

# Základem je zajištění nákladu v kontejneru

**A**bych byl spravedlivý, tak listujeme i některými dalšími periodiky, které se touto tematikou zabývají, ale podstata je v tom, že pisateli oněch článků jsou známí odborníci. Necítím tedy potřebu opakovat cokoli z ustanovení předpisů ADR, RID či IMDG Code. Rád bych zmínil pouze něco o tom, jaké výrobky DEZA, a.s. po moři posílá, jak je balí, jak je značí, jak upevňuje náklad a hlavně, jaké pozitivní a negativní zkušenosti v této oblasti máme.

## Tři úkoly nakládky: kontrola, zajištění nákladu a označení

Naše společnost prodává do zámoří zejména výrobky z dehtové výrobní části, konkrétně naftalen, kresoly, xylenoly, karbazol a tetralín. Jedná se o nebezpečné věci tříd 4, 6 a 9. Naftaleny a karbazol jsou baleny v papírových pytlích, které pak uloženy na paletě a obaleny smršťovací fólií tvoří přepravní obalový soubor. Ostatní výrobky jsou přepravovány zejména v sudech.

O tom, že obaly jsou certifikovány a označeny podle všech předpisových ustanovení, není určitě třeba psát. Za zmínku snad stojí uplatnění ustanovení o označování látek ohrožujících životní prostředí. Z tohoto pohledu jsou nyní prakticky všechny výše uvedené látky, bez ohledu na třídu, takto klasifikovány a označeny.

V oblasti nakládky řešíme, stejně jako všichni ostatní, tři hlavní úkoly. Prvním je kontrola přepravního prostředku, druhý představuje zajištění nákladu a třetím je označení kontejneru příslušnými nálepkami.

## Náklad v kontejneru se nesmí vůbec pohnout

Na tomto místě bych ale rád udělal jakousi vsuvku pohledem do historie, tedy do dob, kdy jsme s přepravou kontejnerů začínali. Nyní už můžeme přiznat, že jsme neuměli pro přepravu po moři ani řádně upevnit náklad a hlavně jsme nedokázali označovat



**Na téma přeprav po moři, specifik přeprav nebezpečných věcí podle IMDG Code i na téma přepravních prostředků bylo již v tomto časopise napsáno dost. Ve skutečnosti je to dokonce tak, že my, kteří nebezpečné věci po moři přepravujeme, právě s důvěrou a očekáváním odborných a nových informací, časopisem NEBEZPEČNÝ NÁKLAD listujeme.**

kontejnery bezpečnostními značkami tak, aby bylo označení identifikovatelné i po tříměsíčním ponoření do moře. Zásadní informační zlom představovala návštěva terminálů v přístavu Hamburg, která pro zástupce chemického průmyslu proběhla v roce 2003 ve spolupráci s **Hafen Hamburg Marketing Praha**.

Z exkurzí v terminálech jsme si odnesli konkrétní poznatky o požadavcích kontrolních orgánů a byli jsme seznámeni se specifiky přepravy po moři, které si suchozemec příliš neuvědomuje. Od té doby je mi ale naprosto jasné, že náklad musí být upevněn tak, aby ani při naklonění kontejneru při překládce nedošlo k posunutí nákladu a sesunutí na dveře kontejneru. Je jasné, že kontejner musí být těsný nejen proti deš-

ti, ale i proti působení mořské vody, a že nálepky musí být odolné. Dnes už jsme schopni tyto podmínky plnit. Naše kontejnery nejsou v terminálech odstavovány a nechodí nám z terminálů faktury za opravy označení.

Vrátím se tedy k úkolům v oblasti nakládky. Základem je kontrola technického stavu kontejneru, jeho dobré těsnosti a funkce uzavíracích prvků. Nevyhovující kontejner není naložen a je vrácen. Nestává se to ale často. Pro zajišťování nákladu proti pohybu používáme různé vázací a pažící prostředky. U pytlovaného zboží používáme větší upínací popruhy, u sudů zpravidla masivní dřevěné bednění v kombinaci s upínacími popruhy.

Polepování kontejnerů bezpečnostními značkami a nově také značkou ↘

„ryba a strom“ je v zimních podmínkách složitější, nicméně zavedený technologický postup se osvědčil. Po zahřátí, osušení a odmaštění plechu kontejneru se místo k lepení nastříká speciálním lepidlem ve spreji a nakonec se přilepí bezpečnostní značka.



DEZA přepravuje suroviny také v tankkontejnerech. V přepravách východ – západ se potýká s problémy ve značení.

Lepidlo nám doporučili kolegové z Hamburku a je pravda, že odstraňování nálepek je pak velmi obtížné.

V oblasti vlastní přepravy je vše v rukou speditérů, kteří koordinují přepravu zásilek na seřadovací místa, přepravu do příslušných přístavů-terminálů a komunikují s rejdaři. Jako seřadovací místa jsou využívány zejména kontejnerové terminály Praha-Uhřetěves a Mělník. Místem lodění jsou přístavní terminály Hamburg a Bremenhaven. Z výše uvedeného lze odvodit, že kontejnerová přeprava výrobků nám už

nyní nepřináší téměř žádné problémy, osvědčuje se a dokladem toho je i postupný nárůst kontejnerových přeprav výrobků, který se v posledních letech pohybuje mezi 650 - 750 kontejnery ročně (jedná se převážně o dvacetistopé kontejnery).

### Přechod na tankkontejnery není snadný, ale je reálný

Dovolím si ještě pro doplnění a jako protipól standardní a zaběhlé přepravy kontejnerů do západních přístavů a po moři zmínit naši novou snahu o realizaci dovozu surovin v tankkontejnerech z východu. Je to pro nás zároveň nový problém, ale chápeme, že i nevyhnutelný trend. O kombinované a kontejnerové přepravě východ-západ, o trendech a důvodech, bylo na stránkách tohoto časopisu také napsáno dost.

Základní i vedlejší suroviny pro závod DEZA jsou tuhými produkty, proto je nutné je

před spuštěním důkladně rozehrát. Spuštění tankkontejnerů uložených na železničních plošinových nebo kontejnerových vozech je z hlediska manipulace a bezpečnosti práce také problém. Pokud tyto činnosti probíhají na kolejích, je navíc blokována výrazně větší délka kolejiště, než v případě použití železničních cisteren. V DEZA jsme proto začali řešit možnost skladování a překládky tankkontejnerů na technologicky příznivější místa, nežli je kolejiště.

V přepravách východ - západ se také potýkáme s problémy značení kontejnerů podle řádu RID (viz. foto). V našich evropských poměrech bývá způsob východního přístupu často velkým až úsměvným překvapením a výrazným kontrastem k označování směr západ. Postupně se nám ale daří trpělivou spoluprací s východními dodavateli i toto zlepšovat.

Petr Menc,  
DEZA

Foto: DEZA a archiv



Lepení etikety na kontejner pro námořní přepravu.

INZERCE



DEZA, a. s. Valašské Meziříčí

- Člen skupiny Agrofert.
- Významný zpracovatel surového dehtu a surového benzolu.
- Výrobce produktů zejména pro stavebnictví a automobilový průmysl.
- Přepravce nebezpečných věcí podle řádu RID a ADR.
- Vlastník námořního překladištního terminálu v polském Swinoústi.

