



Standard České asociace petrolejářského průmyslu a obchodu

## 002/2016 Procedura stáčení AC na čerpacích stanicích

Datum vydání:	12.05.2016	Vydání / revize	1/0
Autor:	PS Bezpečnost	Schválil:	Představenstvo

### Obsah

1. Účel.
2. Působnost.
3. Postup pro stáčení na čerpací stanici
  - 3.1 Bezpečnost práce a osobní ochranné pracovní pomůcky (OOPP)
  - 3.2 Obecná pravidla
  - 3.3 Doporučený pracovní postup pro stáčení
4. Závěr

## 1. Účel

Stanovit obecný jednotný pracovní postup pro stáčení z AC na ČS pro standardizaci a sjednocení pracovních postupů v členských firmách ČAPPO, a to za účelem zvýšení bezpečnosti při manipulaci s nebezpečným zbožím - PHL.

## 2. Působnost

Předkládaný standard ČAPPO je metodickým pokynem, který shrnuje aktuální poznatky členských firem k dané problematice a je dostupný pro všechny společnosti v oboru podle zásady „Bezpečnost a ochrana životního prostředí nejsou předmětem konkurence“.

Pracovní postup podle tohoto metodického pokynu je doporučen všem společnostem provozujícím čerpací stanice a přepravu PHL v České republice.

Tento pracovní postup neřeší komplexní problematiku a chování účastníků procesu ve všech aspektech provozu čerpací stanice (ČS) a automobilové cisterny (AC), ale pouze ve vztahu k tomuto pracovnímu postupu.

## 3. Postup pro stáčení na čerpací stanici

### 3.1 Bezpečnost práce a osobní ochranné pracovní pomůcky (OOPP)

3.1.1 **Řidič AC i přejímající, pokud se pohybují v oblasti s prostředím s nebezpečím výbuchu definovaném v dokumentaci ČS, musí vždy používat předepsané osobní ochranné pracovní pomůcky (OOPP). Přejímající, jehož součinnost je pro stáčení PHL nezbytná, pokud není popsánými OOPP vybaven, se musí před manipulací s armaturami a fyzickým spuštěním stáčení produktů vzdálit mimo prostředí s nebezpečím výbuchu.**

3.1.2 Ve stáčecí šachtě s armaturním hrdlem nádrže s benzinem (uvnitř šachty), je zpravidla vždy indikována Zóna 1 s nebezpečím výbuchu.

3.1.3 V bezprostředním okruhu otevřené stáčecí šachty ČS a otevřeného víka stáčecí skříně AC během stáčení pohonných hmot (ve vzdálenosti minimálně 1,5 m až zpravidla 3 m, rozhodující jsou ale vždy údaje v provozní dokumentaci čerpací stanice - viz odstavec 3.1.5), je při stáčení benzínu prostor s nebezpečím výbuchu (Zóna 1).

3.1.4 V Zóně 1 platí pro všechny osoby bez rozdílu povinnost nosit antistatickou pracovní obuv a antistatický pracovní oděv.

3.1.5 **Konkrétní stanovení zón pro každou čerpací stanici je uvedeno v její dokumentaci, zpravidla v protokolu o určení vnějších vlivů, resp. v dokumentaci o ochraně před výbuchem.**

3.1.6 Minimální OOPP:

**Pracovní oděv:** Používat antistatický, nehořlavý pracovní oděv s dlouhými rukávy a reflexními prvky.

**Pracovní obuv:** Používat antistatickou pracovní obuv s vyztuženou špičkou, odolnou vůči ropným látkám splňující požadavky normy.

**Pracovní rukavice:** Pro manipulaci s hadicemi, armaturami a zařízením AC používat chemicky odolné pracovní rukavice s mechanickou ochranou.

**Ochrana zraku:** Pro otevírání armatur, připojování a odpojování hadic používat ochranné brýle. Lze také použít i celoobličejový kryt.

Další výbava zúčastněných osob může být předepsána a nařízena individuálně a rozdílně podle místního vyhodnocení rizik, a to jak dopravcem, tak i přejímajícím.

#### 3.1.7 Havarijní postupy

Pro mimořádné události, jako jsou například požár, únik a smíchání produktů, pro případ úrazu apod., je nutno pro ČS zpracovat havarijní plány a postupy. Tyto havarijní plány a postupy však nejsou součástí tohoto standardu.

#### 3.1.8 Zaměstnavatelé jednotlivých účastníků společného pracovního postupu jsou povinni se vzájemně informovat o rizicích vyplývajících z povahy jejich práce.

### 3.2 Obecná pravidla pro stáčení ropných produktů

**Vždy a v jakémkoliv bodu postupu platí:**

3.2.1 Stáčení produktů z AC do nádrží příjemce zboží je zakázáno při nebezpečí atmosférických výbojů - tj. za bouřky.

3.2.2 Pro přepravu paliva pro vznětové a zážehové motory v jedné AC současně je doporučeno používat AC, které jsou buď vybaveny oddělenými armaturami pro každou komoru AC (provedení s elektronickými měrnými tyčemi), nebo alespoň takové, které jsou vybaveny dvěma měřicími skupinami, přičemž jedna měřicí skupina je vyhrazena jen pro palivo do vznětových motorů a druhá měřicí skupina pro palivo do zážehových motorů, a vždy tak, aby byla zcela vyloučena možnost kontaminace jednotlivých produktů v armaturách a měřicích skupinách v AC při stáčení.

3.2.3 Stáčení do podzemních nádrží pomocí čerpadla AC se nedoporučuje. Pokud je přesto na čerpacích stanicích z technických důvodů prováděno, je nutno stanovit individuální postup, kterým bude eliminováno zvýšené riziko přeplnění nádrže, smíchání produktů a případně i riziko úniku nebezpečných látek do životního prostředí.

3.2.4 Řidič i osoba přejímající dodávku vždy důsledně používá předepsané osobní ochranné pomůcky, dodržuje zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a povinnosti vyplývající z dalších předpisů.

3.2.5 Osoba přejímající dodávku je povinna zajistit podle Dohody ADR převzetí nebezpečného zboží bez zbytečného odkladu.

3.2.6 Kdykoliv během předávání a stáčení dodávky si nejsou řidič nebo přejímající osoba jisti správností svého postupu nebo jakýmikoliv

jinými okolnostmi, případně dojde k jakýmkoliv odchylkám od standardního průběhu, jsou povinni okamžitě zastavit veškerou svoji činnost a pokračovat dále až po vyjasnění pochyb, případně neprodleně informovat své nadřízené, kteří stanoví další postup.

- 3.2.7 Pokud řidič během stáčení na místě příjmu zjistí jakoukoliv skutečnost či riziko ovlivňující negativně bezpečnost práce, životní prostředí, kvalitu poskytovaných služeb nebo kvalitu zboží, je povinen neprodleně zastavit další postup, eliminovat tuto skutečnost, riziko a případně následky v míře, kterou lze po něm rozumně požadovat, a neprodleně o tom informovat svého nadřízeného.
- 3.2.8 Při vzniku konkrétní provozní havarijní situace postupují účastníci stáčení podle havarijního plánu.
- 3.2.9 Za stáčecí místo, jeho technické provedení, provedení a umístění zemnicího bodu, terénní sklon a přístupnost, výbavu hasicími přístroji, bezpečnost na místě a bezpečné provedení postupu při dodržení Dohody ADR ze strany přejímajícího, odpovídá osoba pověřená příjmem dodávky.
- 3.2.10 Za AC, technický stav vozidla, plnění pracovního postupu, plnění platné legislativy v dopravě, zejména z hlediska Dohody ADR na straně dopravce, výbavu AC, a bezpečné provedení stáčení v souvislosti s vozidlem odpovídá dopravce (řidič).
- 3.2.11 Stáčení za provozu čerpací stanice musí být výslovně povoleno v provozní dokumentaci konkrétní čerpací stanice, včetně stanovení místních dopravních podmínek a omezení pro tento účel. Pokud není stáčení za provozu touto dokumentací výslovně povoleno, je zakázáno. Před započítáním stáčení je nutno potom ukončit prodej PHL na čerpací stanici a zamezit dopravním značením průjezdu motorových vozidel.

### **3.3 Doporučený pracovní postup pro stáčení**

- 3.3.1 Před příjezdem na místo předání zásilky řidič vypne nezávislé topení AC včetně ventilátoru.
- 3.3.2 Řidič ohlásí pověřené osobě odběratele dodávky PHL (přejímajícímu) druhy a množství produktů, které přivezl. Předá doklady k dodávce (dodací listy s příslušnými atesty). Je oprávněn předat dodávku pouze konkrétní pověřené osobě odběratele PHL. Konkrétní pověřenou osobu nebo okruh osob je nutno definovat ve smluvních dodavatelsko – odběratelských vztazích.
- 3.3.3 Pověřená osoba odběratele (přejímající) ověří příslušnost dodávky podle předaných dokumentů, a pokud souhlasí místo určení a druhy PHL, určí řidiči místo stáčení. Za přístupnost a bezpečnost místa stáčení odpovídá přejímající osoba, a pokud to místní podmínky vyžadují, je přejímající povinen asistovat řidiči při přistavení AC na místo stáčení. (Postup může být individuálně odlišný podle dopravních podmínek na ČS. V mnoha případech lze přistavit vozidlo na místo stáčení ihned po příjezdu, v tomto případě řidič postupuje

- na místě stáčení podle bodu 3.3.4. a ověření příslušnosti dodávky od pověřené osoby proběhne až po zajištění vozidla.)
- 3.3.4 Řidič přistaví vozidlo na místo stáčení při zapnuté signalizaci varovnými světly. Provede zajištění vozidla na místě stáčení zajišťovacími klíny a vymezovacími dopravními kužely (trojúhelníky). Vypne světelnou signalizaci, motor vozidla a veškeré spotřebiče nesouvisející se stáčením. Uzemní AC uzemňovacím lankem - zásadně vždy na určený a řádně piktogramem označený uzemňovací bod. (V případě umístění zemního lanka s navijákem v prostoru technologické skříně stáčení, provede uzemnění až po otevření zaplombované skříně stáčení.)
- 3.3.5 Řidič vyčká příchodu převíjající osoby, která zkontroluje plombu zavěšenou na stáčecí (případně i plnicí) skříně vozidla podle průvodního dokladu. Bez svolení převíjající osoby řidič plombu sám předem neodstraňuje, odplombuje a otevírá víko stáčecí skříně vozidla až po kontrole plomb převíjající osobou.
- 3.3.6 Převíjající ověří počáteční zásobu v nádrži před stáčením. Převíjající, pokud dal svolení ke stočení dodávky, odpovídá za to, že dodaný objem určený ke stočení do odsouhlasené nádrže se do nádrže vejde, aniž by došlo k jejímu přeplnění.
- 3.3.7 Pokud je zásoba měřena manuálně měrnou tyčí, řidič AC se vždy účastní měření počátečního množství zásoby produktu v nádrži. Toto měření se následně uvádí v dokladech ČS o příjmu dodávky, kde řidič naměřený stav před stáčením potvrzuje.
- 3.3.8 Řidič společně s převíjajícím překontroluje zaplombování víka stáčecí šachty (pokud je šachta plombována, individuální postup podle smluvních podmínek).
- 3.3.9 Převíjající umísťuje dva hasicí přístroje v pohotovostní poloze u stáčecí šachty. Hasicí přístroje poskytuje z vybavení ČS převíjající, použití hasicích přístrojů z výbavy AC se nedoporučuje.
- 3.3.10 Řidič s převíjajícím po otevření víka stáčecí šachty překontrolují její čistotu a bezpečnost, při případném znečištění je doporučeno proces přerušit ještě před započatím stáčení, informovat o této skutečnosti nadřízené a zajistit vyčištění šachty. (Odpovědnost za čistotu šachty před stáčením je na straně ČS.)
- 3.3.11 Převíjající určí řidiči hrdlo nádrže prvního stáčeného produktu (pokud je v dodávce NM, je doporučeno stáčet NM jako první). Řidič AC připojí nejprve rekuperační hadici na odvod par, a to nejdříve k AC a potom k hrdlu rekuperační armatury nádrží ve stáčecí šachtě. Následně připojí stáčecí hadici pro produkt nejdříve na hrdlo nádrže ve stáčecí šachtě určené převíjajícím a až potom ke stáčecí armatuře AC (za určení a správnost jednoznačného označení hrdla nádrže odpovídá převíjající, výbava nádrže NM rekuperační je nepovinná).

- 3.3.12 Po připojení hadic dává přejímající svým podpisem ve smluvně dohodnutém dokladu písemně pokyn ke stočení. Bez písemného pokynu ke stočení od přejímajícího nesmí řidič zahájit stáčení produktu.
- 3.3.13 Body 3.3.11 a 3.3.12 mohou být v pravidlech pro zásobování sítí čerpacích stanic odlišně formulovány za předpokladu jednoznačných individuálních konkrétních smluvních ujednání mezi dopravcem a příjemcem při jednotném značení stáčecích hrdel. Odlišná varianta tohoto postupu se liší při transparentním značení stáčecích hrdel a pravidlech pro měření zpravidla zejména plnou odpovědností řidiče AC za správné připojení hadic a stočení produktu z AC do správné nádrže. Tato varianta je standardně používána.
- 3.3.14 Řidič si opakovaně prověří správnost připojení hadice a zahájí fyzicky stáčení otevřením ventilů armatur AC. Dokud není fyzicky otevřením ventilu zahájeno stáčení prvního produktu (NM), je zakázáno vyjímat další hadice z nosičů (tubusů) na AC a manipulovat s nimi pro přípravu stáčení dalších produktů.
- 3.3.15 Pro započetí stáčení každého dalšího produktu se opakuje technologický postup od bodu 3.3.11.
- 3.3.16 Po celou dobu stáčení je řidič AC povinen sledovat stáčení, nesmí se od ovládacích prvků AC a stáčecího místa vzdálit a musí být připraven okamžitě ukončit stáčení v případě jakékoli nestandardní události, zejména při zjištění jakékoli skutečnosti či rizika ovlivňujícího negativně bezpečnost práce, životní prostředí, kvalitu poskytovaných služeb nebo kvalitu zboží. Pokud řidič musí z jakéhokoli důvodu opustit místo stáčení, musí bezpodmínečně vždy přerušit stáčení uzavřením příslušných ventilů a zabezpečit vozidlo (nebo zajistit jeho dozor).
- 3.3.17 Řidič AC stáčí zpravidla vždy celý obsah komory AC, včetně produktu v armaturách a stáčecí hadici. O případném technologicky nestočitelném zbytku produktu je vždy povinen informovat nadřízeného. Dělení komory produktu mezi více stáčecích míst se standardně nedoporučuje. Pokud je však nutno jej z provozních důvodů použít, je třeba pro tyto případy stanovit individuální pracovní postupy, které budou reflektovat na rizika, které dělením komory vznikají. Není doporučeno dělit komoru mezi více obchodních partnerů. Při dělení komor v rámci jednoho obchodního partnera je nutno mimo jiné zejména zohlednit minimální měřený výdej dle technického provedení měření na AC, stanovit postup pro řešení rozdílů ve stočeném množství, eliminovat rizika kontaminace produktů jiným druhem paliva a stanovit i jednoznačný postup pro vybavení AC příslušnými potřebnými doklady pro přepravu PHL mezi jednotlivými místy dodání při stáčení dělených dodávek podle platné legislativy (zejména podle Dohody ADR a zákona o SPD).
- 3.3.18 Po ukončení stáčení produktu vyprázdní řidič AC armatury i hadice do nádrží odběratele zboží. Odpojí produktovou hadici nejprve na

straně u vozidla, pak zvednutím odpojeného konce zajistí úplné vyprázdnění produktu z hadice do nádrže odběratele zboží. Dbá, aby nedošlo k vylití produktu z hadice do stáčecí šachty, či do jejího okolí.

- 3.3.19 Pokud přes veškerou péči dojde kdykoliv k úniku produktu, jsou řidič AC a přejímající povinni minimalizovat škody použitím všech dostupných prostředků (sorbentů z výbavy vozidla, pomocí prostředků na místě dodávky i provizorních z okolí). Řidič AC (dopravce) odpovídá za čistotu stáčecí šachty po stočení a je povinen vyčistit místo stáčení, stáčecí šachtu popř. její okolí od úkapů, které vznikly při jeho manipulaci s hadicemi AC, nebo netěsností při stáčení, pokud jeho prostředky a schopnosti na tento úkon stačí. Pokud ne, je třeba vyčištění šachty zabezpečit prostřednictvím specializovaného dodavatele. O jakémkoliv úniku produktů je řidič vždy povinen informovat přejímajícího a svého nadřízeného.
- 3.3.20 Řidič AC vyplní stáčecí lístek všemi potřebnými údaji k identifikaci stáčení, které se netisknou automaticky tiskárnou ze systému vozidla, vloží stáčecí lístek do tiskárny AC a vytiskne na něj údaje o změření stočené dodávky.
- 3.3.21 V případě poruchy tiskárny spolu s přejímajícím zapíše řidič údaje na stáčecí lístek ručně, správnost údajů pak potvrdí přejímající po ověření na měřiči podpisem na stáčecím lístku s poznámkou „porucha tisku“. V případě poruchy měření uvede řidič na stáčecím lístku výslovně „porucha měření“, přeškrtně nerelevantní údaje a tuto skutečnost nechá potvrdit přejímajícímu.
- 3.3.22 V případě poruchy tiskárny nebo měření kontaktují oba účastníci stáčení své nadřízené a postupují dále podle jejich pokynů.
- 3.3.23 Řidič AC pevně uzavře hrdla ve stáčecí šachtě.
- 3.3.24 Pokud je s odběratelem zboží takto ujednáno plombování, hrdla řádně zaplombuje. Před uzavřením a zaplombováním vík šachet umožní řidič přejímajícímu kontrolu čistoty šachet nádrží, kontrolu pevnosti dotažení víček na hrdlech nádrží a kontrolu správného zavěšení plomb na hrdlech nádrží. Dále zaplombuje víka stáčecí a popřípadě měřicí šachty (je-li měřeno měřicí tyčí). U některých příjemců dodávek se zařízení standardně neplombuje, všechna ujednání týkající se plombování u konkrétních příjemců dodávek jsou upřesňována individuálně buď objednávkou, nebo písemně jiným způsobem.
- 3.3.25 Po stáčení se řidič AC jako svědek účastní měření stočeného množství produktu, pokud je toto měření manuálně měrnou tyčí příjemcem prováděno.
- 3.3.26 Přejímající vyhodnotí množství přijaté podle měření ve své nádrži u každého produktu a porovná jej s množstvím deklarovaným na dodacím listu a množstvím zjištěným měřením na AC.

- 3.3.27 V případě, že jsou ve stočeném množství nesrovnalosti překračující běžné tolerance a odchylky v měření, informuje přejímající svého nadřízeného a vyžádá si pokyny pro další postup. V těchto případech bude postup vždy individuální podle přesnosti a prokazatelnosti užitého měření a interních postupů pro řešení rozdílů v dodaném množství u jednotlivých společností. Z hlediska tohoto pracovního postupu je porovnáním změřeného množství v zásobách jednotlivých produktů na ČS zejména nutno ověřit, zda při stočení produktů nemohlo dojít ke smíchání.
- 3.3.28 Pokud dojde k jakýmkoliv výhradám ze strany přejímajícího, nebo řidič sám zjistí nestandardní rozdíly, je řidič AC povinen o těchto rozdílech a výhradách informovat obratem z místa dodání nadřízeného.
- 3.3.29 V případě jakéhokoliv podezření na nežádoucí smíchání produktů v jakémkoliv bodu stáčení, nesmí být dále povolen prodej produktu zákazníkům. U čerpacích stanic, kde je povoleno stáčení za provozu, musí být okamžitě prodej produktu zákazníkům zastaven. Cílem je zamezit zákazem prodeje následným škodám u zákazníků. Pokud k natankování a prodeji neshodného produktu již došlo, je třeba provést odpovídající opatření ke snížení vzniklých škod a jejich náhradu dle interních postupů jednotlivých společností. Řidič i přejímající jsou povinni se vzájemně o jakémkoliv podezření na smíchání produktů informovat, současně informovat i své nadřízené, a vyžádat si další pokyny.
- 3.3.30 Pokud proběhlo až stáčení bez výhrad, přejímající potvrdí řidiči AC svým podpisem převzetí dodávky na dohodnutých obchodních dokladech. Pokud došlo k výhradám nebo reklamacím, uvedou se tyto výhrady písemně na dodací nákladní list, který následně přejímající potvrdí podpisem. Případné neshody v dodávce a reklamáce je možno dále řešit podle smluvních vztahů s dodavatelem.
- 3.3.31 Řidič AC svým podpisem potvrdí doklady přejímajícímu o předání dodávky. Součástí těchto dokladů je vyhodnocení stočeného množství oproti množství deklarovanému dodacím listem.
- 3.3.32 Jedno vyhotovení potvrzených dokladů o předání dodávky náleží dopravci, další ujednání o dokladech se řídí konkrétními smluvními vztahy.
- 3.3.33 Řidič uzavře a zaplombuje víko technologické skříně stáčení AC a číslo plomby si nechá potvrdit přejímajícím (pokud je tento postup sjednán).
- 3.3.34 Řidič AC odpojí uzemňovací lanko od zemního bodu. Je zakázáno odpojovat uzemňovací lanko dříve, než jsou odpojeny všechny hadice do nádrží čerpací stanice. Relaxační doba pro vyrovnání elektrostatického náboje je podle ČSN 332030 pro NM 0,2 až 20 sekund, a pro BA 0,2 až 200 sekund.
- Pro bezpečné praktické použití při stáčení je doporučeno dodržet



před odpojením zemnicího lanka minimálně zde uvedené maximální doby stanovené normou, tedy 20 sekund pro NM a 200 sekund pro BA.

(Pokud je umístěno zemnicí lanko s navijákem v prostoru technologické skříně stáčení, provede odpojení uzemnění před uzavřením a zaplombováním skříně stáčení, přičemž však řidič musí dodržet uvedenou relaxační dobu).

3.3.35 Řidič AC uloží do AC zajišťovací klíny, dopravní kužely (trojúhelníky) a odjíždí z místa stáčení.

3.3.36 Přejímající odstraní přechodné dopravní značení a obnoví provoz čerpací stanice (u čerpacích stanic, kde není povoleno stáčení PHL za provozu).

#### **4. Závěr**

Tento pracovní postup byl sepsán jako obecný a je doporučený pro stáčení na čerpacích stanicích v ČR. Současná užívaná praxe se může v jednotlivostech lišit dle platných smluvních vztahů mezi jednotlivými subjekty. V dlouhodobém zájmu všech subjektů však je pro své zaměstnance a zejména pro zaměstnance dopravních společností tento postup maximálně sjednotit.