

**PODNIKOVÉ SMĚRNICE PRO ZAJIŠTĚNÍ
BEZPEČNOSTI SILNIČNÍ PŘEPRAVY
NEBEZPEČNÝCH VĚCÍ**

DOPORUČENÍ

Duben 2005

OBSAH

Úvod	4
Doporučení	6
Příloha I Technické možnosti zabezpečení prostor pro dočasné skladování	22
Příloha II Postupy řízení a provozní postupy pro snížení bezpečnostního rizika	29
Příloha III Technické možnosti prevence odcizení vozidel nebo nákladu během přepravy nebo prevence narušení přepravy	31
Příloha IV Vzor podnikového bezpečnostního plánu	37

Prohlášení o odpovědnosti a zárukách

Tento dokument je určen pouze pro informaci a obsahuje doporučení pro zajištění bezpečnosti silniční přepravy nebezpečných věcí. Informace uvedené v těchto Doporučeních jsou poskytovány v dobré víře a autoři nečiní žádné prohlášení ani neposkytují záruky, pokud jde o jejich úplnost, přestože je na základě svých informací považují za správné. Nejedná se o komplexní návod ke všem detailům zajištění bezpečnosti silniční přepravy nebezpečných věcí. Autoři nepřebírají žádnou odpovědnost, pokud jde o informace obsažené v těchto doporučeních.

AISE	Mezinárodní sdružení pro mýdla, detergenty a údržbové prostředky (<i>International Association for Soaps, Detergents and Maintenance Products</i>), http://www.aise-net.org/
CEFIC	Evropská rada chemického průmyslu (<i>European Chemical Industry Council</i>), http://www.cefic.org/
CEPE	Evropská rada průmyslu barviv, tiskařských barev a barev pro výtvarníky (<i>European Council of the Paint, Printing Ink and Artists' Colours Industry</i>), http://www.cepe.org/
CLECAT	Evropská asociace spedičních, dopravních, logistických a celních služeb (<i>European Association for Forwarding, Transport, Logistics and Customs Services</i>), http://www.clecat.org/
ECTA	Evropské sdružení pro přepravu chemických látek (<i>European Chemical Transport Association</i>), http://www.ecta.be/

- EFMA** Evropské sdružení výrobců hnojiv (*European Fertilizer Manufacturers Association*), <http://www.efma.org/>
- FECC** Evropská asociace distributorů v chemickém průmyslu (*European Association of Chemical Distributors*), <http://www.fecc.org/>
- FIATA** Mezinárodní federace spedičních svazů (*International Federation of Freight Forwarders' Associations*), <http://www.fiata.com/>
- IRU** Mezinárodní unie silniční dopravy (*International Road Transport Union*), <http://www.iru.org/>

ÚVOD

Po událostech z 11. září 2001 dospěli tvůrci mezinárodních předpisů k názoru, že je nezbytné vypracovat a zavést opatření k zajištění bezpečnosti přepravy nebezpečných věcí po silnici, železnici a vnitrozemských vodních cestách před možným rizikem teroristického útoku.

Na základě příslušných doporučení OSN byla ustanovení o zajištění bezpečnosti přepravy (na rozdíl od ustanovení o obecné bezpečnosti) uvedena v nové kapitole 1.10 řádu ADR a jsou určena všem účastníkům přepravního řetězce.

Tato opatření nabývají účinnosti dne 1. ledna 2005 a musí být provedena v obvyklé lhůtě 6 měsíců do 1. července 2005. Podniky, kterých se opatření týkají, by však neměly spoléhat na tuto lhůtu a měly by zahájit přípravy co nejdříve. Měly by si být vědomy toho, že tvůrci předpisů výslovně stanovili, že cílem těchto předpisů je snížit nebezpečí zneužití nebezpečných věcí, v jehož důsledku by mohlo dojít k ohrožení osob, majetku nebo životního prostředí. Při přepravě nebezpečných věcí nelze dosáhnout absolutní ochrany.

Opatření k zajištění bezpečnosti by měla být nedílnou součástí systému managementu bezpečnosti a zabezpečování jakosti každého podniku, který se účastní přepravy nebezpečných věcí.

Všeobecné požadavky kapitoly 1.10 ADR jsou závazné. Konkrétní způsob jejich zohlednění bude záviset na jednotlivých podmínkách podniků v daném přepravním řetězci a na tom, jak posoudí rizika a jaké budou případné závěry. Například opatření přijatá podnikem nacházejícím se v obytné zóně nebo v blízkosti strategického dopravního koridoru se mohou značně lišit od opatření podniku, který má provozy v otevřené krajině.

Tato doporučení byla navržena průmyslovým sektorem s cílem poskytnout co nejkomplexnější výběr technických a provozních možností, z nichž mohou uživatelé vybírat vlastní optimální kombinace pro splnění regulativních požadavků kapitoly 1.10. Tato doporučení NEPŘEDEPISUJÍ všechna opatření, jež musí podnik přijmout, aby dodržel předpisy. Jsou v nich spíše uvedeny pravděpodobné výstupy řady možných zásahů a jednotlivým poznámkám lze správně porozumět pouze v kontextu relevantních regulativních ustanovení.

Tato doporučení jsou dobrovolná a informativní. Bude třeba, aby podniky samy rozhodly, jak tato doporučení na základě vlastního úsudku uplatní při dodržení použitelných právních předpisů. Kromě toho by podniky měly při provádění opatření v této oblasti dodržovat zejména právní předpisy vztahující se na ochranu a důvěrnost dat.

Ustanovení kapitoly 1.10 se nevztahují na přepravu omezených množství a množství, která jsou nižší, než je uvedeno v dílčí části 1.1.3.6.3 ADR.

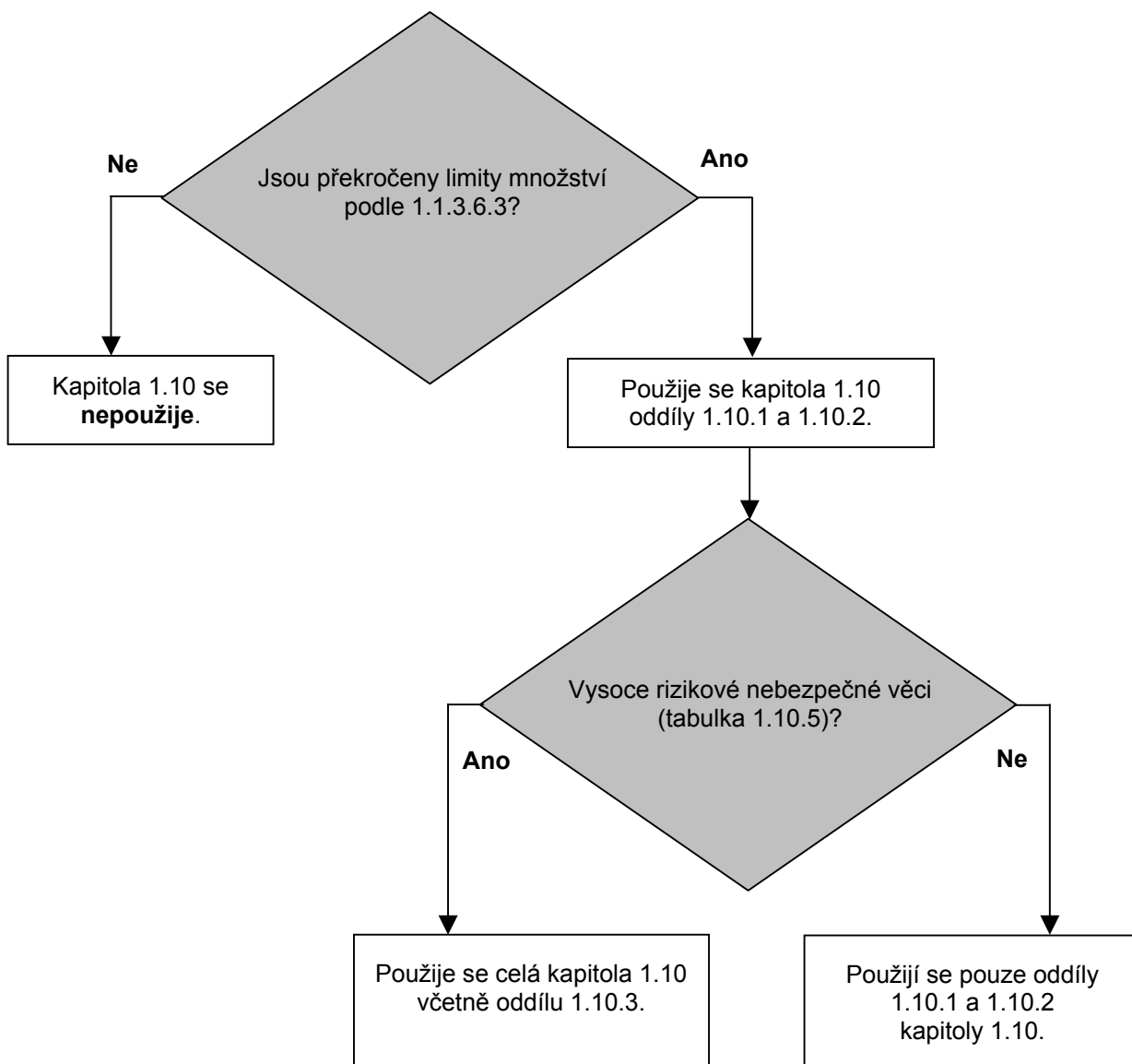
Je důležité poznamenat, že se podmínky ustanovení o bezpečnosti v dílčí části 1.1.3.6.3 vztahují také na přepravu cisternami a přepravu volně ložených látek silničními vozidly.

Kapitola 1.10 se nevztahuje na určité nebezpečné věci, které jsou uvedeny v tabulce 1.10.5 jako vysoce rizikové nebezpečné věci (například kyanid draselný, UN 1680, třída 6.1, obalová skupina I) s limitem množství 0 kg na jeden obal. Množství uvedená v dílčí části 1.1.3.6.3 mají přednost před limity množství předepsanými v tabulce 1.10.5, pokud jsou limity v tabulce 1.10.5 nižší než limity v dílčí části 1.1.3.6.3. Omezení množství se vztahuje na každou dopravní jednotku. To nebrání tomu, aby celkové množství, které podnik přepraví nebo s nímž manipuluje za rok, překročilo tento limit. Toto pravidlo je smysluplné, protože jakékoli zneužití by se týkalo individuální přepravní akce.

Pokud jsou limity množství překročeny, použijí se ustanovení kapitoly 1.10 oddílů 1.10.1 a 1.10.2. V případě vysoce rizikových nebezpečných věcí se použije také oddíl 1.10.3.

Oddíl 1.10.3 zavádí specifická a náročnější speciální pravidla pro nebezpečné věci s vysokým potenciálem nebezpečnosti, přičemž se netýká pouze obecného zneužití a souvisejících nebezpečí, ale také zneužití pro teroristické cíle a jeho možných vážných důsledků.

V následujícím diagramu je uveden postup rozhodování o přijímaných opatřeních (množství se vztahují na věci přepravované jako kusy a rovněž na přepravu v cisternách a přepravu volně ložených látek):



DOPORUČENÍ

V tomto doporučení je text ustanovení kapitoly 1.10 nového řádu ADR vyveden modře a je zvýrazněn modrým stínováním. Vždy předchází příslušnému komentáři.

KAPITOLA 1.10

BEZPEČNOSTNÍ PŘEDPISY

POZNÁMKA: *Pro účely této kapitoly se slovem bezpečnost rozumí opatření nebo preventivní kroky ke snížení nebezpečí odcizení nebo zneužití nebezpečných věcí, v jehož důsledku by mohlo dojít k ohrožení osob, majetku nebo životního prostředí.*

1.10.1 Všeobecná ustanovení

1.10.1.1 Všechny osoby podílející se na přepravě nebezpečných věcí musí dodržovat bezpečnostní předpisy pro přepravu nebezpečných věcí uvedené v této kapitole v přiměřené míře ke svým odpovědnostem.

Každá zúčastněná osoba si má uvědomovat možnost zneužití nebezpečných věcí. Každý musí dodržovat příslušné předpisy v souladu se svými odpovědnostmi v rámci organizace podniku. To se vztahuje stejnou měrou například na pracovníky odesílatele, na nakladače, dopravce, vykladače a příjemce.

Spolehliví a odpovědní zaměstnanci jsou klíčem k dosažení toho, aby byla opatření k zajištění bezpečnosti účinná. Je třeba získat písemně doložené důkazy o profilu a praxi každé přijaté osoby.

Podniky by měly zajistit, aby každý zaměstnanec zúčastněný na přepravě nebezpečných věcí byl držitelem těchto ověřitelných dokladů:

- oprávnění, certifikátů a popřípadě povolení k obsluze, a
- všech nezbytných povolení týkajících se vykonávání prací apod.

Žadatelé by měli být upozorněni na to, že poskytnutí falešných informací nebo zamlčení podstatných informací by bylo důvodem pro odmítnutí pohovoru nebo u zaměstnanců důvodem k propuštění.

V souladu s použitelnými vnitrostátními právními předpisy by měli zaměstnavatelé kontrolovat pracovní záznam každé osoby zúčastněné na přepravě nebezpečných věcí při náborech a licence a podobné doklady by měli kontrolovat v pravidelných intervalech. Od uchazeče je třeba požadovat následující informace:

- celé jméno,
- adresu,
- datum narození,
- osobní identifikační číslo, pokud je vnitrostátními správními orgány přidělováno,
- podrobné údaje o rozsudcích v trestních věcech vyneseny v minulosti (pokud to připouští zákon),

- veškeré podrobné údaje doporučení (pokud je uchazeč předložil).

Je třeba získat souvislý záznam o průběhu uchazečova vzdělávání a pracovního poměru. To nemusí být vždy snadné, ale obecně je třeba žádat o informace pokrývající posledních 10 let a jako absolutní minimum informace o předchozích pěti letech.

- Podle možnosti je třeba navázat osobní kontakt s předchozím zaměstnavatelem (předchozími zaměstnavateli) s cílem probrat charakter uchazeče a jeho přístup k práci.
- Při ověřování doporučení po telefonu je třeba telefonní číslo dodané uchazečem ověřit například v telefonním seznamu nebo na informacích.
- Otevřená doporučení ve smyslu „všem, jichž se to týká“, by neměla být přijímána.
- Písemná vyjádření lze získat od zaměstnavatelů, vzdělávacích institucí apod.
- Doporučuje se vést záznamy o stavu tohoto postupu.
- Totožnost je třeba ověřit žádostí o předložení pasu, kontrolou fotografie v úředním dokladu (například v řidičském průkazu s fotografií), vyžádáním účtů za služby zaslanými na adresu žadatele apod.
- Pokud není k dispozici průkaz totožnosti, je třeba získat současnou uchazečovu fotografii, kterou uchazeč podepíše v přítomnosti zástupce podniku.
- Důkladně je třeba ověřit řidičské oprávnění: řidičský průkaz je třeba dobře prohlédnout, zda nejeví známky úprav, vyblednutí nebo vymazání záznamu. Je třeba se ujistit, že barvy pozadí jsou správné a neporušené. Znečištěný nebo poškozený řidičský průkaz by měl vzbudit podezření a je třeba prohlédnout jeho zadní stranu/doložku. Je třeba pořídit kopii řidičského průkazu a založit ji do záznamů. Řadu z těchto informací lze shromáždit v rámci dobře strukturovaného pohovoru.

1.10.1.2 Nebezpečné věci smějí být předány k přepravě pouze dopravcům, jejichž totožnost byla vhodným způsobem ověřena.

Není třeba přijímat žádná zvláštní opatření, pokud existuje s dopravcem pravidelný obchodní vztah, neboť totožnost obchodního partnera je známa. Je však třeba pravidelně prověřovat postupy používané podnikem, který si objednal přepravu nebezpečných věcí.

Při navazování nového obchodního vztahu je třeba se přesvědčit o spolehlivosti partnera. Každý podnik se musí samostatně rozhodnout, jak bude v této záležitosti postupovat, zda například na základě vlastních kritérií nebo za použití systému posuzování kvality a bezpečnosti SQAS (*Safety and Quality Assessment System*) schématu *Marine Packed Cargo* (MPC) vypracovaného organizací CDI (*Chemical Distribution Institute*) nebo tradičních systémů standardizace podle ISO.

Věci smějí být předávány k přepravě, pokud bylo vhodným způsobem ověřeno oprávnění tyto věci přijmout.

Subdodavatelé

Podniky používají subdodavatele nebo agentury za účelem rozšíření sortimentu poskytovaných služeb. Subdodavatelé však mohou být zdrojem nového ohrožení

a podniky mohou být vystaveny větší hrozbě zevnitř, než kdyby se opíraly o přímo najaté zaměstnance. Někteří subdodavatelé nebo agentury mohou být ve svých postupech výběru méně důslední, než by byly podniky, které jejich služeb využívají.

Subdodavatelé zúčastnění na přepravě nebezpečných věcí by měli být podrobováni témuž postupu prověřování jako noví zaměstnanci před navázáním pracovního poměru. Odpovědnost za provádění takového prověřování bude na dodavatelském podniku. Podnik, který subdodávky využije, by měl požádat subdodavatele o to, aby svými záznamy prokázal, že tato prověření provedl. Pokud to subdodavatel není schopen prokázat, měl by zaměstnávající podnik přezkoumat své pracovní vazby se subdodavatelem. Subdodavatel by měl prokázat dodržování odpovídajících pravidel pro prověřování personálu.

Podniky, které využívají subdodávek, mohou někdy zaměstnat velký počet subdodavatelů na určitý projekt na odděleném místě – například výstavba nového provozu. Za takových okolností mohou podniky využívající subdodávek zvážit omezení postupů prověřování, pokud jsou schopny zabránit subdodavatelům v přístupu do provozů.

Podnik využívající subdodávek může být nucen převzít odpovědnost za prověřování za subdodavatele, kteří jsou samostatnými podnikateli. Podniky by měly zvážit další kontroly nebo prověřování subdodavatelů nebo subdodavatelů angažovaných v klíčových pozicích, například jako hlídači na přístupových místech k provozu.

Stojí za to zjistit, zda je subdodavatel nebo agentura členem uznávané profesní organizace, která schvaluje standardy v daném oboru.

Další vhodnou praxí je zajistit zavedení postupů, jimiž se ověří, že se skutečně dostavila osoba, kterou subdodavatel nebo agentura poslali. Nejsou-li k dispozici úřední průkazy totožnosti, lze toho dosáhnout těmito způsoby: například

- požadovat, aby subdodavatel nebo agentura předem poskytli fotografii osoby, jejíž pravost potvrdí. Tuto fotografii lze porovnat s osobou, která se objeví v podniku, ještě před tím, než je vpuštěna do podniku;
- požadovat, aby subdodavatel nebo agentura poskytli vlastní identifikační fotografii, kterou lze kontrolovat při každém vstupu;
- pokud jsou identifikační fotografií vybaveni zaměstnanci, rozšířit tento požadavek na zaměstnance subdodavatele. V ideálním případě by měly být tyto propustky mezi jednotlivými návštěvami ponechány v podniku. Při každé návštěvě by měl být člen personálu subdodavatele nebo agentury konfrontován s vlastní fotografií, než je mu propustka předána;
- mít dohodnutý postup zastupování, pokud je zaměstnanec subdodavatele dočasně nepřítomen. V tomto postupu by mohlo být stanoveno, co je přijatelné jako dočasný zástup, a zda neomezit při dočasném zástupu výkon služby a přístup.

1.10.1.3 Prostory terminálů pro dočasné skladování, plochy pro dočasné skladování, odstavné plochy pro vozy, kotviště a seřadovací nádraží používané pro dočasné skladování během přepravy nebezpečných věcí musí být vhodně zabezpečeny, dobře osvětleny a, kde je to možné a vhodné, nepřístupné veřejnosti.

Pod „dočasným skladováním“ se nerozumí a nemělo by se rozumět noční parkování nebo zastávky na trase. „Parkování“ není totéž co „dočasné skladování“.

Prostorami pro dočasné skladování během přepravy jsou prostory určené pro přerušení přepravy, ke kterému dochází pravidelně (například zastávky nutné z důvodu podmínek přepravy a etapy, při nichž dochází ke změně druhu přepravy, tj. překládka, a zastávky vynucené okolnostmi přepravy). Přerušením v tomto smyslu není zastavení nebo parkování v servisu apod. Regulativní požadavky na parkování a dozor jsou stanoveny v kapitole 8.4 ADR.

„Vhodně zabezpečené“ jsou ty prostory, u nichž je přístup zabezpečen dostačujícími technickými a organizačními opatřeními (například jasně formulovanými předpisy pro přístup, které zakazují přístup/setrvávání nepovolaných osob).

„Dobře osvětlené“ jsou zejména ty prostory, na které se již vztahují příslušné požadavky předpisů o bezpečnosti v průmyslu (týkající se pracovníků). Bez ohledu na to mohou být použity přiměřené monitorovací systémy (například infračervené detekční systémy).

Doporučením „...kde je to možné a vhodné, nepřístupné veřejnosti“ se rozumí, že přístup je zakázán organizačními opatřeními (například předpisy pro přístup osob a vjezd vozidel – včetně kolejových vozidel, a nejedná se o veřejné komunikace). Fyzické bariéry (například oplocení) a hlídky ostrahy nejsou zpravidla nezbytné, pokud lze nepovolané osoby jasně identifikovat a nepouštět jinými opatřeními.

Omezení přístupu

Zaměstnavatelé mohou snížit riziko „zevnitř“ tím, že omezí přístup jednotlivých zaměstnanců do klíčových míst, k majetku a informacím a povolí přístup na místa, k majetku a informacím, které zaměstnanci potřebují pro vykonávání své práce. Toho lze dosáhnout různými způsoby podle charakteru podniku.

Patří mezi ně:

- fyzická kontrola přístupu do míst, kde se nacházejí rozhodující zařízení, vysoce rizikové nebezpečné věci, systémy informační techniky nebo majetek o vysoké ceně,
- ochrana citlivých podnikových informací, jak fyzických dokumentů (například jejich bezpečným uzamčením), tak počítačových záznamů (řízením přístupu k systémům informační techniky),
- požadavek, aby zaměstnanci neustále měli při sobě doklady s identifikační fotografií,
- řízením nebo omezením přístupu personálu subdodavatele nebo agentury do určitých prostor bez doprovodu dozoru,
- zamezením tomu, aby si personál subdodavatele nebo agentury bral do citlivých prostor osobní věci.

Seznam technických možností pro zabezpečení prostor pro dočasné skladování je uveden v příloze I.

1.10.1.4 Každý člen personálu vozidla přepravujícího nebezpečné věci musí mít během přepravy u sebe průkaz totožnosti opatřený fotografií.

K tomu se doporučuje, aby byla nejen ověřována totožnost členů posádky silničního vozidla nebo plavidla, ale také alespoň jejich jména. Toho lze dosáhnout například zadáním příslušných údajů do interních seznamů podniku, jak je vyžaduje oddíl 7.5.1 ADR

(viz také komentář k pododdílu 1.10.1.5). Toto opatření má v první řadě zabránit tomu, aby nepovolaná osoba odcizila nebezpečnou věc. Měly by být zváženy také kontroly na místě, a to porovnáním informací s těmi informacemi, které poskytl dopravce před odběrem nebo dodáním nebezpečných věcí.

1.10.1.5 Bezpečnostní kontroly podle oddílu 1.8.1 a 7.5.1.1. se musí zaměřit také na vhodná opatření k zajištění bezpečnosti.

Povinnosti podle oddílu 7.5.1 ADR se tedy rozšiřují na aspekty zajištění bezpečnosti. Vhodnými opatřeními podniku pro bezpečnostní kontroly přijíždějících vozidel před jejich vstupem do provozů podniku mohou být:

- namátková, ale zaznamenaná pořadová čísla pro vykládku a nakládku;
- identifikace posádky podle úředních průkazů totožnosti. V tomto kontextu se klade důraz na přísné dodržování požadavků oddílu 8.3.1 ADR (o přepravě osob);
- kontrola způsobilosti řidiče podle právních předpisů o silniční přepravě (pokud se požaduje);
- identifikace vozidel podle dokladů k vozidlu;
- kontrola dokladů k nakládce a vykládce a adresy příjemce;
- zaznamenání posádky vozidla, vozidla, nákladu a místa určení.

1.10.1.6 Příslušný orgán vede a aktualizuje registry všech platných osvědčení o školení řidičů podle oddílu 8.2.1, která vydal nebo která byla vydána kteroukoli uznávanou organizací.

K tomuto ustanovení nejsou potřeba další doporučení, neboť je v kompetenci příslušných orgánů.

1.10.2 Školení o obecné bezpečnosti

1.10.2.1 Úvodní a obnovovací školení uvedené v kapitole 1.3 musí zahrnovat prvky poučení o bezpečnosti. Obnovovací školení nemusí být nutně vázáno jen na změny předpisů.

1.10.2.2 Školení musí být zaměřeno na povahu bezpečnostních rizik, jejich rozpoznání a postupy k jejich snížení, jakož i na opatření, která je nutno provést při narušení bezpečnosti. Musí zahrnovat seznámení s příslušnými bezpečnostními plány v přiměřené míře k odpovědnostem a povinnostem jednotlivých pracovníků a jejich účasti při aplikaci bezpečnostních plánů.

Podniky by měly proškolit v oblasti bezpečnostních rizik všechny osoby zúčastněné na přepravě nebezpečných věcí. Úvodní školení by mělo být pravidelně doplňováno obnovovacím školením.

Školení by se mělo týkat:

- povahy bezpečnostních rizik,
- rozpoznání bezpečnostních rizik,
- způsobu minimalizace bezpečnostních rizik,

- postupů při narušení bezpečnosti.

Řidiči a další relevantní skupiny pracovníků by měli dostat stručné instrukce o postupu v případě únosu nebo násilného útoku. Je jim třeba zdůraznit, že se nesmějí při pokusu chránit vozidlo nebo náklad vystavit riziku.

1.10.3 Ustanovení pro vysoce rizikové nebezpečné věci

1.10.3.1 Vysoce rizikovými nebezpečnými věcmi se rozumějí ty, které jsou potenciálně zneužitelné při teroristických akcích a které mohou vyvolat v jejich důsledku vážné následky, jako jsou hromadné ztráty na lidských životech nebo hromadná zkáza. Seznam vysoce rizikových nebezpečných věcí je uveden v tabulce 1.10.5.

1.10.3.2 Bezpečnostní plány

Dalším podstatným opatřením je vypracování a zavedení bezpečnostních plánů.

Obsah bezpečnostních plánů by měl vycházet ze všeobecné situace podniku, nikoliv z jednotlivých transportů.

Pokud již jsou některé prvky bezpečnostního plánu zavedeny na základě požadavků právních předpisů nebo v rámci systémů jakosti, lze se na ně v bezpečnostním plánu odvolat.

1.10.3.2.1 Dopravci, odesílatelé a ostatní účastníci přepravy uvedení v oddílech 1.4.2 a 1.4.3, podílející se na přepravě vysoce rizikových nebezpečných věcí (viz tabulku 1.10.5), musí přijmout, aplikovat a dodržet bezpečnostní plán, který musí obsahovat alespoň součásti uvedené v odstavci 1.10.3.2.2.

Je třeba zdůraznit, že všichni, jichž se týkají oddíly 1.4.2 a 1.4.3 ADR, musí vypracovat bezpečnostní plán. Jednotlivé části bezpečnostního plánu lze pouze upravovat s ohledem na příslušné aktivity dotyčného podniku. Podnik, který je sice podle oddílů 1.4.2 a 1.4.3 účastníkem, ale neúčastní se fyzického nakládání s nebezpečnými věcmi představujícími vysoké riziko (speditér neúčastní se přepravy nebo speditér bez vlastních stanovišť pro nakládku/vykládku nebo skladů), bude mít potřebu zavést pouze organizační opatření.

Přípravu bezpečnostních plánů je

třeba rozdělit do tří etap.

První etapa – identifikace druhu hrozeb.

- Jaké jsou zprávy o současné vnitrostátní a mezinárodní situaci nebo o záměrech a hrozbách teroristů?
- Co si myslí policie o možnosti teroristického útoku v oblasti, kde podnik působí?
- Mohou být prostory a budovy podniku, jeho činnost nebo jeho personál něčím přitažlivé pro teroristický útok?
- Je podnik umístěn tak, že může při útoku na vysoce rizikové objekty v okolí dojít k vedlejším škodám v podniku?

Druhá etapa – Co je třeba chránit, a zejména jaká je zranitelnost při teroristickém útoku.

Třetí etapa – Co je třeba udělat pro snížení rizika na přijatelnou úroveň (nebude možné riziko zcela vyloučit).

Výsledkem dořešení těchto tří etap by měl být bezpečnostní plán.

Vzor pro vypracování bezpečnostního plánu je uveden v příloze IV.

Věnujte pozornost těmto důležitým faktorům: je třeba, aby za celé plánování odpovídala jedna osoba. Musí mít pravomoc zajišťovat spolupráci kolegů a podle potřeby doporučit vynaložení prostředků na ochranná opatření.

Po dokončení musí být plány

- dodržovány,
- soustavně aktualizovány, aby odrážely změny, pokud jde o objekty a personál,
- prověřovány pravidelnými cvičeními.

Plány by měly identifikovat bezpečnostní rizika související s přepravou nebezpečných věcí a snižovat je. Zavádějte plány, které odpovídají vyhodnocenému riziku. Měly by zohledňovat druh a množství přepravovaných nebezpečných věcí a způsob jejich přepravy.

Všechny organizace zúčastněné na přepravě vysoce rizikových nebezpečných věcí by se měly přesvědčit, že jejich partneři mají zaveden bezpečnostní plán.

Dopravci, odesílatelé a příjemci by měli spolupracovat mezi sebou a s příslušnými orgány při výměně informací týkajících se případných hrozeb, při aplikaci vhodných bezpečnostních opatření a reakci na bezpečnostní incidenty.

1.10.3.2.2 Bezpečnostní plán musí obsahovat alespoň následující součásti:

(a) specifické přidělení odpovědností za bezpečnost způsobilým a kvalifikovaným osobám s odpovídající pravomocí k uplatnění svých odpovědností;

Odpovědnosti – jmenování osob odpovědných za bezpečnost – vysoce rizikové nebezpečné věci

Pro úspěšnou reakci na faktický nebo možný teroristický útok jsou nezbytné jak bezpečnostní politika podniku, tak osoby, které ji realizují. Pokud má podnik více objektů, může mít potřebu jmenovat jednu osobu s odpovědností za celek, ale také několik bezpečnostních koordinátorů pro jednotlivé objekty.

Jedna osoba by měla mít plnou odpovědnost za celý proces bezpečnostního plánování. Tato osoba by měla mít dostatečnou pravomoc dát pokyn k reakci na bezpečnostní hrozby. Měla by se také účastnit plánování a navrhování ochrany okolí objektů, kontroly přístupu apod. Musí s ní být konzultovány nové budovy, rekonstrukce nebo provozy.

Vrchní bezpečnostní koordinátor by měl s plány, a zejména s evakuačními plány, seznámit policii a ostatní složky záchranného systému.

Bezpečnostní koordinátor jednotlivého objektu by měl mít sedm hlavních úkolů:

1. vypracovat rozbor rizik objektu a na něj navazující opatření a plány k ochraně objektu,
2. navrhnout a udržovat pátrací plán,
3. navrhnout a udržovat evakuační plány,
4. rozhodovat o rozsahu a směru evakuace,
5. rozhodovat o návratu zpět do objektu,
6. udržovat úzký styk s místní policií a ostatními složkami záchranného systému,
7. organizovat školení personálu, komunikační tok a výcvik, včetně školení náhradníků.

Výsledkem by měly být plán nebo sada plánů pro jednotlivé objekty, které by měly být koordinovány na podnikové úrovni, přičemž by měly být

- pravidelně procvičovány, a
- pravidelně prověřovány, aby bylo zajištěno, že jsou stále aktuální a funkční;

(b) seznamy dotčených nebezpečných věcí nebo skupin nebezpečných věcí;

Musí být veden souhrnný seznam druhů nebezpečných věcí s potenciálem vysokého rizika (například v podobné formě jako tabulka 1.10.5), přičemž nemusí být zaznamenávána jejich množství.

Požadavky právních předpisů na záznamy se mohou lišit, přičemž se mohou lišit pro různé sledované látky.

Pokud existují vnitrostátní doporučení, jak rozpoznat podezřelé objednávky nebo dotazy, je třeba je dodržovat;

(c) přehled běžných činností a rozbor bezpečnostních rizik, které z nich vyplývají, včetně všech zastávek nutných při přepravě, přítomnosti nebezpečných věcí ve voze, cisterně nebo kontejneru před zahájením dopravy, během ní a po jejím ukončení a dočasného skladování nebezpečných věcí za účelem jejich intermodální překládky nebo překládky na jiný dopravní prostředek;

Zabezpečení na silnici – postupy řidiče – vysoce rizikové nebezpečné věci

V bezpečnostních plánech by mělo být zvaženo, zda by neměli být řidiči vyzváni, aby během cesty měli uzavřeny a uzamčeny dveře a okna kabiny.

Řidič by měl zůstat u vozidla po celou dobu, po kterou není vozidlo pod dozorem kompetentní osoby.

Řidiči by měli mít pokyn na silnici nezastavovat, pokud je k tomu nevyzve policie nebo jiný uniformovaný příslušník.

Naložená vozidla – vysoce rizikové nebezpečné věci

Pokud jsou vysoce rizikové věci naloženy k odvozu a odstaveny přes noc, jsou pochopitelně zranitelnější. Pokud je to proveditelné, neměla by být vozidla s nákladem před odjezdem odstavena přes noc nebo na delší dobu. Pokud musí být vozidla z provozních důvodů naložena v předstihu, měla by být odstavena na zabezpečeném stanovišti, uzamčena s aktivovanými poplašnými zařízeními a instalovanými imobilizéry a klíče by měly být na bezpečném místě.

Výsuvné silniční bariéry a závory – vysoce rizikové nebezpečné věci

Výsuvné silniční bariéry jsou vysoce účinnými prostředky pro zabránění nepovolenému vjezdu nebo odjezdu vozidla, jsou však velmi nákladné. Musí být správně instalovány, aby se jejich opakovaným vysouváním a zasouváním neporušil betonový podklad. Silniční bariéry je nezbytné pravidelně kontrolovat a udržovat a je třeba je neustále sledovat, aby nebránily povolenému průjezdu.

Řada podniků používá závory, které postačují u objektů s nízkým rizikem, zejména jsou-li obsluhovány službou 24 hodin. Většinu typů závor však lze zvednout ručně, a poskytují tak jen omezené zabezpečení;

(d) jasná specifikace opatření, která je třeba učinit ke snížení bezpečnostních rizik, přiměřených k odpovědnostem a povinnostem účastníka, včetně:

— školení;

Zvýšená ostražitost k možnému zneužití nebezpečných věcí s potenciálem vysokého rizika musí být na tomto místě vyšší než v oddíle 1.10.2.

Obsahem školení by mohly být:

- druhy rizik,
- detekce rizik,
- postupy minimalizace takových rizik,
- opatření, která mají být učiněna při porušení specifických bezpečnostních pravidel podniku,
- seznámení se s bezpečnostním plánem v rozsahu přidělených povinností,
- povinnosti jednotlivce v rámci tohoto plánu;

— bezpečnostní politiky (například reakce na podmínky velkého ohrožení, prověřování nově přijímaných zaměstnanců nebo zaměstnanců přidělovaných na některá místa atd.);

Pokud podnik obdrží informace o zvýšeném ohrožení, musí být jeho personál neprodleně informován. Podle potřeby by měla být dohodnuta vhodná opatření s dodavateli a zákazníky.

Pokud jde o prověřování uchazečů před uzavřením pracovního poměru,

doporučuje se použít obvyklé prostředky, například doporučení, životopisy s uvedením předchozích zaměstnání, vyjádření od policie apod. (viz také pododíl 1.10.1.2 výše);

— provozní praxe (například volba nebo používání známých tras, přístup k nebezpečným věcem při jejich dočasném skladování (jak je definováno pod písmenem (c)), blízkost citlivé infrastruktury atd.);

Ve střední Evropě obvykle nejsou při silniční přepravě ve městech dodržovány předepsané trasy. Jistě, dodržování téže trasy by mohlo přispívat k riziku. Mělo by však být zváženo stanovení plánu trasy pro danou cestu, aby byl snadno zjištěn a vysledován odklon.

Je třeba zohlednit také současné právní předpisy týkající se předcházení riziku.

Podrobnější seznam postupů řízení a provozních postupů ke snížení bezpečnostních rizik je uveden v příloze II;

— zařízení a zdrojů, které je nutno použít ke snížení bezpečnostních rizik;

Stávající zaměstnanci – vysoce rizikové nebezpečné věci

Je to pochopitelně choulostivá otázka, jde-li přímo o vlastní zaměstnance. V drtivém počtu případů budou mít zaměstnanci vzorný přístup k zaměstnání. A bez ohledu na to jsou zaměstnanec a zaměstnavatel vázáni pracovní smlouvou.

Existuje potřeba kontrolovat zaměstnance, kteří pracují na citlivých místech, aby nedošlo k narušení celého systému.

Na vedení informací o stávajících zaměstnancích by měly být kladeny stejné požadavky, jako na informace o nových zaměstnancích.

V některých případech tyto informace třeba nebyly při přijetí zaměstnance do pracovního poměru získány, mohly být vyřazeny nebo jen nejsou aktuální. Je třeba tyto informace pravidelně ověřovat a aktualizovat.

Pokud tento postup povede k pochybnostem, pokud jde o bezpečnost, je třeba tyto pochybnosti s dotyčnou osobou vyjasnit při nejbližší příležitosti. V této fázi by měl mít zaměstnanec právo podat vysvětlení.

Dobrou praxí je vypracovat prohlášení o bezpečnostních zásadách. Toto prohlášení by mělo obsahovat všeobecné principy bezpečného provádění činností a kritický názor na nepoctivost, nezodpovědnost nebo nedbalost.

Školení řidiče – vysoce rizikové nebezpečné věci

Program školení řidičů, kteří přepravují vysoce rizikové nebezpečné věci by měl obsahovat následující prvky:

- příručka řidiče, která obsahuje bezpečnostní opatření a postupy týkající se vozidla, nákladu a provozů podniku. Oddíl příručky věnovaný zajištění bezpečnosti by měl speciálně zakazovat přítomnost nepovolané osoby

(nepovolaných osob) v kabině a měl by obsahovat pokyny pro řidiče, jak postupovat, aby nedošlo k odcizení nákladu a vozidla podvodem;

- pokyny, pokud jde o správné bezpečnostní návyky. Řidiči by měli pohlížet na zajištění bezpečnosti jako na normální běžnou denní praxi na pracovišti;
- pokyny k úloze řidiče při zajištění bezpečnosti a popřípadě způsobu použití zabezpečovacího zařízení instalovaného ve vozidle a v provozech podniku;
- školení o nebezpečí únosu a způsobu jeho vyloučení.

Kontrola přístupu – vysoce rizikové nebezpečné věci

Zaměstnavatelé by měli stanovit, zda a jak kontrolovat přístup. Při zabezpečování ochrany vstupů je třeba promyslet nouzové východy a vstup tělesně postižených osob.

Je třeba také stanovit minimální bezpečnostní požadavky, které zabrání tomu, aby osoba nepozorovaně vstoupila skryta mezi doprovodem nebo ve vozidle, nebo obešla závory.

Neohlášená vozidla by neměla být vpuštěna do objektu, dokud nejsou ověřeny jejich totožnost a nezbytnost vstupu.

Prohlídka na vjezdu a výjezdu – vysoce rizikové nebezpečné věci

U některých podniků jsou součástí strategie prevence odcizení prohlídky vozidel a osob na místě. Podle potřeby by mělo být stanoveno, že vstup osoby do objektu může být podmíněn osobní prohlídkou. To je důležité zejména v objektech, kde se manipuluje s patogeny třídy 6.2 a výbušninami třídy 1.

Osobním prohlídkám musí být přítomen svědek a měla by je provádět pouze školená osoba. Pokud se má za to, že jsou takové prohlídky nezbytné, měla by být povinnost podrobit se prohlídce součástí podmínek a ujednání se zaměstnancem.

Tam, kde jsou zvláště citlivé nebo rizikové objekty, mohou zaměstnavatelé vyžadovat také namátkové prohlídky na příchodu a odchodu;

(e) účinné a moderní postupy pro ohlašování ohrožení, narušení bezpečnosti nebo případů s takovými situacemi souvisejících, a pro jednání v takových situacích;

Ke splnění požadavků na ohlašování lze použít stávající postupy vyhlášení poplachu a stavu nouze.

Ohlašování bezpečnostních incidentů

Dojde-li k bezpečnostnímu incidentu, je-li odcizeno vozidlo, zařízení nebo náklad nebo je-li podezření na situaci ohrožující bezpečnost, je třeba ihned volat policii.

Klíčové kroky

Podniky pravděpodobně mají vlastní postupy, dojde-li k odcizení nebo bezpečnostnímu incidentu. Následující seznam obsahuje hlavní kroky, které je třeba učinit po zjištění, že došlo k odcizení:

- shromáždit podrobné údaje o zařízení nebo vozidlu a jeho nákladu,
- potvrdit, kde a kdy byly naposledy viděny,
- ohlásit tyto podrobné údaje policii a poznamenat si číslo případu – může být potřebné později,
- ohlásit všechny podrobné údaje pojišťovně (pojišťovnám) a založit kopie dokladů o všech uplatňovaných škodách.

Policii je třeba předat podrobnější informace co nejdříve. Záznamy o vozidle a informace o nákladu je třeba bezpečně uložit.

Další kroky: Doporučuje se informovat řidiče podniku a eventuálně i řidiče ostatních podniků o tom, že bylo odcizeno vozidlo nebo náklad, a to pro případ, že by je spatřili.

Existují také databáze vedené veřejnými a soukromými organizacemi, z nichž některé nabízejí prostředky registrace odcizených vozidel nebo vozidel a zařízení, která jsou majetkem podniku. Nezapomeňte, že je naprosto důležité zveřejnit informaci o odcizení nákladu nebo zařízení co nejdříve.

Komerční vyhledávací a monitorovací systémy

Na vnitrostátní úrovni mohou existovat systémy sledování nákladních vozů zaměřené na

- omezování počtu krádeží nákladních vozidel a jejich nákladu,
- rychlé nalezení odcizených vozidel,
- okamžité předávání informací policii, že bylo spatřeno odcizené vozidlo, a
- předávání policejních informací o odcizených nákladních vozidlech řidičům a dalším provozovatelům silniční dopravy.

Policejní sledování

Policejní oddělení vyšetřování mohou mít informace o všech aspektech kriminality v silniční nákladní dopravě.

Mohou porovnávat podrobnosti těchto trestných činů:

- odcizení nákladních vozů a nákladu, včetně odcizení přípojných vozidel;

- vloupání do odstavených vozidel a odcizení celého nákladu nebo jeho části, a
- nedovolený vstup do různých provozů a odcizení majetku pachateli, kteří museli mít dodávkový vůz pro odvoz odcizených věcí.

Jakékoli relevantní informace je třeba oznámit příslušným orgánům;

(f) postupy pro posuzování a testování bezpečnostních plánů a postupy pro periodickou revizi a aktualizaci těchto plánů;

Požadované postupy mohou být začleněny do stávajícího systému managementu bezpečnosti a zabezpečování jakosti a stávající postupy managementu je třeba odpovídajícím způsobem rozšířit;

(g) opatření pro zajištění fyzické bezpečnosti dopravních informací obsažených v bezpečnostním plánu, a ...

Plán a informace o přepravě by měli znát pouze ti zaměstnanci, kteří je potřebují;

(h) ...opatření pro zajištění toho, aby šíření informací týkajících se přepravy, obsažených v bezpečnostním plánu, bylo omezeno na ty osoby, které je potřebují mít. Tato opatření nesmějí být přitom překážkou sdělování informací vyžadovaných v jiných ustanoveních ADR;

Bezpečnostní plán s uvedenými možnými specifickými riziky je vysoce citlivý dokument, ke kterému by měly mít přístup pouze jednoznačně určené osoby. To vyžaduje speciální opatření, která je třeba zaznamenat do bezpečnostního plánu. Týká se to také zajištění bezpečnosti systémů informační techniky.

POZNÁMKA: Dopravci, odesílatelé a příjemci by měli spolupracovat mezi sebou a s příslušnými orgány při výměně informací týkajících se případných ohrožení, aplikací vhodných bezpečnostních opatření a reakci na bezpečnostní incidenty.

Komunikace a předběžná varování – vysoce rizikové nebezpečné věci

Mobilní komunikační prostředky napomáhají předcházení kriminálním činům. Umožňují řidiči, aby kontaktoval základnu při příjezdu do prázdného objektu nebo oznámil podezřelé aktivity.

Mobilní komunikační prostředky také umožňují dopravci, aby byl informován o trase a použitých nočních parkovištích.

Vozidla by měla být vybavena vysílačkou nebo nějakým jiným prostředkem obousměrné komunikace mezi řidičem a základnou.

Řidiči by měli mít pokyn, aby komunikovali se svou provozní základnou často a pravidelně. Měli by sdělovat svou polohu, trasu, kterou pojedou, a podle potřeby odhad doby příjezdu do příštího cílového místa a potvrzovat, že je všechno v pořádku.

Měli by mít také pokyn upozorňovat základnu na jakékoli podezřelé aktivity. Doporučuje se zvážit, zda by nemělo být s řidičem dohodnuto heslo pro případ vyhlášení poplachu.

Podrobné údaje o trase a povaze vysoce rizikových nebezpečných věcí by měly být sdělovány. U takových nákladů je třeba zvážit organizování přepravy v konvoji nebo

formou skrytého/viditelného doprovodu.

Pokud se podnik dozví důležité informace, měl by spolupracovat s orgány veřejné moci, dodavateli a zákazníky na přípravě vhodných protipatření (viz také dílčí část 1.10.3.2.2. d)).

Komunikace s personálem – vysoce rizikové nebezpečné věci

Organizace by měly zajistit, aby veškerý personál zúčastněný na přepravě vysoce rizikových nebezpečných věcí chápal potřebu zesílených bezpečnostních opatření. Zaměstnanci taková opatření spíše uklidní, než znepokojí.

Otevřená komunikace umožní, aby všichni zaměstnanci hlásili cokoli podezřelého. Doporučuje se zvážit zavedení 24hodinové linky pro diskrétní ohlašování.

Jakékoli zprávy o podezřelém chování je třeba vyšetřit a ohlásit příslušným orgánům.

Při určitých vysoce citlivých operacích může být nezbytné zavést rozsáhlejší systémy dozoru. Takové systémy by měly být rozmístěny tak, aby byly velmi citlivé.

1.10.3.3 Na vozech, kterými jsou přepravovány vysoce rizikové nebezpečné věci (viz tabulku 1.10.5), musí být nainstalovány prostředky, zařízení nebo musí být přijata opatření k ochraně proti odcizení vozu a jeho nákladu a musí být učiněna opatření, aby se zajistila jejich funkčnost a účinnost v každém okamžiku. Použití těchto ochranných opatření nesmí ohrozit zásah záchranných jednotek.

POZNÁMKA: Pokud je to vhodné a pokud jsou potřebná zařízení již nainstalována, měly by být použity telemetrické systémy nebo jiné metody nebo přístroje pro sledování pohybu vysoce rizikových nebezpečných věcí (viz tabulku 1.10.5).

Pro účely zabezpečení tohoto požadavku v silniční přepravě lze odkázat na kapitolu 8.4 ADR (požadavky na dozor nad vozidly).

Zabezpečení v průběhu cesty

Řidiči by měli hlásit všechny neobvyklé skutečnosti svému manažerovi a popřípadě policii. Mezi skutečnosti, které by měli hlásit, jsou nezvyklá nakládka, uzamčení nebo uzavírání, neobvyklé změny v dokumentech, změny v pokynech týkajících se dodání nebo podezření týkající se osob nebo vozidel. Řidiči by měli obdržovat tyto pokyny:

- pokud možno vytáhnout klíč ze zapalování, uzamknout kabinu a prostor s nákladem a zapnout výstražné zařízení nebo imobilizér, kdykoli musí ponechat vozidlo nestřežené – a to i když jdou pouze zaplatit za čerpání paliva nebo něco odevzdat;
- kdykoli je to možné, doplnit palivo v podniku před odjezdem;
- naplánovat si trasu a nezastavovat z různých důvodů. Řidič by se měl před odjezdem zásobit vším potřebným, aby nemusel zastavovat například kvůli cigaretám nebo novinám;
- nikdy nenechávat otevřené okno při opuštění vozidla;
- používat pokud možno předem naplánovaná, zabezpečená a schválená noční parkoviště. Požádejte řidiče, aby předložil stvrzenky a předejte řidiči seznam objektů

k nočnímu parkování podle toho, jak nechráněný je náklad;

- zejména nesmí být zvykem používat nezabezpečená příležitostná parkoviště;
- uzamknout kabinu při přespávání v kabině;
- přistavit vozidlo zadními dveřmi (zadí) ke zdi nebo jiné bezpečné bariéře, aby jimi nebylo možné vniknout do vozidla, ale uvědomit si, že shora a z boků zůstává vozidlo nechráněné;
- nikdy nepřevážet nepovolené pasažéry;
- nikdy nenechávat vozidlo stranou bez dozoru nebo v noci na neosvětleném místě. Snažit se mít vozidlo v dohledu a být schopen se k němu rychle vrátit, pokud musí být ponecháno bez dozoru;
- kontaktovat základnu, kdykoliv dojde ke zpoždění, problému nebo změně plánu doručení. Řidič by neměl měnit předem naplánovanou trasu bez předchozího schválení základnou;
- Nikdy nenechávat naložená ani prázdná přípojná vozidla nebo kontejnery bez dozoru. Lze je ponechat bez dozoru pouze na předem dohodnutých parkovištích se schváleným instalovaným a funkčním zabezpečovacím zařízením.

Technické možnosti prevence odcizení vozidel nebo nákladu během přepravy nebo prevence narušením přepravy jsou uvedeny v příloze III.

1.10.4 V souladu s ustanoveními pododdílu 1.1.3.6 se ustanovení oddílů 1.10.1, 1.10.2, 1.10.3 a 8.1.2.1. d) nepoužijí, jestliže množství přepravovaná v obalech připadající na každou dopravní jednotku nepřekročí množství uvedená v pododdíle 1.1.3.6. Dále se ustanovení oddílů 1.10.1, 1.10.2, 1.10.3 a 8.1.2.1. d) nepoužijí, jestliže množství na jednu dopravní jednotku přepravovaná v cisternách nebo jako volně ložená nepřekročí množství uvedená v pododdíle 1.1.3.6.

Viz úvod.

1.10.5 Nebezpečné věci uvedené v následující tabulce jsou vysoce rizikovými nebezpečnými věcmi, jestliže jsou přepravovány v množstvích větších, než jsou množství uvedená v tabulce.

Tabulka 1.10.5: Seznam vysoce rizikových nebezpečných věcí

Třída	Podtřída	Látka nebo předmět	Množství		
			Cisterna (l)	Volně ložená látka (kg)	Kus (kg)
1	1.1	Výbušné látky a předměty	a)	a)	0
	1.2	Výbušné látky a předměty	a)	a)	0
	1.3	Výbušné látky a předměty skupiny snášenlivosti C	a)	a)	0
	1.5	Výbušné látky a předměty	0	a)	0
2		Hořlavé plyny (klasifikační kódy, zahrnující jen písmeno F)	3000	a)	b)
		Toxické plyny (klasifikační kódy zahrnující písmena T, TF, TC, TO, TFC nebo TOC), s výjimkou aerosolů	0	a)	0
3		Hořlavé kapaliny obalových skupin I a II	3000	a)	b)
		Znecitlivělé výbušné kapaliny	a)	a)	0
4.1		Znecitlivělé výbušné látky	a)	a)	0
4.2		Látky obalové skupiny I	3000	a)	b)
4.3		Látky obalové skupiny I	3000	a)	b)
5.1		Kapaliny podporující hoření obalové skupiny I	3000	a)	b)
		Chloristany, dusičnan amonný a hnojiva obsahující dusičnan amonný	3000	3000	b)
6.1		Toxické látky obalové skupiny I	0	a)	0
6.2		Infekční látky kategorie A	a)	a)	0
7		Radioaktivní látky	3000 A ₁ (zvláštní forma) nebo 3000 A ₂ jak je to vhodné, v kusech typu B nebo typu C		
8		Žíravé látky obalové skupiny I	3000	a)	b)

a) nevztahuje se

b) ustanovení oddílu 1.10.3. neplatí, bez ohledu na množství.

POZNÁMKA: Pro účely nešíření jaderných materiálů se na mezinárodní dopravu vztahuje Úmluva o fyzické ochraně jaderných materiálů, doplněná doporučeními Mezinárodní agentury pro atomovou energii (IAEA) INFCIRC/225 (Rev.4).

PŘÍLOHA I

Technické možnosti zabezpečení prostor pro dočasné skladování

Parkování nákladních vozidel

V jednotlivých zemích patrně neexistuje výklad pojmu „zabezpečené parkoviště nákladních vozidel“, a pokud existuje, měl by být uplatněn.

Patrně neexistují formální standardy posuzování úrovně zajištění bezpečnosti na parkovišti nákladních vozidel nebo posuzování jeho fungování.

Dostupnost a kvalita bezpečnostních opatření a jiného vybavení na parkovištích nákladních vozidel se může rychle měnit.

Provozovatelé by se měli přesvědčit o úrovni parkoviště nákladních vozidel, které chtějí použít.

Brožuru o zabezpečení parkovišť nákladních vozidel lze stáhnout z webové stránky IRU <http://www.iru.org/publications>. V brožuře IRU/ECMT je spíše než hodnocení bezpečnosti jednotlivých parkovišť nákladních vozidel uvedeno vybavení jednotlivých parkovišť bezpečnostními prvky:

- ostraha 24 hodin denně,
- video systém,
- oplocené parkování,
- osvětlení reflektory,
- hvězdičkové hodnocení úrovně zabezpečení.

Ostraha – vysoce rizikové nebezpečné věci

Řada podniků využívá vlastní ostrahu. Hlavní výhodou je loajalita zaměstnance, ale toto řešení má také nevýhody. Toto řešení ostrahy je nákladné a pro 24hodinovou ostrahu bude potřeba několik strážných. Toto jsou stálé náklady, které je třeba vyvážit jinými požadavky.

Zajištění bezpečnosti by mohlo trpět „neformálními“ vztahy členů ostrahy s kolegy. Z téhož důvodu může být provádění osobních prohlídek kolegů obtížnější pro podnikovou ostrahu než pro najatou ostrahu.

V případě najaté ostrahy je třeba mít na paměti „slabá místa“ tohoto řešení, a to i tehdy, jedná-li se o dobře zavedenou firmu. Existuje nebezpečí, že najatá ostraha nebude dostatečně znát činnost podniku a rizika nerozpozná. Doporučuje se pokud možno ustavit skupinu strážných, externistů, kteří se poté mohou dobře obeznámit s činností podniku.

Některé bezpečnostní agentury poskytují výjezdovou ostrahu. Ta obvykle provádí prohlídku objektů několikrát za noc. Je důležité mít moderní registrační systém, aby bylo možné ověřit, kdy ostraha do objektu přijela a jak dlouho se zdržela. Ostraha by měla samozřejmě měnit časy svých výjezdů a neměla by ustálit stereotypní postup, neboť by byl pachatelům rychle znám. Je důležité, aby ostraha věděla, co může v objektu chybět.

Při mimořádné události by měla být bezpečnostní agentura schopna co nejdříve kontaktovat zaměstnance s klíči. Čím později dojde k ohlášení incidentu, tím více času mají pachatelé na únik a zmenšuje se pravděpodobnost znovunabytí odcizených věcí.

Pokud bylo rozhodnuto najmout bezpečnostní agenturu, je důležité, aby agentura dodala kvalitní pracovníky. Proto je třeba výběr bezpečnostní agentury kontrolovat.

Střežené provozy

Ve věci střežení provozů by měly umět poradit policie a pojišťovna, u které je podnik pojištěn.

Při přípravě bezpečnostních plánů je třeba zvážit tyto otázky:

- ochrana střeženého obvodu (oplocením),
- přístup do objektu a kontrola (závory),
- stálé pozorování: osvětlení a uzavřený okruh průmyslové televize (CCTV),
- zábrany,
- detekce vniknutí do objektu,
- kontrola návštěv,
- omezený počet zaměstnanců, kteří mají klíče,
- parkoviště vozů zaměstnanců mimo hlavní objekt,
- kontrolovaný přístup k nakládacím rampám, úschovně klíčů od vozidel a kontrolním systémům,
- postupy prohlídek osob a vozidel,
- bezpečné uložení jakýchkoli nástrojů nebo zařízení, které by mohly pachatelům napomoci odcizit vozidlo nebo náklad.

Správně zvolený rozsah osvětlení střeženého obvodu by měl napomoci identifikaci narušitelů a vozidel.

Uzavřený okruh průmyslové televize by měl být schopen monitorovat, rozeznávat a identifikovat a měl by být provázán s ostatními systémy detekce vniknutí narušitele do střeženého obvodu a fyzickými opatřeními pro jeho zdržení.

Podrobnější doporučení k takovým opatřením lze získat u agentury *National Security Services*, například britské doporučení *Security Service Guide to Producing Operational Requirements for Security Measures*

(http://www.dft.gov.uk/stellent/groups/dft_transsec/documents/downloadable/dft_transsec_027285.pdf)

obsahuje podrobné pokyny, pokud jde o požadavky na fungování

- oplocení střeženého obvodu,
- bezpečnostního osvětlení,
- systémů průmyslové televize (CCTV),

- systémů detekce vniknutí narušitele do střeženého obvodu,
- opatření ke zdržení vniknutí do objektů,
- systémů detekce narušitelů.

Zajištění bezpečnosti odstavných ploch

Odcizení z **provozů na dvorech** jsou stále jedním z největších problémů provozovatelů. Pachatelé si mohou být jisti, že vozidla a často i jejich náklad budou v určitou dobu v těchto provozech.

Existuje řada způsobů, jak zlepšit bezpečnost vozidel, a účinným zajištěním bezpečnosti odstavné plochy se získá čas, zásadní faktor v prevenci kriminálních činů. Dobré zabezpečení však není levné, proto je nezbytné pečlivě posoudit potřeby.

Návštěvy by měly přicházet do objektů po ohlášení a členové ostrahy by měli být o nich předem informováni. Návštěvy by měly dostat doprovod z řad zaměstnanců, který za ně bude odpovídat.

U řady objektů již musí návštěvy před vstupem odevzdat všechny elektronické přístroje na vrátnici. Doporučuje se zvážit rozšíření této praxe na zabezpečené plochy.

Noční odstavení vozidel v uzamčených budovách je často proveditelné pouze u lehkých dodávkových vozů.

Těžká užitková vozidla vyžadují více místa a jsou zpravidla odstavována venku. Při odstavování vozidel v budovách je třeba neopomenout riziko požáru. Kromě toho mohou uzavřené prostory poskytovat narušitelům úkryt.

Ponechávat vozidla zaparkována zádi k plotu a domnívat se, že jsou v bezpečí, se nedoporučuje. Plot sice chrání zadní dveře, ale nechrání střechu a boky. Seřazením vozidel zádi k sobě se zajistí pouze omezené zabezpečení zadních dveří. Vozidla by měla být pokud možno zaparkována těsně vedle sebe, přičemž naložená vozidla by měla být uprostřed.

Oplocení

Oplocení střeženého obvodu je důležité, neboť tvoří první fyzickou bariéru objektu. Při úvahách nad typem a rozměry oplocení je třeba dbát na názor místních orgánů územního plánování na případný vliv na okolí.

Pro zabezpečení areálů je k dispozici několik druhů a standardů oplocení komerčních objektů. Avšak dobře připravený, schopný, podnikavý a odhodlaný narušitel dokáže i nejzabezpečenější typy nakonec přelézt, prolézt nebo podlézt.

Nejpoužívanějším oplocením je relativně nenákladné oplocení drátěným plotem. Takové oplocení však zdrží přiměřeně schopného narušitele pouze na velmi krátkou dobu.

Svařovaná síťovina nebo bezpečnostní ocelová palisáda mají velmi příznivé vlastnosti. Palisáda je silná a pevná a poskytuje výtečné možnosti pro montáž některých systémů detekce vniknutí do střeženého obvodu (*PIDS*).

Pokud je však střežený obvod v blízkosti silnice, stezky nebo jiného frekventovaného místa, může jedno oplocení opatřené systémem *PIDS* signalizovat vniknutí do objektu tak často, až se stane nepoužitelným. Nejpraktičtější může být dvojitě oplocení, přičemž vnitřní plot nebo pásmo mezi ploty jsou vybaveny poplachovým zařízením. Nejvnitřnější plot by měl být proti přelezení a proniknutí

nejodolnější, aby zajišťoval nejdelší zdržení.

U dlouhých objektů nebývá silné oplocení schůdné. V takových případech může být vhodnější se zaměřit na zónu, která vyžaduje nejvyšší úroveň ochrany. Někteří provozovatelé instalovali oplocení napájené elektřinou, které slouží jako poplašný systém a mocný odrazující prostředek.

Pachatelé budou vždy hledat způsob, jak se dostat do střežených objektů pro parkování. Nelze spoléhat na to, že řeky a pole tvoří přirozenou ochranu hranice. Oplocení jsou často opatřena ostnatým drátem. Některé ploty jsou nahoře zakončeny vinutým ostnatým drátem, méně častý je žiletkový drát.

Ostnatý drát, ať již vinutý nebo vpletený, je daleko méně účinným odrazujícím prostředkem a fungujícím obranným opatřením než různé druhy žiletkového drátu. Aby však nedošlo k rozporu s právními předpisy, měl by být žiletkový drát instalován pouze tam, kde je dostatečně z dosahu kolemjdoucích.

Pokud je dále instalován na horní části plotu, aby nebylo možné plot přelézt, musí být z dosahu dětí. Tyto požadavky omezují jeho použití na ploty, na které nelze vylézt bez pomoci vybavení. Nemá-li opět dojít ke konfliktu s právními předpisy, musí být veřejnost upozorněna na to, že je použit ostnatý nebo žiletkový drát.

Oplocení musí být instalováno v souladu s příslušnými normami a měl by být stanoven program jeho údržby.

Valy a příkopy

Při špatném návrhu mohou valy kolem hranic odstavných ploch ve skutečnosti snižovat úroveň zabezpečení. V nejhorších případech mohou valy snižovat účinnou výšku oplocení.

Příkopy jsou také často doporučovány jako opatření zajišťující vysokou míru zabezpečení. Nezabrání vykrádání vozidel, obvykle však zabrání odcizení vozidel a přípojných vozidel.

Vrata (brány)

Instalujte taková vrata, která odpovídají riziku. Vrata musí technicky odpovídat oplocením objektu a nesmí být slabší než oplocení. Nejlepší a nejnákladnější jsou elektricky ovládaná posuvná vrata na kolejnicích, neboť jsou daleko robustnější než zavěšená vrata. Pokud nejsou obsluhována službou 24 hodin, budou vyžadovat průchod pro pěší. Alternativou je solidní sestava kovových vrat se spolehlivými zámky.

Jiným účinným opatřením jsou vrata s možností dvojího uzamčení se zavařenými závěsy jako ochranou proti vysazení. Šrouby by měly být pokud možno zapuštěny nebo zavařeny, aby je nebylo možné vyjmout. Totéž platí pro šrouby nebo závěsy zámků vozidel.

Je třeba použít dobrý bezpečnostní visací zámek z tvrzené oceli, oko jakéhokoli standardního zámku by mělo být co nejkratší a zámek by měl být oplechován tvrzenou ocelí. To znesnadňuje jeho přestřížení nůžkami a prodlužuje dobu potřebnou k jeho překonání.

Poplašné systémy při vniknutí a systémy ověřování

K monitorování vrat je třeba použít poplašné systémy. Lze také zvážit použití detektorů pohybu. Neměly by být nastaveny na příliš citlivou úroveň, ale měly být stále schopny detekovat například osobu vylamující vrata oplocení odstavné plochy.

Provozovatelé by si měli uvědomit, že policie stále častěji odmítá vyjíždět k poplachům v komerčních

objektech, které jsou často plané, a reaguje pouze na ověřenou přítomnost narušitele. Existuje řada způsobů, jak toho dosáhnout, a řada systémů pro ověřování přítomnosti narušitele je k dispozici.

Nejnákladnější je miniaturní kamera s *pinhole* objektivem zpravidla umístěná na vratech nebo jiném místě pravděpodobného přístupu. Narušitel spustí kameru přerušením paprsku poplašného systému. Při aktivaci tento typ systému pořizuje snímky v krátkých intervalech.

Jiné méně nákladné systémy pracují na bázi existujících zařízení. Lze například zakoupit software, který propojí poplašné zařízení při vniknutí s běžným osobním počítačem. Jakmile narušitel přeruší paprsek, software zobrazí snímky z kterékoli kamery, která má dotyčné místo v zorném poli. Předchozích 10 sekund záznamu si lze prohlédnout z kteréhokoli místa, kde je monitor a telefonní spojení se systémem.

Některá vysoce riziková místa vyžadují ochranu proti proniknutí hraničním oplocením. Existují zařízení schopná spustit kameru, jestliže narušitel přeruší paprsek vedený podél hraničního oplocení.

Osvětlení odstavné plochy

Dobré osvětlení je důležitým opatřením pro zajištění bezpečnosti odstavné plochy a přispívá také k ochraně zdraví a obecné bezpečnosti. Dobře osvětlené oplocení střeženého obvodu bez porostu skýtajícího úkryt je dobrým výchozím opatřením. Bezpečnostní osvětlení:

- odrazuje od vstupu na plochu,
- kryje ostrahu a její činnosti,
- usnadňuje hlídce ostrahy vizuální pozorování,
- posiluje monitorování pomocí systému průmyslové televize (CCTV),
- osvětluje místo (místa) přístupu,
- usnadňuje vyhledávání vozidel.

Osvětlení musí být kompromisem mezi požadavkem na zabezpečení a napětím, které může nadměrné osvětlení vyvolat v ekologicky citlivém okolí, pro které může být vhodnější infračervené osvětlení.

Kamerový monitorovací systém

Technologie kamerových systémů se neustále zlepšuje. Teoreticky je uzavřený okruh průmyslové televize instalovaný společně s paprskovými detektory pohybu vynikajícím prostředkem monitorování odstavné plochy. Existuje však řada hledisek, které je třeba zvážit před touto významnou investicí.

Nelze se spoléhat na rady dodavatele instalace, spíše je třeba najmout konzultanta. Takto je pravděpodobnější, že bude nainstalován systém, který odpovídá potřebám, a sníží se riziko přehnaného zadání.

Na internetové stránce <http://www.homeoffice.gov.uk/crimpol/police/scidev/publications.html> je k dispozici ke stažení ve formátu PDF dokument britské organizace *Home Office* „*CCTV Operational requirements*“. Poskytuje jasnou představu, jak postupovat při rozhodování o tom, co je ve skutečnosti potřeba při použití systému CCTV.

Je důležité, aby měl podnik prostředky na 24hodinové sledování kamer, nebo alespoň byl vyhrazen

čas na prohlížení záznamů. Pokud je kamera trvale sledována, měly by být monitory v zorném poli odpovědné osoby a neměly by být nijak zastíněny. Stejně tak je důležité, aby ostatní zaměstnanci a návštěvníci na monitory neviděli; je tedy třeba omezit počet kamer. Uzavřený okruh průmyslové televize bude účinný pouze tehdy, pokud budou kamery poskytovat nejlepší možné pokrytí a pokud bude záznamové zařízení pracovat správně.

Je-li to nezbytné, měly by se kamery pravidelně pohybovat, aby nevznikala a nebyla známa slepá místa. Je třeba se vyhnout následujícím hlavním chybám:

- zařízení není zapnuto,
- před pořizováním záznamu není zkontrolováno, zda je k dispozici dost volné záznamové pásky,
- používání opotřebených pásek. Odborníci radí, aby byly pro zachování kvality záznamu analogové pásky měněny po 12 použitích.

Pokud je to možné, měla by být používána moderní digitální záznamová zařízení, která poskytují daleko lepší obraz.

Pro zaměření na určitou plochu jsou dobré kamery s otočnou a naklápěcí hlavicí (*pan/tilt camera*). Sestávají z pohyblivých kamer s ochranným krytem, který umožňuje uživateli flexibilnější monitorování.

Kupolové kamery (*dome camera*) jsou výhodnější než kamery s otočnou a naklápěcí hlavicí, neboť pokrývají významně větší zorné pole. Také znesnadňují narušiteli zjistit, zda se nachází v záběru kamery.

Doporučuje se zvážit umístění pevných kamer na vnějších zdech. Jsou levnější a je menší nebezpečí chyby při výběru než v případě kupulových kamer nebo kamer s otočnou a naklápěcí hlavicí. Ideálním systémem pro podniky s omezeným rozpočtem by mohla být kombinace typů kamer.

Kamery umístěné na sloupech jsou variabilnější než kamery na budovách a dává se jim často přednost. Takto umístěná kupulová kamera bude poskytovat nejúčinnější přehled celé plochy a může být i přínosem jako nástroj řízení podniku. Kupulová kamera bude například umožňovat stálé pozorování, aniž bude jasné, kam je namířena.

Alternativou videokamer jsou fotoaparáty aktivované paprskovými detektory pohybu.

Je také důležité, aby seriózní firma prováděla pravidelný servis kamer. Existuje řada firem specializujících se na dodávky servisu tohoto druhu zařízení. Je třeba pečlivě kontrolovat materiál ochrany čoček. Čočky jsou chráněny proti vlivům počasí, ale mohou se samy od sebe časem poškodit a deformovat obraz kamery.

Ve snaze vyhnout se záběru kamery se narušitelé často pokouší namířit kameru na oblohu, ale nemohou totéž učinit u kamer na okolních budovách. Je na místě zvážit reciproční opatření se sousedními podniky. Pokud jsou provozy umístěny v průmyslové zóně s omezeným počtem vjezdů/výjezdů, doporučuje se pokrýt kamerami tyto body, a to na náklady podniků v zóně nebo spojenými náklady podniků a správy zóny. Velmi opatrně je třeba postupovat u kamer v blízkosti obytných zón, aby nedošlo k narušení soukromí.

Další poznámky k zajištění bezpečnosti odstavných ploch

Existuje řada špatných postupů, které snižují úroveň zajištění bezpečnosti odstavné plochy. Například palety skladované u plotu jsou pro pachatele nabídnutým žebříkem. Stejně tak je třeba nenechávat

snadno přístupné posunovací lokomotivy nebo jiné těžké stroje. Pachatelé je mohou použít k proražení plotu nebo vrat.

Často jsou při parkování na odstavných plochách ponechávány návěsy na tahači. Z jednoho pohledu to velmi usnadňuje pachateli práci. Pokud má však tahač instalován vhodný imobilizér, může být trestná činnost obtížnější. Pokud pachatelé přijedou pro návěs s vlastním tahačem, může jim tahač imobilizérem zabezpečený zmařit plány.

Pokud jsou návěsy od jednotky odpojeny, měly by mít zabezpečen návěsný čep nebo blokovány podpěrné nohy. Lze zvážit, zda neponechávat prázdná plachtová vozidla na odstavné ploše s otevřenou plachtou. To by mohlo pachatele odradit od toho, aby za účelem nahlédnutí do vozu drahou plachtu rozpáral.

Prohlídky vozidel a osob na místě při příjezdu nebo odjezdu jsou v řadě podniků přípustným postupem. Vozidlo, které vykonává zdánlivě rutinní jízdu, by mohlo ve skutečnosti odvážet věci bez povolení.

PŘÍLOHA II

Postupy řízení a provozní postupy pro snížení bezpečnostního rizika

Postupy řízení

Pro lepší zajištění bezpečnosti lze přijmout řadu postupů na úrovni řízení. Management by měl

- soustavně revidovat provozní postupy;
- zvažovat možná rizika a nikdy nezapomínat na bezpečnostní opatření;
- zajistit, aby byli zaměstnanci podporováni v hlášení znepokojivým skutečností a aby věděli, že jejich zaměstnavatel bere jejich hlášení vážně a nakládá s nimi důvěrně;
- uchovávat dokumentaci na bezpečném místě. Pachatelé by mohli dokumentaci k zásilce použít jako doklad toho, že jsou oprávněni s věcmi nakládat;
- uchovávat klíče k vozidlům a provozům na bezpečném místě. Management by měl vypracovat bezpečný postup dohledu nad klíči k vozidlům a provozům. Pokud má řidič klíče od svého vozidla i mimo pracovní dobu, měl by je nestále uchovávat na bezpečném místě, neměl by je nikdy ukrývat, aby je mohl vyzvednout střídající řidič, nikdy je nenechávat na místě, kde by mohly být zneužity k pořízení kopií, a měl by zajistit, aby klíče a vozidlo nebylo možné identifikovat například podle přívěsku;
- podle možnosti měnit trasy a řidiče, aby se neustálily stereotypní postupy;
- být pravidelně ve styku s místní policií – důstojníkem pro prevenci kriminality, oddělením vyšetřování nebo místním vyšetřovatelem;
- nařídit řidičům, aby uzavírali kabinu a podle možnosti i nákladový prostor. Je-li to možné, měli by řidiči při nakládce a vykládce zamykat kabinu;
- doporučit řidičům, aby o svém nákladu a zamýšlené trase nehovořili na veřejnosti nebo při rádiové komunikaci. Měli by být opatrní, pokud se doptávají na cestu nebo odstavné parkoviště.

Podle potřeby je třeba k ochraně nákladu použít na vozidlech bezpečnostní uzávěry. Na uzávěrech se ihned projeví jakýkoli pokus zasahovat do přednastaveného číselného kódu nebo náhodně generovaného digitálního bezpečnostního kódu. Nákladnější uzávěry jsou speciálně konstruovány tak, aby vydržely pokus o násilné překonání.

Pachatelé se mohou pokusit zmocnit se vozidla v podnikových služebních oděvech a stejnokrojích, které jim mohou sloužit jako prostředek k uplatnění nároku na vyzvednutí věcí nebo vozidel. Při odstavení vozidla je třeba všechny identifikovatelné pracovní a služební oděvy odnést. Některé specializované podniky poskytují službu odložení pracovního oděvu.

Registrační doklad vozidla by měl být použit pro informování regulativních/schvalovacích orgánů o změnách stejnokrojů a jejich hlavních součástích. Orgánům by měly být vhodnou formou neprodleně předány podrobné údaje o tom, jak bylo naloženo s vyřazenými nebo odepsanými vozidly.

Obecně by mělo být skladování, vydávání a odevzdávání zaměstnaneckých stejnokrojů přísně sledováno. Pokud zaměstnanci odkládají nebo mění stejnokroj, měli by je vrátit. Zvláštní pozornost je třeba věnovat při vydávání zaměstnaneckých stejnokrojů najatým řidičům.

V objektech, kde se přijímají nebo odesílají vysoce rizikové nebezpečné věci, by měly být prováděny

- soupis vykládky nebo nakládky vozidel podle seznamu, aby mohlo být příjíždějící vozidlo konfrontováno se seznamem očekávaných vozidel uloženým na vrátnici;
- kontrola totožnosti řidiče a identifikace vozidla a zákazníkovi nebo příjemci by měla být sdělena předpokládaná doba příjezdu, která by se neměla podstatně lišit od zamýšleného času dodání.

Provozní postupy

Zajišťování bezpečnosti by mělo být součástí každodenní praxe u všech zaměstnanců zúčastněných na přepravě nebezpečných věcí. Řidiči a zaměstnanci ve skladech a na plochách by měli být školeni, aby získali správné návyky a aby bylo zajišťování bezpečnosti součástí jejich práce.

Je třeba jasně formulovat požadavky na odpovědnost a způsob provádění. Musí být pochopeny a přijaty všemi, kdo se podílejí na přepravních činnostech. Při úvodním školení by měli noví zaměstnanci obdržet bezpečnostní pokyny, které odpovídají jejich pracovní náplni.

Povinnosti týkající se zajišťování bezpečnosti by měly být zapracovány do pracovní smlouvy každého zaměstnance. Zajišťování bezpečnosti by mělo být také součástí popisu práce každého zaměstnance účastnícího se přepravy nebezpečných věcí.

Měly by být prováděny pravidelné kontroly s cílem ověřit, zda řidiči ovládají zabezpečovací zařízení ve svých vozidlech a zda je používají. Totéž platí pro zabezpečovací zařízení v provozech. Řada podniků začlenila tyto zásady do programů přípravy zaměstnanců. Podniky by měly také pravidelně kontrolovat řidičská oprávnění, a to alespoň jednou za šest měsíců. Pravidelné kontroly by měly ověřovat, zda správně fungují všechna zabezpečovací zařízení a kontrolní opatření.

Je třeba sledovat současný vývoj zajišťování bezpečnosti a projednávat jakékoli problémy s bezpečnostním manažérem podniku (pokud je jmenován), kontaktními osobami u místní policie a dalšími lidmi v oboru, aby bylo možné se poučit z aktuálních událostí a zúžitkovat zkušenosti ostatních.

PŘÍLOHA III

Technické možnosti prevence odcizení vozidel nebo nákladu během přepravy nebo prevence narušení přepravy

Dohled nad klíči

Zaparkovaná vozidla musí být na základně uzamčena a klíče musí být v uzamykatelné skříni. Může jí být buď skříňka na klíče, kde lze okamžitě zjistit, že nějaký klíč chybí, nebo bezpečná kovová skříň. Bezpečnost duplikátů klíčů by měla být zajištěna podobným způsobem a do místnosti, kde jsou klíče bezpečně uloženy, by neměly mít přístup nepovolané osoby.

Je velmi důležité zavést systém vydávání klíčů s pravidelnými kontrolami, kde se klíče nacházejí. Pokud se práce zahajuje v provozech, které jsou uzavírány (není v nich nepřetržitý provoz), je důležité dohlížet na to, kdo má klíče od vstupu.

Počet osob, které jsou seznámeny s opatřeními přijatými k zajištění bezpečnosti, by měl být co nejmenší. Doporučuje se, aby byl stanoven omezený počet zaměstnanců, kteří mají klíče, a aby tito zaměstnanci byli schopni se do provozu rychle dostavit.

Pokud dojde ke ztrátě klíčů, je třeba ihned vyměnit zámky nebo je třeba vyměnit vozidlo za podobné z jiného provozu.

Záznamy o vozidle a přípojném vozidle

Pokud policie potřebuje podrobné údaje o vozidlech, přípojných vozidlech a nákladech, měly by být rychle k dispozici. Minimálně je třeba zaznamenat a udržovat tyto údaje:

- registrační číslo vozidla a výrobní číslo přípojného vozidla,
- značka,
- model,
- typ karosérie, například se sklopnou postranicí, valník, vozidlo s boční shrnovací plachtou, skříňové vozidlo, cisterna,
- identifikační číslo vozidla (VIN),
- číslo motoru,
- číslo převodovky,
- ostatní identifikační čísla, značky a poznávací znamení,
- počet náprav,
- instalované speciální vybavení (s výrobními čísly),
- instalované zabezpečovací zařízení,
- stav tachometru.

Měly by být pořízeny fotografie vozidel a zařízení zepředu, z boku a ze zadu. To umožní policii vydat popis a pátrat po odcizeném majetku.

Denně je třeba zaznamenávat přesné informace o pohybu každého z vozidel s přesnými údaji o nákladu a řidiči. Rovněž je třeba poznamenat, že s vozidlem a jeho nákladem přišly do styku další zaměstnanci, například osoba provádějící nakládku.

Zabezpečení vozidel

Vozidla lze zabezpečit řadou dalších opatření. Doporučuje se zvážit následující možnosti:

- použít zabezpečovací zařízení; vozidlo se stane pro pachatele méně atraktivní. Tyto záležitosti je třeba projednat s pojišťovnami, včetně těch, které pojišťují „zboží na cestě“, s prodejci vozidel, konzultanty bezpečnosti přepravy a výrobci zabezpečovacích zařízení;
- nechat zabezpečovací zařízení pravidelně zkontrolovat montážní firmou;
- v závislosti na svém použití bude každé vozidlo vyžadovat různou úroveň a typ zabezpečovacího zařízení. Všechna vozidla by měla být vybavena nějakou formou imobilizéru, pokud takto nejsou vybavena již od výrobce;
- při nákupu vozidel je třeba zohlednit již instalované zabezpečovací zařízení a možnosti instalace dalších zařízení;
- pojišťovna a důstojník místní policie zabývající se prevencí kriminality mohou poskytnout rady k zabezpečení vozidel;
- nákladní vozidla jsou odcizována bez ohledu na náklad.

Zabezpečení proti odcizení

Výrobci vyvíjejí stále důmyslnější zařízení proti odcizení, která často pracují nezávisle na řídicím systému vozidla.

Vynalézavější jsou také pachatelé. Tento vývoj přinejmenším zvýšil kvalitu systémů zabezpečení vozidel na úroveň, při které instalace takového systému chrání vozidlo před příležitostnými zloději.

Řada zařízení proti odcizení funguje samostatně a nezáleží na tom, zda je řidič nezapomněl aktivovat. Některá zařízení dávají řidiči 30 sekund na to, aby po vypnutí motoru a vytažení klíčů ze zapalování opustil kabinu. Poté se samostatně aktivují. Systém zůstává aktivní, dokud není vypnut bezpečnostním klíčem, elektronickým dotykovým čidlem nebo čipovou kartou.

Požadavky zákazníků

V posledních letech výrobci stále častěji montují do vozidel standardně poplašná zařízení a imobilizéry. To snížilo počet odcizení příležitostnými zloději a tato skutečnost je výrobci zdůrazňována při prodeji vozidel. Průzkumy týkající se odcizování vozidel zdůrazňují, že si komerční autodopravci přejí, aby výrobci montovali poplašná zařízení a imobilizéry do vozidel standardně.

Výrobci vozidel však čelí základnímu problému. Jakmile bude výrobce montovat zařízení proti odcizení do každého vozidla, brzy se to doví pachatelé krádeží. V minulosti výrobci nákladních vozidel nemontovali zařízení proti odcizení již při výrobě. Namísto toho nabízeli instalaci zařízení až na úrovni prodeje. Tato praxe se nyní mění a výrobci nákladních automobilů budou v budoucnu u nových modelů nabízet zařízení proti odcizení jako standardní vybavení.

Pojišťovny vystupují při specifikování zařízení proti odcizení u užitkových vozidel aktivně. Například testovací zařízení britských pojišťoven v Thatchamu vydává seznam schválených zabezpečovacích zařízení.

Výrobci nabízejí sériově montované systémy zabezpečení u řady lehkých užitkových vozidel a u některých sérií těžkých nákladních vozidel. Zvyšují také kvalitu poplašných zařízení a imobilizérů nabízených k montáži na úrovni prodeje.

Pokud je vozidlo vybaveno schválenými systémy, může podnik splnit podmínky pro snížení pojistného. Nedostatek preventivních opatření může naopak stále častěji vést k tomu, že pojišťovna odmítne hradit škodu. Pokud dojde k odcizení vozidla vybaveného zabezpečovacím systémem proto, že systém nebyl aktivován, mohou pojišťovny odmítnout zaplatit uplatňovaný nárok.

Níže jsou uvedeny hlavní typy dostupných systémů zabezpečení pro užitková vozidla a postup výrobců při zlepšování zabezpečení vozidel.

Fyzické zajištění bezpečnosti vozidel

Užitková vozidla lze fyzicky zabezpečit dodatečnými nebo silnějšími zámky, mřížemi apod. Zabezpečení těmito prostředky může být nezávislé nebo může být doplňkem poplašného systému. Je-li použito samostatně, může fyzické zabezpečení poskytovat za nízkého rizika jednoduché a nenákladné řešení. Může také značně odrazovat příležitostného pachatele.

Řadu bezpečnostních zámků ovládá řidič ručně. Západkové zámky se dnes rychle stávají standardním vybavením přístupu do nákladového prostoru u velkých užitkových vozidel. Staly se velmi oblíbenými u přepravců kusových zásilek, kteří často zastavují. Řidič pouze zavře dveře a náklad je automaticky zabezpečen. Zabezpečení je však tak dobré, jak dobrý je jeho nejslabší článek. Většina zabezpečovacích zařízení je ve skutečnosti odolnější než karoserie, na kterou jsou instalována.

Hlavním účelem přepážky mezi prostorem řidiče/pasažérů a prostorem pro náklad v dodávkových vozech je oddělit prostor pro náklad. Je-li například přepážka instalovaná v dodávkovém voze, lze do prostoru pro náklad stoupit pouze bočními nebo zadními dveřmi, které lze zabezpečit dodatečnými zámky.

Dodávají se přepážky z různých materiálů, například z masivní oceli, překližky nebo ocelového pletiva. Správně instalovaná přepážka z pletiva může být dostatečným zabezpečením, nicméně zloděj věci vidí, a vloupání je tedy pravděpodobnější. Plné přepážky jsou vhodnější.

Imobilizéry

Účelem imobilizéru je učinit vozidlo nebo přípojné vozidlo nepojízdným. Systémy imobilizérů lze použít samostatně nebo je lze začlenit do poplašného systému. V podstatě všechny poplašné systémy schválené pojišťovnami budou nějakou formu imobilizéru standardně obsahovat jako součást celkového zabezpečovacího systému.

Při volbě imobilizéru je třeba přihlídnout k

- typu vozidla,
- riziku, které hrozí vozidlu a nákladu,
- hlediskům nakládky a vykládky.

Instalace jednoho systému ve všech podnikových vozidlech bez ohledu na jejich použití může vést ke snížení úrovně zabezpečení vozidel.

Zámky řízení

Zámky řízení se montují prakticky do všech vozů již ve výrobním závodě. Pachatelé „profesionálové“ však dokáží sériově montovaný zámek rychle překonat. Je tedy třeba instalovat další formy dodatečného zabezpečení.

Imobilizéry ventilu přívodu paliva

Nejpoužívanější metodou, jak učinit vozidlo nepojízdným, je znemožnit nastartování motoru. U vznětových motorů, které nevyžadují systém elektrického zapalování, se nastartování motoru znemožňuje vyřazením palivového vstřikovacího čerpadla. Pokud však pachatelé vniknou do kabiny, překonají zámek řízení a uvolní parkovací brzdu. Poté jsou schopni vozidlo odtáhnout.

Imobilizér startéru motoru

Startér motoru jakéhokoli typu vozidla lze snadno vyřadit z provozu vzájemným prohozením jeho kabelů. Imobilizér startéru tvoří často součást kombinovaného poplašného zařízení a mobilizátoru.

Imobilizátory brzdového systému

Od svého zavedení prošly imobilizátory brzdíků rozsáhlým vývojem. Mohou nyní pracovat ve spojení s poplašnými systémy a zahrnují také imobilizéry ventilu přívodu paliva a startéru motoru.

Zámky na kolo (botičky)

Jedná se o účinné formy znehybnění vozu, zejména u dodávkových variant osobních vozů a u dodávkových vozů typu Transit. Zámky na kolo pro velká užitková vozidla jsou těžké a neskladné. Řidiči je musí na místě instalovat a zamknout, takže riziko, že to neučiní, nebo že je nasadí nesprávně, je vyšší než u ostatních zabezpečovacích prostředků.

Imobilizéry návěsů – zámky návěsného čepu nebo podpěrných nohou návěsu

Zdaleka nejběžnějším a nejúčinnějším způsobem, jak znepojízdnit návěs, je zámek návěsného čepu. Jedná se o těžký zámek nebo kryt z tvrzené oceli, který se montuje přes návěsný čep a uzamyká ho v jeho pozici. Znemožňuje tak připojení návěsného čepu návěsu k točnici tahače.

Instalace zámků návěsného čepu může být obtížná a nečistá práce. Alternativou jsou zámky podpěrných nohou návěsu. Se zámky návěsného čepu i se zámky podpěrných nohou se manipuluje ručně, takže je řidič musí instalovat a zamknout.

Kamery na vozidlech

Kamery instalované na zádi vozidla se stále častěji používají k tomu, aby řidič mohl sledovat manévrování s vozidlem. Jsou často také cenným skrytým prostředkem monitorování bezpečnosti nákladu.

Poplašná zařízení

Znepojízdění vozidla nezabrání tomu, aby pachatel vozidlo poničil nebo na místě vyložil náklad. Poplašná zařízení mají dvojí funkci:

- vydávají hlasitý zvuk, a tím varují a odrazují, a
- ve spojení s imobilizérem vozidla mají vliv na faktor času.

Při výběru poplašného zařízení do vozidla je třeba zvážit tyto možnosti:

- má se aktivovat ručně (řidičem) nebo automaticky (vždy se aktivuje sám),
- má být napájen pouze z akumulátoru vozidla nebo z akumulátoru vozidla a záložního zdroje.

Poplašný systém napájený z akumulátoru vozidla se může výborně hodit do lehkých užitkových vozů, kterým nehrozí příliš velké riziko a u nichž je akumulátor uzavřen pod kapotou.

Velká užitková vozidla s přístupným akumulátorem na podvozku vyžadují záložní zdroj pro poplašné zařízení. Nemá smysl instalovat poplašný systém, který lze vyřadit z činnosti pouhým odpojením svorek na akumulátoru. Záložní zdroj by měl vydržet minimálně 4 hodiny.

Systém se zapíná nebo vypíná klíčovým spínačem (automatické systémy využívají signál, aby se mohl řidič ještě vrátit do kabiny nebo vyložit náklad). Je důležité používat kvalitní klíčové spínače nebo signály s velkým počtem kombinací.

Podniky by měly postupovat podle doporučení v normách, například podle

- specifikace zařízení instalovaných jako originální vybavení pro prevenci odcizení (*Specification for theft prevention devices installed as original equipment*),
- souboru zásad pro zařízení instalovaná po nákupu vozidla (*Code of practice for devices installed after vehicle marketing*), a
- souboru zásad pro ochranu věcí při přepravě (*Code of practice for the protection of goods in transit*).

Mohou existovat také normy se specifikacemi pro systémy uzamykání kabin vozidel a zajištění bezpečnosti korby nákladního vozu.

Střešní nápisy – vysoce rizikové nebezpečné věci

Široké použití střešních nápisů na velkých nákladních vozech usnadňuje letecké pátrací službě identifikovat odcizená vozidla. Příslušné orgány mohou podporovat používání střešních nápisů, zejména u dopravců vysoce rizikových nebezpečných věcí.

Poplašné systémy tahačů a přípojných vozidel, cisteren a kontejnerů – vysoce rizikové nebezpečné věci

V případě vysoce rizikového nákladu může být samostatné poplašné zařízení instalováno na tahači a rovněž na přípojném vozidle, cisterně nebo kontejneru. Pokud jsou tahač a rovněž přípojně vozidlo, cisterna nebo kontejner při svém připojení chráněny jedním společným poplašným systémem, bývá záložní akumulátor umístěn na přívěsu, cisterně nebo kontejneru. Slouží k nezávislé ochraně odstaveného přípojně vozidla, cisterny nebo kontejneru. Tím však může zůstat tahač při odpojení

zcela nechráněn. V takovém případě je důležité tahač znepojídnit.

Systémy dispečerského sledování – vysoce rizikové nebezpečné věci

Přísně vzato, nejsou systémy dispečerského sledování zařízeními proti odcizení. Mají však odrazující účinek a napomáhají nalezení vozidla, přičemž čas hraje hlavní roli. Podle potřeby lze pro monitorování přepravy vysoce rizikových nebezpečných věcí použít telemetrické systémy nebo jiné metody nebo systémy dispečerského sledování.

Podle průzkumů týkajících se odcizování vozidel a nákladu roste počet provozovatelů, kteří instalují systémy dispečerského sledování jako standardní vybavení. Zvýšený zájem provozovatelů zaznamenávají také výrobci těchto systémů.

Někteří výrobci systémů dispečerského sledování nabízejí 24hodinové sledování pomocí senzoru pohybu propojeného s jednotkou dispečerského sledování. Výrobce systému je pak schopen varovat vlastníka, že došlo k nedovolenému přemístění vozidla. Lze tak na odcizení rychle reagovat.

Určité systémy dispečerského sledování poskytují další funkce, včetně:

- dálkového znepojídnění vozidla,
- zaznamenávání otevření dveří,
- funkce nouzového poplašného systému, a
- zaslání zprávy o vjezdu nebo výjezdu z předem definované oblasti (*geo-fencing*).

Systémy monitorování průjezdu (*geo-fencing*) trvale monitorují vozidlo na předem stanovené trase nebo ve stanoveném místě. Jakékoli nepovolené přemístění automaticky spustí poplach.

Je prokázáno, že telematické systémy jsou přínosem pro management vozidel a rovněž zvyšují úroveň jejich zabezpečení. Přínosem je příznivější spotřeba paliva, zvýšená bezpečnost a levnější údržba. Díky tomu se často telematické systémy za relativně krátkou dobu samy zaplatí.

PŘÍLOHA IV

Vzor podnikového bezpečnostního plánu

Při přípravě bezpečnostního plánu by měl každý podnik posoudit vlastní situaci a podmínky; proto může mít potřebu něco omezit, upravit nebo pojmout problematiku jinak. Tento vzor je pouze doporučením a neměl by být považován za jediné řešení.

Všechny části tohoto vzoru, které nebudou pokládány za relevantní nebo je nebude možné vyplnit, je třeba vypustit.

Je třeba mít na paměti, bezpečnostní plán podléhá zejména ustanovením

- 1.10.3.2.2 (f): o posuzování, testování a periodické revizi plánu,
- 1.10.3.2.2 (g): o opatřeních pro zajištění fyzické bezpečnosti dopravních informací obsažených v plánu.

BEZPEČNOSTNÍ PLÁN PRO SILNIČNÍ PŘEPRAVU

[uved'te název společnosti]

ZAVEDEN DNE – [uved'te datum]

POUZE PRO VNITROPODNIKOVÉ POUŽITÍ

OBSAH

Oddíl 1	Údaje o společnosti	Strana []
Oddíl 2	Management zajišťování bezpečnosti	Strana []
Oddíl 3	Komunikace	Strana []
Oddíl 4	Opatření k zajištění bezpečnosti	Strana []
Oddíl 5	Jakékoli další informace	Strana []
Příloha A	Seznam osob odpovědných za řešení otázek zajišťování bezpečnosti a jejich povinnosti	Strana []
Příloha B	Seznam osob oprávněných nakládat s vysoce rizikovými nebezpečnými věcmi	Strana []
Příloha C	Schémata vyhrazených oblastí	Strana []
Příloha D	Záznamy o datu provedení změn Bezpečnostního plánu	Strana []

ODDÍL 1: Údaje o společnosti

- **Název společnosti**

[uved'te název společnosti]

- **Úplná korespondenční adresa a podrobné kontaktní údaje (telefon, e-mail)**

[uved'te údaje]

- **Úplná adresa a podrobné kontaktní údaje (telefon, e-mail) objektu, na který se bezpečnostní plán vztahuje**

[uved'te údaje]

- **Jméno a kontaktní údaje (telefon, e-mail) jmenovaného bezpečnostního koordinátora**

[uved'te údaje]

- **Seznam všech vysoce rizikových nebezpečných věcí, se kterými společnost nakládá (například v podobě, v jaké je uvedena tabulka 1.10.5)**

[vložit seznam]

ODDÍL 2: Management zajišťování bezpečnosti

A. OSOBY

- **Seznam osob odpovědných za řešení otázek zajišťování bezpečnosti a jejich povinnosti**

Viz příloha A

- **Seznam osob oprávněných nakládat s vysoce rizikovými nebezpečnými věcmi**

Viz příloha B

B. POSTUPY (uvedte postupy nebo odkazy na postupy)

- **pořizování zápisu o jednáních a o opatřeních týkajících se zajišťování bezpečnosti**
- **příjem informací a jejich předávání příslušným pracovníkům**
- **vyšetřování bezpečnostních incidentů**
- **řešení bezpečnostních poplachů**
- **uchovávání bezpečnostně citlivých informací (písemných i elektronických záznamů)**
- **dokladování přesunu vysoce nebezpečných věcí za předchozí léta**

[vložte text]

C. ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

- **Podrobné údaje o zabezpečovacím zařízení, včetně programu údržby, a opatření, která mají být přijata v případě závady zařízení**

[vložte text]

D. ŠKOLENÍ O OBECNÉ BEZPEČNOSTI

- **Podrobné údaje o programu školení v rámci vytváření povědomí o zajišťování bezpečnosti**

[vložte text]

- **Podrobné údaje o speciálním programu bezpečnostního školení pracovníků odpovědných za zajišťování bezpečnosti**

[vložte text]

- **Podrobnosti postupu vedení a uchovávání záznamů o školení**

[vložte text]

E. PROVĚRKY ZAJIŠŤOVÁNÍ BEZPEČNOSTI

- **Podobnosti plánů a záznamů výcviku a prověrek zajišťování bezpečnosti**

[vložte text]

ODDÍL 3: Komunikace

A. KOMUNIKAČNÍ SPOJENÍ MEZI STANOVIŠTĚM A VOZIDLY

- **Podrobné údaje o komunikačním spojení s vozidly, včetně záložních spojení**

[vložte text]

- **Podrobné údaje o komunikačním spojení na stanovišti mezi pracovníky odpovědnými za zajišťování bezpečnosti, včetně záložních spojení**

[vložte text]

B. BEZPEČNOSTNÍ POPLACH V OBJEKTU

- **Osoby, které musí být informovány v případě bezpečnostního poplachu v objektu (jak pracovníci podniku, tak jiné osoby a instituce, například policie)**

[vložte text]

ODDÍL 4: Opatření k zajištění bezpečnosti

VYHRAZENÉ OBLASTI S OMEZENÝM PŘÍSTUPEM

- **Seznam vyhrazených oblastí nebo budov a podrobné údaje o nich:**
 - **přístupová místa,**
 - **údaje o tom, zda mají do nich přístup i jiné osoby než zaměstnanci,**
 - **zabezpečovací zařízení k omezení a monitorování přístupu, například oplocení, systémy detekce vniknutí narušitele do střeženého obvodu, osvětlení, okruh průmyslové televize (CCTV) apod.,**
 - **postupy zabezpečení omezeného přístupu a jeho monitorování, například hlídky, systém propustek, zjišťování totožnosti osob.**

[vložte text]

OCHRANA VOZIDEL

- **Podrobné údaje o zařízení instalovaném ve vozidlech nebo údaje o postupech zavedených pro účely lepší ochrany vozidel nebo jejich nákladu proti odcizení nebo ochrany před narušení bezpečnosti přepravy.**

[vložte text]

ODDÍL 5: Jakékoli další informace

Tento oddíl se zařadí v případě, že je třeba uvést další informace, které se mohou týkat zajištění bezpečnosti objektu.

PŘÍLOHA A: Seznam osob odpovědných za řešení otázek zajištění bezpečnosti a jejich povinnosti

JMÉNO	FUNKCE	POVINNOSTI

PŘÍLOHA B: Seznam osob oprávněných nakládat s vysoce rizikovými nebezpečnými věcmi

PŘÍLOHA C: Schémata vyhrazených oblastí

PŘÍLOHA D: Záznamy o datu provedení změn Bezpečnostního plánu

DATUM ZMĚNY	PROVEDENÁ ZMĚNA