

**JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH
ZDRAVOTNĚ SOCIÁLNÍ FAKULTA**

Přeprava nebezpečných látek v souvislosti s
bezpečností silničního provozu.

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Vypracovala : **Radka Sandorová**

Studijní obor : Aplikovaná radiobiologie a toxikologie

Vedoucí práce : **Mgr. Bohuslav Chum**

České Budějovice

2007

Annotation

Transfer of dangerous substances in connection with safety at road traffic.

The carriage of dangerous goods by road abides mainly by the European Agreement concerning the international carriage of dangerous goods by road 'ADR'. The agreement was accepted by advanced countries in 1957 and The Czechoslovak Socialist Republic joined it in 1986, the Czech Republic became the full-fledged member on 1st January 1993 as a successor of the former Czechoslovak Socialist Republic.

Despite the fact that the development of industry has brought many products that we cannot imagine the existence of the modern society without, on the other hand, the integral part of them is production of dangerous goods, which brings a danger associated with their manufacture, storage, usage and transportation. On this account it is necessary to use all means to decrease potential hazards of a rise of accidents of vehicles transporting dangerous goods, which brings the biggest hazards to people's health, their possession and ecological environment.

As statistics show, one of the main agents of a rise of accidents is human failure. Even the most perfect regulations cannot avoid these or other hazards that menace whilst carrying dangerous goods. Though my effort was to refer to essential and the most important parts of the ADR agreement concerning the carriage of dangerous goods, to highlight the importance of exercising control over observing the regulations. Moreover, I wanted to point to the direct dependence of successful managing of solving uncommon situations on cooperation and instantiation of powers of all components of Integrated emergency system, and at the same time through a particular example from practice to mention the need of actualization of individual type plans and subsequent presentation of newly used methods and observations from solving crises situations and with them connected introduction of new ways of preparation for their solutions.

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č.111/1998 Sb., v platném znění souhlasím se zveřejněním své bakalářské práce, a to v nezkrácené podobě fakultou elektronickou cestou ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejích internetových stránkách.

Ve Strakonících dne 16.5.2007

Radka Sandorová

Touto cestou chci velmi poděkovat za cenné připomínky, vzácné rady a trpělivost při odborném vedení mé bakalářské práce Mgr. Bohuslavu Chumovi.

OSNOVA

ÚVOD.....	8
Proč píší tuto práci.....	8
Cíl práce.....	9
1. SOUČASNÝ STAV.....	10
1.1. Právní úprava přepravy nebezpečných věcí po silnici.....	10
1.1.1 Přeprava nebezpečných věcí obecně.....	10
1.1.2 Dohoda ADR.....	12
1.1.3 Struktura příloh Dohody ADR.....	13
1.2 ZÁKLADNÍ POJMY PŘEPRAVY NEBEZPEČNÝCH VĚCÍ V SILNIČNÍ PŘEPRAVĚ.....	14
1.2.1 Pojem nebezpečné věci a jejich třídění.....	14
1.2.2 Identifikační číslo.....	15
1.2.3 Klasifikační kód	16
1.2.4 UN číslo.....	16
1.2.5 Balení nebezpečných věcí.....	17
1.2.6 Obalové skupiny.....	17
1.2.7 Druhy obalů.....	18
1.2.8 Značení obalů.....	19
1.3 VOZIDLA PŘEPRAVUJÍCÍ NEBEZPEČNÉ VĚCI.....	20
1.3.1 Označení vozidel.....	22
1.3.2 Povinnosti odesilatele.....	24
1.3.3 Povinnosti dopravce.....	25
1.3.4 Povinnosti řidiče.....	27

1.3.5 Stání a parkování vozidel přepravujících nebezpečný náklad.....	28
1.4 KONTROLY VOZIDEL PŘEPRAVUJÍCÍCH NEBEZPEČNÉ VĚCI.....	28
1.4.1 Stavění vozidel a zásady silniční kontroly.....	29
1.4.2 Doklady, které musí řidič předkládat ke kontrole.....	30
1.4.3 Pravomoc státního odborného dozoru v silniční dopravě.....	31
1.4.4 Nejčastější nedostatky zjišťované při kontrolách ze strany kontrolovaných a kontrolujících	33
1.5 SPECIFIKA DOPRAVNÍCH NEHOD VOZIDEL PŘEPRAVUJÍCÍCH NEBEZPEČNÉ VĚCI.....	35
1.5.1 Pojem dopravní nehody.....	35
1.5.2 Úloha a úkoly Integrovaného záchranného systému při nehodách vozidel přepravujících nebezpečné věci.....	36
1.5.3 Činnost jednotek Integrovaného záchranného systému na místě dopravní nehody.....	38
1.5.4 Pravidla spolupráce mezi zdravotnickou záchrannou službou a jednotkami požární ochrany.....	41
1.5.5 Příklad z praxe a rozbor zásahu složek Integrovaného záchranného systému.....	42
1.5.6 Význam a úloha typových plánů.....	50
2. CÍLE A HYPOTÉZY.....	51
3. METODIKA.....	52
4. VÝSLEDKY.....	52
4.1.1 Rozbor nejčastějších příčin dopravních nehod vozidel přepravujících nebezpečné věci.....	52
4.1.2 Největší rizika.....	53

5. DISKUSE.....	55
6. ZÁVĚR.....	56
7. Seznam použité literatury.....	58
8. Klíčová slova.....	59
9. Přílohy.....	60
Seznam zkratk.....	60

ÚVOD

„Jedním ze základních úkolů Hasičského záchranného sboru ČR je předcházet možnému ohrožení životů, zdraví a majetku občanů. Je potřeba působit preventivně, protože pokud jsou občané informováni a dostatečně poučeni, pokud vědí, co jim hrozí a jak mají v případě krize jednat, tak se významně zmírňují i případné negativní následky a usnadňuje se řešení jakékoliv mimořádné události, ať se již jedná o požár, dopravní nehodu či teroristický útok.“ - Generální ředitel Hasičského záchranného sboru ČR genmjr. Ing. Miroslav Štěpán.

Proč píše tuto práci

Téma své práce jsem volila s ohledem na existující reálnou možnost okamžiku, který může nezvratně změnit život každému z nás, aniž bychom si to uvědomovali. A to především proto, že přeprava nebezpečného zboží po silnici zaznamenala v posledních letech značný nárůst přepravovaného objemu i sortimentu. Zvýšené nároky na přepravu mají zákonitě své negativní stránky, které se projevují především v četnosti dopravních nehod, při kterých jsou přímo ohroženy životy lidí s následnými vlivy na ekologii. Problematika zajištění bezpečnosti v dopravě je stále diskutovanou otázkou a otevřeným problémem. A nejzávažněji se tento problém dotýká právě oblasti silniční dopravy, která se podílí na 97 % všech nehod. Dnes a denně nás sdělovací prostředky zahrnují zprávami o různých neštěstích, při kterých z nejrůznějších příčin umírají lidé. Ocítají se v neočekávaných situacích v podobě živelných pohrom, povodní, požárů, vichřic, sesuvů půdy, sněhových lavin a dalších neštěstí. Přesto se neustále přesvědčujeme o nebezpečí skrytém právě v silniční dopravě, jejíž nedílnou součástí je přeprava nebezpečných látek, u které si možné dopady v případě nehody dokážeme jen stěží představit. Je nepochybné, že přeprava nebezpečných věcí v souvislosti s rozvojem průmyslu, techniky, chemie a aplikací nových vědeckotechnických poznatků a postupů

do výrobní praxe vedou k tomu, že je na různých pracovištích využívána celá řada nových látek, které jsou vyráběny často z nebezpečných komponentů, nebo jsou sami nebezpečné. V souvislosti s jejich výrobou, skladováním a využitím však vyvstává i potřeba jejich přepravy, která zaznamenala citelný nárůst po roce 1989 otevřením státních hranic. Evropa a zejména státy střední Evropy jsou v důsledku hospodářského růstu na evropském vnitřním trhu stále více zatěžovány přepravou nákladů na pozemních komunikacích. S vyšším počtem vozidel přepravujících nebezpečné věci se ve větší míře využívá dálniční sítě ve snaze v co nejkratší době provést nakládku a vykládku, čímž úměrně vzrůstá riziko vzniku škod nejen na samotných zásilkách a převáženém zboží, ale může dojít ke značným škodám na dopravních prostředcích a v neposlední řadě k vážnému ohrožení životů a zdraví osob. V souvislosti s touto přepravou nesmíme opomenout ani možný vznik ekologických škod. A právě se zvýšenou přepravou nebezpečných věcí po silnici je spojeno značné riziko, a to i přes bezpečnostní předpisy a smlouvy, kterými se tato doprava řídí. Do roku 2000 u Policie ČR neexistoval komplexní systémový přístup k problematice nebezpečných věcí, postupně však byly vytvářeny podmínky a daným problémem se metodicky zabývali odborně připravení policisté. Je nezbytné, aby činnost v této oblasti byla prováděna na základě znalostí mezinárodních dohod o mezinárodní přepravě nebezpečných věcí (ADR, RID, aj.), příslušných republikových zákonů (zejména zákona o Policii ČR, zákona o silniční dopravě, aj.) a v souladu a interními předpisy upravujícími činnost dopravní policie ČR. Právě policista je často první u dopravní nehody a jeho neznalost může přivodit osobní tragédii pro něj i pro ostatní účastníky silničního provozu. Jeho připravenost a znalost problematiky by měla napomoci již při volbě odpovídajícího zásahu hasičů v době výjezdu k zásahu na základě policejního vyzvání.

Snad právě proto jsem zvolila tuto problematiku jako téma své bakalářské práce.

Cíl práce

Přestože Česká republika má v současné době celý balík zákonů upravující právě tematiku krizového řízení, která je postupně dávána do souladu se zákony

Evropská unie domnívám se, že chybí základní stručná pomůcka zejména pro policisty v přímém výkonu služby a ostatní záchranáře, ve které by našli shrnuté nejzákladnější povinnosti, jejichž znalost je v této oblasti nezbytná. Proto jako cíl své práce vidím zpracování zjednodušeného návodu pro policisty a další členy zainteresovaných složek s důrazem na to, jaké mají pravomoci a povinnosti při kontrole přepravy nebezpečných látek po silnici a na postup pro členy zasahující na místě nehody v případě dopravní nehody vozidla převážejícího nebezpečné látky v rámci Integrovaného záchranného systému.

Cílem druhým jsem si v této práci stanovila zdůraznění důležitosti spolupráce a konkretizace pravomocí všech složek Integrovaného záchranného systému na místě nehody a to na konkrétním případu z praxe, včetně následků vyplývajících právě z nedodržování výše uvedeného.

1. SOUČASNÝ STAV

1.1 Právní úprava přepravy nebezpečných věcí po silnici

1.1.1 Přeprava nebezpečných věcí obecně

Předpisy, které upravují mezinárodní přepravu nebezpečných věcí, vycházejí ze Vzorových předpisů OSN (tzv. "oranžová kniha"). Jsou to:

- silniční přeprava nebezpečných věcí:

„**ADR**“ European Agreement concerning the international carriage of dangerous goods by road - Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí,

- přeprava nebezpečných věcí po železnici:

„**RID**“ Reglement international concernant le transport des marchandises dangereuses par chemins de fer - Řád pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečného zboží. Řád je přílohou č. 1 k jednotným právním předpisům pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě zboží (CIM), Úmluvy o mezinárodní železniční přepravě - COTIF,

- letecká přeprava nebezpečných věcí:

„ICAO“ Technické pokyny“ Technical Instructions for the Safe Transport of dangerous Goods by Air, které doplňují přílohu č.18 Chicagské úmluvy o mezinárodním civilním letectví (Chicago 1944), uveřejněné Mezinárodní organizací pro civilní letectví (ICAO) v Montrealu; DGR - Dangerous Goods Regulations, - tj. předpisy pro přepravu nebezpečných věcí, vydává IATA,

- námořní přeprava nebezpečných věcí:

„IMDG Code“ Předpisy pro mezinárodní námořní dopravu nebezpečných věcí (International Maritime Dangerous Goods Code) naplňující kapitolu VII, část A Mezinárodní úmluvy o bezpečnosti života na moři - International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), vydané Mezinárodní námořní organizací (IMO), Londýn,

- říční přeprava:

„ADNR“ Accord Européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par navigation du Rhin¹.

Pro silniční přepravu nebezpečných věcí Evropská unie postupně přebírá do svých směrnic předpisy, které byly přijaty na zasedáních členských států dohody ADR:

- Směrnice Rady 94/55/ES o sblížení zákonů členských států s ohledem na silniční přepravu nebezpečných věcí k přizpůsobení se technickému pokroku. (směrnice byla postupně upravována čtyřmi tzv. novelami směrnice: 96/86/ES, 2000/61/ES, 2001/7/ES, 2003/26/ES).

- Směrnice Rady 95/50/ES o jednotném postupu při kontrolách při přepravě nebezpečných věcí po silnici (tato směrnice byla upravována třemi tzv. novelami směrnice: 2001/26/ES, 2004/112/ES).

- Směrnice Rady 96/35/ES jmenování a kvalifikace bezpečnostních poradců.

- Směrnice Rady 2000/18/ES minimální zkušební požadavky na bezpečnostní poradce.

¹ PETRUNČÍK,P. *Přeprava nebezpečných věcí po silnici*, Praha Sdružení automobilových dopravců Česmad Bohemia, 2005, strana 2.

Právní předpisy pro vnitrostátní přepravu nebezpečných věcí².

1.1.2 Dohoda ADR

Mezinárodní silniční přepravu nebezpečných věcí upravuje Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (dále jen „dohoda ADR“). Dohoda ADR vstoupila v platnost mezi vyspělými státy již v roce 1968. Česká republika se stala členem jakožto nástupce po bývalé ČSSR, která se připojila k Dohodě ADR v roce 1986. Plné znění Dohody ADR, avšak bez jejích dvou rozsáhlých příloh A a B, bylo uveřejněno ve Sbírce zákonů v částce 13 ze dne 1. července 1987 pod číslem 64 jako vyhláška Ministra zahraničních věcí o Evropské dohodě o mezinárodní silniční přepravě věcí (ADR). V Dohodě ADR jako takové jsou kromě některých definic též uváděny procedurální náležitosti týkající se například přístupu k Dohodě ADR, uzavírání dvoustranných či mnohostranných dohod mezi smluvními stranami, způsob přijímání změn a doplňků v přílohách A a B. Tyto rozsáhlé přílohy jsou nedílnou součástí této dohody.

- příloha A „Všeobecná ustanovení týkající se nebezpečných látek a předmětů“
- příloha B „Ustanovení o dopravních prostředcích a o přepravě“

Na základě postupujícího technického pokroku a nutnosti zvyšování bezpečnosti silniční přepravy nebezpečných věcí doznávají, po projednání a odsouhlasení členskými státy (WP 15), některá ustanovení těchto příloh změn. Změny a doplňky vstupují v platnost v pravidelných dvouletých intervalech. Pro zavedení těchto změn a doplňků do praxe platí tzv. přechodná období, trvající šest měsíců (pokud pro některá ustanovení není v předpisu uvedeno jinak), během kterého lze přepravovat nebezpečné věci jak podle nového znění příloh, tak i podle znění předchozího. V roce 2001 došlo k výrazné restrukturalizaci těchto příloh. Poslední změny a doplňky vstoupily v platnost 1.1.2005.

Dohoda ADR se tedy vztahuje i na vnitrostátní přepravu, pokud je doprava

² Příloha č. 1 - Vnitrostátní přeprava nebezpečných věcí.

prováděna v režimu Dohody ADR a není vyňata z platnosti Dohody ADR³. Dohoda ADR je dohodou otevřenou, což znamená, že k ní může přistoupit každý stát, který ji chce respektovat a řídit se jí.

V současné době má Dohoda ADR již 39 členských států⁴. Na úrovni jednotlivých členských států Dohody ADR a států přes které je doprava prováděna se mohou uzavírat zvláštní dvoustranné nebo mnohostranné mezinárodní dohody⁵, které reagují na přizpůsobení požadavků Dohody ADR technickému a průmyslovému pokroku, pokud tím není snížena bezpečnost přepravy. Tyto dohody mají omezenou platnost, a to maximálně na dobu 5 let. O těchto dohodách musí být informován sekretariát Evropské hospodářské komise OSN.

Jednotlivé členské státy Dohody ADR mohou na území státu upravit nebo zakázat dovoz nebezpečných věcí z jiných důvodů než je bezpečnost během silniční dopravy. O těchto změnách musí být srozuměno příslušné oddělení sekretariátu OSN, který o nich informuje ostatní smluvní strany. Tato dodatečná ustanovení jsou obsažena ve vnitrostátních právních předpisech, tedy vztahují se i na vozidla provádějící vnitrostátní silniční přepravu nebezpečných věcí.

1.1.3 Struktura příloh Dohody ADR

Přílohy A a B jsou rozděleny do devíti částí. Přílohu A tvoří části 1 až 7 a přílohu B tvoří části 8 a 9. Příloha A obsahuje rovněž určitá ustanovení, která se týkají přílohy B nebo obou příloh A a B.

V příloze A jsou uvedeny:

³ Příloha A dohody ADR, kapitola 1.1.3.

⁴ Azerbajdžán, Belgie, Bělorusko, Bosna-Hercegovina, Bulharsko, Česká republika, Dánsko, Estonsko, Finsko, Francie, Chorvatsko, Itálie, Jugoslávie, Kazachstán, Kypr, Litva, Lichtenštejnsko, Lotyšsko, Lucembursko, Maďarsko, Makedonie, Moldávie, Maroko, Německo, Nizozemsko, Norsko, Polsko, Portugalsko, Rakousko, Rumunsko, Ruská federace, Řecko, Slovensko, Slovinsko, Srbsko a Černá Hora, Švédsko, Švýcarsko, Španělsko, Spojené království Velké Británie a Severního Irska, Ukrajina. Při přepravách nebezpečných věcí na území států, které nejsou členy Dohody ADR, např. Albánie, Turecko, Island je nutno dodržovat pro přepravu nebezpečných věcí vnitrostátní předpisy těchto států.

⁵ Dohoda ADR, čl. 4 odst. 3.

- a) nebezpečné věci jejichž mezinárodní přeprava je zakázána;
- b) nebezpečné věci jejichž mezinárodní přeprava je povolena a požadavky, které musí být při této přepravě splněny (včetně vynětí z platnosti).

V příloze B jsou stanoveny požadavky na konstrukci, výbavu a provoz vozidel schválených pro přepravu nebezpečných věcí:

- a) požadavky na osádky vozidel, jejich výbavu, provoz a doklady,
- b) požadavky na konstrukci a schvalování vozidel.

1.2. ZÁKLADNÍ POJMY PŘEPRAVY NEBEZPEČNÝCH VĚCÍ V SILNIČNÍ PŘEPRAVĚ

1.2.1 Pojem nebezpečné věci a jejich třídění

Nebezpečné věci jsou „látky a předměty, pro jejichž povahu, vlastnosti nebo stav může být v souvislosti s jejich přepravou ohrožena bezpečnost osob, zvířat a věcí nebo ohroženo životní prostředí“⁶. Podle Dohody ADR jsou nebezpečné věci takové látky a předměty, „jejichž přeprava je Dohodou ADR zakázána, nebo povolena pouze za podmínek v ní uvedených“⁷.

Nebezpečné věci se zařazují do tzv. tříd podle nebezpečných vlastností:

- Třída 1 Výbušné látky a předměty
- Třída 2 Plyny
- Třída 3 Hořlavé kapaliny
- Třída 4.1 Hořlavé tuhé látky, samovolně se rozkládající látky a znečtivěné tuhé výbušné látky
- Třída 4.2 Samozápalné látky
- Třída 4.3 Látky, které ve styku s vodou vyvíjejí hořlavé plyny
- Třída 5.1 Látky podporující hoření
- Třída 5.2 Organické peroxidy

⁶ § 22 odst. 1 zákona č.111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů.

⁷ Příloha A Dohody ADR, kapitola 1.2.1.

Třída 6.1. Toxické látky

Třída 6.2 Infekční látky

Třída 7 Radioaktivní látky

Třída 8 Žíravé látky

Třída 9 Jiné nebezpečné látky a předměty

Třída 1 a 7 jsou považovány za třídu výlučnou, neboť při přepravě nebezpečných věcí zařazených do těchto tříd jsou kladeny mimořádné opatření vzhledem k povaze nebezpečnosti těchto látek.

Látky mimo třídy 1,2,5.2,6.2, a 7 samovolně se rozkládající látky třídy 4.1, jsou pro svou nebezpečnost zařazeny do tzv. obalových skupin. Jde tedy pouze o rozlišení pro účely balení. Podle stupně nebezpečnosti rozlišujeme:

Obalová skupina I : látky s vysokým nebezpečím

Obalová skupina II : látky se středním nebezpečím

Obalová skupina III : látky s malým nebezpečím

1.2.2 Identifikační číslo⁸

Identifikační číslo nebezpečnosti tzv. Kemlerův kód je složeno ze dvou nebo tří číslic, které vyjadřují druh a charakter přepravované nebezpečné látky. V případě, že k označení nebezpečnosti látky postačí jediná číslice, doplní se nulou (např. motorová nafta 30). Pokud je nebezpečí větší, intenzivní je třeba označit látku zdvojenou číslicí (např. benzín 33, jako lehce hořlavá kapalina). Je-li před identifikačním číslem nebezpečnosti předřazeno písmeno „X“, vyjadřuje to, že látka nebezpečně reaguje s vodou.

2. Únik plynu tlakem nebo chemickou reakcí.
3. Hořlavost kapalin (par) a plynů nebo kapalin schopných samoohřevu
4. Hořlavost tuhých látek nebo tuhých látek schopných samoohřevu.
5. Podpora hoření.

⁸ Příloha A Dohody ADR, kapitola 5.3.2.3.1.

6. Toxicita nebo nebezpečí infekce.
7. Radioaktivita.
8. Žíravost.
9. Nebezpečí prudké samovolné reakce.

1.2.3 Klasifikační kód

Vzhledem k tomu, že některé látky v sobě mohou obsahovat i dvojitou nebo trojitou nebezpečí, což v praxi znamená, že např. zápalná látka může být současně žíravá i toxická. V takovém případě mluvíme o primárním a sekundárním nebezpečí, jemuž odpovídá označení na obalu. Každá nebezpečná látka má tedy kromě identifikačního čísla nebezpečnosti také kód klasifikační. Tento kód je stanoven Dohodou ADR v rámci jednotlivých tříd:

A	dusivý	R	radioaktivní
F	hořlavý (f lammable)	C	žíravý (c orrosive)
S	samozápalný	M	jiná nebezpečí (m iscellaneous)
W	reagující s vodou (w agner)	D	z necitlivěná výbušná látka (d esesnsibilised)
O	podporující hoření (o xid)	SR	samovolně se rozkládající (s elf- r eactive)
T	toxický (t oxic)	P	organický p eroxid
I	infekční, způsobilý vyvolat nákazu (i nfectious)		

Význam klasifikačního kódu spočívá v možnosti rozlišení nebezpečných vlastností uvnitř třídy a také v možnosti případného společného balení.

1.2.4 UN číslo

UN číslo je čtyřmístné identifikační číslo látky nebo předmětu převzaté ze vzorových předpisů OSN. Čísla látek určuje a jsou dána v seznamu Dohody ADR⁹. (Od

⁹ Příloha A Dohody ADR, kapitola 3.2.1A.

1.1.2005 je v Dohodě ADR platný počet 3.468). UN číslo musí být při přepravě nebezpečných látek uvedeno na obale, podle druhu přepravy. (Kusová přeprava na obale samotném; Přeprava v cisterně nebo cisternovém kontejneru, nebo volně ložené přepravě na výstražné oranžové tabulce ve spodní části).

1.2.5 Balení nebezpečných věcí

Základní povinností odesilatele je nebezpečnou látku zabalit a to předepsaným způsobem (pokud Dohoda ADR neumožňuje přepravovat látku jako volně loženou).¹⁰ Obaly musí být natolik pevné, aby odolávaly rázům a namáháním obvyklým během přepravy, včetně nakládky, vykládky a manipulaci. Obaly musí být vyrobeny a uzavřeny tak, aby při normálních podmínkách přepravy bylo zamezeno úniku obsahu z kusu, zejména v důsledku vibrací, změny teploty, vlhkosti nebo tlaku. Na vnější straně obalu nesmí ulpívat žádné nebezpečné látky. Každý obal, s výjimkou vnitřních obalů, musí odpovídat vzorku (prototypu), který vyhověl předepsaným zkouškám (např. zkouška pádem, těsnosti atd.).

1.2.6 Obalové skupiny

Obaly pro přepravu nebezpečných látek jsou rozděleny do třech obalových skupin, obalová skupina, označení na obalu, použití obalu.

Obalová skupina	Označení obalu	Použití obalu
I.	X.	pro velmi nebezpečné látky
II.	Y.	pro látky středně nebezpečné
III.	Z.	pro látky málo nebezpečné

¹⁰ Příloha A Dohody ADR, kapitola 4. a 6.

Písmena označující obalovou skupinu pro kterou je obal určen:

X pro obalové skupiny I, II a III.

Y pro obalové skupiny II a III.

Z pro obalovou skupinu III.

1.2.7 Druhy obalů

Některé definice obalů:

„**Obal**“ - je nádoba a všechny jiné součásti a materiály, které jsou nezbytné k tomu, aby nádoba mohla plnit svou obalovou funkci.

„**Obal kompozitní**“(sklo, porcelán nebo kamenina) - je obal sestávající z vnitřní nádoby ze skla, porcelánu nebo kameniny a z vnějšího obalu (z kovu, dřeva, lepenky, plastu, pěnového plastu atd.). Po sestavení tvoří nedílnou jednotku, která se jako taková plní, skladuje, přepravuje.

„**Obal kompozitní (plast)**“ - sestává z vnitřní nádoby z plastu a vnějšího obalu (z kovu lepenky překližky atd.) Po sestavení tvoří nedílnou jednotku, která se jako taková plní, skladuje, přepravuje.

„**Obal opakovaně použitelný**“ – obal, který byl prohlédnut a shledán bez závad, které by mohly ovlivnit jeho schopnost podrobit se funkčním zkouškám. Jde o obaly, které se znovu naplňují stejným nebo podobným snášitelným obsahem a jsou přepravovány v distribučním řetězci řízeném odesilatelem produktu.

„**Obal prachotěsný**“ – nepropustný obal pro udržení suchého obsahu včetně jemné tuhé látky (prášku) vznikající během přepravy.

„**Obal skupinový**“ – kombinace obalů vytvořená pro účely přepravy, sestávající z jednoho nebo více vnitřních obalů, které jsou vloženy do jednoho vnějšího obalu. Vnitřky skupinových obalů jsou nazývány vnitřní obaly. Skleněná láhev je příkladem takového vnitřního obalu.

„**Obal záchranný**“ – zvláštní obal, do kterého se ukládají poškozené, vadné nebo netěsnící kusy obsahující nebezpečné věci, nebo nebezpečné věci, které se rozsypaly nebo unikly, za účelem jejich přepravy k obnově nebo likvidaci.

„**Kontejner**“ – přepravní prostředek (výměnná skříň), je určený ke stálému používání a dostatečně dimenzovaný pro opakované používání;

- speciálně zkonstruovaný pro usnadnění přepravy věcí jedním nebo více druhy přepravy beze změny nákladu;
- opatřený zařízením pro usnadnění manipulace, zvláště při jeho překládce z jednoho dopravního prostředku na druhý;
- zkonstruovaný tak, aby mohl být lehce naplněn a vyprázdněn.

„**Nádoba tlaková**“ – společný název, který zahrnuje láhve, trubkové nádoby, tlakové nádoby, tlakové sudy, uzavřené kryogenní nádoby a svazky lahví.

„**Přepravní obalový soubor**“ – vnější obalový prostředek používaný jedním odesílatelem, obsahující jeden nebo více kusů pevně spojených do jedné manipulační jednotky pro usnadnění manipulace a uložení při přepravě, například:

- ložná plošina, jako je paleta, na které jsou uloženy nebo navrstveny jeden nebo více kusů a zajištěny plastovou stahovací páskou, smršťovací nebo průtažnou folií nebo jinými vhodnými prostředky;
- vnější ochranný obal, jako bedna nebo latění.

1.2.8 Značení obalů

Každý obal, jehož prototyp byl schválen pro přepravu nebezpečných věcí, musí být výrobcem značen předepsaným UN kódem obalu. Součástí tohoto značení je konstrukční kód obalu, který se sestává¹¹ z:

- a) arabské číslice označující druh obalu, např. sud, kanystr atd. následované,

¹¹ Příloha č. 2 - Označení kusového obalu.

- b) jedním nebo několika velkými písmeny označujícími druh materiálu, např. ocel , dřevo atd. Pro kompozitní obaly se používají dvě velká písmena na druhém místě kódu - první označuje materiál vnitřní nádoby, druhé označuje materiály vnějšího obalu, v případě nutnosti pak následuje:
- c) arabská číslice označující kategorii obalu v rámci konstrukčního typu obalu.

1.3 VOZIDLA PŘEPRAVUJÍCÍ NEBEZPEČNÉ VĚCI

Požadavky na dopravní prostředky, jejich konstrukci a schvalování vozidel upravuje příloha B – Dohody ADR v části 9. Požadavky na vozidla zajišťující přepravu nebezpečných věcí musí být v souladu také s částí 7 přílohy A – Dohody ADR, která obsahuje ustanovení o přepravě v kusech, volně ložených látek a o přepravě v cisternách a kontejnerech.

Podle ustanovení Části 9 Přílohy B – Dohody ADR¹² jsou definována vozidla: „**Vozidlo**“ je jakékoliv vozidlo, ať kompletní (např. skříňová vozidla, nákladní automobily, tahače, přípojná vozidla vyrobené v jedné etapě), nekompletní (např. podvozky, podvozky s kabinou, podvozky přípojných vozidel) nebo zkompletované (např. podvozky s kabinou s namontovanou nástavbou) určené pro silniční přepravu nebezpečných věcí.

„**Základní vozidlo**“ vozidlo s podvozkem a kabinou, tahač návěsu, podvozek přípojného vozidla nebo přípojně vozidlo se samonosnou karoserií určené pro přepravu nebezpečných věcí, na které se vztahují požadavky Dohody ADR¹³.

„**Dopravní jednotkou**“ se zde rozumí motorové vozidlo, k němuž není připojeno přípojně vozidlo, nebo souprava sestávající z motorového vozidla a k němu připojeného vozidla. Použití těchto vozidel pro přepravu nebezpečných věcí vymezuje jejich rozdělení do pěti typologických skupin. Takto dle Dohody ADR rozlišujeme:

¹² Příloha B Dohody ADR, kapitola 9.1.1.2.

¹³ Příloha B Dohody ADR, kapitola 9.2.

„**Vozidlo EX/II a EX/III**“ – která jsou určena pro přepravu výbušných látek a předmětů třídy 1.

„**Vozidlo FL**“ – je vozidlo určené pro přepravu kapalin s bodem vzplanutí nejvýše 61°C (kromě motorové nafty odpovídající evropské normě EN 590:1993, plynového oleje a lehkého topného oleje – UN 1202 s bodem vzplanutí stanoveným v evropské normě EN 590:1993) nebo hořlavých plynů v cisternových kontejnerech, přemístitelných cisternách nebo MEGC s vnitřním objemem větším než 3 m³, v nesnímatelných cisternách nebo snímatelných cisternách s vnitřním objemem větším než 1 m³, nebo v bateriových vozidlech s vnitřním objemem větším než 1m³ určených pro přepravu hořlavých plynů.

„**Vozidlo OX**“ – je vozidlo určené pro přepravu peroxidu vodíku, stabilizovaného nebo peroxidu vodíku, vodného roztoku stabilizovaného s více než 60% peroxidu vodíku (Třída 5.1, UN 2015) v cisternových kontejnerech nebo přemístitelných cisternách s vnitřním objemem větším než 3 m³ nebo v nesnímatelných cisternách nebo snímatelných cisternách s vnitřním objemem větším než 1m³.

„**Vozidlo AT**“ - je vozidlo, kromě vozidla FL nebo OX, určené pro přepravu nebezpečných věcí v cisternových kontejnerech, přemístitelných cisternách nebo MEGC s vnitřním objemem větším než 3m³, v nesnímatelných cisternách nebo snímatelných cisternách s vnitřním objemem větším než 1m³, nebo v bateriových vozidlech s vnitřním objemem větším než 1m³, kromě vozidel typu FL.

Podle druhu přepravované nebezpečné látky se rozlišuje typ vozidla, který se pro tuto přepravu použije:

Přeprava v kusech – kusy se mohou přepravovat:

- v uzavřených vozidlech nebo uzavřených kontejnerech,
- ve vozidlech s plachtou nebo v kontejnerech s plachtou,
- v nekrytých vozidlech nebo nekrytých kontejnerech.
- kusy obsahující obaly zhotovené z materiálů citlivých na vlhkost musí být přepravovány v uzavřených vozidlech nebo ve vozidlech s plachtou, nebo v uzavřených kontejnerech nebo kontejnerech s plachtou.

Přeprava volně ložených látek – se smí přepravovat jako volně ložené ve vozidlech nebo kontejnerech, kdy kontejner je přepravní prostředek (např. výměnná skříň) určený ke stálému používání a dostatečně dimenzovaný pro opakované použití, speciálně zkonstruovaný pro usnadnění přepravy věcí jedním nebo více druhy dopravy bez poškození nákladu, opatřený zařízením pro usnadnění manipulace, zvláště při jeho překládce¹⁴.

Přeprava v cisterně – je určena pro přepravu kapalin, plynů, práškovitých nebo zrnitých látek. Každá cisterna, bateriové vozidlo a MEGC kontejner, kontejner (dále jen „nádrž“) má svůj kód, který je součástí hierarchie těchto zařízení¹⁵. V rámci přepravy nebezpečných věcí jsou rozlišovány přepravy podle skupenství přepravované nebezpečné věci.

1.3.1 Označení vozidel

Vozidla přepravující nebezpečné věci musí být řádně označena, aby bylo pro všechny účastníky silničního provozu zřetelné, že se jedná o vozidlo přepravující nebezpečné věci v režimu Dohody ADR. Tato vozidla musí být označena výstražnými tabulkami, případně pokud je to předepsáno i bezpečnostními značkami. Dohoda ADR ukládá povinnost opatřit dopravní jednotku přepravující nebezpečné věci dvěma pravoúhlými reflexními tabulkami oranžové barvy o šíři 400 mm a výšce 300 mm. Tabulky musí být umístěny kolmo k podélné ose dopravní jednotky, jedna na přední a druhá na zadní straně. Umístění musí být zřetelně viditelné. Černý okraj tabulky musí být nejméně 15 mm široký, ve středu mohou být rozděleny vodorovnou černou čarou o tloušťce 15 mm.

Pokud konstrukce vozidla nemá dostatečnou plochu pro umístění tabulky těchto rozměrů, zejména jde-li o užitková vozidla nebo dodávky, je možné použít tabulku o

¹⁴ Příloha A Dohody ADR, kapitola 1.2.1.

¹⁵ Příloha č. 3 - Význam jednotlivých kódů cisteren.

základně 300mm a výši 120 mm. Černý okraj je poté přípustný v šíři 10 mm.

Nároky nejsou kladeny pouze na rozměry tabulek, ale také musí být opatřeny reflexní oranžovou folií a musí odolat přímému ohni minimálně 15 minut. Možnosti označení vozidel podle druhu přepravy a použitého dopravního prostředku jsou různé¹⁶.

Cisternová vozidla nebo dopravní jednotky s jednou nebo více cisternami musí být oranžovými tabulkami označeny nejen vzadu a vpředu, ale i na bočních stranách každé cisterny nebo cisternové komory. Tabulky musí být opatřeny „identifikačním číslem látky“ i „identifikačním číslem nebezpečnosti látky“, a to pro každou látku přepravovanou v cisterně nebo cisternové komoře. Obdoba značení platí i pro dopravní jednotky nebo kontejnery přepravující volně ložené tuhé látky. Identifikační čísla na tabulce musí být černé barvy, výška čísla 100 mm a tloušťka čáry 15 mm. V horní části tabulky je identifikační číslo nebezpečnosti a v dolní části UN číslo. Obě čísla jsou oddělena černou čarou o šíři 15 mm.

Pokud je cisternovým vozidlem přepravovaná zahřátá látka (identifikační číslo nebezpečnosti „99“), musí být kromě předepsaných bezpečnostních značek označeno na obou bočních stranách a na zadní části vozidla značkou tvaru rovnostranného trojúhelníka o straně nejméně 250 mm v červené barvě, uprostřed se symbolem teploměru¹⁷.

Pokud cisternové vozidlo nebo dopravní jednotka neobsahuje jinou látku než kombinaci nebezpečných látek s UN číslem 1202, 1203, 1223, 1268, 1863 nemusí být tato vozidla, případně dopravní jednotka s jednou nebo více cisternami po stranách opatřena výstražnými tabulkami. Toto pravidlo platí pouze v případě, že vpředu a vzadu jsou tato vozidla označena identifikačním číslem látky a identifikačním číslem nebezpečnosti látky, předepsaná pro nejnebezpečnější látku takto přepravovanou.

Obdoba značení platí v případě, že je přepravována jen jedna z látek dle tabulky „A“ kapitoly 3.2. Dohody ADR.

¹⁶ Příloha č. 4 - Možnosti označení vozidel dle druhu přepravy a použitého dopravního prostředku.

¹⁷ Příloha č. 5 - Označení vozidla přepravující zahřáté látky.

V některých stanovených případech lze oranžové tabulky nahradit samolepicí fólií, nátěrem nebo jiným rovnocenným prostředkem. Podmínkou tohoto použití je, že materiál musí zaručit trvanlivé značení a odolnost proti povětrnostním podmínkám. Není zde kladen důraz na podmínku patnáctiminutové odolnosti přímému ohni. Tyto náhrady smí být použity pouze na kontejnerech přepravujících volně ložené tuhé látky, na cisternových kontejnerech, na MEGC¹⁸ a přemístitelných cisternách.

Výše uvedená pravidla označování vozidel výstražnými tabulkami se použije i při značení vyprázdněných, nevyčištěných a neodplyněných cisteren nebo cisteren přemístitelných, cisternových kontejnerů, přemístitelných MEGC, bateriových vozidel a nevyčištěných vozidel a kontejnerů určených pro přepravu volně ložených látek.

V případě, že není důvod a povinnost mít uvedená vozidla označena výstražnými tabulkami s identifikačními čísly, musí být tyto tabulky zakryty vhodným krytem nebo odstraněny.

Dohoda ADR určuje, v některých daných případech, povinnost použít kromě řádného označení výstražnou tabulkou také bezpečnostní značku, případně značky¹⁹. Bezpečnostní značky jsou tvaru čtverce o rozměru minimálně 250 x 250 mm, postavené na vrchol²⁰. Bezpečnostní značky se umísťují na obě boční strany příslušných vozidel a vyžaduje-li to čitelnost (vzhledem k nákladu není na stranách čitelná) nebo je-li to dané Dohodou ADR také na zadní stranu konkrétního vozidla nebo dopravní jednotky.

1.3.2 Povinnosti odesilatele

- zatřídit, zabalit a označit nebezpečné věci,
- dodržet ustanovení o zákazu společné nakládky, pokud ji provádí,
- nepředat k přepravě nebezpečné věci, jejichž přeprava není dovolena,

¹⁸ MEGC - více článkový kontejner na plyn.

¹⁹ Příloha A Dohody ADR, kapitola 5.3.1.

²⁰ Příloha č. 6 - Vzory bezpečnostních značek.

- předat dopravci v písemné formě pokyny pro řidiče,
- uvést správně a úplně údaje v nákladním listě, včetně prohlášení,
- předat řidiči kopii povolení podle zvláštních právních předpisů (vyhláška č. 143/1997 Sb., zákon č. 18/1997 Sb.),
- přezkoumat před nakládkou průvodní doklady a provést vizuální kontrolu, zda vozidlo a jeho zařízení splňují předepsaná ustanovení,
- označit kontejnery,
- zabezpečit předepsané školení ostatních osob podílejících se na přepravě,
- ustanovit bezpečnostního poradce pro přepravu nebezpečných věcí.

Povinnosti odesilatele musí být zajištěny i v případě, že jde o přepravu pro vlastní potřeby.

1.3.3 Povinnosti dopravce

Doprovce je povinen podle Dohody ADR při přepravě nebezpečných věcí zejména:

- použít pouze vozidla, která jsou k tomu způsobilá,
- zabezpečit, aby řidič měl povinnou výbavu, včetně výstražných oranžových tabulek, případně bezpečnostních značek,
- zabezpečit přítomnost závozníka ve vozidle, pokud je to předepsáno,
- zabezpečit, přepravu pouze řidiči, kteří jsou k tomu vyškoleni,
- zabezpečit školení ostatních osob podílejících se na přepravě,
- ustanovit bezpečnostního poradce pro přepravu nebezpečných věcí.

Doprovce je povinen zajistit, aby řidič

- měl během přepravy s sebou a na požádání přeložil oprávněným osobám ke kontrole průvodní doklady, funkční hasící přístroje, povinnou výbavu vozidla,
- nepřevzal k přepravě a nepřevrhoval kus, jehož obal je poškozen nebo netěsný,
- provedl v případě nehody nebo mimořádné události opatření uvedená v písemných pokynech pro řidiče,

- dodržel předpisy týkající se nakládky, vykládky a manipulace, pokud ji sám provádí, včetně zákazu společné nakládky, provozu a dozoru nad vozidly.

Povinnosti dopravce musí být zajištěny i v případě, že jde o přepravu pro vlastní potřeby.

V souvislosti s všeobecnými bezpečnostními opatřeními podle Dohody ADR musí dopravce tam, kde je to vhodné zejména:

- ověřit, že nebezpečné věci, které se mají přepravovat je povoleno Dohodou ADR,
- přesvědčit se, že předepsané doklady jsou v dopravní jednotce,
- vizuálně se přesvědčit, že vozidla a náklad jsou bez viditelných závad, netěsností nebo trhlin, že nechybí výbava atd.,
- přesvědčit se, že neprošlo datum příští zkoušky cisternových vozidel, bateriových vozidel, nesnímatelných cisteren, snímatelných cisteren, cisternových kontejnerů a MEGC,
- přesvědčit se, že vozidla nejsou přetížena,
- přesvědčit se, že byly připevněny bezpečnostní značky a označení předepsané pro vozidla,
- přesvědčit se, že je ve vozidle výbava předepsaná v písemných pokynech pro řidiče.

Povinnosti uložené dopravci zákonem č.111/1994 Sb., o silniční dopravě v platném znění kontrolují podle § 34 tohoto zákona pracovníci pověřeni výkonem státního odborného dozoru v silniční dopravě. V případě zjištění porušení zákona č.111/94 úřad nebo Ministerstvo dopravy uloží pokutu podle § 35 odst. 4) odesilatel, který nedodržel podmínky stanovené pro silniční dopravu nebezpečných věcí, až do výše 1.000.000,- Kč. Podle § 35 a zákona o silniční dopravě, dopravní úřad nebo Ministerstvo dopravy podá u příslušného živnostenského úřadu návrh na zrušení živnostenského oprávnění tomu dopravci, který závažným způsobem porušil podmínky stanovené zákonem o silniční dopravě. Za závažné porušení podmínek stanovených zákonem o silniční dopravě je také považováno uložení pokuty dopravci podle výše

uvedeného § 35 odst. 4 v období posledních tří let.

1.3.4 Povinnosti řidiče

Řidič je povinen:

- nevstupovat do vozidla s osvětlovacím tělesem s otevřeným ohněm (používaná osvětlovací tělesa nesmějí mít kovový povrch, který by mohl vyvolat jiskření),
- předložit osobám pověřeným výkonem státního odborného dozoru doklady, které musí být ve vozidle při jeho provozu podle zákona o silniční dopravě,
- prokázat při příjezdu do místa nakládky a místa vykládky splnění stanovených požadavků, včetně požadavků na vozidlo,
- dodržovat zákaz společné nakládky do jednoho vozidla,
- dodržovat opatření vzhledem k potravinám, poživatinám a krmivům,
- přistavit vozidlo pro nakládku čisté bez zbytků z poslední přepravy, (včetně kontejnerů),
- zabezpečit náležité uložení jednotlivých kusů nebezpečných látek vhodnými prostředky tak, aby se zabránilo znatelnému posunu mezi nimi navzájem i ve vztahu ke stěnám vozidla,
- dodržovat zákaz kouření při provádění ložných manipulací ve vozidle a v jeho blízkosti,
- během nakládky a vykládky zastavit motor, mimo případů, kdy je nutno použít motoru pro pohon čerpadel nebo jiných zařízení pro nakládku nebo vykládku vozidla, nebo kdy použití připouští právní předpisy země, v níž se vozidlo nachází,
- označit vozidlo oranžovými tabulkami, případně bezpečnostními značkami,
- sejmut nebo zakrýt oranžové tabulky, které se nevztahují na přepravované nebezpečné věci nebo jejich zbytky,
- sejmut z vozidla oranžové tabulky, popřípadě bezpečnostní značky, pokud jsou cisterny, cisternové kontejnery a bateriová vozidla prázdná a vyčištěná.

Povinnosti uložené řidiči při přepravě nebezpečných věcí kontrolují podle § 34 zákona č. 111/1994 Sb., pracovníci pověřeni výkonem státního odborného dozoru

v silniční dopravě. V případě zjištění porušení zákona o silniční dopravě při přepravě nebezpečných věcí dopravní úřad nebo Ministerstvo dopravy uloží pokutu podle § 35 odst. 4) dopravci, nikoli řidiči, neboť zákon o silniční dopravě nemá sankční opatření pro řidiče, který nedodržel podmínky stanovené pro silniční dopravu nebezpečných věcí.

1.3.5 Stání a parkování vozidel přepravujících nebezpečný náklad

Vozidla přepravující nebezpečné věci musí být od stanovených množství pod dozorem, nebo smějí být zaparkována bez dozoru v objektu dopravního nebo průmyslového závodu, který poskytuje plnou záruku bezpečnosti. Nejsou-li tyto možnosti parkování, může být vozidlo po vhodných bezpečnostních opatřeních zaparkováno na izolovaném místě odpovídajícím podmínkám uvedeným pod písmeny a), b) nebo c):

- a) parkoviště hlídané dozorcem, který byl informován o povaze nákladu a místě, kde se zdržuje řidič,
- b) veřejné nebo soukromé parkoviště, na němž není vozidlo pravděpodobně vystaveno žádnému nebezpečí poškození jinými vozidly,
- c) vhodné volné prostranství situované stranou od veřejných pozemních komunikací a obývaných míst, které normálně neslouží veřejnosti jako cesta nebo shromaždiště.

Parkovišť uvedených pod písmenem b) se smí používat jen v případě, že nejsou k dispozici parkoviště.

1.4. KONTROLY VOZIDEL PŘEPRAVUJÍCÍ NEBEZPEČNÉ VĚCI

Příslušníci Policie České republiky, zejména služba dopravní policie v rámci dohledu nad bezpečností silničního provozu²¹ dohlíží také na bezpečnou přepravu nebezpečných věcí po pozemních komunikacích.

²¹ V souladu se zákonem č. 283/1991 Sb., o Policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů.

Na kontrolách se rovněž podílejí i příslušníci celní správy České republiky. Při konkrétní kontrole těchto vozidel postupují zejména podle zákona o silniční dopravě²². Konkrétní postup kontrolujících policistů upravuje Závazný pokyn policejního prezidenta č. 22 ze dne 19.5.2003, který upravuje činnost služby dopravní policie při dohledu na silniční provoz, ve znění pozdějších předpisů. Příslušníci Policie České republiky kontrolují, zda je vozidlo v provozu vybaveno předepsanými doklady podle zákona o silniční dopravě. Dále zda je vozidlo předepsaným způsobem označeno nebo jinak vybaveno. V případě zjištěných závad při kontrole vozidel přepravujících nebezpečné věci se policista musí rozhodnout, kdo nese za protiprávní vztah odpovědnost, zda odesílatel, dopravce nebo řidič.

1.4.1 Stavění vozidel a zásady silniční kontroly²³ příslušníků PČR a Celní správy

Hlídky Policie České republiky provádějící kontrolu vozidel přepravujících nebezpečné věci nejprve vybere vhodné stanoviště. To znamená takové místo, které leží mimo průjezdní profil komunikace, např. parkoviště nebo jiné obslužné zařízení, odkud musí být vyloučeni další účastníci silničního provozu. Splnit tuto podmínku je na některých silnicích zcela nemožné v důsledku zvýšeného provozu na silnicích a s tím i nedostatek parkovacích míst pro vykonání nutného odpočinku, jak vyplývá z předpisů upravujících dodržování dob řízení, bezpečnostních přestávek a odpočinku řidiče kamionové dopravy.

Kontroly vozidel přepravujících nebezpečné věci se provádí plánovitě. Nejvhodnější a nejvíce využívané jsou dopravně bezpečnostní akce, kdy je zajištěn dostatečný počet odborně proškolených policistů.

²² § 37 odst. 1, zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů.

²³ článek 45 - závazného pokynu policejního prezidenta č. 22/2003, kterým se upravuje činnost dopravní policie při dohledu nad silničním provozem, ve znění pozdějších předpisů.

Vhodné je tyto kontroly provádět v součinnosti s příslušníky Celní správy a nebo s příslušnými pracovníky dopravního úřadu²⁴.

Při vlastní kontrole policista vyzve řidiče, aby vypnul motor, pokud na něm není závislá žádná pomocná jednotka. V žádném případě se k vozidlům přepravující nebezpečné věci nesmí přistupovat s otevřeným ohněm a v nočních hodinách s osvětlovacím tělesem. Policista během kontroly nesmí jíst, pít, kouřit a musí stát na návětrné straně vozidla. Při kontrole policista využívá tzv. kontrolní list (Check list)²⁵, jehož obsah vychází z požadavků Směrnice rady č. 95/50/ES, o jednotném postupu při kontrolách při přepravě nebezpečných věcí po silnici.

1.4.2 Doklady, které musí řidič předkládat při kontrole²⁶

Policista při kontrole vozidel přepravujících nebezpečné věci je oprávněn nejen ke kontrole dokladů podle zákona o provozu na pozemních komunikacích²⁷, ale také dokladů, které pro tuto dopravu vyžaduje Dohoda ADR²⁸.

Při těchto kontrolách řidič předkládá:

- *přepravní doklad* – kterým se prokazuje, že nebezpečná látka, která je přepravována po pozemních komunikacích, je možno takto přepravovat podle Dohody ADR a že její stav, úprava a označení odpovídají této dohodě,

²⁴ § 21c - zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů.

²⁵ Příloha č. 7 - Kontrolní list - Check list.

²⁶ Článek 42 a 43 závazného pokynu policejního prezidenta č.22/2003, kterým se upravuje činnost dopravní policie při dohledu na silniční provoz, ve znění pozdějších předpisů.

²⁷ § 6 odst. 3. písm. a),b),c) zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

²⁸ Příloha B Dohody ADR bod 8.1.2.

- *písemné pokyny pro řidiče* – pro případ nehody nebo mimořádné události, k níž může dojít během přepravy musí mít u sebe každý řidič, pro každou skupinu nebezpečnou látku nebo pro každou skupinu nebezpečných věcí,

- *kopie hlavního textu zvláštních dohod, pokud jde o přepravu na základě této dohody,*

- *doklady totožnosti,*

- *osvědčení schválení vozidel pro přepravu nebezpečných věcí* (pouze u vozidel typu EX II/III, vozidel AT,FL,OX),

- *osvědčení o školení řidiče* – dříve byla povinnost řidičů přepravujících nebezpečné věci po pozemních komunikacích vozidly o celkové hmotnosti více než 3.500 kg absolvovat školení řidičů, na jehož základě jim bylo vystaveno osvědčení. Toto školení probíhalo zpravidla formou osmnáctihodinového kurzu. Řidiči cisternových vozidel museli navíc absolvovat speciální dvanáctihodinový kurz. Od 1.1.2005 se tato povinnost vztahuje na všechny řidiče přepravující nebezpečné věci podle Dohody ADR. Platnost osvědčení je pět let, pro jeho obnovení musí řidič v posledním roce jeho platnosti, absolvovat tzv. obnovovací školení (osmihodinový kurz). Řidičem vozidla přepravující nebezpečné věci po pozemních komunikacích může být tedy pouze řidič vlastníci „Osvědčení o školení řidičů vozidel přepravujících nebezpečné věci“. Ve vozidle také nesmí být přepravována osoba, která není řádně proškolená.

1.4.3 Pravomoc státního odborného dozoru v silniční dopravě

Zákonem o silniční dopravě je stanoveno, že státní odborný dozor v silniční dopravě vykonávají dopravní úřady ve svém územním obvodu a samozřejmě také Ministerstvo dopravy. Státní odborný dozor zejména „dozírá, zda dopravci dodržují a plní podmínky dané tímto zákonem, zda provozují dopravu dle uděleného povolení a také vykonává dohled nad dopravní obslužností“²⁹. Ministerstvo dopravy a spojů

²⁹ § 34 odst. 1 zákon č.111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů.

vykonává ve všech věcech silniční dopravy vrchní odborný dozor a dozírá na činnost státního odborného dozoru. Kromě toho je oprávněno dle Dohody ADR povolit na dobu nejdéle pěti let provádění silniční přepravy nebezpečných věcí za odlišných podmínek. Je také oprávněno pověřit výkonem činností spočívajících v zajištění povinného školení řidičů a vydávání osvědčení o školení řidičů a v ověřování technické způsobilosti vozidel určených k přepravě nebezpečných věcí.

Takto pověřit může právnickou osobu se sídlem na území České republiky nebo fyzickou osobu s trvalým pobytem na území České republiky, která na základě písemné žádosti prokáže technické podmínky a odbornou způsobilost pro výkon požadovaných činností.

Mimo výše uvedeného jsou osoby pověřené státním odborným dozorem oprávněny vstupovat do provozoven a všech prostor souvisejících s vykonávanou činností, nahlížet do evidencí dokladů týkajících se silniční dopravy. Zároveň jsou tyto osoby oprávněny kontrolovat i řidiče vozidel přepravujících nebezpečné věci, a to v rozsahu dokladů potřebných k takové přepravě. Při provádění těchto kontrol jsou osoby státního odborného dozoru povinny se prokázat dokladem o pověření, který musí obsahovat jméno, rozsah oprávnění a musí být potvrzen orgánem, který jej vydal. Pokud v rámci prováděné kontroly zjistí státní odborný dozor porušení podmínek pro silniční přepravu nebezpečných věcí ze strany dopravce nebo odesilatele, rozhodne o uložení pokuty. Řízení o uložení pokuty lze zahájit do jednoho roku, od zjištění porušení, nejdéle však do pěti let od doby, kdy k porušení došlo. Pokud dopravce závažným způsobem poruší podmínky stanovené zákonem o silniční dopravě, může dopravní úřad nebo Ministerstvo dopravy a spojů podat návrh u příslušného živnostenského úřadu na zrušení živnostenského oprávnění. Státní odborný dozor vykonává mimo uvedeného také dozor nad bezpečností práce osádek.

Kromě státního odborného dozoru mají velký význam kontroly vozidel přepravujících nebezpečné věci na hranicích za strany celních úřadů, a to zejména při vstupu na území České republiky. Tyto orgány kontrolují zejména, zda je dopravní

jednotka řádně vybavena pokyny pro řidiče ve stanovených jazycích dalšími předepsanými doklady pro tuto přepravu, zda jsou vozidla řádně označena, zda se nejedná o zahraničního dopravce, kterému Ministerstvo dopravy a spojů zakázalo provozovat na území České republiky silniční dopravu a také zda je vozidlo v řádném technickém stavu. V případě zjištění vážných nedostatků jsou celní úřady oprávněny takovou dopravní jednotku nepustit na území České republiky, ale také nedovolit výstup z České republiky.

Pokuty a sankce

Dopravní úřad nebo Ministerstvo dopravy může uložit pokutu do 1.000.000,- Kč dopravci nebo odeslateli, který nedodrží podmínky stanovené pro silniční přepravu věcí.

1.4.4 Nejčastější nedostatky zjišťované při kontrolách ze strany kontrolovaných a kontrolujících

V rámci kontrol vozidel přepravujících nebezpečné věci po pozemních komunikacích dochází ze strany kontrolovaných nejčastěji k těmto nedostatkům:

- na úseku přepravních dokladů
- na úseku správného označení vozidel
- v oblasti nesprávného uložení nákladu
- v oblasti závad na úseku technického stavu
- v oblasti funkčnosti hasících přístrojů
- v oblasti přepravy ostatních osob
- v oblasti nedostatků v povinné výbavě

Nedostatky ze strany kontrolujících:

K provádění kontrol vozidel přepravujících nebezpečné věci po pozemních komunikacích je nutné, aby kontrolující orgán měl znalost nejen obecně platných předpisů³⁰, ale i interních norem³¹ a předpisů, kterými se kontrola vozidel přepravujících nebezpečné věci po pozemních komunikacích řídí³². Právě tato skutečnost je jedním z problémů kontrol vozidel přepravujících nebezpečné věci, neboť v důsledku neznalosti předpisů mohou policisté zaměřovat kontrolu pouze na technický stav vozidel a ke kontrole obecných dokladů k řízení a provozu motorových vozidel³³. Výsledkem by pak bylo zjištění nedostatků vyplývajících z obecných předpisů, ale neplnění povinností vyplývajících z Dohody ADR by nebylo postiženo.

V praxi se vyskytují problémy vyplývající z neznalosti problematiky přepravy nebezpečných věcí po pozemních komunikacích zejména ve špatném výběru místa k této kontrole a nedodržování obecně platných zásad, především s ohledem na zjištění bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, ale i na bezpečnost kontrolujících a kontrolovaných.

³⁰ Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 56/2000 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů.

³¹ Závazný pokyn policejního prezidenta č. 22/2003, kterým se upravuje činnost služby dopravní policie při dohledu na silniční provoz, ve znění pozdějších předpisů.

³² Dohoda ADR, Příloha A a B Dohody ADR.

³³ § 6 odst. 3 písm. a),b),c) zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

1.5 SPECIFIKA DOPRAVNÍCH NEHOD VOZIDEL PŘEPRAVUJÍCÍCH NEBEZPEČNÉ VĚCI

1.5.1 Pojem dopravní nehody

Dopravní nehoda je událost v provozu na pozemních komunikacích např. havárie nebo srážka, která se stala nebo započala na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti provozem vozidla v pohybu³⁴.

Následkem dopravních nehod vznikají situace, které ohrožují plynulost a bezpečnost silničního provozu nebo ohrožují životní prostředí. Tato ohrožení vznikají zejména:

- vniklými překážkami v silničním provozu, např. havarovanými vozidly, převáženým nákladem, nebo poškozeným dopravním značením a zařízením, která zasahují do komunikace,
- vniklými dopravními omezeními především v důsledku sjízdnosti komunikace, způsobené uniklými provozními kapalinami, nebo přepravovanými látkami nebo jiným nákladem.

Pokud závadu ve sjízdnosti nebo schůdnosti pozemní komunikace nelze neprodleně odstranit, je ten, komu povinnost k odstranění znečištění, popřípadě k úhradě nákladů na odstranění poškození náleží, povinen místo alespoň provizorním způsobem neprodleně označit a závadu oznámit vlastníkovvi pozemní komunikace³⁵.

³⁴ § 47 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

³⁵ § 28 odst. 3 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

1.5.2 Úloha a úkoly Integrovaného záchranného systému při nehodách vozidel přepravujících nebezpečné věci

Integrovaný záchranný systém (IZS) je státem garantovaný komplex ochrany bezpečnosti a obrany před mimořádnými událostmi. IZS zajišťuje spolupráci mezi záchrannými, pohotovostními a odbornými složkami státní správy, samosprávy, fyzickými a právníckými osobami. Dále při likvidaci havárií hromadných neštěstí a katastrof s hromadným výskytem zraněných, postižených, mrtvých nebo rozsáhlých ekologických havárií a těžkých ztrátách na majetku. Garantem celého IZS je Ministerstvo vnitra ČR. Telefonní číslo je 112³⁶.

Základní složky IZS jsou rozmístěny na celém území České republiky a zajišťují nepřetržitou pohotovost pro příjem ohlášení vzniku mimořádné události a organizují neodkladné záchranné akce k jejímu vyřešení a zjištění příčin.

V rámci IZS spolupracují:

- 1) Hasičské záchranné sbory – telefon 150

- 2) Zdravotnické záchranné služby (ZZS) – telefon 155
 - skupiny rychlé zdravotnické pomoci (RZP)
 - skupiny rychlé lékařské pomoci (RLP)
 - skupiny letecké záchranné služby (LZS)
 - lékařské služby první pomoci (LSPP)
 - oddíly lékařské pomoci

- 3) Policie České republiky – telefon 158

³⁶ <http://sova.vzsjp.cz/prvnipomoc/system.html>.

Spojení v radiové síti integrovaného záchranného systému.

Krizová komunikace v IZS je organizována pro potřebu jednotlivých úrovní koordinace mezi složkami a dalšími subjekty krizové situace.

Ke krizové komunikaci slouží :

- účelová telekomunikační síť ministerstva, která zabezpečuje hlasovou a datovou komunikaci a připojení hromadné radiokomunikační sítě integrovaného záchranného systému,
- hromadná radiokomunikační síť integrovaného záchranného systému provozovaná ministerstvem a její využití k běžnému provozu složek jako jediného radiokomunikačního prostředku se používá tam, kde byl ukončen přechod z radiokomunikačních technologií do hromadné sítě,
- veřejná pevná telekomunikační síť, ve které je spojení jištěno v rámci regulačních opatření uplatněním přednostního spojení,
- veřejná mobilní telekomunikační síť, ve které je spojení jištěno v rámci regulačních opatření uplatněním přednostního spojení,
- prostředky mobilní telekomunikační sítě vyčleněné k zajištění spojení orgánů krizového řízení a obcí,
- záložní radiová síť v přímém režimu na určitém kmitočtu, případně v režimu umožňujícím propojení,
- spojky nebo vytvořená radiová síť pro tranzitní přenos zpráv, které se použijí při selhání všech technologií, nebo
- mobilní telekomunikační sítě zařízení, jejichž nasazení může povolit velitel zásahu nebo územně příslušné operační a informační středisko při nedostatečné kapacitě standartně používaných spojovacích prostředků.

V případě mimořádné události je zřízeno jedno operační středisko, které řídí veškeré záchranné akce, včetně nasazení sil a prostředků.

Činnost operačního střediska a informačního střediska integrovaného záchranného systému (OPIS HZS).

- Stálým orgánem pro koordinaci složek integrovaného záchranného systému je operační a informační středisko hasičského záchranného sboru.
- OPIS IZS je povinno přijímat a vyhodnocovat informace o mimořádných událostech, zprostředkovávat organizaci plnění úkolů ukládaných velitelem zásahu, plnit úkoly uložené orgány oprávněnými koordinovat záchranné a likvidační práce, zabezpečovat v případě potřeby vyrozumění státních orgánů a orgánů územních samosprávných celků podle dokumentace integrovaného záchranného systému.
- OPIS IZS je oprávněno povolávat a nasazovat SaP HZS a jednotek PO, dalších složek IZS podle poplachového plánu IZS nebo podle požadavků velitele zásahu, vyžadovat a organizovat pomoc, osobní a věcnou pomoc podle požadavků velitele zásahu, provést při nebezpečí z prodlení varování obyvatelstva na ohroženém území.

Vyžadují-li to závažné okolnosti při provádění záchranných likvidačních prací, lze požádat postupem stanoveným v § 21 zákona č.239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému o plánovanou pomoc ostatních složek³⁷.

1.5.3 Činnost jednotek integrovaného záchranného systému na místě dopravní nehody

Činnost na místě zásahu spočívá zejména v opatřeních, směřujících k záchraně ohrožených osob a snížení následků dopravních nehod na okolí.

Dle § 19 zákona č. 239/2000Sb., o IZS - provádí koordinování záchranných a likvidačních prací v místě nasazení složek IZS a v prostoru předpokládaných účinků mimořádné události (místo zásahu) a řízení součinnosti těchto složek provádí velitel

³⁷ § 4 odst. 2 zákona č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému.

zásahu, který vyhlásí podle závažnosti mimořádné události odpovídající stupeň poplachu podle příslušného poplachového plánu IZS. Pokud zvláštní právní předpis nestanoví jinak, je velitelem zásahu velitel jednotky požární ochrany nebo příslušný funkcionář HZS s právem přednostního velení.

Pokud na místě zásahu není ustanoven velitel zásahu podle výše uvedeného odstavce, řídí součinnost těchto složek velitel nebo vedoucí zasahujících sil a prostředků složky IZS, která v místě zásahu provádí převažující činnost.

Součinnost velitele zásahu:

Velitel zásahu je při provádění záchranných a likvidačních prací oprávněn zřídit štáb velitele zásahu jako svůj výkonný orgán a určit náčelníka a členy štábu. Členy štábu jsou zejména velitelé a vedoucí složek IZS, dále fyzické osoby a zástupci právnických osob, se kterými složky IZS spolupracují nebo které poskytují osobní nebo věcnou pomoc (§ 19 zákona o IZS).

Organizace a členění místa zásahu při mimořádné události:

Velitel zásahu je při provádění záchranných a likvidačních prací oprávněn rozdělit místo zásahu na sektory, popřípadě úseky a stanovit jejich velitele, kterým je oprávněn ukládat úkoly a rozhodovat o přidělování sil a prostředků do podřízenosti velitelů sektorů a úseku (§ 19 zákona o IZS).

Nebezpečná zóna - vytýčení nebezpečné zóny musí být v případě použití vytyčovací pásky provedeno dostatečně viditelně v určité výši nad okolním terénem tak, aby nemohlo dojít ke vstupu nepovolaných osob a vjezdu vozidel do této zóny.

Vnější zóna - hranice vnější zóny a týlového prostoru bývá vymezena pomocí výstražných kuželů, které mohou být umístěny před vozidly HZS směrem do týlového prostoru. V této zóně může být dále stanoven dekontaminační prostor, nástupní prostor, kontrolní bod.

Týlový prostor - stanoviště soustředění složek IZS, které postupně přijíždějí na místo zásahu (PČR, MP, ZZS). Z tohoto prostoru by žádné vozidlo již nemělo zajíždět do

prostoru vnější zóny, kde je umístěna mobilní technika jednotek PO.

Úkolem jednotek při havárii nebezpečných látek jsou činnosti vedoucí ke snížení bezprostředních rizik a omezení rozsahu havárie s cílem stabilizovat situaci. Úkoly a postup činnosti jednotky závisí na vybavení jednotky ochrannými prostředky a dalšími prostředky pro práci s nebezpečnými látkami. Činnost jednotky musí být co nejvíce bezpečná pro jednotku a její činností nesmí být vyvolána neúnosná rizika pro okolí.

V době příjezdu na místo zásahu se první jednotka (HZS, SDH)

- musí přibližovat k místu havárie po směru větru a směr větru neustále kontrolovat,
- nesmí zajíždět do bezprostřední blízkosti místa mimořádné události.

Úkolem každé jednotky při havárii s nebezpečnou látkou jsou tzv. prvořadá opatření:

- průzkumem zjistit, zda jde skutečně o havárii s nebezpečnou látkou,
- opatření k záchraně osob, poskytnutí první pomoci zraněným, vyproštění zraněných a ohrožených osob,
- opatření k záchraně zvířat,
- přivolání pomoci včetně jednotek předurčených pro zásahy na havárie s nebezpečnou látkou,
- s ohledem na směr větru zajistit dostatečný odstup od místa havárie (zpravidla 100 m),
- uzavřít místo havárie, určit nebezpečnou a vnější zónu,
- vyloučit iniciační zdroje,
- nasadit na průzkum a na práci v nebezpečné zóně co nejmenší počet hasičů a pracovat s co nejvyšší úrovní ochranných prostředků,
- připravit zjednodušenou dekontaminaci,
- jistit hasiče v nebezpečné zóně,
- připravit hasební prostředky pro případný požární zásah (trojnásobná požární ochrana - voda, pěna, prášek),

- pokud je to možné zabránit dalšímu úniku nebo rozšiřování nebezpečné látky,
- pokusit se identifikovat nebezpečnou látku, opatřit informace o jejím nebezpečí,
- pokud je to možné provést opatření na zachycení popřípadě odstranění nebezpečné látky,
- neustále průběžně hodnotit situaci.

Cílem průzkumu je identifikace nebezpečí a posouzení alternativ pro ustanovení cílů jednotce. Při rozhodování o postupu a stanovení cílů musí velitel zásahu posoudit zejména:

- druh havárie
- možné množství uniklé nebezpečné látky,
- velikost zasažené plochy,
- skupenství a možnosti jejich změny,
- rizika vyplývající z nebezpečné látky,
- možnosti šíření nebezpečné látky, směr větru a vývoj počasí.

1.5.4 Pravidla spolupráce mezi zdravotnickou záchrannou službou a jednotkami požární ochrany

- velitel zásahu se dohodne s vedoucím lékařem záchranné akce o způsobu vzájemné spolupráce a dohodnou se na prioritě úkolů na místě zásahu a na organizaci místa zásahu a o vedoucích odpovědných za jednotlivé organizační úseky zřízené vedoucím lékařem záchranné akce,
- respektuje požadavky a potřeby zdravotnických sil a prostředků s prioritou záchrany života osob,
- velitel zásahu a vedoucí lékař záchranné akce se průběžně informují o prováděných nutných opatřeních, vztahující se zejména k prioritám cílů společného zásahu, organizaci zásahu a ochrany zdraví a životů obou složek.

1.5.5 Příklad z praxe a rozbor zásahu složek Integrovaného záchranného systému

Dne 25. května 2006 v 5 hodin 26 minut byla na telefonní centrum tísňového volání krajského operačního a informačního střediska Hasičského záchranného sboru (dále jen HZS) Karlovarského kraje č. 112 nahlášena dopravní nehoda nákladního vozidla cisterny. Cisterna (jak se později ukázalo) byla převrácena na levý bok. Místem nehody byl přívaděč (připojovací pruh) na silnici I/6 ve směru na Prahu (obrázek č.1).

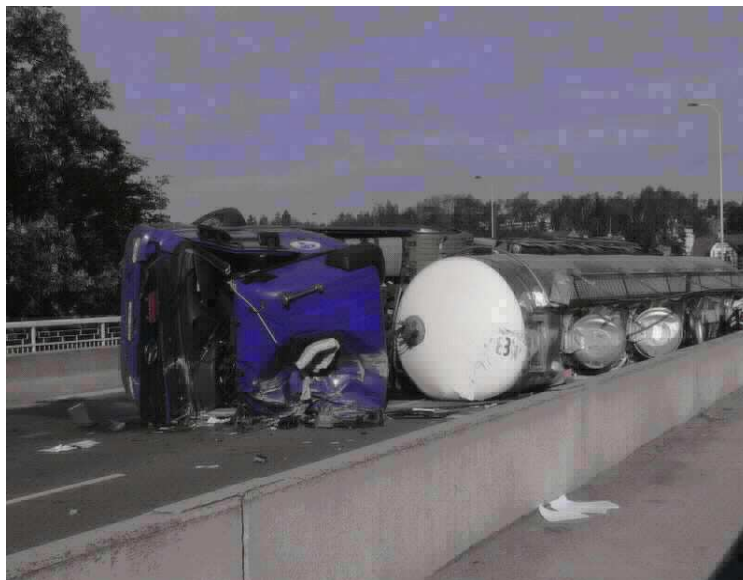
Obrázek č.1



Po převrácení soupravy v relativně vysoké rychlosti došlo k nárazu cisternovými dómy do betonového středového ochranného svodidla. Tím došlo k porušení uzavíracích poklopů i technologických armatur (odplynovací potrubí a pojišťovací ventily). Poloha cisterny po havárii je zobrazena na obrázku č. 2. Těmito netěsnostmi docházelo k úniku přepravovaných kapalin (methylnmethakrylát stabilizovaný, minometní a n-buthylmethakrylát, stabilizovaný). Společně s provozovatelem vozidla bylo odhadnuto, že došlo k úniku cca 2.000 litrů. V kabině vozidla byl zaklíněn řidič. K úniku docházelo na mostě přes řeku Ohři. Látka se do vodního toku nedostala. Jako preventivní opatření byl manipulací vodní nádrže

„Březová“ zvýšen průtok z 20 na 35 m³.s⁻¹.

Obrázek č. 2



Havarovaná souprava se skládala z tahače a návěsu s tepelně izolovanou čtyřkomorovou cisternou z nerezové oceli (Z6CNDT 17-12) o síle stěny 8 mm. Celkový objem cisterny byl 33.500 litrů. Náklad tvořil 27.000 litrů (plněno pouze na 80% obsahu). Provozovatel nebyl schopen určit rozložení látek v jednotlivých komorách, což ovšem na průběh zásahu nemělo vliv. Na záchranných a likvidačních pracích se postupně podílelo na 20 subjektů. Příčinou dopravní nehody byla rychlá jízda soupravy.

Vyprošťování řidiče

V samotném úvodu je nutné konstatovat, že vyproštění trvalo 43 minut od příjezdu první jednotky HZS kraje. V tomto čase se odehrálo mnoho momentů, z nichž každý zasluhuje speciální pozornost pro přenos nabytých zkušeností. Charakter deformace i tuhost materiálu kabiny vyžadovaly nestandardní metody vytváření přístupu k raněnému. Hasiči prováděli zásah v izolačních dýchacích přístrojích (dále jen IDP). Po dobu vyprošťování prováděli měření výbušné koncentrace a protipožární jištění. To vše

ve stavu 1+3, což je dnes již všeobecně akceptovaný standard (zmenšené družstvo 1 velitel + 1 strojník, 2 hasiči). Po dojezdu dalšího družstva bylo prioritou střídání již zasahujících hasičů. Jeden z příslušníků (vyškolený zdravotník) aplikoval dle pokynů lékaře ÚZZS zaklíněnému řidiči zklidňující injekci. Jako diskutabilní se může zdát použití kyslíkového křísícího přístroje v nebezpečné zóně. Přístroj byl rovněž aplikován na radu lékaře. V případě úniku kyslíku by, ale mohlo dojít k zvýšení horní meze výbušnosti a iniciaci výbuchu (horké části motoru a výfukových potrubí). Pro tentokrát se tak nestalo a aplikovaný kyslík zabránil dalšímu inhalování unikajících akrylátů. Přesto se doporučuje v takových případech raději využít izolační dýchací přístroj vzduchový. Zásadním nedostatkem bylo to, že zdravotníci ÚZZS vyproštěného řidiče naložili do vozidla RLP v kontaminovaném oděvu a takto jej transportovali do nemocnice. Velitel zásahu bohužel zásadně podcenil problematiku dekontaminace.

Rozhodnutí o stupni ochrany zasahujících

Diskutované byly zejména v médiích prezentované záběry hasičů pohybujících se v blízkosti cisterny bez ochranných protichemických oděvů. Tedy „pouze“ v zásahových oděvech a vybavení IDP. Překvapením bylo i zjištění, jak málo je v řadách hasičů známa problematika nebezpečí vzniku statického náboje. Při tak masivním úniku hořlavé kapaliny s teplotou vzplanutí 10°C je nutné věnovat maximální pozornost vyloučení všech předvídatelných iniciačních zdrojů. Protichemické ochranné obleky z povahy svého účelu nejsou vyráběny z materiálů, které by dostatečně odváděly elektrický potenciál. Zasahující hasič při pohybu v protichemickém obleku vytváří elektrostatický náboj schopný iniciace výše uvedených hořlavých látek. Dochází k identickému jevu jako při proudění hořlavých kapalin potrubím. Výrobci tento fakt dokonce uvádí v návodech na použití a to přímo formou zákazu používání obleků v prostředí s nebezpečím výbuchu. V některých případech je možné oblek zkrápět vodou k minimalizaci vzniku elektrostatického náboje. Tento postup však nebylo možné volit ze dvou důvodů. Jednak by byla snížena viditelnost na poměrně precizní činnost při manipulaci s tmelem a jednak byla snaha nezvyšovat odtok kapalin z místa nehody

(Pod mostem se paralelně budovaly zábrany proti odtékajícím kapalinám).

Ze stejného důvodu nebylo přistoupeno ani k zapěnění místa úniku, čímž by se snížil odpar kapalin a došlo by ke snížení zápachu. Velitel zásahu tedy tento způsob osobní ochrany zasahujících vyloučil. Stanovil hasičům v rámci bezpečnostního briefingu postup k provedení utěsnění dómů tak, aby se při utěšňování rychle vystřídali a nesetrvávali v nebezpečné zóně déle než vyžadovala aplikace jedné tuby dvousložkového tmelu. Zajímavé je, že nikdo ze čtyř později lékařsky vyšetřovaných příslušníků nebyl ve skupině provádějící utěšňování dómů.

Narkotizující účinek akrylátů se projevil

V průběhu zásahu byli postupně lékařsky ošetřováni čtyři příslušníci HZS Karlovarského kraje a dva příslušníci PČR. U všech se projevila nevolnost, bolesti hlavy s pocitem na zvracení. Všichni tito příslušníci byli po dobu přítomnosti na návětrné straně a v poměrně značné vzdálenosti od místa úniku. Pachová stopa akrylátů se vždy zvýšila při chvilkovém vyjasnění a svitu slunce. Naštěstí převládalo po celou dobu zásahu chladné počasí s teplotou do 12°C. Pachová stopa byla cítit cca 700 m od místa havárie. Z tohoto důvodu bylo prostřednictvím regionálních médií a hlídek městské a státní policie informováno obyvatelstvo. V zásadě bylo nutné vysvětlit, že z místa nehody je sice cítit zápach, ale jeho koncentrace není v dané vzdálenosti nebezpečná. Všichni z ošetřených byli propuštěni po krátkých testech a pozorování. Pouze jeden příslušník HZS Karlovarského kraje byl hospitalizován do následujícího dne. Všichni však byli ponecháni v pracovní neschopnosti po dobu cca 7 dní. Tito příslušníci jsou dále lékařsky sledováni Ústavem pro nemoci z povolání. Pachová stopa akrylátů se projevila také v karlovarské nemocnici kam byl převezen vyproštěný řidič. Kontaminované oděvy se staly zdrojem značné paniky jak u zdravotnického personálu tak u pacientů. Příslušníci HZS kraje byli vysláni do nemocnice. Po krátkém průzkumu umístili kontaminovaný oděv do pytle z PVC a zajistili jeho odvoz k likvidaci.

Hasiči podceňují jištění

Nejen z této havárie bylo zjištěno, že hasiči velmi podceňují problematiku jištění. Toto podceňování má bezesporu své racionální důvody. Málokdy při podobných haváriích (ale i běžných dopravních nehodách) došlo ke vzniku požáru v průběhu zásahu. Rovněž nejsou příliš zkušeností s tím, že by někdo zkolaboval v nebezpečné zóně nebo na požářišti. To vede ke značné nepozornosti hasičů, kteří mají jistit životy svých kolegů (obrázek č. 3).

Obrázek č. 3



Odvracejí svou pozornost, opouští stanoviště, neznají svůj přesný úkol a podobně. Velitel odpovědný za jistící skupinu má několik možností jak tento nešvar minimalizovat. Základní pravidlo platné pro většinu mužů zní: „Nemluvte na hasiče, jestliže se obléká do výstroje“. Zpravidla je natolik zaměstnán touto činností, že nevnímá další instrukce (závisí na stupni vycvičenosti a síle vytvořených návyků). Teprve v okamžiku, kdy jsou hasiči ustrojeni a soustředěni, je nutné jasně formulovat úkol každému z nich a vždy dohodnout signály. Optimální je zpětným dotazem vyžádat opakování úkolu. Další nutností je zabezpečit jistícím skupinám pravidelné střídání (každých 10 až 15minut). Tím je vytvořen předpoklad k udržení potřebné koncentrace. Většina havárií patří do kategorie zásahů dlouhodobých a k tomu je třeba přizpůsobovat

také strategii jištění.

Zvedat či nezvedat havarovanou cisternu?

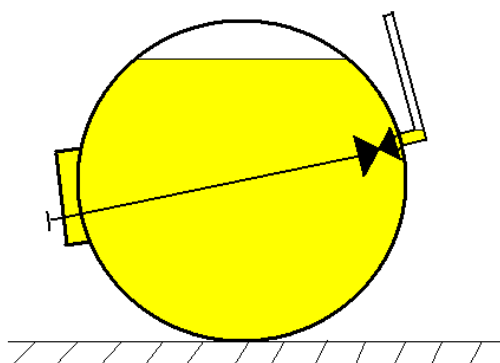
Velmi často je diskutována problematika zvedání havarovaných cisteren. Majitel nebo provozovatel často vytváří tlak na velitele zásahu, aby byla cisterna zvednuta i s obsahem. Vede k tomu zpravidla snaha minimalizovat ekonomické ztráty firmy. Přečerpávání může skutečně za určitých okolností náklad částečně nebo i úplně znehodnotit. V tomto konkrétním případě nemohla být o zvedání plné cisterny diskuse. Po nárazu cisterny do betonových svodidel ve značné rychlosti nebylo možné zcela vyloučit poškození nosné funkce návěsu i samotné nádrže. To na místě nehody potvrdil také odborník na zvedání břemen, který odmítl soupravu zvedat s nebezpečným nákladem. Jednalo se o hořlaviny I. A II. Třídy s narkotickými účinky v městské aglomeraci a nad vodním tokem. Zkušenosti s tím, že tlaku majitelů na zvedání cisterny i s nákladem podléhají zpravidla nižší velitelé (velitelé družstev nebo čet), kteří jsou často ponecháváni ve velení i v takto exponovaných případech. Je zřejmé, že taková taktika zpravidla „vyjde“. V případě, kdyby však došlo k masivnějšímu úniku, požáru nebo jiné komplikaci, odpovědnost za následky by nesl velitel zásahu, který tuto situaci připustil.

Přečerpávání

Z výše uvedeného vyplývá, že bylo nezbytné přistoupit k přečerpávání. Otázkou bylo jaký postup pro přečerpávání zvolit, protože jak je obvyklé, cisterna byla převrácena k silnici stranou, na níž jsou vyvedeny výpustné armatury. Víka na dómech všech čtyř komor byla po nárazu deformována a nebylo je možné povolit. Přístup k přečerpávání těmito místy by byl pravděpodobně nereálný i s ohledem na polohu cisterny, kdy hladina kapaliny byla vysoko nad uzávěry. Stejně tak se nezdařil pokus o čerpání prostřednictvím patních ventilů (patní ventily mechanické). Po napojení čerpací soupravy docházelo ke strhávání kapaliny (čerpadlo nesálo).

Později po rozebrání cisterny v dílně bylo zjištěno, že ovládací táhla patních ventilů byla zdeformována. Tím nedošlo k dostatečnému otevření ventilů a slabý průsak kapaliny nedostačoval k nasání do čerpací soustavy (obrázek č.4).

Obrázek č. 4



Velitel zásahu tedy rozhodl o násilném porušení pláště cisterny v jejím nejvyšším bodě. Úkolem vytvořit do každé komory otvor o velikosti cca 150x150 mm byla pověřena jednotka HZS hlavního města Prahy, která je vybavena řezacím zařízením COBRA. Po konzultacích s odborníky v rámci TRINS o případné chemické reakci akrylátů s abrazivem přimíchaným do zařízení COBRA, bylo přistoupeno k postupnému otevírání komor (obrázek č.5).

Obrázek č. 5



Nutno podotknout, že nikdo z přítomných neměl s použitím tohoto zařízení praktickou zkušenost. Z bezpečnostních důvodů byl postup přečerpávání stanoven jako postupný proces. Jedna skupina odstranila izolaci, druhá skupina prováděla prořezávání a třetí pak zabezpečovala vlastní přečerpávání. Takto se postupovalo u každé komory separátně. Názor, že lze urychlit činnost tím, že zatímco jedna skupina odstraňuje izolaci, druhá již může řezat a třetí pak čerpat, byl zavržen. Situace v nebezpečné zóně by byla značně nepřehledná a náročná na jištění osob.

Časové schéma přečerpávání je uvedeno v následující tabulce.

Tabulka: Časový sled přečerpávání.

	odkrytí pláště	prořezání pláště	Začátek čerpání	konec čerpání
1. komora	14:11	14:53	15:17	16:25
2. komora	16:30	16:36	16:52	17:38
3. komora	17:41	17:54	18:08	18:53
4. komor	19:00	19:05	19:37	21:08

Přečerpávání bylo prováděno s využitím čerpadla hořlavých kapalin TR 3 s hydropohonem. S tímto čerpadlem je možné čerpat kapaliny až do teplotní třídy T4. Obsah havarované cisterny byl přečerpáván do přistavené náhradní soupravy, kterou poskytl původce havárie (obrázek č.6).

Obrázek č. 6



1.5.6 Význam a úloha typových plánů.

Pro převoz nebezpečných látek je specifické, že na rozdíl od pevného objektu, kde jsou nebezpečné látky uskladněné nebo je s nimi manipulováno se jedná o objekt mobilní. U pevného objektu mohou složky IZS podle závažnosti nacvičovat případný zásah, ale u převozu a to zejména po silnici může dojít k nehodě na zcela nepředvídatelném místě. Například na volném úseku silnice, silnice s hustým provozem, v blízkosti vodního zdroje, nebo dokonce v hustě zabydlené části, kudy je veden nákladní provoz aj. O to větší musí být připravenost jednotlivých složek IZS. Je třeba také zmínit úlohu velitele zásahu, na něhož jsou kladeny velké nároky, je mu svěřena velká pravomoc a s tím související ještě větší míra zodpovědnosti, především proto, že za průběh celé akce zodpovídá právě velitel zásahu. Ke správné orientaci a postupu při těchto záchranných akcích by měly sloužit tzv. krizové a typové plány jako základní informační vstupy. Aby však odrážely proměnlivou situaci, je nutné získávat z praxe zpětnou vazbu ve formě hodnocení proběhlých mimořádných událostí. Tato hodnocení slouží jednak k vytváření archivu a jednak k aktualizaci typového plánu. Proto je důležitou součástí řešení krizových situací nepřetržitý monitoring všech kroků pro následnou analýzu tedy vyhodnocení akcí.

2. CÍLE A HYPOTÉZY

Cíle :

Na základě poznatků získaných studiem různých předpisů a materiálů týkajících se přepravy nebezpečných látek je mým cílem návrh možných preventivních opatření při dopravních nehodách souvisejících s přepravou nebezpečných látek. Upozornění na možné následky škod na zdraví občanů, životním prostředí a ekonomických dopadech.

Mým záměrem je zpracování zjednodušeného návodu pro členy Integrovaného záchranného systému zasahujících na místě nehody v případě vozidla převážejícího nebezpečné látky. Dalším cílem jsem si stanovila zdůraznění důležitosti spolupráce a konkretizace pravomocí všech složek Integrovaného záchranného systému na místě nehody.

Hypotézy :

Úspěšné zvládnutí zásahů při mimořádných událostech je přímo závislé na spolupráci a konkretizaci pravomocí všech složek Integrovaného záchranného systému. Důležitost provádění vyhodnocování jednotlivých mimořádných událostí a předávání získaných zkušeností .

Bezpečnost v dopravě a převoz nebezpečných látek není v České republice doposud zcela legislativně dořešen.

3. METODIKA

Metodika mé práce spočívala zejména ve sběru aktuálních informací a metodik k činnosti krizových orgánů a zpracování jednotlivých plánů. Shromáždění předpisů týkajících se přepravy nebezpečných látek, postupů při velení a delegaci pravomocí jednotlivých složek záchranných a systému koordinace všech složek Integrovaného záchranného systému. Mým záměrem bylo utřídění informací s touto tematikou, k získání zjednodušeného pohledu na možnosti využití v praxi.

4. VÝSLEDKY

4.1.1. Rozbor nejčastějších příčin dopravních nehod vozidel přepravujících nebezpečné věci

Dopravní nehodovost na území České republiky za poslední čtyři roky jak ukazuje graf³⁸ mírně narůstá.

Pokud porovnáme dopravní nehodovost s účastí vozidel přepravujících nebezpečné věci podle Dohody ADR dochází ve stejném období ke snižování počtu těchto dopravních nehod³⁹.

Mezi nejčastější příčiny dopravních nehod vozidel přepravujících nebezpečné věci patří nepřiměřená rychlost těchto vozidel vzhledem k povaze vozovky a přepravovanému nákladu.

³⁸ Příloha č. 8 - Vývoj počtu dopravních nehod v letech 2002-2005.

³⁹ Příloha č. 9 - Graf dopravních nehod s účastí vozidel přepravujících nebezpečné věci.

Dopravní nehody podle druhu přepravy nebezpečné látky.

Při dopravních nehodách jsou evidovány jednotlivé druhy přepravy:

- přeprava pevných látek,
- přeprava kapalných látek,
- přeprava plyných látek.

Jednotlivé grafy ukazují nápad těchto dopravních nehod⁴⁰.

4.1.2 Největší rizika

V Dohodě ADR se uvádí, že silniční dopravou je dovoleno přepravovat pouze nebezpečné věci vymezené touto mezinárodní smlouvou, kterou je Česká republika vázána.

Přeprava jaderných materiálů a radionuklidových zářičů se řídí zvláštními právními předpisy.

Všichni účastníci přepravy nebezpečných věcí musí být dostatečně poučeni o manipulaci a přepravě, současně jsou povinni řídit se všemi bezpečnostními opatřeními, která jsou pro tuto činnost nutná.

Všechny nebezpečné látky a předměty, které mohou způsobit výbuch, oheň, otravu, popálení, nebo jinak ohrozit prostředí, mají své specifické vlastnosti a v důsledku toho také různý stupeň nebezpečnosti v různých podmínkách.

Zásady stanovené v předpisech ADR a jsou prvním krokem pro snížení možnosti kolizí dopravních prostředků přepravujících nebezpečné látky, ale i při jejich dodržení stále existuje riziko dopravní nehody.

⁴⁰ Příloha č. 10 - Graf dopravních nehod podle druhu přepravy.

Riziko vzniku dopravní nehody může zvýšit například:

- zhoršení klimatických podmínek,
- intenzivnější silniční provoz,
- nesprávné uložení nákladu,
- nedostatečné zajištění nákladu,
- selhání lidského faktoru.

5. DISKUSE

Jednou z velmi důležitých oblastí, která byla v této práci sice uvedena, ale nebyla podrobněji rozebírána je oblast spojení a předávání informací mezi jednotlivými složkami IZS, kterou nelze opomenout. Dosud neexistuje jednotný systém zejména v radiovém spojení, který by umožnil vzájemnou komunikaci mezi všemi subjekty IZS najednou. U PČR a u HZS bylo zavedeno radiové spojení systému PEGAS, ovšem ZZS tento systém odmítla a užívá vlastní, který není se systémem kompatibilní. Jediné spojení je tak v praxi uskutečňováno přes jednotlivá operační střediska. Negativní roli sehrává i poměrně složitá současná organizační struktura subjektů zařazených do IZS, která potvrzuje, že při řešení mimořádných situací nutně musí docházet k problémům s předáváním informací a koordinací nasazení sil a prostředků. V případě mimořádných událostí nedostatečná komunikace mezi jednotlivými operačními středisky způsobuje časové zpoždění, které se objevuje při ověřování nahlášení událostí, kdy je nutné vyhodnocovat více tísňových volání a posoudit, zda se jedná o stejný nebo nový případ ve stejném úseku. Další zpoždění nastává i tím, že v současné době existují čtyři čísla tísňového volání 112,150,155,158, kam je možné mimořádnou událost nahlásit a teprve poté jsou s informacemi seznámeni ostatní složky IZS.

Prezentace informací vzniku mimořádných událostí ostatním subjektům a veřejnosti je dále zpožděna existencí více nezávislých a ve většině případů nepropojených informačních systémů. Analýza organizační struktury potvrzuje nutnost vytvoření informačního systému pro rychlý přístup k informacím v mimořádných událostech všemi složkami IZS najednou.

Prvořadou otázkou, kterou je nutno řešit při příjezdu na místo nehody je monitorování stavu, zjištění nebezpečných účinků unikající chemické látky a její identifikace. Na tomto úseku je zcela nezastupitelná a zatím nenahraditelná úloha HZS. Chemický průzkum a monitorování patří u HZS mezi velmi významná opatření v mimořádných událostech, neboť na základě jejich výsledků se odvíjí všechny další

činnosti zaměřené na minimalizaci následků nekontrolovaných úniků nebezpečných látek do okolního prostředí.

Při každé nehodě s nebezpečnou látkou má organizace zásahu svá specifika, vyplývající z možnosti kontaminace osob i techniky. K omezení kontaminace osob a prostředků je nutné s ohledem na směr větru a reliéf krajiny vytvořit prostory k soustředění sil a prostředků potřebných k řešení krizové situace, k odpočinku, popř. občerstvení osob, dále prostor ke kontrole a soustředění sil a prostředků těsně před nasazením k zásahu, dále prostor k provedení hygienické očisty a dekontaminace prostředků, převlečení do čistého prádla a oděvu apod.

Obecnou překážkou při řešení je nedostatek relevantních informací o případné uniklé či unikající látce. Odstraňování možných překážek, nedostatků a problémů při řešení je závislé na zkušenostech zasahujících s mimořádnými událostmi.

6. ZÁVĚR

Chemická havárie představuje v naprosté většině případů vážné ohrožení životního prostředí, a to hlavně ovzduší, vodních zdrojů, půdy, vegetace aj. Nebezpečí představují unikající látky klasifikované jako „nebezpečné pro životní prostředí“. Tyto látky mohou negativně na životní prostředí působit okamžitě i se zpožděným účinkem. K poškození životního prostředí může dojít nejen následkem úniku nebezpečné látky, ale i prostředky zasahujících jednotek při likvidaci látky.

Přes řadu drobných i větších problémů, které vždy provází havárie vozidel převážející nebezpečný náklad, je třeba konstatovat, že došlo k obrovskému posunu záchranných složek a dalších zainteresovaných subjektů v oblasti zdolávání řešení těchto událostí. Legislativní zázemí, technické vybavení, systém TRINS a celá řada dalších systémových vazeb dnes umožňuje provést záchranné a likvidační práce na vysoké odborné úrovni. Tím je zvýšena také ochrana občanů i prostředí, ve kterém žijeme. Ke zvyšování připravenosti naší společnosti k řešení havárií s přítomností nebezpečných látek nepochybně přispívají i pořádaná setkání odborníků a seznamování se s jednotlivými případy a specifiky, která se při jejich řešení vyskytla. Příkladem je i

případ uvedený v této práci, kdy bylo nutné vyřešit přečerpávání látky způsobem dosud neprověřeným.

Pokud si máme položit otázku, zda je současná legislativa na převoz nebezpečných látek dostačující a zda převoz těchto látek je bezpečný, musím konstatovat, že při sběru dat jsem jednoznačně zjistila, že legislativa je dostatečná, naopak vzhledem k rozsahu problematiky i dosti složitá a převoz těchto nebezpečných látek je možné považovat za bezpečný. To ovšem pouze za předpokladu, že budou přísně dodrženy všechny předpisy všemi zainteresovanými subjekty. Tyto budou pravidelně kontrolovány a v případě porušení předpisů i přísně sankcionovány. Neovlivitelným však zůstává selhání lidského faktoru. Při dodržení všech bezpečnostních opatření, rychlým předáváním co nejpodrobnějších informací a včasným profesionálním zásahem lze následky havárií maximálně minimalizovat.

Rozsah předpisů upravujících nákladní, přepravu a uskladňování nebezpečných látek je velmi rozsáhlý. Cílem této práce nebylo vyjmenovat všechny tyto předpisy a zabývat se jednotlivými specifiky, ale poukázat na ty nejdůležitější týkající se přepravy po silnici. Dále na příkladu z praxe poukázat na význam provádění analýz jednotlivých případů a seznámení se s nově použitými metodami, což přispívá k docílení vysoké odborné úrovně při likvidaci následků při těchto dopravních nehodách.

Při psaní této práce jsem se musela seznámit s celou řadou předpisů týkající se přepravy nebezpečných látek, (zejména ADR), pochopit systém základních činností jednotlivých složek IZS a tyto poznatky shrnout. Z velkého rozsahu informací byly vybrány ty nejpodstatnější a tím byl cíl této práce naplněn.

Předpokládám, že by tato práce mohla zaujmout nejenom policisty v přímém výkonu služby, ale i ostatní záchranáře, přepravce a další, kteří by v ní našli shrnuté nejzákladnější povinnosti jejichž znalost je v této oblasti nezbytná.

7. Seznam použité literatury

- HORÁK, R.: *Průvodce krizovým řízením pro veřejnou správu*. Linde, Praha 2004, 407 stran, ISBN 80-7201-471-4.
- HRAZDÍRA, I. a kol.: *Nebezpečné látky*. Praha : Policejní akademie ČR, 1998.
- PETRUNČÍK, P., *Přeprava nebezpečných věcí po silnici*. Praha Sdružení automobilových dopravců. Česmad Bohemia, 2005.
- TŮMA, J.: *Katastrofy techniky děsící 20. století*. Academia, nakladatelství AV ČR, Praha 2000, 302 stran, ISBN 80-200-0387-8.
- LEITNER, M., LUKÁŠEK, V., KOPECKÝ, Z. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích a předpisy související s komentářem*. Praha : Linde a.s., 2001. ISBN 80-7201-280-0.
- NOVOTNÝ, J., ONDRÁŠOVÁ, A. *Metodika kontroly dodržování doby řízení, bezpečnostních přestávek a doby odpočinku*. Brno: Centrum dopravního výzkumu,
- Směrnice rady č. 95/50/ES o jednotném postupu při kontrolách při přepravě nebezpečných věcí po silnici, ve znění pozdějších úprav.
- Zákon č. 56/2000 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.
- Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů.
- Zákon č. 185/2001 Sb., o hodnocení nebezpečných vlastností odpadů, ve znění pozdějších předpisů.
- Zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů .
- Zákon č. 283/1991 Sb., o Policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů.
- Zákon č. 256/2003 Sb., o chemických látkách a chemických přípravcích a o změně některých dalších zákonů ve znění pozdějších předpisů.
- Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.
- Zákon č. 239/2000 Sb., o IZS, ve znění pozdějších předpisů.
- Zákon č. 240/2000 Sb., o krizovém řízení, ve znění pozdějších předpisů.

- Zákon č. 214/2000 Sb., o hospodářských opatřeních pro krizové stavy, ve znění pozdějších předpisů.
- Vyhláška Ministerstva zahraničních věcí č. 64/1987 Sb., o Evropské dohodě o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR).
- ADR - Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí.
- Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 478/2000 Sb., kterou se provádí zákon o silniční dopravě., ve znění pozdějších předpisů.
- Sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 33/2005 Sb.m.s., o vyhlášení přijetí změn a doplňků Přílohy A a B Dohody o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR).
- Závazný pokyn policejního prezidenta č. 22 ze dne 19. května 2003, kterým se upravuje činnost služby dopravní policie při dohledu na silniční provoz, ve znění pozdějších předpisů .
- Závazný pokyn policejního prezidenta č. 85 ze dne 26. června 2006, kterým se upravuje postup příslušníků Policie České republiky při dohledu na bezpečnost a plynulost silničního provozu a šetření dopravních nehod, ve znění pozdějších předpisů.
- Závazný pokyn policejního prezidenta č. 26 ze dne 5. března 2004, kterým se stanoví zásady k zabezpečení jednotného postupu výkonu činnosti dálničních oddělení služby dopravní policie.
- Trestní spis ČTS : ORKV-612/OK-2006 Služba kriminální policie a vyšetřování OŘ PČR Karlovy Vary 2006.

8. Klíčová slova

- bezpečnost,
- IZS,
- nebezpečné látky,
- přeprava.

9. Přílohy

Příloha č. 1 - Vnitrostátní přeprava nebezpečných věcí.....	61
Příloha č. 2 - Označení kusu obalu.....	63
Příloha č. 3 - Význam jednotlivých kódů cisteren.....	64
Příloha č. 4 - Možnosti označení vozidel	66
Příloha č. 5 - Označení vozidla přepravující zahřáté látky.....	70
Příloha č. 6 - Vzory bezpečnostních značek.....	71
Příloha č. 7 - Kontrolní list (Check list).....	74
Příloha č. 8 - Vývoj počtu dopravních nehod v letech 2002-2005.....	76
Příloha č. 9 - Graf dopravních nehod	77
Příloha č. 10 - Graf dopravních nehod podle druhu přepravy.....	78

Seznam zkratk

HZS	- Hasičský záchranný sbor
IDP	- izolační dýchačí přístroj
IZS	- Integrovaný záchranný systém
LSPP	- lékařská služba první pomoci
LZS	- skupina letecké záchranné služby
OPIS	- operační a informační středisko
PČR	- Policie České republiky
RLP	- skupina rychlé lékařské pomoci
RZP	- skupina rychlé zdravotnické pomoci
TRINS	- Transportní informační a nehodový systém (poskytuje odborné rady a praktickou pomoc při likvidaci mimořádných událostí spojených s nebezpečnými látkami)
ZZS	- Zdravotnická záchranná služba

Příloha č. 1

Vnitrostátní přeprava nebezpečných věcí

Základními právními předpisy, kterými se řídí vnitrostátní přeprava nebezpečných věcí po pozemních komunikacích je zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o silniční dopravě“) a vyhláška Ministerstva dopravy č. 478/2000 Sb., kterou se provádí zákon o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů. Zákon o silniční dopravě umožňuje přepravovat po pozemních komunikacích pouze nebezpečné věci, jejichž přeprava je povolena mezinárodní smlouvou, kterou je Česká republika vázána (§ 22 odst. 1 zákona č. 111/1994 Sb.).

Dalšími právními předpisy upravujícími přepravu nebezpečných věcí po pozemních komunikacích :

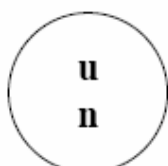
- Sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 33/2005 Sb.m.s. o vyhlášení změn a doplňků „Přílohy A a B “ Evropské dohody o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR).
- Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999Sb., o pojištění z odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů.
- Zákon č. 356/2003 Sb., o chemických látkách a chemických přípravcích, ve znění pozdějších předpisů.
- Zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů.
- Zákon č. 18/1997 Sb., o mírovém využívání jaderné energie a ionizujícího záření (atomový zákon), ve znění pozdějších předpisů.
- Zákon č. 140/1961 Sb., trestní zákon, ve znění pozdějších předpisů.
- Zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů.
- Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

- Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 302/2001 Sb., o technických prohlídkách a měření emisí vozidel ve znění pozdějších předpisů.
- Vyhláška Ministerstva obchodu a průmyslu č. 231/2004 Sb., kterou se stanoví podrobný obsah bezpečnostního listu k nebezpečné chemické látce a chemickému přípravku, ve znění pozdějších předpisů.
- Vyhláška Ministerstva životního prostředí a Ministerstva zdravotnictví č. 376/2001 Sb., o hodnocení nebezpečných vlastností odpadů, ve znění pozdějších předpisů.
- Vyhláška Ministerstva životního prostředí č. 381/2001 Sb., kterou stanoví Katalog odpadů, Seznam nebezpečných odpadů a seznamy odpadů a států pro účely vývozu, dovozu a tranzitu odpadů a postup při udělování souhlasu k vývozu, dovozu a tranzitu odpadů (Katalog odpadů), ve znění pozdějších předpisů.
- Vyhláška Státního úřadu pro jadernou bezpečnost č. 317/2002 Sb., o typovém schvalování obalových souborů pro přepravu skladování a ukládání jaderných materiálů a radioaktivních látek, o typovém schvalování zdrojů ionizujícího záření a o přepravě jaderných materiálů a určených radioaktivních látek, o typovém schvalování a přepravě.

Příloha č.2

Označení kusu obalu

kód obalu



1/A/1/Y 1.4/150/83/CZ/ BUPAK-IMET 807

1	sud
A	ocelový
1	odnímatelné víko
Y	konstrukční typ obalu pro látky skupin obalů II. a III.
1.4	u obalů, které byly s úspěchem podrobeny hydraulické zkoušce, údaj o relevantní hustotě (pokud je hodnota do 1,2 g/l, tak se neuvádí)
150	údaj o zkušebním přetlaku v kPa
83	rok výroby
CZ	značka státu, kde bylo schválení uděleno – ČR
BUPAK-IMET 807	registrační číslo, jméno nebo značka výrobce či jiné identifikační označení

Vzor bezpečnostní značky

identifikační číslo látky (tzv. UN číslo)



UN 1203

Příloha č.3

Význam jednotlivých kódů cisteren

přeprava plynů – třída 2

Význam kódování a hierarchie jednotlivých nádrží ukazuje následující tabulka

Část	Popis	Kód cisterny
1	Typ cisterny, bateriového vozidla nebo MEGC	C = cisterna, bateriové vozidlo nebo MEGC pro stlačené plyny; P = cisterna, bateriové vozidlo nebo MEGC pro zkapalněné nebo rozpuštěné plyny; R = cisterna pro hluboce zchlazené zkapalněné plyny;
2	Výpočtový tlak	X = hodnota příslušného nejnižšího zkušebního tlaku podle tabulky v 4.3.3.2.5; nebo 22 = nejnižší výpočtový tlak v bar;
3	Otvory	B = cisterna se spodními plnicími nebo vyprazdňovacími otvory se 3 uzávěry; nebo bateriové vozidlo nebo MEGC s otvory pod hladinou kapaliny nebo pro stlačené plyny; C = cisterna s horními plnicími nebo vyprazdňovacími otvory se 3 uzávěry s otvory pro čištění pod hladinou kapaliny; D = cisterna s horními plnicími nebo vyprazdňovacími otvory se 3 uzávěry; nebobateriové vozidlo nebo MEGC bez otvorů pod hladinou kapaliny;
4	Pojistné ventily/zařízení	N = cisterna, bateriové vozidlo nebo MEGC s pojistným ventilem, která není hermeticky uzavřena; H = hermeticky uzavřená cisterna, bateriové vozidlo nebo MEGC

převaha kapalin a práškovitých nebo zrnitých látek 3 až 9

Význam kódování a hierarchie jednotlivých nádrží ukazuje následující tabulka

Část	Popis	Kód cisterny
1	Typ cisterny	L = cisterna pro látky v kapalném stavu (kapaliny nebo tuhé látky podávané k přepravě v roztaveném stavu) ; S = cisterna pro látky v tuhém stavu (práškovém nebo zrnitém);
2	Výpočtový tlak	G = nejnižší výpočtový tlak podle všeobecných požadavků 1,5; 2,65; 4; 10; 15 nebo 21= nejnižší výpočtový tlak v bar
3	Otvory	A = cisterna se spodními plnicími a vyprazdňovacími otvory se 2 uzávěry; B = cisterna se spodními plnicími a vyprazdňovacími otvory se 3 uzávěry; C = cisterna s horními plnicími a vyprazdňovacími otvory jen s čistícími otvory pod úrovní hladiny kapaliny; D = cisterna s horními plnicími a vyprazdňovacími otvory bez jakýchkoliv otvorů pod úrovní hladiny kapaliny;
4	Pojistné ventily/zařízení	V = cisterna s odvětrávacím systémem bez pojistky proti prošlenutí plamene; nebo cisterna, která není odolná proti tlaku při výbuchu; F = cisterna s odvětrávacím systémem s pojistkou proti prošlenutí plamene; nebo cisterna odolná proti tlaku při výbuchu; N = cisterna s pojistným ventilem, která není hermeticky uzavřena; taková cisterna může být vybavena vakuovými ventily ; H = hermeticky uzavřená cisterna.

Příloha č.4

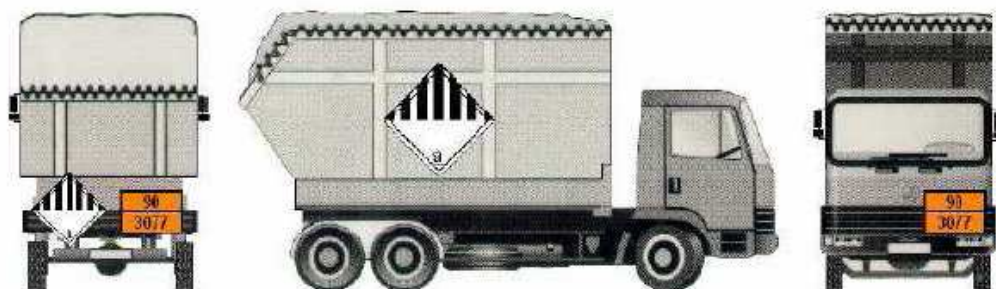
Možnosti označení vozidel dle druhu přepravy
a použitého dopravního prostředku



Označení vozidla při přepravě nebezpečných věcí v kusech



Označení vozidla a kontejneru při přepravě nebezpečných věcí v kusech



Označení vozidla při přepravě volně ložených tuhých nebezpečných látek



Označení vozidla a kontejneru při přepravě volně ložených tuhých nebezpečných látek



Označení cisternového vozidla s přívěsem výstražnými tabulkami a bezpečnostními značkami při přepravě jedné nebezpečné látky

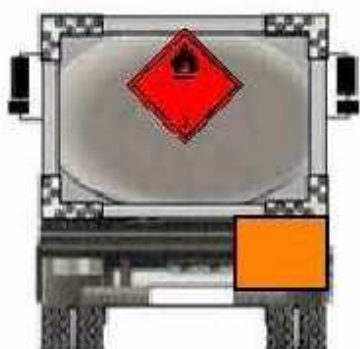




Označení cisternového vozidla s přívěsem výstražnými tabulkami a bezpečnostními značkami při přepravě několika druhů nebezpečných látek



Označení bateriového vozidla výstražnými tabulkami a bezpečnostními značkami



Označení vozidla výstražnými tabulkami a označení kontejneru výstražnými tabulkami a bezpečnostními značkami



Označení vozidla při přepravě výbušných látek a předmětů

Příloha č.5

Označení vozidla přepravující zahřáté látky



Příloha č.6

Vzory bezpečnostních značek

NEBEZPEČÍ TŘÍDY 1

Výbušné látky a předměty



(č. 1)

Podtřídy 1.1, 1.2 a 1.3

Symbol (vychuhující bomba): černý; podklad: oranžový; číslice "1" v dolním rohu



(č. 1.4)

Podtřída 1.4



(č. 1.5)

Podtřída 1.5



(č. 1.6)

Podtřída 1.6

Podklad: oranžový; číslice: černé; výška číslic musí být asi 30 mm a tloušťka čáry asi 5 mm (u bezpečnostní značky o rozměrech 100 mm x 100 mm); číslice "1" v dolním rohu

** Údaj podtřídy – neudává se, je-li výbušnost vedlejším nebezpečím

* Údaj skupiny snášenlivosti – neudává se, je-li výtušnost vedlejším nebezpečím

NEBEZPEČÍ TŘÍDY 2

Plyn



(č. 2.1)

Hořlavé plyny

Symbol (plamen): černý nebo bílý;
(kromě provedení podle 5.2.2.2.1.6(c))

podklad: červený; číslice "2" v dolním rohu



(č. 2.2)

Nehořlavé, nejedovaté plyny

Symbol (plynová láhev): černý nebo bílý;
podklad: zelený; číslice "2" v dolním rohu



NEBEZPEČÍ TŘÍDY 3

Hořlavé kapaliny



(č. 2.3)

Jedovaté plyny

Symbol (lebka na zkřížených kostech): černý;
podklad: bílý; číslice "2" v dolním rohu



(č. 3)

Symbol (plamen): černý nebo bílý;
podklad: červený; číslice "3" v dolním rohu



NEBEZPEČÍ TŘÍDY 4.1
Hořlavé tuhé látky, samovolně
se rozkládající látky a
znetcilitlivěné výbušniny



(č. 4.1)

Symbol (plamen): černý;
podklad: bílý se sedmi
svisnými červenými pruhy;
číslice "4" v dolním rohu

NEBEZPEČÍ TŘÍDY 4.2
Samozápalné látky



(č. 4.2)

Symbol (plamen): černý;
podklad: horní polovina bílá a
dolní polovina červená;
číslice "4" v dolním rohu

NEBEZPEČÍ TŘÍDY 4.3
Látky, které ve styku s vodou
vyvíjejí hořlavé plyny



(č. 4.3)

Symbol (plamen): černý nebo bílý;
podklad: modrý;
číslice "4" v dolním rohu

NEBEZPEČÍ TŘÍDY 5.1
Látky podporující
hoření



(č. 5.1)

Symbol (plamen nad kruhem): černý;
číslice "5.1" v dolním rohu

NEBEZPEČÍ TŘÍDY 5.2
Organické peroxidy



(č. 5.2)

Symbol (plamen nad kruhem): černý; podklad: žlutý;
číslice "5.2" v dolním rohu

NEBEZPEČÍ TŘÍDY 6.1
Jedovaté látky



(č. 6.1)

Symbol (lebka na skřížených kostech):
černý;
podklad: bílý; číslice "6" v dolním rohu

NEBEZPEČÍ TŘÍDY 6.2
Infekční látky



(č. 6.2)

V dolní polovině bezpečnostní značky mohou být uvedeny nápisy: "INFEKČNÍ LÁTKA"
a "Při poškození nebo úniku uveďte neprodleně veřejné zdravotnické orgány";
Symbol (kruh, který je překryt třemi srpky měsíce) a údaje: černé;
podklad: bílý; číslice "6" v dolním rohu

NEBEZPEČÍ TŘÍDY 7
Radioaktivní látky



(č. 7A)
Kategorie I – BÍLÁ
Symbol (trojlístek): černý;
podklad: bílý;
text (předepsaný): černý v dolní polovině bezpečnostní značky:
"RADIOACTIVE"
"CONTENTS ..."
"ACTIVITY ...";
za výrazem "RADIOACTIVE" následuje svislý červený pruh;
číslice "7" v dolním rohu



(č. 7B)
Kategorie II – ŽLUTÁ
Symbol (trojlístek): černý;
podklad: horní polovina žlutá s bílým okrajem, dolní polovina bílá;
text (předepsaný): černý v dolní polovině bezpečnostní značky:
"RADIOACTIVE"
"CONTENTS ..."
"ACTIVITY ...";
v černě orámovaném poli: "TRANSPORT INDEX"
za výrazem "RADIOACTIVE" následují dva svislé červené pruhy;
číslice "7" v dolním rohu



(č. 7C)
Kategorie III – ŽLUTÁ



(č. 7E)
Štěpné látky třídy 7
Podklad bílý;
text (předepsaný): černá v horní polovině bezpečnostní značky: "FISSILE";
v černě orámovaném poli v dolní polovině bezpečnostní značky:
"CRITICALITY SAFETY INDEX";
číslice «7» v dolním rohu

NEBEZPEČÍ TŘÍDY 8
Žravé látky



(č. 8)
Symbol (kapky padající z jedné zkumavky na kov a z druhé zkumavky na ruku): černý;
Podklad: horní polovina: bílá; dolní polovina: černá s bílým okrajem;
číslice "8" v dolním rohu

NEBEZPEČÍ TŘÍDY 9
Různé nebezpečné látky a předměty



(č. 9)
Symbol (sedm svislých pruhů v horní polovině): černý; podklad: bílý;
podtržená číslice "9" v dolním rohu

Příloha č. 7

KONTROLNÍ LIST CHECKLIST

1.	Místo kontroly _____	2. Datum _____	3. Čas _____	
4.	Rozlišovací značka státu a registrační značka vozidla _____			
5.	Rozlišovací značka státu a registrační značka přípojného vozidla _____			
6.	Dopravce/ adresa _____			
7.	Řidič /závozník _____			
8.	Odesílatel, adresa, místo nakládky ^{1),2)} _____			
9.	Příjemce, adresa, místo vykládky ^{1),2)} _____			
10.	Celkové množství nebezpečných věcí na dopravní jednotku _____			
11.	Limit množství podle 1.1.3.6 ADR překročen	ano	ne	
12.	Způsob přepravy			
	volně ložené	v kusech	v cisterně	
Průvodní doklady				
13.	Převážní doklad	kontrolováno	porušení zjištěno	bezpředmětné
14.	Písemné pokyny	kontrolováno	porušení zjištěno	bezpředmětné
15.	Dvoustranná/ mnohostranná dohoda/ vnitrostátní povolení	kontrolováno	porušení zjištěno	bezpředmětné
16.	Osvědčení o schválení vozidla	kontrolováno	porušení zjištěno	bezpředmětné
17.	Osvědčení o školení řidiče	kontrolováno	porušení zjištěno	bezpředmětné
Přeprava				
18.	Věci připuštěny k přepravě	kontrolováno	porušení zjištěno	bezpředmětné
19.	Vozidla schválena pro přepravované věci	kontrolováno	porušení zjištěno	bezpředmětné
20.	Ustanovení týkající se způsobu přepravy (přeprava ve volně loženém stavu, v kusech, cisternách)	kontrolováno	porušení zjištěno	bezpředmětné
21.	Zákaz společné nakládky	kontrolováno	porušení zjištěno	bezpředmětné
22.	Nakládka, zajištění nákladu a manipulace ³⁾	kontrolováno	porušení zjištěno	bezpředmětné
23.	Únik látek nebo poškození kusu ³⁾	kontrolováno	porušení zjištěno	bezpředmětné
24.	Značení obalů (UN kód) / značení cisterny. ^{2),3)} (ADR 6)	kontrolováno	porušení zjištěno	bezpředmětné
25.	Označení kusů nápisy (např. UN číslo) a bezpečnostními značkami ²⁾ (ADR 5.2)	kontrolováno	porušení zjištěno	bezpředmětné
26.	Označení cisterny / vozidla velkými bezpečnostními značkami (ADR 5.3.1)	kontrolováno	porušení zjištěno	bezpředmětné
27.	Označení vozidla/dopravní jednotky (oranžové tabulky, značka pro zahřáté látky) (ADR 5.3.2-3)	kontrolováno	porušení zjištěno	bezpředmětné
Výbava vozidla				
28.	Bezpečnostní výbava pro všeobecné účely předepsaná ADR	kontrolováno	porušení zjištěno	bezpředmětné
29.	Zvláštní výbava pro přepravované věci	kontrolováno	porušení zjištěno	bezpředmětné
30.	Ostatní výbava uvedená v písemných pokynech	kontrolováno	porušení zjištěno	bezpředmětné
31.	Hasicí přístroj (e)	kontrolováno	porušení zjištěno	bezpředmětné
39.	Nejzávažnější kategorie rizik plynoucích z případných porušení předpisů	kategorie I	kategorie II	kategorie III

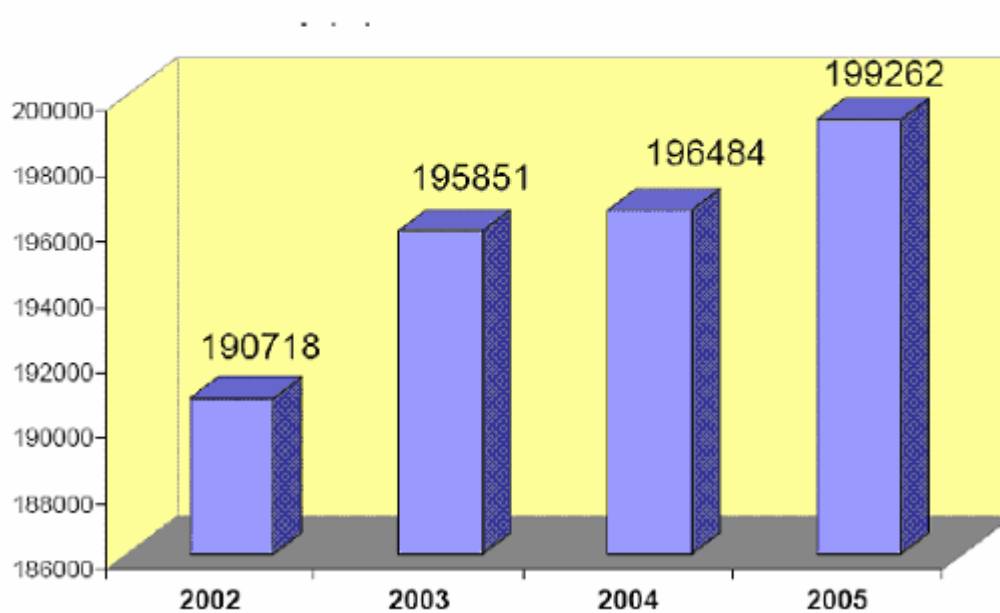
40. Poznámky

41. Orgán/úřední osoba, který(á) kontrolu provedl(a)

- 1) Uvést pouze v případech, pokud se jich týká porušení předpisů
- 2) U sběrných přeprav uvést v položce poznámky
- 3) Kontrola zjevných závad

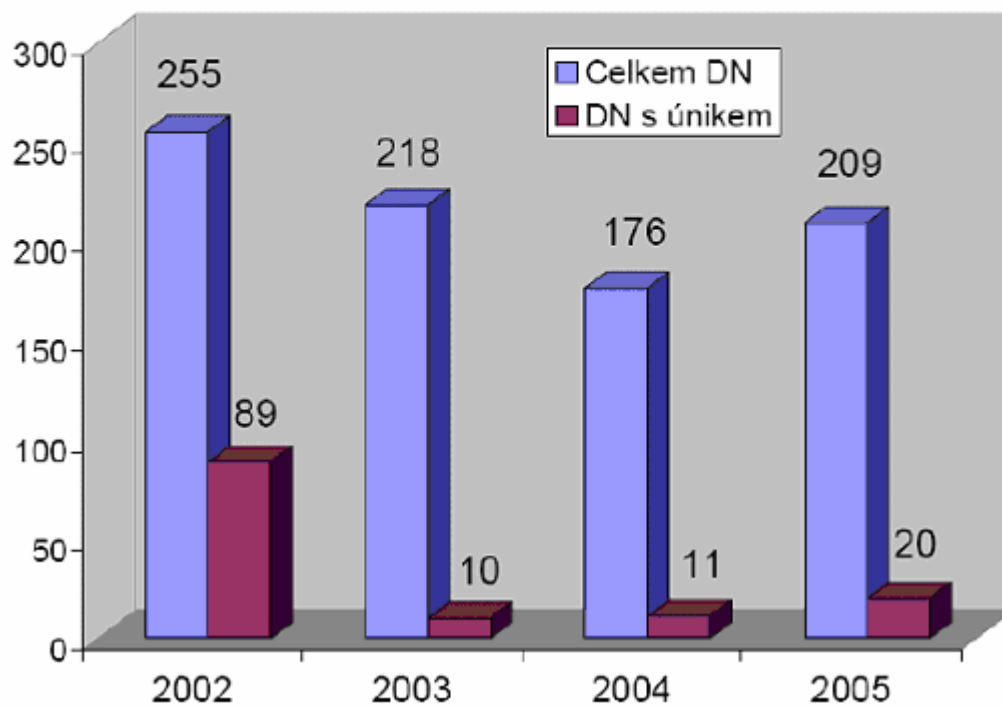
Příloha č. 8

Vývoj počtu dopravních nehod v letech 2002 – 2005



Příloha č. 9

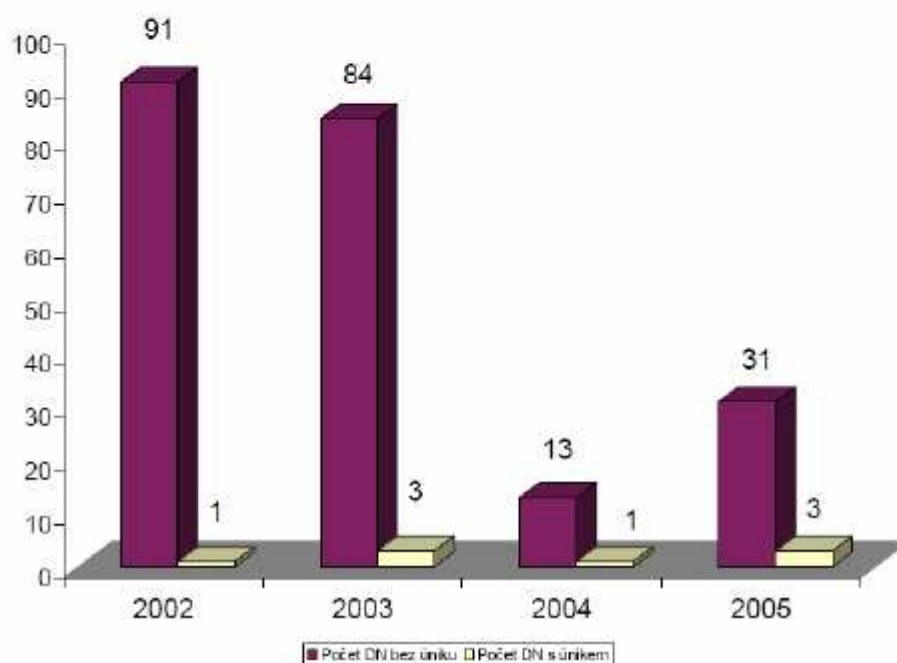
Graf dopravních nehod s účastí vozidel přepravujících nebezpečné věci



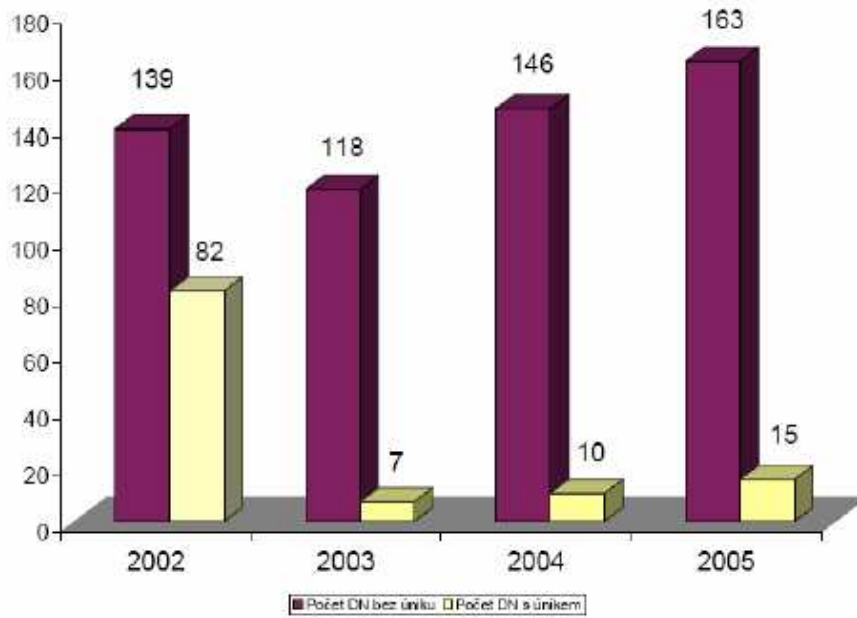
Příloha č. 10

Graf dopravních nehod podle druhu přepravy

Přeprava pevných látek



Přeprava kapalných látek



Přeprava plynných látek

