

Univerzita Pardubice
Fakulta ekonomicko-správní

Krizové řízení v kamionové dopravě

Barbora Zavřelová

Bakalářská práce

2014

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Barbora Zavřelová**
Osobní číslo: **E11147**
Studijní program: **B6208 Ekonomika a management**
Studijní obor: **Management ochrany podniku a společnosti**
Název tématu: **Krizové řízení v kamionové dopravě**
Zadávací katedra: **Ústav regionálních a bezpečnostních věd**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Důsledky mimořádných událostí je možné eliminovat dostatečnou připraveností a prevencí rizik. Téma práce je zaměřeno na problematiku krizového řízení podniku zabývající se kamionovou přepravou. Důraz tématu je kladen na popis prvků krizového řízení, analýzu krizových plánů, stanovení možných příčin vzniku krizových situací, jejich dopadů na podnik a uvedení možných systémů včasného varování.

Zásady:

- Rešerše odborné literatury a dalších pramenů.
- Stanovení cíle práce a hypotéz, volba metod.
- Vymezení základních pojmů z oblasti krizového řízení v kamionové dopravě.
- Analýza krizového řízení ve vybrané společnosti.
- Formulace závěrů, návrhy a doporučení.

Rozsah grafických prací:

Rozsah pracovní zprávy: **cca 30 stran**

Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**

Seznam odborné literatury:

PROCHÁZKOVÁ, D. Bezpečnost a krizové řízení. Praha : Police History, 2006. 255 s. ISBN 80-86477-35-5.

SMEJKAL, V., RAIS, K. Řízení rizik ve firmách a jiných organizacích. Praha 7 : Grada Publishing, 2007. 354 s. ISBN 978-80-247-3051-6.

TICHÝ, M. Ovládání rizika: Analýza a management. Praha: C. H. Beck, 2006. 396 s. ISBN 80-7179-415-5.

VYMETAL, Š. Krizová komunikace a komunikace rizika. 1. vydání Praha: Grada publishing, 2009. 176 s. ISBN 978-80-247-2510-9.

WINTERLING, K. Jak se provádí (preventivně) krizový management. Praha: BaBtext s.r.o., 2000. 289 s. ISBN 80-900178-5-1.


Vedoucí bakalářské práce:


Ing. Ondřej Svoboda

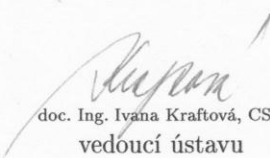
Ústav regionálních a bezpečnostních věd

Datum zadání bakalářské práce: **1. října 2013**

Termín odevzdání bakalářské práce: **30. dubna 2014**


doc. Ing. Renáta Myšková, Ph.D.
děkanka

L.S.


doc. Ing. Ivana Kraftová, CSc.
vedoucí ústavu

V Pardubicích dne 1. října 2013

PROHLÁŠENÍ

Prohlašuji, že jsem tuto práci vypracovala samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využila, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byla jsem seznámena s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně.

V Němčicích dne 30. 4. 2014

Barbora Zavřelová

PODĚKOVÁNÍ

Na tomto místě bych ráda poděkovala svému vedoucímu práce panu Ing. Ondřeji Svobodovi, Ph.D.za jeho odbornou pomoc a cenné připomínky, které mi poskytl při zpracování mé bakalářské práce. Dále bych ráda poděkovala panu Bc. Martinu Holovskému, pracovníku oddělení krizového řízení na Krajském úřadě Pardubice, za poskytnuté informace ohledně problematiky ADR a zástupcům společností za ochotu a bezproblémovou spolupráci. Velké poděkování za podporu při studiu patří také mé rodině.

NÁZEV

Krizové řízení v kamionové dopravě

ANOTACE

Bakalářská práce se zabývá krizovým řízením v resortu dopravy a problematikou přepravy nebezpečných látek po silničních komunikacích dle Dohody Accord Dangerous Route (ADR). První část této práce je zaměřena na obecné pojetí krizového řízení, na vysvětlení pojmů týkajících se této problematiky, na krizové řízení v oblasti dopravy a na nastínění obsahu dohody ADR. Druhá část této práce se zabývá charakteristikou dvou společností, zabývajících se kamionovou přepravou a rozбором problematiky přepravy nebezpečných látek. Rozdíly v zabezpečení této přepravy vyplývají z provedeného rozhovoru se zástupci těchto dvou společností a z dotazníkového průzkumu.

KLÍČOVÁ SLOVA

Krizové řízení, krizový plán, krizové situace, ADR, nebezpečné látky, přeprava.

TITTLE

Crisis management in truck traffic

ANNOTATION

My bachelor's thesis deals with the crisis management in the transport department, with the issue of transport of dangerous stuff on the roads according to the Agreement Accord Dangerous Route (ADR). The first part of the thesis focused on general conception of the crisis management, terminology explanation of this issue, the crisis management in the field of transport and on the subject matter of ADR. The second part is concerned with the characteristic of two companies dealing with the lorry transport and with the analysis of the transport of dangerous stuff. The differences in the protection of this transport follow from the made dialogue with the representatives of these two companies and from the questionnaire research.

KEYWORDS

Crisis management, crisis plan, crisis situation, ADR, dangerous substances, transportation.

OBSAH

ÚVOD	11
1 Krizové řízení.....	13
1.1 Obecné pojetí řízení	13
1.2 Pojetí a definice krizového managementu	14
1.3 Pojmy v krizovém řízení	17
2 Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí.....	21
2.1 Struktura příloh dohody ADR.....	22
3 Přeprava nebezpečných věcí	23
3.1 Pojem nebezpečné věci a jejich členění	23
4 Vozidla přepravující nebezpečné věci	27
4.1 Označení vozidel.....	28
4.2 Doklady k přepravě ADR a povinné vybavení vozidla dle dohody ADR	29
4.3 Stání a parkování vozidel přepravujících nebezpečný náklad	31
4.4 Omezení průjezdu tunely	31
4.5 Školení řidičů a bezpečnostní poradce	32
5 Dopravní nehody	34
5.1 Faktory ovlivňující vznik dopravní nehody	34
5.2 Činnost osádky vozidla po vzniku dopravní nehody	35
5.3 Vývoj počtu dopravních nehod	37
5.4 Nehoda nákladního automobilu v praxi	39
6 Převoz nebezpečných látek ve vybraných společnostech.....	41
6.1 Charakteristika vybraných společností.....	41
6.2 Řízený rozhovor se zástupci vybraných společností.....	42
6.3 Výsledky dotazníkového průzkumu.....	57
7 Návrhy a doporučení.....	68

Závěr	72
Seznam literatury	74
Seznam příloh	77

SEZNAM TABULEK

Tab. 1: Mimořádné události dle závažnosti.....	18
Tab. 2: Rozdělení tunelů dle omezení	31
Tab. 3: Tunely v kategorii "E" na území ČR (platnost k 1. 7. 2011)	32

SEZNAM ILUSTRACÍ

Obr. 1: Fáze krize	15
Obr. 2: Příklad bezpečnostních značek	25
Obr. 3: Oranžová výstražná tabulka	26
Obr. 4: Příklad označení vozidel výstražnou tabulkou.....	29
Obr. 5: Vzor plastového osvědčení o školení řidičů přepravujících nebezpečné věci	30
Obr. 6: Počet dopr. nehod zaviněných řidiči nákl. automobilů v letech 2009-2013	37
Obr. 7: Počet usmrcených osob při nehodě nákladního automobilu v letech 2009-2013 ...	37
Obr. 8: Počet dopr. nehod nákl. automobilů v režimu ADR v letech 2002-2010	38
Obr. 9: Poč. dopr. nehod nákl. aut. v rež. ADR dle skup. převáž. látky v l. 2002-2010	38
Obr. 10: Nehoda špatně označené cisterny	39
Obr. 11: Nehoda cisterny s kyselinou chlorovodíkovou	40
Obr. 12: Formulář potřebný k přepravě výbušných látek a předmětů.....	44
Obr. 13: Označení ocelového sudu.....	46
Obr. 14: Zákazové značky pro přepravu ADR.....	56

SEZNAM ZKRATEK A ZNAČEK

AETR	Accord européen sûr les transports routiers Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě
ADR	Accord Dangereues Route, či Agreement on Dangerous Goods by Road Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí
BP	bezpečnostní poradce
CMR	Convention Marchandise Routière Úmluva o přepravní smlouvě o mezinárodní silniční dopravě
CSPSD	Centrum služeb pro silniční dopravu
ČR	Česká republika
EU	Evropská unie
HZS	Hasičský záchranný sbor
IZS	Integrovaný záchranný systém
MD	Ministerstvo dopravy
OSN	Organizace spojených národů
Sb.	Sbírka zákonů
UN	Identifikační číslo látky

ÚVOD

Krizové řízení je ve světě známo již několik let. S přibývajícím lety se začal tento pojem rozšiřovat a jeho význam nabýval stále větších rozměrů. Dnes existuje mnoho definic, které se snaží tento termín vymežit.

I přes snahu krizové situace eliminovat pomocí krizového plánování, jsou živelné mimořádné události mnohdy nezastavitelné, nepředvídatelné a jejich dopady jsou pro člověka i životní prostředí hroživé.

Těmto negativním dopadům krizových situací se nevyhne ani doprava, kterou řadíme do jedné ze složek kritické infrastruktury. V posledních letech nejen v České republice, ale také v zahraničí, můžeme vnímat nemalý nárůst přepravy zboží různého charakteru pomocí silniční kamionové dopravy. Se zvýšeným počtem přepravy také souvisí narůstající četnost dopravních nehod. Krizové řízení v kamionové dopravě má dvě roviny. První rovinu představuje krizové řízení podniku, který se snaží dostat z případné krize vyvolané například i dopravními nehodami, které by mohly vést k žalobám podniku, který při této dopravní nehodě zničil velké množství majetku jiných osob. Druhou rovinu představuje krizové řízení v rámci veřejné správy, kdy se stát připravuje na vyhlášení určitého krizového stavu. Ve vztahu k přepravě nebezpečných věcí se může jednat o velice málo pravděpodobnou situaci, kdy například únik nebezpečné látky z kamionu může vyvolat otravu spodní a povrchové vody v takovém rozsahu, kdy je nutné vyhlásit krizový stav.

Jakákoliv havárie kamionů převážejících nebezpečné látky může být velkou hrozbou. Dopravci tímto riskují poškození majetku a životního prostředí, ale také ohrožují zdraví i život obyvatel. Aby předcházeli dopravním nehodám, je nutné tento problém nepodceňovat a věnovat mu zvýšenou pozornost. Klíč k úspěchu tkví v dobře sestaveném preventivním opatření, které může zachránit nejen lidský život.

Z důvodu odlišnosti pravidel od jiných druhů přeprav, jsou řidiči převážející nebezpečné látky proškoleni a je kladen důraz na znalost technických, přepravních i bezpečnostních požadavků, které jsou obsaženy v dohodě ADR. Další povinností tohoto řidiče je také dostatečná informovanost o vlastnostech převážených nebezpečných látek.

Bakalářská práce se zaměřuje na význam a obsah mezinárodní dohody, která je významným předpisem upravujícím dopravu nebezpečných látek. Cílem práce je zjistit, jaké jsou znalosti a dovednosti jednotlivých řidičů i přístup společností v souladu s touto dohodou, a dále porovnat získané údaje z řízeného rozhovoru a dotazníkového výzkumu. Výzkumnou

hypotézou je tvrzení: „*Velikost podniku má pozitivní vliv na zabezpečení přepravy nebezpečných látek.*“ Pro ověření platnosti hypotézy bude využito dotazníkového šetření a řízeného rozhovoru.

1 KRIZOVÉ ŘÍZENÍ

Níže uvedený text se zaměřuje na vymezení základních pojmů z oblasti krizového řízení. Především je vymezen pojem krizový management, který je dále rozebrán. Je zde nastíněna historie a současnost pojetí toho pojmu, jeho okruhy a činnosti.

1.1 Obecné pojetí řízení

Řízení je tvůrčí činnost, vedoucí k optimálnímu splnění stanovených cílů v určeném čase a kvalitě, pomocí souboru metod a prostředků. Řízení jako působení řídicího subjektu na řízený objekt, usměrňování chování a činnosti k dosažení žádoucích cílů, je uskutečňováno za předpokladu, že [10]:

- existuje organizovaná soustava, která má alespoň dva prvky,
- známe cíl a účel chování soustavy,
- existuje rušivé působení podnětů z okolí,
- je zabezpečeno předávání informací mezi složkami soustavy,
- existuje zpětná vazba.

Mezi základní funkce řízení patří [18]:

Plánování - s využitím potřebných sil a prostředků prováděná činnost, na základě které je dosaženo co nejefektivněji stanoveného cíle. Plánováním určujeme, čeho chceme dosáhnout a jakým způsobem. Je zaměřeno do blízké vzdálené budoucnosti. Výsledkem této činnosti je plán.

Organizování - povinnost každého řídicího pracovníka, kterou vnáší důležitý řád do soustavy. Jeho snahou je vybudovat sladěný celek lidských a věcných složek tak, aby vztahy mezi nimi nenarušovali plynulost a efektivitu plánovaných úkolů a dosahovaly úspěchu.

Může tak docílit úpravou struktury existující soustavy, úpravou procesů uvnitř soustavy, projektováním či realizací dočasné organizační složky, na kterou bude převedena pravomoc a odpovědnost.

Operativní řízení - dohlížení na dodržování konkrétních činností s plánovanými opatřeními spojených s postupným plněním vytyčených cílů. Plánovité operativní řízení se

opírá o předem zpracovaný plán činnosti. Improvizované operativní řízení je použito v časové tísni při nebezpečí z prodlení a při řešení nenadálých situací.

Kontrola - dohlíží na rozdíly mezi plánovaným a skutečným stavem a následně řeší příčiny tohoto rozdílu. Kontrola by měla postihovat všechny aktivity, které mají manažeři provádět ve své činnosti. Je používáno několik druhů různých kontrol, dle rozsahu, času, způsobu získávání informací, formy kontroly atd. Cílem je dosáhnout jistoty, že vše bude v souladu s plánem. Kontrola by měla zabrat co nejméně času. Její výsledky musí být včasné, aby mohly být co nejdříve použity.

Příprava osob - zaměřuje se na výchovu lidských zdrojů v určité oblasti.

1.2 Pojetí a definice krizového managementu

V rámci problematiky krizového managementu je třeba nejdříve vysvětlit pojem krize, který je v různých pramenech odlišně definován a vyplývá z pohledu na určitou oblast, které se týká.

Pojem krize

Pojem pochází z řeckého jazyka, kde původně znamenal rozhodovat, posuzovat, měřit se, přít se, přičemž důraz byl kladen především na konečné, neodvolatelné řešení. Tímto pojmem byla ve starém Řecku myšlena implikace vyhrocených alternativ, kde nebyla připuštěna jakákoli revize [17].

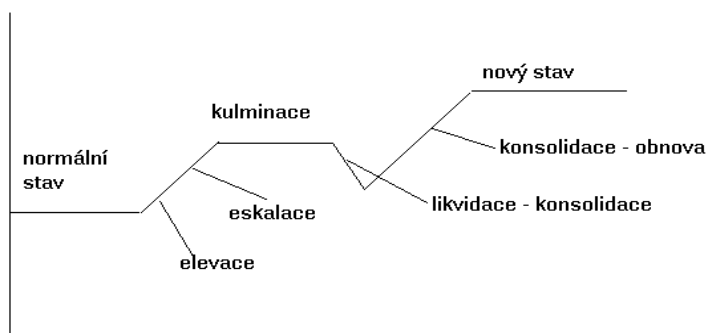
Vyjadřuje jakousi situaci, která se z dlouhodobého časového hlediska negativně odchyluje od běžného, žádoucího stavu. Při této situaci dochází k narušení rovnováhy mezi základními charakteristikami systému. Při žádné krizi se nejedná o klasickou situaci, tedy o jev na který by byli lidé zvyklí.

Krize je vždy charakterizována určitými faktory. Mezi ně patří [17]:

- je vždy spjata s určitou hrozbou,
- krize nejsou časté a povětšinou jsou obtížně předvídatelné z hlediska času a místa,
- krize ve většině případů mají určité sociální dopady,
- ve svých důsledcích mají více rozměrů,

- většinou existuje propojenost krizí - například jedna krize může vyvolat druhou krizi nebo může probíhat více krizí najednou,
- krize jsou původcem velké mentální a citové zátěže, častými projevy jsou zmatek a napětí,
- krize lze vždy řešit, ale řešení je naléhavé a musí být bezprostřední,
- při krizi rozhodujeme na základě neurčitých, neúplných nebo rozporuplných informací,
- cokoliv kdokoliv v krizové situaci udělá, případně neudělá, může mít vážné následky.

Krize tedy nastane, pokud dojde k překročení či podkročení jisté meze, kterou považujeme za kritickou. Každá krize má fáze, které se v průběhu mění. Začíná normálním stavem, poté přibývají varovné zprávy či události, které se postupně kumulují a stupňují, až dojde k vyhlášení určitého stupně krizového opatření. Poté dochází k fázi likvidace, kdy se odstraňují následky a obnovují se základní činnosti. Po likvidaci nastává tzv. po krizová fáze, kdy se zjišťují příčiny vzniku krize, vytvářejí se preventivní opatření a vše se vrací do původního stavu. Průběh můžeme vidět na obrázku 1:



Obr.1: Fáze krize

Zdroj: [17]

Pojetí krizového managementu dnes

Pojem krizový management je vnímán podle mnoha různých definic odlišně. Zákon o krizovém řízení 240/2000 Sb. definuje krizový management třeba takto [26]: „Krizovým řízením je souhrn řídicích činností věcně příslušných orgánů, zaměřených na analýzu a

vyhodnocení bezpečnostních rizik, plánování, organizování, realizaci a kontrolu činností prováděných v souvislosti s řešením krizové situace.“

Krizový management je rovněž souborem opatření, jejímž cílem je eliminace potenciálních škod. Aby vše fungovalo tak, jak má, je potřeba mít vytvořený plán krizového řízení a plán krizové komunikace [16].

Na krizový management pohlížíme z dvou hledisek - z hlediska institucionálního, jako na funkční systém vedoucích pracovníků a prvků organizace, jejich pravomocí, vazeb a vztahu. A z hlediska funkčního, pomocí něhož zvládají vedoucí pracovníci organizace specifické činnosti týkající se snižování příčin vzniku krizových situací, prevence, zamezení vzniku krizových situací a rekonstrukci po negativních dopadech krizové situace [7].

Okruhy a činnosti krizového managementu

Termín krizový management můžeme chápat dle různých okruhů odlišně [12]:

- Z hlediska podnikatelských subjektů je brán jako způsob řešení nežádoucích situací, které narušují běžný podnikatelský chod. Jedná se například o zpoždění dodávky materiálu, výpadek elektrického proudu, problémy s finanční situací podniku či technologickou havárií.
- Z hlediska orgánů státní správy. V této části nás zajímá především integrovaný záchranný systém - připravenost hasičů, záchranných služeb a policie při řešení krizových stavů a havárií.
- Z hlediska subjektů hospodářské mobilizace při válečném stavu, kdy je využíváno civilního sektoru na plnění hospodářských úkolů, i při míru k likvidaci škod po živelných pohromách.
- V resortu obrany ve spojení s řízením ozbrojených sil.
- Z hlediska mezinárodního při řešení mezinárodních krizí, týkajících se nadnárodních organizací za účelem nastolení či udržení míru.

Krizový management se soustřeďuje zejména na [14]:

- analyzování rizika,

- organizování preventivních opatření k odvrácení nebo zmírnění průběhu mimořádné události,
- všestranné zabezpečení realizačních složek a všech subjektů řešících mimořádnou událost,
- přípravu a řešení mimořádných událostí,
- realizování řízení a koordinace činnosti pro zvládnutí jednotlivých úkolů,
- monitoring a dohledávání rozdílů mezi plánovaným a skutečným stavem,
- obnovu.

1.3 Pojmy v krizovém řízení

Pro bližší pochopení problematiky budou vysvětleny i další pojmy, týkající se krizového řízení [12]:

Bezpečnost - jde o stav, kdy je malá pravděpodobnost vzniku škody na chráněných aktivech.

Hrozba - skutečnost, která může znamenat ohrožení na určitém území a v určitém období. Lze jí čelit určitým opatřením. Míra hrozby je dána velikostí možné škody a časovou vzdáleností.

Kritická infrastruktura - výrobní i nevýrobní systémy, jejichž nefunkčnost by měla vážné dopady na bezpečnost, ekonomiku a zachování nezbytného rozsahu dalších základních funkcí státu při krizových situacích. Narušením kritické infrastruktury může docházet k přenosu krizové situace do dalších oblastí mimo časové a prostorové hranice původní události.

Krizová komunikace - výměna informací mezi odpovědnými autoritami, organizacemi, médii, jednotlivci a skupinami před mimořádnou událostí, v jejích průběhu a po jejím skončení. Klíčovou pro praxi je, zda vnímání lidí odpovídá reálnému stavu, a jakou mají lidé schopnost asimilovat informace v období ohrožení.

Krizová situace - typ mimořádné události, v jejímž důsledku se vyhláší stav nebezpečí, nouzový stav, stav ohrožení státu nebo válečný stav. Jsou při ní ohroženy důležité hodnoty, zájmy či statky státu a jeho občanů.

Krizový stav - stav, který vyhláší hejtman kraje nebo primátor hl. m. Prahy (stav nebezpečí), vláda ČR, popř. předseda vlády ČR (nouzový stav) nebo Parlament ČR (stav ohrožení státu a válečný stav) v případě hrozby nebo krizové situace.

Likvidační práce - práce k odstranění následků způsobených mimořádnou událostí na majetku a životním prostředí.

Mimořádná událost - jedná se o škodlivé působení sil a jevů vyvolaných činností člověka, přírodními vlivy, a také havárie, které ohrožují život, zdraví, majetek nebo životní prostředí a vyžadují provedení záchranných a likvidačních prací. Nepříznivé a mimořádné události můžeme rozdělit podle závažnosti (viz. tabulka 1):

Tab. 1: Mimořádné události dle závažnosti

Kategorie	Název	Ztráty na životech	Materiální ztráty
I.	1. ZÁVADA	žádné	do 100 Kč
I.	2. VADA	žádné	do 1000 Kč
II.	3. PORUCHA	žádné	do 10 000 Kč
II.	4. NEHODA	jedinec	do 100 000 Kč
III.	5. HAVÁRIE	několik jedinců	do 1 mil. Kč
III.	6. ZÁVAŽNÁ HAVÁRIE	desítky lidí	do 10 mil. Kč
III.	7. POHROMA	stovky lidí	do 100 mil. Kč
IV.	8. KATASTROFA	tisíce lidí	do 1 mld. Kč
IV.	9. KATAKLYZMA	statisíce lidí	do 10 mld. Kč
IV.	10. APOKALYPSA	milióny lidí	do 100 mld. Kč

Zdroj:[17]

Přírodní mimořádné události mají původ v přírodě, antropogenní jsou způsobené vlivem člověka. Nejvíce mimořádných událostí je však smíšených. Například i na povodeň se nelze dívat jako na čistě přírodní mimořádnou událost, neboť může být způsobena předchozím vlivem člověka, jako je například zásah do přirozené krajiny nebo i vypouštění skleníkových plynů, které způsobují globální oteplování.

Nebezpečí - nežádoucí stav, kdy může vzniknout újma na chráněných aktivech.

Ohrožení - je dáno velikostí jevu v daném místě a v daný časový úsek s pravděpodobností rovnou stanovené hodnotě.

Ochrana obyvatelstva - plnění úkolů civilní ochrany při ozbrojeném konfliktu i mimo něj, zejména varování, vyrozumění, evakuace, ukrytí a nouzové přežití obyvatelstva a další opatření k zabezpečení ochrany života, zdraví a majetku.

Riziko - je pravděpodobná ztráta. Riziko není událost, není pravděpodobnost, není fyzický objekt a není ani fyzikální jev. Neexistuje samo o sobě, je vyjádření vztahu mezi dvěma a více veličinami jako jsou četnost, aktiva, hrozba, zranitelnost, dopady, důsledky, kapacity, protipatření, závažnost a možnost výskytu [21].

Škoda - újma na životě a zdraví lidí, majetku, životním prostředí a lidské společnosti.

Varování - souhrn technických a organizačních opatření zabezpečujících včasné upozornění obyvatelstva na hrozící nebo nastalou mimořádnou událost. Zahrnuje zejména varovný signál, po jehož provedení je neprodleně informováno obyvatelstvo o povaze nebezpečí a o opatřeních k ochraně života, zdraví a majetku.

Vyrozumění - souhrn technických a organizačních opatření zabezpečujících včasné předávání informací o hrozící nebo nastalé mimořádné události orgánům krizového řízení, právnickým osobám a podnikajícím osobám podle havarijních nebo krizových plánů.

Záchranné práce - činnosti k odvrácení nebo omezení bezprostředního působení rizik která vznikla působením mimořádné události, zejména ve vztahu k ohrožení života, zdraví, majetku nebo životního prostředí. Záchranné práce vedou k přerušení příčin působení rizik.

Legislativa upravující problematiku krizového řízení

Existuje velký výčet zákonů České republiky, vyhlášek ministerstev, nařízení vlády či předpisů, které se zabývají touto problematikou. V této kapitole lze uvést ty nejdůležitější:

- zákon č. 240/2000 Sb., o krizovém řízení a o změně některých zákonů,

- nařízení vlády č. 462/2000 Sb., k provedení zákona o krizovém řízení,
- zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů,
- zákon č. 241/2001 Sb., o hospodářských opatřeních pro krizové stavy a o změně některých zákonů,
- zákon č. 133/1985 Sb., o požární ochraně, v platném znění,
- vyhláška ministerstva vnitra ČR č. 246/2001 Sb., o požární prevenci,
- zákon č. 65/1965 Sb., zákoník práce, v platném znění.

2 EVROPSKÁ DOHODA O MEZINÁRODNÍ SILNIČNÍ PŘEPRAVĚ NEBEZPEČNÝCH VĚCÍ

Důležitým dokumentem v oblasti snižování nebezpečí v rámci dopravní infrastruktury je Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (dále jen "dohoda ADR"), která upravuje přepravu nebezpečných věcí. Dohoda vznikla dne 30. září v Ženevě roku 1957. Dohoda vstoupila pod patronací Evropské hospodářské komise v platnost mezi vyspělými státy 1 dne 20. ledna 1968. ČSSR přijalo Dohodu ADR v roce 1987. Po rozpadu převzala roku 1994 ČR jako nástupnický stát všechna práva a povinnosti z této dohody vyplývající [22].

Obsahem Dohody ADR jsou kromě některých definic také třídění nebezpečných látek podle jejich nebezpečných vlastností, stanovení podmínek pro jejich přepravu, balení a značení, a předepisuje používání a vyplňování stanovených průvodních dokladů. Také uzavírání dvoustranných či mnohostranných dohod mezi smluvními stranami, školení osob podílejících se na přepravě nebezpečných látek, povinnosti účastníků přepravy z hlediska bezpečnosti, způsob přijímání změn a doplňků v přílohách A a B.

Zkratka ADR se skládá ze začátečních písmen francouzského názvu dohody: **A**ccord - dohoda, **D**angereuse - nebezpečné, **R**oute - cesta.

Územní platnost Dohody ADR

Dohoda ADR je dohodou otevřenou, může k ní tedy přistoupit každý stát, který ji chce respektovat a řídit se jí. Neexistuje žádný nadnárodní orgán, který by mohl vynucovat její dodržování. V praxi jsou silniční kontroly prováděny smluvními stranami ADR a nedodržení ustanovení může vyústit v uložení sankce národními orgány podle jejich vnitrostátních právních předpisů. Vlastní ADR žádné sankce nestanoví [3].

V roce 2013 má celkem 48 členů, nejen z evropských zemí. ADR se vztahuje na přepravy prováděné po území nejméně dvou z výše uvedených smluvních stran. Na úrovni jednotlivých států Dohody ADR a států, přes které je doprava prováděna, se mohou uzavírat zvláštní dvoustranné dohody či mnohostranné mezinárodní dohody. Tyto státy musí reagovat na dodržení požadavků Dohody ADR v důsledku technického a průmyslového pokroku, pokud tím není snížena bezpečnost přepravy [13].

Změny a doplňky v dohodě ADR vstupují v platnost v pravidelných dvouletých intervalech. Při vzniku změn a doplňků v dohodě platí přechodná období, trvající šest měsíců,

než se uvedou do praxe. Během přechodného období lze přepravovat nebezpečné věci jak podle nového znění příloh, tak i podle znění předchozího. Poslední změny a doplňky vstoupily v platnost dne 1. 1. 2013. Dohoda ADR se tedy vztahuje i na vnitrostátní přepravu, pokud je doprava prováděna v režimu Dohody ADR a není vyňata z platnosti Dohody ADR [3].

2.1 Struktura příloh dohody ADR

Uvedené rozsáhlé přílohy A a B jsou nedílnou součástí dohody ADR. V příloze A jsou uvedena *"Všeobecná ustanovení týkající se nebezpečných látek a předmětů"* a v příloze B je uvedeno *"Ustanovení o dopravních prostředcích a dopravě."*

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.

V příloze A jsou tedy uvedeny:

- nebezpečné věci, jejichž mezinárodní přeprava je zakázána,
- nebezpečné věci, jejichž mezinárodní přeprava je povolena a požadavky, které musí být při této přepravě splněny.

Příloha B stanovuje požadavky na konstrukci, výbavu a provoz vozidel vhodných pro přepravu nebezpečných věcí.

3 PŘEPRAVA NEBEZPEČNÝCH VĚCÍ

V dnešní době 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 těžko představit. Je nutné, aby činnost v této oblasti byla prováděna na základě znalostí mezinárodních dohod o mezinárodní přepravě nebezpečných věcí, dalších zákonů týkajících se této problematiky a v souladu s interními předpisy upravujícími činnost dopravní policie ČR.

3.1 Pojem nebezpečné věci a jejich členění

Nebezpečné věci jsou dle [29]: „*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*“.

Podle Dohody ADR jsou nebezpečné věci takové látky a předměty [3]: „*jejichž přeprava je Dohodou ADR zakázána, nebo povolena pouze za podmínek v ní uvedených*“.

Nebezpečné věci se zařazují do následujících 9 tříd podle nebezpečných vlastností [3]:

- **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
- **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

1. a 7. třída jsou považovány za třídy výlučné, to znamená, že při přepravě nebezpečných věcí zařazených do těchto tříd, jsou kladena mimořádná opatření vzhledem k povaze nebezpečnosti těchto látek.

Obalová skupina

Nebezpečné látky a předměty, kromě látek uvedených v třídě 1, 2, 5.2, 6.2, 7 a samovolně se rozkládající látky třídy 4.1, jsou přiřazeny k určité obalové skupině. Přiřazení slouží pro účely balení a je založeno na stupni nebezpečnosti jednotlivých látek.

Podle stupně nebezpečnosti rozlišujeme [7]:

- Obalová skupina I: látky s vysokým nebezpečím
- Obalová skupina II: látky se středním nebezpečím
- Obalová skupina III: látky s malým nebezpečím

Klasifikační kód

Každá látka nebo předmět zařazený do seznamu nebezpečných látek má přidělen tzv. klasifikační kód, který je složen z písmene a čísla. Písmeno udává druh možného nebezpečí a číslo vlastnost látky. Všechny látky, mimo ty v třídě 2, mají číslo uvedené vždy za klasifikačním kódem.

Tento kód je stanoven Dohodou ADR v rámci tříd [7]:

- **A** dusivé
- **F** hořlavé
- **D** výbušné, znečlivěné
- **SR** samovolně se rozkládající
- **S** samozápalné
- **W** ve styku s vodou vyvíjejí hořlavé plyny
- **O** podporující hoření
- **P** organický peroxid
- **T** toxické
- **I** infekční
- **C** žíravé

- **M** během přepravy mohou vytvořit nebezpečí
- **R** radioaktivní

Význam tohoto kódu spočívá v možnosti rozlišit nebezpečné vlastnosti uvnitř třídy a také v případě společného balení.

Každá látka se může vyznačovat minimálně jedním a maximálně třemi nebezpečnými vlastnostmi. Pokud tomu tak je, první písmeno vždy vyjadřuje hlavní nebezpečí, druhé a třetí vyjadřuje nebezpečí vedlejší. Například klasifikační kód FTC vyjadřuje vlastnost hořlavost jako hlavní nebezpečí a vlastnost podporu hoření a žíravost jako vedlejší nebezpečí.

UN číslo

UN číslo je čtyřmístné identifikační číslo látky nebo předmětu převzaté ze vzorových předpisů OSN. Čísla jsou dána v seznamu Dohody ADR. UN číslo je uváděno ve spodní části oranžové výstražné tabulky (viz. obrázek 3). Číslo musí být při přepravě uvedeno na obale podle druhu přepravy - např. při kusové přepravě na obale, na cisterně, na výstražné oranžové tabulce atd. Například chlór má přidělené UN číslo 1017, spadá do 2. třídy a jeho klasifikační kód je 2TOC [7].

Bezpečnostní značky

Bezpečnostní značkou by měla být viditelně označená každá nebezpečná látka. Pokud látka vykazuje více druhů nebezpečí, musí obal obsahovat všechny bezpečnostní značky označující daný druh nebezpečí.

Bezpečnostní značky upozorňují na nebezpečí symbolem i barvou. Symbol výbuchu upozorňuje na výbušnost látky, plamen na hořlavost, lebka se zkříženými kostmi na toxicitu a radioaktivní "trojlístek" na radioaktivitu. Oranžová barva značí výbušnost, červená nebezpečí požáru, žlutá podporu hoření, bílá možnost poškození zdraví [7].



Obr.2: Příklad bezpečnostních značek

Zdroj: [3]

Identifikační číslo nebezpečnosti

Identifikační číslo (někdy také nazýváno jako Kemler kód) označuje nebezpečí dané látky. Jedná se o číselnou kombinaci, která může být doplněna písmenem X. První číslice vyjadřuje hlavní nebezpečí, další číslice vyjadřují nebezpečí vedlejší. Identifikační číslo nebezpečnosti je uvedeno v horní části oranžové výstražné tabulky (viz obrázek 3).

Jednotlivé číslice mají tento význam [3]:

- 2 únik plynu tlakem nebo chemickou reakcí,
- 3 hořlavost kapalin a plynů nebo kapalin schopných samoohřevu,
- 4 hořlavost tuhých látek nebo tuhých látek schopných samoohřevu,
- 5 podpora hoření,
- 6 toxicita nebo nebezpečí infekce,
- 7 radioaktivita,
- 8 žíravost,
- 9 nebezpečí prudké samovolné reakce.

Identifikační číslo se skládá ze dvou nebo tří číslic. Doplnuje se 0, pokud k vyjádření nebezpečnosti vystačí jen jedna číslice. Pokud se jedná o vysoké nebezpečí, musí se použít zdvojení číslic (33, 66 ...). Pokud je před číslicí písmeno "X", znamená to, že látka se nesmí hasit vodou, neboť s ní nebezpečně reaguje [7].

Například identifikační číslo X 886, značí silně žíravou látku, která je i toxická a zároveň se nesmí hasit vodou.



Obr.3: Oranžová výstražná tabulka

Zdroj: [8]

4 VOZIDLA PŘEPRAVUJÍCÍ NEBEZPEČNÉ VĚCI

Požadavky na dopravní prostředky a věci jich týkající upravuje příloha B Dohody ADR v části 9. Požadavky na vozidla převážející nebezpečné věci musí být v souladu také s částí 7 přílohy A Dohody ADR, která se zabývá přepravou v kusech, volně ložených látek a přepravou v cisternách.

Začátek kapitoly je věnován vysvětlením pojmů spojených s touto problematikou. Jedná se především o tyto pojmy [19]:

CMR - jedná se o jeden ze základních dokumentů, které upravují provozování mezinárodní silniční přepravy.

Doprava - pracovní neboli technologický proces, při němž dochází k pohybu dopravních prostředků po dopravní cestě. Provozovatel dopravy je nazýván dopravce.

Kamion - jízdní souprava nákladního automobilu s celkovou hmotností nad dvanáct tun s návěsem či přívěsem.

Mezinárodní kamionová doprava - výchozí a cílové místo musí ležet na území dvou států či se část jízdy uskuteční přes území jiného státu.

Nákladní automobil - nákladní dopravní prostředky, které jsou určeny k přepravě zboží s maximální užitečnou hmotností nad jeden a půl tuny.

Návěs - přípojné nemotorové vozidlo, které se v přední části připojuje k tahači, na něhož je přenášená značná část hmotnosti.

Přeprava - označení spotřebního procesu, při němž dochází k přemístování nákladu z jednoho místa do jiného po dopravních komunikacích a za účelem zisku. Společnost, která přepravu zajišťuje, se nazývá dopravce, objednatel přepravy je přepravce. Dopravce a přepravce uzavírají přepravní smlouvu. V nákladní přepravě vzniká přepravní smlouva přijetím objednávky, převzetím zásilky nebo započítáním přepravy. Přeprava bývá velmi často zaměňována s pojmem doprava.

Přívěs - Přípojná silniční vozidla, která se za tažná vozidla připojují pomocí oje. Na rozdíl od návěsů tak přenáší pouze malou část celkové hmotnosti přívěsu.

V části 9 Přílohy B Dohody ADR jsou vozidla definována takto [7]:

"Vozidlo" je jakékoliv vozidlo, ať kompletní, nekompletní nebo zkompletované určené pro silniční přepravu nebezpečných věcí.

„Základní vozidlo“ je vozidlo s podvozkem a kabinou, tahač návěsu, podvozek přípojného vozidla nebo přípojně vozidlo se samonosnou karoserií určené pro přepravu nebezpečných věcí.

„Dopravní jednotkou“ se zde rozumí motorové vozidlo, k němuž není připojeno přípojně vozidlo, nebo souprava z motorového vozidla a k němu připojeného vozidla. Použití těchto vozidel pro přepravu nebezpečných věcí vymezuje jejich rozdělení do pěti specifických skupin.

"Vozidlo EX/II, EX/III" je vozidlo určené pro přepravu výbušných látek a předmětů.

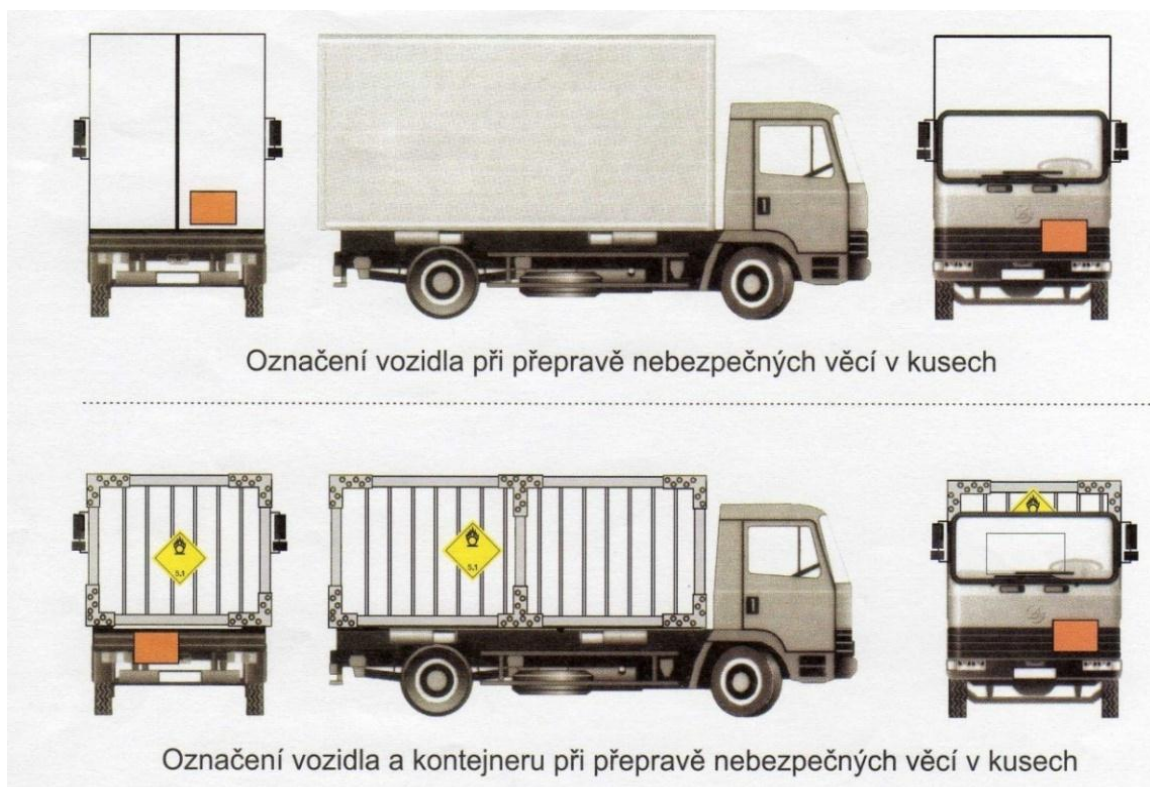
"Vozidlo FL, OX, AT" je vozidlo určené pro přepravu v cisternách.

"MEMU" je vozidlo pro přípravu a nabíjení výbušnin.

4.1 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 (viz. obrázek 3), případně pokud je to předepsáno i bezpečnostními značkami (viz. obrázek 2). 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 jedna na přední a druhá na zadní straně. Umístění musí být zřetelně viditelné. Nároky nejsou kladeny pouze na rozměry tabulek, ale také musí být opatřeny reflexní oranžovou folií a musí odolat přímému ohni minimálně 15 minut [23].



Obr.4: Příklad označení vozidel výstražnou tabulkou

Zdroj: [7]

4.2 Doklady k přepravě ADR a povinné vybavení vozidla dle dohody ADR

Řidič přepravující nebezpečné věci je povinen mít u sebe tyto doklady[7]:

1. osvědčení o škol. řidičů vozidel přepravujících nebezpečné věci (viz. obrázek 5),
2. přepravní doklad (CMR - viz. příloha C a H),
3. písemné pokyny pro případ nehody (viz. příloha D),
4. osvědčení o schválení pro přepravu některých nebezpečných věcí,
5. osvědčení o naložení velkého kontejneru nebo vozidla,
6. průkaz totožnosti s fotografií,
7. případné další doklady požadované jinými předpisy.



Obr.5: Vzor plastového osvědčení o školení řidičů přepravujících nebezpečné věci

Zdroj: [7]

Písemné pokyny (viz. příloha D) slouží jako pomoc během nehody, či jiné nouzové situace. Jeden výtisk musí mít vždy řidič v kabině na snadno přístupném místě. Pokyny zajišťuje dopravce, musí odpovídat vzoru ADR a obsahovat vzory bezpečnostních značek, hlavní nebezpečí a způsob ochrany před tímto ohrožením. Nesmí na nich být uvedena loga firem, reklamy, telefonní čísla apod.

Povinné vybavení vozidla přepravující zboží dle dohody ADR

Dohoda ADR ukládá dopravcům předepsané vybavení dopravní jednotky, a to v následujícím rozsahu pro všechna vozidla přepravující nebezpečné věci.

Bezpečnostní vybava pro všeobecné účely musí obsahovat (viz. příloha A)[7]:

- zakládací klín, jehož rozměry odpovídají hmotnosti vozidla a průměru jeho kol,
- dva stojací výstražné prostředky (např.: reflexní kužele nebo trojúhelníky, výstražná svítilna),
- fluoreskující výstražnou vesta nebo oděv,
- ruční svítilnu pro každého člena osádky,
- kapalinu na výplach očí,
- pár ochranných rukavic,
- ochranu očí (brýle).

Při přepravě tuhých nebo kapalných látek jsou dále předepsány: lopata, kryt kanalizace a sběrná nádoba. Každá dopravní jednotka musí být také vybavena alespoň jedním přenosným hasicím přístrojem.

4.3 Stání a parkování vozidel přepravujících nebezpečný náklad

Vozidla přepravující nebezpečné věci musí být 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) [8]:

- 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.

Ochrana vozidel proti zneužití

Vozidla přepravující vysoce rizikové nebezpečné věci musí být chráněna před možným odcizením samotného vozidla či nákladu pomocí nainstalovaného zařízení.

4.4 Omezení průjezdu tunely

S ohledem na možnost výbuchu, požáru nebo úniku toxických látek, je přeprava nebezpečných látek omezena dle kategorizace tunelů.

Tunely jsou rozděleny do 5 kategorií (viz. tabulka 3) [7]:

Tab. 2: Rozdělení tunelů dle omezení

Kategorie tunelu	Omezení
A	Žádná omezení.

B	Omezení pro nebezpečné věci, které mohou vést k velmi silnému výbuchu.
C	Omezení pro nebezpečné věci, které mohou vést k velmi silnému výbuchu + velkému úniku toxické látky.
D	Omezení pro nebezpečné věci, které mohou vést k velmi silnému výbuchu + velkému úniku toxické látky + velkému požáru.
E	Omezení pro všechny nebezpečné věci jiné než UN 2919, 3291, 3331, 3373.

Zdroj: [7]

Zakázané tunely v ČR, kterými nesmí projíždět řidiči přepravující nebezpečné věci jsou uvedeny v tabulce 4.

Tab. 3: Tunely v kategorii "E" na území ČR (platnost k 1. 7. 2011)

Název	Trasa	Délka
Kokořínský	Kokořín	24 m
Letenský	Letná	426 m
Mrázovka	Smíchov - Zlíchov	1 261 m
Sečský	Seč - Horní Bradlo	40 m
Strahovský	Smíchov - Střešovice	2 005 m
Těšnovský	Nové Město, Praha	350 m
Vyšehradský	Vyšehrad	34 m
Zlíchovský	Zlíchov	206 m

Zdroj: [7]

4.5 Školení řidičů a bezpečnostní poradce

Dohoda ADR stanovuje povinnost, že řidiči vozidel přepravující nebezpečné věci musí být držiteli platného osvědčení vydaného příslušným orgánem. Toto osvědčení dokazuje, že řidiči úspěšně absolvovali školení zakončené složením zkoušky [3].

Řidič by měl být seznámen s možnými riziky, které mohou během přepravy nebezpečných věcí nastat a tím eliminovat jejich možnost vzniku. Pokud k nehodě dojde, měl by být schopen provést bezpečnostní opatření pro ochranu jeho zdraví, ochranu veřejnosti a ochranu životního prostředí.

Bezpečnostní poradce

Každý podnik, jehož činnosti zahrnují silniční přepravu nebezpečných věcí nebo s touto přepravou související operace balení, nakládky, plnění nebo vykládky nebezpečných věcí, musí jmenovat jednoho nebo více bezpečnostních poradců, pro přepravu nebezpečných věcí, odpovědných za pomoc při zabránění rizik při těchto činnostech s ohledem na osoby, majetek a životní prostředí. Osvědčení bezpečnostního poradce je možno vidět v příloze B.

Hlavní povinnosti BP ADR [24]:

- dohlížet na dodržování předpisů pro přepravu nebezpečných věcí,
- radit podniku při operacích souvisejících s přepravou nebezpečných věcí,
- připravovat roční zprávu pro vedení podniku a orgán místní či veřejné správy o činnostech podniku, týkajících se přeprav nebezpečných věcí.

5 DOPRAVNÍ NEHODY

Nedbalost a lhostejnost účastníka silničního provozu může mnohdy vést k nevyčíslitelným škodám, které nejdou vrátit zpět. S určitou předvídatelností vzniku dopravní nehody by měl sedat za volant automobilu každý řidič, neboť opatrnost na silniční komunikaci je prvním bodem k prevenci vzniku této nepříjemné události. Odstraňování škod v důsledku dopravní nehody je finančně nákladné a vyžaduje velké úsilí záchranářů a dalších složek podílejících se na této činnosti.

Kapitola bude zaměřena na obecný význam pojmu dopravní nehoda a na faktory, které jej ovlivňují. Následně se kapitola bude věnovat převážně dopravním nehodám nákladních automobilů, vývoj počtu těchto nehod bude graficky znázorněn a na závěr kapitoly budou uvedeny dva příklady dopravní nehody nákladních automobilů z praxe.

Dopravní nehoda

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 pohybu [28].

S dopravní nehodou úzce souvisí předvídatelnost a její rozdělení do dvou odlišných skupin. Rozlišujeme předvídatelnost reálnou, tedy takovou, kdy s největší mírou pravděpodobnosti dojde ke konkrétní události - dopravní nehodě. Příkladem můžeme uvést řidiče vozidla, který riskantním způsobem předjíždí kolonu vozidel na frekventované silnici. Dalším rozlišením je předvídatelnost dopravní nehody jako abstraktně možná událost. Tato nehoda může nastat s malou mírou pravděpodobnosti při naplnění souvisejících příčin a podmínek [27].

5.1 Faktory ovlivňující vznik dopravní nehody

Existuje velké množství faktorů, které mohou ovlivnit vznik dopravní nehody. Mnohé faktory, které ovlivňují bezpečnost přepravy nebezpečných věcí po silničních komunikacích, jsou vzhledem ke svým specifickým vlastnostem velmi závažné. Mezi faktory lze zahrnout velké množství dějů a skutečností, z nichž některé je možné lidskou činností ovlivnit a jiné nikoliv [27].

Mezi faktory, které nelze lidskou činností ovlivnit a pokud ano, tak pouze v malé míře patří meteorologické podmínky, místo vzniku dopravní nehody a dostupnost místa vzniku dopravní nehody.

Ovlivnitelné faktory rizika jsou takové, které jsou spjaté s lidskou činností a pokud dojde k jejich zanedbání, mohou způsobit vznik dopravní nehody. Jeden z nejdůležitějších faktorů v této kategorii jsou zkušenosti a znalosti osádky vozidla. Pokud je přeprava svěřena do rukou odpovědných a zkušených řidičů, lze riziko vzniku nehody snížit. Dalšími důležitými faktory jsou vybavení vozidla, správné označení obalů, ve kterých jsou převáženy nebezpečné látky, dodržování předepsaných pravidel pro převoz látek, dodržování pravidel silničního provozu a hlavně také technický stav komunikace. Ten se na pravděpodobnosti vzniku dopravní nehody podílí poměrně velkou měrou a bohužel ke zlepšení stavu celkovou rekonstrukcí silnice dochází jen zřídka.

Rozsah škod, vzniklých dopravní nehodou nákladního automobilu, je závislý na mnoha faktorech. Mezi ty nejzávažnější patří množství a druh přepravované nebezpečné věci, vybavení vozidla a správnost činnosti osádky vozidla při vzniku dopravní nehody [27].

Zde platí pravidlo, že střetnutí několika rizikových a podceňovaných faktorů může výrazně ovlivnit rozsah havárie. Pokud dojde například k dopravní nehodě nákladního automobilu převážejícího velké množství hořlavých látek na frekventované silniční komunikaci, následně k selhání správného jednání řidiče nákladního automobilu a pozdnímu přivolání složek IZS, bude rozsah havárie poměrně vysoký.

5.2 Činnost osádky vozidla po vzniku dopravní nehody

Při vzniku dopravní nehody nákladního automobilu je povinností osádky vozidla postupovat dle písemných pokynů pro případ nehody, které musí mít v kabině vozidla každý řidič přepravující nebezpečné věci. Řidič musí být s pokyny seznámen ještě před započatím jízdy, a pokud je při kontrole vozidla státními orgány zjištěna jejich absence, je tato skutečnost poměrně vysoce sankciována. Je nutné, aby osádka vozidla v případě nehody jednala v klidu, opatrně a všechny následné činnosti konala po zralé úvaze. Pokud by vozidlo bylo nedostatečně vybaveno či pokud by došlo k chybnému jednání osádky vozidla nebo jednotek IZS, mohou se následky havárie patřičně zvýšit a naopak.

Pokud osádka vozidla zaznamená požár nákladu nebo kabiny, únik převážené látky či jinou technickou poruchu musí neprodleně zastavit na vhodném místě a vypnout motor vozidla. S tím, co přesně se stalo a na jakém místě se vozidlo nachází, musí osádka seznámit

IZS. Dále osádka použije zakládací klíny a tím zajistí vozidlo proti pohybu a výstražnými trojúhelníky upozorní ostatní účastníky.

K likvidaci požáru osádka použije hasicí přístroj, který je uvedený v pokynech pro případ nehody. Znalost použití hasicího přístroje je takřka povinností. Pokud by toto jednání nebylo účinné, může se osádka pokusit zneškodnit požár například zasypáním hlínou, stržením hořící plachty nebo udusáním ohně příkrývkou. Vždy musí však brát ohled na své zdraví a nesmí riskovat. Pokud by byl použit nevhodný hasicí přístroj, mohlo by dojít k daleko většímu rozsahu škod, než kdyby nebylo hasicího přístroje použito. Na tento fakt musí být brán zřetel.

Hasičský záchranný sbor

HZS můžeme považovat jako hlavního koordinátora IZS, neboť pokud je k dopravní nehodě či jiné mimořádné události povoláno více složek IZS, má na starost sladění činností složek IZS a jejich součinnost při zásahu právě příslušník HZS. Velitel zásahu může také zakázat vstup ostatním na místo zásahu a stanovit dočasná omezení, která vedou k ochraně zdraví a života obyvatel a ochraně životního prostředí [25].

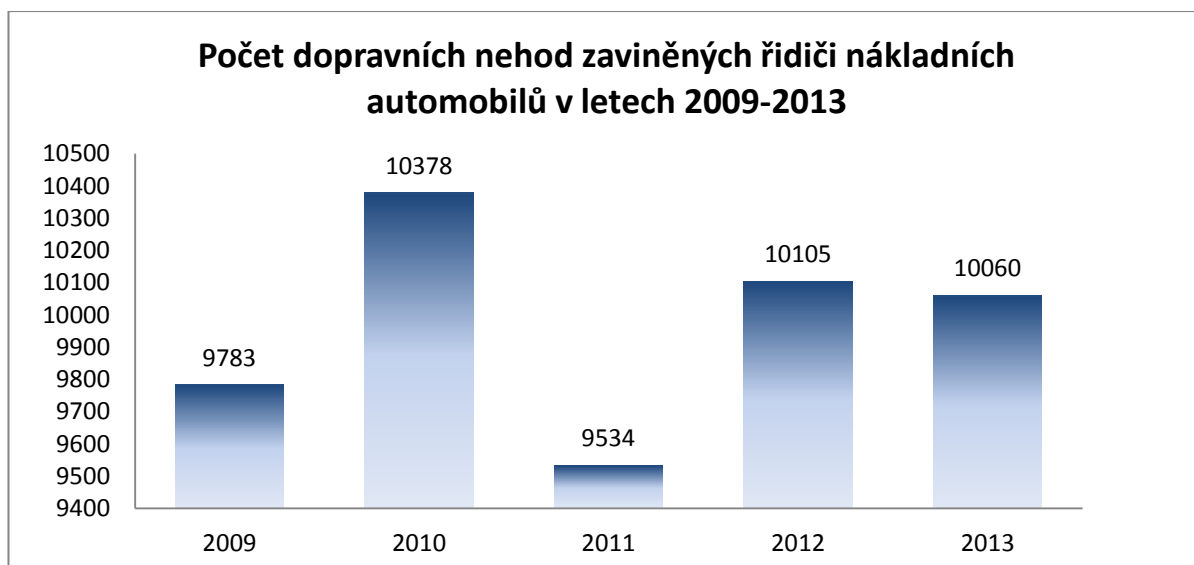
Dle § 19 zákona č. 239/2000 Sb., je velitel zásahu při provádění záchranných a likvidačních prací oprávněn rozdělit místo zásahu na jednotlivé sektory a stanovit jejich velitele.

Mezi tyto zóny patří [23]:

- **Nebezpečná zóna** - prostor, ve kterém může dojít k ohrožení života a zdraví. V této zóně se provádí činnosti vedoucí ke snížení rizik a rozsahu havárie. Minimální vzdálenost této zóny je stanoven dle charakteru nebezpečné látky. Tato zóna musí být viditelně vyznačena páskou tak, aby zabránila vstupu nepovolaným osobám.
- **Vnější zóna** - prostor, který navazuje na nebezpečnou zónu. V této zóně se provádí opatření k ochraně obyvatelstva. Uvnitř této zóny je zřízen dekontaminační a nástupní prostor. Nástupní prostor slouží k přípravě a nasazení ochranných prostředků a jejich kontrolu, dekontaminační prostor slouží k odkládání osobních ochranných pomůcek a k měření účinnosti dekontaminace. Tato zóna musí být vymezena pomocí výstražných kuželů.
- **Týlový prostor** - prostor, který obklopuje vnější zónu. Zde nehrozí zasažení nebezpečnou látkou. Soustředí se zde složky IZS, které přijíždějí na místo zásahu. Vozidla nesmí vjíždět za hranici toho prostoru, tedy do vnější zóny. Dochází zde k regeneraci sil nasazených hasičů.

5.3 Vývoj počtu dopravních nehod

Počet dopravních nehod zaviněných řidiči nákladních automobilů můžeme vidět na níže uvedeném grafu (viz. obr. 6):

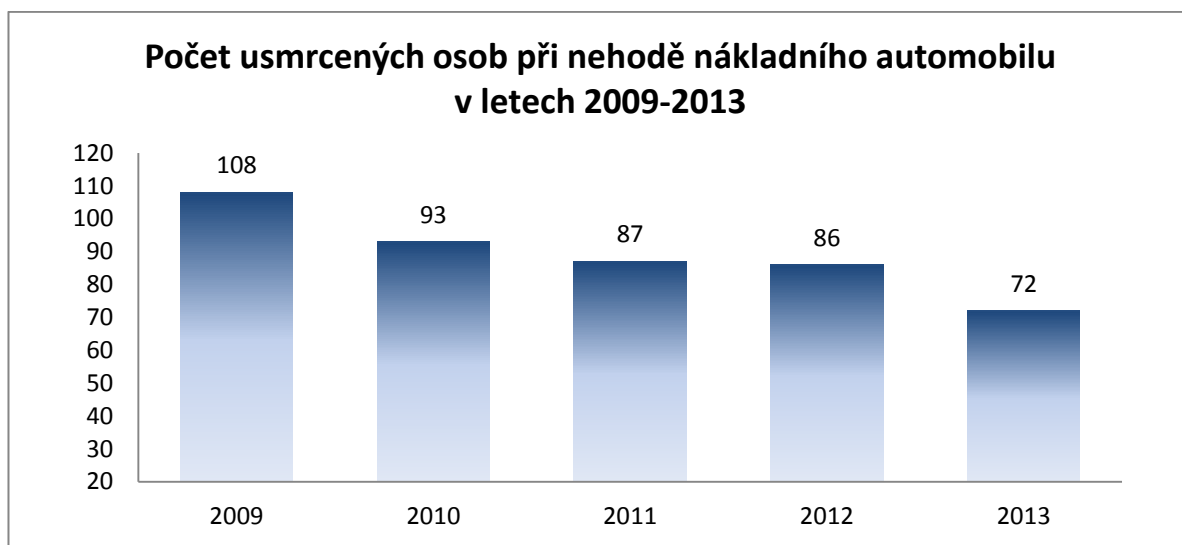


Obr.6: Počet dopravních nehod zaviněných řidiči nákladních automobilů v letech 2009-2013

Zdroj: [20]

Z grafu vyplývá, že počet dopravních nehod zaviněných řidiči nákladních automobilů se neustále pohybuje okolo 10 000 evidovaných událostí za rok. Nejvíce těchto nehod se stalo roku 2010, nejméně následující rok, tedy v roce 2011.

Závažnost těchto dopravních nehod v závislosti na počtu usmrcených osob můžeme vidět na následujícím grafu (viz. obr. 7):

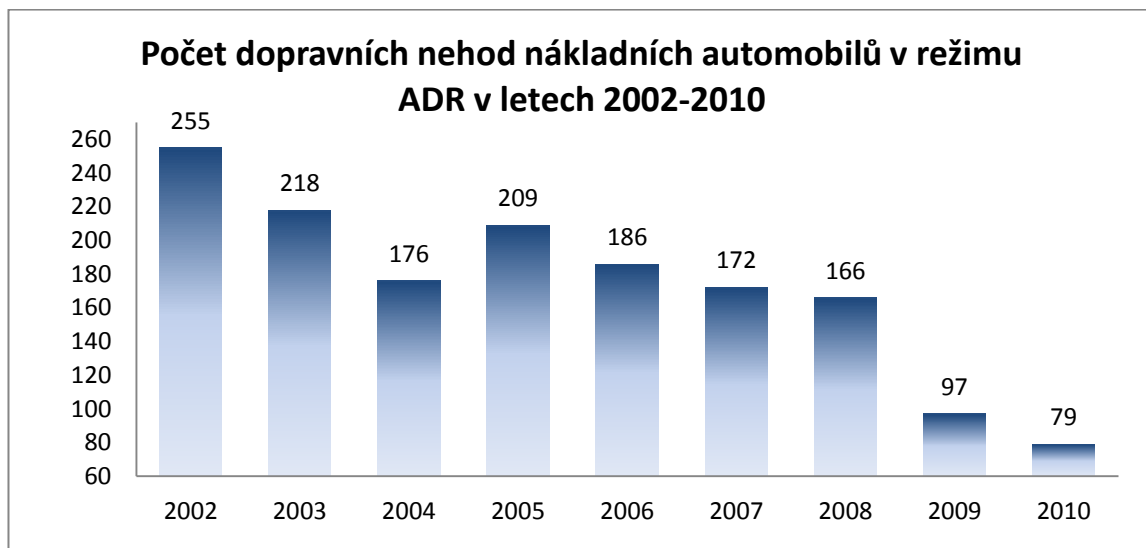


Obr.7: Počet usmrcených osob při nehodě nákladního automobilu v letech 2009-2013

Zdroj: [20]

Ačkoliv počet dopravních nehod neustále kolísá, úmrtnost na silnicích je rok od roku nižší. Vliv na tento pokles může mít stále se zlepšující výroba automobilů, která klade větší důraz na bezpečnost.

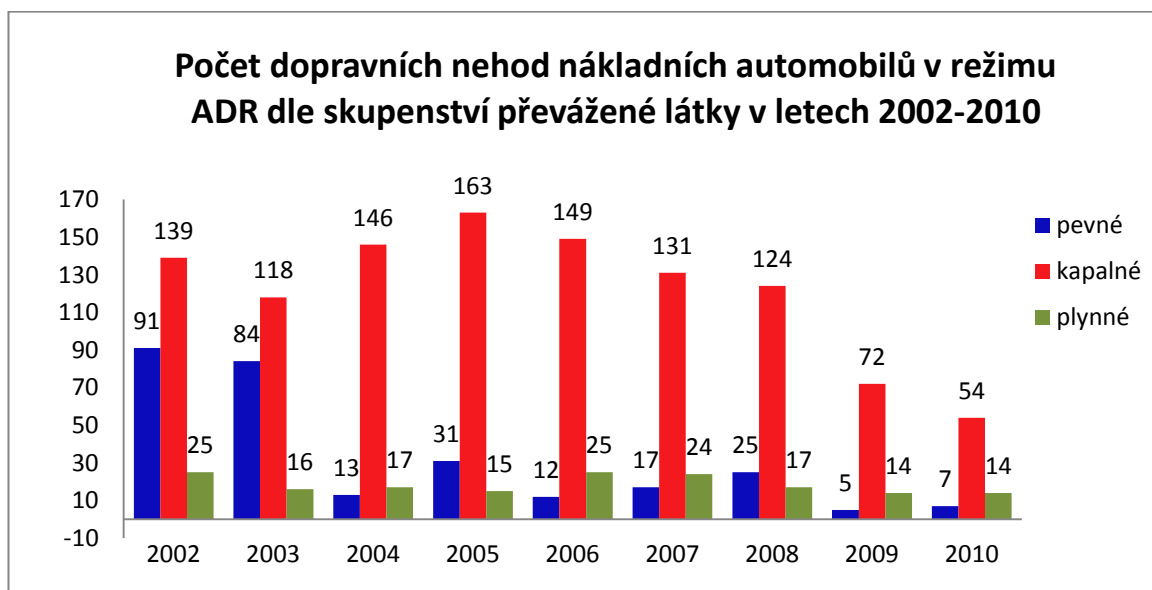
Statistiku počtu dopravních nehod s účastí nebezpečné látky lze získat na žádost Policejního prezidia. Zveřejněny jsou údaje pouze v rozmezí let 2002-2010, které jsou obsaženy v následujícím grafu (viz. obr. 8):



Obr.8: Počet dopravních nehod nákladních automobilů v režimu ADR v letech 2002-2010

Zdroj:[15]

Počty dopravních nehod rozlišené dle převážené nebezpečné látky lze vidět na následujícím grafu (viz. obr. 9):



Obr.9: Počet dopr. nehod nákladních automobilů v režimu ADR dle skupenství převážené látky v letech 2002-2010

Zdroj: [15]

Nejčastěji havarují nákladní automobily převážející nebezpečné látky v podobě kapalného skupenství, převážně cisternová vozidla.

Z uvedených grafů vyplývá, že počet dopravních nehod nákladních automobilů v režimu ADR v roce 2009 rapidně klesl oproti roku 2008. Může to být způsobeno novelizací dohody ADR a jednotnou směrnicí Evropského parlamentu a Rady, o pozemní přepravě nebezpečných věcí, která vstoupila v platnost právě v říjnu roku 2008.

5.4 Nehoda nákladního automobilu v praxi

Dopravní nehoda, která stojí za zmínku, se stala 17. února 2009 u obce Jamolice, při které došlo k havárii cisternového vozidla. Na tísňovou linku bylo přijato hlášení, že havaroval německý kamion převážející latex, který není nijak nebezpečný. Po příjezdu hasičů na místo však bylo zjištěno, že dle označení na cisterně se má jednat o vysoce hořlavou toxickou látku. Na místo havárie byla proto povolána další jednotka hasičů, vybavená technikou zařízení k likvidaci následků chemických havárií. Prověrováním informací však hasiči zjistili, že došlo ke špatnému označení cisterny. UN kód neodpovídal skutečnému obsahu cisterny, která opravdu převážela "pouze" latex. Na této události je dostatečně nastíněn následek chybného označení vozidla, kdy musela být zbytečně na místo havárie vyslána specializovaná jednotka [4].



Obr.10: Nehoda špatně označené cisterny

Zdroj: [20]

Novějším případem, ve kterém došlo k nehodě cisternového vozidla, je havárie ze dne 21. ledna 2014, která na několik hodin uzavřela dálnici D1 směrem na Prahu. Podle informací sjel automobil z dálnice a zadní částí návěsu zavadilo o dálniční most. To vedlo k poškození návěsu a upínacích popruhů a tím k pádu kontejnerů na dálnici. Automobil převážel 19 000 litrů kyseliny chlorovodíkové, která začala unikat. Na místě zásahu se během 14 hodin vystřídaly všechna družstva hasičů ze všech brněnských stanic a také chemická laboratoř HZS Tišnov. Z poškozených kontejnerů se uvolňoval velký oblak par a hasiči ihned museli vytyčit nebezpečnou zónu a zasahovat v protichemických oblecích. Ze spadlých kontejnerů byl zjištěn únik asi 3 500 litrů kyseliny chlorovodíkové, další poškozené kontejnery zůstaly na návěsu. Velitel zásahu nařídil postavit dekontaminační stanoviště, přehradit unikající kyselinu v odvodňovacím kanálu zeminou a následně zasypávat vápnem. Ke zničení oblaku par byly nasazeny dva přetlakové ventilátory. Zbytek kyseliny z poškozených kontejnerů byl přečerpán na kamion s náhradními přepravními obaly a nepoškozené kontejnery byly přeloženy na náhradní návěs. Při nehodě nebyl nikdo zraněn, ale s ohledem na komplikovanost zásahu, spotřebu materiálu a nasazení několika požárních automobilů a hasičských družstev určitě není považována za lehkou [1].



Obr.11: Nehoda cisterny s kyselinou chlorovodíkovou

Zdroj: [15]

6 PŘEVOZ NEBEZPEČNÝCH LÁTEK VE VYBRANÝCH SPOLEČNOSTECH

V této kapitole bude pozornost zaměřena na porovnání činnosti převozu nebezpečných věcí v malém a středním podniku zabývajícím se kamionovou přepravou. Snahou bylo nalézt ty největší rozdíly a pokud možno zjistit, zda má velikost podniku vliv na lepší zabezpečení převozu těchto věcí.

K získání potřebných informací byl použit řízený rozhovor a vytvoření dotazníku.

6.1 Charakteristika vybraných společností

Z důvodu ochrany některých citlivých údajů a zachování anonymity nebudou uvedeny názvy zkoumaných společností. Pro odlišení budou společnosti označeny písmeny **A** a **B**.

Společnost A

Společnost A byla založena roku 1995 zápisem do obchodního rejstříku u Krajského soudu v Hradci Králové a tím se zařadila právní formou mezi společnosti s ručením omezeným. Vzhledem ke svému růstu se společnost za historii svého působení několikrát stěhovala. Naposledy to bylo v roce 2010, kdy došlo k poslednímu stěhování a sídlo se nyní nachází v obci Dolní Roveň. Zde má společnost k dispozici své vlastní kancelářské, skladovací, parkovací prostory a vlastní čerpací stanici.

Hlavní činností společnosti je mezinárodní a vnitrostátní kamionová doprava a spediční činnosti. Vedle běžné přepravy se společnost také zabývá přepravou nebezpečných látek pro smluvní partnery. Většinou se jedná o firmy vyrábějící nebo distribuující chemické látky a přípravky. Mezi vedlejší činnosti, kterými se firma zabývá je pronájem skladových prostor a autobusová doprava určená převážně pro školní či sportovní akce.

V průběhu let dochází neustále k obnově vozového parku, který dnes čítá 31 plachtových vozů značek Volvo, Man, Scania a DAF od klasické návěsové soupravy až po menší vozy a dodávky, tak aby firma vyhověla zákazníkům. Vozový park tvoří vozidla pro kusovou přepravu. Mezi nejčastěji obsluhované destinace v rámci dopravní služby patří Německo, Rakousko, Francie, Španělsko, Anglie a v rámci spediční činnosti také Holandsko, Dánsko či

Švédsko. Společnost zaměstnává celkem 41 zaměstnanců, z toho je 29 profesionálních řidičů a další 3 zastávají funkci tzv. střídače.

Společnost B

Společnost B byla založena roku 1997 zápisem do obchodního rejstříku u Krajského soudu v Hradci Králové a tím se také zařadila právní formou mezi společnosti s ručením omezeným. Na přelomu roku 2000 došlo ke koupi nových vozidel, počet stoupl z 10 na 45. Dále došlo k rozšíření oblasti podnikání a z kapacitních důvodů byla otevřena první pobočka.

V dalších letech dochází k neustálému rozšiřování společnosti, ať už po stránce personální tak po stránce vybavenosti vozového parku. Nyní se sídlo společnosti nachází v Chrudimi a několik svých poboček má rozmístěno po celé České republice. Hlavní činností společnosti je mezinárodní a vnitrostátní kamionová doprava a spediční činnosti. Dále se společnost zabývá demoličními a bouracími pracemi.

Vozový park je oproti společnosti A více vybavený. Pro mezinárodní dopravu vlastní skoro 140 vozidel, které jsou sledovány systémem GPS a jedná se především o vozidla, která nejsou starší 3 let. Pro vnitrostátní dopravu má společnost k dispozici kolem 70 vlastních vozidel. Všechna vozidla se snaží udržovat v perfektním technickém stavu. Společnost řadíme mezi střední podniky. Počet zaměstnanců přesahuje číslo 230, z čehož přes polovinu tvoří řidiči dopravních jednotek.

6.2 Řízený rozhovor se zástupci vybraných společností

1. Jak často převážíte nebezpečné věci?

Společnost A	Společnost B
<i>Dá se říci, že převoz nebezpečných věcí u nás tvoří tak desetinu ze všech přeprav měsíčně. Pokud se jedná o exportní přepravu, tak ty jsou vždy plánované, importní ne. U importních se předem neví, zda se bude jednat o běžné či nebezpečné zboží.</i>	<i>Nedá se říci přesně, jak často. Jsou týdny, kdy dojde k této přepravě mnohokrát a týdny, kdy se nejede vůbec. Řekl bych ale, že průměrně se jedná o 20 přeprav za měsíc.</i>

Ve společnosti A dochází měsíčně zhruba ke 350 přepravám, z toho 250 přeprav je zajištěno vlastními vozy a zbylých 100 spedičně. Pokud přeprava nebezpečných věcí tvoří desetinu z 250 přeprav, dochází k ní 25x za měsíc. Společnost B, která má svůj vozový park mnohem obsáhlejší a tím zajišťuje logicky více přeprav měsíčně, se převozu nebezpečných věcí věnuje méně.

2. *Jaké nebezpečné věci Vaše firma nejčastěji převáží?Převážíte nebezpečné věci také pomocí cisteren?*

Společnost A	Společnost B
<p><i>Většinou se jedná o chemikálie. Podle zařazení tříd je to určitě nejčastěji třída 3, kterou převážíme, dá se říci, pravidelně jedné firmě. Náš vozový park je schopen převážet nebezpečné věci všech tříd, kromě třídy 1, třídy 6 a třídy 7. Pro převoz věcí v cisternách náš vozový park vybaven není, žádnou cisternu nevlastníme.</i></p>	<p><i>Cisternová vozidla ve vozovém parku nemáme. Co se týče nejčastěji převážených látek, tak je těžké přesně říci, jakou látku převážíme nejvíce. Jsme schopni zabezpečit přepravu nebezpečných látek všech tříd včetně třídy 1. Je to opravdu různé, ale pokud bych měl alespoň jednu označit, tak jsou to látky třídy 9.</i></p>

Po těchto odpovědích je jasně dáno, že se společnost A věnuje spíše převozu jedné a té samé látky. Má stálého klienta, který využívá převozu zboží zařazeného do ADR třídy 3. Výhodou pro ni je určitě informovanost o tom, kdy přibližně s přepravou může počítat a ví předem, jak se na ni co nejlépe připravit.

Společnost B má naopak výhodu v širší nabídce služeb, jelikož je schopna zabezpečit přepravu všech tříd. Stálého klienta na převoz těchto látek však nemá, takže se jedná spíše o nepravidelné zakázky.

3. *Jsou vozidla přepravující nebezpečné věci nějak sledována?*

Společnost A	Společnost B
<p><i>Na všech našich vozidlech máme satelitní monitoring, to znamená, že přes satelit na počítači vidíme, kde se auto pohybuje, a můžeme</i></p>	<p><i>Všechna vozidla pro mezinárodní přepravu jsou sledována systémem GPS. Pokud se však jedná o speciální přepravu třídy 1, je přeprava</i></p>

poznat, jakou jede rychlostí, zda parkuje nebo jede, jaký je jeho denní výkon, kdy má dělat bezpečnostní přestávku. Plní to pro nás spíše kontrolní funkci. U nás se tedy nerozlišuje, zda se jedná o běžné zboží nebo zboží zařazené do ADR.

sledována Policejním ředitelstvím, i pokud se jedná o vnitrostátní přepravu.

Organizace zajišťující převoz nebezpečných věcí třídy 1, tedy výbušných látek a předmětů, je dle § 25f zákona č. 61/1988 Sb., O hornické činnosti, výbušninách a o státní báňské je povinna převoz nahlásit Policejnímu prezidiu České republiky alespoň 24 hodin před jejím počátkem. Ohlášení se provádí pomocí formuláře, který byl vytvořen Policií ČR.

The screenshot shows the 'Transport' web application interface. At the top, there is a blue header with the 'Transport' logo and navigation links: 'Seznam transportů', 'Nastavení', and 'Nápověda'. On the right side of the header, there are links for 'Seznam uživatelů' and a user ID '12345678_4'. The main content area is divided into several sections:

- Hlavička** (Header): Contains fields for 'ID formuláře/verze: aay-3 / 1 (nově)', 'Název:', 'Popis:', 'Den zahájení:', and 'Seznam povolení:'.
- Trasa** (Route): Contains fields for 'Od:', 'Kam:', and 'Přes:'.
- Náklad** (Cargo): A table with columns 'Název', 'Množ.', and 'MJ'.
- Organizace** (Organization): Contains fields for 'Dopravce:', 'Před. organizace:', and 'Přeb. organizace:'.
- Doprava** (Transport): Contains fields for 'Dop. prostředek:' and 'Řidič:'.

At the bottom of the form, there are two buttons: 'Uložit rozpracované' (Save draft) and 'Zkontrolovat před odesláním na PČR' (Check before sending to the Czech Police).

Obr.12: Formulář potřebný k přepravě výbušných látek a předmětů

Zdroj: [5]

Větší kontrolu nad svými vozidly během přepravy má společnost A, která má systémem GPS vybavena všechna vozidla.

Na otázku, proč jsou u společnosti B sledovány jen mezinárodní přepravy, bylo zodpovězeno: „Z finančního hlediska.“ Náklady spojené s tímto systémem nejsou nízké. Zařízení propojené s programem na počítači dispečerů se cenově pohybuje kolem 35 000 Kč za vozidlo. S tím jsou dále spojeny měsíční poplatky za provoz, tedy poplatky za poskytnuté služby.

Pokud by společnost mohla investovat, určitě by sledování vozidel bylo užitečné. Mezi hlavní výhody lze zařadit informovanost o orientační spotřebě paliva, která může vést k prevenci plýtvání paliva či jako prevence prohřešků řidičů. S problémem krádeže nafty se dle dotazování setkaly již obě společnosti. Další výhodou zavedení je ušetření času při vyplňování administrativy do knihy jízd, kterou lze ze získaných údajů z programu jednoduše vyexportovat do formy elektronické knihy jízd. Jako poslední bod lze uvést celkovou kontrolu nad výkonem řidičů, kdy vedení společnosti či dispečeri mohou odhalit neplánované přestávky, změnu předem naplánované trasy či nedodržování dopravních předpisů.

5. Dochází ke kontrolám vozidel převážejících nebezpečné věci státními orgány? O jaké orgány se nejčastěji jedná? Byli jste někdy na základě kontroly přepravy nákladu sankcionováni v souvislosti se správním deliktem? Jaké nejčastější nedostatky byly zjištěné při kontrolách?

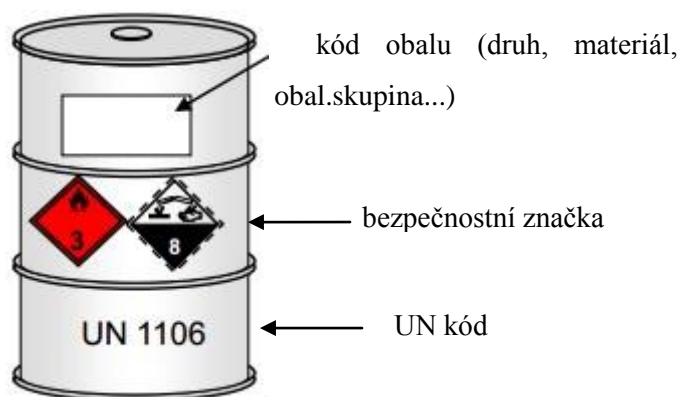
Společnost A	Společnost B
<p><i>Ke kontrolám na pozemní komunikaci dochází. Jedná se nejčastěji o kontroly od Policie ČR nebo Celní správy ČR. Byli jsme několikrát pokutováni kvůli době řízení, kdy nebyla přesně dodržena bezpečnostní přestávka řidiče. Pokud se jedná o přepravu ADR, tak sankci jsme již dostali. Měli jsme špatně označené zboží ADR. Byl to případ, kdy jsme nakládali v Synthesii v Pardubicích a převáželi jsme chemikálii, která byla zabalená v igelitových pytlích. Tyto igelitové pytle byly dále uloženy v ocelových sudech, které byly označené špatnou etiketou. Informace o převážené látce uvedené na etiketě neseděly s informacemi v přepravním dokladu.</i></p>	<p><i>Nejčastěji dochází ke kontrolám vozidel převážející ADR třídu 1 Policií ČR. Je to třída, která se od ostatních dost odlišuje svoji vysokou nebezpečností, takže si na ni dávají velký pozor. Pokutu během přepravy jsme samozřejmě několikrát dostali, většinou to bylo kvůli nedodržení bezpečnostních přestávek řidičů. Ohledně uložené sankce ve spojitosti s ADR si na nic ale nevzpomínám.</i></p>

Mezi kontrolní složky, které mají pravomoc k provádění kontrol, patří Ministerstvo dopravy a dopravní úřady, Policie ČR, Inspekce práce, Celní úřady a Mobilní jednotky CSPSD, které poskytují ostatním kontrolním orgánům technickou i odbornou pomoc. Ke kontrole může dojít v jakoukoli dobu na jakémkoliv místě pozemní komunikace, pokud to však nenarušuje bezpečnost a plynulost provozu. Policie ČR provádí především kontrolu technické dokumentace, přepravních dokladů a označení vozidel. Celní správa naopak přepravu zásilek a jejich stavu. Z důvodu rizikovější přepravy by měly být tyto přepravy

zajisté hlídány více, než přepravy běžného zboží. Tato prevence by mohla vést k větší eliminaci případných havárií.

Dle dalších informací bylo zjištěno, že k nejčastějším a nejpečlivějším kontrolám dochází v sousedním Německu. Pokud dálnicí projíždí několik kamionů za sebou a jeden z nich je označen jako vozidlo převážející zboží ADR, má téměř 100% jistotu zastavení. Společnosti A byla udělena pokuta za převoz špatně označené zásilky. Dle Dohody ADR musí být každá látka nebo předmět, který spadá do ADR, řádně označen bezpečnostními značkami. Bezpečnostní značky musí být viditelně umístěny jak na dopravních jednotkách, tak na obale, ve kterém jsou nebezpečné látky převáženy.

Pro balení můžeme využít vnitřní i vnější obal, tedy tzv. skupinový obal. Značení vnitřního obalu Dohoda ADR nevyžaduje. Vnější obal musí být vždy označen. Vnitřním obalem v tomto případě byl igelitový pytel, vnějším obalem ocelový sud.



Obr. 13: Označení ocelového sudu

Zdroj: [16]

Definice nám jasně říká [8]: „Vnitřní obaly musí být zabaleny ve vnějším obalu tak, aby za normálních podmínek přepravy nedošlo k jejich rozbití nebo proražení, nebo z nich nemohl obsah uniknout do vnějšího obalu.“ Správnost vhodného zabalení a odpovídajícího označení je povinností odesílatele, přepravce je však zodpovědný za řádné zkontrolování. Pochybení bylo tedy na obou stranách.

6. Ke kolika dopravním nehodám spojených s přepravou nebezpečných věcí došlo během historie Vaší firmy?

Společnost A	Společnost B
<p><i>V historii naší firmy jsme, zaplat' pánbůh, při přepravě nebezpečných věcí nezaznamenali žádnou nehodu.</i></p>	<p><i>Pár dopravních nehod jsme již za ty léta měly, ale ve spojitosti s přepravou nebezpečných věcí mi není známa žádná událost.</i></p>

7. Pokud by se stal řidič přepravující nebezpečné věci viníkem, účastníkem či obětí dopravní nehody, jak by postupoval?

Společnost A	Společnost B
<p><i>My tu to zkušenost nemáme za sebou. Řidiči jsou ale proškoleni, takže vědí, jak v případě této nehody postupovat. Navíc mají u sebe pokyny pro případ nehody, které jsou vždy v jazyce řidiče i v mezinárodním jazyce. Řidič z těch pokynů jasně ví, jak postupovat. Ale samozřejmě první povinností je zavolat hasiče.</i></p>	<p><i>Zatím jsme tento problém nemuseli řešit, ale postup je dán částečně zákony a částečně našimi interními předpisy, ale v zásadě se dá říci, že se příliš neliší od postupu při běžné nehodě. Liší se pouze tím, že řidič musí použít výbavu ADR dle povahy zboží, aby zamezil následným škodám.</i></p>

7. Je ve společnosti vypracovaný krizový plán, nařízení či opatření, které se zabývá touto problematikou a případnou nehodou?

Společnost A	Společnost B
<p><i>Naše firma standardní krizový plán či opatření zpracované nemá. Jedná se spíše o informativní dokumenty od našeho bezpečnostního poradce, ve kterých je spousta článků o této problematice.</i></p>	<p><i>Ano, samozřejmě máme. Vzhledem k rozsáhlosti vozového parku a počtu zaměstnanců naší firmy cítíme toto jako povinnost.</i></p>

Zde je vidět jasný rozdíl, mezi malou a střední společností. Společnost A tvorbě předpisů, ani dalších písemností, upravujících tuto problematiku, nepřikládá velkou váhu, neboť jí k fungování stačí informace poskytnuté bezpečnostním poradcem. Společnost B je na případnou nehodu vozidla či na poškození zboží během manipulace lépe připravena.

Z důvodu možnosti vzniku velkých škod, které mohou nastat v případě selhání, lze pro každý podnik doporučit vytvoření krizového plánu či opatření. Tento problém určitě není vhodné podceňovat.

8. Jaká je ve Vaší firmě fluktuace řidičů? Jedná se častěji o řidiče převážející nebezpečné věci?

Společnost A	Společnost B
<p><i>Dlouhodobě potřebujeme vždy tak o 4 řidiče navíc, než je počet vozidel. Tito řidiči zastávají funkci tzv. střídače. U těchto řidičů ta fluktuace samozřejmě je, protože je to práce méně zajímavá. On nemá své auto, jak říkají řidiči - svůj domov, je to dost kočovná práce. On nikdy předem neví, s jakým autem, s jakým řidičem a kam pojedou. Co se týče stálých řidičů, kteří mají své přidělené auto, tak tam je fluktuace minimální. Nerozlišoval bych ale, zda odchází více řidiči, kteří vozí ADR nebo ne.</i></p>	<p><i>Máme spíše stabilní tým. Pokud někdo odejde, je to spíše z důvodu odchodu do důchodu. Určitě na to nemá vliv to, že by nechtěl vozit ADR.</i></p>

Zde je nutné zdůraznit, že absolvování školení ADR je zcela svobodnou volbou řidiče. Řidič se sám rozhodne kurzu zúčastnit a tím získat větší kvalifikaci. V dnešní době je samozřejmě ADR osvědčení o školení řidiče velkou výhodou, kdy při většině pohovorů bude úspěšnější právě ten s rozsáhlejšími znalostmi a vyšším vzděláním. Řidiči jsou předem seznámeni s možnými riziky a vědí, co přeprava nebezpečných věcí obnáší. To může být důvodem, proč se tito řidiči nevyznačují vyšší fluktuací, než řidiči převážející běžné zboží.

9. Jaký je průměrný výdělek řidičů převážejících nebezpečné věci?

Společnost A	Společnost B
<p><i>Tito řidiči jsou zaplacení jako standardní řidiči. Nerozlišuje se, jestli vozí zboží ADR nebo ne.</i></p>	<p><i>Plat dostává stejný jako běžní řidiči. Příplatky dostávají jen ti řidiči, kteří přepravují ADR třídu 1.</i></p>

U obou společností jsou řidiči převážející ADR ve stejném platovém tarifu jako běžní řidiči. Výjimku tvoří pouze řidič, který má na starost přepravu nebezpečných věcí ADR třídy 1. Jedná se jistě o jednu z nejnebezpečnějších přeprav. Jistě si lze velice jednoduše představit, co by se stalo při nehodě kamionu naloženého trinitrotoluenem. K této přepravě se používají speciálně konstruovaná vozidla označována EX/II, EX/III a MEMU¹. Zde má řidič opravdu nezanedbatelnou zodpovědnost.

Očekávání vyššího platového ohodnocení řidičů s osvědčením ADR je v dnešní době bohužel poněkud marné. Zde pravidlo "vyšší kvalifikace a více peněz" neplatí.

10. Jaký je průměrný věk všech Vašich řidičů? Jsou řidiči, kteří převážejí nebezpečné věci spíše starší nebo mladší?

Společnost A	Společnost B
<p><i>Průměrný věk našich řidičů je kolem 35 let. Řidiči, kteří u nás vlastní osvědčení ADR, jsou spíše starší. Ti mladší se nejdříve zaučují a poznávají, co vše práce řidiče obnáší a zda na to mají. Co jsem také hodně slyšel, tak mladí kluci zatím nemají tolik kuráž, aby převáželi něco tak nebezpečného.</i></p>	<p><i>Řidičů máme hodně, přesný údaj nevím, ale řekl bych, že se to pohybuje kolem 40 let. Nebezpečné věci u nás vozí ale řidiči různého věku. Nedá se říci, že spíše starší či mladší.</i></p>

¹Jedná se o speciální vozidlo pro přípravu a nabíjení výbušnin. Je tvořeno cisternami a kontejnery pro volně ložené látky, čerpadly a příslušnými zařízeními[12].

11. Jakým způsobem je zajištěn bezpečnostní poradce pro problematiku ADR?

Společnost A	Společnost B
<i>Máme zajištěného externího bezpečnostního poradce, se kterým již dlouhodobě spolupracujeme. Každý měsíc mu platíme v určité výši paušál a on je nám kdykoliv k dispozici.</i>	<i>Bezpečností poradce je zaměstnancem naší společnosti. Disponujeme dvěma vlastními zaměstnanci, kteří vlastní certifikát poradce.</i>

Restrukturalizací dohody ADR, která vstoupila v platnost dne 1. 7. 2001, došlo poměrně k mnoha rozsáhlým změnám. Jednou z důležitých změn se stala povinnost všech odesílatelů, dopravců a příjemců nebezpečných věcí ustanovit si svého bezpečnostního poradce pro přepravu nebezpečných věcí.

Poradcem se může stát ten, který se podrobí školení a následně složí úspěšně zkoušku. Poté se stane držitelem osvědčení o odborné způsobilosti bezpečnostního poradce pro přepravu nebezpečných věcí, které v ČR vydává Ministerstvo dopravy a spojů a je platné na dobu pěti let.

Pokud chce být poradce specializován na všech 9 tříd, musí dohromady absolvovat 3 školení. Jedná se o školení zaměřené na třídu 1 (výbušné látky a předměty), školení zaměřené na třídu 7 (radioaktivní látky) a školení zaměřené na zbylé třídy. [11]

Zda se společnost rozhodne zajistit si bezpečnostního poradce externě či ze zaměstnaneckého poměru, to je čistě svobodné rozhodnutí. Dohoda ADR nestanovuje právní vztah osoby vykonávající funkci bezpečnostního poradce, rozhodnutí tedy nijak neomezuje.

Zajištění poradce externí formou je určitě řešením pro ty společnosti, které nemohou zajistit vlastního zaměstnance, který by byl i po složení zkoušky schopen neustále sledovat změny předpisů v oblasti ADR a být nadále nápomocen. Po finanční stránce je tato možnost méně nákladná. Poradci není vyplácena klasická mzda, jako zaměstnanci, nýbrž měsíční paušál, který je sjednán v závislosti na rozsahu činnosti (viz. příloha E). Nevýhodou oproti vlastnímu zaměstnanci ve funkci poradce je určitě menší informovanost a znalost chodu společnost a úzká spjatost s okolím.

12. Jakým způsobem jsou Vaši řidiči školeni v oblasti ADR?

Společnost A	Společnost B
<i>Naši řidiči navštěvují autorizované školicí středisko. Je to pro nás určitá investice, takže musím vědět, že řidič má o práci opravdu zájem. Nelze se rozhodnout ze dne na den a na školení hned jít, je to dlouhodobá záležitost, kdy se musíte objednávat. Pokud řidič osvědčení má, musíme hlídat, aby mu po pěti letech nepropadlo.</i>	<i>Řidiči absolvují pravidelné školení ADR ve školicím středisku, které je předepsané v 5.letém cyklu. Pro další informace mají k dispozici bezpečnostní poradce.</i>

Zúčastnit se školení řidičů ADR, jsou dle Evropské dohody ADR a zákona o silniční dopravě povinni všichni řidiči, kteří chtějí přepravovat nebezpečné věci. Školení je zakončeno složením zkoušky, na základě které obdrží Osvědčení o školení řidičů přepravujících nebezpečné věci. Toto osvědčení je platné po dobu 5 let a v tomto případě se jedná o třídní základní kurz.

Dobu platnosti osvědčení je nutné kontrolovat, neboť v pátém roce je možnost zúčastnit se obnovovacího kurzu, který trvá pouze dva dny. Pokud však dojde k překročení této doby, musí řidič absolvovat celý základní kurz nanovo.

Mezi další typy kurzů patří nastavbový kurz, který je určen pro řidiče, přepravující nebezpečné věci na cisternových vozidlech nebo cisternových kontejnerech. Pokud je potřeba přepravovat nebezpečné věci třídy 1 či třídy 7, musí řidič absolvovat tzv. specializační kurz.

Školení ADR lze podstoupit pouze u akreditovaného školicího střediska. Mezi největší společnosti v ČR, zabývající se problematikou přepravy nebezpečných věcí, patří společnost DEKRA Automobil a. s., která má pro tuto činnost osvědčení vydané MD ČR. Mezi další střediska, které nabízejí školení ADR, patří sdružení automobilových dopravců ČESMAD Bohemia a spousta specializovaných firem či autoškol. Ceny kurzů se liší podle střediska, které kurz provádí. Průměrná cena se pohybuje kolem 3 500 Kč a mnohdy lze využít slev pro stálé zákazníky či množstevní slevu. Obě společnosti školení řidičům hradí.

Kontrolu platnosti není dobré podceňovat. V případě, kdy by bylo při kontrole zjištěno, že řidič nemá platné osvědčení o školení, dosáhla by výše sankce až 155 000 Kč. Přičemž 50 000 Kč by bylo uděleno odesílateli, 100 000 Kč dopravci a 5 000 Kč řidiči.

Ve společnosti A má na starost kontrolu platnosti osvědčení technik, který také kontroluje výbavu vozidla a ostatní záležitosti spojené s přepravou ADR. Společnost B má pro kontrolu stanoveného jednoho z bezpečnostních poradců, který je k dispozici řidičům neustále a kontakt s nimi je určitě lepší, než ve druhé společnosti.

13. Absolvovali řidiči kromě školení ADR i jiné moduly vzdělávání? Navštívili někteří například některé z nabízených kurzů Akademie dopravního vzdělávání?

Společnost A	Společnost B
<p><i>Chodí pravidelně na školení řidičů, bývá to jednou ročně 7 hodin. V minulosti jsme s řidiči absolvovali kurz hospodárné jízdy.</i></p>	<p><i>Se změnami týkajícími se přepravy jsou seznamováni v rámci pravidelného ročního školení a školení bezpečnosti práce. O jiných kurzech mi není známo.</i></p>

Dle zákona č. 374/2007 Sb. je profesní školení řidičů povinností pro všechny řidiče nákladních vozidel. Zákon nabyl platnosti 1.4.2008 a změnil tím zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel. Všichni řidiči si kvůli tomuto zákonu museli nejpozději do 30. 9. 2008 vyměnit své již dříve získané profesní průkazy za nové.

Řidiči nákladních vozidel, kteří získají řidičské oprávnění po 30. 9. 2009 získají nový profesní průkaz pouze po absolvování vstupního školení. Toto školení je v rozsahu 140 či 280 hodin, dle věku žadatele. Následně je potřeba složit zkoušky na příslušném odboru dopravy a po jejich absolvování je za poplatek vydán profesní průkaz.

Dále musí řidič jednou za rok podstoupit pravidelné školení v rozsahu 7 hodin po dobu 5 let. Na tomto školení si prohlubuje již získané znalosti a je seznamován se změnami Evropské dohody AETR, která je od září roku 2010 v těsném souladu s nařízením č. 561/2006. Tato dohoda upravuje například dobu řízení, přestávky v řízení, dobu odpočinku, povinnou výbavu vozidla atd. Po splnění 35 hodin školení dostane potvrzení, na základě kterého je udělen opět nový průkaz s platností na 5 let.

Největším poskytovatelem služeb v oblasti vedení seminářů a školení v silniční dopravě patří již zmiňovaná společnost DEKRA Automobil a. s. Nabízí širokou škálu služeb, určených ať už pro řidiče, bezpečnostní poradce nebo vedoucí zaměstnance.

Prohlubování znalostí a dovedností řidičů může vést k využití plného potenciálu vozidla, k efektivnějšímu využití pohonných hmot, k předcházení uložení sankcí z důvodu neznalosti zákona a v neposlední řadě k prevenci zapříčinění vzniku dopravní nehody. Každý seminář však bývá zpoplatněn a mnohdy není z finanční situace pro majitele společnosti možné, aby poskytl tuto nabídku zdarma všem svým řidičům. To je také důvod, proč se společnost B nezúčastní těchto dobrovolných seminářů.

14. Máte ve Vaší firmě dostatek materiálu ke stabilnímu vzdělání řidičů? Pokud ano, odkud získáváte materiály?

Společnost A	Společnost B
<p><i>Popravdě se snažím zdokonalovat své řidiče po té technické stránce, aby měli novou výbavu a techniku ve vozidlech. Co se týče vzdělávání, spoléhám se na školicí střediska, tam by se měli dozvědět nejvíce informací. Každý tam dostane školicí materiály v podobě příruček, takže ty si pak nechávají.</i></p>	<p><i>Samozřejmě, zajistit dostatek materiálu je pro mne důležitým úkolem. Nejčastěji je získáváme ze seminářů a školení bezpečnostních poradců ve společnosti Česmad a DEKRA Automobil Praha.</i></p>

Z důvodu častých změn, týkajících se silniční přepravy, by určitě bylo rozumné, aby řidiči měli informační materiály vždy k dispozici. Školení jsou po obsahové stránce náročné a nelze spoléhat na to, že si každý řidič vše zapamatuje.

Společnost DEKRA Automobil a. s. vydává vzdělávací brožury, ve kterých jsou uvedené základní informace z dohody ADR. Účastníkům školení jsou poskytnuty zdarma, ostatní si jej mohou zakoupit pomocí online objednávky.

V tomto případě má jasné plus společnost B, ve které mají bezpečnostní poradci při ruce aktualizované materiály.

15. Jakým způsobem jsou vzdělávání Vaši dispečeri?

Společnost A	Společnost B
<i>Naši dispečeri jsou spíše samouci. Jsou to klíčoví lidé, protože zajišťují první kontakt se zákazníkem a pokud si ho získají na svoji stranu, tak nám tu práci dají. Jejich úkolem je dělat svoji práci nejlíp, jak dokážou. Pokud to tak dělají, tak se zákazníci vrací.</i>	<i>Dispečeri získávají informace z materiálů ze školení řidičů. Dále je to vše spíše na jejich samovzdělávání.</i>

Obecně se traduje, že nejlepší dispečeri jsou tací, kteří si vyzkoušeli práci řidiče nákladního automobilu. Obě společnosti takového dispečera zaměstnávají. Pravidlo v tom však nevidí, dobrým dispečerem se může stát i zaměstnanec bez praxe, který získává zkušenosti průběžně. Důležité je umět jednat se zákazníky, umět komunikovat s řidiči, mít časovou představivost, přehled o obsluhovaných destinacích a vyznat se v mapě. Velmi důležitá je také schopnost zvládat psychicky náročnější situace.

Nabízených kurzů pro dispečery je mnohem méně, než pro samotné řidiče. Speciální kurz pro dispečery nákladní dopravy pořádá společnost ČESMAD Bohemia. Po absolvování kurzu by měl účastník umět efektivně plánovat a organizovat mezinárodní i vnitrostátní dopravu bez porušení platným předpisů a pravidel. Ani jedna společnost o kurzu neuvažuje. Spoléhají na praxi svých dispečerů.

16. Používáte ve Vaší firmě software ADRem?

Společnost A	Společnost B
<i>Myslím si, že nepoužívá.</i>	<i>O softwaru jsem již slyšel, ale naše společnost jej nepoužívá.</i>

Softwarový produkt nazvaný ADRem byl vytvořen společností DEKRA Automobil ve spolupráci se společností Medistyl, za účelem usnadnění práce při přepravě a manipulaci nebezpečných věcí pomocí počítače. Program je pravidelně aktualizován dle platné dohody ADR, takže obsahuje všechny provedené změny v dohodě.

Dle zadání identifikačního čísla konkrétní látky nám program vygeneruje veškeré informace týkající se této látky, ať už jak má být správně označen obal, jak má být označeno vozidlo, jakým způsobem je přípustné látku převážet, jaké pro ni platí zákazy atd.

Cena za základní plnou verzi programu je 37 000 Kč, společnost však musí počítat s tím, že je potřeba program ročně aktualizovat. S tím jsou spojené další náklady ve výši 16 000 Kč. Po finanční stránce to tedy není levná záležitost a pro firmy, kterých se přeprava nebezpečných látek pravidelně každý den netýká, je to spíše zbytečné.

Společnost B program nevlastní, důvodem jsou prý vysoké náklady a nízké využití. Společnost A o existenci programu nevěděla. Po nastínění, o co se přesně jedná, byl dán stejný důvod nezájmu jako ve společnosti B.

17. Pokud jsou nebezpečné věci před expedicí potřeba skladovat, kde a za jakých okolností? Lze v areálu Vaší firmy zaparkovat naložené vozidlo?

Společnost A	Společnost B
<i>V areálu naší firmy máme skladové prostory. Jsou dostatečně velké na to, aby tam mohl zaparkovat i kamion. Co se týče nebezpečných věcí, tak ty, které převážíme, u nás lze skladovat. V praxi to však funguje tak, že vše naplánujeme tím stylem, aby nemuselo být nic skladováno. Málo kdy se stane, že naložíme zboží v pátek a k příjemci se dostáváme až v úterý, u nebezpečných věcí obzvlášť. Pokud víme, že zboží musí být druhý den na místě, vyšleme raději dva řidiče. U toho se minimalizují možné prostoje.</i>	<i>Skladové plochy vlastníme, avšak ne přímo v areálu. Nebezpečné věci, které převážíme, nejsou v naší společnosti dovoleny skladovat. Parkování naloženého vozidla v areálu je možné na odstavné ploše, vozidlo musí být označeno dle ADR a musí splňovat všechny náležitosti s tím spojené.</i>

Problematika skladování nebezpečných věcí a parkování naloženého vozidla je upravena povinnostmi vyplývajícími z dohody ADR. Prostory pro dočasné skladování zboží a odstavné plochy určené pro parkování vozidla musí být z hlediska velké rizikovosti vždy vhodně zabezpečeny, ať už před krádeží, poničením vozidla či nákladu nebo nepříznivými přírodními vlivy. Prostory by neměly být přístupné nepovolaným osobám a veřejnosti a měly by být hlídány, monitorovány nebo alespoň osvětleny.

Naložená vozidla musí být při parkování pod dozorem řidiče. Pokud to není možné, musí být parkoviště hlídáno dozorcem, který zná povahu nákladu a ví, kde se zdržuje řidič. Další možností je parkovat vozidlo na parkovišti, na kterém nebude vozidlo vystaveno vzniku poškození od jiných vozidel nebo na vhodném volném prostranství, které je vzdáleno od

veřejných pozemních komunikacích a obývaných míst, avšak neslouží jako cesta či shromaždiště.

Největší prevencí proti krádeži a poškození zboží je plynulý provoz vozidla, bez zbytečných zastávek a prostojů. Pokud to tedy situace dovolí, neměla by být naložená vozidla odstavena přes noc. Vozidlo by mělo být natankováno ještě před nakládkou. Důležité je předem dobře naplánovat trasu.

18. Máte povědomost o tom, kde se nachází komunikace, po kterých nelze převážet nebezpečné věci?

Společnost A	Společnost B
<p><i>Většinou to bývají trasy kolem vodních nádrží a toků, v okolí přehrad a chráněných území. Tam jsou přepravy podléhající ADR omezeny. Jsou mapy, ve kterých jsou tyto oblasti vyznačeny. Trasu vždy předem plánujeme, takže se nestane, že bychom po cestě zjistili, že před sebou máme zákaz a museli jet jinudy. To by bylo dost nehospodárné.</i></p>	<p><i>Komunikace s omezením dopravy jsou upraveny dopravní značkou B18 nebo B19. Není mi známo, kde bych našel seznam těchto silnic a pokud něco takového existuje, uvítal bych to.</i></p>

Řidiči přepravující nebezpečné věci musí dbát na a dodržování zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Nebezpečné látky přinášejí ohrožení zdraví obyvatelstva a poškození životního prostředí, proto se musí při jejich přepravě klást větší důraz na bezpečnost. Omezení se může vztahovat na různé pozemní komunikace. Jedná se například o určité mosty, o území, ve kterých je kladen důraz na ochranu přírody, o průmyslové zóny s rizikovými zařízeními nebo území, ve kterých dochází často k vojenským konfliktům či zemětřesení.

Při přepravě nebezpečných věcí je v ČR potřeba respektovat dvě zákazové značky. Značku "Zákaz vjezdu vozidel přepravujících nebezpečný náklad" a "Zákaz vjezdu vozidel přepravujících náklad, který může způsobit znečištění vody".



B 18



B 19

Obr.14: Zákazové značky pro přepravu ADR

Zdroj:[2]

První značka zakazuje vjezd vozidlům přepravujícím výbušniny, snadno hořlavé nebo jinak nebezpečné látky. Značka druhá zakazuje vjezd vozidlům, které přepravují ropu nebo jiné materiály, které by mohly znečistit vodu .

Dopravní značky typu B 18 bývají nejčastěji umístěny tak, aby včas varovaly na blížící se tunel. Značky typu B 19 na pozemních komunikacích, které se nachází v okolí povrchových a podpovrchových zdrojů pitné vody. Seznam obsahující rozmístění těchto značek bohužel není nikde k nalezení ani k dispozici. Může to být bráno jako velká nevýhoda, neboť by to jistě ulehčilo plánování trasy.

Zákony platné v ČR se však nevztahují na zahraniční státy. Každý stát má své předpisy, které musí řidiči respektovat a to se týká i přepravy nebezpečných věcí. Ne všude jsou stejné požadavky na vozidla, na omezení tras a na zákazy jízd.

Například přes most vedoucí z Dánska do Švédska mohou být přepravy podléhající ADR prováděny pouze v čase od 23:00 do 06:00 hod. V Nizozemí existují pozemní komunikace určené přímo pro přepravu nebezpečných věcí. V Rumunsku platí zákaz přepravy nebezpečných věcí ve všední den od 22:00 do 05:00 hod., dále v neděli a ve státní svátky, pokud však nebylo vydáno povolení. Pokud došlo k povolení, po celou dobu převozu musí být vozidlo doprovázeno vozidlem se žlutým majákem. V Londýně pak platí zákaz vjezdu vozidel přepravujících nebezpečné věci do většiny tunelů.

6.3 Výsledky dotazníkového průzkumu

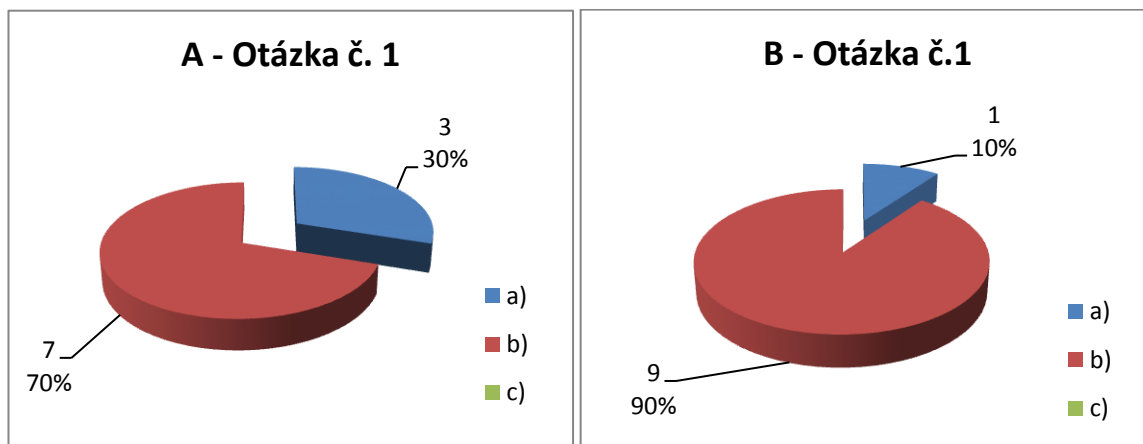
Dotazník můžeme rozdělit do dvou částí. V první části byly obsaženy testové otázky, které byly vytvořené za účelem získání informací o tom, zda mají řidiči převážející nebezpečné věci základní znalosti o této problematice. Druhá část dotazníku obsahovala spíše informační otázky.

Dotazník byl předložen k vyplnění namátkově vybraným řidičům a musel být vyplněn na místě, aby ověřil jejich znalosti bez pomoci jakýchkoliv materiálů. V obou společnostech vyplnilo dotazník 10 řidičů. Z nabízených možností byla vždy jedna správná, ta je zde zvýrazněna pomocí podtržítka.

Otázky prověřující základní znalosti:

1. Zkratka ADR upravuje:

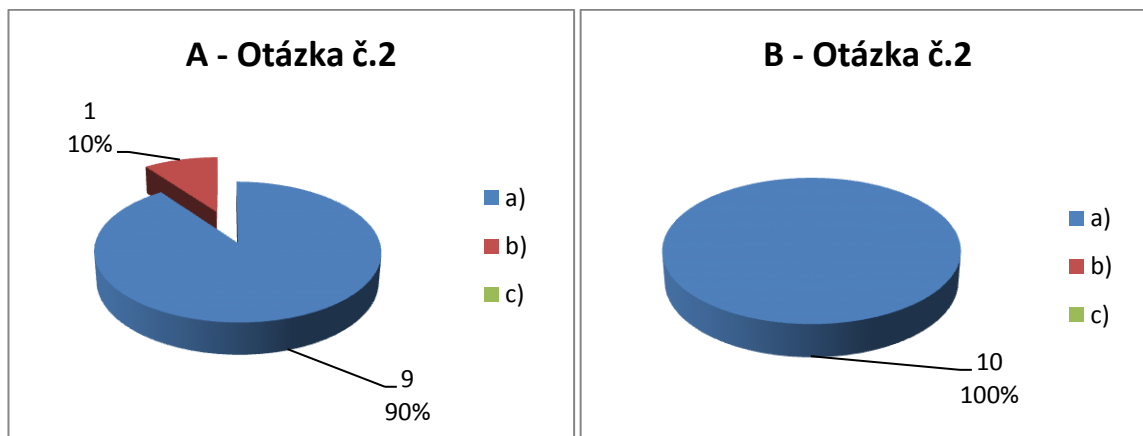
- a) přepravu jakéhokoliv materiálu po pozemních komunikacích
- b) přepravu nebezpečných věcí po pozemních komunikacích
- c) dovoz a vývoz nebezpečných věcí v rámci EU



Ve společnosti A odpovědělo na otázku č. 1 správně 70 % řidičů, ve společnosti B 90 % řidičů.

2. V dohodě ADR jsou rozlišovány tyto typy tříd nebezpečných věcí:

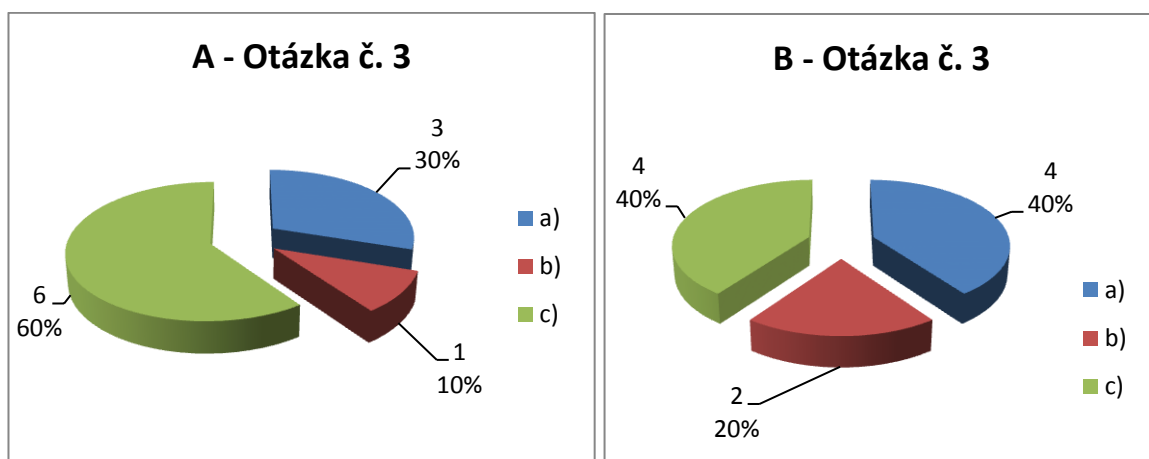
- a) třída 1-9
- b) třída 1-12
- c) třída 1-7



Na otázku č. 2 odpovědělo ve společnosti A správně 90 % řidičů, ve společnosti B odpověděli všichni dotazovaní správně.

3. Do základní povinné výbavy vozidla přepravující nebezpečné věci nepatří:

- a) ochrana očí pro každého člena osádky
- b) dva stojací výstražné prostředky
- c) žáruvzdorný provaz



Na otázku č. 3 odpověděla ve společnosti A správně 60 % řidičů, ve společnosti B pouze 40 % řidičů.

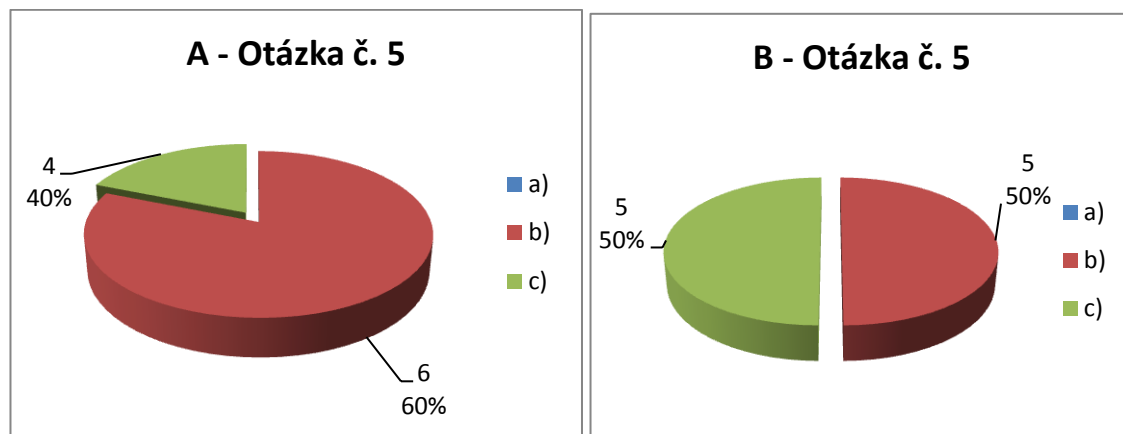
4. Vozidla přepravující nebezpečné věci:

- a) nejsou označena
- b) jsou označena červenou tabulkou s černým orámováním
- c) jsou označena oranžovou tabulkou s černým orámováním

Na tuto otázku by mohl správně odpovědět i nezainteresovaný bez předešlých znalostí, s označením se často můžeme setkat v běžném životě na pozemních komunikacích. V obou společnostech odpověděli všichni dotazovaní správně.

5. Pokud dojde při nakládání, přepravě či vykládání nebezpečného zboží k úniku nebezpečné látky:

- a) může být vozidlo vyčištěno až po nové nakládce a následné vykládce, aby čištění nenarušovalo plynulý chod
- b) musí být vozidlo vyčištěno bezprostředně ihned po znečištění na místě
- c) musí být vozidlo vyčištěno pokud možno co nejdříve, pokud to však nejde na místě, lze vozidlo přepravit do nejbližšího vhodného místa



Na otázku č. 5 odpovědělo ve společnosti A správně pouze 40 % řidičů, ve společnosti B odpovědělo správně 50 % řidičů.

6. UN kód je:

- a) identifikační číslo konkrétní nebezpečné látky
- b) označuje rychlost a maximální dobu přepravy
- c) označuje univerzální nebezpečnost látky

Označení kódem UN je základ problematiky ADR. Na tuto otázku odpověděli správně všichni dotazovaní řidiči.

7. Písemné pokyny pro případ nehody vozidla přepravující nebezpečné věci:

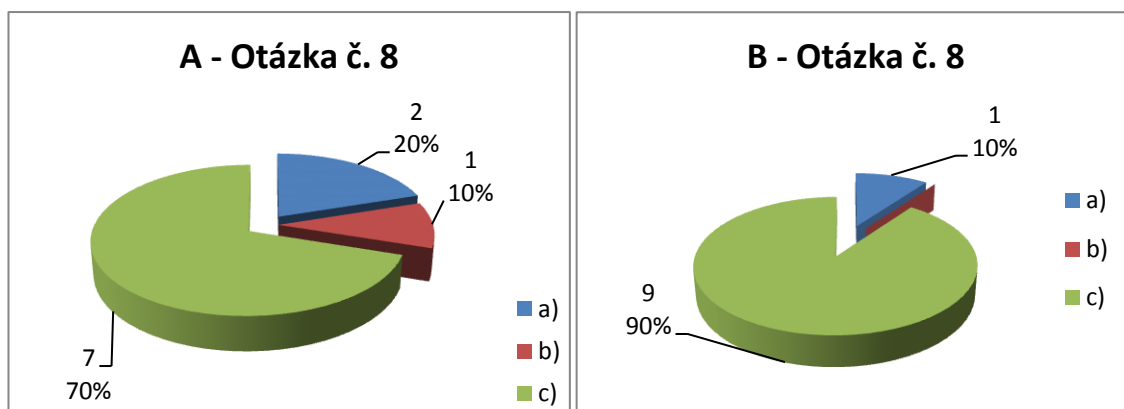
- a) není povinností mít u sebe při přepravě
- b) musí být vždy uloženy na snadno přístupném místě v kabině vozidla
- c) musí řidič přepravující nebezpečné věci znát, ale nemusí je mít u sebe

Bez písemných pokynů nemůže řidič přepravující nebezpečné věci započít jízdu, je povinností dopravce řidiče těmito pokyny vybavit.

Na tuto otázku odpověděli správně všichni dotazovaní řidiči.

8. Velitelem zásahu u dopravní nehody vozidla přepravující nebezpečné věci je:

- a) vždy příslušník PČR, který je na místě dopravní nehody jako první
- b) člen IZS, který je na místě dopravní nehody jako první a má nejvíce zkušeností
- c) příslušník HZS kraje, který je určen jako velitel zásahu



Na otázku č. 8 odpovědělo ve společnosti A správně 70 % řidičů, ve společnosti B byla úspěšnost větší, zde odpovědělo správně 90 % řidičů.

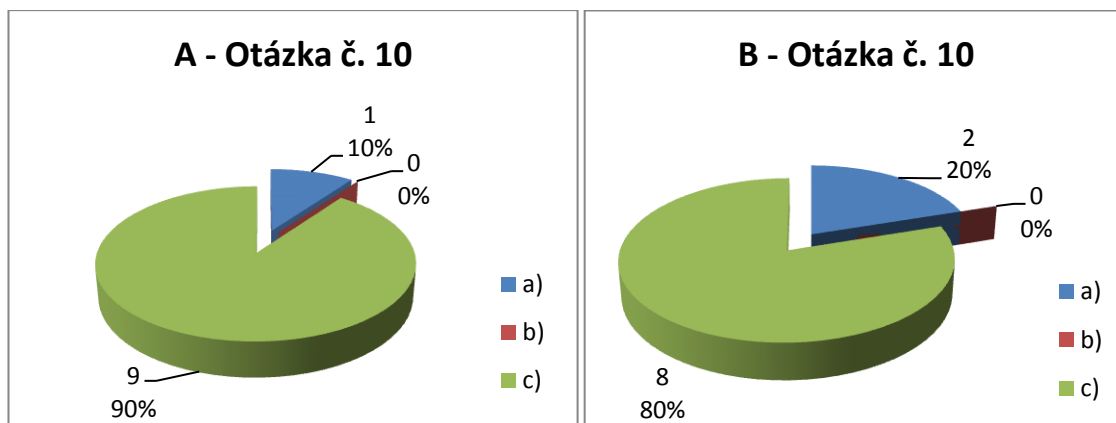
9. Pod pojmem nebezpečná látka si můžeme představit:

- a) látku, jejíž některé fyzikální, chemické a toxikologické vlastnosti vedou k bezprostřednímu nebo následnému závažnému poškození nebo ohrožení života a zdraví občanů, hospodářských zvířat, životního prostředí nebo ke škodě na majetku
- b) všechny látky, které by mohly ohrozit občana na zdraví
- c) všechny látky, které jsou pro lidský organismus nebezpečné

Na tuto otázku, která se ptala na definici nebezpečné látky, odpověděli všichni řidiči správně.

10. V případě vzniku požáru vozidla:

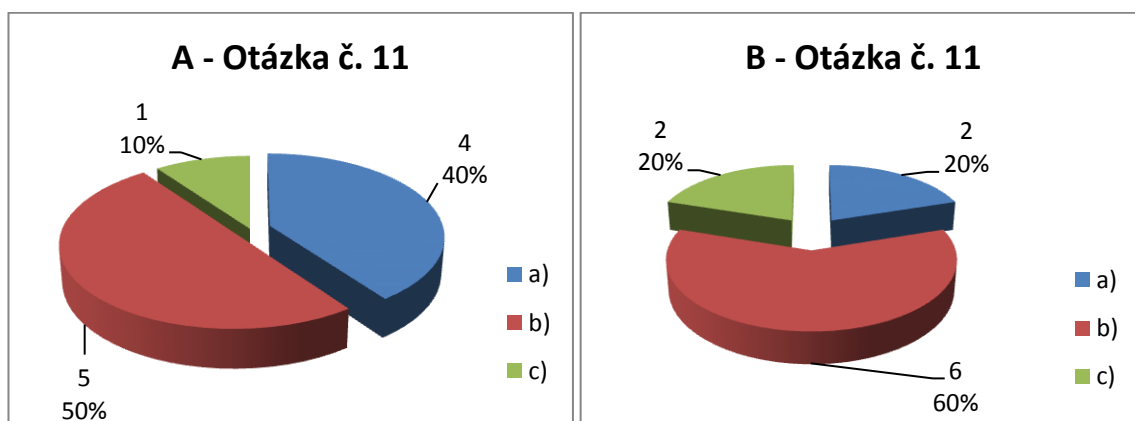
- a) nesmí osádka vozidla sama použít hasicí přístroj, pouze v přítomnosti HZS
- b) může osádka vozidla použít nejbližší hasicí přístroj
- c) použije osádka vozila hasicí přístroj předepsaný v pokynech pro případ nehody



Na otázku č. 10 odpovědělo ve společnosti A správně 90 % řidičů, ve společnosti B odpovědělo správně 80 % řidičů.

11. Pokud dojde v kabině vozidla k požáru elektronických přístrojů, v žádném případě nepoužiji k hašení:

- a) pěnový hasicí přístroj
- b) plynový hasicí přístroj
- c) sněhový hasicí přístroj



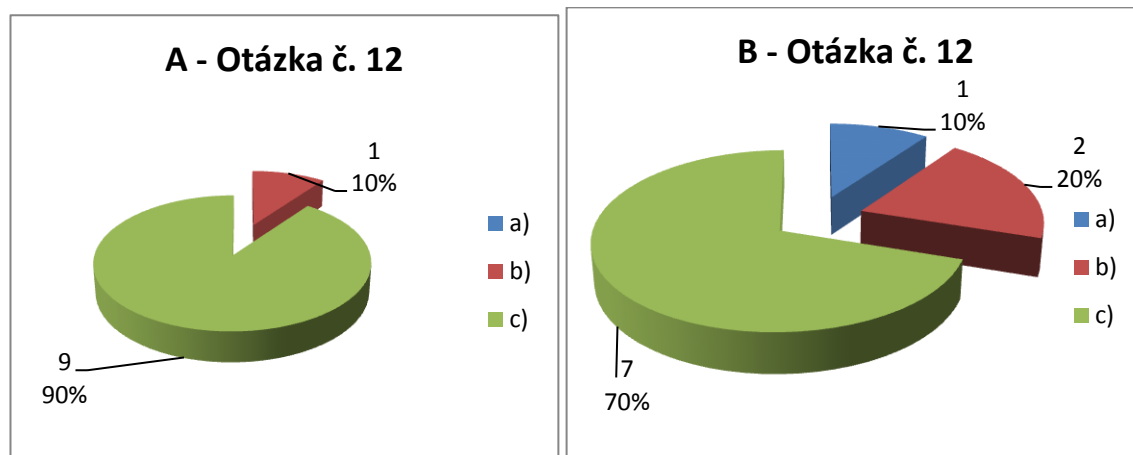
Odpověď pro mnohé řidiče byla jistě nejistá, neboť spousta z nich své odpovědi škrtovalo a znovu přepisovalo. Správně odpovědělo ve společnosti A 40 % řidičů, ve společnosti B pouze 20 % řidičů.

12. Do kolika kategorií jsou v ČR rozděleny tunely, vzhledem k jejich omezení průjezdu vozidel podléhajících ADR:

a) do 7 (kategorie A-G)

b) do 4 (kategorie A-D)

c) do 5 (kategorie A-E)



Na otázku č. 12 odpovědělo ve společnosti A správně 90 % řidičů, ve společnosti B 70 % řidičů.

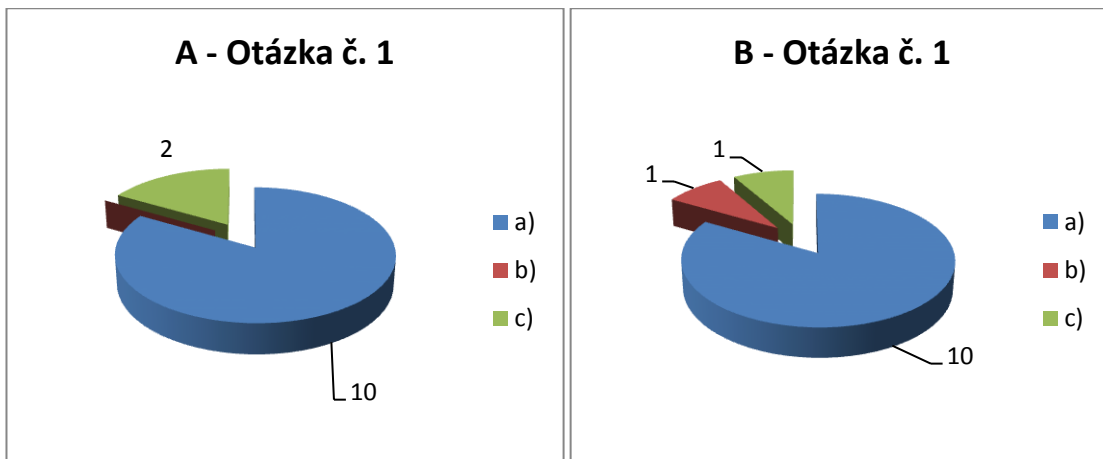
Informační otázky:

1. Nebezpečné věci jste v historii své praxe přepravoval pomocí (lze označit více možností):

a) kusové přepravy

b) cisternové přepravy

c) přepravy volně ložených látek



Ve společnosti A mají všichni řidiči zkušenosti s kusovou přepravou nebezpečných věcí, dva z nich také převáželi nebezpečné věci pomocí přepravy volně ložených látek. Ve společnosti B mají také všichni řidiči zkušenosti s kusovou přepravou, jeden z těchto řidičů převážel nebezpečné věci také pomocí přepravy volně ložených látek. S přepravou nebezpečných věcí v cisternách má zkušenost pouze jeden řidič ze všech dvaceti dotazovaných.

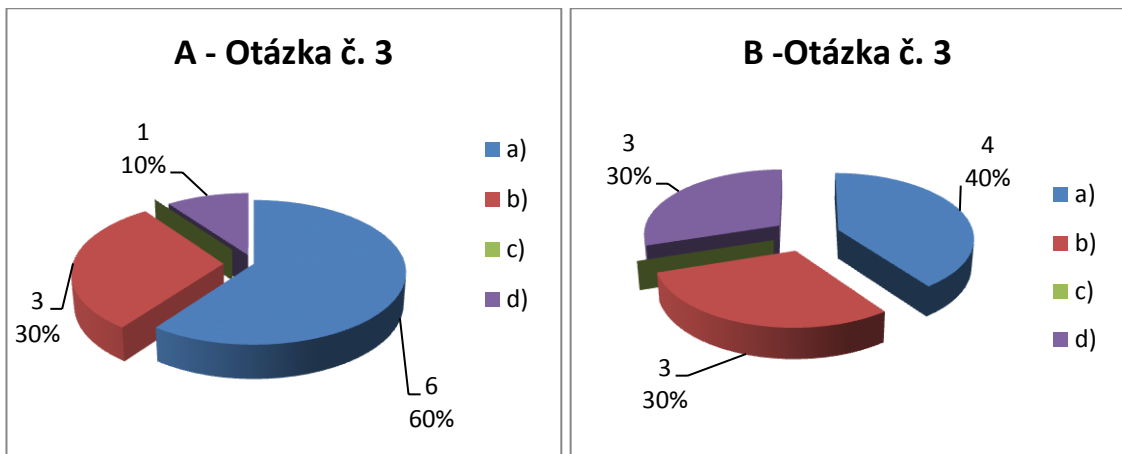
2. Došlo během Vaší profese ke kontrole vozidla státními orgány?

- a) ano
- b) ne

Všichni dotazovaní řidiči již mají zkušenost s kontrolou vozidla.

3. Kontrolu provádí nejčastěji orgány:

- a) Policie ČR
- b) Celní správa
- c) Ministerstvo dopravy ČR
- d) dopravní úřady



Ke kontrolám vozidel převážejících zboží ADR dochází nejčastěji orgány Policie ČR, dále Celní správou. Naopak ještě nikdy nebyli dotazovaní řidiči zastaveni ke kontrole Ministerstvem dopravy ČR. Zde platí asi pravidlo, že vozidlo označené oranžovou tabulkou je pro Policii ČR tzv. "mucholapkou".

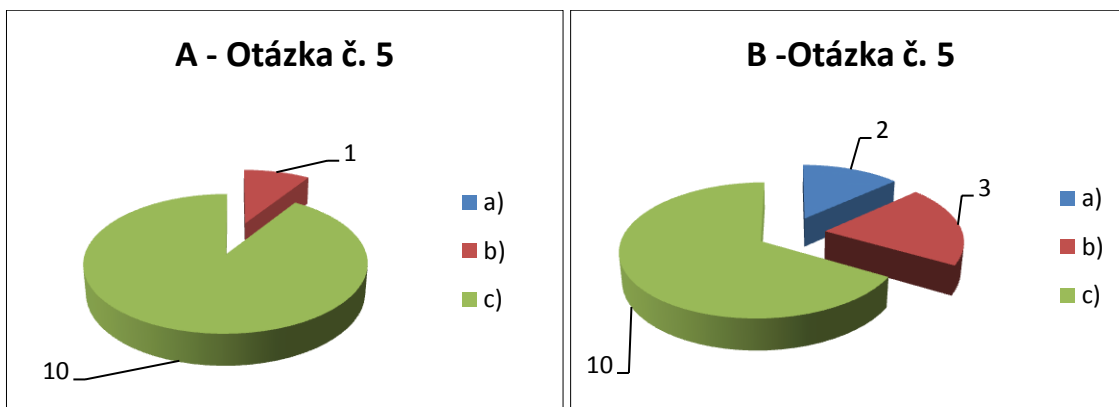
4. Parkovacích ploch pro vozidla přepravujících nebezpečné věci je dle mého názoru v ČR:

- a) dostatek
- b) nedostatek
- c) příliš mnoho

Zde se všichni dotazovaní řidiči shodli na tom, že těchto ploch je v ČR nedostatek. Někteří k možnosti "dostatek" připsali zahraniční státy - Německo, Francie.

5. Jakým způsobem prohlubujete znalosti v problematice ADR (lze označit více možností):

- a) získáváním informací z materiálů poskytnutých od zaměstnavatele
- b) samovzděláváním, získáváním informací na internetu
- c) školením ADR

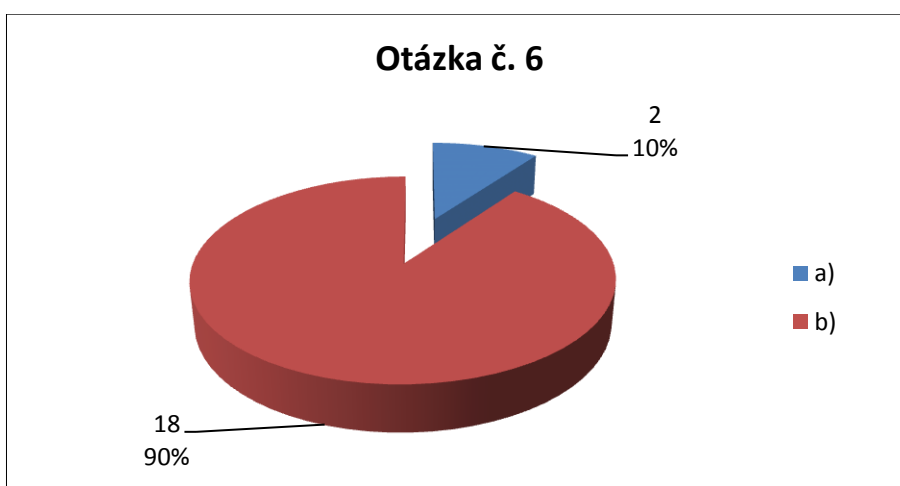


Tyto odpovědi mohou být pro mnohé překvapivé. Ve společnosti A si znalosti pomocí samovzdělávání prohlubuje pouze jeden z deseti dotazovaných řidičů. Ve společnosti B je tento počet o trochu vyšší. Pět řidičů z deseti dotazovaných se snaží vzdělávat ještě jiných způsobem, než je školení.

S ohledem na vysokou rizikovost této přepravy bychom mohli očekávat mnohem větší průběžnou přípravu. Většina řidičů se spoléhá pouze na povinné školení ADR.

6. Zúčastnil jste se z hlediska Vaší profese dopravní nehody vozidla převážející nebezpečné věci?

- a) ano
- b) ne



Pouze dva z dvaceti dotazovaných řidičů se v historii své profese zúčastnili dopravní nehody vozidla převážející nebezpečné věci.

Oba řidiči jsou nyní zaměstnaní ve společnosti A. Jeden řidič byl v pozici účastníka, kdy k dopravní nehodě došlo na dálnici v Německu. Faktorem, který ovlivnil vznik nehody, bylo špatné dodržování pravidel silničního provozu. Druhý řidič se stal obětí dopravní nehody, kdy do něj při převozu nebezpečného zboží narazil jiný kamion. Nehoda se obešla naštěstí bez zranění a bez poškození přepravovaného zboží. Faktorem, ovlivňujícím vznik této dopravní nehody, bylo také špatné dodržování pravidel silničního provozu.

7 NÁVRHY A DOPORUČENÍ

Dodržování předepsaných bezpečnostních předpisů nelze v silniční dopravě podceňovat. Pokud se jedná o přepravu nebezpečných věcí, platí toto dvojnásob. Zajištění bezpečnosti při manipulaci s nákladem je bezprostředně hlavním úkolem výrobce i dopravce. Opatření, zabývajících se touto problematikou, bylo vytvořeno v ČR mnoho, avšak i přesto lze konstatovat, že v zemích EU, především v Německo a Velké Británii, se dbá na dodržování těchto pravidel více.

Včasná prevence je důležitým faktorem, který může ovlivnit statistiku nehodovosti. Ač má každý podnik, zabývajících se přepravou nebezpečných látek stejné povinnosti, jistý rozdíl mezi nimi existuje. Důvodem je především finanční situace podniku.

Bezpečnostní poradce

Zajištění bezpečnostního poradce je přímo dáno zákonem a nesplnění této povinnosti může být bráno jako jeden z nejhlavnějších přestupků. Podniky si mohou vybrat, zda bude bezpečnostní poradce zajištěn externě, či si zvolí jednoho ze svých zaměstnanců, který bude proškolen.

Pro malé podniky je jistou výhodou externí bezpečnostní poradce, neboť nejsou povinny vyplácet mu běžnou měsíční mzdu, ale pouze měsíční paušál. Tento způsob má však své nevýhody spojené s menší informovaností, oproti internímu poradci, který ví o všech přepravách dopravce, zná lépe chod podniku a ihned může poradit. Přínosem může být i jeho kontrola povinné výbavy vozidla, která vyplývá z objednávky a kontrola platnosti osvědčení. Pro tuto činnost je v podniku, který nedisponuje vlastním bezpečnostním poradcem, zvolena pověřená osoba, která však nemusí mít dostačující znalosti pro tuto problematiku.

Dle odpovědi na otázku č. 11 v řízeném rozhovoru se společnost B ve způsobu zajištění bezpečnostního poradce liší od společnosti A, která má bezpečnostního poradce externě a je to pro ni jistou nevýhodou.

Pokud podnik převáží nebezpečné věci pravidelně, bylo by vhodné doporučit existenci svého vlastního bezpečnostního poradce. Vyškolení zaměstnanec je sice finančně nákladné, ale jedná se pouze o jednorázovou částku. Částka, kterou podnik vyplácí externímu poradci v podobě měsíčního paušálu, může za nějak dobu převýšit náklady spojené s vyškolením

bezpečnostního poradce z řad svých zaměstnanců. A kvalita výkonu práce je v případě interního bezpečnostního poradce mnohem vyšší.

Sledování vozidel

Pokud dopravce vlastní vozidla vybavena monitorovacím zařízením, je oproti ostatním ve výhodě. Toto sledování průběhu přepravy může preventivně působit na chování řidiče, který bude dbát na dodržování předpisů a vyhne se tím možným prohřeškům. Vybavit vozidlo tímto zařízením je finančně nákladné a ne všechny podniky si tuto investici mohou dovolit.

Bylo by vhodné navrhnout povinné sledování všech přeprav nebezpečných věcí. Neboť v případě nehody vozidla, by povinné zavedení sledování těchto přeprav zrychlilo a zjednodušilo zásah IZS. Tyto složky by dostaly přesné informace o tom, kde se vozidlo nachází, jaký druh nebezpečné látky převáží a ze zaznamenaných dat by bylo možné lépe zjistit, co mohlo být příčinou vzniku nehody. Možným řešením problému s investicí do tohoto systému sledování by bylo poskytování slev pro dopravce, kteří toto zařízení využijí na vozidla určená pro přepravu nebezpečných věcí.

Dle odpovědí z řízeného rozhovoru (viz. otázka č. 3) je společnost A je oproti společnosti B ve výhodě, neboť toto opatření má zavedeno na všech svých vozidlech, nerozdílně na povahu převáženého zboží.

Školení požární ochrany

Do povinné výbavy vozidla patří hasicí přístroj, který řidič použije v případě začínajícího požáru. Dle pokynů pro případ nehody nesmí členové osádky hasit náklad v ložných prostorech, ale pouze kabinu vozidla, motor či hořící pneumatiky.

S problematikou prvotního hašení požáru jsou řidiči seznamováni na pravidelných školení řidičů. Z výsledků dotazníkového průzkumu (viz. otázka č. 11) však vyplývají patřičné nedostatky, kdy dotazovaní nebyli schopni správně odpovědět na otázku hašení elektronických zařízení. Mnohdy použití nesprávného typu hasicího přístroje vyvolá horší následky, než kdyby nebyl použit žádný hasicí přístroj.

V tomto případě lze navrhnout, aby vedení podniku zajistilo pravidelný školící kurz zaměřený na problematiku požární ochrany, který by byl určen pro řidiče vozidel a jejich znalosti tímto prohluboval.

Existence interních dokumentů

Převoz nebezpečných věcí je velice závažná věc, kterou není vhodné podcenit. Z tohoto důvodu lze doporučit, aby tvorba určitých opatření, zabývajících se problematikou přepravy nebezpečných věcí, či vytvoření krizového plánu pro případ nehody vozidla byla povinností každého podniku bez rozlišení na jeho velikost.

Bohužel v praxi to tak není, neboť spousta malých podniků spoléhá pouze na rady bezpečnostních poradců a opatření v podobě písemných podkladů žádné nevlastní. Není vhodné spoléhat na to, že dosud k žádné nehodě v podniku nedošlo. Velké podniky přikládají k těmto písemnostem větší váhu. Může to být způsobeno tím, že tvorba těchto dokumentů je jedním z úkolů vlastního bezpečnostního poradce.

Z provedeného rozhovoru (viz. otázka č. 7) je toto opatření ve společnosti B mnohem lepší a společnost tím staví do velké výhody oproti společnosti A, která žádné opatření vypracované nemá.

Informovanost a vzdělávání řidičů

Ke zlepšení bezpečnosti řidičů a snížení dopravních nehod a jejich následků je důležité neustále řidiče vzdělávat a informovat o nových předpisech a nařízeních. Z tohoto důvodu lze navrhnout, aby bylo povinností každého vedení podniku získávání nových tiskovin o této problematice. Tyto tiskoviny by měly být zdarma v hojném počtu k dispozici všem řidičům. Z důvodu neustálého aktualizování není vhodné zajistit tyto materiály jen jednou.

Bylo by také vhodné doporučit, aby vedení podniku zavedlo pravidelné porady, na kterých by řidiči byli neustále informováni o změnách a novinkách v dopravě. Sami by pak mohli diskutovat o problémech, které se za dané časové období vyskytly, a tím by vedení získávalo zpětnou vazbu. Výsledkem každé této rady by bylo vyplnění testu, kterým by vedení ověřovalo, zda se řidiči neustále vzdělávají a získané znalosti nezapomínají. Z tohoto testu by byly lépe poznány nedostatky, na které by se mohla zaměřit příští rada.

Přínosné by mohlo být zavedení školení o problematice ADR i pro řidiče, kteří převáží jen běžný náklad. Šlo by pouze o nastínění základních faktů a informací, jak se v případě svědka nehody vozidla ADR chovat.

Dle odpovědí na otázku č. 14 v řízeném rozhovoru dbá na větší informovanost řidičů společnost B, která se oproti společnosti A snaží o neustálý přísun materiálů.

Parkovací plochy

Problém s nedostatkem parkovacích ploch není záležitostí podniku, ale je přínosné se o něm zmínit. Dle dotazníku (viz. otázka č. 4 v informativní části) jasně vyplývá, že s počtem parkovacích ploch pro vozidla přepravující nebezpečné věci nejsou řidiči spokojeni a označili je za nedostačující. Přitom riziko poškození nebezpečného zboží existuje právě i ve chvíli, kdy není vozidlo v pohybu.

Z důvodu povinných přestávek musí řidiči vozidel zastavovat. Parkovací plochy jsou však často přeplněny, tudíž běžně v praxi dochází k tomu, že svá vozidla zaparkují na místech, kde to není dovoleno. Na odstavných parkovištích poblíž benzínových pump pak můžeme vidět, že zde v těsné blízkosti stojí vozidla převážející běžný náklad, vozidla převážející nebezpečný náklad a autobusy určené pro přepravu osob. Spousta lidí ani nemá znalosti o tom, jak je vozidlo přepravující nebezpečné věci označeno, tudíž toto vozidlo nemůže rozpoznat. Svým chováním na parkovišti pak může nevědomě způsobit vznik závažné havárie.

Z tohoto důvodu lze navrhnout investici do výstavby parkovacích ploch určených převážně pro vozidla převážející ADR. Tato investice by byla určitě dosti velkou prevencí a předešlo by se tímto ke vzniku možných nebezpečných situací. Tyto plochy by bylo vhodné umístit v dostatečné vzdálenosti od benzínových pump a obydlených oblastí.

ZÁVĚR

Přeprava nákladu patří do sektoru služeb, který bude neustále využíván a vzhledem k rozvoji na něj budou kladeny stále větší požadavky. Aby společnost dokázala konkurovat ostatním společnostem na trhu, musí se stále zdokonalovat a nabízet své služby se špičkovou kvalitou.

To samé platí i pro přepravu nebezpečných věcí. Pokud dopravce zajistí plynulý chod přepravy bez jediného problému, zákazníci se budou vracet. Nejdůležitější pro dosažení tohoto úspěchu je prevence a díky ní eliminace možných hrozeb, které mohou nastat v několika fázích procesu - při nakládání nebezpečného zboží, při jeho skladování, převozu či vykládce. Aby byla prevence účinná, musí všechny činnosti s tím spojené vykonávat profesionální tým se znalostmi.

Dle provedeného rozhovoru se zástupci obou společností a dotazníkového výzkumu nelze přesně říci, že velikost podniku má pozitivní vliv na přepravu nebezpečných věcí a dopravních nehod s tím spojených. Některé zjištěné informace stavěly do výhody společnost malé formy, některé společnost střední formy. Lze však konstatovat, že velikost podniku má pozitivní vliv na připravenost a prevenci možného vzniku nehody či havárie, neboť má vypracované postupy a plány, jak tuto situaci řešit. Největší výhodou pro společnost B je zaměstnávání svých vlastních proškolených zaměstnanců na pozici bezpečnostních poradců. Na základě výše uvedeného je možné výzkumnou hypotézu považovat za platnou.

V poslední části práce jsou uvedeny návrhy, které by mohly vylepšit současnou situaci zabezpečení převozu nebezpečných věcí. Pokud by došlo k implementaci těchto návrhů, byla by bezpečnost v tomto sektoru dopravy jistě o něco lepší. Jedná se především o zavedení povinnosti mít svého vlastního bezpečnostního poradce pro společnosti, které pravidelně převáží nebezpečné věci, což by zlepšilo celkovou informovanost a připravenost ve společnosti. Dále povinné zavedení systému sledování vozidel přepravujících nebezpečné věci, což by vedlo ke zlepšení připravenosti a zásahu složek IZS a tím k eliminaci možných škod. Vhodné by také bylo zajištění pravidelných školících seminářů, na kterých by byli řidiči seznamováni s problematikou požární ochrany a zavedení povinnosti ve společnosti poskytující služby přepravy nebezpečných věcí vypracovávat opatření, týkající se této problematiky. Dalším návrhem bylo zavedení pravidelných porad, na kterých by byli řidiči informováni o změnách a novinkách v dopravě a dále doporučení neustálé snahy ze strany vedení, které by mělo zajišťovat doplňování aktuálních tiskovin a materiálů ohledně této problematiky. Tento návrh by vedl ke zlepšení znalostí a dovedností řidičů, kteří se ve většině

spoléhají pouze na povinné školení ADR. Investice do výstavby parkovacích ploch pro vozidla převážející ADR není v silách společnosti, nýbrž státu, ale lze se domnívat, že tato výstavba by jistě zlepšila prevenci vzniku možných havárií.

Na základě výše uvedeného se lze domnívat, že cíl práce spočívající ve vzájemném porovnání úrovně znalostí řidičů, přístupu společností v souladu s dohodou ADR a následném navržení inovací bezpečnostních opatření byl splněn.

SEZNAM LITERATURY

- [1] Dopravní nehoda kamionu s únikem kyseliny chlorovodíkové. *Hasičský záchranný sbor České republiky* [online]. 2014 [cit. 2014-04-19]. Dostupné z: <http://www.hzscr.cz/clanek/casopis-112-2014-casopis-112-rocnik-xiii-cislo-3-2014.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d>.
- [2] Dopravní značení. *Zakruta* [online]. 2011 [cit. 2014-04-20]. Dostupné z: <http://www.zakruta.cz/dopravni-znaceni/>.
- [3] Evropská dohoda o mezinárodní přepravě nebezpečných věcí platná od 1. ledna 2013. Sbírká mezinárodních smluv č. 8/2013. Praha: Tiskárna Ministerstva vnitra, p. o. ISSN 1801-0393.
- [4] Hasiče zaměstnala nehoda špatně označené cisterny. *Firebrno* [online]. 2009 [cit. 2014-04-09]. Dostupné z: <http://www.firebrno.cz/hasice-zamestnala-nehoda-spatne-oznacene-cisterny>.
- [5] Hlášení přepravy výbušnin na Policejní prezidium ČR od 1. 1. 2014. *Hasičský záchranný sbor České republiky* [online]. 2014 [cit. 2014-04-19]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/hlaseni-prepravy-vybusnin-na-policejni-prezidium-cr-od-1-1-2014.aspx>.
- [6] Chemické látky. *Eurochem* [online]. 2013 [cit. 2014-04-18]. Dostupné z: <http://www.eurochem.cz/index.php?MN=Chemick%E9+l%E1tky&ProdID=00021B0608D7E8860002EC86>.
- [7] Interní materiály společnosti DEKRA automobil a.s., Praha.
- [8] Kemler a UN – označování nebezpečných látek při silniční přepravě. *Bozpinfo* [online]. 2012 [cit. 2013-12-03]. Dostupné z: http://www.bozpinfo.cz/win/knihovnabozp/citarna/clanky/nebezpecne_latky/oznacovani_nebezplatek120125.html.
- [9] Legal instruments in the field of transport. *UNECE* [online]. 2013 [cit. 2013-12-04]. Dostupné z: http://www.unece.org/trans/conventn/legalinst_53_TDG_ADR.html#3.
- [10] MAREŠ, S., ROŠICKÝ, S. *Základy managementu*. Hradec Králové: GAUDEAMUS, 2006. 180 s. ISBN: 80-7041-943-1.
- [11] MILETÍN, J. *ADR 2011*. Praha: M KONZULT, 2011. 39 s. ISBN 978-80-902202-1-8.

- [12] PAVLÍČEK, F. *Krizové stavy a doprava*. Praha: ČVUT, 2001. 254 s. ISBN 80-01-02272-2.
- [13] PAVLÍČEK, F., a spol. *Řízení dopravy v krizových stavech I*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2000, ISBN 8071942766.
- [14] PROCHÁZKOVÁ, D. *Bezpečnost a krizové řízení*. 1. vyd. Praha : Police History, 2006. 255 s. ISBN 80-86477-35-5.
- [15] Pyrometing 2011. *Hasičský záchranný sbor České republiky* [online]. 2011 [cit. 2014-04-19]. Dostupné z: <http://www.hzscr.cz/clanek/dne-13-kvetna-2011-probeh-l-v-brne-11-rocnik-konference-pyrometing.aspx>.
- [16] RAIS, R. *Specifika krizového managementu*. Brno: Key Publishing, 2007. 93 s. ISBN 978-80-87071-11-3.
- [17] ROUDNÝ, R., LINHART, P. *Krizový management I. – Ochrana obyvatelstva, mimořádné události*. 1. vyd. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2004, ISBN 80-719-4674-5.
- [18] SOUŠEK, R. *Doprava a krizový management*. Pardubice: Institut Jana Pernera, o.p.s., 2010. 260s. ISBN 978-80-86530-64-2.
- [19] Slovník pojmů. *LogEx* [online]. 2011 [cit. 2014-04-25]. Dostupné z: <http://www.logex.cz/slovník-pojmu>.
- [20] Statistika nehodovosti. *Policie České republiky* [online]. 2014 [cit. 2014-04-18]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>.
- [21] TICHÝ, M. *Ovládání rizika.: Analýza a management*. 1. vyd. Praha : C. H. Beck, 2006. 396 s. ISBN 80-7179-415-5.
- [22] Učební pomůcka pro školení řidičů ADR. Praha: DEKRA Automobil a. s., 2011.
- [23] Vyhláška Ministerstva zahraničních věcí č. 64/1987 Sb., o Evropské dohodě o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR).
- [24] Zajištění výkonu funkce bezpečnostního poradce. *DEKRA-automobil* [online]. 2009 [cit. 2013-12-05]. Dostupné z: http://www.dekra-automobil.cz/akademie/index.php?file=adr_08.php.
- [25] Zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému, ve znění pozdějších předpisů.

[26] Zákon č. 240/2000 Sb., o krizovém řízení a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

[27] Zákon č. 353/1999 Sb., o prevenci závažných havárií způsobených vybranými nebezpečnými chemickými látkami, ve znění pozdějších předpisů.

[28] Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

[29] Zákon č.111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů.

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha A - Fotodokumentace povinné výbavy vozidla převážející nebezpečné věci

Příloha B - Osvědčení externího bezpečnostního poradce

Příloha C - Nákladní list CMR

Příloha D - Písemné pokyny pro případ nehody ADR

Příloha E - Přijatá faktura za poskytované služby bezpečnostního poradce

Příloha F - Objednávka spediční přepravy ADR

Příloha G - Objednávka přepravy ADR

Příloha H - Nákladní list CMR při přepravě ADR

Příloha A- Fotodokumentace povinné výbavy vozidla převážející nebezpečné věci



Zdroj: autor

OSVĚDČENÍ

o odborné způsobilosti bezpečnostního poradce
pro přepravu nebezpečných věcí

Certificate

of training as safety adviser for
the transport of dangerous goods

Osvědčení č.: 1036
Certificate No:

Poznávací značka státu vydávajícího osvědčení: CZ
Distinguishing sign of the State issuing the certificate:

Příjmení: CHROBOK Ing.
Surname:

Jméno(a): DANIEL
Forename(s):

Datum a místo narození: 31. 12. 1972 NOVÉ MĚSTO NA MORAVĚ
Date and place of birth:

Státní příslušnost: ČR
Nationality:

Podpis držitele:
Signature of holder:

Daniel Chrobok

Platné do 14. 10. 2007 pro podniky, které přepravují nebezpečné věci, a pro podniky, které provádějí nakládku nebo vykládku spojené s touto přepravou:

Valid until 14-10-2007 for undertakings which transport dangerous goods and for undertakings which carry out related loading or unloading:

po silnici
by road

po železnici
by rail

po vnitrozemské vodní cestě
by inland waterway

Platné pro třídy nebezpečných věcí: 2, 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 5.2, 6.1, 6.2, 8, 9
Valid for classes of dangerous goods:

Vydáno kým: Ministerstvo dopravy a spojů ČR
Issued by:

Datum: 15. 10. 2002
Date:

Podpis:
Signature:

Prodlouženo do:
Extended until:

Kým:
By:

Datum:
Date:

Podpis:
Signature:



Příloha C - Nákladní list CMR

1 Odesílatel (jméno, adresa, země) Absender (Name, Adresse, Land)				Mezinárodní nákladní list č. CZ1 Internationaler Frachtbrief Nr. CZ1 Tato přeprava podléhá i pokud bylo ujednáno jinak podmínkám o přepravě smlouvě v mezinárodní silniční dopravě (CMR) Diese Beförderung unterliegt auch im Falle einer gegenseitigen Abmachung den Bestimmungen des Übereinkommens über Beförderungsvertrag im internationalen Strassengüterverkehr (CMR)			
2 Příjemce (jméno, adresa, země) Empfänger (Name, Adresse, Land)				16 Dopravce (jméno, adresa, země) Frachtführer (Name, Adresse, Land)			
3 Místo vykládky zboží Ausladestelle des Gutes Místo / Ort Země / Land				17 Další dopravci (jméno, adresa, země) Folgende Frachtführer (Name, Adresse, Land)			
4 Místo a datum naložení zboží Einladestelle des Gutes und Datum Místo / Ort Země / Land				18 Výhrada a poznámky dopravce Vorbehalte und Bemerkungen des Frachtführers			
5 Připojené doklady Beiliegende Dokumente							
6 Signo a číslo Zeichen und Nr.	7 Počet kusů Anzahl der Kollis	8 Druh obalu Art der Verpackung	9 Označení zboží Bezeichnungen des Gutes	10 Statistické číslo Statistische Nr.	11 Hmotnost v kg Bttagewicht kg	12 Objem v m ³ Umfang m ³	
UN číslo UN Nummer	Oficiální pojmenování Offizielle Benennung	Číslo vzorů bezpečnostních značek Nummern der Gefahrzettelmuster	Obalová skupina Verpackungsgruppe				
13 Pokyny odesílatele (celní a jiné formality) Anweisungen des Absenders (Zoll- und sonstige Formalitäten)				19 K tíži Zu zahlen vom	odesílatel Absender	měna / Währung	Příjemce Empfänger
				Dopravné – Fracht			
				slevy / Ermäßig.			
				saldo – Saldo			
				Dodatečné výlohy Zuschlagkosten			
				Jiné výlohy Sonstige Kosten			
				Různé Verschied			
				Celkem k zaplacení Insgesamt zu bezahl.			
14 Dobírka Nachname				20 Zvláštní ujednání Besondere Vereinbarungen			
15 pokyny ohledně placení dopravného Anweisungen über die Frachterrechnung Vypiačené / Frei Nevypiačené / Unfrei							
21 Vystaveno v / Ausgefertigt in				dne / am		24 Zboží obdržel Gut erlangen	Datum Datum
						dne am	dne am
22 Podpis a razítko odesílatele Unterschrift und Stempel des Absenders				23 Podpis a razítko dopravce Unterschrift und Stempel des Frachtführers			
25 SPZ Vozidla / Tahače				Přívěsu / Návěsu			
26 Užitečné zatížení				Užitečné zatížení			
27 Číslo DZW				28 Číslo jízdy			
29 Hraniční přechody				Potvrzení o odevzdání celního tranzitního dokladu: Zolltransitdokument empfangen:			
30 Veškeré průvodní doklady							
31 Různé							
















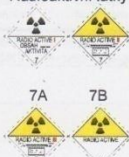



PISEMNE POKYNY PODLE ADR

Činnosti v případě nehody nebo nouzové situace

V případě nehody nebo nouzové situace, k níž může dojít nebo která může vzniknout během přepravy, musí členové osádky vozidla učinit následující opatření, kde je to bezpečné a proveditelné:



- Použít brzdový systém, zastavit chod motoru a odpojit akumulátor použitím odpojovače akumulátoru, pokud je jím vozidlo vybaveno;
- Vyloučit zápalné zdroje, zejména nekouřit a nezapínat žádné elektrické zařízení;
- Informovat příslušné zásahové jednotky a poskytnout jim co možno nejvíce informací o události nebo nehodě a o dotčených látkách;
- Obléci si fluoreskující výstražnou vestu a umístit stojací výstražné prostředky, jak je to vhodné;
- Uchovávat průvodní doklady snadno přístupné pro zásahové jednotky při jejich příjezdu;
- Nevstupovat do vyteklych nebo vysypaných látek, ani se jich nedotýkat, a vyhnout se vdechnutí výparů, kouře, prachu a par zdržováním se na návětrné straně;
- Kde je to vhodné a bezpečné, použít hasicí přístroje k uhašení malých/začínajících požárů pneumatik, brzd a motorových prostorů;
- Požáry v ložných prostorech nesmějí členové osádky vozidla hasit;
- Kde je to vhodné a bezpečné, použít výbavu vozidla k zamezení úniků do vodního prostředí nebo do kanalizačního systému a k sebrání vyteklych nebo vysypaných látek;
- Vzdálit se z blízkosti místa nehody nebo nouzové situace, upozornit jiné osoby, aby se vzdálily, a řídit se pokyny zásahových jednotek;
- Odložit všechno kontaminované oblečení a použitou kontaminovanou ochrannou výbavu a bezpečně je zlikvidovat.

Dodatečná opatření pro členy osádky vozidla o nebezpečných vlastnostech nebezpečných věcí podle tříd a o činnostech za obvyklých okolností		
Bezpečnostní značky a velké bezpečnostní značky	Charakteristiky nebezpečí	Dodatečná opatření
(1)	(2)	(3)
<p>Výbušné látky a předměty</p>  <p>1 1.5 1.6</p>	<p>Mohou mít řadu vlastností a účinků, jako jsou hromadný výbuch; rozlet úlomků; intenzivní oheň/tepelné záření; vytváření jasného světla, hlasitého hluku nebo kouře. Citlivé na otřesy a/nebo nárazy a/nebo teplo.</p>	<p>Chránit se, ale držet se co nejdále od oken.</p>
<p>Výbušné látky a předměty</p>  <p>1.4</p>	<p>Malé nebezpečí výbuchu a ohně.</p>	<p>Chránit se.</p>
<p>Hořlavé plyny</p>  <p>2.1</p>	<p>Nebezpečí ohně. Nebezpečí výbuchu. Mohou být pod tlakem. Nebezpečí udušení. Mohou způsobit popáleniny a/nebo omrzliny. Obsah může při zahřátí vybuchnout.</p>	<p>Chránit se. Vyhnout se nízko položeným místům.</p>
<p>Nehořlavé, netoxické plyny</p>  <p>2.2</p>	<p>Nebezpečí udušení. Mohou být pod tlakem. Mohou způsobit omrzliny. Obsah může při zahřátí vybuchnout.</p>	<p>Chránit se. Vyhnout se nízko položeným místům.</p>
<p>Toxické plyny</p>  <p>2.3</p>	<p>Nebezpečí otravy. Mohou být pod tlakem. Mohou způsobit popáleniny a/nebo omrzliny. Obsah může při zahřátí vybuchnout.</p>	<p>Použít nouzovou unikovou masku. Chránit se. Vyhnout se nízko položeným místům.</p>
<p>Hořlavé kapaliny</p>  <p>3</p>	<p>Nebezpečí ohně. Nebezpečí výbuchu. Obsah může při zahřátí vybuchnout.</p>	<p>Chránit se. Vyhnout se nízko položeným místům.</p>
<p>Hořlavé tuhé látky, samovolně se rozkládající látky a znečistitelné tuhé výbušné látky</p>  <p>4.1</p>	<p>Nebezpečí ohně. Hořlavé nebo zápalné, mohou být zapáleny teplem, jiskrami nebo plameny. Mohou obsahovat samovolně se rozkládající látky, které jsou náchylné k exotermickému rozkladu v případě přívodu tepla, styku s jinými látkami (jako jsou kyseliny, sloučeniny těžkých kovů nebo aminy), tření nebo otřesu. Toto může vést k vyvíjení škodlivých a hořlavých plynů nebo par nebo samovznícení. Obsah může při zahřátí vybuchnout. Nebezpečí výbuchu znečistitelných výbušných látek po ztrátě flegmatizátoru.</p>	
<p>Samozápalné látky</p>  <p>4.2</p>	<p>Nebezpečí ohně samovznícením, jsou-li kusy poškozeny, nebo jejich obsah vyteče nebo se vysype. Mohou prudce reagovat s vodou.</p>	
<p>Látky, které ve styku s vodou vyvíjejí hořlavé plyny</p>  <p>4.3</p>	<p>Nebezpečí ohně a výbuchu ve styku s vodou.</p>	<p>Uniklé látky musí být udržovány v suchém stavu zakrytím.</p>

Bezpečnostní značky a velké bezpečnostní značky	Charakteristiky nebezpečí	Dodatečná opatření
(1)	(2)	(3)
Látky podporující hoření  5.1	Nebezpečí prudké reakce, vznícení a výbuchu ve styku se zápalnými nebo hořlavými látkami	Vyvarovat se smíchání s hořlavými nebo zápalnými látkami (např. pilinami).
Organické peroxidy  5.2	Nebezpečí exotermického rozkladu při zvýšených teplotách, styku s jinými látkami (jako jsou kyseliny, sloučeniny těžkých kovů nebo aminy), tření nebo otřesu. Toto může vést k vyvíjení škodlivých a hořlavých plynů nebo par nebo samovznícení.	Vyvarovat se smíchání s hořlavými nebo zápalnými látkami (např. pilinami).
Toxické látky  6.1	Nebezpečí otravy vdechnutím, dotykem s pokožkou nebo požitím. Nebezpečí pro vodní prostředí nebo kanalizační systém.	Použít nouzovou únikovou masku.
Infekční látky  6.2	Nebezpečí infekce. Mohou způsobit vážnou nemoc u lidí nebo zvířat. Nebezpečí pro vodní prostředí a kanalizační systém.	
Radioaktivní látky  7A 7B 7C 7D	Nebezpečí absorpce a vnějšího ozaření.	Omezit dobu expozice.
Slépné látky  7E	Nebezpečí jaderné řetězové reakce.	
Žíravé látky  8	Nebezpečí popálenin poleptáním. Mohou prudce reagovat spolu vzájemně, s vodou a s jinými látkami. Rozlité nebo rozsypaná látka může vyvíjet žíravé páry. Nebezpečí pro vodní prostředí nebo kanalizační systém.	
Jiné nebezpečné látky a předměty  9	Nebezpečí popálenin. Nebezpečí ohně. Nebezpečí výbuchu. Nebezpečí pro vodní prostředí nebo kanalizační systém.	

POZNÁMKA 1: Pro nebezpečné věci s více nebezpečnými vlastnostmi a pro smíšené náklady se musí dodržet všechna odpovídající opatření.

POZNÁMKA 2: Dodatečná opatření uvedená výše smějí být přizpůsobena tak, aby odrážela třídy nebezpečných věcí, které se mají přepravovat a jejich dopravní prostředky.

Dodatečné poučení pro členy osádky vozidla o nebezpečných vlastnostech nebezpečných věcí, naznačených značkami, a o činnostech za obvyklých okolností		
Značka (1)	Charakteristiky nebezpečí (2)	Dodatečná opatření (3)
Látky ohrožující životní prostředí 	Nebezpečí pro vodní prostředí nebo kanalizační systém.	
Zahřáté látky 	Nebezpečí popálenin horkem.	Vyvarovat se kontaktu s horkými částmi dopravní jednotky a s rozlitou nebo rozsypanou látkou.

Výbava pro osobní a obecnou ochranu k provádění všeobecných činností a specifických nouzových činností s ohledem na nebezpečí, která musí být při přepravě ve vozidle podle oddílu 8.1.5 ADR

Následující výbava musí být při přepravě v dopravní jednotce:

- pro každé vozidlo zakládací klín, jehož velikost odpovídá maximální hmotnosti vozidla a průměru kola;
- dva stojací výstražné prostředky;
- kapalina pro výplach očí^a; a

pro každého člena osádky vozidla

- fluoreskující výstražná vesta (např. jak je popsána v normě EN 471);
- přenosná svítidla;
- pár ochranných rukavic; a
- ochrana očí (např. ochranné brýle).

Dodatečná výbava vyžadovaná pro určité třídy:

- nouzová úniková maska^b pro každého člena osádky vozidla musí být při přepravě ve vozidle pro čísla bezpečnostních značek 2.3 nebo 6.1;
- lopata^c;
- ucpávka kanalizační vpusti^c;
- sběrná nádoba^c.

^a Nevyžaduje se pro čísla bezpečnostních značek 1, 1.4, 1.5, 1.6, 2.1, 2.2 a 2.3.

^b Například nouzová úniková maska s kombinovaným plynovým/prachovým filtrem typu A1B1E1K1-P1 nebo A2B2E2K2-P2, která je podobná masce popsané v normě EN 141.

^c Vyžaduje se jen pro tuhé látky a kapaliny s čísly bezpečnostních značek 3, 4.1, 4.3, 8 nebo 9.

648/2014

Faktura - daňový doklad

Dodavatel: Ing. Daniel Chrobok Nepraktova 3155 544 01 Dvůr Králové n.L. Česká republika Tel.: Fax: Mobil: 608 833 855 E-mail: info@chrobok.cz WWW: www.chrobok.cz IČO: 691 63 464 DIČ: CZ7212314813		Faktura číslo: 201460104 Objednávka: Konstantní symbol: 0308 Variabilní symbol: 201460104 Specifický symbol: IČO odběratele: DIČ odběratele:				
Účet: <table border="1"> <tr> <td>KB</td> <td>107-5000770227</td> <td>0100</td> </tr> </table>		KB	107-5000770227	0100	Odběratel: Česká republika	
KB	107-5000770227	0100				
Způsob dopravy:		Způsob platby: převodem Datum vystavení: 07.04.2014 Datum splatnosti: 22.04.2014 Datum uskutečnění zdanitelného plnění: 07.04.2014				
Konečný příjemce:						

Označení dodávky	Počet M.J.	Cena za M.J.	DPH %	bez DPH	s DPH
Činnost technických poradců v oblasti chemie.	1,00	1 000,00	21	1 000,00	1 210,00

Sleva v %:	0,00	Základ	Výše DPH	Včetně DPH
		0,00	0,00	0,00
Snížená sazba	15 %:	0,00	0,00	0,00
Základní sazba	21 %:	1 000,00	210,00	1 210,00
Celkem:		1 000,00	210,00	1 210,00

Zaokrouhleno: 0,00

Cena k úhradě celkem v Kč: **1 210,00**

ŽL vydal ŽÚ MÚDK dne 1.1.2000
 č.j. R 272/99/Ta ev.č.: 361001-4886
 ŽL vydal ŽÚ MÚDK dne 29.5.2007
 č.j. OŽÚ/23040-07/306/Jzv Ev.č.: 361001-13204
 ŽL vydal ŽÚ MÚDK dne 14.6.2007
 č.j. OŽÚ 25407-07/332/Pic Ev.č.: 361001-13235

Ing. DANIEL CHROBOK
 BEZPEČNOSTNÍ PORADENSKÝ SERVIS
 Karlov 179/544 01 Dvůr Králové nad Labem
 IČO: 691 63 464, DIČ: CZ7212314813, Tel.: 608 833 855

razítko, podpis dodavatele



Objednávka dopravci č. 50JZ006372

Pobočka Hradec Králové Kladská 1072 Hradec Králové www: www.geis.cz	Fakturační adresa Geis CZ s.r.o. Zemská 211/I 337 01 Ejpovice
Pro: Jméno: Místo:	Od: Geis CZ s.r.o., Hradec Králové Jméno: Lucie Hejsková Místo: Kladská 1072 Hradec Králové
Telefon: Fax: Email dop.: Stran: Řidič: SPZ: SPZ návěs:	Tel.: +420 724 451 821 Fax: +420 951 250 109 Email: lucie.hejskova@geis.cz Datum: 15.04.2014

Nakládka					Vykládka				
Kód nakládky:					Kód vykládky:				
Datum 16.04.2014					Datum 17.04.2014				
Čas od: 08:00 Čas do: 14:30					Čas od: 08:00 Čas do: 15:00				
Stockeimer Chemie GmbH					Tosto s.r.o.				
Eckendorfer Str. 10 336 09, Bielefeld Německo					Kladská 916 500 03, Hradec Králové Česká republika				
Číslo zásilky	MJ	Hmot.	Počet	Vol. Hmot.	Číslo zásilky	MJ	Hmot.	Počet	Vol. Hmot.
Poznámka:					Poznámka:				

Zboží: 17

Celní záznamy:

Ostatní spec. požadavky: 17 europalet, 7320 kg , code: 1652437

Vrátit palety: NE ADR - třída 8

Prosím kontaktujte nás v případě, že jste neobdrželi příslušný počet stran.

Bitte rufen Sie uns an, sofern Sie diese Fax-Sendung nicht vollständig erreicht hat.

15.04.2014 11:44:53

Vytiskl Lucie Hejsková

Strana 1/2

Příloha G- Objednávka přepravy ADR

OBJEDNÁVKA PŘEPRAVY 104-243201744/13

ZE DNE 25.10.2013 14:59:03

ODESÍLATEL:

DOPRAVCE:

ESA s.r.o.

Oldřichova 158, 27203 Kladno

IČO: 46351141

Vyřizuje Pražák Aleš

Tel: 314 006 597, 724 529 695

Fax: 314 006 521

Druh vozidla: LKW plachta 33p

Řidič:

Nakládká: 29.10.2013 09:00

MARL

DE 45764

ISISA-Marl Plant, Paul-Baumann-Strasse 1, Tor 5, 07.00-16.00 (first entry 06.30 last entry 14.00)

Vykládká: 31.10.2013 08:00

ČESKÝ BROD

CZ 28200

SAINT-GOBAIN ISOVER CZ s.r.o., Průmyslová 231, 7.00 - 14.00

Materiál: Palety 24744 kg 13.6 ložných metrů

ADR: Nebezpečí prudké sam

Cena bez DPH 800,00 EUR

CODE pro nakládku: 405038653, RF23M 1000KG OCTABIN

ADR: 9, VYBAVENÍ ŘIDIČE: HELMA, OCHRANNÉ BRÝLE, RUKAVICE, PRACOVNÍ OBUV,

ODĚV S DLOHÝM RUKÁVEM, KALHOTY S DLOHÝMI NOHAVICEMI !

ZABEZPEČENÍ NÁKLADU: 12KS VÁZACÍCH KURTŮ !

POHOTOVOSTNÍ HMOTNOST LKW MAX 15 TUN PŘI NAKLÁDCE !

ZBOŽÍ: N/A, UN 2211 ROZTAŽITELNÉ POLYMERNÍ KORÁLKY, UVOLŇUJÍCÍ HOŘLAVÉ

PÁRY, 9, III, N/A

ČASOVÉ OKNO PŘI NAKLÁDCE NUTNO NAHLÁSIT DEN PŘEDEM!

ZAMLUVENÝ ČAS NUTNO DODRŽET. V PŘÍPADĚ MOŽNÉHO ZPOZDĚNÍ NÁS KONTAKTUJTE.

- 1 Dopravce je povinen kontaktovat odesílatele v případě jakýchkoliv problémů, zejména při : škodní události, jakékoli vyhradě zaznamenané do přepravních dokladů při nakládce, mezinakládce, mezivykládce a vykládce, jakémkoliv zdržení při provádění dopravy (časové, věcné, lidské), ohrožení splnění sjednaných termínů nakládky a vykládky, při další vzniklé nemožnosti splnění sjednané přepravní smlouvou, zejména dle textu objednávky. Dopravce se zavazuje uhradit smluvní pokutu ve výši 500,- Kč za každé jednotlivé porušení kterékoliv povinnosti z předchozí věty. Bez písemného souhlasu odesílatele (např. emailem) nesmí být k nákladu nic doloženo nebo zboží přeloženo na jiné vozidlo a dopravce dále nesmí vyložit náklad bez předchozího písemného souhlasu dispečera odesílatele (např. emailem) na jiném místě, než je sjednáno v objednávce. Za každé jednotlivé porušení povinnosti v předchozí větě se dopravce zavazuje zaplatit smluvní pokutu ve výši 50.000,- Kč. Ujednání o smluvní pokutě zůstává v platnosti i pro případ zániku přepravní smlouvy. Smluvní pokuty jsou splatné na základě faktury odesílatele.
- 2 Dopravce se zavazuje telefonicky ohlásit dispečinku odesílatele při skončení vykládky a přeprava se považuje za řádně provedenou až doručením faktury s níže vyjmenovanými přílohami odesílateli. Faktura musí obsahovat výše uvedené číslo objednávky (CODE).
- 3 Dopravce se zavazuje nejpozději do 7 dnů od provedení přepravy doručit doporučenou poštou odesílateli fakturu se zřetelným označením čísla objednávky na adresu: ESA s.r.o., Kladno, Oldřichova 158, PSČ 272 03, IČ: 46351141, Městský soud Praha, oddíl C, vložka 11538, DIČ: CZ46351141, Citibank a.s., A.U. 5004945004/2600, 21.votovská banka, a.s., č.ú. 134501003/0400, ČSOB a.s. 5012-0316344803/0300. Podmínkou proplacení faktury je, že faktura musí obsahovat bezchybné přílohy: Kopii této objednávky potvrzené dopravcem, list CMR potvrzený příjemcem zboží u mezinárodní přepravy. Při vnitrostátní dopravě 2 kopie výkazu o jízdě řádně potvrzeného razítkem z místa nakládky i vykládky, originál dodacího listu potvrzeného příjemcem zboží s datem a hodinou převzetí.
Pokud nebude mít příjemce zboží možnost opatřit uvedené doklady svým razítkem, zajistí dopravce, aby ten, kdo zboží přebral uvedl jméno, číslo občanského průkazu, rodné číslo nebo datum narození a čitelný podpis i funkci zmocněného pracovníka, jinak jde absence těchto údajů k tíži dopravce a na přepravu bude hleděno jako by nebyla provedena. Dopravce, který fakturuje na firmu ESA s.r.o. poprvé, příloží osvědčení plátce DPH ve smyslu zákona č. 235/2004 Sb. a kopii pojistné smlouvy na přepravované zboží.
- 4 Tato přepravní smlouva nabývá platnosti i bez písemného zpětného potvrzení, jestliže dopravce přistaví vozidlo k nakládkě.
- 5 V případě prodlení dopravce oproti sjednanému času nakládky/vykládky sedopravce zavazuje uhradit smluvní pokutu ve výši dopravného bez DPH. Smluvní pokuta je splatná na základě výzvy odesílatele a tento je také oprávněn svůj nárok ze smluvní pokuty započíst vůči jakémukoli jinému nároku dopravce.
- 6 Není-li výše uvedeno jinak, dopravce se zavazuje pojistit náklad při vnitrostátní přepravě pro případ poškození, ztráty, odcizení, loupeže, zničení, pro minimální pojistné plnění 1.000.000,- Kč, při mezinárodní dopravě minimální pojistné plnění dle úmluvy CMR.
- 7 Dopravce se zavazuje uhradit odesílateli smluvní pokutu ve výši trojnásobku dopravného včetně DPH, sjednaného výše v této smlouvě v případě, že poruší tyto povinnosti: 1. nedodržel sjednaný čas zahájení nakládky nebo vykládky, 2. poruší notificační povinnost stanovenou v bodě 2 této smlouvy, 3. nedoručí faktury s přílohami ve lhůtě stanovené v bodě 3 této smlouvy.

