15		
- z przyczepą	18.75	18.75	18.75	18.75	18.75	18.75			18.75			18.75		
Autobus przegubowy	18	18.75	18.75	18.75	18.75	18.75		18	18.75		18.75	18.75	18	
Nacisk na oś (t)														
Jedna oś	10	10	10	12 ¹⁶	10	10	10	10	10	13	10	12	10	13 ²
Oś napędowa	11.5	11.5	11.5	12 ¹⁶	11.5	11.5	11	11.5	11.5	7.5	11.5	12	11.5	
Układ dwóch osi posobnych										18				20
- Pojazd mechaniczny	18	18	18	19	18	18		18	16 ¹¹		18	20	18	
· z zawieszeniem pneumatycznym	19	19	19		19	19		19			19		19	
- Przyczepa / naczepa	20	20	20		20	20		20	16		20			
Trzy osie	24	24	24		24	24		24	24		24		24	
Maksymalny dopuszczalny nacisk(t)														
Autobus, autokar														
- 2 osie	18	18	18	19	18	18		18	18	21	18	18	18	19
- 3 osie	26 ¹	26 ¹	26 ¹	26	26 ¹	26 ¹		26 ¹	26 ¹	27	26 ¹	26 ¹	26 ¹	
Autobus przegubowy	28	28	28	32	28	28			28		28	28		
Pojazd mechaniczny														
- 2 osie	18	18	18	19	18	18		18	18	21	18	18	18	19
- 3 osie	26 ¹	26 ¹	26 ¹	26	26 ¹	26 ¹		26 ¹	26 ¹	27	26 ¹	26 ¹	26 ¹	26
- 4 osie	32 ²	32 ²	32 ²	32	32 ²	32 ²		32 ²	30	36	32 ²	32 ²	32 ²	
Przyczepa														
- 2 osie	18	18	18	19	20	18		18	18	21	18	22	19 ¹	
- 3 osie	24	24	24	26	30	24		24	24	27	24	26	27 ¹	
Pojazd przegubowy							44							
- 3 osie (2+1)	28			32	28	26			28	30			28	26
- 4 osie (2+2)	38 ²	38 ²	38 ²	38	38	38 ²		38 ²	36	40	38 ²	40	38 ²	36
- 5 osi (2+3)	40	40	40	44	42	40		40	40	46	40	44	43 ¹	34
- 5 osi (3+2)	40	40	40	44	46	40		40	40	46	40	44	43 ¹	38
- 6 osi (3+3)	40	44	40	44	48	44 ²		40	40	50	40	44	49 ¹	
- Transport kontenerowy (3+2/3)	44	44	44	44	48	44		44			44	44		
Zestaw przyczepowy							44							
- 4 osie (2+2)	36	36	36	38	36	36		36	36	40	36	40	37 ¹	32
- 5 osi (2+3)	40	40	40	40	44	40		40	40	46	40	44	45 ¹	34
- 5 osi (3+2)	40	40	40	40	44	40		40	40	46	40	44	45 ¹	38
- 6 osi (3+3)	40	44	40	40	53 ⁸	44 ²		40	40	50	40	44	53 ^{1,8}	40

Maksymalne masy i wymiary

	IRL	KS	KT	KZ	L	LT	LV	MA	MD	MK	N	NL	P ¹⁴	PL
Wysokość (m)	4.25	4	4.50	4	4	4	4	4	4	4	⁶	4	4	4
Autobus piętrowy	4.57													
Szerokość (m)														
Wszystkie pojazdy	2.50	2.55	2.60	2.55	2.55	2.55	2.55	2.55	2.50	2.50	2.55	2.55	2.55	2.55
Nadwozia pojazdów chłodni	2.60			2.60	2.60	2.60	2.60	2.60			2.60	2.60	2.60	2.60
Długość (m)														
Pojazdy mechaniczne (inne niż autobus)	12		12 ¹³	12	12	12	12	12	12	12	12.40	12	12	12
Przyczepa	12			12	12	12	12	12	12	12 ¹³	12.40	12	12	12
Pojazd przegubowy	16.50		15	20	16.50	16.50	16.50	16.50	16.50	16.50	17	16.50	16.50	16.50
Zestaw przyczepowy	18.35		20	20	18.75	18.75	18.75	18.75	20	18	18.50	18.75	18.75	18.75
Autobus, autokar				12				12	12		15			
- 2 osie	12		12		13.50	13.50	13.50			12		13.50	13.50	13.50
- więcej niż 2 osie	12				15	15	15			12		15	15	15
- z przyczepą					18.75	18.75	18.75	18.75		18		18.75	18.75	18.75
Autobus przegubowy			16.50	18	18.75	18.75	18.75	18.00			18.75	18.75	18.75	18.75
Nacisk na oś (t)														
Jedna oś	10	6	10	10	10	10	10	10	10 ⁴	10	10	10	10	10
Oś napędowa	10.5		10	10	12 ¹	11.5	11.5	11.5			11.5	11.5	12	11.5
Układ dwóch osi posobnych			20		20				16 ⁴	16	20		20	
- Pojazd mechaniczny	18			18 ²		18	18	18				18		18
· z zawieszeniem pneumatycznym	19			19 ²		19	19	19				19		19
- Przyczepa / naczepa	20			18 ²		20	20	20				20		20
Trzy osie	24 ²			26.5 ²	27 ¹	24	24	24	22 ⁴	24	30	27 ¹	24	24
Maksymalny dopuszczalny nacisk(t)														
Autobus, autokar														
- 2 osie	17	18	16	18	19	18	18	18	18 ²	16	19.5	21.5 ¹²	19	18
- 3 osie	25	24		24	26	26 ¹	26 ¹	26 ¹	24	22	26	33 ¹⁵	26	26 ¹
Autobus przegubowy		28	22	28	28	28	28		26	26	29.5		32	28
Pojazd mechaniczny		30												
- 2 osie	17		19	18	19	18	18	18	18 ²	16	19.5	21.5	19	18
- 3 osie	26 ¹		26	25 ¹	26	26 ¹	26 ¹	26 ¹	24	22	29.5 ²	33	26	26 ¹
- 4 osie	32 ²			32 ²	32	32 ²	32 ²	32 ²	32		31 ²	43	32	32 ²
Przyczepa														
- 2 osie	18			18	20 ¹	18	18	18	18 ²		20	20	18	18
- 3 osie	24			24	30 ¹	24	24	24	24	24	30	30	24	24
Pojazd przegubowy		30			44									
- 3 osie (2+1)	25								30		29.5	31.5	29	
- 4 osie (2+2)	35			38 ²		38 ²	38 ²	38 ²	38 ²	32	29.5	41.5	38	38 ²
- 5 osi (2+3)	40 ¹		35	38		40	40	40	40	40	47	50	40	40
- 5 osi (3+2)	40		35	38		40	40	40	40	40	47	50	40	40
- 6 osi (3+3)	40		35	38		40	40	40	40	40	47	50	40	40
- Transport kontenerowy (3+2/3)	44					44	44	44					44	44
Zestaw przyczepowy		30			44						50			
- 4 osie (2+2)	35			36		36	36	36	36	36		41.5	37	36
- 5 osi (2+3)	40		45	42		40	40	40	40	40		50	40	40
- 5 osi (3+2)	40		45	42		40	40	40	40	40		50	40	40
- 6 osi (3+3)	40		45	44		40	40	40	40	40		50	40	40

Maksymalne masy i wymiary

	RC	RCH	RO ⁴	RUS	S	SK	SLO	SR	SYR	TN	TR	UA	UAE	UZ
Wysokość (m)	4	4	4	4	⁶	4	4	4	4	4	4	4	4.20	4
Autobus piętrowy														
Szerokość (m)														
Wszystkie pojazdy	2.50	2.50	2.55	2.55	2.60	2.55	2.55	2.50	2.55	2.55	2.55	2.65	2.60	2.50
Nadwozia pojazdów chłodni			2.60	2.60	2.60	2.60	2.60	2.50		2.60	2.60	2.65		
Długość (m)														
Pojazdy mechaniczne (inne niż autobus)	12	11 ¹³	12	12	24	12	12	12	13	12	12	12	12	12
Przyczepa			12	12	24		12	12 ¹³		12				
Pojazd przegubowy	16.50	17	16.50	20	25.25	16.50	16.50	16.50	16	16.50	16.50	22	17	24
Zestaw przyczepowy		20	18.75	20	24	18.75	18.75	18	19	18.75	18.75	22	21	24
Autobus, autokar		13.20		12					13	12		12		
- 2 osie			13.50		24	12	13.50	12			12			
- więcej niż 2 osie			15		24	15	15.00	12			12			
- z przyczepą			18.75		24			18						
Autobus przegubowy		18	18.75	18	24	18	18.75			18	18			
Nacisk na oś (t)														
Jedna oś		12	10	10	10	10	10	10		10	10	10	13.5	8
Oś napędowa		7	11.5		11.5	11.5	11.5			11.5	11.5			
Układ dwóch osi posobnych		18						16			20	16	20	
- Pojazd mechaniczny			18		18	18	18			18				
· z zawieszeniem pneumatycznym			19		19	19				19				
- Przyczepa / naczepa			20		20	18	20			20				
Trzy osie		25	24		24	24	24	24		24	24	22		
Maksymalny dopuszczalny nacisk(t)														
Autobus, autokar														
- 2 osie		18	18	18	18	18	18	16	19	18	18			
- 3 osie		25	26 ¹	25	26 ¹	26 ¹	25	22	26	26 ¹	25			
Autobus przegubowy			28		28	28		26			28			
Pojazd mechaniczny	16.5											38		
- 2 osie		18	18	18	18	18	18	18	19	18	18		16	
- 3 osie		25	26 ¹	25	26 ¹	26 ¹	25	24	26	26 ¹	25		22	
- 4 osie			32 ²	30	32 ²	32 ²	32		26	32 ²	32			
Przyczepa					36							20		
- 2 osie			18			18	18	18		18				
- 3 osie			24			24	24	22		24				
Pojazd przegubowy					60	40						38		40
- 3 osie (2+1)		29	30	28				26			28		20	
- 4 osie (2+2)		36	38 ²	36			36	32	38	38 ²	38		32	
- 5 osi (2+3)			40	38			40	40	43	40	40		32	
- 5 osi (3+2)		45	40	38			40	40	43	40	40		32	
- 6 osi (3+3)		45	40	38			40	40	48	40	40		32	
- Transport kontenerowy (3+2/3)			44			44	44			44	44			
Zestaw przyczepowy					60	40						38	28	40
- 4 osie (2+2)		40	36	36				36	38	36	36			
- 5 osi (2+3)		45	40	38			40	40	43	40	40			
- 5 osi (3+2)		45	40	38			40	40	43	40	40			
- 6 osi (3+3)		45	40	38			40	40	48	40	40			

INFORMACJE DODATKOWE:

- 1 z zawieszeniem pneumatycznym lub równoważnym
- 2 pod pewnymi warunkami (patrz dokument dla danego kraju)
- 3 dla pojazdów zarejestrowanych w państwie członkowskim UE, wartości te są podwyższone o 5%
- 4 na drogach głównych
- 5 dla pojazdów zarejestrowanych dnia lub po dniu 1.10.97
- 6 brak ogólnie przyjętych ograniczeń
- 7 dla pojazdów zarejestrowanych w państwie członkowskim Europejskiego Obszaru Gospodarczego
- 8 dla pojazdów posiadających 7 lub więcej osi, stosowane wyższe ograniczenia
- 9 musi spełniać surowe kryteria zdolności manewrowej
- 10 oś napędowa autokaru: 11.5t
- 11 układ dwóch osi autokaru: 18.0t
- 12 oficjalna masa dla pojazdu o takiej konfiguracji; w praktyce natomiast maksymalna masa 19.5t
- 13 z 3 osiami lub więcej
- 14 dla pewnych typów transportu (np. kontenery, samochody etc.) stosowane większe ograniczenia
- 15 oficjalna masa dla pojazdu o takiej konfiguracji; w praktyce natomiast maksymalna masa 26.0t
- 16 13t lub 12t dla pojazdów przegubowych w transporcie drogowym jednostka między 40 a 44t
- 17 Ograniczenia czasowe stosowane są w zależności od wieku pojazdu. Na zlecenie, Francuskie Ministerstwo Transportu opracowało specjalne warunki, po spełnieniu których zezwala się na ruch tychże pojazdów do 44 ton:
 - Od 30 września 2014 jeśli pojazd mechaniczny został zarejestrowany po 1. października 2001 (pojazdy Euro III);
 - Od 20 września 2017 jeśli pojazd mechaniczny został zarejestrowany po 1. października 2006 (pojazdy Euro IV i Euro V);
 - Pojazdy zarejestrowane po 1. października 2009.

