



Rubrika	str.
Informace z AZZ ČR	2
Prohlášení nového předsedy Asociace ZZ -ČR	2
Nové webové stránky Asociace ZZ – ČR	5
Krásná a lahodná Francie	6
Legislativa a normy	13
Aktuální změny norem a předpisů od 07/2014 do 08/2014	3
Bezpečnost práce	15
Bezpečnost při práci ve výškách na mobilních jeřábech	15
Závažný pracovní úraz při manipulaci s „C“ hákem	20
Nedostatky zjištěné při provozu zdvihacích zařízení v rámci dozoru OIP	23
Technické zajímavosti	29
Usazení 30 m vazníku pomocí dvou autojeřábů	29
Positivní ohlas na veletrhu ConExpo v Las Vegas	33
Společnost Huismann představuje speciální námořní jeřáb	38
Vzdělávání a semináře	39
Přezkoušení odborné způsobilosti RTZZ po pěti letech	39
Školení a certifikace jeřábníků	45



Vážení kolegové - členové Asociace pro zdvihací zařízení ČR



Jaroslav Záhora
předseda Asociace ZZ - ČR

Obracím se na vás jako nový předseda Asociace zvolený na XII. Valné hromadě 7.6.2014 v Olomouci. Jmenuji se Jaroslav Záhora, pracuji jako hlavní revizní technik ZZ ve společnosti UNEX a.s. Uničov. Členem AZZ-ČR jsem od roku 2003. Ve výboru RS 70 působím jako předseda od roku 2010.

V minulém čísle Zpravodaje ZZ jste si mohli přečíst podrobnou zprávu o činnosti Asociace za období od XI. Valné hromady konané dne 23. 6. 2012 v Chomutově do XII. Valné hromady, která se konala 7. 6. 2014 v hotelu Hesperia v Olomouci, kterou přednesl odstupující předseda Bernard Slišchka.

Dozvěděli jste se jak Valná hromada probíhala a jaké je nové složení předsednictva a výkonné rady Asociace ZZ-ČR. Došlo k výrazné výměně členů vedení asociace, do předsednictva bylo zvoleno 5 nových členů z celkových 11, ve Výkonné radě jsou noví 3 členové z 5.

Rád bych Vás informoval o tom, jaké má nově zvolené vedení AZZ-ČR představy o činnosti Asociace v nejbližší budoucnosti.

V prvé řadě se musíme zaměřit na splnění všech níže uvedených bodů Usnesení XII. Valné hromady.

Valná hromada uložila novému vedení asociace následující základní úkoly:

1. Předsednictvu AZZ-ČR

- a) uvážlivě jmenovat do funkcí hospodáře a případně tajemníka AZZ - ČR
- b) u příslušného rejstříkového soudu zaregistrovat nový název „Asociace ZZ-ČR z.s.“ nejpozději do 30.9.2014,
- c) připravit nový návrh Stanov AZZ – ČR podle zákona čis. 89/2012 Sb., nejpozději do 31.12.2015 a schválit ho na XIII. Valné hromadě v roce 2016,



- d) další činnost Asociace ZZ realizovat až do poloviny roku 2016 podle stávajících stanov,
- e) zajistit novou registraci AZZ – ČR podle zákona č. 89/2012 Sb., nejpozději do 31. 9. 2016,
- f) vyvinout zvýšené úsilí k získávání dalších firem ke kolektivnímu členství v Asociaci,
- g) zpracovat náměty přednesené ve zprávě o činnosti a z diskuse do podoby konkrétních úkolů, včetně termínů jejich plnění,
- h) nově jmenovanému předsednictvu předělat a aktualizovat webové stránky AZZ – ČR.

2. Regionálním sdružením AZZ – ČR

- a) důsledně plnit veškerá ustanovení Stanov, Vnitřních předpisů a Pokynů Asociace ZZ-ČR v každodenní činnosti RS,
- b) nadále zvyšovat vlastní iniciativu při plnění konkrétních úkolů regionálních sdružení,
- c) intenzivně se zabývat získáváním dalších členů do Asociace ZZ-ČR a podílet se na rozšiřování její členské základny.

3. Všem orgánům Asociace

- a) rozpracovat Usnesení XII. Valné hromady a stanovit termíny a osobní odpovědnost k její realizaci.

To byly vyjmenované všechny body Usnesení XII. Valné hromady. Zkusme se ale na Asociaci ZZ - ČR podívat trošku z jiné strany. Bude stačit splnění všech uvedených bodů usnesení novým vedením Asociace k tomu, aby se změnila již déle trvajících negativní reflexe Asociace v očích široké technické veřejnosti v oblasti zdvihacích zařízení? Podle historického v vývoje je zřejmé, že asi ne!
Co by mělo být posláním Asociace?

Jak by měla působit navenek v nejbližší budoucnosti?

Proč mnozí revizní technici nechtějí být jejím členem? Vědí vůbec, že nějaká Asociace existuje?

Co od ní za svých 1 200 Kč ročně čekají?

Pomůže jim při řešení právních nebo technických problémů a najdou u ní zastání?

Jakým způsobem bude naloženo s penězi, které máme na účtech díky dobrému hospodaření v minulosti?



Budou využity ve prospěch všech revizních techniků?

Co může nabídnout zajímavého pro kolektivní členy, aby se zvětšil jejich počet ?

Určitě se nabízí mnoho dalších a dalších otázek, na které musíme v co nejkratší době společně nalézt odpovědi.

Prvním krokem, na kterém jsme již začali intenzivně pracovat je modernizace zastaralých a neaktuálních webových stránek Asociace. Musíme najít způsob jak naši činnost přiblížit široké odborné veřejnosti. Není uspořádání pravidelných odborných konferencí a seminářů jednou ročně málo? Právě nová koncepce webových stránek (informace o nich najdete v samostatném článku) by měla přiblížit problematiku zdvihacích zařízení široké technické veřejnosti.

Druhým krokem bude realizace projektů pro jednotlivé typy jeřábů. Vedoucí projektů určitě rádi přijmou podnětné připomínky, aby revizní technici i obsluhy získali kompletní a praktický návod jak konkrétní jeřáby revidovat eventuálně obsluhovat.

Pro realizaci nutných úprav Stanov a vnitřních předpisů AZZ – ČR bude vytvořena pracovní skupina do které by měly jednotlivá RS určit své zástupce. Práce v této skupině jistě nebude jednoduchá a bude velice náročná na čas, ale pro další budoucnost Asociace je naprosto nezbytná.

To jsou ve stručnosti první kroky, které musíme udělat, pokud budeme chtít společně naši Asociaci ZZ do budoucna rozvíjet.

Věřím, že ke splnění výše nastíněných nezbytných kroků přispěje také skutečnost, že po poslední Valné hromadě došlo ke výměně 5 nových členů v 11-ti členném Předsednictvu AZZ a 3 členů ve Výkonné radě.

Je zřejmé, že nás čeká hodně práce. Bez aktivní podpory všech Vás, našich členů to nepůjde. Přivítáme Vaši pomoc, bez ní aby naše činnost měla smysl.

Rád bych ještě touto cestou chtěl poděkovat všem předchozím funkcionářům a členům, kteří nezištně věnovali svůj čas a energii práci v Asociace ZZ – ČR.

Jaroslav Záhora předseda Asociace ZZ - ČR



VÁŽENÍ KOLEGOVÉ – DŮLEŽTÁ INFORMACE

Asociace ZZ-ČR – připravuje nové webové stránky

Prvním úkolem uloženým novému vedení Asociace ZZ-ČR na červnové Valné hromadě v Olomouci, který je již v současné době na základě jednání Výkonné rady dne 16.7.2014 realizován, je obnova a aktualizace stávajících webových stránek naší Asociace. Úkolu se ujal člen výboru RS 70 p. Slávek Růžička ve spolupráci s p. Romanem Walkem z firmy Euroway. Postupně se do projektu zapojili i další kolegové - Ing.Chromečka, Ing.Matyáš a kolegyně Bc.Štěřbová. Na upřesnění zadání se také podíleli další členové Asociace ZZ Bc. Hrdlička a pánové Vítek a Blažek. Práce na zadání a „ladění“ webovek zabralo prakticky celý červenec a srpen a ještě není plně ukončen. Tento aktivní týmový přístup umožnil, že v době, kdy dostanete do rukou toto vydání Zpravodaje (asi 15.9.2014) bude spuštěn zkušební provoz nových stránek naší asociace:

WWW.AZZCR.CZ

Jaké bylo základní zadání pro novou podobu webových stránek ? Měly by:

- mít moderní vzhled a jednodušší vyhledávání,
- mít širší využití pro možnou nabídku reklamy nejen pro kolektivní členy, ale i pro jiné odborné firmy, které se angažují v oblasti zdvihacích zařízení,
- umožňovat nákup odborných materiálů prostřednictvím e-shopu,
- zviditelnit více jednotlivé regiony,
- aktuálně uvádět převzaté odborné články a zajímavosti,
- prezentovat nabídku a poptávku služeb,
- umožnit diskusní fórum,
- prezentovat videa z nehod jeřábů nebo ze zajímavých montážních nebo provozních akcí s odborným komentářem,
- uvádět aktuální informace ze života AZZ-ČR (např. fotodokumentace z odborných apod.),
- sdělovat další zajímavé nebo důležité informace podle požadavků Vás všech!

Kromě obecných informací o struktuře Asociace ZZ-ČR budou nyní na webových stránkách uváděny aktuální informace o pořádání Konference v Olomouci ve dnech 21. a 22. 10. 2014 – pozvánka a přihláška k vytištění, podrobnosti o odborném i časovém průběhu konference apod.

Naším cílem je, aby tyto nové stránky v budoucnu sloužily nejen členům AZZ ČR, ale aby na nich našli potřebné odborné informace všichni revizní a odborní technici, výrobci a ostatní odborní pracovníci v oblasti zdvihacích zařízení.

Předpokládáme, že zkušební provoz nových stránek a souběžná platnost starých stránek (www.asociacezz-cr.cz) bude ukončen do konce roku 2014. V rámci tohoto ověřování očekáváme vaše připomínky k jejich obsahu, koncepci, případně návrhy na rozšíření poskytovaných informací a služeb.

Slávek Růžička a Mirek Chromečka



Krásná a lahodná Francie

Asociace ZZ - ČR již po sedmé uspořádala tematický zájezd tentokrát do země Galského kohouta, do Francie. Hlavní organizátor zájezdu pan Vladimír Tůma se zhostil nelehkého úkolu na jedničku a připravil nám opět pestrý a zajímavý program. Samotný výběr destinace byl o něco složitější, a to z toho důvodu, že byly již z velké části vystřídaný atraktivní místa střední Evropy spolu s Anglií, kam jsme zavítali v roce 2012. Z několika možných návrhů byl nakonec vybrán jih Francie a upřesněn termín zájezdu 23. - 29. června 2014. V dubnu všichni přihlášení účastníci obdrželi základní informace a instrukce k zájezdu a mohli se začít těšit na cestu do krásné a lahodné Francie. Dopravu, pobyt a průvodce/program zajišťovala již tradičně cestovní kancelář TRAVEL CLUB ČSAD TIŠNOV.

Den 23. 6. 2014

Odjezd autobusu z Brna byl stanoven na 7.15 hod. Počítali jsme s menším zpožděním kvůli probíhající rekonstrukci dálnice D1, avšak ku překvapení všech, autobus dorazil s minutovou přesností do dalších nástupních míst v Praze a v Plzni. Po nástupu posledních pasažérů v Plzni jsme vyrazili na hraniční přechod Rozvadov. Odtud jsme Německem pokračovali až na hranice s Francií. V podvečer jsme přijeli do města Štrasburku, našeho prvního cíle francouzského putování. Předtím než jsme se ubytovali v hotelu celoevropské sítě IBIS, jsme si stačili prohlédnout historické centrum tohoto starobylého města.

Štrasburk jako hlavní město Alsaska patří mezi nejdůležitější města Francie. Historické město bylo postaveno na ostrově *Grande Île* (Velký ostrov) mezi dvěma rameny řeky Ill, která ostrov obtéká. Město se dělí se na 14 čtvrtí a na východě sahá až k řece Rýn. Na protějším břehu Rýna leží německé město Kehl, které je spojené se Štrasburkem městskou dopravou. Ve Štrasburku také končí plavební kanál, jež spojuje řeku Marnu s Rýnem. Při prohlídce historické části Štrasburku jsme nemohli opomenout návštěvu dominanty města - Katedrálu Notre – Dame. Jedná se o



Štrasburk – Katedrála
Norte-Dame.



Uličky a budovy
Štrasburku
s jeho
květinovou
výzdobou.

římskokatolickou katedrálu, která je jedním z nejlepších příkladů vrcholně gotické architektury. Její stavba probíhala od 11. století do 16. století a byla postavena na místě dřívější římské svatyně. Katedrála sice leží na francouzském území, architektonicky ale náleží spíše do tradice německého gotického stavitelství. Zajímavé je, že



stavba se svými 142 metry si v 17. - 19. století držela post nejvyšší budovy na světě. V roce 1880 byla překonána katedrálou v Kolíně nad Rýnem. Dodnes ji však náleží pozice čtvrtého nejvyšší kostela na světě.

Město nás dále uchvátilo malebnými uličkami s typickými hrázděnými domky a překrásnou květinovou výzdobou. Květiny byly všude – šperkovaly každé okno, plot, dokonce i střechy některých staveb. Uličkami jsme se dostali na náměstí a náměstíčka, kde bylo možné si posedět u sklenky dobrého vína. Evropský parlament ani Radu Evropy jsme z časových důvodů nenavštívili, pouze jsme je míjeli při cestě na jih Francie. Po prohlídce města jsem se ubytovali v hotelu IBIS a nabírali jsme síly na další den.

Den 24. 6. 2014

Druhý den ráno jsme začali snídání v hotelové restauraci. Podle programu nás čekal náročný přesun autobusem na jih Francie až k městu Béziers, kde bylo zajištěno ubytování s večeří.

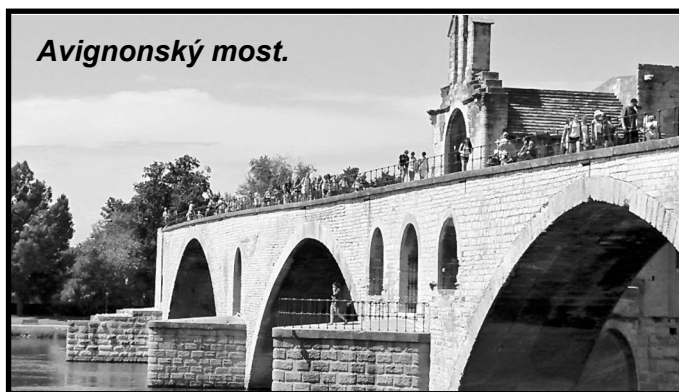
Cestou do Béziers jsme si udělali mezizastávku v Avignonu. **Avignon** je starobylé město v Provence na jihu Francie - sídlo departmentu Vaucluse v regionu Provence-Alpes-Côte-d'Azur na levém břehu řeky Rhôny. V roce 1995 bylo historické centrum Avignonu zapsáno na Seznam světového dědictví UNESCO. Nejznámější stavbou Avignonu je **Papežský palác**, ke kterému jsme se dostali po překonání několika stovek strmých schodů a po propletení se úzkými avignonskými uličkami. Budova paláce je úchvatná a monumentální. Zvenčí připomíná pevnost, kdežto vnitřek se blíží více hradu či zámku. Nádvoří paláce je docela rozsáhlé, a proto jsou zde pořádány různé kulturní akce, vystupují zde pouliční umělci a baviči. Palác spolu s místní katedrálou je také zapsán na Seznamu světového dědictví UNESCO. Bohužel jsme vnitřní prostory katedrály ani paláce nenavštívili. Prohlídka těchto pamětihodností by byla zdoluhavá, a protože jsme chtěli stihnout návštěvu i druhé nejznámější památky Avignonu, Avignonský most, museli jsme si pospíšet, jelikož most byl otevřen pouze do 16:00 hodin.

Avignonský most (francouzsky Pont d'Avignon) byl postaven ve 12. století a jeho původní délka byla kolem 900 m s 22 oblouky. Postupně byl most poničen povodněmi, kdy v roce 1668 ho povodeň zničila úplně. Dnes stojí jen poslední čtyři oblouky a zbytky mostu slouží jako turistická atrakce. Most se stal námětem pro známou francouzskou lidovou píseň. Při procházce po mostě se jistě každému vybavila chytlivá melodie této písně, kterou u nás před lety nazpíval Waldemar Matuška. V Avignonu jsme si vše vyfotili, zdokumentovali, a poté jsme pokračovali už přímo do města Béziers, kde nás čekala večeře a ubytování v hotelu B&B NARBONNE.

Ve městě Béziers jsme bydleli po celou dobu našeho zájezdu a odtud jsme vyráželi na celodenní výlety. Měli jsme tedy možnost si město pořádně prohlédnout a nasát atmosféru přímořského letoviska.

Den 25. 6. 2014

Třetí den jsme hned po snídání vyrazili k malému rybářskému městečku **Agde**. Zde se nacházejí krásné několikakilometrové písčité pláže, které se střídají se skalisky a malými ostrůvky. Celé dopoledne bylo ve znamení koupání, slunění a lenošení. Kdo nechtěl relaxovat, měl možnost navštívit město či rybářský přístav.



Avignonský most.



Odpolední program byl věnován prohlídce města Beziers a jeho technické atrakci - vodní zdymadla na kanálu du Midi (tzv. kanál dvou moří). Kanál spojuje Atlantický oceán se Středozezemním mořem. **Kanál du Midi** má délku 240 km, šířku 10 m a je na něm postaveno 63 zdymadel, 126 mostů, 55 akvaduktů, 7 kanálových mostů, 6 přehrad a 1 vodní tunel. Jedná se o unikátní vodní dílo, po kterém se ročně přibližně přepraví kolem 10 000 plavidel. Dnes však již z převážné části turistických. V úseku, kam jsme se dostali bylo 9 ks zdymadel, díky kterým překonávají lodě několikametrové převýšení, aby mohly dál pokračovat ve své plavbě. Skoro hodinu jsme sledovali obsluhu zdymadel, jejich funkci a technické řešení.

Po prohlídce plavebních komor začalo slunce nebezpečně připalovat a my jsme řešili otázku, zda-li nezavítat k moři na krátké osvěžení. Skoro jednoznačně zvítězil nápad - moře a koupání. Autobus nás dovezl těsně k pláži Vilenuv-Les Maguevone, kde nás zprvu zarazilo několik nudistů. Až později jsme zjistili, že pláže v okolí Agde jsou jedny z největších nudistických pláží a středisek v Evropě. Každopádně místo pro koupání a bez nudistů jsme záhy objevili a první nedočkavci se vrhli do vln Středozezemního moře. Po krátkém, ale příjemném osvěžení jsme znovu nastoupili do autobusu a pokračovali k poslednímu cíli dnešního dne, Montpellier.

V podvečerních hodinách jsme přijeli do města Montpellier. Skoro všechny cestovní kanceláře představují Montpellier jako město, ve kterém slunce nikdy nezapadá.

Montpellier je město na jihu Francie (osmé největší) a leží asi 10 km od pobřeží Středozezemního moře, 130 km západně od Marseille a 570 km jižně od Paříže.

Montpellier je nejen průmyslovým městem, ale především sídlem starobylé lékařské univerzity, která funguje dodnes. Po krátké pěší procházce jsme stanuli pod

vítězným obloukem, který slouží zároveň jako vstup do města. Během několika minut jsme dorazili k dominantě města, a to ke katedrále svatého Petra, kde v dávných dobách došlo ke krvavé lázni mezi katolíky a protestanty. Katedrálu jsme si prohlédli, vyfotili a pokračovali dál na centrální náměstí. Náměstí si mohl každý prohlédnout samostatně a udělat si program podle toho, co ho zajímalo. Nákup suvenýrů, ochutnávka místních specialit či posezení u sklenky vína bylo další z možností, jak strávit příjemný čas v Montpellier. Vináren, kaváren a restaurací je ve městě nespočet. V 18.00 hodin byl naplánován sraz u autobusu a odjezd do hotelu na večeri.

Den 26. 6. 2014

Čtvrtý den našeho pobytu jsme se probudili do krásného slunného rána. Kolem osmé hodiny, teploměr ukazoval 22°C, takže jsme se mohli těšit na pořádné vedro. Vybaveni opalovacími krémy, slunečními brýlemi a pokrývkami hlavy jsme vyrazili na výlet do Španělska. Ne, není to chyba v názvu, cestovali jsme sice po Francii, ale blízkost hranic se Španělskem nás zlákala navštívit španělské město Figueras, rodiště slavného španělského malíře Salvadora Dalí.

Ve městě se nachází muzeum Salvadora Dalího, které jsme navštívili. Dalího muzeum je opravdu nepřehlédnutelné již zvenčí. Jedná se o velkou červenou budovu bývalého



2014/06/25



Španělsko muzeum
Salvadora Dalího.

2014/06/26

divadla, která má na střeše kolem dokola osázená obří vejce. Uvnitř muzea je velké množství jeho děl (obrazy, sochy, grafiky, šperky), některá jsou velice prapodivná jako sám jejich autor. Prohlídka stála skutečně za podívanou a myslím, že se nikdo z přítomných v muzeu nenudil. Podle výkladu průvodce, žil v posledních letech Dalí ve věži zvané Galatea, jež byla součástí muzea, kde také nakonec zemřel. Jeho přáním bylo tělo na-

balzamovat a několik dní vystavovat v muzeu. Poté bylo pohřbeno v podlaze atria. Dalí odkázal veškerá svá díla Španělsku. Ještě pár fotek muzea a města, dokoupit nějakou maličkost se vzpomínkou na katalánské město Figueras a hurá k autobusu, který na nás čekal ve smluvený čas na smluveném místě.

Slunce v pravé poledne patřičně připalovalo a my se vypravili směr Collioure, do malé francouzské vesničky s několika plážemi, nad kterými se tyčí dominanta oblasti Collioure - starý Templářský hrad. Po odpočinku a osvěžení u moře jsme ještě navštívili katalánské město Perpignan. Nejjižnější město Francie se vyznačuje silnou muslimskou menšinou a může se pochlubit 14 mešitami. Do žádné z nich jsme se však vstoupit neodvážili.

S novými zážitky jsme se vrátili ve večerních hodinách zpět do hotelu a pomaloučku jsme se připravovali a sbírali síly na předposlední den našeho zájezdu.

Den 27. 6. 2014

Program předposledního dne zájezdu byl doslova nabitý. Byla naplánovaná prohlídka města Narbonne, koupání na pláži Gruissan, návštěva nejzachovalejšího opevněného města v celé Evropě Carcasson a nakonec degustace, jak jinak než, francouzského vína.

Město Narbonne středisko největší římské provincie v Galii bylo založeno jako první kolonie mimo území Itálie roku 118 př. n. l. Městem vedla silnice Via Domitia, která byla první římskou silnicí v Galii, jejíž vznik spadá do období založení kolonie. Silnice propojovala Itálii se španělskými koloniemi. Téměř všichni jsme využili možnost a prošli se po odkryté dlažbě pozůstatků římské silnice **Via Domitia**. Římská silnice se svojí kvalitou, i po letech, dá srovnat s některými silnicemi u nás doma. Další kroky historickým městem nás zavedly ke gotické **katedrále sv. Justa** ze 13. století. Stavba zůstala od středověku nedokončená. Zachovala se dokončená křížová chodba a nedokončený chór je jedním z nejvyšších ve Francii. Měří celých 41 metrů. Vystoupat 160



Vstup do opevněného města Carcasson.

2014/06/27



ASOCIACE

odborných pracovníků pro zdvíhací zařízení - ČR



schodů na ohoz této katedrály se odvážili jen někteří z nás. Výhled do rozlehlého okolí stál opravdu za to a byl uspokojivou odměnou za vynaloženou námahu při 30°C vedrech. Město bylo velice zajímavé a jeho historie na nás dýchala ze všech stran. Ještě poslední fotka, pohled na město a už jsme se pomalu přesouvali na populární písčnou pláž Gruissan. Zastávka v Gruissan byla příjemná a osvěžila nás před prohlídkou opevněného města Carcasson.

Carcassonne patří k nejzachovalejším středověkým pevnostním městům v celé Evropě. V roce 1997 byla zařazena na Seznam kulturních památek organizace UNESCO. Město, které je perlou departmentu Aude bylo založeno v 6. století před naším letopočtem Kelty. Opevnění zbudovali staří Římané a jeho část se dodnes zachovala. Starobylá atmosféra města byla cítit na každém kroku. Ať už v úzkých uličkách mezi domy, nebo ve vnitřním hradu, který měl sloužit jako poslední útočiště jeho obráncům. Město bylo plné nejen historie, ale také obchůdků se suvenýry, anebo místními specialitami.



Jedna taková specialita s názvem Cassoulet nám byla doporučena na ochutnání. Hlavní část tohoto pokrmu, tvořily zapečené fazole, jejichž účinek na sebe nenechal dlouho čekat. Při cestě zpět do hotelu jsme se zastavili v jedné vinařské vesnici, kde nám místní odborník povykládal o pěstování a procesu výroby kvalitního francouzského vína. Součástí přednášky byla i ochutnávka tohoto lahodného moku. Spokojeni a bohatší o pár nových informací o vínu jsme nasedli do autobusu, který nás zavezl do hotelu B&B Hotel Narbonne. Čekala nás tam poslední pravá francouzská večeře sestávající se s předkrmu, hlavního chodu, dezertu. Myslím, že takovéhle bohaté a chutné večeře budou chybět nám všem. Mňam.

Den 28. 6. 2014

„Vše hezké jednoho dne končí“ – jak praví známé a pravdivé přísloví. Poznávací zájezd se pomalu ale jistě uchyloval ke konci. Šestý a poslední den jsme hned po brzké snídani naložili všechny zavazadla a vydali se na zpáteční cestu do ČR. Čekal nás přesun přibližně 250 km do přístavního města Marseille, kde jsme ještě strávili celý den a ve večerních hodinách jsme pak vyrazili domů.

Příjezd do Marseille tedy na jeho předměstí nás moc neohromilo. Všude samé haly, přístavní mola, doky, nákladíště a nepořádek. Čím víc jsme se přibližovali k centru, obrázek města se vylepšoval, i když nepořádek a zápach zůstával stejný. Marseille je přístav, takže to je vcelku omluvitelné.

Marseille, hlavní město Provence, je po Paříži druhé největší město Francie. Jedná



Carcason a jeho mohutná opevnění.



ASSOCIACE

odborných pracovníků pro zdvíhací zařízení - ČR

**Využití nakládacích jeřábů
v přístavu Marseille.**



se o nejvýznamnější francouzský obchodní přístav. Dnes je městem téměř všech národů žijících okolo Středozemního moře, včetně mnoha Arabů. Za povšimnutí stojí nepřehlédnutelná basilika Norte-Dame de la Garde. Stojí na nejvyšším kopci a se zlatou sochou Panny Marie a je vidět takřka odkudkoliv. Také je od ní překrásný výhled. K bazilice je možné jít

pěšky (kopec je hodně strmý) nebo využít služeb malého výletního vláčku, který turisty doveze až na vrchol. Stěny basiliky jsou zdobeny mapami ostrovů, loděmi, lodními kompasami a jinými námořnickými motivy, a proto si ani při její návštěvě nepřipadáte jako v kostele, nýbrž někde v námořním muzeu. Paní průvodkyně nám vysvětlila, že jde o kostel, kam se chodili modlit hlavně námořníci před dlouhými zámořskými plavbami a nebo poděkovat po návratu z dalekých cest. Pár fotek před basilikou a vláčkem se necháváme odvážet do přístaviště, abychom stihli výletní loď na ostrov If.

**Basilika Norte-Dame
dela Garde v Marseille.**



**Basilika Norte-Dame
dela Garde v Marseille.**



Ostrov If je součástí Frioulských ostrovů a zdejší pevnost proslavil především Alexandre Dumas románem Hrabě Monte-Christo. Z této pevnosti se údajně nedalo uniknout a opravdu na první pohled budila pevnost nedobytným a nepřekonatelným dojmem. Bohužel jsme si pevnost nemohli prohlédnout zblízka, velké vlny, nedovolily lodi bezpečně přistát u ostrova. Pevnost jsme si alespoň vyfotili při plavbě na souostroví Frioul. Naše skupina zůstala na Frioulu, kde jsme se koupali a odpočívali,

Ostrov If s jeho pevností.

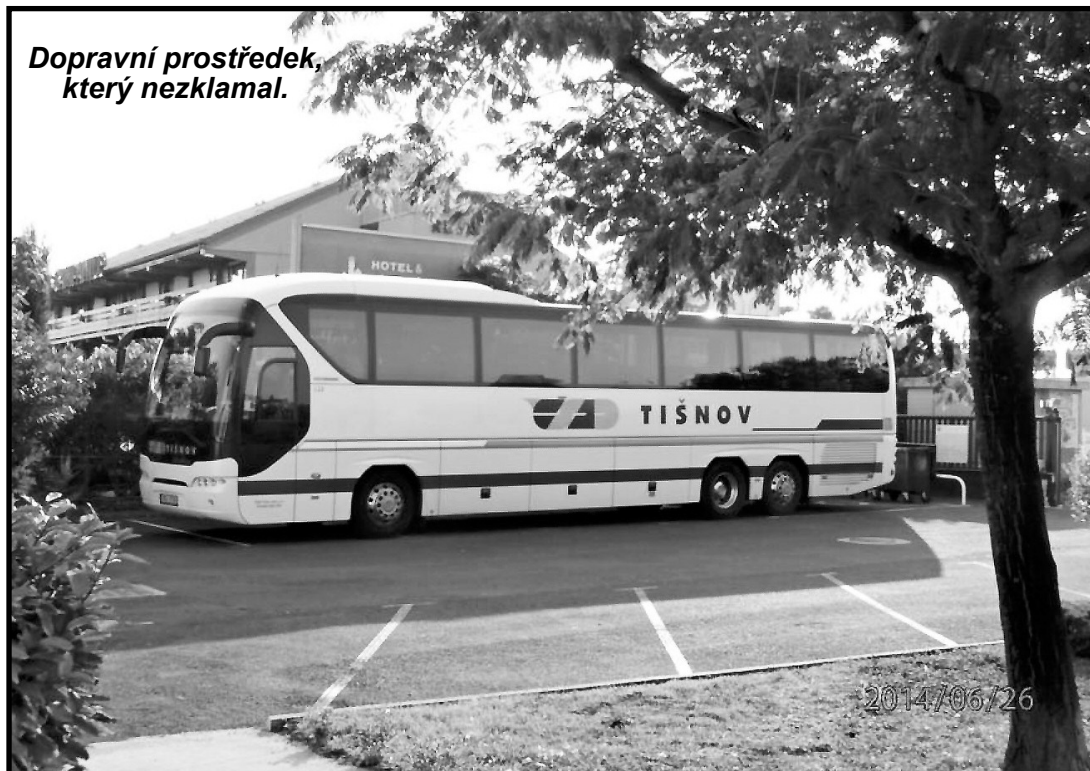
2014/06/28

až do večerního odjezdu.

Kolem osmé hodiny večerní jsme se pomalu vydali k autobusu. Někteří si cestou ještě zaskočili do obchodů, jiní neodolali a ochutnali vyhlášenou Marseillskou specialitu - rybí polévku nazvanou Buonéz. Ve 21.00 hodin, kdy byl stanoven odjezd zpět do ČR, jsme se všichni na smluveném místě sešli a od-

jížděli směr ČR. Po náročném dni znaveni sluncem a mořem jsme postupně usínali a spokojeně se probouzeli skoro až na francouzsko – německých hranicích. Cesta nám pak rychle ubíhala přes Německo až do ČR, kde jsme se v Plzni rozloučili s prvními spolucestujícími. Pokračovali jsme na Prahu a dále do cílové stanice do Brna. Na tomto místě by se slušelo poděkovat paní průvodkyni a zejména PÁNŮM řidičům za bezpečnou a pohodovou jízdu, ochotu a stále dobrou náladu při náročných mnohakilometrových přesunech.

Velké poděkování za skvělou organizaci nejen tohoto zájezdu, ale i šesti předešlých zájezdů patří panu Vladimíru Tůmovi. Výběrem celé řady zajímavých míst nám připravil mnoho krásných a nezapomenutelných zážitků. Doufejme, že se i nadále bude podílet na přípravách podobných akcí.

Dopravní prostředek, který nezklamal.

2014/06/26

Reportáž zpracoval Zdeněk Kindl, předseda RS 40

Aktuálních změny norem a předpisů od 07/2014 do 08/2014

Informace z úřadu pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví Věstník ÚNMZ číslo 7, zveřejněno dne 8. července 2014

Oddíl 2 České technické normy

VYDANÉ, ZMĚNY - netýká se zdvihacích zařízení.

OPRAVY ČSN

ČSN EN 81-77 (27 4003)

kat.č. 95528

Bezpečnostní předpisy pro konstrukci a montáž výtahů - Zvláštní použití výtahů pro dopravu osob a osob a nákladů - Část 77: Výtahy vystavené seizmickým podmínkám; Vydání: Květen 2014 Oprava 1;

Vydání: Červenec 2014 (Oprava je vydána tiskem)

Informace z úřadu pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví Věstník ÚNMZ číslo 8, zveřejněno dne 8. srpna 2014

Oddíl 2 České technické normy

VYDANÉ ČSN

ČSN EN 15011 + A1 (27 0210)

kat.č. 95775

Jeřáby – Mostové a portálové jeřáby; Vydání: Srpen 2014

Její vydáním se zrušuje

ČSN EN 15011 (27 0210) Jeřáby – Mostové a portálové jeřáby;

Vydání: Červenec 2011



ASOCIACE

odborných pracovníků pro zdvihací zařízení - ČR



Hlavní změny proti předchozí normě

Tato norma obsahuje zapracovanou změnu A1 z února 2014. Změna se týká především výrobců jeřábů, byly odstraněny odkazy na konkrétní články a data vydání norem. Byly zrušeny některé národní poznámky s dalšími odkazy na články, i když obsahem se podstat nemění.

Plně byla zachována informativní národní příloha NA, která zavedla jedno z možných řešení pro návrh bezpečných vzdáleností pro jeřáby převzaté z části 2 zrušené ČSN 27 0140 Jeřáby a zdvihadla – Projektování a konstruování – Bezpečné vzdálenosti z roku 1986, které může být použito a které zároveň není dostatečně řešeno v evropských harmonizovaných normách.

ZMĚNY, OPRAVY ČSN: netýká se zdvihacích zařízení.

*Výběr aktuálních norem provedl
Jiří Fiala RS 70*

Bezpečnost při práci ve výškách na mobilních jeřábech

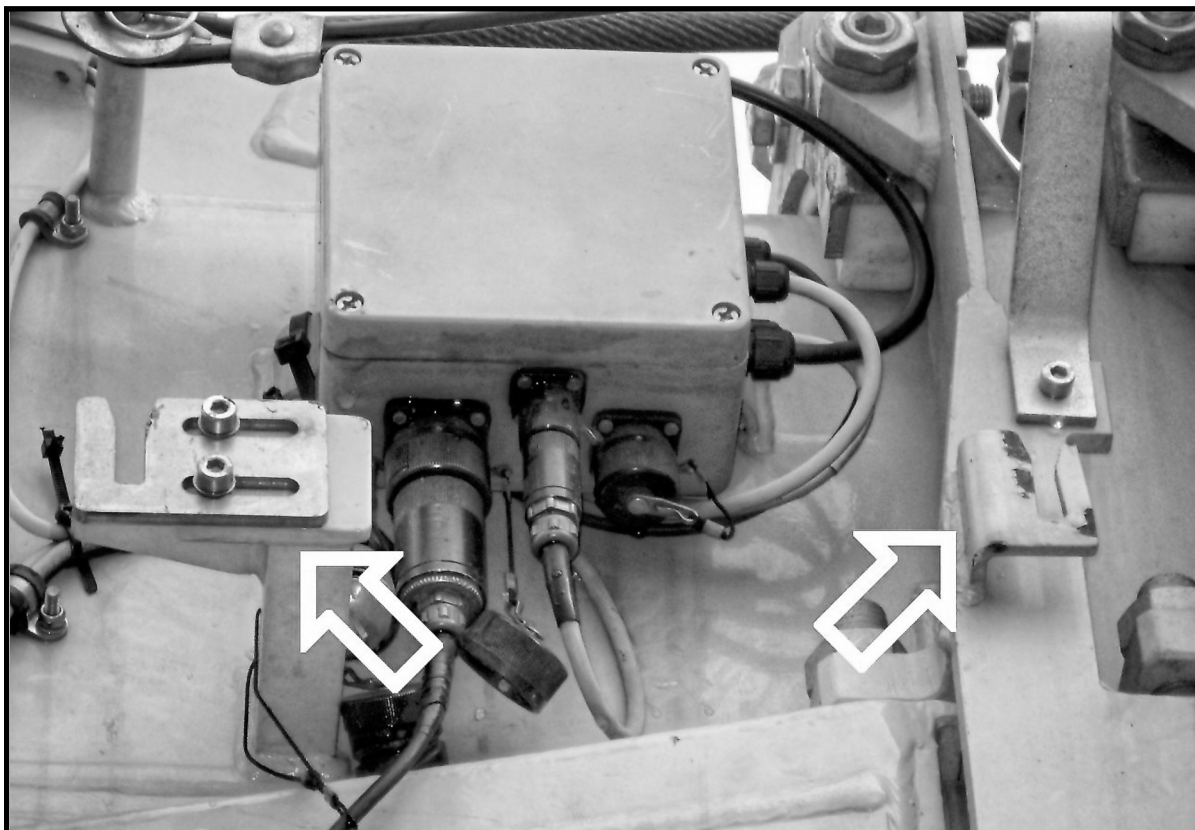
Z důvodu zvýšení bezpečnosti a ochrany zdraví při práci ve výškách, a to jak v rámci pravidelných prohlídek mobilních jeřábů jeřábníky a revizními techniky, tak i v rámci zásahů servisních techniků při opravách, jsme realizovali pro společnost Hutní montáže a.s. systém uchycení přenosných žebříků k vytipovaným místům na výložníku jeřábu, který zamezuje jejich případnému posuvu či sesunutí, jehož součástí je také možnost uchycení bezpečnostního zachycovače pádu s postrojem.

Tyto úchyty byly navrženy tak, aby byl zásah do „těla“ výložníku minimální, tedy není žádným způsobem omezena jeho pevnost. Označeny jsou reflexní barvou. Jakožto protikus úchytem je na žebříku instalován zachytný hák, který do úchyty zapadá, a také nemá nejmenší vliv na pevnost žebříku. Jako kotvící body pro zachycovač pádu byla zvolena stávající dostatečně nosná místa na výložníku, která jsme označili nálepkou s piktogramem.

Takto zvolené úpravy se nám jevily ze všech navrhovaných variant nejlépe, ať už po stránce finanční, tak i co se týče složitosti výroby a montáže na výložník a žebřík. Spolehlivost tohoto řešení je také dostatečná, což se nám prokázalo při následných praktických testech.

Inspirací pro tvorbu těchto úchytnů byl originální systém uchycení instalovaný na moderních mobilních jeřábech Terex-Demag.

Originální úchyty na mobilních jeřábech Terex-Demag:



ASOCIACE

odborných pracovníků pro zdvihací zařízení - ČR



ASOCIACE

odborných pracovníků pro zdvihací zařízení - ČR





ASOCIACE

odborných pracovníků pro zdvihací zařízení - ČR

Následující výřezy z průvodní dokumentace dodávané výrobcem jeřábů fy TEREX ukazují jak k této problematice přistupuje výrobce mobilních jeřábů v rámci své povinnosti stanovené pro zpracování návodů pro zajištění bezpečného provozu v evropské směrnici pro strojní zařízení 2006/42/ES (u nás Nařízení vlády 176/2008 Sb.)

Example TEREX

Standard at AC 350/6 around the superstructure
For „working at hights“

Eye for personal safty belt

Brackets for the rigging ladder

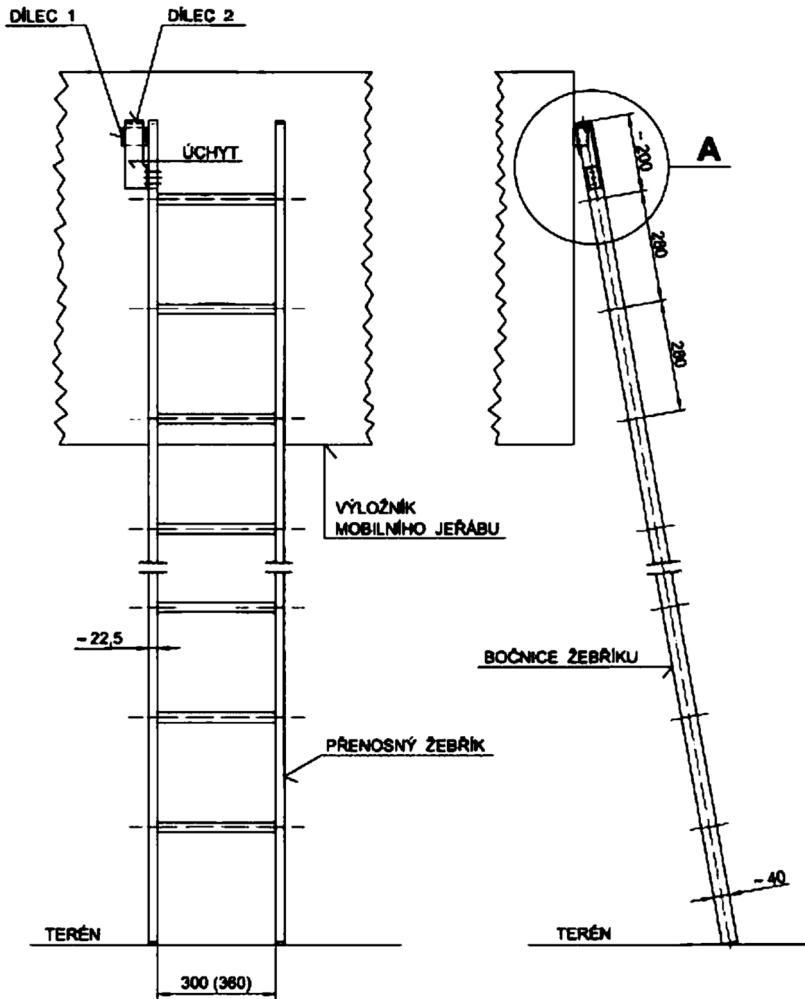
Service Retrofit Team

5
C.Leininger

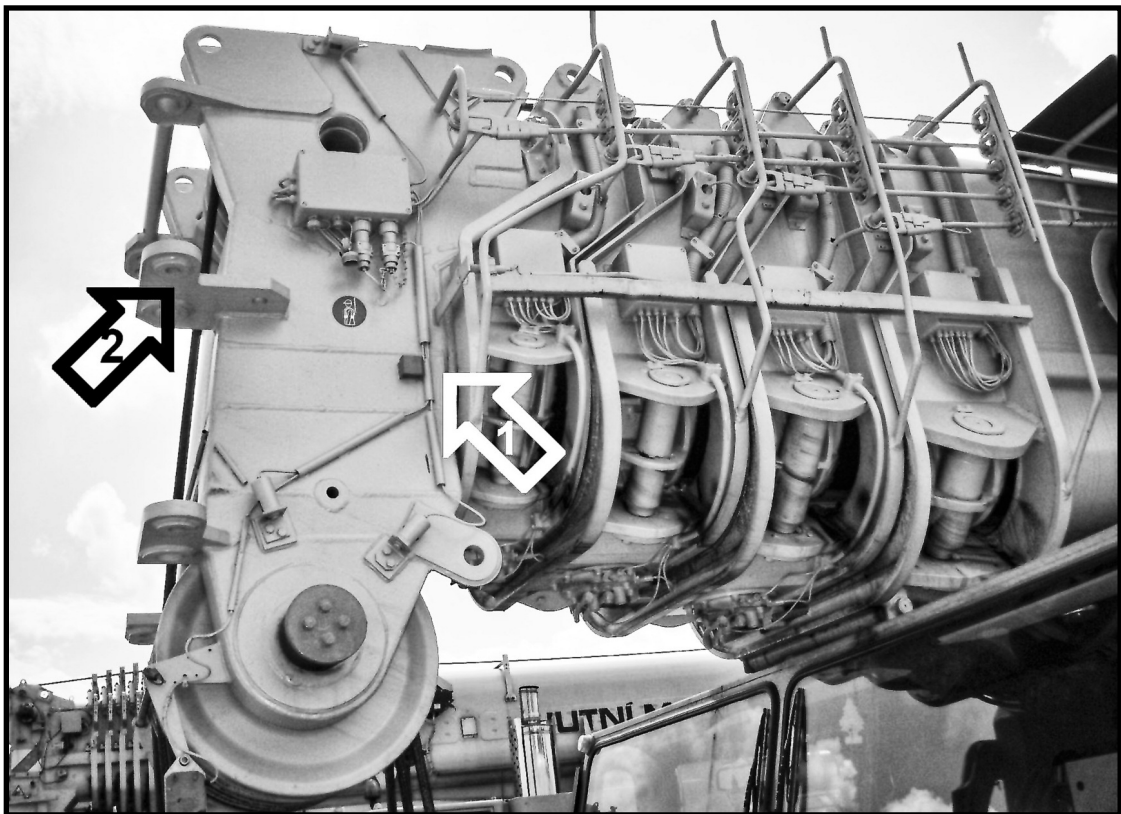
Pictures TEREX

Service Retrofit Team

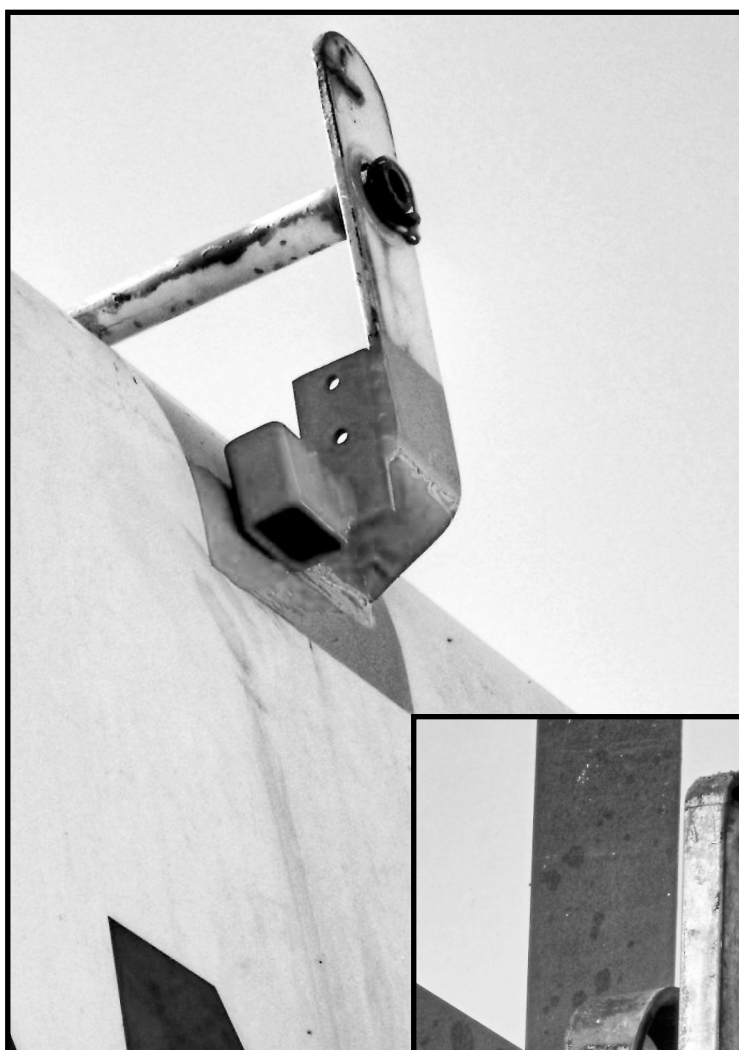
6
C.Leininger



Řešení
Ti kran servis s.r.o.:



Bod č.1: úchyt pro žebřík Bod č.2: úchyt pro zachycovač pádu



Poznámka redakce:

V tomto článku jste byli seznámeni s jedním z možných řešení dlouhodobého problému zajištění bezpečnosti proti pádu z výšky při obsluze, údržbě a zkoušení mobilních jeřábů. Rádi bychom v některém z příštích vydání Zpravodaje seznámili čtenáře s názory nebo připomínkami těch, kteří se s jiným řešením tohoto problému potkali v praxi.



Petr Vítek jednatel obchodní korporace **Ti kran servis s.r.o.**



ASOCIACE

odborných pracovníků pro zdvihací zařízení - ČR



Závažný pracovní úraz způsobený při manipulaci s „C“ hákem pomocí mostového jeřábu ovládaného ze země

V řadě případů příčinou pracovních úrazů v oblasti provozu zdvihacích zařízení, konkrétně pak při manipulaci s břemeny je porušení stanovených pracovních - technologických postupů, tzv. systému bezpečné práce, dále pak zaměstnavatel nesplnil povinnost zajistit zaměstnancům školení o právních a ostatních předpisech k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, které doplňují jejich odborné předpoklady a požadavky pro výkon práce, a které se vztahují k rizikům, zejména však absence soustavné kontroly dodržování zásad bezpečnosti práce ze strany zaměstnavatele.

Na základě uvedených skutečností je určitě vhodné si jeden z mnoha případů závažných pracovních úrazů v souvislosti s používáním mostového jeřábu ovládaného ze země, např. při manipulaci pomocí „C“ háku přiblížit.

Základní informace v souvislosti se vznikem závažného pracovního úrazu

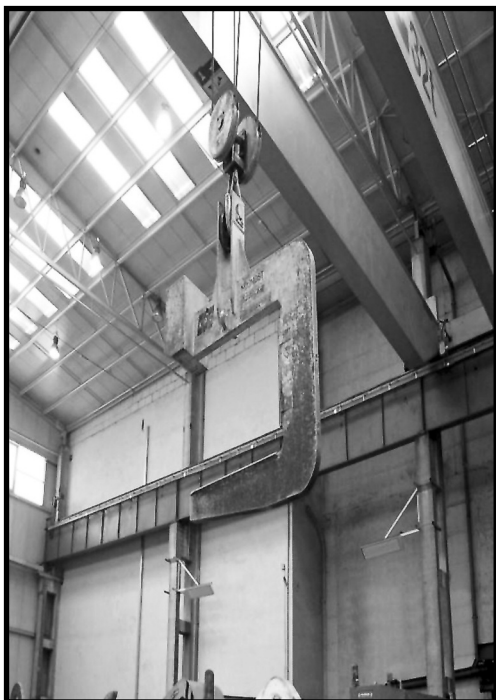
K závažnému pracovnímu úrazu došlo při manipulaci se svitkem ocelové pásky o hmotnosti cca 800 kg, a to při navážení svitku ocelové pásky na vstupní vozík dělicí linky, kdy byl svitek zavěšen prostřednictvím „C“ háku na mostovém jeřábu ovládaného ze země, viz obr.1. Při nasměrování svitku ocelové pásky na vstupní vozík vlivem zhrounutí břemene došlo k přiražení ruky „C“ hákem na otočné rameno, které je součástí dělicí linky. Výsledkem tohoto nekontrolovaného pohybu „C“ háku je tříštivá zlomenina levé ruky.

Navážeme-li na výše uvedené pak při kontrolní činnosti příčin a okolností pracovního úrazu bylo zjištěno, že v místním provozním bezpečnostním předpise, tzn. v systému bezpečné práce zpracovaný zaměstnavatelem, jsou určena pravidla pro zajištění bezpečného provozu zdvihacích zařízení ve výrobních a skladovacích prostorech, se kterým byl také postižený prokazatelně zaměstnavatelem seznámen. Dále bylo zjištěno, že v návodu výrobce – zásady bezpečné práce pro obsluhu dělicí linky je mimo jiné uvedeno, že při ukládání/navážení vstupního materiálu (ocelových svitků) pomocí „C“ háku je nutné dbát zvýšené opatrnosti při manipulaci, tzn. hrozí riziko naražení, přitlačení, přiražení, rozdrčení horních/dolních končetin a těla zaměstnanců. Zde jsou také popsány zásady pro zabránění rozhoupání břemene. Dalším souvisejícím dokumentem byl i pracovní postup – příprava dělení na dělicí lince, ve kterém jsou popsány kroky, které předcházejí zahájení výroby na dělicí lince. Zaměstnavatel má také zpracovanou vnitřní směrnici, která obsahuje postupy pro dělení svitků plechů a zakázané manipulace.

S návodem výrobce, dále s pracovním postupem a s vnitřní směrnicí však zaměstnavatelem postižený prokazatelně seznámen nebyl.



Obr.1



„C“ hák

Obr. 2



chybějící madlo

Shrnutí – k zamyšlení

Z kontroly příčin a okolností pracovního úrazu, dále z přehledu porušených předpisů, které mají vztah k šetřené události a na základě předložených dokumentů vyplývá:

1. Postižený nebyl zaměstnavatelem seznámen s nebezpečími - riziky při používání a obsluze „C“ háku ani s dokumentem průvodní dokumentace pro „C“ hák, protože zde se hovoří o tom, že „C“ hák smí používat jen osoba řádně vyškolená a seznámena s jeho funkcí. Dále musí být obsluha seznámena s nebezpečími - riziky při používání a obsluze „C“ háku, jak ukládá § 103 odst. 2 zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů, tzn. zaměstnavatel je povinen zajistit zaměstnancům školení o právních a ostatních předpisech k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, které doplňují jejich odborné předpoklady a požadavky pro výkon práce, které se týkají jimi vykonávané práce a vztahují se k rizikům, s nimiž může přijít zaměstnanec do styku na pracovišti, na kterém je práce vykonávána, a soustavně vyžadovat a kontrolovat jejich dodržování. Školení je zaměstnavatel povinen zajistit dále také v případech, které mají nebo mohou mít podstatný vliv na bezpečnost a ochranu zdraví při práci.
2. V průvodní dokumentaci je uveden postup pro zabránění rozhoupení břemene, pro jeho navedení do správné polohy a při přepravě. Zde se hovoří o tom, že je možno „C“ hák přidržovat za madlo. Technické provedení „C“ háku však neodpovídalo průvodní dokumentaci, tzn. madlo na „C“ háku trvale chybělo, viz obr.2. Tím zaměstnavatel nezajistil, aby stroje, technická zařízení, dopravní prostředky a nářadí byly z hlediska bezpečnosti a ochrany zdraví při práci vhodné pro práci, při které budou používány. Stroje, technická zařízení, do-

právní prostředky a nářadí musí být pravidelně a řádně udržovány, kontrolovány a revidovány, jak je stanoveno v § 4 odst. 1 písm. c) zákona č. 309/2006 Sb., zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci.

Na závěr k tomuto závažnému pracovnímu úrazu sdělujeme, a to je velmi závažné zjištění, že manipulace se svitkem ocelové pásky pomocí „C“ háku bez madla, dle zjištěných informací, je prováděna s vědomím zaměstnavatele - odpovědných vedoucích zaměstnanců dlouhodobě, dále délka pracovního zařazení postiženého v den pracovního úrazu byla 9 měsíců a pracovní úraz se stal v sobotu.

Zpracoval:

Ing. Ondřej Varta, SÚIP ředitel odboru BOZP

**Ing. Jiří Kysela, SÚIP odborný garant
pro manipulaci a zdvihací zařízení**



Nedostatky zjištěné při provozu zdvihacích zařízení v rámci dozoru OIP provedeného v období 1-7/2014

Obsah uvedeného příspěvku navazuje, mimo jiné, i na požadavky revizních techniků zdvihacích zařízení (dále jen RTZZ), které byly prezentovány, např. v rámci jednání odborných klubů nebo na odborném semináři „Jeřáby 2014“ v Brně. Jednalo se, např. jaké jsou převažující nedostatky zjištěné v rámci hlavního úkolu u ZZ včetně statistiky vývoje pracovní úrazovosti u ZZ. Dále pak i z diskuze s RTZZ také vyplynul zájem i o informace, které se týkají charakteristických příkladů pracovních úrazů, kde zdrojem jsou ZZ.

Jak jsme již v minulosti uváděli, že kontrolní činnost v oblasti zdvihacích zařízení zejména vychází z hlavního úkolu v oblasti ZZ pro rok 2014, který má název „Bezpečnost práce při používání zdvihacích zařízení a prostředků pro zavěšení a uchopení břemene“ a je zaměřen jednak na bezpečnost provozu ZZ vyhrazených, tak i zdvihacích zařízení tzv. „nevyhrazených“. Tato informace byla také sdělena na jednáních odborných klubů RS v roce 2014, a to např. na RS 40 region severočeský, dále RS 50 region východočeský a RS 70 region severomoravský.

V rámci tohoto úkolu se provádí kontrola zdvihacích zařízení ve výrobních provozech i na staveništích, a to např. jeřábů, mobilních jeřábů a dále také kontrola, např. kladkostrojů i s ručním pohonem, automobilových zvedáků, zdvihacích stolů, hydraulických ruk pro odvoz dříví apod. Pozornost je rovněž věnována i odbornosti revizních techniků ZZ včetně obsahu revizních zpráv. Další skutečností pro provádění této kontrolní činnosti je, že v této oblasti je zaznamenán i vznik řady nových subjektů, které stroje pronajímají nebo zabezpečují jako dodavatelé služeb.

Cílem úkolu je o věřit, jak právnické a podnikající fyzické osoby plní stanovené povinnosti zaměstnavatele pro zajišťování bezpečnosti práce při provozu vyhrazených i tzv. „nevyhrazených“ zdvihacích zařízení, včetně vázacích prostředků s důrazem na ověření potřebného rozsahu a na dodržování systému bezpečné práce na pracovištích, dále dodržování návodů výrobce a místních provozně bezpečnostních předpisů a také, jak zaměstnavatelé vytvářejí podmínky pro minimalizaci rizik. Záměrem tohoto úkolu je také zvýšení právního vědomí zaměstnavatelů a také i preventivní působení orgánu inspekce práce na úseku bezpečnosti práce.

Kontrolní činnost v rámci hlavního úkolu ZZ je zaměřena na následující oblasti:

- na teoretickou a praktickou přípravu k výkonu pracovní činnosti včetně ověření zdravotní a odborné způsobilosti k výkonu pracovní činnosti a seznámení s návodem výrobce i u nevyhrazených ZZ,
- na prevenci rizik, vyhledání a hodnocení rizik a přijímání opatření k jejich odstranění,
- na místní provozní bezpečnostní předpis - rozsah systému bezpečné práce ve vztahu k používání ZZ a k manipulaci s konkrétními břemeny,
- na používání zařízení k účelům a za podmínek, pro které je určeno a v souladu s provozní dokumentací tzn. kontroly provozu technických zařízení, kontroly přístupů včetně jeřábových drah, dále na údržbu a revize ZZ, uchycení ZZ na pomocných konstrukcích, např. na lešení,
- na volbu, označení, kontroly, skladování a vedení dokumentace u prostředků pro vázání, zavěšení a uchopení břemene, které podléhají evidenci a pravidelným kontrolám technického stavu.

Vyhodnotíme-li kontrolní činnost v rámci hlavního úkolu za období leden až červenec 2014, pak lze konstatovat, že je prováděna všemi oblastními inspektoráty práce (dále

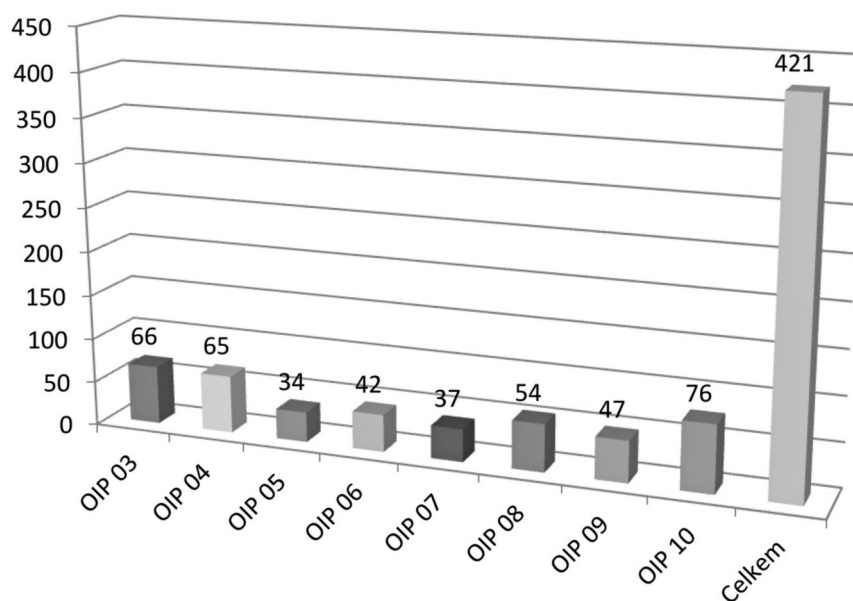




jen OIP), a to inspektory specializace VTZ-ZZ v souladu se zákonem č. 251/2005 Sb., o inspekci práce, ve znění pozdějších předpisů. V rámci tohoto úkolu byla v daném období provedena kontrola celkem ve 421 subjektech, viz graf č. 1, z toho 369 kontrolovaných právnických osob a 52 kontrolovaných fyzických osob. Zjištěno bylo celkem 1 199 nedostatků.

Graf č. 1

Počet kontrol dle jednotlivých OIP



Zjištěnému počtu nedostatků odpovídají i sankční postihy, které oblastní inspektoráty práce uplatnily ve smyslu zákona č. 251/2005 Sb., o inspekci práce, ve znění pozdějších předpisů. Počet uložených pokut za správní delikt právnických osob na úseku bezpečnosti práce byl za sledované období v součtu 11. Výše uložených pokut za správní delikt právnických osob na úseku bezpečnosti práce byla v celkové výši 350.000,- Kč.

Dále je zjištěno v rámci hlavního úkolu u ZZ, že kontrolovanými subjekty je opakovaně porušován zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů (dále jen ZP), a to v oblasti prevence rizik zejména pak § 102 odst. 1 ZP, tzn. zaměstnavatel je povinen vytvářet bezpečné a zdraví neohrožující pracovní prostředí a pracovní podmínky vhodnou organizací bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a přijímáním opatření k předcházení rizikům, celkem ve 412 případech. Je však také zjištěno, že vyhledávání rizik včetně stanovených opatření je prováděno formálně, tzn. pouze okopírována obecná rizika. Vyhledaná rizika tak nekorespondují se skutečným stavem na pracovišti.

Dále je opakovaně porušován § 103 odst. 2 ZP, tzn. zaměstnavatel je povinen zajistit zaměstnancům školení o právních a ostatních předpisech k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, které doplňují jejich odborné předpoklady a požadavky pro výkon práce, které se týkají jimi vykonávané práce a vztahují se k rizikům, s nimiž může přijít zaměstnanec do styku na pracovišti, na kterém je práce vykonávána, a soustavně vyžadovat a kontrolovat jejich dodržování, celkem ve 198 případech.

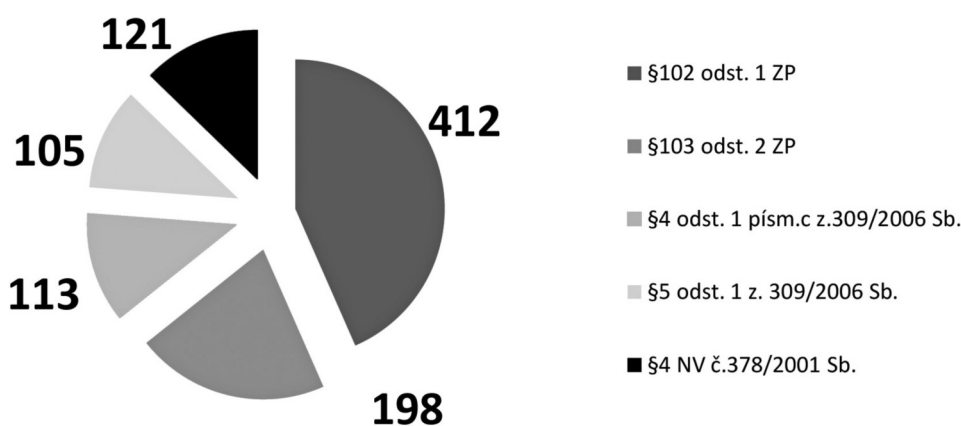
Související právní předpis v dané problematice je dále pak § 4 odst. 1 písm. c) zákona č. 309/2006 Sb., zákon o zajištění dalších podmínek BOZP, ve znění pozdějších předpisů, tzn. zaměstnavatel je povinen zajistit, aby stroje, technická zařízení, dopravní prostředky a nářadí byly z hlediska bezpečnosti a ochrany zdraví při práci vhodné pro práci, při které budou používány. Stroje, technická zařízení, dopravní prostředky a ná-



řadí musí být pravidelně a řádně udržovány, kontrolovány a revidovány, celkem ve 113 případech. Dále při provozu ZZ není dodržováno ustanovení § 5 odst. 1, tzn. zaměstnavatel je povinen organizovat práci a stanovit pracovní postupy tak, aby byly dodržovány zásady bezpečného chování na pracovišti celkem ve 105 případech.

V případě ostatních předpisů je zejména porušován § 4 nařízení vlády č. 378/2001 Sb., kterým se stanoví bližší požadavky na bezpečný provoz a používání strojů, technických zařízení, přístrojů a náradí, tzn. kontrola bezpečnosti provozu zařízení před uvedením do provozu není prováděna podle průvodní dokumentace výrobce. Některá zařízení nejsou vybavena provozní dokumentací, dále následná kontrola není prováděna nejméně jednou za 12 měsíců a také provozní dokumentace není uchovávána po celou dobu provozu zařízení, a to celkem ve 121 případech, viz graf č. 2.

Graf č. 2 **Grafické znázornění nejčastěji porušovaných právních předpisů při provozu zdvihacích zařízení**



Převažující nedostatky zjištěné při provozu zdvihacích zařízení

Jednoznačně lze říci, že se jedná o nedostatky v řízení provozu jeřábů, tzn. zpracování systému bezpečné práce (dále jen SBP), a který je dán požadavkem čl. 4.1 ČSN ISO 12480-1. Při kontrolní činnosti je zjištěno, že zaměstnavatelé jsou si vědomi povinnosti zpracování SBP. Předložené SBP pak v řadě případů nemají požadovaný rozsah, a tudíž neobsahují konkrétní činnosti jeřábů tak, aby byly prováděny bezpečně s přihlédnutím ke všem předvídatelným rizikům. Zaměstnavatelé, aby splnili svou povinnost, si většinou nechávají zpracovat systém bezpečné práce externími revizními technikami ZZ. Vážný problém v oblasti zpracování a obsahu SBP je zaznamenán zejména na staveništích, kde si jednotlivé organizace zaměstnavatele pronajímají např. věžové jeřáby od jejich majitelů. Majitelé jeřábů současně s jeho pronájmem dodají organizaci zaměstnavatele také SBP, který je pouze základní a neřeší konkrétní provoz jeřábu na daném staveništi, např. zajištění bezpečnosti osob nezúčastněných přímo při používání jeřábů a pro zajištění kontrol jeřábů na začátku směn, kdy jeřáb postupně obsluhuje více jeřábníků.

Uvedme si příklad pracovního úrazu, kde příčinou bylo také i nezpracování SBP.

Úkolem postiženého bylo vytahování traverzy ze země pomocí autojeřábu a vibračního beranidla. Součástí této činnosti je také uvázání, a to na smyčku, již vytažené ocelové traverzy ocelovým vázacím lanem a následné uvolnění této smyčky a položení této traverzy na určené místo. Jelikož k uvolnění smyčky nedošlo, bylo tedy snahou po-



hybem tuto smyčku uvolnit. Dochází však k neočekávanému prokluzu traverzy ve smyčce a následuje prudký pohyb traverzy k zemi. Kontrolou bylo zjištěno, že zaměstnavatel nemá, mimo jiné, v předloženém SBP navrženy veškeré činnosti s autojeřábem tak, aby byl prováděn bezpečně s přihlédnutím ke všem předvídatelným rizikům, jak požaduje čl. 4.1 písm. a) ČSN ISO 12 480-1.

Dále zaměstnavatel školí jeřábníky a vazače v termínech, které si stanovili a to zpravidla 1x za 12 měsíců, přičemž v osnově školení nejsou uvedeny příslušné platné předpisy, podle kterých byl zaměstnanec seznámen se svými povinnostmi, dále pro jaký konkrétní typ jeřábu byl zaměstnanec vyškolen, tzn. osnovy jsou obecné. Při kontrolní činnosti je v některých případech zjištěno, že zaměstnanci nebyli seznámeni s návody na obsluhu zdvihacích zařízení a prostředků pro zavěšení a uchopení břemen používaných v daném subjektu.

Příklad pracovního úrazu.

Postižený prováděl pracovní úkony pomocí vysokozdvizného regálového zakladače. Příčinou pracovního úrazu byl náraz regálovým zakladačem do stohu plných ohradových palet. Tímto došlo k pádu stohu palet. Kontrolou příčin a okolností vzniku pracovního úrazu bylo také zjištěno, že zaměstnavatel nezajistil zaměstnanci podle potřeb vykonávané práce dostatečné a přiměřené informace a pokyny o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci, která se týkají jeho práce a pracoviště, neboť zaměstnavatel neseznámil postiženého s návodem výrobce k obsluze a údržbě tohoto zařízení, jak ukládá § 103 zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů.

Při kontrolní činnosti vázacích prostředků je velmi často zjištěno, že např. textilní popruhy nebyly označeny tak, aby bylo možno určit charakteristiky podstatné pro bezpečné použití. V řadě případů zaměstnavatel nepředložil doklad, kterým by prokázal, že zajistil provedení prohlídky dle požadavku návodu k použití konkrétního vázacího prostředku.

K zamyšlení k této problematice uvádíme také příklad pracovního úrazu, kde zdrojem je vázací prostředek.

Úkolem postiženého bylo přemístění části technologického zařízení pomocí autojeřábu. Manipulace s břemenem se prováděla pomocí nekonečného textilního pasu. Při zvednutí tohoto technologického zařízení došlo přetržení vázacího prostředku a k následnému pádu břemene. Kontrolou příčin a okolností vzniku pracovního úrazu bylo zjištěno, že zaměstnavatel nezajistil např., aby vázací prostředky byly pravidelně a řádně udržovány, kontrolovány a revidovány, jak ukládá § 4 odst. 1 písm. c) zákona č. 309/2006 Sb.

Výše uvedené příklady pracovních úrazů jsou také určeny k zamyšlení, a to proto, že v řadě případech tam můžete být právě vy – revizní technici ZZ.

Shrneme-li tuto problematiku, pak stále setrvává stav, kdy vyhledávání pracovních rizik na pracovištích je převážně formální a rizika se neřeší odpovídajícím způsobem v rámci zpracovaných SBP ani dalších předpisů např. technologických postupů apod. Většina zjištěných nedostatků je zaznamenána v řízení provozu ZZ. Technické závady jsou v menšině zjištěných nedostatků. Lze tedy usuzovat, že technickým zařízením je věnována podstatně větší péče, než jejich obsluhám ZZ, což je k vážnému zamyšlení.



Tab. č. 1 Statistika vývoje pracovní úrazovosti u ZZ dle druhu pracovního úrazu

Rok	Smrtelné PÚ	Závažné PÚ	Ostatní PÚ
2012	0	5	36
2013	1	4	29
1 - 7 /2014	3	5	15

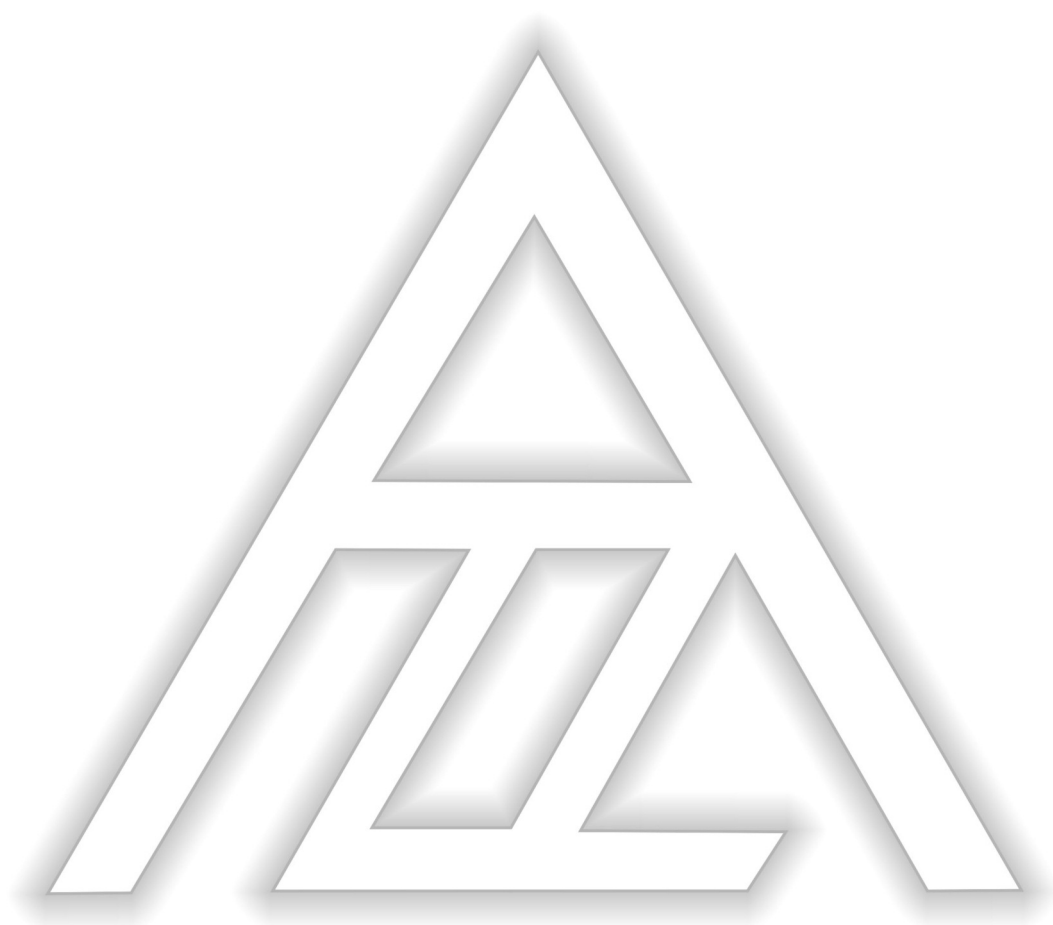
Tab. č. 2 Statistika pracovních úrazů z pohledu věku a pohlaví postiženého

Rok	Věk	Počet PÚ	Pohlaví žena/muž
2012	18 – 25	10	0/10
	26 – 45	21	0/21
	46 – 60	10	0/10
	61 a více	0	0/0
2013	18 – 25	2	0/2
	26 – 45	18	0/18
	46 – 60	14	2/12
	61 a více	0	0/0
1 - 7/2014	18 – 25	1	0/1
	26 – 45	13	0/13
	46 – 60	9	1/8
	61 a více	0	0/0

Zpracoval: **Ing. Ondřej Varta, ředitel odboru BOZP SÚIP**
Ing. Jiří Kysela, odborný garant pro manipulaci
a zdvihací zařízení SÚIP

**ASOCIACE**

odborných pracovníků pro zdvihací zařízení - ČR



Následující článek s bohatou fotodokumentací prezentuje přístup k řešení vodorovné i svislé přepravy nadměrně dlouhých nosníků v rámci výstavby střešní konstrukce objektu haly. Tuto zajímavou technickou informaci uvádíme jako inspiraci pro komplexní řešení technologického postupu přepravy o montáže rozměrných břemen včetně technického zajištění BOZP

Usazení vazníku délky 30 metrů pomocí 2 ks autojeřábu.

Při stavbě haly byl zadán úkol přepravy a následné montáže 6 ks vazníků délky 30 metrů o celkové váze 22.000 kg. Vazník je přepravován na roztahovacím návěsu Goldhofer. Vzhledem k délce bylo nutné stanovit a prověřit trasu přepravy. V některých místech projíždí náklad doslova na centimetry.

Na obrázku je vazník naložený na návěsu a připravený k přepravě z výroby.



Nájezd do prostoru před stavbou.



ASOCIACE

odborných pracovníků pro zdvihací zařízení - ČR



Pro manipulaci na stavbě jsou určeny dva autojeřáby Liebherr 1050 a dvě plošiny Manitou ATJ 180. Vozidlo najíždí do stavby a zůstává stát v místě manipulace.



Jsou přistaveny jeřáby a plošiny.



Vazník je uchycen za oka a manipulován směrem do prostoru uložení na sloupech. Technika stojí mimo možný pád břemene při uvolnění. Řidič vozidla je mimo kabinu a mistr směny vede manipulaci.

Několik pohledů z koše plošiny.



ASOCIACE

odborných pracovníků pro zdvihací zařízení - ČR



Vazník je usazen do vidliček sloupů



A je hotovo!



Josef Ambrož IP systém a.s., Olomouc

Positivní ohlas na veletrhu ConExpo v Las Vegas

Během 4. až 8. března proběhla v Las Vegas první letošní velká výstava ConExpo. Na veletrhu převládala skvělá nálada a International Cranes vám nyní přináší první dávku novinek.

Návštěvnost na veletrhu ConExpo se v roce 2014 oproti předešlým ročníkům výrazně zlepšila a to velmi přispělo k již tak skvělé atmosféře panující na tomto veletrhu. Con Expo v Las Vegas přilákalo více než 130 000 návštěvníků. Megan Tanel organizátorka akce o ConExpo řekla: „Letošní veletrh se rozkládá na ploše a to je o 7% více než předešlé ročníky. Počet účastníků se oproti roku 2011 zvýšil o 8% a tak jsme překonali hodnotu 130 000 návštěvníků. Letos se také velmi zlepšila mezinárodní účast, což je úžasné, navštívilo nás 31 000 zahraničních návštěvníků.“

Nyní se podíváme na představené novinky. Firma Manitowoc představila dvojici pásových jeřábů o nosnosti 300 tun. Oba tyto jeřáby mají příhradový výložník a systém proměnné polohy protizávaží. Protizávaží, které není součástí karoserie jeřábu je výhodné zejména z důvodu snížení doby montáže. Další nespornou výhodou je, že nákladní automobily pro přepravu jednotlivých dílů nemusí mít tak velkou nosnost. Společnost Manitowoc na veletrhu představilo několik dalších jeřábů z jiných produktových řad a tímto se zařadila mezi největší vystavovatele.

Největším překvapením bylo uvedení mobilního jeřábu LTM 1160-5.2 od společnosti Liebherr. Tento 160 tunový jeřáb nahradil typ LTM 1160-5.1. Mezi hlavní změny oproti svému předchůdci patří snížení šířky z 3metrů na 2,75metru a osazení pouze jedním motorem.

Novinkou od firmy Terex je pětinápravový mobilní jeřáb Explorer 5600, který je určený pro celosvětový trh. Terex Explorer 5600 má nosnost 72,5 tuny a s touto hodnotou je to největší mobilní jeřáb, který je k dispozici v Severní Americe, vysvětluje výrobce.

Novinkou firmy Tedano je tří nápravový mobilní jeřáb GR-1600XL- zbrusu nový pásový jeřáb s teleskopickým výložníkem GTC-1200.

Na veletrhu byl také k vidění předávací ceremoniál nových jeřábů Tedano. Společnosti, jako je Bragg a Southwest Industrial si zde převzali své nové stroje. Dalšími předávanými jeřáby byly GR-1000XL- GR-150XL pro společnost Bigge. Pro Imperial Crane Services zde byl připraven mobilní 75 tunový Tedano GR-750XL-2.

Na expozici Kobelco byl předán společnosti Bigge Crane & Rigging nový pásový Kobelco CK2750 jeden z 25 nových pásových jeřábů, které společnost koupila od Kobelco v posledních třech měsících.

Novinka od americké společnosti Elliott Equipment je 40 tunový mobilní jeřáb a vysoká pracovní plošina. Oba stroje mohou zvedat lidi a manipulovat s materiálem, říká prezident společnosti Jim Glazer.

Na veletrhu bylo také představeno první plně syntetické lano pro mobilní jeřáby od společnosti Samson. Při vývoji tohoto lana spolupracovala společnost Samson s Manitowocem a speciální vlákna dodala firma DSM Dyneema.

Výstava ConExpo se koná vždy jednou za 3 roky a další novinky jsou tedy plánovány na rok 2017.



ASOCIACE

odborných pracovníků pro zdvíhací zařízení - ČR



Přísně střeženým tajemstvím až do přehlídky byl 650 tunový pásový jeřáb s příhradovým výložníkem firmy Maniowoc MLC650. Maximální délka ramene je . Jeřáb je poháněn motorem Cummins Tier IV.

Jack Frederic, president společnosti Kobelco uvedl, že z hlediska prodeje byl tento ročník nejlepší od roku 2008. Tržba v průběhu prvních dvou dnů činila 26 miliónů dolarů a očekával prodej dalších 2-3 strojů během třetího dne.



Mobilní Crossover 8000 využívá nádstavbu Terex 780. Podpěry se vysunují ve tvaru písmene X. Nádstavba je umístěna na podvozku firmy Freightliner.



Jeřáb Terex Superlift 3800 byl na ConExpo 2014 poprvé představen i v USA a byl to nejvyšší jeřáb na výstavě. Na obrázku je vyfocen Doron Livnard, generální ředitel společnosti Hovago z Nizozemska. Tato společnost zakoupila 5 jeřábů Terex Superlift bude je pronajímat po celém světě. Dodávka prvních kusů bude uskutečněna během pár měsíců a několik jeřábů bude obsahovat speciální příslušenství pro stavbu větrných elektráren.





Jim Lamb z Tedano Mantis představil nový 12 tunový GTC-1200 pásový jeřáb s teleskopickým výložníkem.



Nový Manitowoc MLC300 je 300 tunový pásový jeřáb s příhradovým výložníkem. Délka výložníku je



Překvapení připravil Liebherr se svým LTM 1160-5.2. Jde o mobilní jeřáb s teleskopickým výložníkem o délce 62metrů. Pohon podvozku i jeřábu zajišťuje jediný 400kW dieselový agregát.

Mobilní jeřáb společnosti Elliott Equipment je namontován na komerčně vyráběném čtyřnápravovém podvozku s jednou přídavnou, spouštěcí nápravou. Výložník je dlouhý a má 5 sekcí. Na obrázku je také vidět E160 s plošinou, tento jeřáb slouží i k manipulaci s materiálem.



ASOCIACE

odborných pracovníků pro zdvihací zařízení - ČR



Nově představený pětinápravový Terex Explorer 5600 s nosností 160 tun. Je to druhý model ze série Explorer, který je navržen pro celosvětový trh. Terex vyrábí i vyšší řadu Terex Explorer 5800 s nosností 220 tun.

Samson KZTM100 je syntetické lano pro použití na mobilních jeřábech. Toto lano bude exkluzivně prodáváno přes Manitowoc pro všechny mobilní jeřáby koncem roku 2014.



Na obrázku jsou zleva Weston Settleimer z prezident společnosti Bigge, Max Tsukamoto, prezident společnosti Kobelco a Jack Fendrick prezident Kobelco pro Severní Ameriku. Oslavují otevření veletrhu a předání nového jeřábu Kobelco CK2750 společnosti Bigge.

Yo Kakinuma, prezident Tedano Amerika gratuluje Harrymu Bakerovi ze společnosti Southwest Industrial k nákupu 145 tunového jeřábu GR-1600XL- 400 tunového ATF 400G. Tedano předal sedm jeřábů na veletrhu ConExpo společností Bigge, Bragg a Inperial Crane.

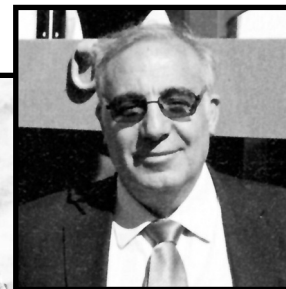




ASOCIACE

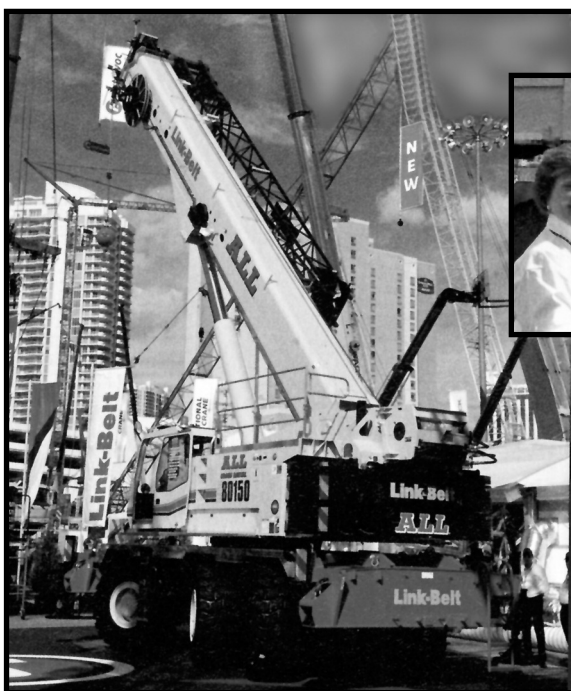
odborných pracovníků pro zdvihací zařízení - ČR

*Nabil Al Zahlawi z NFT Cranes je vyfo-
cen s věžovým jeřá-
bem Potain MR418.
Nabil zde uzavřel
kontrakt na 115 je-
řábů Potain, které
budou předány
během následujících
pěti měsíců.*



*Čínský výrobce SANY uvedl na veletrhu 100 tunový, telesko-
pický, mobilní jeřáb SCC8100TB. Výložník je rozdělen na 5
částí a maximální délka je . Výložník je zvedán dvojitým pís-
tem.*

*Novinka od
společnosti
Manitex,
jde o pá-
sový jeřáb
s telesko-
pickým vý-
ložníkem
50155GT.
Dále tato
firma před-
stavila mo-
bilní jeřáb
TC700.*



*Společnost Link-
Belt uvedla 136 tu-
nový mobilní jeřáb
RTC-80150. Spo-
lečnost zvýšila
dosah a kapacitu
jeřábu oproti dří-
vější verzi. Jeřáb je
poháněn dieslovou
jednotkou Cummins Tier 4 s výkonem
345 HP. Na obrázku je zleva Bill Stra-
mer více-prezident společnosti Link
Belt, který uzavřel smlouvu s Marvi-
nem a Mikem Liptakovými ze společ-
nosti All Erection. Tento jeřáb je
největší z nabídky Link-Belt.*



Zoomlion a jeho americký distributor Global Crane Sales uzavřeli smlouvu za 22 miliónů. Na obrázku je nový Zoomlion ZCC1100H. Na ConExpu také představili nový 59 tunový RT65.



Scot Bragg ze společnosti Bragg Crane Service vlevo převzal od Yo Kakinuma prezidenta Tedano Amerika 220 tunový mobilní jeřáb Tedano ATF 220G-5.



Překlad z časopisu Cranes, march 2014

Společnost Huismann představuje speciální námořní jeřáb

Společnost Huismann působící v oboru zdvihacích zařízení a zařízení po podmořské aplikace uvedla na trh nový námořní jeřáb se speciálním nakládacím ramenem. Tento jeřáb disponuje aktivním kompenzačním systémem (AHC), který vyrovnává pohyby lodě při manipulaci s břemenem. Konstrukce jeřábu je kombinací klasického věžového jeřábu a nakládacího jeřábu, vysvětluje mluvčí společnosti Huismann. Zdvihací mechanismus jeřábu je tvořen hlavním zdvihacím systémem, patentovaným zařízením pro eliminaci kroucení a elektrickým pohonem. Jeřáby jsou k dispozici o kapacitě v rozmezí od 400 tun do 1200 tun a jsou schopny spustit břemeno až do hloubky. Jeřáb je ovládán elektricky a může být vybaven jednoduchým nebo dvojitým zdvihem. Mezi další zařízení patří i systém pro eliminaci kroucení kladnice a lana během podmořských zdvihů. První model s kapacitou 900 tun byl objednan po sedmou podmořskou flotilu v Arktidě a termín dodání je v roce 2016.



Překlad z časopisu Cranes, may 2014

Přezkoušení odborné způsobilosti revizních techniků ZZ po pěti letech podle zákona č. 124/2000 Sb.

Problematika obnovení platnosti osvědčení vydaných podle zákona č. 174/1968 Sb. v platném znění, o státním odborném dozoru nad bezpečností práce se stává velmi aktuálním tématem pro všechny revizní techniky, kteří získali, nebo si obnovili platnost dříve vystaveného osvědčení k činnosti revizního technika zdvihacích zařízení před pěti léty. Proto v tomto čísle Zpravodaje uvádíme v plném znění přednášku vedoucí úseku zdvihacích zařízení TIČR p. Františka Vaníka, kterou prezentoval na XXI. Odborné konferenci v říjnu 2013 v Olomouci.

Pět let uteče vždy jako voda a už zde máme zase nutnost obnovení platnosti vydaných osvědčení podle § 6 odst. 1 písm.d) s omezením platnosti na pět let ve smyslu požadavku § 6 odst. 4 zákona č. 174/1968 Sb., o státním odborném dozoru nad bezpečností práce.

Tyto změny v omezení platnosti vydaných osvědčení pro revizní techniky vyplynuly již v roce 2000, a to přijetím zákona č. 124/2000 Sb., kterým se s účinností od 1. července 2000 změnila ustanovení tří zákonů. Zákona č. 174/1968 Sb. o státním odborném dozoru nad bezpečností práce (dnes zaměřeném jen na bezpečnost vyhrazených technických zařízení), dále zákona č. 445/1991 Sb. o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), a také zákona č. 61/1988 Sb., o hornické činnosti, výbušninách a státní báňské správě.

Osvědčení je doklad, kterým TIČR (dříve ITI Praha) po prověření odborné způsobilosti žádajícího subjektu potvrdí, že konkrétní fyzická osoba je schopna vykonávat revize a zkoušky vyhrazených technických zařízení.

Osvědčení je, jediný a nezaměnitelný osobní kvalifikační doklad, kterým je potvrzena osobní způsobilost a schopnost vykonávat určitý druh činnosti např. zkoušky, revize nebo odborné prohlídky na vyhrazených technických zařízeních.

Prodlužování platnosti již vydaných osvědčení lze podle stávající platné legislativy žádat pouze u organizace státního odborného dozoru TIČR, která provádí podle zákona č. 174/1968 Sb., prověřování odborné způsobilosti fyzických osob jako úkony z hlediska zákazníků vynucené, protože tyto zkoušky v daném rozsahu nemohou být prováděny jinými subjekty.

V oblasti zdvihacích zařízení TIČR provádí prověřování odborné způsobilosti revizních techniků dle § 8 vyhlášky č. 19/1979 Sb. v platném znění a vydává jim osvědčení, které je opravňuje k výkonu činnosti podle osvědčení.

Prodlužování platnosti

U vydaných osvědčení se prodlužování platnosti provádí ve smyslu § 6 písm. c) odstavce 4 zákona č. 174/1968 Sb. v platném znění v pravidelných pětiletých intervalech.

Každá zkouška je prováděna na základě podané žádosti fyzické osoby, která tímto způsobem projeví zájem o vykonání příslušné zkoušky.





Jednotný vzor žádosti TIČR je uveden na internetu pod adresou [www.iti.eu /ZDVIHACÍ VTZ – Formuláře/](http://www.iti.eu/ZDVIHACÍ_VTZ_-_Formuláře/) (viz příloha č. 1), kde jsou stanoveny i požadavky na provádění zkoušek. Zkoušky jsou prováděny v pravidelných, předem stanovených intervalech.

Po přijetí vyplněné žádosti je po formální stránce každému přiděleno odpovídající jednací číslo.

Každý žadatel má právo přihlásit se (podat žádost ke zkoušce) na libovolnou pobočku TIČR, bez ohledu na místo bydliště, případně sídlo podnikatele nebo zaměstnavatele.

Pokud bude žádost podána po skončení doby platnosti vydaného osvědčení, bude na žadatele pohlíženo jako na žadatele nového.

Žádost musí obsahovat i všechny přílohy uvedené na žádosti v oddíle VII. Doplňující údaje

a to:

- kopii stávajícího osvědčení
- údaje o vzdělání
- údaje o délce odborné praxe
- platný doklad o odborné způsobilosti v elektrotechnice (nejméně dle § 4, u zkoušek
- výtahů nejméně dle § 6 vyhl. č. 50/1978 Sb. v platném znění).
- doklad o předepsané zdravotní způsobilosti (práce na ZZ + práce ve výškách) –
- doklad nesmí být v době konání zkoušky starší než 1 rok

Poznámka: kopie nebo originály dokumentů se zakládají ke spisu do archivu TIČR

V případě, že žádost neobsahuje potřebné náležitosti, je žadatel vyzván k doplnění. Neúplně vyplněnou žádost nelze zařadit k termínu prováděných zkoušek.

Termíny zkoušek

Na každé pobočce jsou vyhlášeny termíny ke zkouškám RT ZZ minimálně 1x za čtvrt roku. Termíny jsou zveřejňovány na internetu.

Žadatel je informován písemně pozvánkou ke zkoušce (viz příloha č. 2) o termínu provedení přezkoušení minimálně 15 dnů před jejím konáním pobočkou, kde podal žádost o přezkoušení. Informativně lze získat tyto termíny i telefonicky na pobočkách.

V případě, že na příslušné pobočce v daném termínu nejsou evidovány žádné nevyřízené žádosti ke zkouškám dle § 8 vyhl. č. 19/1979 Sb. v platném znění, nemusí být zkušební termín v tomto období vyhlášován. Doba od podání žádosti po vykonání vlastní zkoušky by neměla přesáhnout 60 dnů.

Poplatky

Žadatel uhradí za prověření odborné způsobilosti stanovený poplatek uvedený na pozvánce ke zkoušce před vykonáním zkoušky ve prospěch TIČR. Platba musí být provedena nejpozději poslední pracovní den před termínem zkoušky bankovním



převodem na účet uvedený na pozvánce (žadatel předloží doklad o zaplacení před vykonáním zkoušky), nebo může být provedena v hotovosti na pokladně TIČR, U Balabenky 1908/6, 180 00 Praha 8.

Za prověření odborné způsobilosti pro jeden druh zdvihacího zařízení revizní technik zaplatí úhradu 1 200,- Kč (u nového 2 700,-Kč).

Za každý další druh zařízení je stanovena částka 540,- Kč.

Za vydání osvědčení o odborné způsobilosti fyzických osob ke zkouškám a revizím vyhrazených technických zařízení je stanovena částka 100,- Kč.

TIČR se při stanovení výše poplatků řídí vyhláškou č.398/2001 Sb. v platném znění.

Výjimky z požadavků na odborné vzdělání

Na žadatele, kterým již bylo vydáno osvědčení na základě výjimky, kteří žádají o přezkoušení po uplynutí pěti let ve stejném rozsahu a nepřerušili činnost ve smyslu § 8 vyhlášky č. 19/1979 Sb. v platném znění, se pohlíží jako by rozsah vzdělání splňovali.

Zkoušky

TIČR průběžně provádí aktualizace souborů otázek z nichž jsou sestavovány písemné testy. Tyto aktualizace jsou provedeny na základě změn, ke kterým došlo v oblasti platnosti bezpečnostních předpisů a také snaha rozšířit počet otázek, které jsou podkladem pro sestavování písemných testů. Otázky jsou k dispozici na webových stránkách TIČR www.ticr.eu /ZDVIHACÍ VTZ – Testové otázky/ zdvihací zařízení s odkazem na předpis, z něhož byla otázka vytvořena.

Počet otázek pro každý druh nebo třídu zdvihacího zařízení je jednotný, a to 70.

Vlastní zkoušky jsou prováděny inspekční organizací TIČR stanovenou komisí, která se skládá ze dvou pracovníků TIČR, z nichž minimálně jeden je s odborností zdvihacího zařízení.

Nejpozději v pozvánce k vlastní zkoušce musí být žadateli oznámeny všechny základní podmínky nutné pro možnost vykonání zkoušky.

Předloženy musí být tyto doklady:

- občanský průkaz (případně jiný doklad totožnosti)
- kopie dokladu o provedení úhrady
- vypracovaný protokol o revizi, zkoušce na každý druh zařízení, pro které je - osvědčení požadováno (zdvihadla, jeřáby b1,b2, atd.)

Poznámka: kopie nebo originály dokladů a dokumentů se zakládají ke spisu do archivu TIČR

Bez předložení těchto dokladů před vlastním zahájením zkoušky nemůže být žadatel ke zkoušce připuštěn.

Prověření odborné způsobilosti žadatele zkouškou se provede v určeném termínu. V případě, že se žadatel nedostaví ke zkoušce bez řádné písemné omluvy, bude jeho žádost neplatná a je potřeba ji opětovně podat. V případě řádné omluvy neúčasti,



stanoví TIČR žadateli náhradní termín zkoušky.

Ke zkoušce se žadatel dostaví v určeném termínu se všemi předepsanými doklady.

Poznámka: U žadatelů, kterým bylo odebráno, nebo omezeno osvědčení revizního technika právoplatným rozhodnutím dozorčích orgánů ČR se postupuje stejně jako při vydávání nového dokladu. Nová zkouška je přístupná v termínu stanoveném nejméně 60 dnů od nabytí účinnosti vydaného rozhodnutí o odnětí nebo omezení osvědčení RT.

Rozsah zkoušené látky je závislý na to, jaký druh osvědčení je žadatelem požadován. Vlastní zkouška je rozdělena do dvou samostatných částí a to písemné části a ústní části. Písemná část je společná pro nové i přezkušované žadatele. Ústní část prověření znalostí se vztahuje k dokumentaci, technickému provedení, el. části zařízení, provozu, zkoušení a prohlídkám zvoleného druhu zařízení. Součástí ústní části může být i vyhodnocení předloženého protokolu o revizi nebo zkoušce zvoleného druhu zařízení.

Rozsah zkoušky

Podle druhů a rozsahů požadované zkoušky odborné způsobilosti a druhu zdvihacího zařízení, pro které je zkouška požadována, je osvědčení o způsobilosti rozděleno do těchto kategorií:

K činnostem

R	Revize
R,Z	Revize a revizní zkoušky
R,Z/E	Revize a zkoušky včetně revizí elektrických zařízení výtahů
R,Z,Z/E	Revize, revizní zkoušky a zkoušky včetně revizí elektrických zařízení výtahů

Požadovaný druh

- a) Zdvihadla a pojízdná zdvihadla o nosnosti nad 5 000 kg (kladkostroje, kočky apod.)
- b) Jeřáby o nosnosti nad 5 000 kg
 - b1) Jeřáby mostové, podvěsné mostové ovládané ze země a portálové
 - b2) Jeřáby sloupové, věžové a derikové
 - b3) Jeřáby stohovací a lanové
 - b4) Jeřáby na automobilovém nebo pásovém podvozku
 - b5) Jeřáby nakládací
- c) Pohyblivé pracovní plošiny s výškou zdvihu nad 3 m
 - c1) Pohyblivé pracovní plošiny umístěné na pohyblivém podvozku
 - c2) Závěsné plošiny
- d) Stavební výtahy s výškou zdvihu nad 3 m, jimiž se dopravují také osoby
- e) Výtahy, které jsou trvalou součástí staveb, o nosnosti nad 100 kg a s výškou

zdvihu

nad 2 metry

- e1) elektrické výtahy
- e2) hydraulické výtahy

f) Regálové zakladače se svisle pohyblivými stanovišti obsluhy.

Písemná část zkoušky

Pro zpracování písemných testů žadatelem je stanovena doba 20 minut na jeden zadaný test o 15 otázkách, takže celková stanovená doba pro zpracování písemných testů je závislá na druhu prováděné zkoušky a z toho vyplývajícího počtu zadaných písemných testů. Každý test písemné části zkoušky se vyhodnocuje vždy samostatně, formou vyhověl ano-ne a to tak, že vyhovující výsledek písemné části je vázán 80% správných odpovědí, to je minimálně 12 z 15ti zadaných otázek v každém písemném testu. U testů určených pro přezkušování revizních techniků musí být splněna podmínka, že uchazeč může pokračovat ve zkoušce pouze po vyhovujícím výsledku testů postačujících pro vydání nějakého možného rozsahu požadovaného osvědčení.

Ústní část zkoušky

Po vyhovujícím vyhodnocení písemné části zkoušky, zadá zkušební komise žadateli otázky pro ústní část zkoušky (převážně v rozsahu předložených revizních zpráv). Vyhodnocení každé otázky ústní části zkoušky se vyhodnocuje vždy samostatně, formou vyhověl ano-ne tak, že pro vyhovující výsledek ústní části zkoušky musí být správně zodpovězeny vždy nejméně 4 z 5 (u prodloužení platnosti) respektive 8 z 10 (u nového žadatele) zadaných otázek pro jednotlivé druhy zařízení a rozsah zkoušky.

Pro základní rozsah ústní části zkoušky jsou z minimálně deseti zadaných otázek položeny vždy nejméně dvě otázky z této kategorie otázek:

- dokumentace zařízení
- technické provedení zařízení
- el. část zařízení
- provoz zařízení
- zkoušení a prohlídky zařízení

Rozsah a náplň ústní části zkoušky je ponechán na rozhodnutí zkoušející komise.

Prokázání praktických znalostí revizního technika se ověřuje vysvětlením vypracovaných částí předložených revizních zpráv podle rozsahu požadovaného osvědčení včetně jeho odpovědí na položené doplňující otázky.

Závěr přezkoušení

Záznam o průběhu a výsledku zkoušky každého žadatele musí být veden formou „Protokolu o zkoušce“, ve kterém se kromě identifikačních údajů žadatele zaznamenávají i výsledky jednotlivých částí písemné i ústní zkoušky. Celkové hodnocení celé zkoušky je formou vyhověl(a) – nevyhověl(a). Součástí protokolu musí být i podpis žadatele s jeho seznámením o výsledku prováděné zkoušky, podpisy členů komise a datum zkoušky.

Při vyhovujícím výsledku zkoušky se vystavuje osvědčení o odborné způsobilosti k provádění revizí příslušného rozsahu na fyzickou osobu.



ASOCIACE

odborných pracovníků pro zdvíhací zařízení - ČR



O všech vydaných osvědčeních musí být vedena evidence zahrnující údaje o osobně a rozsahu vydaného dokladu.

V případě vyhovujícího výsledku zkoušky se vydává žadateli osvědčení daného rozsahu zařízení.

O všech vydaných osvědčeních je nutno vést evidenci, která zahrnuje přesný seznam a evidenční čísla vydaných dokladů a řádně vyplněné protokoly o zkouškách jednotlivých žadatelů včetně řádně vyplněných přihlášek – žádostí o provedení této zkoušky.

Toto je ve zkratce vše k průběhu přezkoušení revizních techniků zdvihacích zařízení po pěti letech podle zák. č. 124/2000 Sb.

*František Vaník
Vedoucí úseku
zdvihacích zařízení TÍČR*

Problematika školení obsluh jeřábů je stále častějším tématem odborných diskusí revizních a odborných techniků, ale také pracovníků dozoru BOZP. Také AZZ-ČR pracuje na realizaci projektu pro zajištění kvalifikace jeřábníků, vazačů a dalších odborníků v oblasti provozu jeřábů a zdvihadel. Jako zajímavý podnět uvádíme překlad článku z časopisu CRANES 3/2014, který uvádí diskuse a podněty, jak k uvedené problematice přistupují v zahraničí.

Školení a certifikace jeřábníků



Školení a certifikace hrají v dnešní době klíčovou roli při zvyšování bezpečnosti při jeřábové dopravě. Také rekvalifikace a pravidelné přezkušování pomáhá ke zlepšení podmínek a standardů na pracovišti. Laura Hattnon z International Cranes zjišťovala více o nových systémech školení.

Školení personálu napomáhá předcházet nebezpečným incidentům a dodavatelé techniky stále více lpí na akreditovaném výcviku. Situace na dnešním trhu je taková, že dodavatelé dokonce nepovolují manipulaci operátorům, kteří nemají odpovídající akreditaci. Kerry Edwards personální ředitel společnosti GGR Group and Unic Cranes Europe o tomto říká: „Panuje mylná představa, že při práci s malým kompaktním zařízením, jako je zdvihací minipavouk je bezpečnostní riziko menší.“ Edwards dodává: „Stejně jako u jiných stavebních strojů mohou nastat při nesprávné manipulaci neakreditovaným operátorem nebezpečné situace.“

Význam školení byl již mnohokrát popsán v různých studiích prováděných odbornými institucemi. Jim Hedley, ředitel amerického institutu pro jeřábovou dopravu říká: „Provedli jsme výzkum dle směrnice OSHA ve státě Ontário a zjistili jsme, že u akreditovaných operátorů je o 80% méně smrtelných úrazů a o 50% méně nehod.“

Obchodní ředitel z firmy Terex Frank Schröder z Německa také poukazuje na to, že rozsah a důležitost školení personálu závisí hlavně na státu, kde k manipulacím dochází a na požadavcích, předpisech a osvědčeních platných pro daný stát.

John Alexander z Manitowocu dodává: „Myslím si, že certifikace operátorů a jejich licence by měla být závislá na specifikaci jednotlivých jeřábů a ne pouze na obecném zatížení.“ „Dnešní jeřáby jsou tvořeny mnoha specifickými systémy a technologiemi a proto je důležitější než kdy jindy ověřit dovednosti operátora na daný jeřáb. Dnešní ovládací systémy jsou úplně jiné než například před 20 lety.“



ASOCIACE

odborných pracovníků pro zdvihací zařízení - ČR



Školení personálu

Jedním ze způsobů, jak zvýšit bezpečnost na pracovišti je změna a zlepšení chování a postojů lidí. Tuto myšlenku vyjádřil obchodní ředitel firmy Terex Klaus Meissner a Soren Jansen ředitel ESTA ve společné prezentaci na téma „Hlavní příčiny nehod při jeřábové dopravě a jejich omezování“, uvedené na světovém samitu v roce 2013 (www.khl-group.com/akce/wcts). Klaus Meissner říká: „Zkúšení a proškolení operátoři jsou klíčem k bezpečnosti na staveništi. Společnost Terex nabízí vzdělávací kurzy od základních až po pokročilé pro všechny profese týkající se jeřábové dopravy od jeřábníků až po techniky. Dále nabízíme praktické zaučení přímo na staveništi.“



Frank Schröder dodává: „V praxi se přikláníme k reálným zkušenostem operátorů, které trénujeme v simulovaném prostředí. Typickým příkladem může být manévrování s břemenem jen podle pokynů signalisty. Pokud vidíme, že simulace může zlepšit zaškolení operátora při speciálních manipulacích, využíváme ho.“

Další, kdo poskytuje školení personálu, je asociace pro výrobce nakládacích automobilových jeřábů (ALLMI) ve Velké Británii. ALLMI nabízí akreditovaná školení pro jeřábníky, vazače, signalisty a jeřábový dozor. V kurzu pro jeřábníky jsou posluchači seznámeni s legislativními požadavky, kontrolou zařízení, instrukcemi k opravám a údržbě o příslušenství a vybavení jeřábů. Školení pokrývá i teorii o správném postavení vzpěr, použití ovladačů a přípravu jeřábu pro provoz a manipulaci. Závěrečná část kurzu obsahuje teorii a praktický zácvik. Zaškolovací karty jeřábníků jsou rozděleny do částí jako zatížení nakladače, příslušenství a ovládací prvky. Školení se koná buď v prostorech školícího centra, nebo přímo u zákazníka v rozsahu jaký udává BS7121 Norma pro bezpečné užívání jeřábů: část 4:2010.



Americký institut pro jeřábovou dopravu také nabízí speciální kurzy pro jeřábníky a provozní techniky, kde jsou zainteresované osoby školeny pro správné používání jeřábů. Následně je provedena

certifikace, která opravňuje personál k používání zvedacích zařízení v prozvozech. „Institut pro jeřábovou dopravu má oprávnění provádět teoretické a praktické zkoušky jeřábníků a dalšího personálu a o tomto vydávat certifikát (CIC-Crane Institute Certification), který vyhovuje standardům NCCA a OHSA stanovující certifikaci jeřábníků, vazačů a signalistů,“ vysvětluje Hedley. „V třídním kurzu pro obsluhu mobilních jeřábů se posluchači seznámí s pravidly standard OHSA a ASME, příčiny a řešení



nehod, dále se seznámí s jednotlivými komponenty a terminologií, naučí se číst v zaťažovacích grafech, provádět provozní kontroly, správně nastavit jeřáb, také se naučí bezpečnostní postupy, ruční a zvukové signály, podmínky pro zvedání osob a základní vazačské úkony. Kurz pro pokročilé vazače zahrnuje kontrolu příslušenství, principy přepravy složitých bloků, zvedání za pomoci řetězů, určení hmotnosti břemene, principy potahování a otáčení břemen a zvedání břemen pomocí více jeřábů.“ „Tyto vzdělávací kurzy se konají ve vzdělávacím centru blízko Orlanda v USA. Máme zde tři různé typy mobilních jeřábů, portálový jeřáb a jeřábový simulátor.“

Zařízení pro výuku

Společnost Manitowoc také provozuje své vzdělávací centrum. „Ve Spojených Státech naše centrum provádí především úvodní školení zaměřené na sérii LMI, jejich nastavení a provádění kontrol. Ve Francii zase školíme personál pro věžové jeřáby a vydáváme celostátně uznávané licence a certifikáty. Mimo Francii pořádáme převážně úvodní kurzy, které nejsou zaměřeny na zvedání,“ říká John Alexander. Certifikát zahrnuje různé druhy jeřábů a má platnost 3 roky.

GGR Group nabízí akreditaci CPCS A66 různých kategorií pro kompaktní jeřáby. Toto zahrnuje malé pavoukové jeřáby, nakládací jeřáby s hydraulickou rukou a malé pásové jeřáby.

„Kurzy CPCS A66 zahrnují jak teoretický, tak i praktický výcvik. Posluchači se učí teorii, jako jsou principy zvedání, bezpečnost a povinnosti obsluhy. Praktický výcvik zahrnuje kontrolu zařízení, přípravu k práci, přepravu zařízení, ovládání zařízení, zvedání a umístění břemene a konfiguraci zařízení.

„Jakmile operátor složí zkoušku A66 obdrží identifikační kartu CPCS A66 a GGR certifikát“, dodává Edwards. „Kurzy se konají v Manchesteru a Buckinghamshiru v Anglii. Zde se účastníci učí ovládat zařízení a manévrovat s břemenem. Než se účastník přihlásí na kurz, musí absolvovat zkoušku technických znalostí CPCS a složit zdravotně bezpečnostní test na dotykovém panelu.

Společnost Liebherr také nabízí kurzy pro jeřábníky, avšak tento kurz je nabízen jako produktový celek pro zákazníky kupující jeřáb od této společnosti. „Nedávno jsme pořádali školení na nový LTM 1750-9.1, říká David Croft, produktový ředitel Liebherr.

Kromě školení produktů společnosti Liebherr nabízíme také akreditované kurzy CPCS pro pásové jeřáby, vazače, signalisty, mobilní jeřáby, zodpovědné osoby a provozní techniky. Také nabízíme speciální školení pro stavbu větrných elektráren,“ dodává Croft. Výcvikové středisko se nachází v Biggleswade a účastníci jsou školeni na mobilním jeřábu Liebherr LTM 1030/1.

Překlad z časopisu Cranes, march 2014

**ASOCIACE**

odborných pracovníků pro zdvíhací zařízení - ČR

