

# (Ne)bezpečí na moři

Se zvyšováním objemu přeprav v rámci nákladní dopravy pochopitelně stoupá nebezpečí nehodovosti. V této souvislosti se zvyšují požadavky na bezpečnost přeprav. Platí to i na moři. Během transportu desítek tisíc kontejnerů na obrovských oceánských lodích může dojít k haváriím ohromných rozměrů s nedozírnými následky.



**K**aždé námořní přepravě předchází transport zboží po silnici nebo po železnici do přístavu. Proto se přeprava řídí nejen podle IMDG Code, ale také dohodou ADR nebo RID. Zákazník si objednává transport zboží určeného k exportu u společnosti a ta následně u logistického operátora. Po zařazení, zatřídění a označení zásilky dochází k nakládce zboží do kontejneru (v sudech, barelech nebo např. v IBC kontejnerech), který posléze putuje po železnici nebo po silnici do některého z evropských přístavů (Hamburk, Bremerhaven nebo např. Rotterdam). Kontejner, v němž je zboží klasifikováno jako nebezpečné, doprovází tzv. IMO deklarace (přepravní doklad po moři), kde jsou uvedeny informace o nakládce, označení zboží, o jeho správném zařazení a zabalení. Jako IMO deklarace může být také použit formulář pro multimodální přepravu nebezpečných věcí (viz 5.4.4 ADR).

## Rejdaři se snaží o rychlou nakládku

Terminál v přístavu má přesně určené prostory, kde je možné s nebezpečnými věcmi manipulovat. Zde jsou kontejnery uloženy a připraveny k nalodění. „Vzhledem k tomu, že se jedná o nebezpečné věci, snaží

se rejdaři o co nejrychlejší nakládku, zpravidla do sedmi dnů. Za případné zdržení kontejnerů v přístavu se pak vzhledem k povaze zboží účtují poměrně vysoké poplatky,“ upozorňuje David Knobloch, specialista leteckých a námořních přeprav společnosti **Geis CZ**, a dodává, že v případě importu je z hlediska logistického operátora postup jiný. „Když loď se zbožím připluje do příslušného evropského přístavu, snaží se rejdaři o to, aby kontejner, v němž je uložené zboží klasifikované jako nebezpečné, přístav co nejdříve opustil.“

Loď se při dopravě řídí tzv. rotací mezi přístavy, přičemž každý přístav má na příslušné lodi určeno konkrétní místo pro uložení kontejnerů k co nejefektivnější manipulaci (složení a nalození nákladu).

Téměř každá loď má vyhrazeny nákladní prostory, do nichž je možné kontejner obsahující nebezpečné věci ukládat.

„Ne všechny nebezpečné věci mohou být uloženy vedle sebe, proto předpis IMDG Code přesně specifikuje jejich umístění, aby v případě nějaké události spolu nebezpečně nereagovaly a zamezilo se tak nejhoršímu, ale to už je plně v odpovědnosti shipplanneru (úložný plán nebo plán uložení nákladu),“ vysvětluje David Knobloch a podotýká, že řada společností stá-

## Pozor na rozdíl mezi ADR a IMDG Code

„Před transportem do přístavu je před balením a označením zásilky obsahující nebezpečné věci nutné zjistit, zda v tomto směru neexistuje rozdíl mezi předpisem ADR a IMDG Code. Pokud na odchylku narazíme, je nutné zásilku zabalit a označit v souladu s oběma předpisy.“

Z mého pohledu značná část speditérů bere problematiku přeprav nebezpečných věcí po moři na lehkou váhu. Počítají s tím, že se IMDG Code týká pouze odesílatelů. Jenže právě spediční firmy by měly působit jako zprostředkovatelé přeprav, již celému procesu přepravy rozumějí a dokáží poradit. V České republice však proběhnou semináře, které se touto problematikou budou zabývat.“

Šárka Pěkná,  
dangerous goods safety advisor,  
NZ Global

le podceňuje nutnost 24hodinové služby sedm dní v týdnu na dostupné pevné telefonní lince. Zde musí být



Takovéto katastrofy se bohužel stávají.

na příjmu anglicky mluvící odborník – bezpečnostní poradce, který dokáže v případě nutnosti přesně popsat přepravované zboží, jak je s ním možné nakládat nebo např. jak postupovat při jeho případné likvidaci.

### Loď nemusí být do přístavu vpustěna

Jan Mádl, vedoucí pobočky Praha společnosti **Pelmi**, podotýká, že přístavní předpisy nařizují zvláštní režim pro kontejnery s nebezpečnými látkami a mnohdy vyžadují okamžité vyexpedování (nalodění) zboží. Např. v Hamburku se vyznačuje velice přísnými předpisy a za skladování vybraných nebezpečných věcí se často platí vysoké stojné – dokonce již od prvního dne po příjezdu. Tento postup je v rozporu s požadavkem rejdaře na připravenost kontejneru určitou dobu před naloděním na terminálu. „Přístavní správa se naopak snaží dobu uskladnění co nejvíce zkrátit,“ tvrdí Jan Mádl. „Abychom předešli zbytečným komplikacím a vysokým nákladům za stojné, přepravujeme některé nebezpečné věci přes jiné přístavy, jako např. Koper, Rotterdam nebo Gdyně.“

Při přepravě nebezpečných věcí může rejdař požadovat bezpečnostní list MSDS, který může být nezbytný k proplouvání lodi přístavem. Bezpečnostní list obsahuje podrobný popis zboží včetně jeho vlastností, obsahuje i další informace – např. kontaktní adresy a osoby.

„Každý přístav má specialistu zabývajícího se nebezpečnými věcmi a každý přístav má rovněž specifické předpisy, kterými se musíte řídit,“ říká David Knobloch a dodává, že na základě vyhodnocení specialisty loď může a také nemusí být do přístavu vpustěna. Také proto je důležité mít k dis-

pozici veškeré dokumenty.

Přestože je IMDG předpis do jisté míry obdobou předpisu ADR nebo RID, existují jisté odchylky. IMDG např. nezná pojem „výněti z platnosti pro množství přepravovaná jednou dopravní jednotkou“. To

znamená, že stejné zboží může být po souši přepravováno jako bezpečné (resp. předpisy vyjímají částečně nebo úplně přepravu nebezpečných věcí z platnosti ustanovení ADR/RID), ale po moři již musí zásilka splňovat všechny náležitosti nebezpečných věcí v příslušné kategorii podle IMDG.

Značení kontejneru přepravovaného po moři je prakticky stejné jako podle dohody ADR. Etiketami předepsaných velikostí (nejméně 25 × 25 cm) musí být označeny všechny čtyři strany kontejneru, přičemž kontejner je nutné označit také oranžovou tabulkou s UN kódem a Kemmlerovým číslem podle předpisu.

„Na označení kontejneru při transportu látek vyňatých z platnosti z dohody ADR/RID (spadající však do IMDB) je nutné dávat pozor. Odesílatelé jej často neoznačí, protože to předpisy ADR ani RID nevyžadují.“

V momentě, kdy zásilka dorazí do přístavu, však musí být kontejner náležitě označen, aby mohl být naložen na loď,“ upozorňuje Jan Mádl z firmy **Pelmi**, k jejímž klientům z oblasti přepravy nebezpečných látek patří kupříkladu distributoři chemikálií nebo jejich výrobci, jako např. **Lučební závody Draslovka**, pro něž firma **Pelmi** přepravovala kyanid sodný (UN1689).

„Jedná se o jednu z nejnebezpečnějších látek, s níž jsem se doposud

## Námořní doprava se u nás neučí

„V České republice bohužel neexistuje certifikovaná agentura, která by školila a vydávala certifikáty pro experty zabývající se námořní přepravou nebezpečných věcí. Vzhledem k tomu, že nemáme přístup k moři, se námořní doprava jako dopravní obor nikde neškolí ani nevyučuje. Předpokládá se, že koordinační a konzultační službu provedou zástupci rejdaře v příslušném přístavu. Většina běžných logistických firem by si pochopitelně neměla dovolit nebezpečné věci po moři přepravovat, respektive měly by nejprve dobře zvážit, jaké riziko by tak podstoupily. Firmy, které tuto přepravu zajišťují, pak buďto zaměstnávají profesionální bezpečnostní poradce, nebo využívají služeb externích bezpečnostních poradců.“

Petr Rožek,  
Dachser

setkal. Jde o vysoce toxické jedy, spadají do vysoce rizikových nebezpečných věcí (podle tabulky 1.10.5 úmluvy ADR).“

Kyanid byl přepravován v řádně certifikovaných sudech uložených do námořního ISO kontejneru. Jan Mádl podotýká, že námořní přeprava nebezpečného zboží jako LCL zásilky (less container load) je mnohem náročnější než v případě celokontejnerové přepravy. Přítomnost jediné nebezpečné věci totiž nutí označit a přepravovat výsledný kontejner jako nebezpečný náklad, což se pochopitelně výrazně promítá do ceny přepravovaného kontejneru.

Václav Podstawka

INZERCE

**DBV-ITL**  
s.r.o.

**Polepská 4**  
**280 02 Kolín IV**

**ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA**  
**PROVOZOVÁNÍ DRÁHY, VLEČEK**  
**RID/ADR**

[www.dbv-itl.cz](http://www.dbv-itl.cz)