



Informační bulletin

číslo 2/09

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

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

7.9.2009

Obsah

Úvodní slovo prezidenta ABPZ	3
Koncept Písemných pokynů a povinné výbavy v RID	4
Nehoda nákladního vlaku v Itálii	14

Úvodní slovo prezidenta ABPZ

Vážené kolegyně a kolegové,

Na konci prázdnin ABPZ vydává druhý informační bulletin v tomto roce.

V uvedeném bulletinu dostáváme informaci, jak daleko proběhlo jednání o připravovaných opatřeních v oblasti přeprav nebezpečných věcí - konkrétně jednání o návrzích, které předkládají na mezinárodních jednáních zástupci Německa. „Písemné pokyny pro případ nehody v písemné podobě pro strojvůdce v železniční dopravě“ jsou dle mého názoru daleko od praxe v železničním provozu. Plně se ztotožňuji s názorem UIC, který je možný v železničním provozu uplatňovat.

Léto se neobešlo bez tragické nehody ke které došlo 29.06.2009 v italském Viareggiu. Každá taková tragedie nás musí varovat a nutit k důslednosti při naší každodenní práci. Zprávy o nehodě ve Viareggiu říkají, že v železniční cisterně byl přepravovaný hořlavý zkapalněný plyn. Skutečností je, že u cisterny revidované v počátku tohoto roku došlo k technické závadě s následným vykolejením, při kterém došlo k proražení pláště železniční cisterny. Tragická bilance této nehody je dvacet dva mrtvých a přes padesát zraněných.

Je nutné se ptát:

Byla revize cisterny provedena dobře?

Byla provedena tlaková zkouška a revize kotle cisterny v souladu s platnými normami?

Je dobré, že na přepravu tř.II se používají železniční cisterny vyrobené v roce 1975?

Tato nehoda musí být pro nás všechny varováním.

Přeji Vám všem příjemné prožití zbytku léta.

Vladimír Zelený
prezident ABPZ



Koncept Písenných pokynů a povinné výbavy v RID

K 46. zasedání Výboru odborníků pro přepravu nebezpečných věcí (Mezivládní organizace pro mezinárodní přepravu po železnici (OTIF)) konaného v Hamburku 21. – 23. října 2008 předložilo Německo 24. září návrh zavedení konceptu Písenných pokynů pro případ nehody v písemné podobě pro strojvůdce v železniční dopravě. V návaznosti na změnu platnou od 1. 1. 2009 v ADR a ADN, kdy příprava Písenných pokynů pro případ nehody přechází plně do povinnosti dopravce a dochází ke standardizaci znění Písenných pokynů pro případ nehody. Němečtí zástupci bezpečnostních poradců vycházejí ze snahy sjednotit postupy přepravy NV v kombinovaném přepravním řetězci a vyloučit někdy protichůdné nebo velmi odlišné pokyny pro stejné látky a různé druhy přepravy. Proto předložili návrh na doplnění oddílu 5.4.3 do RID následovně:

„5.4.3 Písenné pokyny

5.4.3.1 Jako pomůcka během nouzové nehodové situace, k níž může dojít nebo která může vzniknout během přepravy, musí být písenné pokyny ve formě stanovené v pododdlu 5.4.3.4 při přepravě v kabině strojvůdce a musí být snadno přístupné.

5.4.3.2 Tyto pokyny musí poskytnout dopravce strojvůdci(ům) v jazyce (jazycích), ve kterém (kterých) je (jsou) schopen(ni) číst a porozumět jim. Strojvůdce(ci) je (jsou) povinen(ni) se ujistit, že je (jsou) schopen(ni) podle pokynů řádně postupovat.

5.4.3.3 Před započítím jízdy je (jsou) strojvůdce(ci) povinen(ni) se informovat o naložených nebezpečných věcech a nahlédnout do písenných pokynů ke zjištění podrobností k činnosti, které je nutno provést v případě nehody nebo nouzové situace.







5.4.3.4 Písenné pokyny musí odpovídat následujícímu čtyřstránkovému vzoru, jak pokud jde o jejich formu, tak i obsah.







Písenné pokyny Činnosti v případě havárie nebo nehody


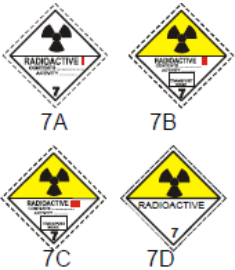



V případě havárie nebo nehody, k níž může dojít nebo která může vzniknout během přepravy, musí strojvůdci učinit následující opatření, kde je to bezpečné a proveditelné:

- Zastavit vlak/posun, přitom mít na paměti typ nebezpečí (např. požár, ztráta nákladu), místní podmínky (např. tunel, zastavěné oblasti) a možná opatření havarijních služeb (dostupnost, evakuace);
- Odpojit nebo vypnout zdroje energie (přívod elektrické energie, naftové motory), které mohou zhoršit nebezpečí;
- Vyloučit zdroje iniciace, zejména nekouřit nebo nezapínat nebo nevypínat jakákoli elektrická zařízení;
- Postupovat podle doplňujících pokynů přidělených dle přiřazených nebezpečí všem dotčeným nebezpečným věcem v dále uvedené tabulce. Nebezpečí odpovídají příslušnému identifikačnímu číslu bezpečnostní značky určené pro přepravované věci během přepravy.
- Informovat řídicí střediska a/nebo ohlašovnu havárie nebo příslušnou zásahovou jednotku a poskytnout jim pokud možno co nejvíce informací o havárii nebo nehodě a dotčených látkách.
- Uchovávat průvodní doklady snadno přístupné pro zásahové jednotky při jejich příjezdu.
- Obléci si fluoreskující výstražnou vestu.
- Vzdálit se z bezprostřední blízkosti havárie nebo nehody, upozornit jiné osoby, aby se vzdálily a řídit se pokyny zásahových jednotek.
- Nevstupovat do vyteklych nebo vysypaných látek, ani se jich nedotýkat a zabránit vdechování výparů, kouře, prachu a par zdržováním se na návětrné straně.
- Kde je to vhodné a bezpečné zdolat požár v nákladním prostoru prostřednictvím strojvůdců.

- Kde je to vhodné a bezpečné použít výbavu k zamezení průniku do vodního prostředí a zachycení úniku.
- Odložit veškerý kontaminovaný oděv a použitou ochrannou výbavu a zajistit jejich bezpečnou likvidaci.

Dodatečná opatření pro strojvůdce z hlediska charakteristik nebezpečí nebezpečných věcí dle tříd a k činnostem podmíněným převažujícími okolnostmi		
Bezpečnostní značky a velké bezpečnostní značky, popis nebezpečí	Charakteristika nebezpečí	Dodatečná opatření
(1)	(2)	(3)
<p>Výbušné látky a předměty</p>  <p>1 1.5 1.6</p>	<p>Mohou mít řadu vlastností a účinků, jako je hromadný výbuch, rozlet úlomků, intenzivní požár/tepelný tok, vytváření jasného světla, hlasitý hluk nebo kouř.</p> <p>Citlivost na otřesy a/nebo nárazy a/nebo teplo.</p>	<p>Chránit se, ale držet se co nejdále od oken.</p>
<p>Výbušné látky a předměty</p>  <p>1.4</p>	<p>Malé nebezpečí výbuchu a požáru.</p>	<p>Chránit se.</p>
<p>Hořlavé plyny</p>  <p>2.1</p>	<p>Nebezpečí požáru.</p> <p>Nebezpečí výbuchu.</p> <p>Mohou být pod tlakem.</p> <p>Nebezpečí udušení.</p> <p>Mohou způsobit popáleniny a/nebo omrzliny.</p> <p>Obsah může při zahřívání vybuchnout.</p>	<p>Chránit se.</p> <p>Vyhýbat se nízko položeným místům.</p>
<p>Nehořlavé, netoxické plyny</p>  <p>2.2</p>	<p>Nebezpečí udušení.</p> <p>Mohou být pod tlakem.</p> <p>Mohou způsobit omrzliny.</p> <p>Obsah může při zahřívání vybuchnout.</p>	<p>Chránit se.</p> <p>Vyhýbat se nízko položeným místům.</p>
<p>Toxické plyny</p>  <p>2.3</p>	<p>Nebezpečí otravy.</p> <p>Mohou být pod tlakem.</p> <p>Mohou způsobit popáleniny a/nebo omrzliny.</p> <p>Obsah může při zahřívání vybuchnout.</p>	<p>Použijte únikovou masku.</p> <p>Chránit se.</p> <p>Vyhýbat se nízko položeným místům.</p>
<p>Hořlavé kapaliny</p>  <p>3</p>	<p>Nebezpečí požáru.</p> <p>Nebezpečí výbuchu.</p> <p>Obsah může při zahřívání vybuchnout.</p>	<p>Chránit se.</p> <p>Vyhýbat se nízko položeným místům.</p> <p>Zabraňte průniku unikajících látek do vodního prostředí.</p>

<p>Hořlavé tuhé látky, samovolně se rozkládající látky a znečistlivělé výbušné látky</p>  <p>4.1</p>	<p>Nebezpečí požáru. Hořlavé nebo spalitelné, mohou být iniciovány teplem, jiskrami nebo plameny. Mohou obsahovat samovolně se rozkládající látky, které jsou náchylné k exotermickému rozkladu v případě přívodu tepla, styku s jinými látkami (jako jsou kyseliny, sloučeniny těžkých kovů nebo aminy), tření nebo nárazu. Toto může vést k vývinu škodlivých a hořlavých plynů nebo par. Obsah může při zahřívání vybuchnout.</p>	<p>Zabraňte průniku unikajících látek do vodního prostředí.</p>
<p>Samozápalné látky</p>  <p>4.2</p>	<p>Nebezpečí samovznícení, je-li obal poškozen nebo dojde-li k úniku obsahu. Mohou prudce reagovat s vodou.</p>	
<p>Látky, které ve styku s vodou vyvíjejí hořlavé plyny</p>  <p>4.3</p>	<p>Nebezpečí požáru a výbuchu při styku s vodou.</p>	<p>Uniklé látky musí být udržovány v suchém stavu zakrytím.</p>
<p>Látky podporující hoření</p>  <p>5.1</p>	<p>Nebezpečí vznícení a výbuchu. Nebezpečí prudké reakce při styku s hořlavými látkami.</p>	<p>Zabránit smíchání s hořlavými nebo zápalnými látkami (např. pilinami).</p>
<p>Organické peroxidy</p>  <p>5.2</p>	<p>Nebezpečí exotermického rozkladu při zvýšených teplotách, styku s jinými látkami (jako jsou kyseliny, sloučeniny těžkých kovů nebo aminy), tření nebo nárazu. Toto může vést k vývinu škodlivých a hořlavých plynů nebo par.</p>	<p>Zabránit smíchání s hořlavými nebo zápalnými látkami (např. pilinami).</p>
<p>Toxické látky</p>  <p>6.1</p>	<p>Nebezpečí otravy. Nebezpečí pro vodní prostředí.</p>	<p>Použijte únikovou masku.</p>

Bezpečnostní značky a velké bezpečnostní značky, popis nebezpečí	Charakteristika nebezpečí	Dodatečná opatření
(1)	(2)	(3)
<p>Infekční látky</p>  <p>6.2</p>	<p>Nebezpečí infekce. Nebezpečí pro vodní prostředí.</p>	
<p>Radioaktivní látky</p>  <p>7A 7B 7C 7D</p>	<p>Nebezpečí absorpce a vnějšího záření.</p>	<p>Omezit dobu expozice.</p>
<p>Štěpné látky</p>  <p>7E</p>	<p>Nebezpečí jaderné řetězové reakce.</p>	<p>(Omezit dobu expozice.)</p>
<p>Žíravé látky</p>  <p>8</p>	<p>Nebezpečí chemických popálenin. Mohou prudce reagovat spolu navzájem, s vodou a s jinými látkami. Nebezpečí pro vodní prostředí.</p>	<p>Zabraňte průniku unikajících látek do vodního prostředí.</p>
<p>Jiné nebezpečné látky a předměty</p>  <p>9</p>	<p>Nebezpečí popálenin. Nebezpečí požáru. Nebezpečí výbuchu. Nebezpečí pro vodní prostředí.</p>	<p>Zabraňte průniku unikajících látek do vodního prostředí.</p>

Poznámka:

1. Pro nebezpečné látky s více riziky a pro náklad skládající se z více nebezpečných látek je třeba respektovat všechny pokyny.
2. Dodatečná opatření výše uvedená je třeba uzpůsobit tak, aby odrážela třídy nebezpečných věcí určených k přepravě a prostředky přepravy.

Výbava pro osobní a obecnou ochranu k provádění všeobecných činností a specifických nouzových činností s ohledem na hrozící nebezpečí, která musí být v kabině strojvůdce

Následující výbava musí být v kabině strojvůdce pro všechna čísla bezpečnostních značek:

- kapalina pro výplach očí¹

Pro strojvůdce:

- fluoreskující bezpečnostní vesta (např. jak je uvedena v EN 471);
- přenosná svítilna;
- pár ochranných rukavic;
- ochrana očí (např. ochranné brýle).

Doplňující ochranné prostředky předepsané pro určité třídy:

- úniková maska² musí být k dispozici v kabině strojvůdce pro strojvůdce při přepravě věcí ve vlaku s bezpečnostní značkou č. 2.3 nebo 6.1;
- lopata³.

Vyplývající doplnění

Doplnit 1.4.2.2.1 (g) v následujícím znění:

„(g) poskytnout požadované Písemné pokyny a ověřit, že předepsané vybavení je v kabině strojvůdce;“.

Oprávněnost

Písemné pokyny jsou pomůckou strojvůdci v případě vzniku mimořádných událostí, které jsou následkem havárie. Převzetím principu z ADR a ADN a jeho využití i v RID, s přizpůsobením pro železniční přepravu se dosáhne standardizace postupů v případě mimořádné události ve všech typech přepravy po souši. Následně bude možno se obejít bez odlišných národních pravidel.

Mezinárodní organizace železničních společností UIC 5. října 2008 okomentovala návrh německých poradců a provedla úpravu navrženého materiálu následovně:

UIC zveřejnila německý návrh na setkání odborníků na přepravu nebezpečných věcí v Bruges 9. října 2008. Jednotliví zástupci uvedli, že takový návrh může být podpořen, ale jen částečně. Zejména povinné vybavení na lokomotivě (hnacím voze) se nezdá být jako nutné ani praktické z následujících důvodů:

1. přeprava nebezpečných věcí na železnici v Evropě vykazuje velká přepravovaná množství a k nehodám/haváriím s nebezpečnými věcmi dochází relativně zřídka jak z hlediska funkce k výkonu přepravy tak absolutně. Dosavadní získané zkušenosti při přepravě nebezpečných věcí neidentifikují žádná slabá místa v opatřeních pro případ nehody/havárie, která by odůvodnila nová ustanovení v RID tak zásadní, jak je navrhuje německá skupina odborníků. Zvláště UIC si není vědomo žádného důvodu vedoucího k rozhodnutí o přijetí německého konceptu z hlediska opatření pro případ nehody/havárie zejména s ohledem na vybavení z hlediska osobní a obecné bezpečnosti jak je navrhováno. Je třeba si položit primární otázku týkající se praktických zkušeností a faktů, které Německo může předložit jako podporu pro zavedení nových opatření.
2. UIC se zdá, že aktivita Německa vychází pouze z vlastní snahy harmonizovat více-modální přepravu nebezpečných věcí v oblasti písemných pokynů. UIC se domnívá, že harmonizace by neměla být koncem nějakého snažení, ale primárně by měla sloužit všezahrnujícímu cíli neustálého zlepšování bezpečnosti. Zdokonalení nouzových postupů po havárii je součástí takového vývoje. Je těžké vidět, jak bude takového cíle dosaženo, obzvláště když Německo nepředložilo odůvodnění, co přesně je třeba zlepšit a proč je navržené vybavení považováno za nutné.

¹ není požadováno pro bezpečnostní značky č. 1, 1.4, 1.5, 1.6, 2.1, 2.2 a 2.3

² např. úniková maska s kombinovaným filtrem proti plynu/prachu typu A1B1E1K1-P1 nebo A2B2E2K2-P2 srovnatelná s popisem v EN 141







³ předepsána pouze pro bezpečnostní značky 3, 4.1, 4.3, 8 a 9







3. Zdá se, že němečtí legislativci sdílejí názor, že strojvůdci nejsou obecně v pozici, která by měla iniciovat protihavarijní opatření překračující zajištění vlastní bezpečnosti, odeslání nouzového volání, varování ovlivněných a opuštění scény havárie. UIC tedy činí závěr a odpovídajícím způsobem zdůrazňuje, že požadované vybavení z tohoto úhlu pohledu vidí jako nepotřebné. S tím, že strojvůdci mají základní požadavek, zachovat vlastní bezpečnost a opustit nebezpečný prostor, což jsou ve většině případů pouhé dvě věci, které mohou učinit. Navíc vypořádání se s havárií a velkými úniky by mělo být přenecháno příslušným útvarům, jako jsou např. hasiči. Navíc strojvůdci nezasahují ani v případě požáru nákladů nebo malých úniků. Strojvůdci nemají pro takový zásah výcvik.
4. Jednou z dalších námitek UIC proti německému návrhu je, že zatímco u silniční přepravy řidiče od nákladu (kterého druhově nemůže být nikdy tak velké množství jako se může vyskytnout při přepravě po železnici) dělí několik metrů a tudíž může být velmi ohrožen, v nepříznivém případě při přepravě po železnici a zachvácení požárem posledního vozu při sestavě 20 vozů, může být vzdálenost strojvůdce od místa havárie ve vlaku 700 m. Také je zde uváděno, že v mnoha případech by bylo nutné shodně vybavit hnací vůz jak v přední, tak v zadní kabině, což by vedlo k neúměrným nákladům, obzvláště u větších přepravních společností.
5. UIC nepovažuje za dostatečné odůvodnění pro zavedení německého konceptu pouze sjednocení protihavarijního přístupu z hlediska přepravy po souši. Jako životně důležité spíše považuje předložení důkazu, např. poznatků vyplývajících ze skutečné havárie a ospravedlňující zavedení takového konceptu. Přesto provedlo přezkoumání a úpravu německého konceptu (viz níže) tak, aby byla vzata v úvahu snaha o harmonizaci a současně byly minimalizovány požadavky na novou výbavu lokomotiv.


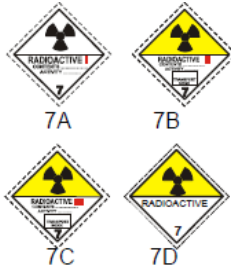



Písemné pokyny (po úpravě od UIC) Činnosti v případě havárie nebo nehody

V případě havárie nebo nehody, k níž může dojít nebo která může vzniknout během přepravy, členové osádky lokomotivy musí strojvůdci učinit následující opatření, kde je to bezpečné a proveditelné:

- je-li to nutné, vypněte motor;
- vylučte zdroje iniciace, zejména nekuřte nebo nezapínejte jakékoli elektrické zařízení;
- postupujte podle doplňujících pokynů přidělených dle přiřazených nebezpečí všem dotčeným nebezpečným věcem v dále uvedené tabulce. Nebezpečí odpovídají příslušnému identifikačnímu číslu bezpečnostní značky určené pro přepravované věci během přepravy.
- Informujte řídicí středisko nebo příslušnou zásahovou jednotku a poskytněte jí pokud možno co nejvíce informací o havárii nebo nehodě a dotčených látkách.
- Je-li to potřebné, uchovávejte průvodní doklady snadno přístupné pro zásahové jednotky při jejich příjezdu.
- Oblečte si fluoreskující výstražnou vestu pokud se nacházíte ve vlaku nebo jeho blízkosti.
- Vzdalte se z bezprostřední blízkosti havárie nebo nehody, upozorněte jiné osoby, aby se vzdálily a řiďte se pokyny zásahových jednotek.
- Nevstupujte do vyteklých nebo vysypaných látek, ani se jich nedotýkejte a zabraňte vdechování výparů, kouře, prachu a par zdržováním se na návětrné straně.
- Odložte veškerý kontaminovaný oděv a zajistěte jeho bezpečnou likvidaci.

Dodatečná opatření pro strojívdce z hlediska charakteristik nebezpečí nebezpečných věcí dle tříd a k činnostem podmíněným převažujícími okolnostmi		
Bezpečnostní značky a velké bezpečnostní značky, popis nebezpečí	Charakteristika nebezpečí	Dodatečná opatření
(1)	(2)	(3)
<p>Výbušné látky a předměty</p>  <p>1 1.5 1.6</p>	<p>Mohou mít řadu vlastností a účinků, jako je hromadný výbuch, rozlet úlomků, intenzivní požár/tepelný tok, vytváření jasného světla, hlasitý hluk nebo kouř.</p> <p>Citlivost na otřesy a/nebo nárazy a/nebo teplo.</p>	<p>Chránit se, ale držet se co nejdále od oken.</p>
<p>Výbušné látky a předměty</p>  <p>1.4</p>	<p>Malé nebezpečí výbuchu a požáru.</p>	<p>Chránit se.</p>
<p>Hořlavé plyny</p>  <p>2.1</p>	<p>Nebezpečí požáru.</p> <p>Nebezpečí výbuchu.</p> <p>Mohou být pod tlakem.</p> <p>Nebezpečí udušení.</p> <p>Mohou způsobit popáleniny a/nebo omrzliny.</p> <p>Obsah může při zahřívání vybuchnout.</p>	<p>Chránit se.</p> <p>Vyhýbat se nízko položeným místům.</p>
<p>Nehořlavé, netoxické plyny</p>  <p>2.2</p>	<p>Nebezpečí udušení.</p> <p>Mohou být pod tlakem.</p> <p>Mohou způsobit omrzliny.</p> <p>Obsah může při zahřívání vybuchnout.</p>	<p>Chránit se.</p> <p>Vyhýbat se nízko položeným místům.</p>
<p>Toxické plyny</p>  <p>2.3</p>	<p>Nebezpečí otravy.</p> <p>Mohou být pod tlakem.</p> <p>Mohou způsobit popáleniny a/nebo omrzliny.</p> <p>Obsah může při zahřívání vybuchnout.</p>	<p>Chránit se.</p> <p>Vyhýbat se nízko položeným místům.</p>
<p>Hořlavé kapaliny</p>  <p>3</p>	<p>Nebezpečí požáru.</p> <p>Nebezpečí výbuchu.</p> <p>Obsah může při zahřívání vybuchnout.</p>	<p>Chránit se.</p> <p>Vyhýbat se nízko položeným místům.</p>

Bezpečnostní značky a velké bezpečnostní značky, popis nebezpečí	Charakteristika nebezpečí	Dodatečná opatření
(1)	(2)	(3)
<p>Hořlavé tuhé látky, samovolně se rozkládající látky a znečitlivělé výbušné látky</p>  <p>4.1</p>	<p>Nebezpečí požáru. Hořlavé nebo spalitelné, mohou být iniciovány teplem, jiskrami nebo plameny. Mohou obsahovat samovolně se rozkládající látky, které jsou náchylné k exotermickému rozkladu v případě přívodu tepla, styku s jinými látkami (jako jsou kyseliny, sloučeniny těžkých kovů nebo aminy), tření nebo nárazu. Toto může vést k vývinu škodlivých a hořlavých plynů nebo par. Obsah může při zahřívání vybuchnout.</p>	
<p>Samozápalné látky</p>  <p>4.2</p>	<p>Nebezpečí samovznícení, je-li obal poškozen nebo dojde-li k úniku obsahu. Mohou prudce reagovat s vodou.</p>	
<p>Látky, které ve styku s vodou vyvíjejí hořlavé plyny</p>  <p>4.3</p>	<p>Nebezpečí požáru a výbuchu při styku s vodou.</p>	
<p>Látky podporující hoření</p>  <p>5.1</p>	<p>Nebezpečí vznícení a výbuchu. Nebezpečí prudké reakce při styku s hořlavými látkami.</p>	
<p>Organické peroxidy</p>  <p>5.2</p>	<p>Nebezpečí exotermického rozkladu při zvýšených teplotách, styku s jinými látkami (jako jsou kyseliny, sloučeniny těžkých kovů nebo aminy), tření nebo nárazu. Toto může vést k vývinu škodlivých a hořlavých plynů nebo par.</p>	
<p>Toxické látky</p>  <p>6.1</p>	<p>Nebezpečí otravy. Nebezpečí pro vodní prostředí a kanalizační systém.</p>	

Bezpečnostní značky a velké bezpečnostní značky, popis nebezpečí	Charakteristika nebezpečí	Dodatečná opatření
(1)	(2)	(3)
<p>Infekční látky</p>  <p>6.2</p>	<p>Nebezpečí infekce. Nebezpečí pro vodní prostředí a kanalizační systém.</p>	
<p>Radioaktivní látky</p>  <p>7A 7B 7C 7D</p>	<p>Nebezpečí absorpce a vnějšího záření.</p>	<p>Omezit dobu expozice.</p>
<p>Štěpné látky</p>  <p>7E</p>	<p>Nebezpečí jaderné řetězové reakce.</p>	
<p>Žíravé látky</p>  <p>8</p>	<p>Nebezpečí popálenin. Mohou prudce reagovat spolu navzájem, s vodou a s jinými látkami. Nebezpečí pro vodní prostředí a kanalizační systém.</p>	
<p>Jiné nebezpečné látky a předměty</p>  <p>9</p>	<p>Nebezpečí popálenin. Nebezpečí požáru. Nebezpečí výbuchu. Nebezpečí pro vodní prostředí a kanalizační systém.</p>	

Výbava⁴ pro osobní a obecnou ochranu k provádění všeobecných činností a specifických nouzových činností s ohledem na hrozící nebezpečí, která musí být v kabině strojvůdce

Následující výbava musí být v kabině strojvůdce pro všechna čísla bezpečnostních značek:

- přenosná svítilna;

pro strojvůdce:

- fluoreskující bezpečnostní vesta v souladu s EN 471.

⁴ Povinná výbava, pokud je to nutné, musí být přizpůsobena stávajícím platným národním požadavkům.

Budou-li Písemné pokyny a povinná výbava zavedeny do RID a v jakém rozsahu se zřejmě nedozvíme dříve, jak po dalším jednání (47. jednání, v termínu 16. – 20. 11. 2009) výboru odborníků pro přepravu nebezpečných věcí OTIF.

Naše připomínky případně námitky či jiná sdělení k této záležitosti lze uplatnit prostřednictvím Asociace bezpečnostních poradců a znalců, o.z. které je následně předá zástupci Ministerstva dopravy.

Literatura:

OTIF/RID/CE/2008/20

OTIF/RID/CE/2008/22

www.otif.org

Ing. Quido Kratochvíl
člen ABPZ

Nehoda nákladního vlaku v Itálii

Dne 29.6.2009 došlo v železniční stanici Viareggio k nehodě cisternových vozů přepravujících hořlavý zkapalněný plyn (LPG).

Zadní část 14 vozového nákladního vlaku za jízdy vykolejila a dva kotlové vozy se vzňaly. K neštěstí došlo krátce před půlnocí, strojvedoucí vlaku ucítil asi 200 metrů za stanicí šubnutí, přičemž krátce potom zadní část soupravy vykolejila. Podle hasičů se unikající hořící plyn rozšířil na několik domků v okolí trati, kde se poté rozhořelo několik požárů. Výsledek tohoto neštěstí je katastrofální – 22 osob zemřelo, 4 další jsou v kritickém stavu, zraněno bylo 50 osob, 1100 osob muselo být evakuováno. O síle výbuchu vypovídá poškození 5 domů (2 se okamžitě po explozi zřítily).

Příčinou neštěstí bylo utržení čepu nápravy. Následně došlo k vykolejení a převrácení několika vozů. Minimálně u jednoho z nich došlo následně k proražení kotle a úniku obsahu - po vylití části obsahu do kolejiště došlo k iniciaci a následnému výbuchu a požáru.

Toto neštěstí okamžitě vyvolalo reakce:

- pozastavení provozu vozů firmy GATX na území Itálie. Je podivné, že předmětný vůz byl na začátku roku podroben revizní prohlídce pojezdu.
- v současné době se již případem zabývá UIP a lze očekávat minimálně změnu podmínek provádění revizních prohlídek pojezdů vozů
- předmětný vůz byl vyroben v roce 1974 ve východním Německu a spekuluje se o možnosti proražení kotle z důvodu zeslabení stěny rzi
- GATX nechá okamžitě vyměnit dvojkolí na všech vozech tohoto typu

Jedná se o jedno z největších železničních neštěstí související s přepravou nebezpečných věcí - samozřejmě lze očekávat další zpřísnění podmínek přeprav nebezpečných věcí.

Zdroj: idnes.cz, zelpage.cz, poliziadistato.it, corriere.it

Radek Klein
viceprezident ABPZ



foto předmětného dvojkolí







Stejné místo jako na horním snímku...

