

Załącznik nr 2

METODY KONTROLI ZABEZPIECZENIA ŁADUNKU ORAZ KLASYFIKACJA I KRYTERIA OCENY USTEREK STWIERDZONYCH PODCZAS TEJ KONTROLI

§ 1. 1. Usterki stwierdzone podczas drogowej kontroli technicznej klasyfikuje się do jednej z kategorii:

- 1) usterki drobne – w przypadku gdy ładunek został odpowiednio zabezpieczony, ale wskazane byłoby oznaczenie dotyczące zachowania bezpieczeństwa;
- 2) usterki poważne – w przypadku gdy ładunek nie został wystarczająco zabezpieczony i jest możliwe znaczące przesunięcie lub przewrócenie ładunku lub jego części;
- 3) usterki niebezpieczne – w przypadku gdy dochodzi do:
 - a) bezpośredniego zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego w wyniku zagrożenia utratą ładunku lub jego części, lub
 - b) zagrożenia wynikającego bezpośrednio z ładunku, lub
 - c) bezpośredniego narażenia ludzi na niebezpieczeństwo.

2. Przewóz, w którym stwierdzone usterki zaliczono do więcej niż jednej kategorii, klasyfikuje się do wyższej kategorii usterek.

3. Przewóz, w którym stwierdzono kilka usterek w tej samej kategorii, klasyfikuje się do wyższej kategorii usterek.

§ 2. Kontrola zabezpieczenia ładunku polega w szczególności na wzrokowym sprawdzeniu zastosowania odpowiednich środków zabezpieczających, pomiarze sił rozciągających, wyliczeniu skuteczności zabezpieczenia oraz w uzasadnionych przypadkach sprawdzeniu świadectw środków zabezpieczających.

§ 3. Oceny usterek zabezpieczenia ładunku dokonuje się na podstawie nieprawidłowości zawartych w tabeli:

Pozycja	Nieprawidłowości	Kategoria usterki		
		drobna	poważna	niebezpieczna
A	Opakowanie transportowe nie pozwala na właściwe zabezpieczenie ładunku	w zależności od uznania kontrolującego		
B	Co najmniej jedna sztuka ładunku nie jest właściwie ustawiona	w zależności od uznania kontrolującego		
C	Pojazd nie jest odpowiedni do umieszczonego na nim ładunku (usterka inna niż wymienione w pozycji 10)	w zależności od uznania kontrolującego		
D	Oczywiste wady nadbudowy pojazdu (usterka inna niż wymienione w pozycji 10)	w zależności od uznania kontrolującego		
10	Dostosowanie pojazdu			
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 nie działające 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 nie działające 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.	Kłonicie (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

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, obłuzowane			X
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 metoda 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.	Niewłaściwy dobór 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 odstępów 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 przez zwiększenie tarcia			
20.2.1.	Uzyskanie wymaganych sił zabezpieczających			
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.	Nieodpowiedni dobór 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.	Nieodpowiednie mocowanie urządzeń do unieruchamiania ładunku		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
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 obłuzowane			X
20.6.2.	Siły mocujące jednostki ładunkowej są niewystarczające		X	
	Mniej niż 2/3 wymaganej siły			X
30	Ładunek w ogóle niezabezpieczony			X

§ 4. W przypadku przewozu towarów niebezpiecznych, o których mowa w Umowie europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR), sporządzonej w Genewie dnia 30 września 1957 r. (Dz. U. z 2017 r. poz. 1119), wraz ze zmianami obowiązującymi od dnia ich wejścia w życie w stosunku do Rzeczypospolitej Polskiej, ogłoszonymi we właściwy sposób mogą mieć zastosowanie bardziej szczegółowe wymagania.