

našich seniorů ve vztahu k „ostatním“ zemím? Dobré, špatné, průměrné?

V každém směru byli naši seniori poznamenáni čtyřiceti lety komunismu a šesti lety druhé světové války. Důchody dosahují asi 40 % průměrného platu. Naši důchodci jsou v diametrálně odlišné situaci od svých vrstevníků v západní Evropě, kteří měli možnost si na důchod spořit a taky to dělali. Z tohoto důvodu si naši sousedé mohli zachovat lepší zdraví, lepší podmínky pro bydlení, lepší předpoklady pro důstojné stáří. Dá se předpokládat, že s postupem času se tato situace vyrovná.

Zatímco severní Evropa podceňuje starost rodiny o svého předka či rodiče, v jižní Evropě je situace zcela jiná. Představa odložit dědečka či babičku do sociálního zařízení je takřka nemyslitelná. Jak je vidět, vliv kultury je zde zásadní.

Pokud jde o dopravu, kromě výhod poskytnutých některými státy a některými regiony ve veřejné hromadné dopravě je třeba, aby se situace a potřebám seniorů přizpůsobila i veřejná doprava individuální.

V mnoha evropských zemích existuje tzv. „přístupné taxi“. Přístupné znamená takové, které by bylo vhodné pro osobu se zdravotním postižením, a tím spíše pro seniory, jejichž hybnost je omezena. U nás se veškeré snahy o jeho zavedení setkávají s nepochopením úřadů.

Závěr

Je nutné si přiznat, že přes některá zlepšení především technického rázu (přístupné dopravní prostředky, přístupná infrastruktura nádraží a veřejných budov, respektování přístupnosti při stavbě a rekonstrukci stanic metra), zůstává největší problémem společnosti v nahlížení na seniory jako na něco nepatřičného, čím lze opovrhovat a od čeho je třeba se co nejvíce distancovat. Výsledkem je přehlížení jejich potřeb.

Největší problém zůstává v chápání stárnutí a potřeb seniorů nejen střední, ale i mladou generací. Hodně se mluví o inteligenčním kvocientu IQ. Zkušenost však ukazuje, že pro život je mnohem důležitější sociální a emoční inteligence. Ta je jednak dána, jednak je možno se jí naučit. Pokud je k tomu vůle a motivace.

Ing. Alena Houserová
Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.

Přeprava vysoce rizikových nebezpečných věcí dle mezinárodní Dohody ADR

Libor Krejčí

(recenzovaný text)

Přeprava nebezpečných věcí po silnici je regulována mezinárodní Dohodou ADR jejíž členem je i Česká republika. Dohoda stanovuje klasifikaci nebezpečných věcí a pravidla pro jejich přepravu. Nebezpečné látky a předměty jsou rozděleny do 13 tříd podle určitých společných vlastností.

Ve snaze minimalizovat hrozbu vyplývající z přepravy nebezpečných věcí pro osoby, zvířata a životní prostředí se ustanovení dohody neustále zpřísňují. Všechny osoby podílející se na přepravě nebezpečných věcí musí dodržovat bezpečnostní předpisy uvedené v dohodě ADR.

Vysoce rizikové nebezpečné věci

V reakci na možné zneužití přepravovaných nebezpečných věcí pro teroristické účely byl do dohody již dříve zařazen oddíl 1.10.3, ve kterém jsou uvedeny ustanovení i pro vysoce rizikové nebezpečné věci. Ne všechny nebezpečné věci přepravované dle dohody ADR jsou považovány za vysoce rizikové. Jsou to takové látky a předměty, které jsou potenciálně zneužitelné při teroristických akcích a které mohou v jejich důsledku vyvolat vážné následky jako jsou hromadné ztráty na lidských životech nebo hromadná zkáza. Seznam nebezpečných věcí odpovídající takovým rizikům je uveden v tab. 1. Některé nebezpečné látky a předměty se považují za vysoce rizikové až od určitého množství (hořlavé kapaliny), zatímco jiné jsou zařazeny do této kategorie v jakémkoliv množství (výbušné látky a předměty). Je nutné podotknout, že limity se vztahují na každou dopravní jednotku individuálně. Není tedy rozhodující celkové množství přepravovaných nebezpečných věcí ročně, ale pokud se určitý subjekt účastní byť jen jediné přepravy vysoce rizikových nebezpečných věcí, musí přijmout a aplikovat bezpečnostní plán (viz níže). V souvislosti s novelizací dohody ADR od 1. ledna tohoto roku s půlročním přechodným obdobím došlo ke drobným změnám v tomto seznamu.

Praktické příklady

Písmeno „a“ v tabulce značí, že se příslušné ustanovení na daný způsob balení a přepravy nevztahuje. Například výbušné látky a předměty (třída č. 1) se kromě podtřídy 1.5 nemohou přepravovat v cisternách a nebo jako volně ložené. Některé nebezpečné látky, které lze přepravovat v cisternách

i v kusech se považují při balení v kusech jako bezpečně zabalené a zpřísněná ustanovení dohody pro vysoce rizikové nebezpečné se na ně v tomto případě nevztahují (v tabulce jsou označeny písmenem „b“).

V novelizované dohodě ADR došlo k rozšíření tohoto ustanovení na podtřídě 1.4 (látky a předměty, které v případě jejich zážehu nebo počínání během přepravy vykazují jen malé nebezpečí výbuchu). V tab. 1 jsou UN čísla látek zařazených do této podtřídy jmenovitě uvedena. Jedná se mimo jiné o ROZBUŠKY ELEKTRICKÉ, pro trhačí práce či BLESKOVICE, ohebné. Jde tedy o předměty, které patří do nejméně nebezpečné podtřídy výbušnin, ale za určitých podmínek by mohly být zneužity k teroristickým účelům. Do vysoce nebezpečných věcí nepatří všechny výbušné látky a předměty třídy 1. V podtřídě 1.4 je klasifikováno ještě např. UN 0337 VÝROBKY ZÁBAVNÉ PYROTECHNIKY, na které se ustanovení o vysoce rizikových věcech nevztahují.

Z nejčastěji přepravovaných látek se ustanovení o vysoce rizikových nebezpečných věcech vztahuje především na UN 1203 BENZÍN při přepravě v cisterně o objemu větším než 3 000 litrů, jenž je zařazen dle bodu vzplanutí do II. obalové skupiny. Dále na UN 1017 CHLÓR klasifikační kód 2TOC (u této nebezpečné látky byl v dohodě ADR 2009 změněn klasifikační kód, který však nic neměnil na skutečnosti, že se tento plyn musí přepravovat v cisternách i lahvích za dodržení ustanovení pro vysoce rizikové nebezpečné věci) a propan-butan klasifikovaný dle ADR do třídy 2, klasifikační kód 2F, UN 1965 UHLOVODÍKY, PLYNĚNÉ, SMĚS, ZKAPALNĚNÁ, J. N. (směs B2). Do skupiny vysoce rizikových nebezpečných věcí již však nepatří další velice často přepravovaná látka – nafta, klasifikovaná dle ADR jako UN 1202 PALIVO PRO VZNĚTOVÉ MOTORY, jelikož má tato hořlavá kapalina vyšší bod vzplanutí než benzin a je zařazena do obalové skupiny III.

Ustanovení o přepravě vysoce rizikových nebezpečných věcí i dalších bezpečnostních opatření uvedených v kapitole 1.10 dohody ADR se nepoužijí při přepravě tzv. „podlimitního množství“ uvedeného v pododdíle 1.1.3.6 v kusech s výjimkou výbušných látek a předmětů UN čísel 0104, 0237, 0255, 0267, 0289, 0361, 0365, 0366, 0440, 0441, 0455, 0456 a 0500.

Třída	Podtřída	Látka nebo předmět	Množství		
			Cisterna (l)	Volně ložené (kg)	Kusy (kg)
1	1.1	Výbušné látky a předměty	a	a	o
	1.2	Výbušné látky a předměty	a	a	o
	1.3	Výbušné látky a předměty skupiny snášenlivosti C	a	a	o
	1.4	Výbušné látky a předměty UN čísel 0104, 0237, 0255, 0267, 0289, 0361, 0365, 0366, 0440, 0441, 0455, 0456 a 0500	a	a	o
	1.5	Výbušné látky a předměty	o	a	o
2		Hořlavé plyny (klasifikační kódy zahrnují jen písmeno F)	3 000	a	b
		Toxické plyny (klasifikační kódy zahrnující písmena T, TF, TC, TO, TFC, nebo TOC), s výjimkou aerosolů.	o	a	o
3		Hořlavé kapaliny obalových skupin II a I	3 000	a	b
		Znecitlivělé výbušné kapaliny	o	a	o
4.1		Znecitlivělé výbušné látky	a	a	o
4.2		Látky obalové skupiny I	3 000	a	b
4.3		Látky obalové skupiny I	3 000	a	b
5-1		Kapaliny podporující hoření obalové skupiny I	3 000	a	b
		Chloristany, dusičnan amonný, hnojiva obsahující dusičnan amonný a emulze nebo suspenze nebo gely obsahující dusičnan amonný	3 000	3 000	b
6.1		Toxické látky obalové skupiny I	o	a	o
6.2		Infekční látky (UN čísel 2814 a 2900)	a	o	o
7		Radioaktivní látky	3 000 A, (zvláštní forma) nebo 3 000 A ₂ , jak je to vhodné, v kusech typu B(U), typu B(M) nebo typu C		
8		Žíravé látky obalové skupiny I	3 000	a	b

Tab. 1

Prostředky proti odcizení vozidla

Dle dohody ADR musí být na vozidlech, kterými jsou přepravovány vysoce rizikové nebezpečné věci, nainstalovány prostředky, zařízení nebo systémy k ochraně proti odcizení vozidla a jeho nákladu a musí být učiněna opatření, aby se zajistila jeho funkčnost a účinnost v každém okamžiku. Použití těchto zařízení nesmí ohrozit zásah záchranných jednotek. Pokud je to vhodné a pokud jsou potřebná zařízení již nainstalována, měly by být použity telematické systémy, nebo jiné metody a přístroje pro sledování vysoce rizikových nebezpečných věcí.

Toto ustanovení úzce souvisí s požadavkem na dozor nad vozidly upravující především podmínky parkování vozidel přepravujících výbušné látky a předměty (třída 1) a dalších nebezpečných věcí, jenž mají tuto povinnost stanovenou zvláštním ustanovením.

Za zajištění vozidla při přepravě je zodpovědný především řidič, který by měl všemi vhodnými prostředky zabránit odcizení vozidla či nákladu. Nejjednodušším opatřením je zamykání dveří kabiny vozidla, kdykoliv ji řidič opustí, např. na benzinové pumpě apod. Pokud řidič využívá kabinu vozidla ke spánku, měl by taktéž dveře uzamknout. Samozřejmostí by mělo být, nejen při přepravě nebezpečných věcí, uzavření oken vozidla před jeho opuštěním. Rovněž duplicitní klíče od vozidla, které nemá řidič u sebe by měly být umístěny v uzamčené skříni či místnosti s omezeným přístupem nepovolovaných osob. Vhodným doplňkem

této základní ochrany jsou též různé alarmy a imobilizéry, kterými bývají vozidla standardně vybavena. Majitel by měl zvážit vzhledem k vysoké ceně nákladního vozidla investici do některých dalších bezpečnostních zařízení, které jsou dnes na trhu ve velkém množství k dispozici. Pro případ krádeže je nutné mít rychle k dispozici doklady vztahující se k vozidlu a jeho precizní popis včetně fotodokumentace. Objevila si i myšlenka speciálně označit střechu vozidel převážející vysoce rizikové, aby byla v případě krádeže snadněji identifikovatelná ze vzduchu. Efekt tohoto opatření se zvýší především se společným využitím telematických sledovacích systémů.

Je rovněž záhodno vyskyt rizikových situací eliminovat, například tankováním pohonných hmot v areálu podniku a omezením všech rutinních zastávek na trasách, které řidič jezdí pravidelně. Vozidlo by mělo být parkováno pouze na bezpečných parkovištích s ostrahou ideálně v noci osvětlených. Pomůckou řidiče přepravující nebezpečné věci by mohl být seznam doporučených parkovišť pro jednotlivé trasy, kde je vozidlo relativně v bezpečí při nočním parkování. Riziko odcizení nákladu se sníží, pokud bude řidič schopen zaparkovat tak, aby jej ze zadu chránila pevná překážka nebo zeť a tím bylo znemožněno otevření zadní dveře vozidla. Samozřejmostí je také zákaz přepravovat v kabině vozidla neprověřené spolujezdce, a to i v případě, že absolvovali školení řidiče či osoby zúčastněné na přepravě. V případě jakýchkoliv problémů by řidič měl kontaktovat osobu zodpovědnou

za dané bezpečnostní předpisy ve firmě a konzultovat s ní případnou změnu trasy.

Bezpečnostní plán

Všichni dopravci, odesílatelé a ostatní účastníci přepravy (nakládeci, balíči, plnič) podílející se fyzicky na přepravě vysoce rizikových nebezpečných věcí uvedených v tab. 1 musí přijmout, aplikovat a dodržet bezpečnostní plán. Dohoda stanovuje povinné součásti bezpečnostního plánu, neurčuje však, kdo jej musí vypracovat. Jelikož se jedná o poměrně složitou problematiku, vyžadující důkladnou znalost mezinárodní dohody ADR i specifických podmínek prostřední dané firmy, je vhodné, aby bezpečnostní plán pro daného účastníka přepravy vypracoval bezpečnostní poradce. Bezpečnostního poradce musí odesílatel, dopravce a příjemce nebezpečných věcí jmenovat bez ohledu, zda se jedná o přepravu vysoce nebezpečných věcí, nebo „jen“ nebezpečných věcí (zákon o silniční dopravě 111/1994 Sb. ve znění pozdějších předpisů v § 23 odstavci 1 (j) a odstavci 2 (f)). Od povinnosti jmenovat bezpečnostního poradce jsou osvobozeni účastníci přepravy, pokud se jejich činnosti týkají přepravovaných množství nebezpečných věcí, která jsou v každé dopravní jednotce menší než limity uvedené v dohodě pro přepravu „podlimitního množství“, věci balených v omezených množstvích a nebezpečných látek a předmětů vyňatých podle zvláštního ustanovení pro určité látky nebo předměty (prováděcí vyhláška zákona o silniční dopravě č. 478/2000 Sb. ve znění pozdějších předpisů).

Náležitosti bezpečnostního plánu

Povinné náležitosti bezpečnostního plánu jsou uvedeny v 1.10.3.2.2 dohody ADR. V souvislosti uvedením kapitoly 1.10 Bezpečnostní předpisy a s přepravou vysoce rizikových nebezpečných věcí byly vydány pokyny pro zvýšení bezpečnosti přepravy (Industry guidelines for the security of the transportation of dangerous goods by road). Jsou zde uvedena jednak obecná pravidla pro zvýšení bezpečnosti, tak i některé zásady pro vypracování bezpečnostního plánu. Na základě požadavku dohody ADR je navrženo ustanovit specifickou osobu (například bezpečnostního poradce), která bude v dané firmě zodpovídat za aplikaci bezpečnostního plánu. Pokud má firma více stanovišť, měla by být určena osoba pro každé stanoviště. Zodpovědná osoba by měla sestavit bezpečnostní plán a konzultovat zejména otázku evakuace osob v případě ohrožení s příslušnými zásahovými jednotkami. Povinností zodpovědné osoby je taktéž sestavit seznam dotčených nebezpečných věcí nebo skupin nebezpečných věcí. Dohoda ADR neuvádí povinnost uvádět množství nebezpečných věcí v tomto seznamu, ale pro přehlednější evidenci je vhodné tento údaj do seznamu uvádět. Při procesu implementace bezpečnostního plánu by měly být uplatněné všeobecné manažerské zásady správného přístupu k problémům a plán by se měl přizpůsobovat novým bezpečnostním standardům. Taktéž výběru nových zaměstnanců by měla být v případě přepravy nebezpečných věcí věnována zvýšená pozornost, zejména s ohledem na jejich předchozí zkušenosti s přepravou a trestní minulost.

Školení osob

Během povinného školení osob podílejících se na přepravě by v případě vysoce rizikových nebezpečných věcí měly být zdůrazněny části týkající se odhalení rizika a jeho následné minimalizace, včetně povinností jednotlivých účastníků v tomto procesu. V dohodě ADR není explicitně uvedeno, kdo musí školení těchto osob provést. Kompetentní osobou je držitel osvědčení bezpečnostního poradce, který by měl být seznámen s činností firmy, ideálně by to byl její zaměstnanec. Dohoda však nezakazuje využití externího bezpečnostního poradce či zajistit školení osob podílejících se na přepravě u školící organizace. V dohodě není přesně uvedeno, jak často musí být školení opakováno. Pouze je stanoveno, že školení musí být periodicky doplňováno s ohledem na změnu předpisů. Při frekvenci novelizací dohody ADR v poslední době, by obnovovací školení mělo být prováděno minimálně jednou za dva roky. Vzhledem k rychlosti změn požadavků na bezpečnostní standardy a změny dalších předpisů (BOZP, požární předpisy), by bylo

vhodné školení provádět každý rok s ohledem na pracovní zařazení osob přicházejících v rámci své pracovní náplně do styku s nebezpečnými věcmi. O absolvování školení musí být veden záznam, například v podobě osnovy školení spolu s podepsanou prezenční listinou. Potvrzení o absolvování příslušného školení musí obdržet i každý účastník. Dohoda opět nestanovuje formát takového osvědčení, musí z něj ovšem vyplývat kdy bylo školení provedeno a jaká byla jeho náplň. Pokud firma přijme nového zaměstnance, který přijde do styku s nebezpečnými věcmi (skladník, balič, plnič) mělo by být v zájmu vedení firmy, aby podobné školení absolvoval před započítáním práce, i když Dohoda připouští možnost, aby bylo vstupní školení vynecháno, pokud nový zaměstnanec prokáže písemným potvrzením absolvování podobného školení u předchozího zaměstnavatele. Domnívám se, že riziko vyplývající z případných chyb zaměstnance, možnost ekologických škod, ohrožení zdraví nejen příslušného zaměstnance, ale i ostatních osob podílejících se na přepravě je příliš vysoké aby bylo podceňováno. Vzhledem k možným vysokým finančním škodám a pokutám v případě neodborné manipulace společnosti nemají žádný důvod nevěnovat povinnému školení osob podílejících se na přepravě zvýšenou pozornost. V případě přepravy vysoce rizikových nebezpečných věcí by na školení v mělo být zdůrazněno nebezpečí zneužití informací o vozidle a o nákladu pro přípravu únosu či krádeže vozidla a to především i řidičům, kteří jinak nemají dle dohody ADR povinnost během pěti let platnosti jejich osvědčení absolvovat žádné školení. V rámci možností by pro snížení průhlednosti přepravy měly být měněny jednotlivé trasy, aby se riziko odcizení nákladu dále snížilo.

Závěr

Neustálá ostražitost a kontrola při činnostech souvisejících s přepravou a manipulací nebezpečných věcí by se měla stát pro všechny subjekty denní rutinou. Obsah bezpečnostního plánu musí být znám pouze osobám, které jej potřebují znát, aby se zabránilo jeho možnému zneužití. Bezpečnostní plán by měl odpovídat všeobecným podmínkám přepravy v dané firmě a nikoliv se vztahovat na jednotlivé přepravy.

Povinnost provést určitá opatření stanovená v dohodě ADR je závazná pro subjekty účastnící se přepravy vysoce rizikových nebezpečných věcí uvedených v tab. 1. Bezpečnostní opatření však musí být aplikované na konkrétního účastníka přepravy a liší se např. pro firmu provádějící přepravu v hustě obydleném území přiléhající k významnému silničnímu koridoru a pro lokální společnost přepravující vysoce rizikové nebezpečné věci v otevřeném krajině.

Kontrola zavedení bezpečnostních plánů u jednotlivých subjektů, zejména pak pře-

pravců a dopravců, jenž je mají dle dohody ADR za povinnost přijmout, aplikovat a dodržovat, bude také součástí výkonu státního odborného dozoru v silniční dopravě.

Recenzent textu: Ing. Martin Pichl

Použitá literatura:
Industry guidelines for the security of the transportation of dangerous goods by road, duben 2005

Ing. Libor Krejčí
Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.

Zaujalo nás

Světová ekonomická krize tvrdě dopadá i na leteckou dopravu. Cestujících prudce ubylo a mnohé aerolinky se ocitly na prahu bankrotu, proti němuž však nejsou pojištěny. V případě krachu letecké společnosti by se zakoupené letenky klientům proměnily v bezcenný kus papíru. Žádné peněžní náhrady by se nedočkali. Že jde o vážný problém, si uvědomuje i Evropská komise (EK), vždyť za posledních devět let zkrachovalo v Evropské unii už přes padesát leteckých společností a o peníze za letenku přišly desetitisíce cestujících. EK proto chystá novelu směrnice o zájezdech, kterou v příštím roce předloží ke schválení Evropskému parlamentu. „Nabytí účinnosti by novela měla 1. ledna 2011. Pro letecké společnosti z ní vzejde povinnost proti úpadku se pojistit, podobně jak je to už běžné u cestovních kanceláří,“ sdělil včera Právu mluvčí Asociace českých cestovních kanceláří a agentur Tomio Okamura. Jak vysvětlil, asociace byla za Českou republiku vybrána jako připomínkové místo k veškeré legislativě cestovního ruchu, a proces přípravy zmíněné novely proto pečlivě sleduje.

Aby se aerolinky s nynějšími náročnými podmínkami vyrovnaly, omezují lety i svou flotilu, zmrázují mzdy zaměstnancům a mnohé už překročily k masovému propuštění.

V hlubokém propadu i největší evropská letecká společnost Air France-KLM, která v České republice usiluje ve výběrovém řízení o koupi Českých aerolinií (ČSA), prodělala za poslední finanční čtvrtletí 426 milionů eur (v přepočtu 11 miliard Kč). Podobně jsou na tom letos i další velcí dopravci. British Airways měla v prvním finančním čtvrtletí provozní ztrátu 94 milionů liber (2,8 miliardy Kč). A německé Lufthanse klesl za první pololetí provozní zisk meziročně z 677 milionů na pouhých 8 milionů EUR.