ZAŁĄCZNIK III

I. **Zasady zabezpieczenia ładunku**

1. Zabezpieczenie ładunku musi oprzeć się następującym siłom wynikającym z przyspieszenia/zmniejszenia prędkości pojazdu:

   — w kierunku jazdy: 0,8 razy waga ładunku, oraz

   — w kierunku bocznym: 0,5 razy waga ładunku, oraz

   — w kierunku przeciwnym do kierunku jazdy: 0,5 razy waga ładunku,

   — oraz ogólnie musi zapobiegać przechyleniu się lub wywróceniu ładunku.

2. Rozmieszczanie ładunku musi uwzględniać maksymalny dopuszczalny nacisk osi, a także niezbędny minimalny nacisk osi w granicach dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu, zgodnie z przepisami dotyczącymi wagi i wymiarów pojazdów.

3. Podczas zabezpieczania ładunku uwzględnia się mające zastosowanie wymogi w odniesieniu do wytrzymałości niektórych części pojazdu, takich jak burty przednie, burty boczne, burty tylne, kłonice lub punkty mocowania ładunku, gdy elementy te są wykorzystywane do zabezpieczania ładunku.

4. Do zabezpieczania ładunku można wykorzystać jedną, więcej niż jedną lub połączenie następujących metod mocowania ładunku:

   — zamykanie,

   — blokowanie (miejscowe/ogólne),

   — mocowanie za pomocą odciągów prostych,

   — mocowanie przepasaniem od góry.

5. Mające zastosowanie normy:

Norma	Dotyczy:
— EN 12195-1	Wyliczanie sił mocujących
— EN 12640	Punkty mocowania ładunku
— EN 12642	Wytrzymałość struktury nadwozia
— EN 12195-2	Pasy mocujące z włókien syntetycznych
— EN 12195-3	Łańcuchy mocujące
— EN 12195-4	Stalowe liny mocujące
— ISO 1161, ISO 1496	Kontener ISO
— EN 283	Nadwozia wymienne
— EN 12641	Plandeki
— EUMOS 40511	Żerdzie – Kłonice
— EUMOS 40509	Opakowanie transportowe

II. **Kontrola zabezpieczenia ładunku**

1. Klasyfikacja usterek

Usterki klasyfikuje się do jednej z następujących grup usterek:

— Usterka drobna: drobna usterka ma miejsce, gdy ładunek został odpowiednio zabezpieczony, ale wskazane byłoby oznaczenie dotyczące zachowania bezpieczeństwa.

— Usterka poważna: poważna usterka ma miejsce, gdy ładunek nie został wystarczająco zabezpieczony i możliwe jest znaczące przesunięcie lub przewrócenie ładunku bądź jego części.

— Usterka niebezpieczna: niebezpieczna usterka ma miejsce, gdy dochodzi do bezpośredniego zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego w wyniku zagrożenia utratą ładunku lub jego części lub zagrożenia wynikającego bezpośrednio z ładunku bądź też bezpośredniego narażenia ludzi na niebezpieczeństwo.

Przewóz, w którym stwierdzono usterki zaliczane do więcej niż jednej grupy, klasyfikuje się do grupy najpoważniejszych usterek. Przewóz, w którym stwierdzono kilka usterek, klasyfikuje się do wyższej kategorii, ponieważ łączny efekt tych usterek będzie prawdopodobnie większy.

2. Metody kontroli

Metoda kontroli polega na wzrokowym sprawdzeniu właściwego zastosowania odpowiednich środków w stopniu wymaganym do zabezpieczenia ładunku lub pomiarze sił rozciągających, wyliczeniu skuteczności zabezpieczenia oraz w stosownych przypadkach sprawdzeniu świadectw.

3. Ocena usterek

W tabeli 1 znajdują się zasady, które można stosować podczas przeprowadzania kontroli zabezpieczenia ładunku w celu określenia, czy warunki transportu są dopuszczalne.

Kategoryzację usterek określa się na podstawie klasyfikacji zawartych w sekcji 1 niniejszego rozdziału, indywidualnie dla każdego przypadku.

Wartości podane w tabeli 1 mają charakter orientacyjny i należy je traktować jako wskazówki służące określeniu kategorii danych usterek w świetle konkretnych uwarunkowań – w szczególności w zależności od rodzaju ładunku – oraz w zależności od uznania funkcjonariusza służb kontrolnych.

W przypadku przewozu objętego zakresem dyrektywy Rady 95/50/WE [1] mogą mieć zastosowanie bardziej szczegółowe wymagania.

Tabela 1

Pozycja	Nieprawidłowości	Ocena nieprawidłowości		
		Drobne	Poważne	Niebezpieczne
A	Opakowanie transportowe nie pozwala na właściwe zabezpieczenie ładunku.	W zależności od uznania funkcjonariusza służb kontrolnych		
B	Co najmniej jedna sztuka ładunku nie jest właściwie ustawiona.	W zależności od uznania funkcjonariusza służb kontrolnych		
C	Pojazd nie jest odpowiedni do umieszczonego na nim ładunku (usterka inna niż wymienione w pozycji 10).	W zależności od uznania funkcjonariusza służb kontrolnych		
D	Oczywiste wady nadbudowy pojazdu (usterka inna niż wymienione w pozycji 10).	W zależności od uznania funkcjonariusza służb kontrolnych		
10	Stosowność pojazdu			

[1] Dyrektywa Rady 95/50/WE z dnia 6 października 1995 r. w sprawie ujednoliconych procedur kontroli drogowego transportu towarów niebezpiecznych (Dz.U. L 249 z 17.10.1995, s. 35).

Pozycja	Nieprawidłowości	Ocena nieprawidłowości		
		Drobne	Poważne	Niebez-pieczne
10.1.	Ściana przednia (jeżeli jest wykorzystywana do mocowania ładunku)			
10.1.1.	Uszkodzenia spowodowane korozją lub odkształcenia powodujące osłabienie części		x	
	Pęknięcie części grożące naruszeniem integralności przedziału ładunkowego			x
10.1.2.	Zbyt mała wytrzymałość (świadectwo lub etykieta w stosownych przypadkach)		x	
	Zbyt mała wysokość w stosunku do przewożonego ładunku			x
10.2.	Ściany burtowe (jeżeli są wykorzystywane do mocowania ładunku)			
10.2.1.	Uszkodzenia spowodowane korozją lub odkształcenia powodujące osłabienie części, zły stan zawiasów lub zamków		x	
	Pęknięcie części; brakujące lub niedziałające zawiasy lub zamki			x
10.2.2.	Zbyt mała wytrzymałość (świadectwo lub etykieta w stosownych przypadkach)		x	
	Zbyt mała wysokość w stosunku do przewożonego ładunku			x
10.2.3.	Płyty burty w złym stanie		x	
	Pęknięcie części			x
10.3.	Tylna ściana (jeżeli jest wykorzystywana do mocowania ładunku)			
10.3.1.	Uszkodzenia spowodowane korozją lub odkształcenia powodujące osłabienie części, zły stan zawiasów lub zamków		x	
	Pęknięcie części; brakujące lub niedziałające zawiasy lub zamki			x
10.3.2.	Zbyt mała wytrzymałość (świadectwo lub etykieta w stosownych przypadkach)		x	
	Zbyt mała wysokość w stosunku do przewożonego ładunku			x
10.4.	Kłonice (jeżeli są wykorzystywane do mocowania ładunku)			
10.4.1.	Uszkodzenia spowodowane korozją lub odkształcenia powodujące osłabienie części, lub zły stan mocowania do pojazdu		x	
	Pęknięcie części; mocowanie do pojazdu niestabilne			x
10.4.2.	Zbyt mała wytrzymałość lub nieodpowiednia budowa		x	
	Zbyt mała wysokość w stosunku do przewożonego ładunku			x
10.5.	Punkty mocowania ładunku (jeżeli są wykorzystywane do mocowania ładunku)			
10.5.1.	Zły stan lub nieodpowiednia budowa		x	
	Niezdolne do przenoszenia wymaganych sił mocowania			x

Pozycja	Nieprawidłowości	Ocena nieprawidłowości		
		Drobne	Poważne	Niebezpieczne
10.5.2.	Zbyt mała liczba		x	
	Zbyt mała liczba do przeniesienia wymaganych sił mocowania			x
10.6.	Wymagane konstrukcje specjalne (jeżeli są wykorzystywane do mocowania ładunku)			
10.6.1.	Zły stan, uszkodzenie		x	
	Pęknięcie części; niezdolne do przenoszenia sił mocujących			x
10.6.2.	Nieodpowiednie do przewożonego ładunku		x	
	Brakujące			x
10.7.	Podłoga (jeżeli jest wykorzystywana do mocowania ładunku)			
10.7.1.	Zły stan, uszkodzenie		x	
	Pęknięcie części; ładunek zbyt ciężki			x
10.7.2.	Zbyt małe obciążenie		x	
	Ładunek zbyt ciężki			x
20	Metody mocowania ładunku			
20.1.	Zamykanie, blokowanie i bezpośrednie mocowanie pasami			
20.1.1	Bezpośrednie przymocowanie ładunku (blokowanie)			
20.1.1.1	Zbyt duża odległość od ściany przedniej, jeżeli jest ona wykorzystywana do bezpośredniego mocowania ładunku		x	
	Ponad 15 cm i niebezpieczeństwo przebicia ściany			x
20.1.1.2.	Zbyt duża odległość boczna od ściany burtowej, jeżeli jest ona wykorzystywana do bezpośredniego mocowania ładunku		x	
	Ponad 15 cm i niebezpieczeństwo przebicia ściany			x
20.1.1.3.	Zbyt duża odległość od ściany tylnej, jeżeli jest ona wykorzystywana do bezpośredniego mocowania ładunku		x	
	Ponad 15 cm i niebezpieczeństwo przebicia ściany			x
20.1.2.	Urządzenia do mocowania ładunku takie jak szyny mocujące, belki blokujące, listwy i kliny z przodu, z boku i z tyłu			
20.1.2.1.	Nieodpowiednie mocowanie do pojazdu	x		
	Zbyt słabe mocowanie do pojazdu		x	
	Urządzenia niezdolne do przenoszenia sił unieruchamiających, obluzowane			x

Pozycja	Nieprawidłowości	Ocena nieprawidłowości		
		Drobne	Poważne	Niebezpieczne
20.1.2.2.	Nieodpowiednie zabezpieczenie ładunku	x		
	Niewystarczające zabezpieczenie ładunku		x	
	Całkowicie nieskuteczne			x
20.1.2.3.	Systemy mocujące nie są wystarczające		x	
	Całkowicie nieodpowiednie systemy mocujące			x
20.1.2.4.	Nieoptymalna stosowność wybranej metody do zabezpieczenia ładunku		x	
	Wybrana metoda jest całkowicie nieodpowiednia			x
20.1.3.	Bezpośrednie mocowanie przy użyciu siatek i pokryć			
20.1.3.1.	Stan siatek i pokryć (brak lub uszkodzenie oznakowania, ale sprzęt w dobrym stanie)	x		
	Uszkodzenie urządzeń do unieruchamiania ładunku		x	
	Poważnie zużyte i nienadające się do wykorzystania urządzenia do unieruchamiania ładunku			x
20.1.3.2.	Niewystarczająca wytrzymałość siatek i pokryć		x	
	Wytrzymałość mniejsza niż 2/3 wymaganych sił mocujących			x
20.1.3.3.	Niewystarczające mocowanie siatek i pokryć		x	
	Wytrzymałość mocowania mniejsza niż 2/3 wymaganych sił mocujących			x
20.1.3.4.	Niewystarczająca stosowność siatek i pokryć do zabezpieczenia ładunku		x	
	Sprzęt całkowicie nieodpowiedni			x
20.1.4.	Oddzielenie jednostek ładunku i wypełnienie przestrzeni między nimi lub odstępów od innych elementów			
20.1.4.1.	Stopień adekwatności oddzielenia jednostek i wypełnienia pustych przestrzeni		x	
	Zbyt duże odległości między jednostkami lub odstępy od stałych elementów			x
20.1.5.	Bezpośrednie mocowanie (poziome, poprzeczne, skośne, mieszane i wiązania)			
20.1.5.1.	Zbyt małe siły mocujące		x	
	Mniej niż 2/3 wymaganej siły			x
20.2.	Zabezpieczenie poprzez zwiększenie tarcia			
20.2.1.	Uzyskanie wymaganych sił zabezpieczających			

Pozycja	Nieprawidłowości	Ocena nieprawidłowości		
		Drobne	Poważne	Niebezpieczne
20.2.1.1.	Zbyt małe siły mocujące.		x	
	Mniej niż 2/3 wymaganej siły			x
20.3.	Zastosowane urządzenia do mocowania ładunku			
20.3.1	Stosowność urządzeń do unieruchamiania ładunku		x	
	Urządzenie całkowicie nieodpowiednie			x
20.3.2.	Brak/uszkodzenie oznakowania (np. etykiety lub zawieszki), ale urządzenie jest w dobrym stanie	x		
	Brak/uszkodzenie oznakowania (np. etykiety lub zawieszki) i urządzenie wykazuje duże zużycie		x	
20.3.3.	Uszkodzenie urządzeń do unieruchamiania ładunku		x	
	Poważnie zużyte i nienadające się do wykorzystania urządzenia do unieruchamiania ładunku			x
20.3.4.	Niewłaściwe zastosowanie napinaczy pasów		x	
	Uszkodzone napinacze pasów			x
20.3.5.	Niewłaściwe użycie urządzeń unieruchamiających ładunek (np. brak narożników zabezpieczających ładunek)		x	
	Wadliwe użycie urządzeń unieruchamiających ładunek (np. węzły)			x
20.3.6.	Mocowanie urządzeń do unieruchamiania ładunku nieodpowiednie.		x	
	Mniej niż 2/3 wymaganej siły			x
20.4.	Wyposażenie dodatkowe (np. maty przeciwpoślizgowe, zabezpieczenie krawędzi, ślizgi krawędziowe)			
20.4.1.	Zastosowano nieodpowiedni sprzęt	x		
	Zastosowano zły lub wadliwy sprzęt		x	
	Zastosowano całkowicie nieodpowiedni sprzęt			x
20.5.	Transport materiałów sypkich, lekkich i luzem			
20.5.1.	Zwiewanie materiału sypkiego podczas jazdy pojazdu może powodować zakłócenia ruchu.		x	
	Stwarza zagrożenie dla ruchu			x
20.5.2.	Nieodpowiednie zabezpieczenie materiałów luzem		x	
	Utrata ładunku stwarza zagrożenie dla ruchu			x

Pozycja	Nieprawidłowości	Ocena nieprawidłowości		
		Drobne	Poważne	Niebez-pieczne
20.5.3.	Brak przykrycia towarów lekkich		x	
	Utrata ładunku stwarza zagrożenie dla ruchu			x
20.6.	Transport pni drzew			
20.6.1.	Przewożony materiał (pnie) są częściowo obluzowane			x
20.6.2.	Siły mocujące jednostki ładunkowej są niewystarczające		x	
	Mniej niż 2/3 wymaganej siły			x
30	Ładunek w ogóle niezabezpieczony			X