

Zajištění nákladu: Situace stále není dobrá

Liknavost některých osob účastněných na přepravě nebezpečných věcí je obrovská. Málokdo si dokáže uvědomit, jaké následky může nezajištěný náklad způsobit. Má zmínka o „některých“ osobách nebyla směřována pouze na řidiče, ale také na osoby ze stran odesílatelů a dopravců. Řidič je však pokaždé první „na ráně“, komu se nedostatečné zajištění nákladu nevyplatí. Může se tak stát při běžné silniční kontrole (zejména v sousedním Německu), kdy zaplatíte pokutu, nebo dojde k odstavení vozidla na tak dlouho, dokud není náklad dostatečně zajištěn případně přeložen. Tento fakt se přímo dotkne jak dopravce, jemuž vznikne prostoj vozidla, tak příjemce, který nedostane zboží ve sjednaném termínu.

Způsob zajištění musí odpovídat konkrétnímu nákladu

V Evropské dohodě o přepravě nebezpečných věcí ADR v části 7, kapitola 7.5 oddíl 7.5.7.1. je doslova uvedeno:

Jednotlivé jednotky nákladu nebezpečných věcí musí být ve vozidle



Popruh musí být dostatečně napnutý. Důležitý je i výpočet počtu popruhů pro náklad.



V předchozích článcích jsme vás seznámili se současným stavem problematiky zajištění nákladu nejen v České republice, ale také v některých evropských státech. Dále jsme uvedli názorný příklad výpočtu množství vázacích prostředků, a naznačili jsme, jakými způsoby lze množství vázacích prostředků minimalizovat. Bohužel situace se za poslední dobu k lepšímu nezměnila. Stále přetrvávají již v minulosti zmiňované fámy a nejasnosti.

nebo v kontejneru náležitě uloženy a vhodnými prostředky zajištěny tak, aby se zabránilo zdatnému posunu mezi nimi navzájem i ve vztahu ke stěnám vozidla nebo kontejneru. Náklad musí být chráněn např. upínacími pásy připevněnými k bočnicím, posuvnými přepážkami a svislými opěrkami, vzduchovými vaky

nebo protiskluzovými upevňovacími přípravky. Náklad je rovněž dostatečně chráněn ve smyslu první věty, jestliže je celý ložný prostor ve všech vrstvách zcela vyplněn kusy.

Tato formulace z dohody ADR je pouze všeobecná. Je třeba si položit otázku, kdy je popruh dostatečně napnutý a jak vypočítat potřebný počet



Uvolnění nákladu během jízdy může mít fatální následky.



Zkušební jízda se zajištěným nákladem.

vázacích popruhů pro určitý druh nákladu. Také musíte zvážit, jaký druh vázání použít. Vzhledem k tomu, že rozeznáváme více druhů zajištění nákladu, je nutné vždy zvolit vhodný způsob zajištění případně kombinaci více druhů zajištění pro daný náklad. Pokud chceme mít jistotu, že přepravovaný náklad je správně zajištěný, musíme být schopni odpovědět na následující otázky: V jakém stavu mají být vázací prostředky, aby byly vyhovující? Jaký typ nástavby lze pro konkrétní druh nákladu použít?

Pozor! Normy upravující zajištění nákladu jsou závazné

Existují však příslušné normy, které zajištění nákladu řeší a na výše položené otázky nám dají odpověď. Vzhledem k tomu, že jsou normy v České republice nezávazné, ale pouze doporučující, byl ještě nedávno problém tyto normy uplatňovat při silničních kontrolách.

Předchozí znění vyhlášky č. 341/2002, § 15 odst. 11 bylo následující: Náklad na vozidle (i v soupravě) musí být rovnoměrně rozložen a řádně zajištěn vhodným technickým zařízením proti pohybu. Pokud je k připevnění nákladu použita poutací a upínací souprava, musí být v řádném technickém stavu a vázací síla uvedená na štítku musí odpovídat hmotnosti přepravovaného nákladu.

S novelizací této vyhlášky přišla změna. Příslušné normy se stávají závazné, jelikož bylo do vyhlášky č.341/2002, § 15 odst. 11 vloženo, že zajištění nákladu a vázací prostřed-

ky musí odpovídat právě příslušným normám.

Normy upravující zajištění nákladu na vozidle:

ČSN EN 12640: fixace nákladu na silničním vozidle, vázací body - minimální požadavky a zkoušení

ČSN EN12642: fixace nákladu na silničním vozidle, konstrukce karosérie na užitkových vozidlech – minimální požadavky

ČSN EN 12195-1: prostředky pro zajišťování břemen na silničním vozidle – výpočet přivazovacích sil

ČSN EN 12195-2: prostředky pro zajišťování břemen na silničním vozidle – přivazovací popruhy

ČSN EN 12195-3: prostředky pro zajišťování břemen na silničním vozidle – přivazovací řetězy

ČSN EN 12195-4: prostředky pro zajišťování břemen na silničním vozidle – přivazovací ocelová drátěná lana

Hrozí nejen hmotná škoda, ale také ztráty na životech

Díky závazným normám můžeme očekávat také v České republice během silničních kontrol kontrolu zajištění nákladu na vozidle, stejně tak jako je tomu v jiných zemích např. v Německu. Uvědomme si, že se v silničním provozu opravdu nepohybujeme sami. Také proto je bezpodmínečně nutné klást na zajištění nákladu obzvláště velký důraz. Ať už se jedná o náklad několika desítek kilogramů nebo o přepravu nadrozměrného nákladu (např. stavební stroje, jejichž hmotnost se pohybuje v několika desítkách tun).

Myslete proto na zajištění nákladu včas! Když dojde k nehodě, bývá už pozdě, protože následky nezajištěného nákladu znamenají nejen hmotnou škodu, ale bohužel mohou způsobit ztrátu na životech osob, které s tím mnohdy nemají nic společného. Jako příklad mohu uvést nehodu, která se stala při přepravě gitterboxů stohovaných na sobě. Vozidlo přepravující tyto obaly vjždělo v místě dopravního omezení do protisměru. Právě v této chvíli se obaly vlivem odstředivé síly posunuly na levou bočnici ve směru jízdy. Spodní vrstva stohovaných obalů se opřela o bočnici vozidla, která tuto sílu vydržela, protože rychlost vozidla v místě dopravního omezení byla nízká. Bohužel horní vrstva obalů se dostala nad výšku bočnice a k „zajištění“ nákladu sloužila pouze plachta přívěsného vozidla. Plachta samozřejmě neslouží k zajištění nákladu - jen chrání náklad před povětrnostními vlivy. Obaly plachtu protrhly a vylétly z vozidla právě ve chvíli, kdy v protisměru přijíždělo jiné nákladní vozidlo. Následky, které způsobil nezajištěný náklad, myslím není třeba dále komentovat. ■

Milan Janda,
DEKRA Automobil

Foto: DEKRA Automobil