

Kdo respektuje předpisy, nemá se čeho bát

Nestačí dodržovat jen dohodu ADR

O zkušenostech bezpečnostního poradce v praxi jsme měli možnost hovořit s Liborem Krejčím z Centra dopravního výzkumu.

Jaký je v současnosti přístup odesílatelů, dopravců a příjemců nebezpečných věcí k bezpečnostnímu poradenství?

Z mých zkušeností dost odlišný v závislosti na velikosti firmy, firemní kultuře a přístupu vedení. Firmy, které mají akreditaci činností podle ISO, dceřiné firmy zahraničních společností a ti, kteří pochopili, že činnost bezpečnostního poradce má podstatný vliv na bezpečnost přepravy nebezpečných věcí, kladou na tuto funkci patřičný důraz. Na druhou stranu jsou pravděpodobně i firmy, které o této povinnosti ještě nevědí, nebo případně dopředu kalkulují, že nebudou předmětem kontroly.

Kde převládají úskalí?

Problematická je například přeprava nebezpečných odpadů. Dotčené společnosti mají odpadového hospodáře, ale i přesto je nutné vysvětlovat úlohu bezpečnostního poradce. Vždy je to o přístupu všech osob podílejících se na přepravě. Při auditu v provozovně odesílatele jsem byl například svědkem toho, že řidič vlastníci platné osvědčení ADR, záměrně ignoroval nebezpečné zboží a nechtěl otevřít oranžové tabulky na dopravní jednotce, aby „nerisoval“ případnou silniční kontrolu ADR.

U některých osob zkrátka pořád převládá názor, že se „nemůže nic stát“. Ovšem nehody při přepravě nebezpečných věcí, které se čas od času stávají, nás bohužel přesvědčují o opaku.

Domnívám se proto, že pro tyto případy je přínosná novelizace zákona č. 111/1994 Sb., která s účinností od 1. 7. zvýšila maximální sankci pro řidiče za porušení ADR na 50 tisíc Kč. Pro právnické osoby a podnikající fyzické osoby je sankce za porušení dohody ADR až 700 tisíc Kč. Je nutné zdůraznit, že se jedná se o maximální sazby, ale od řidičů vím o pokutách za porušení ADR ze zahraničí. Částky – nejčastěji v eurech, ale i ve švýcarských francích nebo dokonce norských korunách mě přesvědčují, že v mnoha zemích kladou opravdu



Libor Krejčí

velký důraz na dodržování předpisů. Ti, kteří předpisy dodržují, se nemají čeho bát. Dodržování předpisů kromě zajištění bezpečnostních standardů navíc pomáhá nastavit rovné podmínky podnikání.

Je to pouze o dodržování dohody ADR?

Dohoda ADR je důležitým nástrojem, ale jsou tu i ostatní právní předpisy, například v oblasti bezpečnosti práce. Zaměstnavatel by měl seznámit osoby podílející se na přepravě nebezpečných věcí s bezpečnostními listy přepravovaných látek, které mimo jiné obsahují podrobné pokyny k poskytnutí první pomoci. Tyto informace jsou pro danou látku často přínosnější než obecné ADR písemné pokyny pro případ nehody, byť se podle nich řidiči samozřejmě musí postupovat. Zaměstnavatel musí zajistit případně další osobní ochranné pracovní pomůcky ve vozidle pro poskytnutí první pomoci nad rámec povinné výbavy vozidel a povinné výbavy ADR.

Tuto problematiku jsem konzultoval s pracovníkem inspektorátu práce a shodli jsme se, že lze doporučit i další opatření:

- Seznámit řidiče s návody k obsluze vozidel (není relevantní argument, že návod k obsluze je uložen ve vozidle, a proto se s ním mají řidiči sami seznámit);
- Provádět pravidelnou kontrolu kovových konstrukcí, které jsou součástí

vozu a nepodléhají technické kontrole (žebříky, pochozí lávky apod.) – pokud to není stanoveno přímo výrobcem, musí si provozovatel stanovit četnost a specifikaci kontrol podle norem na kovové konstrukce;

- Provádět kontroly dodatečného vybavení vozidel (hadice, kompresory, aj.), provádět zkoušky dle návodu výrobce, nebo si musí provozovatel určit sám svým interním předpisem.

Na řadu účastníků přepravy nebezpečných věcí se pak vztahují i předpisy o nakládání s nebezpečnými chemickými látkami a chemickými směsmi.

Nemělo by toto být předmětem školení řidičů ADR?

Školení řidičů ADR má dohodou předepsanou náplň a rozsah. Do školení například zařazují informace o první pomoci při nadýchání, zasažení kůže, očí a požití hořlavých kapalin, toxických a žíravých látek. Ale vzhledem k rozsahu přepravovaných nebezpečných věcí toto školení nemůže být konkrétně zaměřené na jednotlivé nebezpečné látky. Školení řidičů ADR proto nemůže to nahrazovat školení BOZP, které by mělo být zaměřené na konkrétní činnosti a rizika, kterým bude daná osoba vystavena. Pak je tu samozřejmě ještě školení osob podílejících se na přepravě nebezpečných věcí, které musí obsahovat informace o rizicích a nebezpečích. Toto školení by mělo být v maximální možné míře přizpůsobené pracovní náplni těchto osob.

Jak probíhá kontrolní činnost v této oblasti?

Silniční kontroly provádí Policie ČR, Centrální správa a pracovníci dopravních úřadů ve spolupráci s expertními jednotkami CSPSD. Všechny složky v poslední době intenzivně „zbrojí“. Investují do techniky, softwarového vybavení i vzdělávání. Státní odborný dozor včetně dohlídek v provozovnách vykonávají odbory dopravy příslušných krajských úřadů a magistrát hlavního města Prahy. Pracovníci CDV, se účastní některých kontrol jako prizvané osoby podle zákona č. 255/2012 Sb. a poznatky z jejich průběhu využívají pro další činnosti.

Za rozhovor poděkoval Václav Podstawka.

Foto: Libor Krejčí