



Informační bulletin

číslo 1/09

Asociace bezpečnostních poradců a znalců, o.s.
P.O.BOX 17
530 04 Pardubice 4

www.dgsa-rid.cz
dgsa@seznam.cz

5.6.2009

Obsah

Úvodní slovo prezidenta ABPZ	3
Možnosti uhrazení členského příspěvku za rok 2009	3
Valná hromada Asociace bezpečnostních poradců a znalců, o.s.	4
Personální změny na Ministerstvu dopravy a Drážním úřadu	6
Evropská Asociace bezpečnostních poradců pro přepravu nebezpečných věcí.....	6
Plnění cisternových vozů kapalnými nebezpečnými věcmi (vyjma třídy 2).....	7
7. vydání vyhlášky UIC 573	9
Srážka vlaků v Berlíně	10

Úvodní slovo prezidenta ABPZ

Vážené kolegyně a kolegové,

V prvním pololetí roku 2009 pokračuje v našem hospodářství krize, statistiky ukazují propad průmyslové výroby. Snížením výroby má také dopad na množství manipulovaných nebezpečných věcí po železnici. Je samozřejmé že z uvedených příčin se snižuje zisk jednotlivých subjektů. Ve společnosti se začalo šetřit, podniky omezují výrobu, probíhá restrukturalizace na mnohých pracovištích. V těchto podmínkách zajistit plnění povinností bezpečnostního poradce RID není jednoduché. Věřím, že všichni bezpečnostní poradci se s touto nelehkou úlohou vyrovnají.

Asociace bezpečnostních poradců a znalců pracuje v České republice od roku 2003. Jsem rád, že jsme v Evropě nezůstali sami – osobně jsem přivítal zprávu o založení Evropské asociace bezpečnostních poradců a věřím, že v budoucnu se naše asociace stane řádným členem.

Věřím také, že ABPZ bude i v budoucnu nadále spolupracovat s Odborem drah a kombinované dopravy na ministerstvu dopravy a s Drážním úřadem, kde v průběhu prvního pololetí došlo k personálním změnám.

Protože se blíží se čas dovolených tak Vám přeji pěkné počasí a hodně pohody v průběhu Vašich dovolených.

Vladimír Zelený
prezident ABPZ

Možnosti uhrazení členského příspěvku za rok 2009

Rozhodnutím valné hromady byl stanoven členský příspěvek ve výši 400,- Kč/člen.

Členský příspěvek je možno uhradit:

1) Uhrazením v hotovosti na některé akci pořádané ABPZ

2) Bezhotovostním převodem na účet ABPZ:

IČO: 26636760

DIČ: nejsme plátcí DPH

Číslo účtu: 51-2527220287/0100 - KB Kralupy nad Vltavou

Variabilní symbol: číslo osvědčení bezpečnostního poradce - pokud budete provádět bezhotovostní platbu za více bezpečnostních poradců z jedné organizace můžete použít číslo osvědčení kteréhokoli z nich. Tuto skutečnost nám ovšem musíte oznámit odesláním informačního emailu na adresu: dgsa@seznam.cz pro jednoznačnou identifikaci Vaší platby.

Kontaktní adresa:

Asociace bezpečnostních poradců a znalců, o.s.

P.O.BOX 17

530 04 Pardubice 4

3) Jiným způsobem

V tomto případě nás prosím kontaktujte na emailové adrese dgsa@seznam.cz se sdělením Vašeho požadavku. Pokud budete potřebovat podklad pro uhrazení této částky pro svého zaměstnavatele, vyčkejte s úhradou do doby, kdy bude na internetové prezentaci ABPZ v sekci vyhrazené pro členy zveřejněn zápis z konání valné hromady. V souladu s platnými stanovami Vás o zveřejnění tohoto dokumentu budeme informovat.

Radek Klein,
viceprezident ABPZ

Valná hromada Asociace bezpečnostních poradců a znalců, o.s.

Ve dnech 22. – 23.4.2009 se uskutečnila na Seči valná hromada ABPZ které se zúčastnilo 40 ze 110 platných členů sdružení. V reprezentativním prostředí hotelu Jezerka byl dán prostor nejenom k bilancování činnosti sdružení za rok 2008, ale i k výměnám názorů bezpečnostních poradců.

Valná hromada odsouhlasila Výroční zprávu za rok 2008 i plán činnosti pro rok 2009. Hlavním bodem bude opětovně uspořádání seminářů. Prvním by měl být nový model 2. denního semináře se zaměřením na provoz železničních vozů, který by se měl uskutečnit v září. Pro druhý seminář byla vybrána problematika nehodových událostí a kontrol přeprav nebezpečných věcí – tento seminář by se měl uskutečnit v prosinci. Místa konání seminářů budou upřesněna.

Valná hromada dále schválila Zprávu revizní skupiny a Zprávu o hospodaření ABPZ za rok 2008. Na základě návrhu výkonného výboru valná hromada schválila stejnou výši členského příspěvku jako v roce 2008 – tj. 400,- Kč/člen.

V následné diskusi vystoupili hosté valné hromady ABPZ:

- Ing. Martin Vošta – sekretář SPV – informoval o spolupráci ABPZ a SPV a o změnách v oblasti telematiky v železniční přepravě nebezpečných věcí
- Ing. Luboš Knížek – Ministerstvo dopravy ČR – informoval o personálních změnách na Odboru drah, železniční a kombinované dopravy, o založení evropského sdružení které má v úmyslu zastřešit sdružení bezpečnostních poradců v jednotlivých zemích a o problémech přijetí novelizovaného předpisu RID do české legislativy.

Zápis z valné hromady bude k dispozici na internetové prezentaci ABPZ v sekci vyhrazené členům sdružení bezprostředně po podepsání zápisu a jednotlivých protokolů o hlasování. O vyvěšení tohoto dokumentu Vás budeme informovat.

Poděkování patří p. Hájkovi za poskytnutí fotografií a členům výkonného výboru za přípravu valné hromady.



Ing. Knížek a Ing. Vošta – hosté valné hromady ABPZ



Radek Klein,
viceprezident ABPZ

Personální změny na Ministerstvu dopravy a Drážním úřadu

V nedávné době došlo k personálním změnám na Ministerstvu dopravy a na Drážním úřadu Praha:

1) Ministerstvo dopravy

Z funkce ředitele Odboru drah, železniční a kombinované dopravy byl odvolán JUDr. Jaroslav Soušek a novým ředitelem byl jmenován Mgr. Jan Kučera (předtím náměstek generálního inspektora Drážní inspekce). Více na : http://www.mdcz.cz/cs/Drazni_doprava/Odbor_drah_zeleznicni_a_kombinovane_dopravy/Kontakty/Kontakty.htm

2) Drážní úřad Praha

Náměstkem ředitele DÚ pro technickou sekci byl jmenován Ing. Jiří Karkoš. Vedoucím oddělení přepravy nebezpečných věcí byl jmenován Ing. Vladimír Hájek. Více na: <http://www.du-praha.cz/drurad/telseznam.pdf>

Radek Klein,
viceprezident ABPZ

Evropská Asociace bezpečnostních poradců pro přepravu nebezpečných věcí



Evropská Asociace bezpečnostních poradců pro přepravu nebezpečných věcí zažádala o status pozorovatele na společných schůzích ADR / ADN / RID. Spolku s tímto požadavkem předložila svoje stanovky.

Cíle EASA:

- zastřešení sdružení bezpečnostních poradců jednotlivých zemí
- vytvoření efektivní komunikace
- podpora zakládání národních sdružení
- řešení problémů
- vydávání doporučení

Prezident: Jesus Pellejero, Španělsko
Viceprezident: Ernest Winkler, Švýcarsko
Tajemník: Stephane Petit, Francie
Pokladník: Patricia Astro, Portugalsko

Prezentaci sdružení lze nalézt na adrese www.easadg.org

V současné době je EASA o naší existenci informována.

Radek Klein,
viceprezident ABPZ

Plnění cisternových vozů kapalnými nebezpečnými věcmi (vyjma třídy 2)

Obecným zájmem podniků provádějící plnění železničních cisternových vozů je maximální možné využití objemu pro přepravu produktů. Otázkou je, zda subjekty provádějící plnění, nepřekračují stanovené limity plnění.

Požadavky pro plnění

- 1) U vozu nesmí být překročena maximální možná únosnost pro příslušnou traťovou třídu a rychlost přepravy. Problému únosností byl věnován článek v bulletinu 2/08.
- 2) Předpis RID stanovuje v pododdíle 4.3.2.2 maximální možný stupeň plnění cisternových vozů pro přepravu kapalin:



Předpis RID - 4.3.2.2 Stupeň plnění

4.3.2.2.1 Dále uvedené stupně plnění cisteren určených pro přepravu kapalin při teplotách okolí nesmějí být překročeny:

(a) pro hořlavé látky bez dalších nebezpečných vlastností (např. toxicita nebo žíravost) v cisternách s odvětrávacím systémem nebo s pojistnými ventily (také s předřazeným průtřzným kotoučem):

$$\text{stupeň plnění} = \frac{100}{1 + \alpha(50 - t_F)} \% \quad \text{vnitřního objemu}$$

(b) pro toxické nebo žíravé látky (hořlavé nebo nehořlavé) v cisternách s odvětrávacím systémem nebo s pojistnými ventily (také s předřazeným průtřzným kotoučem):

$$\text{stupeň plnění} = \frac{98}{1 + \alpha(50 - t_F)} \% \quad \text{vnitřního objemu}$$

(c) pro hořlavé látky a slabě toxické nebo žíravé látky (hořlavé nebo nehořlavé) v hermeticky uzavřených cisternách bez pojistného zařízení:

$$\text{stupeň plnění} = \frac{97}{1 + \alpha(50 - t_F)} \% \quad \text{vnitřního objemu}$$

(d) pro velmi toxické, toxické, silně žíravé nebo žíravé látky (hořlavé nebo nehořlavé) v hermeticky uzavřených cisternách bez pojistného zařízení:

$$\text{stupeň plnění} = \frac{95}{1 + \alpha(50 - t_F)} \% \quad \text{vnitřního objemu}$$

4.3.2.2.2 V těchto vzorcích znamená α střední koeficient objemové roztažnosti kapaliny mezi 15°C a 50°C, tj. pro zvýšení teploty nejvýše o 35°C.

α se vypočte podle vzorce:

$$\alpha = \frac{d_{15} - d_{50}}{35 \times d_{50}}$$

přičemž d_{15} a d_{50} znamená relativní hustoty kapaliny při 15°C a 50°C a t_F střední teplotu kapaliny při plnění.

Poznatky z praxe aneb více proměnných

- a) je značný problém získat specifickou hmotnost plněné kapaliny při teplotách 15°C a 50°C. U těchto teplot se běžně specifická hmotnost nezjišťuje – pro potřeby vydání atestu o výrobku se používá nejčastěji teplota při 20°C. Bez speciálního laboratorního vybavení je tak zjištění specifických hmotností určených předpisem RID nemožné.

U ropných látek je možné použít korekční tabulku normy ČSN EN ISO 3675 pro změnu specifické váhy:

Specifická hmotnost (g/cm ³) při 20°C	Korekce na 1°C
0,610 – 0,650	0,00095
0,651 – 0,710	0,0009
0,711 – 0,770	0,0008
0,771 – 0,800	0,00075
0,801 – 0,830	0,0007
0,831 – 0,950	0,00065
0,951 – 1,100	0,0006

Pro příklad zvolme např. UN 1202 Palivo pro vznětové motory. Pokud bude mít při 20°C specifickou hmotnost např. 0,820 g/cm³ vychází přepočtem specifická hmotnost:

- při 15°C hodnota 0,8235 g/cm³ = (0,820 + (5 x 0,0007))

- při 50°C hodnota 0,7990 g/cm³ = (0,820 – (30 x 0,0007))

- b) Pro určení střední teploty plnění by bylo nejvhodnější vzít průměr z hodnot teplot na začátku a na konci plnění. Toto však není možné vzhledem k tomu, že stanovit maximální možné procento plnění je nutné před započítáním vlastního plnění (nebo ihned po jeho zahájení). Na řadu tak přichází kvalifikovaný odhad kdy obsluha musí porovnat teplotu plněné látky v nádrži a teplotu prostředí ve kterém se bude plněná látka pohybovat – teplota potrubní trasy před a během plnění, teplota venkovního prostředí i teplota vozu určeného k plnění.
- c) Obsluha musí vzít v úvahu eventuální zbytek předchozí plněné nebezpečné věci a o tento zbytek snížit plněné množství. Ačkoli Železniční přepravní řád již v dnešní době nezná pojem nevyčerpatelného zbytku, cisternové vozy jezdí nedostatečně vyprázdněné. Vinou (z drtivé většiny) nejsou technické závady cisternových vozů, ale chybný přístup obsluhy která provádí vyprazdňování především viskozních materiálů. Jediným spolehlivým způsobem zjištění velikosti zbytku je zvážení vozu před plněním na kolejové váze.
- d) Pro maximální možné využití povoleného objemu vozu je nezbytné mít k dispozici odpovídajícím způsobem vybavené manipulační místo - plnění provádět na kolejové váze, popřípadě mít k dispozici průtokoměr na plnicím zařízení.

Závěr

Je nutné stanovit maximální procento plnění vozu při limitních parametrech plnění. Na maximální procento plnění má vliv změna specifické váhy plněného materiálu, teploty plnění i vlastnosti použitého cisternového vozu.

Pokud použijete výpočet pro výše uvedené UN 1202, vyjde Vám maximální procento plnění u vozů vybavených pojistným ventilem 98,1 %, ale u vozů hermeticky uzavřených pouze 95,1 %.

Pro výpočet maximálního procenta plnění můžete použít program Plnič který naleznete na internetové prezentaci ABPZ, o.s. na adrese:

<http://www.dgsa-rid.cz/download.php?sekce=4>

Na této adrese můžete používat program přímo na internetu nebo si ho stáhnout do svého počítače.

Radek Klein,
viceprezident ABPZ

7. vydání vyhlášky UIC 573

Vážení znalci RID a "obeznámení s RID".

Vydání RID 2009 odkazuje přímo na 7. vydání vyhlášky UIC 573 platné od 1. října 2008, což tímto platí pro všechny uživatele RID.

Tato vyhláška pochází sice z října 2007, platí ale od 1.10.2008.

Změna oproti 6. vydání z roku 2005 spočívá v doplnění specifikace pro crash-prvky (závazné ustanovení bod 1.1.6):

Z 1.1.6 – Cisternové vozy, ve kterých se přepravují nebezpečné věci, musí odpovídat předpisům RID.

Cisternové vozy pro přepravu látek třídy 2 přílohy 1 přípojku B k úmluvě COTIF (RID) (viz seznam zkratk) musí být vybaveny nárazníky nejméně kategorie C podle vyhlášky UIC č. 526-1, bod 0.2. Jsou-li vybavené crashovými prvky podle přílohy F, mohou být při dodržování specifikace bodů F.1.1 a F.1.2 vybavené i nárazníky kategorie A.

Tyto vozy ovšem musí být dimenzovány tak, aby vydržely maximální nárazové podmínky s nárazníky kategorie A (zpráva ERRI B 12/RP 17, bod 3, viz bibliografie).

Dávám toto na vědomí, abyste nemuseli shánět celou vyhlášku (předpokládám, že 6. vydání všichni mají a znají).

Manfred Schubert
RAILTEST a.s.



Rád bych touto cestou poděkoval Ing. Schubertovi za toto upozornění i za poskytnutí zprávy která se týká čištění cisternových vozů a kterou naleznete na internetové prezentaci ABPZ na adrese www.dgsa-rid.cz

Radek Klein,
viceprezident ABPZ

Srážka vlaků v Berlíně

Dne 16.4.2009 ve 22:20 došlo k najetí regionálního osobního vlaku na zadní část nákladního vlaku přepravujícího nebezpečné věci. V osobním vlaku v uvedenou dobu cestovalo 24 osob.

Paradoxem je, že tuto srážku v prvopočátku zřejmě zavinila právě přeprava nebezpečných věcí – podle v současné době dostupných informací (vyšetřování není ještě uzavřeno) byla pro nákladní vlak postavena vlaková cesta špatným směrem vzhledem k přijetí zákazu o přepravě nebezpečných věcí centrem Berlína.

V okamžiku, kdy strojvedoucí nákladního vlaku zjistil, že je pro jeho vlak postavena vlaková cesta přímým směrem (do centra města) a ne na stanovenou odbočnou trasu, snížil rychlost vlaku na 13 km/hod a informoval výpravčího o této chybě. Následně výpravčí zrušil původní vlakovou cestu a připravil novou která již byla vedena správným směrem. Po obdržení návěstního znaku dovolujícího jízdu začal strojvedoucí nákladní vlak opět zrychlovat až na hodnotu 35 km/hod. V této chvíli do zadní části nákladního vlaku narazil v rychlosti 85 km/hod regionální osobní vlak.

Výsledkem této nehodové události je 22 osob zraněných, z toho 5 těžce. V nákladním vlaku byly řazeny vozy ložené zkapalněným hořlavým plynem (Propan?), naštěstí nedošlo k úniku přepravovaných nebezpečných věcí. Stav vozu po nárazu je patrný z fotografií.

Přímou příčinou vzniku nehodové události byla zřejmě chybná obsluha zabezpečovacího zařízení protože vlak osobní dopravy projel do úseku obsazeného nákladním vlakem na návěst „Volno“.

Co dodat závěrem? Nezbývá než se ztotožnit s prohlášením mluvčího německé policie: "Neštěstí mohlo dopadnout ještě mnohem hůř," poznamenal Jens Schobranski.

S použitím zdrojů: www.tagesspiegel.de a www.bz-berlin.de

Radek Klein,
viceprezident ABPZ



