

# Hasicí přístroje a přeprava nebezpečného nákladu

**K požáru motorového vozidla může dojít velmi snadno. Svědčí o tom i údaje ze statistické ročenky Hasičského záchranného sboru ČR, kde je uvedeno, že v roce 2017 došlo na území ČR k 1848 požárům v dopravě, byli při nich usmrceni 4 lidé, 188 lidí bylo zraněno a požárem bylo zničeno nebo poškozeno 2 035 vozidel.**

**J**e ovšem zapotřebí vnímat zásadní rozdíl mezi požárem osobních vozidel či dopravních jednotek, které vezou běžný náklad nepodléhající ADR, a těmi, které vezou právě nebezpečný náklad. Jako příklad následků, jež mohou nastat v případě požáru dopravní jednotky přepravující nebezpečný náklad, nám může posloužit například nehoda cisternového vozidla přepravující LPG, k níž došlo začátkem srpna 2018 u Italské Bologně. Důsledkem nárazu došlo k požáru, který zahříval cisternu s LPG. Po cca osmi minutách došlo k explozi cisterny, během které došlo k usmrcení dvou lidí, dalších 145 bylo zraněno. Kromě toho došlo k masivním škodám na mostové konstrukci, na blízko zaparkovaných autech a k dalším hmotným škodám.

Je tedy patrné, že při přepravě nebezpečného nákladu hrozí podstatně větší nebezpečí v případě požáru. Proto Dohoda ADR klade jasné požadavky na prevenci požáru. Pasivní prevencí se zabývá mimo jiné část 9 (požadavky na konstrukci a schvalování vozidel), ale také další ustanovení (například požadavky na svítlny, zákaz kouření během nakládky a vykládky atd.). Aktivní požární bezpečnost pak řeší primárně oddíl 8.1.4 – Hasicí přístroje. Zde jsou jasné dané minimální

požadavky na množství hasiva, na počty a velikosti hasicích přístrojů, na jejich stav a umístování. Počty hasicích přístrojů, které musí být mimo jiné vhodné pro hašení požáru motoru a kabiny vozidla, a množství hasiva, se v Dohodě ADR při jejich pravidelných dvouletých změnách prozatím nemění. Tato „stálost“ Dohody ADR ovšem vede k tomu, že z dnešního pohledu je ADR ve věci hasicích přístrojů velmi zastaralým předpisem, protože dnešní předpisy, které se zabývají požární bezpečností, standardně neoperují s množstvím hasiva v kilogramech jako ADR, ale s hasebním ratingem (hasební schopností).

Mezi nejčastější závady, s nimiž se v praxi setkávám, patří bezesporu následující:

Hasicí přístroj není dostupný osádce vozidla. K tomu dochází například v situaci, kdy je hasicí přístroj umístěn v boxu na zadní straně kabiny tahače tak, že je box umístěn na straně spolujezdce. Po připojení návěsu je hasicí přístroj ze strany spolujezdce prakticky nedostupný a dostupnost ze strany řidiče je kvůli připojení tahače rovněž téměř nemožná.

Hasicí přístroj není provozuschopný. Za provozuschopný se považuje hasicí přístroj, který je minimálně jednou ročně revidován oprávněným revizním technikem (pozor, ne každý revizní technik může revidovat hasicí přístroje všech výrobců, doporučuji vždy ověřit oprávnění). Revizní technik musí hasicí přístroj opatřit štítkem, na kterém je vyznačené datum příští kontroly, a musí hasicí přístroj opatřit plombou, ve které musí být



Nedostupné hasicí přístroje

vyraženo poslední dvoučíslí roku provedení revize a osobní číslo revizního technika. Hasicí přístroj s porušenou plombou není možné považovat za provozuschopný. Velmi častým nešvarem je i to, že si řidič koupí plombu, a při porušení plomby sám na přístroj umístí plombu novou, což je samozřejmě nepřípustné.

Další často porušovaný požadavek na hasicí přístroje nevyplývá z Dohody ADR, ale z vyhlášky 341/2014 Sb., O schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. Ta ve své příloze č. 12 stanovuje, že hasicí přístroje musí být ve vozidle upevněny tak, aby spolehlivě odolávaly zrychlení 6g ve směru čelního nárazu (síla působící při nárazu vozidla do pevné překážky v asi 15 km/h). Rozhodně tedy není v pořádku, když je hasicí přístroj například volně položen pod sedačkou nebo vložen do boxu, v němž ovšem není uchycen popruhy a podobně. ■

Petr Augustin Lukašík,  
DEKRA CZ

Foto: DEKRA CZ a archiv



Cisternový vůz po požáru