

Informace pro studenty KJP

distanční výuka 23.1.2021

Vážení, jak vidíte, tak se nevidíme, zdá se, že něco slíbovat v téhle situaci je ošidné.

Jediné, co mohu slíbit, že využiji i této situace, abych vám pomohl v opravdu dálkovém samostudiu. Je ovšem podmínkou, že se budete snažit i přes nechuť, dostat sem tam nějakou informaci do hlavy. Budete muset tu osobu, kterou občas vidíte v zrcadle přesvědčit!! Vzhledem k situaci, doporučuji řídit a učit se podle nového seznamu maturitních okruhů. Snažte se pochopit, co otázka obsahuje a na co máte nastudovat odpověď. Pro přípravu napsat body, ale ve výsledném provedení, v písemce (odpovědi nebudou odškrťování nějakých bodů) ale souvislá ucelená odpověď. To se týká i maturity. Vím, opakuji se, ale tlačím na pilu.

Máme dnes 1 hodinu MM a 3 hodiny SDL.

1. Manipulace s materiálem.

Zbývá dostudovat poslední část: pneumatická doprava v manipulaci.

Viz skripta MM. Je součástí mat. okruhu 12.

Podtlaková - (máte doma a říkáte mu vysavač). Sací vstupy, může jich být víc, na příklad odsávání prachu nebo pilin od dřevoobráběcích strojů. Ale doprava je do jednoho místa. Vzduch odnáší pevné částice, které se ukládají do zásobníku a vzduch se dál musí zbavit prachu na filtrech a teprve potom je umístěn zdroj podtlaku – ventilátor.

Přetlaková - zdroj přetlaku je na začátku systému je uzavřený a přetlak strhává s sebou materiál, v tomto případě je chod z jednoho místa do více míst, tím, že do rozvětvení vložíte klapky, které usměřují proud do jednotlivých větví. Zdroj přetlaku – kompresor.

Umět nakreslit schéma.

Co se týká obsahu písemky, bude informace později, ale látku jste už četli.

2. Silniční doprava a logistika.

Dnes bych vám stručně vysvětlil a orientoval vás v následujících okruzích.

Maturitní okruh č. 16. Úmluva o přepravní smlouvě v mezinár. sil. dopravě. CMR. Skripta II, str. 53,

Je jednou ze smluv, kterou musí podnikatelé v MSD dodržovat. Pro jednotnost platí mezi evropskými státy i mimo Evropu. Má sílu zákona, nejsou povoleny žádné národní dodatky. Účelem je zjednodušení odbavování na hranicích. V 111/94 Sb. Zjistíte, co je všechno mezinárodní doprava.

Má své podmínky. Platí pro odesílatele, dopravce a příjemce, každý odpovídá za svou část (str. 54). Odesílatel odpovídá za správnost vyplnění a podpisem. Dopravce podpisem přebírá zásilku od odesílatele. Příjemce podpisem přebírá zásilku od dopravce. To jen stručně. A v jakých případech platí!!!

Součástí Úmluvy je jednotná dokumentace – mezinárodní nákladní list - viz str. 55 skripta II. Jeden list mezinárodního nákladního listu doprovází náklad a po potvrzení příjemcem o předání zboží je dokladem o vykonané přepravě a dopravce má nárok na úhradu nákladů za dopravu.

Doplnění: kdy a pro co platí, co je povinností zástupce dopravce (řidič), kdy může dopravce odmítnout přepravu? Co je povinností odesílatele a příjemce?

Maturitní okruh č.17. Celní úmluva o mezinárodní přepravě na podkladě karnetu TIR. Skripta II, str. 56

Jednotlivé státy si chrání hospodářství, vzhledem k vývozu a dovozu zboží a materiálů, formou finančních poplatků – dovozních a vývozních cel. To znamená, že se na hranicích musí kontrolovat přepravní doklady CMR, faktury a dokonce i fyzicky, zda deklarované zboží nebo materiál odpovídá tomu, co je uvedeno. (Jestli vyvážená dřevní kulatina je pravdou nebo se dokladově proměnila v lakovaný nábytek). Každá komodita má svoje osmimístné číslo podle celního sazebníku (podle toho se řídí i výška celních poplatků). Toto číslo je uvedeno v dokladech, kromě písemného popisu. Takže třeba: dámské noční košile mají jiné číslo celního sazebníku než jízdní kola.

Poněkud náročné pro kontrolu, proto vzniká dohoda TIR, která má čtyři základní požadavky viz skripta II str. 56. Znáť!!! A vysvětlit.

Výsledek je takový, že nedůvěra a nedůstojné kontroly by měly odpadnout a zkrátit tak dlouhý administrativní čas při přechodu hranic. Vznik schengenského prostoru sice zrušil celní kontroly, ale Úmluva TIR platí dál pro státy, které jsou mimo, prakticky platí pro zbytek světa a momentálně odchodem Anglie se tato problematika zase objevila v Evropě. Stejně tak i udatní migranti se snaží využít sebemenších skulinek o průnik (třeba jako sardinky). Realita je taková: důvěřuj, ale prověřuj.

Maturitní okruh č. 18. přeprava nebezpečných věcí -Dohoda ADR

Skripta II str. 61

Základem je definice, buď – jsou to látky, které mohou ohrozit životní prostředí a bezpečnost a zdravotní stav osob, nebo jsou uvedeny v příslušné normě a dohodě ADR.

Příloha A. Obecně, máme veškeré nebezpečné látky (NL), které se rozdělují do tříd podle charakteristiky.

Dále musíme je umět zabalit pro manipulaci skladování a přepravu.

Materiál obalů- nesmí reagovat s uloženou látkou (viz kelímek od kávy naplněný rozpouštědlem). Jednotlivé materiály jsou značeny písmeny (nepožadují).

Druhy obalů – sudy, kanystry, bedny, umělohmotné palety, kameninové nádoby, skleněné demžony na kyseliny a podobně. Jsou značeny číslem (nepožadují).

Značení obalů podle náplně – velmi důležité, nesmí dojít k záměně, to se týká i maloobchodu např.: originál Savo je jemná žiravina, navíc jedovatá, uvolňuje chlor, ale v domácnosti se hodí (odstraňuje připáleniny a nechává vybílené fleky na kalhotách, nepropaluje jako kyseliny, ale záleží na koncentraci) můj případ.

Pro velkoobjem , dopravu se používá tabulka (skripta IIstr.66). Nahoře – Kemlerovo číslo dvou až čtyřmístné – značí vyšší nebezpečnosti a druh.

Dole je uvedeno čtyřmístné číslo látky UN code.

V dokladech je v případě přepravy NL uvedeno tohle číslo a osmimístné číslo z celního sazebníku.

Obaly musí mít i bezpečnostní tabulky, aby bylo zřejmé, co se dá od látky očekávat. Str. 66 – 67.

To se týkalo látek.

Příloha B. se týká schvalování přepravy a vozidel.

Dále pak požadavků na posádku a povinnosti, povinné vybavení vozidla. Vozidlo nikdy nelze schválit na celou ADR, ale jen na některou třídu nebezpečných látek. Osvědčení musí být platné 1 rok, vztahuje se na SPZ a musí být ve vozidle. Vozidlo musí být označeno, jakou látku převáží a tabulka může být sejmuta, pokud je prostor pro nebezpečnou látku dekontaminován. Osádka musí být předem informována – co veze, jaké vyžaduje vybavení vozidla, pokyny pro případ mimořádné události nebo nehody.

Celkem logická záležitost.

V některých případech může být předem stanovená trasa, rychlost, zákaz parkování nebo zastavení v blízkosti vodních toků apod.

Maturitní okruh č. 19. Dohoda o práci osádek v mezinárodní silniční dopravě AETR. Skripta II str. 71

Zásadně, vtaňuje se na všechna vozidla nad 3,5 tuny, autobusy nad 9 osob.

Obdobná směrnice platí ve stejném rozsahu i pro vnitrostátní dopravu.

Pro koho neplatí je uvedeno na str. 71, pozor současná linka je 80 km, nikoliv jak je uvedeno 50 km.

Je potřeba rozlišit co je přestávka – stání nad 15 min.

Nepřetržitá doba řízení max. 4,5 hodiny, potom přestávka 45 min. a znovu 4,5 hodiny. Dvakrát v týdnu je možné jet denně 10 hodin, ale po deváté hodině musí být přestávka 45 min.

Přestávka se může rozdělit během řízení 4,5 na třeba 2 hodiny, přestávka 15 min. dále potom 2.5 hodiny a přestávka 30 min.

Odpočinek je čas mezi dvěma jízdními dny.

Každé vozidlo má kontrolní zařízení – tachografy

- a) dosluhují vozidla kotoučky na 24 hodin, zaznamenávají čas, rychlost a stání. Řidič jich musí mít za 28 dní, nebo jiný doklad o činnosti, kdy nejel, označeny musí být jménem a SPZ.
- b) Digitální tachografy – každý řidič má svoji záznamovou kartu, kterou vkládá do tachografu. Údaje se automaticky načítají na kartu, která má kapacitu 28 dní (proto ten počet papírových kotoučků). V případě překročení povolené rychlosti dlouhodobě asi nad 2 min. je záznam. Pokud řidič překročí maximální povolenou dobu řízení, je varován signálem, pokud pokračuje, je opět záznam. *Nevím, zatím nemám informace, že by se to dalo odšvindlovat. Mít u sebe dvě karty, je sebevražda, protože při kontrole to má velmi negativní následky. Znam případ, z Německa – zákaz řízení na rok, pokuta (před pěti lety).*

V praxi je to počítání trochu komplikovanější, ale držte se tohoto základu.

Záznamy se ukládají (povinnost dopravce) min. na 12 měsíců a musí být k dispozici kontrole např.: bezpečnost práce.

Ještě mě napadla zběsilost, která má souvislost s obaly a hmotností nákladů.

Běžně se používají výrazy brutto, netto a tára. Pro vysvětlenou

Je to vzorec **BRUTTO - NETTO = TÁRA** přeloženo

Celková váha – čistá váha = váha obalu

V naprosté většině se převáží brutto, což se porovnává s celkovou nosností vozidla. Jedná se především o vyplňování dokladů.

Tak to pro dnešek stačí, vím, že vás bota a čas tlačí.

Myslím, že to nějak dotlačíme. Už toho moc nezbývá. Vydržte. Pokud byste měli dotazy, ozvěte se.

Ing. L. Kapl