

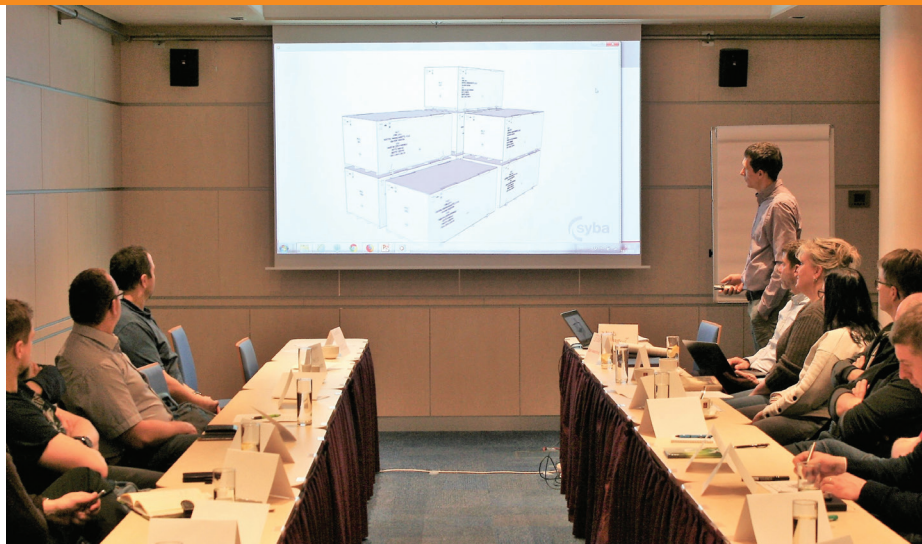
# Tlak na správné uložení a fixaci nákladu roste

**19. března se v olomouckém hotelu Clarion Congress konal workshop, který byl tematicky zaměřen na legislativu a nejlepší praxi v kontejnerové a silniční přepravě paletizovaných chemických výrobků a měkkých obalů. Akci uspořádala společnost Cordstrap.**

**C**ílem workshopu bylo seznámit výrobce a odesílatele s aktuální praxí ve fixaci zboží a související legislativou v silniční a kontejnerové přepravě a změnami v návaznosti na směrnici rady EU 14/2014 na Slovensku a v ČR. Ale také umožnit výrobcům sdílet své dobré i špatné zkušenosti s balením a fixací výrobků při přepravě a odpovědět na otázky krátkodobého i dlouhodobého charakteru, které odesílatelům přináší nejistotu, vícenáklady a vícepráce související s poškozováním obalů a zboží. Odbornými guaranty workshopu byli specialisté z oblasti kamionové a kontejnerové dopravy, ADR i IMDG: doc. Ing. Juraj Jagelčák PhD. (Žilinská univerzita), David Marouš (Cordstrap) a Lukáš Lejček (BDP Wakestone). Celý Workshop se konal pod patronací obalové asociace SYBA, která sdružuje výrobce a uživatele obalů a poskytuje informační servis v oblasti obalů.

K nosným tématům workshopu patřil výběr vhodných kamionů s ohledem na přepravované zboží, směrnice rady EU 47/2014, technická kvalita kontejnerů, zatížení náprav a častější kontroly nejen u kamionů, ale také u kontejnerů v přístavech nebo na silnici.


Během celého workshopu probíhaly diskuze, během nichž si posluchači sdě-



lovali mimo jiné příklady z praxe - například z kontrol při přepravě.

## V oblasti legislativy jsme si nechali „ujet vlak“

V úvodu workshopu představil David Marouš, Commercial Manager firmy Cordstrap, prezentaci obalové asociace SYBA. Hovořil o legislativě v oblasti balení a zmínil obalovou akademii a ostatní aktivity obalové asociace, která podporuje uživatele obalů, výrobce obalů a je odborným partnerem při tvorbě obalové, ale i odpadové legislativy.

V rámci legislativního bloku David Marouš seznámil posluchače s předpisy, které se týkají zajištění nákladu v silniční a kombinované (kontejnerové) přepravě. Zdánlivě se jedná o nudné a stále opakované téma, ALE! špatné, či nedostatečné zajištění nákladu je stále zásadní příčinou nehod v obou přepravních režimech. V silniční přepravě vstoupila v platnost vyhláška 207/2018 Sb., která nahradila vyhlášku o silničních technických kontrolách číslo 82/2012 Sb. Tím Česká republika naplnila závazky plynoucí ze směrnice Rady EU 2014/47, která zavádí do silniční technické kontroly kontrolu zajištění nákladu a uvádí konkrétní hodnoty pretížení 0,8G ve směru jízdy a 0,5G pro působení sil do boku a proti  jízdy.

Bohužel Česká legislativa nevyužila jedinečnou šanci přiblížit naše předpisy

v oblasti fixace nákladu a jeho uložení na kamionech okolním státům, jako je Německo a Slovensko. Nechali jsme si tak ujet vlak a dále budou nuceni přepravci a odesílatelé řešit neshody plynoucí z poškozování nákladu. Stejnou směrnici rady EU využilo Slovensko a naprosto otočilo odpovědnost řidiče a odesílatele, resp. nakládací organizace. Zákonem 106 „o prevádzke vozidiel v cestnej premávke a zmene a doplnení niektorých zákonov“ se přiblížilo německému modelu, který je sice přísný k odesílateli, ale vytváří jednoznačnější právní prostředí, které v konečném důsledku zefektivňuje kamionovou přepravu a zvyšuje konkurenceschopnost průmyslových výrobců.

„Vzhledem k tomu, že čeští dopravci jezdí často na Slovensko, je dobré znát slovenské předpisy, které jsou daleko přísnější než v Čechách,“ upozornil David Marouš a poukázal na některé části slovenského zákona 106. Detailně o něm promluvil Juraj Jagelčák.

## Nedostatků z praxe je ještě stále dost

Doc. Juraj Jagelčák se dlouhodobě věnuje zajištění nákladu při přepravě a je odborníkem působícím v několika standardizačních komisích. Jeho domácí půdou je Žilinská univerzita, katedra cestnej premávky. V přednášce se zabýval společnými tématy pro kombinovanou a silniční dopravu i specifiky těchto dvou nejrozšířenějších

způsobů přepravy nákladu. Zopakoval požadavky SOLAS VGM - ověření hrubé hmotnosti kontejneru metodami 1 (vážením) a 2 (součtem hmotností manipulačních jednotek a fixačního materiálu). Juraj Jagelčák zdůraznil, jak důležitá je hmotnost nákladu pro celý dodavatelský řetězec v silniční i kombinované přepravě. Slovenský zákon 106 o provozu vozidel v cestnej premávke určuje nakládací organizaci za povinnost vystavit prohlášení o hmotnosti nákladu. Stejný požadavek se týká v ČR intermodálních jednotek a požadavek vyplývá ze zákona 13/1997 Sb. o provozu na pozemních komunikacích: „odesílatel se dopustí přestupku, pokud neuvede hmotnost, nebo uvede nižší hmotnost, než je skutečná hmotnost zásilky, kontejneru, nebo výměnné nástavby“.

Pan Jagelčák dále porovnal váhové limity v silniční přepravě a poukázal na to, že v ČR jsme si ponechali váhový limit soupravy z dob společného státu, tj. 48 tun. Slovensko snížilo maximální hmotnost na 40 tun, jako je v sousedním Německu. Intermodální přeprava je zvýhodněna proti běžné silniční přepravě díky vyšším váhovým limitům souprav při pohybu na pozemních komunikacích (do omezené vzdálenosti mezi nakládkou a železničním terminálem). Na Slovensku tak lze přepravovat soupravy, které nesou intermodální jednotku do hmotnosti 44 tun stejně jako v Německu.

Dotazy účastníků v následné diskusi se týkaly převážně silniční přepravy a témata odpovídala nedostatkům, vyskytujícím se v praxi, které pan Jagelčák prezentoval. Hlavními zdroji problémů jsou:

- Náklad je přepravovaný na nevhodných vozidlech,
- vozidlo nemá vázací body pro upevnění nákladu,
- náklad je na vozidlech neupevněný,
- nevhodné balení pro přepravu,

- nevhodný způsob nakládky,
- zanedbání fixace nákladu,
- nedostatečné pokyny pro fixaci nákladu ze strany odesílatele či nakládající organizace pro dopravce,
- přetížená vozidla s nesprávně upevněným nákladem,
- nesprávné použití vrchního vázání pro upevnění nákladu,
- špatný stav fixačních prostředků.

„Náklad musí být zajištěný tak, aby při změně rychlosti jízdy nebo změně směru jízdy vozidla neskouzl, nepřevrátil se, nespádl nebo se jinak volně nepohyboval. Sypký náklad musí být vždy zakrytý způsobem zabraňujícím jeho vysypávání na silnici během jízdy,“ zdůraznil Juraj Jagelčák a na závěr posluchače seznámil se systémem kontrol na Slovensku a s možnými postihy, které řidičům hrozí.

### S bezpečnostními opatřeními v přístavech je nutné počítat

Trojlístek přednášejících doplnil pan Lukáš Lejček ze společnosti BDP-Waketone s tématem „Rizika v kontejnerové námořní přepravě“. Zdůraznil, že nenadálým situacím nahrává zejména dlouhá tranzitní doba, zapojení mnoha článků v celém dopravním řetězci, počasí, autority a bezpečnostní opatření a technologie.

Bezpečnostními opatřeními se dnes rozumí zejména SOLAS, předpisy pro přepravu nebezpečného nákladu IMDG, namátkové kontroly v přístavech pomocí rentgenu, nebo fyzické kontroly celníky a agenty rejdařů. Například MAERSK oznámil, že v souvislosti s množícími se požáry na lodích začne s namátkovými, fyzickými kontrolami kontejnerů v USA v exportním i importním směru.

Důležitou roli u všech přeprav hraje čas. V kontejnerové přepravě je trend zefektivňovat a optimalizovat náklady, což následně vede i k tlaku na minimální časové rezervy. Některé nebezpečné zboží navíc může stát v přístavu pouze omezenou dobu. Zvyšuje se tím tlak na odesílací organizace, které musejí lépe plánovat nakládky a své kapacity. Aby kontejner mohl být naložen na plánovanou loď, je nutné dodržet tzv. dokumentační a fyzický Closing (datum stanovené rejdařem pro dodání dokumentace a následně fyzické přistavení kontejneru). Tyto časy má v ruce převážně odesílatel.

Zpoždění v kontejnerové přepravě může nastat i z důvodů, které odesílatel není schopný ovlivnit. Jedná se o „zácpu“ v přístavu doplutí způsobenou například počasím či stávkou, kdy následky této „kongesce“ mohou trvat i několik měsíců, než se doprava vrátí do „standardního“ jízdního řádu. V loňském roce způsobila například velké problémy stávka německých strojvůdců, s jejímiž následky se vypořádávala kontejnerová doprava několik týdnů.

Lukáš Lejček se rovněž věnoval problematice pojištění a poukázal na některé havárie. Podrobněji hovořil o společné havárii, kterou vyhláší kapitán a na jejímž finančním vypořádání se podílí všichni vlastníci zboží, kteří přepravují náklad na postižené lodi. Lukáš Lejček doporučil řešit toto riziko pojištěním, jehož náklady jsou promile z hodnoty zboží, ale náklady na spoluúčast při společné havárii se pohybují minimálně v jednotkách procent. Že toto riziko není malé, dokládají statistiky. Podle nich je zasažena kontejnerová loď masivním požárem každých 60 dnů. ■

Rubriku připravil Václav Podstawka.

# cordstrap

## Keeping the world's cargo safe

www.cordstrap.com

T: +420 776 772 171