

V minulém čísle jsme slíbili prezentovat názory na problematiku ADR/RID. Dnes přinášíme několik názorů manažerů společností, kterých se tato problematika bezprostředně dotýká. Odpovědi nejsou názorem redakce a plně vyjadřují názor respondenta ankety. Položili jsme jim dvě otázky:

1. Jaká jsou specifika přepravy ADR/RID v rámci zásobovacích řetězců (požadavky na kvalifikaci lidí, využití bezpečnostních poradců, certifikace skladů, speciální technika)?
2. Vyžadují od vás zákazníci prokazování plnění podmínek kladených na dopravce nebezpečných věcí?



■ Ing. Kamil Řehák  
Jednatel/Managing  
Director  
Freight Masters  
Solutions s.r.o.

1. Přepravy ADR/RID se řídí Evropskou dohodou o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (Accord Dangereuses Route). Dohoda nejen stanovuje a třídí nebezpečné látky a předměty podle jejich vlastností, ale zároveň také stanovuje podmínky pro jejich přepravu, balení a značení, předpisy pro manipulaci s těmito látkami během skladování i v průběhu přepravy. Přepravy ADR/RID vyžadují proškolení všech zaměstnanců, kteří se na přepravě podílejí a přicházejí s těmito látkami do styku. Protože se jedná o velmi rozsáhlé a hlavně specifické téma, zabývá se jím tým bezpečnostních poradců, kteří jsou sdruženi v klubu DGSA. Tento klub vznikl v r. 2003, má něco kolem 250 členů. Znamená to, že firma, která se přepravou nebezpečného zboží zabývá musí mít svého smluvního bezpečnostního poradce, který nejen proškolí zaměstnance (od skladových manipulátů přes dispečery až po řidiče), ale pro firmu pracuje jako stálý odborný konzultant v oblasti nebezpečného zboží. Takovým poradcem může být i speciálně proškolený zaměstnanec firmy. Pokud se firma rozhodne stát se členem sdružení DGSA má pak i zaručený přísun informačního materiálu s aktualitami v oblasti ADR. Základní školení zaměstnanců (dispečerů)

je většinou dvoudenní a je zakončené znalostním testem. Každý úspěšný účastník obdrží certifikát. Obvykle více času si vyžaduje školení řidičů a skladových manipulátů, jelikož je podrobnější a je zaměřené k jednotlivým třídám ADR. Zahrnuje informace o vybavení a označení vozidel, informace o dokladech k přepravě ADR a dalších dokladech (osvědčení o schválení vozidla, osvědčení o školení řidiče). Poměrně hodně času je věnováno i pokynům v případě nehody nebo mimořádné události (únik látek, poškození obalu) a první pomoci. V případě uskladnění nebezpečného zboží si musí majitel/pronajímatel skladu zajistit povolení k provozování takového skladu. Rovněž se jedná o soubor povolení, které se váží k uložení a skladování nebezpečného zboží, manipulaci, bezpečnostním opatřením ve skladu, vlivu na životní prostředí, obalovému hospodářství, ... Všechna tato a další opatření jsou velmi podrobně popsána a zdokumentována a několikrát ročně se přezkoumávají v rámci enviromentálních norem. V ČR se jedná o certifikaci dle normy 14001.

2. K tomu, aby dopravce/zasílatel zahájil spolupráci se zákazníkem, který požaduje přepravy nebezpečného zboží, musí zákazník předložit dopravci/zasílateli veškeré údaje o povaze a charakteru tohoto zboží. Dnes již pro výrobce nebo obchodní firmy není problém takové doklady dopravci předat. Jsou nedílnou součástí nebezpečného zboží stejně tak jako doklad CMR. Dodržování plnění předepsaných podmínek je nejen požadováno našim zákazníkem, ale dokonce i jeho smluvními partnery (příjemci zásilek). Všichni zúčastnění mají zájem na tom, aby nedocházelo k poškození zboží chybným zacházením nebo nedodržováním podmínek (teplotní, bezpečnostní, ...). Dokonce se i stává, že si zákazník sám náhodně zkontroluje vybavení dopravního prostředku a osvědčení o proškolení řidiče. V dnešní době už probíhá spolupráce s firmami na velmi vysoké úrovni, kdy jsou již na začátku spolupráce domluveny a definovány podmínky spolupráce a dopravce/zasílatel všechny „neshodné případy“ eviduje, vyhodnocuje a konzultuje na pravidelných pracovních setkáních se zákazníkem (KPI). Lze pak tento krok vnímat jako službu s „přidanou hodnotou“, která je zákazníkovi předkládána automaticky a nemusí o ní žádat.



■ Ing. Václav Živec  
LC SOKOTRANS

1. Co se týká dodržování mezinárodních předpisů v dané oblasti, vývoj v České republice došel už do stadia, kdy nedostatky jsou spíše selháním lidského, ne systémového faktoru. Jako možné, ne nevýznamné riziko, vidím v tom, že předpisy nemohou jít do naprostých detailů, do plného „zbožiznalectví“ jednotlivých komodit, neobsahují „historii“ přeprav jednotlivých komodit, včetně popisu příčin selhání a následných havárií. Tyto znalosti a přístup k přepravám vznikají bohužel většinou poučením z chyb, mnohdy bolestných, a při dnešním turbulentním vývoji a migraci pracovníků logistiky, nejsou dále předávány a podvědomě využívány při logistických řešeních. Uvádím dva případy – požár kamionu při nakládce podlahových PVC krytin. Přesto, že podlahové krytiny nebyly deklarovány jako nebezpečné věci v rámci předpisů, následky úplného vyhoření téměř již plně

naloženého kamionu, byly katastrofální – totálně zničený tahač a náves a zboží byly tím nejmenším, usazeniny z dýmu, který vyvíjelo hoření z krytiny, prakticky znehodnotil veškeré další zboží ve skladu (většinou se jednalo o potravinářské v malospotřebitelském balení), přiotrávil pracovníky skladu a úklid skladu vyřadil sklad na cca 1 měsíc z provozu. Poučením, nevyžadovaným předpisy, bylo doporučení našim partnerským organizacím, organizovat nakládku tak, aby při případném požáru nebyl ohrožen expediční sklad a v něm uložené zásoby. Druhý případ je dosti podobný, proto stručně – i velmi malé množství – „pár kartonů“ kosmetiky obsahující koncentrovaný etanol a hořlavé hnací plyny – parfémy a laky na vlasy, při neopatrné manipulaci a následném požáru, způsobí problémy při hašení a následky o několik řádů horší, než je, bez znalosti charakteru zboží, možno očekávat. V prvním případě byly všechny postupy v souladu s předpisy, jednalo se o technickou závadu na manipulační technice, ve druhém případě se jednalo o selhání lidského faktoru – topné BP těleso a přiblížení k němu manipulovaných kartonů po dobu svačiny skladového personálu.

2. Plnou způsobilost pro přepravy nebezpečných nákladů prokazuje firma několikrát, a to jak při získání certifikátu ISO a SQAS, tak je prokázání většinou i jednou z podmínek výběrových řízení. Aktuální prokázání způsobilosti vozidla i řidiče, včetně úplnosti provázejících dokladů, je kontrolováno našimi pracovníky při vyslání vozidla na nakládku a pracovníky nakládajícího subjektu bezprostředně před nakládkou. Naopak absence nebo nedostatečná kontrola nakládajícího subjektu je signálem pro dopravce, že není vše v pořádku a může dojít k dalším pochybením, např. při správnosti údajů v dokumentech provázejících zboží. Proto na tyto nedostatky upozorňujeme objednavatele přeprav a společně řešíme, zda se jedná o systémovou chybu nebo jen lidský faktor a jeho selhání. Vycházíme z předpokladu, že pouze bezchybná, 100% součinnost všech subjektů, zapojených v přepravním řetězci, vede k jeho 100% úspěšné realizaci.

- Ing. Antonín Prachař ředitel Omegaservis 1. V rámci globalizace významných chemických koncernů jsou požadavky na ADR stále přísnější a mnohdy i nad rámec Dohody ADR. Možnosti takových úprav jsou s odvoláním na vnitřní opatření uvnitř společností chemického průmyslu/uvnitř jednotlivých areálů. Nepříjemné zkušenosti máme zejména z Rakouska kdy bezpečnostní poradce zavolal HZS na poškozený blatník vlivem defektu pneumatiky. Až takto daleko sahá alibismus některých poradců pro ADR uvnitř jednotlivých společností. Striktně jsou však vyžadovány všechny aspekty ADR při vstupu a výstupu vozidla z areálu. Požadavky na techniku, ochranné pomůcky, personál atd jsou dané jednotlivými látkami a všechna nutná opatření jsou uvedena v bezpečnostním listě chemické látky – nově registraci REACH.
2. Neumím si představit, že bychom přijeli někam na nakládku nebo vykládku a chyběla by nám jakákoliv předepsaná součást vybavení nebo dokumentace. V takovém případě bychom nebyli vůbec vpuštěni do závodu se všemi negativy jako když nedodáte zboží dle objednávky. V dnešním konkurenčním prostředí by takové chování mohlo znamenat i ztrátu trhu.



■ Jiří Hruška  
manažer logistiky  
ČSAD Hodonín a.s.

1. V zásadě jednoduchá otázka, na kterou neexistuje jednoduchá odpověď. Specifikem přeprav ADR je, že se musí provádět striktně dle platné legislativy. Nejsou to jen ony známé cisterny s PHM. Od určitého okamžiku se dopravce stává přepravovatelem ADR už jen tím, že se na korbě jeho vozu náhodně sejdou kusové zásilky, které samy o sobě nepodléhají tomuto typu přepravy, ale v součtu svých parametrů již vyžadují přepravovat dle ADR. Na tyto pasti se většinou přijde až když je pozdě – silniční kontroly, autonehody. Pro dopravce zvyklého na přepravu zboží, které není klasifikováno jako nebezpečné je celkem komplikované prokousat se legislativními normami, které upravují tuto problematiku. Z toho důvodu nelze než doporučit alespoň základní školení odborným poradcem, nebo konzultační firmou. U společností, které se zabývají přepravou nebezpečného zboží je to potom již otázka obsáhlé administrativy, periodického školení personálu a nákladů na speciální výbavu vozového parku. Musím bohužel konstatovat, že v logistické veřejnosti je celkem ještě nízké povědomí o povinnostech, které musí dopravce dodržovat. Mnohdy toto bohužel platí i o znalostech odesílatelů. Samostatnou kapitolou je skladování nebezpečných chemických látek a chemických přípravků, které musí odpovídat striktně legislativě – zákonu o chemických látkách – skladovou zásobu je třeba posuzovat podle bezpečnostních listů nebezpečných látek a přípravků, které udávají složení a podmínky zacházení – podle druhu závadnosti látky vodním zákonem, zákonem o požární ochraně – stavebním zákonem – z hlediska schválení objektů k účelu užívání.

Druhy používané techniky, technické vybavení a provedení skladů je závislé na nebezpečných vlastnostech zboží. Každý sklad musí být řízen a procesy nastaveny tak, aby v případě havárie nedošlo k promíchání látek, které mezi sebou chemicky nekontrolovaně reagují (oddělené skladování kyselin a alkálií). I zde platí, že hodně ukladatelů ani neví co má plnit a to především z neznalosti vlastností zboží a nutí někdy skladovatele k vytváření různých obalových souborů (mix. palety, dodávky), které nelze s ohledem na zákony realizovat.

2. U zákazníků u kterých je tato problematika součástí hlavních obchodních aktivit, jsou procesy, kontrolní mechanismy, výkaznictví a reporting součástí obchodního kontraktu s námi, jako logistickým providerem. Přestože se jedná zejména o vlastní odpovědnost providera vůči legislativě ČR, naši zákazníci logicky a oprávněně vyžadují informace o způsobu zajištění této služby dle platných zákonů.



■ Bc. Luboš Kučera  
jednatel společnosti  
UNIPETROL DOPRAVA, s.r.o.

1. Specifika a podmínky přepravy nebezpečných věcí (RID) vycházejí z bezpečnostních listů výrobců nebezpečných věcí. V přepravním řetězci na základě podmínek plnění přepravní smlouvy za dodržování podmínek přípojky C k Úmluvě COTIF (RID) odpovídá odesílatel (balič, plnič, nakládkce), dopravce a příjemce (vykládkce, překládkce). Požadavky pro plnění RID, tj. obsluha manipulačních míst, bezpečnostní poradci (splněny předepsané zkoušky), sklady, logistika musí vycházet ze stanovených podmínek RID a tyto podmínky striktně dodržovat. Např.: Označování žel. vozů a kontejnerů oranžovými tabulemi, bezpečnostními značkami – Označování kusů s nebezpečnými věcmi dle RID – Těsnost armatur cisternových vozů a nádržkových kontejnerů – Technický stav žel. vozů (kotlový štítek, rastr – lístkovnice, nápisy na voze) – Čistota kotlů cisternových vozů – Vyplnění vnitrostátních nákladních listů, zasilacích listů pro místní pře-

voz, v mezinárodní přepravě nákladních listů CIM a vozových listů CUV dle části 5 RID – Skladování nebezpečných věcí – Plnění podmínek RID při přepravě nebezpečných věcí a prázdných nevyčištěných obalů po přepravě nebezpečné věci.

Vedení společnosti jmenovalo do svých jednotlivých závodů celkem pět bezpečnostních poradců. Tímto krokem jsme nejenom splnili legislativní požadavky, ale zajistili jsme také operativnost řešení eventuálních problémů souvisejících s přepravou nebezpečných věcí. Společnost má také své personální zastoupení v Asociaci bezpečnostních poradců a znalců, o.s., pan Vladimír Zelený je prezidentem této Asociace a dalším členem je pan Radek Klein, který v Asociaci působí jako jednatel. Tito členové byli mezi zakladateli tohoto občanského sdružení, které vzniklo v roce 2003. V celém průběhu přepravního řetězce dochází ke změně subjektu, který právě odpovídá za zásilku (minimálně zákazník – dopravce – zákazník). Z tohoto důvodu spolupracují bezpečnostní poradci naší společnosti s poradci našich zákazníků a partnerů. Zjištěné požadavky jsou dále implementovány přímo do jednotlivých procesů přepravních řetězců. Samozřejmostí je kontrolní činnost. Bezpečnostní poradci společnosti se zúčastňují pravidelných školení a seminářů. Naše společnost byla také oslovena možností účasti ve výboru RID (založeného při Drážním úřadu v Praze, který na svých jednáních diskutuje o změnách a trendech v oblasti přeprav nebezpečných věcí v železniční dopravě. Vzhledem ke stanoveným podmínkám přepravy prázdných nevyčištěných obalů po předchozí přepravě nebezpečných věcí se z přepravních řetězců stává nekonečná smyčka, během které musí zásilka v libovolném okamžiku splňovat podmínky předpisu RID. S ohledem na obecnou bezpečnost jsou tyto podmínky s každým novým vydáním předpisu přísnější.

2. Naši zákazníci od nás prokazování plnění podmínek při přepravě nebezpečných věcí přímo nevyžadují, ale přeprava každé nebezpečné věci nebo prázdných nevyčištěných obalů po přepravě nebezpečných věcí samozřejmě podléhá platné legislativě:

Přípojek C k Úmluvě COTIF (RID) v rámci vnitrostátní a mezinárodní přepravy CIM: Zákonem o dráhách č. 266/1994 Sb., a jeho prováděcími vyhláškami v platném znění. Smluvními vztahy, např. Smlouvou o spolupráci dopravců v železniční vnitrostátní a mezinárodní přepravě. Převzetí nebezpečných věcí nebo prázdných nevyčištěných obalů k přepravě je podmíněno rovněž splněním technické a přepravní prohlídky mezi zaměstnanci odesílatele/vlečkaře a dopravce, mezi dopravci nebo při předání nebezpečných věcí v místě dodání mezi dopravcem a příjemcem/vlečkařem.



■ Ing. Josef Matějovský  
zástupce ředitele  
odboru nákladní  
dopravy a přepravy  
České dráhy, a.s.

1. Každá firma přepravující nebezpečné věci po silnici (ADR) či po železnici (RID) a manipuluje s nimi (odesílatel, příjemce, dopravce...) a to v množství 50 tun/rok musí mít dle Nařízení vlády č. 1/2000 Sb., ve znění nařízení 295/2000 o přepravním řádu pro veřejnou drážní nákladní dopravu bezpečnostního poradce. Tento poradce vypracovává technologii pro dopravu a manipulaci s nebezpečnou věcí, provádí školení zaměstnanců, radí a kontroluje dodržování podmínek. Ostatní zaměstnanci ČD jsou školení ve smyslu kapitoly 1.3 RID a to se zaměřením na působnost při přepravě nebezpečných věcí. Jinak samozřejmě pro celý přepravní proces platí Dohoda ADR, resp. Řád RID. Žádné výjimky neexistují.

Bezpečnostní poradci při těchto procesech působí nejen jako „poradci“, ale i v rámci Vyhlášky UIC 471-3 i kontrolně.

Bezpečnostní poradce musí splňovat požadavky na vzdělání, zdravotní způsobilost a odbornou způsobilost (musí pracovat nejméně pět let v oblasti nakládání s nebezpečnými věcmi) a musí vykonat odbornou zkoušku

před komisí MD. Dokladem o vykonání zkoušky a splnění výše uvedených podmínek je „Osvědčení o odborné způsobilosti bezpečnostního poradce pro přepravu nebezpečných věcí“, které vydává ministerstvo dopravy.

2. ČD, a.s. jako zavedená firma na dopravním trhu a národní dopravce, má vlastní předpis pro přepravu nebezpečných věcí „Podmínky pro přepravu nebezpečných věcí s Českými drahami, a.s.“, kde kromě aktuálního znění RID (vydání platné ve Sbírce mezinárodních smluv) má i další ustanovení, výnosy apod., které se týkají přepravy nebezpečných věcí.

ČD, a.s. provádějí i kontroly kvality přeprav nebezpečných věcí podle Vyhlášky UIC 471-3, jejímž jsou jako jediný železniční dopravce z ČR členem.

Bezpečnostní poradci ČD provádí činnost výše uvedenou i pro ostatní firmy, které o to projeví zájem. Pro menší firmy je tato služba výhodná, neboť nemusí mít svého bezpečnostního poradce a přitom splní podmínky pro přepravu nebezpečných věcí. Dosaženou odbornost prokazují BP ČD a.s. zákazníkům na požádání předložením Osvědčení o odborné způsobilosti...