

ŽELEZNICE SLOVENSKEJ REPUBLIKY

D 17

NEHODY A MIMORIADNE UDALOSTI

Schválené generálnym riaditeľom Železníc Slovenskej republiky dňa 14.06.2007 pod číslom: 924/2007/O 440

Účinnosť od 9.12.2007

D 17

Obsah

Obsah	3
Predhovor	7
Záznam o zmenách	8
Rozsah znalosti	9
Zoznam použitých značiek a skratiek	11
Zoznam použitých pojmov	12
Úvodné ustanovenia	14
PRVÁ ČASŤ	16
I. Kapitola - Evidencia nehodových udalostí	16
II. Kapitola - Obal „Nehody“	17
DRUHÁ ČASŤ	18
III. Kapitola - Kategorizácia nehodových udalostí	18
IV. Kapitola - Následky nehodových udalostí	20
V. Kapitola - Opis nehodových udalostí	23
Zrážka vlaku (A 1, B 1, C 1)	23
Vykolaženie dráhového vozidla (A 2, B 2, C 2, C 9)	23
Zrážka dráhového vozidla s užívateľmi úrovňových priecostí (A 3, B 3, C 3)	24
Usmrtenie, ťažké zranenie osôb (A 5, B 5)	24
Vchod vlaku na obsadenú koľaj (C 4)	24
Vchod vlaku do obsadeného oddielu iným vlakom alebo dráhovým vozidlom alebo jazda vlakov proti sebe (C 5)	25
Neúmyselný pohyb dráhového vozidla (C 6)	25
Odchod vlaku bez riadnej výpravy alebo odchod vlaku na inú trať (C 7)	25
Prejdenie návěsti „Stoj“ (C 8)	25
Jazda dráhového vozidla pri neuzatvorenom priecostí (C 10)	26
Rozrezanie výmeny alebo prestaviteľnej srdcovky (C11)	26
Roztrhnutie vlaku (C 12)	27
Predčasná zmena návěstného znaku hlavného návěstidla (C 13)	27
Porucha železničného zariadenia (C 14)	27
Porucha dráhového vozidla (C 15)	28
Poškodenie železničného zariadenia, dráhového vozidla alebo prepravovaného nákladu (C 16)	28
Požiar dráhového vozidla (C 17)	29
VI. Kapitola - Povinnosť hlásiť nehodové udalosti	30

D 17

Telefonické hlásenie	30
Písomné hlásenie	31
Hlásenie vedúceho zmeny	32
Zvolávací plán	33
TRETIA ČASŤ	34
VII. Kapitola - Oprávnenosť a príslušnosť zisťovania príčin vzniku nehodových udalostí	34
Oprávnenosť podľa zákona	34
Oprávnenosť podľa predpisu D 17	35
VIII. Kapitola - Činnosť na mieste vzniku nehodovej udalosti	37
IX. Kapitola - Zisťovanie príčin vzniku nehodových udalostí	40
Pôsobnosť dopravcu pri zisťovaní príčin vzniku NU	43
X. Kapitola - Postupy pri zisťovaní príčin nehodových udalostí	45
Obhliadka miesta nehodovej udalosti	45
Zhromaždenie dokumentácie a záznamov	46
Meranie na mieste nehodovej udalosti, komisionálne prehliadky, zápisy	47
Spísanie zápisníc so zamestnancami	50
Vyhodnotenie dokumentácie	51
Stanovenie príčiny a zodpovednosti za vznik NU	51
XI. Kapitola – Spis NU	54
ŠTVRTÁ ČASŤ	57
XII. Kapitola - Ukončenie zisťovania príčin vzniku nehodových udalostí	57
XIII. Kapitola - Uzatváranie nehodových udalostí	58
XIV. Kapitola - Kontrola správnosti zisťovania príčin vzniku NU	61
PIATA ČASŤ	62
XV. Kapitola - Námietkové konanie	62
XVI. Kapitola - Hodnotenie bezpečnosti železničnej dopravy	64
XVII. Kapitola - Zabezpečovanie zjazdnosti dopravnej cesty	65
Vyhodnotenie odpratávacích prác	65
XVIII. Kapitola - Informovanie verejnosti o nehodových udalostiach	66
ŠIESTA ČASŤ	67
XIX. Kapitola - Mimoriadne udalosti	67
XX. Kapitola - Hlásenie iných udalostí MDPT, útvarom ŽP a ZPOŽ	68

SIEDMA ČASŤ	69
Zoznam súvisiacich predpisov	70
Všeobecne záväzne právne predpisy	70
Predpisy Železníc Slovenskej republiky	70
Iné súvisiace predpisy	70
Technické normy	71
P r í l o h y číslo	72
1. Závažné porušenie predpisov	73
2. Označenie určených zamestnancov na mieste NU	74
3. Zisťovanie príčin vzniku a uzatváranie nehodových udalostí v železničnej doprave	75
4. Zisťovanie stavu železničného zvršku, spodku a umelých stavieb	78
5. Zisťovanie stavu telekomunikačného a zabezpečovacieho zariadenia	81
6. Zisťovanie stavu zariadení energetiky a elektrotechniky	86
7. Pokyny k zisťovaniu príčin vzniku NU niektorých kategórií	87
8. Obal „NEHODY“	94
9. Záznamové zariadenia a manipulácia so záznamami	96
10. Ublíženie na zdraví cestujúcich, tretích osôb a pracovné úrazy zamestnancov ŽSR a dopravcov spôsobené prevádzkou železnice	100
11. Zvolávací plán vedúcich zamestnancov ŽSR (dopravcu)	101
12. Telefonické hlásenie nehodových a mimoriadnych udalostí v železničnej doprave	104
13/1. Zápis z obhliadky miesta nehodovej udalosti	107
13/2. Záznam o meraní železničného zvršku	108
13/3. Záznam z merania výhybiek	109
13/4. Zápis so zamestnancom	110
13/5. Zápis o konfrontácii	111
13/6. Správa o uzatvorení NU	112
13/7. Zápis z komisionálneho preskúšania PZZ po NU	117
13/8. Zápis z komisionálneho premerania priecestia po NU	118
14. Voľné prílohy	119

D 17

Predhovor

Zákon o dráhach¹ stanovuje, ktoré udalosti pri prevádzkovaní dráhy a dopravy na dráhe sú nehody. Ukladá prevádzkovateľovi dráhy vydať vnútorný predpis obsahujúci postupy na zisťovanie príčin vzniku nehody a mimoriadnej udalosti, ich podrobnú kategorizáciu, spôsob ohlasovania ich vzniku, úlohy organizačných jednotiek prevádzkovateľa dráhy a dopravcov zúčastnených na zisťovaní ich príčin, spracovať systém záchranných opatrení na zvládnutie činnosti pri odstraňovaní následkov nehody, spoluprácu s orgánmi, ktoré pôsobia pri vyšetrovaní, ako aj evidenciu a štatistiku nehôd. Železnice Slovenskej republiky ako prevádzkovateľ dráhy musia zabezpečiť na dráhe bezpečnosť a plynulosť dopravy, preto je potrebné zisťovať príčiny vzniku nehodových udalostí so stanovením rozsahu zodpovednosti za nedodržanie predpisových ustanovení, pracovných a technologických postupov s cieľom zabezpečiť účinnú prevenciu a zamedziť vzniku nehôd v železničnej prevádzke. Prevádzkovateľ dráhy (ŽSR), v súlade s § 48 odst. 5, písmeno e) zákona 164/1996 Z. z., vydáva predpis „Nehody a mimoriadne udalosti“ (ďalej len D 17).

Obsahová náplň jednotlivých kategórií nehodových udalostí je spracovaná v súlade so Smernicou 2004/49/ES z 29. apríla 2004 (o bezpečnosti železníc) a bezpečnostnými indikátormi k nej vydanými.

¹ Zákon Národnej rady Slovenskej republiky o dráhach č. 164/1996 Z. z. v znení neskorších predpisov

Rozsah znalostí

Org. zložka ŽSR	Funkcia	Znalosť
GR ŽSR	Náместník GR pre prevádzku	informatívna
	Riaditeľ odboru bezpečnosti a inšpekcie, VO hl. inšpektora bezpečnosti žel. dopravy, hlavný inšpektor bezpečnosti žel. dopravy	úplná
	Riaditeľ a zástupca riaditeľa odboru dopravy, VO riadenia dopravy, HKD, dispečer	úplná
	Riaditeľ, zástupca riaditeľa a VO odboru infraštruktúry	úplná
	Riaditeľ a VO odboru právnych vzťahov a verejného obstarávania	informatívna
	Riaditeľ, SŠ pre HM, SŠ pre CO odboru krízového riadenia a ochrany.	informatívna
Stredisko bezpečnosti a inšpekcie	Vedúci strediska Inšpektor bezpečnosti železničnej dopravy	úplná
OR ŽSR	Riaditeľ OR	úplná
	Náместník riaditeľa OR pre RD, VO riadenia dopravy, dispečeri, VO technologického a kontrolóri	úplná
	Náместník riaditeľa OR pre správu ŽI, prednostovia sekcií, procesní lídri a ich zástupcovia, dispečeri a kontrolóri sekcií ŽTS, OZT a EE	úplná
Atrakčný obvod	Vedúci AO, odvetvový správca a koordinátor SMS odvetví ŽTS, OZT, EE	úplná
ŽST	Prednosta, dopravný a technický náместník, dozorca prevádzky, staničný dispečer	úplná
UŽI a MO	Riaditeľ a náместníci riaditeľa, prednostovia sekcií ŽTS, OZT, EE a vedúci oddelení prípravy, výroby, koordinácie a realizácie	úplná
SMÚ	Vedúci SMÚ, vedúci prevádzky ŽTS, ZRS, TuO, MDS, MO, OZT-ZT, EE-TV	úplná

D 17

TÚI ŽSR	Riaditeľ TÚI, prednostovia sekcií a vedúci oddelení sekcií ŽTS, OZT, EE	úplná
ÚIVP ŽSR IV	Vedúci oddelenia vzdelávania, vedúci inšpektor, inšpektor pre školenie dopravné	úplná

Rozsah znalostí podľa jednotlivých OS		
Odborná skúška číslo	Úplná znalosť	Informatívna znalosť
3, 17, 18	2, 46-77, 81-83, 104, 121-124, 127, 131, 145, 146, 177, 196-198, 255, 283	1, 30-40, 86, 101, 105, 106, 252, 253, 263, 271-274, 291-296, Príl. 1, 10, 12, Zpp
19	2, 21-23, 46-77, 81-85, 104, 121-124, 127, 131, 145, 146, 177, 196-198, 255, 283	1, 4-6, 11-13, 30-40, 86, 87, 101, 105, 106, 126, 252, 253, 263, 271-274, 291-296, 302, 303, Príl. 1, 8-12, Zpp
24, 32	2, 46-77, 81-83, 102, 104, 121-124, 127, 131, 145, 146, 177, 196-198, 255, 283,	1, 4-6, 11, 12, 30-40, 86, 101, 105, 106, 252, 253, 263, 271-274, 291-296 Príl. 1, 9, 10, 12, Zpp
34, 35, 36, 37, 38	2, 21-23, 46-77, 81-83, 104, 121-124, 127, 131 145, 146, 177, 196-198, 255, 283,	1, 4-6, 11, 12, 30-40, 86, 87, 101, 105, 106, 252, 253, 263, 271-274, 291-296, 302, 303, Príl. 1, 4, 8-10, 12, Zpp
43A, 43B, 44	2, 21-23, 46-77, 81-83, 104, 121-124, 127, 131 145, 146, 177, 196-198, 255, 283,	1, 4-6, 11, 12, 30-40, 86, 87, 101, 105, 106, 252, 253, 263, 271-274, 291-296, 302, 303, Príl. 1, 5, 8-10, 12, Zpp
51	2, 46-77, 81-83, 104, 121-124, 127, 131, 145, 146, 177, 196-198, 255, 283,	1, 4-6, 11, 12, 30-40, 101, 105, 106, 252, 253, 263, 271-274, 291-296 Príl. 1, 10, 12, Zpp
63, 64	2, 21-23, 46-77, 81-83, 104, 121-124, 127, 131 145, 146, 177, 196-198, 255, 283,	1, 4-6, 11, 12, 30-40, 86, 87, 101, 105, 106, 252, 253, 263, 271-274, 291-296, 302, 303, Príl. 1, 6, 8-10, 12, Zpp
všetci zamestnanci na dopravnej ceste		35, 81, 82, 104, 121 -124, 127, 131, 146, 196 – 198, 263, 283, Príl. 1, Zpp

Zoznam použitých značiek a skratiek

AO – Atrakčný obvod
 DV - Dráhové vozidlo
 EE – Energetika a elektrotechnika
 GPK - Geometrická poloha koľaje
 GR - Generálne riaditeľstvo
 GVD – Grafikon vlakovej dopravy
 HDV - Hnacie dráhové vozidlo
 HIBŽD - Hlavný inšpektor bezpečnosti železničnej dopravy
 HKD – Hlavný kontrolór dopravy
 IBŽD - Inšpektor bezpečnosti železničnej dopravy
 ID – identifikátor NU
 IV - Inštitút vzdelávania
 MDPT - Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií
 MO - Mostný obvod
 NPP - Nehodové pomocné prostriedky
 NU - Nehodová udalosť
 NŽJ - Nehodová žeriavová jednotka
 OR - Oblastné riaditeľstvo
 OZT – Oznamovacia a zabezpečovacia technika
 PMD – Posun medzi dopravňami
 PZ - Policajný zbor
 PZZ - Priecestné zabezpečovacie zariadenie
 RD – Riadenie dopravy
 RPP - Registratúrny poriadok a registratúrny plán GR ŽSR
 SBI - Stredisko bezpečnosti a inšpekcie
 TV - Trolejové vedenie
 ÚRŽD – Úrad pre reguláciu železničnej dopravy
 VOJ – Vnútna organizačná jednotka (s výnimkou GR)
 VP - Výkonné pracovisko
 Zpp – zoznam použitých pojmov
 ZPOŽ - Závod protipožiarnej ochrany železníc
 ŽP - Železničná polícia
 ŽSR – Železnice Slovenskej republiky
 ŽST - Železničná stanica
 ŽTS – Železničné trate a stavby

Zoznam použitých pojmov

Mimoriadna udalosť² pri prevádzkovaní dráhy a prevádzkovaní dopravy na dráhe je neželaná alebo neúmyselná náhla udalosť alebo špecifický reťazec takýchto udalostí, ku ktorým nedošlo v súvislosti s pohybom dráhového vozidla a ktoré majú za následok smrť, ujmu na zdraví, ohrozenie života a zdravia osôb, požiar dráhových vozidiel, škodu na majetku alebo poškodenie životného prostredia.

Nehoda² pri prevádzkovaní dráhy a prevádzkovaní dopravy na dráhe je neželaná alebo neúmyselná náhla udalosť alebo špecifický reťazec takýchto udalostí, ku ktorým došlo v súvislosti s pohybom dráhového vozidla a ktoré majú za následok smrť, ujmu na zdraví, ohrozenie života a zdravia osôb, požiar dráhových vozidiel, škodu na majetku alebo poškodenie životného prostredia.

Nehodová udalosť je spoločným názvom pre veľké nehody, stredné nehody a ohrozenia bezpečnosti železničnej dopravy, ktoré sa hlásia, evidujú, kategorizujú a zisťujú sa príčiny ich vzniku podľa tohto predpisu.

Obsadená koľaj je koľaj, v ktorej v priechodnom priereze sa nachádza vlak alebo dráhové vozidlo, vrátane narušenia bočnej ochrany vlakovej cesty dráhovým vozidlom (bočná ochrana³ – zabezpečenie vlakovej cesty proti ohrozeniu z boku zo zbiehajúcich sa koľají).

Operatívna komisia je zasadnutie odborných zamestnancov ŽSR, dopravcu, zamestnancov zúčastnených na vzniku NU a iných, za účelom zhodnotenia nehodovej udalosti a prijatia návrhu opatrení na zamedzenie vzniku NU.

Požiar⁴ je každé nežiaduce horenie, pri ktorom vznikajú škody na majetku, životnom prostredí alebo ktorého následkom je usmrtená alebo zranená fyzická osoba alebo uhynuté zviera, sú ohrozené životy alebo zdravie fyzických osôb, zvieratá, majetok alebo životné prostredie.

² Definícia nehody a mimoriadnej udalosti podľa §-u 48 ods. 1 a 2 Zákona 164/1996 Z. z

³ Výkladový slovník dopravný

⁴ Definícia požiaru podľa §-u 2 ods. 1 Zákona 314/2001 Z. z.

Priecestie⁵ je úrovňové križovanie pozemnej komunikácie so železničnou traťou, aj priechod cez železničnú trať.

Priestorový oddiel je ohraničený dvomi hlavnými návestidlami platnými pre jazdu posudzovaného vlaku, ktorými sa dovoľuje jeho ďalšia jazda do oddielu⁶.

Taxatívne návestidlo je technické zariadenie, pomôcka alebo predmet, ktoré v prípadoch stanovených v predpise Ž1 prikazuje vodičovi zastaviť na určenom mieste (napr. prvý námedzník, hrot jazyka odvratnej výmeny, lichobežníková tabuľka, hlavné návestidlá a pod.)

Vedúci zamestnanci sú zamestnanci určení Organizačným poriadkom VOJ a sú oprávnení rozhodovať v rámci svojej pôsobnosti a právomoci stanovenej v súlade so všeobecne záväznými predpismi, organizačnými a služobnými predpismi a normami.

Vlak je spojená skupina DV dopravovaná najmenej jedným HDV, prípadne samostatné HDV alebo traťový stroj s vlastným pohonom, označený predpísanými návesťami a sprevádzaný vlakovým personálom, ktorý ide podľa cestovného poriadku. Za vlak sa považuje od okamihu uvedenia do pohybu po vypravení alebo po súhlase na odchod vlaku z východovej dopravne až do ukončenia jazdy v konečnej dopravni na určenom mieste zastavenia. Ak je v nácestnej stanici potrebné s vlakom vykonať posun, takýto vlak sa v čase vykonávania posunu považuje za posunujúci diel. Popotiahnutie vlaku z dôvodu predčasného zastavenia a pod. sa nepovažuje za posun.

Základné pojmy používané v tomto predpise (vlak, posun, dráhové vozidlo a pod.) sú definované predpisom Ž 1, Pravidlá železničnej prevádzky.

Životné prostredie⁷ je všetko, čo vytvára prirodzené podmienky existencie organizmov včítane človeka a je predpokladom ich ďalšieho vývoja. Jeho zložkami sú najmä ovzdušie, voda, horniny, pôda a organizmy.

⁵ Definícia priecestia podľa STN P 34 2651

⁶ Definícia v súlade s TNŽ 34 2630

⁷ Definícia životného prostredia podľa §-u 2 a 8 Zákona 17/1992 Zb. z.

Úvodné ustanovenia

1. Predpis D 17 obsahuje ustanovenia o nehodových a mimoriadnych udalostiach vzniknutých pri prevádzkovaní železničnej dopravy na dráhe v správe ŽSR. Určuje podrobnú kategorizáciu, spôsob zisťovania príčin a zavinení nehodových a mimoriadnych udalostí, stanovuje spôsob ich ohlasovania a evidovania s cieľom prijímania opatrení na zamedzenie ich vzniku. ŽSR sú povinné zabezpečiť objektivnosť, odbornosť a nezávislosť zisťovania príčin.
2. Predpis D 17 je záväzný pre zamestnancov ŽSR, právnické a fyzické osoby, ktoré na základe zmluvy so ŽSR vykonávajú prevádzkovanie dopravy na dráhe v správe ŽSR alebo dohodnuté práce na dráhe. Záväznosť pre iných prevádzkovateľov dráh (regionálnych, vlečkových a pod.), musí byť dohodnutá zmluvne (Zmluva o styku dráh, Zmluvy o dielo, Zmluvy o vykonávaní dopravy na dráhe a pod.).
3. Ustanovenia predpisu D 17 môže meniť Generálny riaditeľ ŽSR, okrem ustanovení, ktoré priamo vyplývajú zo Zákona o dráhach a vykonávacích vyhlášok k nemu.
4. Podmienky pre hlásenie a zisťovanie príčin nehodových a mimoriadnych udalostí v prípojovej prevádzke k ŽSR musia byť dohodnuté zmluvne (napr. na vlečkách v Zmluve o styku dráh a pod.). Vznik takejto nehodovej alebo mimoriadnej udalosti sa hlási ihneď prednostovi prípojovej železničnej stanice. Prednosta prípojovej železničnej stanice ďalej postupuje pri ohlasovaní vzniku NU podľa Prílohy č. 12 predpisu D 17. Pri zisťovaní príčin nehodových udalostí v prípojovej prevádzke, ku ktorým dôjde za účasti zamestnancov alebo zariadenia ŽSR a zariadenia, na ktorom zamestnanci ŽSR vykonávajú dohľad sa zúčastnia zástupcovia ŽSR jednotlivých služobných odvetví.
5. V pohraničných výmenných a prechodových staniciach na území SR a na pohraničnej trati na území SR platí predpis D 17 a miestne prípojové zmluvy. Na pohraničnej trati a vo výmenných a prechodových staniciach mimo územia SR platia miestne prípojové zmluvy a predpisy susedných železníc.

6. Dňom účinnosti tohto predpisu končí platnosť predpisu:

ŽSR D 17 „Predpis pre hlásenie a vyšetrovanie nehodových udalostí a mimoriadnosti v železničnej prevádzke“ schválený generálnym riaditeľom Železníc Slovenskej republiky dňa 18.8.1998 pod číslom 1596/1998-O420 s účinnosťou od 1.1.1999 vrátane zmien a opatrení vydaných k nemu.

7. až 10. Neobsadené

PRVÁ ČASŤ

I. Kapitola

Evidencia nehodových udalostí

11. Evidencia nehodových udalostí, ich príčin, následkov a zodpovednosti za vznik nehodových udalostí sa vykonáva centrálné v programe EVINEHOD.

12. Zadávanie jednotlivých nehodových udalostí do informačného systému EVINEHOD, napĺňanie databázy o nehodových udalostiach a ich aktualizáciu zabezpečujú jednotlivé Strediská bezpečnosti a inšpekcie za všetky NU v ich obvode. Podkladom pre zadávanie údajov je Hlásenie nehodovej udalosti, Správa o uzatvorení nehodovej udalosti a pod. Nehodové udalosti musia byť v systéme zaevidované do 3 pracovných dní.

13. Pod názvom samostatnej železničnej stanice sa evidujú všetky nehodové udalosti, ku ktorým došlo v obvode samostatnej železničnej stanice a v jej pridelených obsadených aj neobsadených dopravných. Ak dôjde k nehodovej udalosti na širšej trati, eviduje sa pod názvom samostatnej železničnej stanice, do ktorej vlak (PMD) smeroval (vrátane jej pridelených dopravní).

14. Poradové číslo – ID jednotlivým nehodovým udalostiam prideli informačný systém EVINEHOD automaticky. Je zakázané prepisovať údaje zmazaných NU (napr. z dôvodu nenaplnenia podmienok pre zaradenie do NU a pod.) a na pôvodné ID zaevidovať novú NU.

15. Kontrolu správnosti a úplnosti zadávania jednotlivých NU do systému vykonávajú určení zamestnanci odboru bezpečnosti a inšpekcie GR ŽSR.

16. až 20. Neobsadené

II. Kapitola

Obal „Nehody“

21. Obal „Nehody“ je súhrn predpísaných pomôcok, dokumentov a tlačív potrebných pre zisťovanie príčin a ohlasovanie NU a mimoriadnych udalostí v železničnej prevádzke. Obal „Nehody“ musí byť uložený tak, aby bol vždy prístupný a musí byť súčasťou odovzdávky dopravnej služby.

22. Obal „Nehody“ je uložený v každej samostatnej železničnej stanici. Na trati s diaľkovo obsluhovaným zabezpečovacím zariadením na železničnej stanici, ktorá je sídlom dispečera. Upravený obal „Nehody“ je uložený v nesamostatných obsadených železničných staniaciach, výhybniach, na výkonných pracoviskách ŽSR s vlastným koľajiskom (zabezpečujúcich jazdy vlakov a posun) a na mostných obvodoch.

23. Obsah obalu „Nehody“ a upraveného obalu „Nehody“ je uvedený v Prílohe 8.

24. až 29. Neobsadené

DRUHÁ ČASŤ

III. Kapitola

Kategorizácia nehodových udalostí

Veľké nehody (označenie „A”)

30. Do tejto kategórie sa zaraďujú nehodové udalosti, ktoré majú najmenej jeden z týchto následkov:

- smrteľný úraz,
- ťažký úraz,
- ublíženie na zdraví siedmim a viacerým osobám,
- škodu veľkého rozsahu,
- závažné poškodenie životného prostredia

a sú to:

- A 1** - zrážka vlaku,
- A 2** - vykoľajenie dráhového vozidla počas jazdy vlaku,
- A 3** - zrážka dráhového vozidla s užívateľmi úrovňových priecostí,
- A 4** - prípady kvalifikované podľa tohto predpisu ako ohrozenia bezpečnosti železničnej dopravy, ktoré majú niektorý z hore uvedených následkov,
- A 5** - usmrtenie alebo ťažké zranenie osoby alebo ublíženie na zdraví siedmim a viacerým osobám, ku ktorému došlo v súvislosti s pohybom dráhového vozidla, a ktoré nie je kategorizované ako veľká nehoda **A 1 - A 4**.

Stredné nehody (označenie „B”)

31. Do tejto kategórie sa zaraďujú nehodové udalosti, ktoré majú najmenej jeden z týchto následkov:

- ublíženie na zdraví najviac šiestim osobám,
- značnú škodu

a sú to:

- B 1** - zrážka vlaku,
- B 2** - vykoľajenie dráhového vozidla počas jazdy vlaku,
- B 3** - zrážka dráhového vozidla s užívateľmi úrovňových priecostí,
- B 4** - prípady kvalifikované podľa tohto predpisu ako ohrozenia bezpečnosti železničnej dopravy, ktoré majú niektorý z hore uvedených následkov,

B 5 - ublíženie na zdraví najviac šiestim osobám, ku ktorému došlo v súvislosti s pohybom dráhového vozidla, a ktoré nie je kategorizované ako stredná nehoda **B 1- B 4**.

Ohrozenie bezpečnosti železničnej dopravy (označenie „C”)

32. Do tejto kategórie sa zaraďujú nehodové udalosti, pri ktorých sa nevyskytli následky pre zaradenie do kategórie „veľké nehody” alebo „stredné nehody”, ale takéto následky mohli nastať a majú negatívny vplyv na bezpečnosť prevádzky. Sú to:

- C 1** - zrážka vlaku,
- C 2** - vykoľajenie dráhového vozidla počas jazdy vlaku,
- C 3** - zrážka dráhového vozidla s užívateľmi úrovňových priecestí,
- C 4** - vchod vlaku na obsadenú koľaj,
- C 5** - vchod vlaku do obsadeného oddielu iným vlakom alebo dráhovým vozidlom alebo jazda vlakov proti sebe,
- C 6** - neúmyselný pohyb dráhového vozidla,
- C 7** - odchod vlaku bez riadnej výpravy alebo odchod vlaku na inú trať,
- C 8** - prejdienie návěsti „Stoj”,
- C 9** - vykoľajenie dráhového vozidla (okrem jazdy vlaku),
- C 10** - jazda dráhového vozidla pri neuzatvorenom priecestí,
- C 11** - rozrezanie výmeny alebo prestaviteľnej srdcovky,
- C 12** - roztrhnutie vlaku,
- C 13** - predčasná zmena návěstného znaku hlavného návěstidla,
- C 14** - porucha železničného zariadenia,
- C 15** - porucha dráhového vozidla,
- C 16** - poškodenie železničného zariadenia, dráhového vozidla alebo prepravovaného nákladu,
- C 17** - požiar dráhového vozidla.

33. Ak z dôvodu vykoľajenia alebo zrážky DV dôjde k usmrteniu jednej alebo viacerých osôb, k ťažkému úraz piatich alebo viacerých osôb alebo k materiálnym škodám vo výške najmenej dvoch miliónov eur, takéto nehodové udalosti sa považujú za závažné.

34. Ak spĺňa nehodová udalosť súčasne podmienky pre zaradenie do niekoľkých kategórií, zaraďuje sa do najvyššej kategórie. V osobitných prípadoch o zaradení do kategórie rozhodne odbor bezpečnosti a inšpekcie GR ŽSR.

IV. Kapitola

Následky nehodových udalostí

35. Úrazom⁸ sa rozumie porucha zdravia fyzickej osoby, vyvolaná pôsobením vonkajšej príčiny okrem chorôb. Pre kategorizáciu nehodovej udalosti sa úrazy kvalifikujú takto:

Smrteľným úrazom sa rozumie každý úraz, ktorý spôsobil smrť fyzickej osoby ihneď alebo kedykoľvek neskôr, ak podľa lekárskeho posudku smrť nastala následkom tohto úrazu.

Ťažkým úrazom sa rozumie každý úraz fyzickej osoby, ktorý mal za následok stratu orgánu (anatomickú alebo funkčnú) alebo jeho podstatnú časť alebo také poškodenie zdravia vrátane priemyselných otráv, ktoré lekár označil za ťažké.

Ublížením na zdraví sa rozumie zdravotná porucha sťažujúca postihnutému obvyklý spôsob života, obvyklé činnosti alebo sťažujúca spoločenské uplatnenie, prípadne porucha, ktorá je príčinou pracovnej neschopnosti dlhšej ako sedem pracovných dní.

Pre potreby zisťovania príčin vzniku nehodových udalostí a na štatistické účely sa osoby postihnuté úrazom (smrteľným, ťažkým a ublížením na zdraví) uvádzajú v členení:

- **cestujúci** – osoby, ktoré cestujú vlakom a osoby pokúšajúce sa naskakovať a vyskakovať do/z vlaku,
- **zamestnanci** – osoby podieľajúce sa na riadení a zabezpečovaní dopravy (vodiči, vlakový personál, výpravcovia, výhybkári, strážnici oddielov a závorári),
- **užívatelia úrovňových priecostí** – osoby používajúce úrovňové priecestia akýmkoľvek druhom dopravného prostriedku alebo peši,
- **neoprávnené osoby v obvode železničných dráh** – osoby bez príslušného povolenia nachádzajúce sa na železničnom pozemku a v priestoroch železnice, kde nie je takýto pobyt dovolený,
- **ostatní** – osoby vyššie neuvedené vrátane ostatných zamestnancov ŽSR, dopravcov a dodávateľov, ktorí sa oprávnenne zdržiavajú na pozemku a v priestoroch ŽSR.

⁸ Definícia úrazu podľa §-u 81 vyhl. MDPT SR 250/1997 Z. z.

36. Škodou⁹ sa rozumie ujma na majetku alebo reálny úbytok na majetku alebo na právach poškodeného alebo jeho iná ujma, ktorá je v príčinnej súvislosti so vznikom nehodovej udalosti, bez ohľadu na to, či ide o škodu na veci alebo na právach. Škodou sa taktiež rozumie aj ujma na zisku, na ktorý by poškodený inak vzhľadom na okolnosti a svoje pomery mal nárok alebo ktorý by mohol odôvodnene dosiahnuť.

Odhad škody je odhad vlastníka alebo prevádzkovateľa zariadenia (vrátane komisie zriadenej za týmto účelom) a slúži pre potreby telefonického a písomného hlásenia a pre potreby prvotného stanovenia kategórie NU.

Pre potreby zaradenia NU do kategórie sa sčítavajú všetky škody vzniknuté pri NU. V prípade, že po vydaní „Správy o uzatvorení NU“ dôjde k zmene výšky škody (následkov), zaradenie NU sa už spätne neupravuje.

Škodou malou sa rozumie škoda prevyšujúca sumu 8 000.- Sk.

Škodou väčšou sa rozumie suma dosahujúca najmenej desaťnásobok takej sumy.

Značnou škodou sa rozumie suma dosahujúca najmenej stonásobok takej sumy.

Škodou veľkého rozsahu sa rozumie suma dosahujúca najmenej päťstonásobok takej sumy.

37. Pri určení výšky škody sa vychádza z ceny, za ktorú sa vec v čase vzniku NU obvykle predáva. Ak takto výšku škody nemožno zistiť, vychádza sa z účelne vynaložených nákladov na obstaranie rovnakej alebo podobnej veci alebo uvedenie veci do pôvodného stavu.

38. Pre potreby zisťovania následkov nehodových udalostí a na štatistické účely sa škody uvádzajú v členení:

- náklady pri úmrtí,
- náklady pri zranení,
- náklady na opravy a výmeny DV a zariadení infraštruktúry,
- náklady za meškanie, odklonovú vozbú, personál a budúce príjmy,
- počet hodín zamestnancov, ktoré pre NU neboli odpracované.

39. Jednotlivé škody v členení podľa čl. 38 vyčísľujú vedúci zamestnanci ŽSR a dopravcov, ktorým pri nehodovej udalosti

⁹ Definícia škody podľa §§ 124 – 126 Zákona č. 300/2005 Z. z.

D 17

vznikla škoda a do 10 pracovných dní od vzniku nehodovej udalosti vyčíslenie predložia zamestnancovi, ktorý zisťuje príčiny vzniku nehodovej udalosti.

40. Poškodenie životného prostredia je zhoršovanie jeho stavu znečisťovaním alebo inou ľudskou činnosťou nad mieru ustanovenú osobitnými predpismi. Posúdenie rozsahu poškodenia životného prostredia podľa environmentálnych indikátorov nad mieru únosného zaťaženia zabezpečí odborný zamestnanec VOJ, ktorá je správcom dráhy.

41. až 45. Neobsadené

V. Kapitola

Opis nehodových udalosti

46. Ak dôjde k niektorým nižšie uvedeným udalostiam v súlade s predpisovými ustanoveniami a pomôckami GVD, takéto udalosti sa nekategorizujú ako nehodové udalosti.

Zrážka vlaku (A 1, B 1, C 1)

47. Pod pojmom zrážka vlaku sa rozumie náraz vlaku na ďalší vlak, náraz vlaku na dráhové vozidlo alebo náraz dráhového vozidla na vlak, náraz vlaku do pevných objektov (napr. zarážadla slepých koľají) a objektov nachádzajúcich sa v priechodnom priereze koľaje (napr. skaly, zosuvy pôdy, lavíny, stromy, vypadnuté časti z DV, cestné vozidlá - s výnimkou úrovňových priecostí, strojové zariadenia alebo vybavenie pre údržbu trate, zvieratá doprevádzané pastierom) a došlo pri nich minimálne k väčšej škode. Miesto zrážky, smer jazdy vlaku alebo dráhových vozidiel pred zrážkou, ich druh, či ide o náraz čelný, bočný alebo náraz zozadu nie je rozhodujúci.

Vykoľajenie dráhového vozidla (A 2, B 2, C 2, C 9)

48. Vykoľajenie dráhového vozidla je každý prípad, kedy koleso dráhového vozidla opustí aj dočasne temeno hlavy koľajnice. Miesto vykoľajenia - bod „0“ je miesto, kde koleso dráhového vozidla po prvýkrát zanechalo stopu, z ktorej je zrejmé, že jazdná plocha kolesa prestala byť v dotyku s temenom hlavy koľajnice. Ak dôjde súčasne k vykoľajeniu niekoľkých dráhových vozidiel alebo dôjde k ich poškodeniu bez ohľadu na počet vykoľajených a poškodených dráhových vozidiel, tento prípad sa považuje za jednu nehodovú udalosť.

49. Vykoľajenie PMD počas jazdy na trati sa kategorizuje ako vykoľajenie vlaku, pri jazde PMD v dopravni s koľajovým rozvetvením ako vykoľajenie pri posune. Ak došlo k následkom, kvalifikujú sa tieto prípady podľa následkov.

50. Za vykoľajenie sa nepovažuje nabehnutie dráhového vozidla na zariadenie, činnosťou ktorého sa dráhové vozidlá zastavujú alebo sa nimi znižuje ich rýchlosť. Taktiež sa za vykoľajenie nepovažujú prípady, ku ktorým došlo pri použití špeciálneho zariadenia, na ktorom sa dráhové vozidlá prepravujú, vykladajú, merajú alebo skúšajú. Za vykoľajenie dráhového vozidla sa nepovažujú ani prípady, kedy pri preprave (premiestňovaní) osobitne dohodnutou jazdou opustí temeno hlavy koľajnice koleso už predtým vykoľajeného alebo poškodeného dráhového vozidla, ktorého stav

D 17

nedovoľuje ďalšiu prepravu bežným spôsobom. Pre takúto prepravu sa musia stanoviť bezpečnostné opatrenia.

51. Vykolaženie dráhového vozidla pri zrážke dráhového vozidla s cestným vozidlom na úrovňových priecestiach sa pre kategorizáciu nehodovej udalosti nepovažuje za vykolaženie dráhového vozidla. Ide o následok zrážky.

Zrážka dráhového vozidla s užívateľmi úrovňových priecestí¹⁰ (A 3, B 3, C 3)

52. Zrážka dráhového vozidla s užívateľmi úrovňových priecestí je náraz dráhového vozidla do užívateľov úrovňových priecestí a naopak. Smer jazdy vlaku (dráhových vozidiel) alebo užívateľov úrovňových priecestí pred zrážkou, ich druh, či ide o náraz čelný, bočný alebo náraz zozadu nie je rozhodujúci.

Usmrtenie, ťažké zranenie osôb (A 5, B 5)

53. Do tejto kategórie sú zahrnuté všetky prípady nehodových udalostí, ktoré mali za následok usmrtenie, ťažké zranenie, prípadne ublíženie na zdraví sedem a viac osobám (A5), prípadne nehodové udalosti, ktoré mali za následok ublíženie na zdraví menej ako siedmim osobám (B5), ktoré boli spôsobené v súvislosti s pohybom dráhového vozidla alebo oddelenými časťami pohybujúceho sa dráhového vozidla vrátane nákladu. Rovnako sa kvalifikujú aj prípady vypadnutia osôb z vlaku. Do týchto kategórií sa zaraďujú prípady ak nespĺňajú podmienky pre zaradenie do kategórie A1 až A4 a B1 až B4.

Vchod vlaku na obsadenú koľaj (C 4)

54. Vchodom vlaku na obsadenú koľaj je každý uskutočnený vchod, odchod a prechod vlaku, kedy vlaková cesta nie je v celej dĺžke voľná alebo bola počas vchodu, odchodu a prechodu vlaku narušená dráhovými vozidlami.

Rovnako sa kvalifikuje aj vchod, odchod alebo prechod vlaku, ak vlaková cesta je postavená a uskutočnená na slepú koľaj alebo na koľaj vylúčenú z prevádzky.

¹⁰ Pre potreby zisťovania príčin vzniku nehodových udalostí na ŽSR sa v zmysle tohto predpisu za užívateľov úrovňových priecestí považujú: motorové vozidlá, osobitné motorové vozidlá, jazdné súpravy, prostriedky hromadnej prepravy osôb, záprahové vozidlo, cyklisti, chodci a zvieratá doprevádzané pastierom.

Vchod vlaku do obsadeného oddielu iným vlakom alebo dráhovým vozidlom alebo jazda vlakov proti sebe (C 5)

55. Vchod vlaku do obsadeného priestorového oddielu je taká jazda vlaku v slede za vlakom alebo dráhovým vozidlom, ktorá má za následok to, že v rovnakom čase sa v jednom priestorovom oddiele nachádzajú dva vlaky (resp. dráhové vozidlo a vlak) alebo ich časti. Za jazdu vlaku proti vlakom alebo dráhovému vozidlu sa považujú ich protismerné jazdy po tej istej traťovej koľaji (resp. smerom na tu istú traťovú koľaj).

Neúmyselný pohyb dráhového vozidla (C 6)

56. Za neúmyselný pohyb dráhového vozidla sa považuje každý neúmyselný pohyb dráhového vozidla v obvode železničnej stanice, výhybne, na širšej trati, z vlečky, z koľajiska organizačných jednotiek ŽSR alebo dopravcu do obvodu dopravne s koľajovým rozvetvením alebo mimo ich obvod. Pre posúdenie neúmyselného pohybu dráhového vozidla nie je rozhodujúce či k nemu došlo pre zlú organizáciu práce alebo tým, že sa vozidlá dali do pohybu samovoľne.

57. Za neúmyselný pohyb dráhového vozidla sa považujú aj prípady, ak po roztrhnutí alebo rozpojení vlaku neboli dráhové vozidlá samočinne zastavené a prípady, pri ktorých pre poruchu brzdy nemožno zvládnuť vedenie vlaku.

Odchod vlaku bez riadnej výpravy alebo odchod vlaku na inú trať (C 7)

58. Odchod vlaku bez riadnej výpravy je prípad odchodu vlaku bez rozkazu alebo súhlasu na odchod čelom za taxatívne návěstidlo v dopravni s koľajovým rozvetvením. Podobne sa posudzuje aj nezastavenie vlaku prvým vozňom určeným na prepravu cestujúcich na mieste určenom pre nástup a výstup cestujúcich. Rovnako sa do tejto kategórie zaraďuje aj prípad odchodu vlaku na inú trať.

Prejdenie návěsti „Stoj“ (C 8)

59. Za prejdenie návěsti „Stoj“ sa považuje nezastavenie čelom vlaku pred touto návěstou, prípadne pokračovanie v jazde vlaku po predchádzajúcom zastavení pred návěstou „Stoj“ hlavného návěstidla, bez zmeny návěstného znaku. Nezastavenie vlaku pred taxatívnym návěstidlom, nezastavenie vlaku na mieste, ktoré určil automatický systém riadenia vlakov, nezastavenie vlaku na mieste určenom ústnym alebo písomným spôsobom a na mieste

D 17

označenom návěstou „Stoj“, sa kvalifikujú ako prejdenie návěsti „Stoj“.

60. Za prejdenie návěsti „Stoj“ sa nepovažujú prípady prejdenia návěsti „Stoj“ ujedným vlakom alebo ujednými DV.

Jazda dráhového vozidla pri neuzatvorenom priecestí (C 10)

61. Jazda dráhového vozidla pri neuzatvorenom priecestí je prípad, kedy účastník cestnej premávky nie je varovaný, že k zabezpečenému priecestiu sa blíži vlak alebo dráhové vozidlo, aspoň jedným z nasledujúcich spôsobov¹¹:

- svetelnou alebo zvukovou výstrahou s dostatočným časovým predstihom,
- spúšťajúcimi, spustenými alebo zdvíhajúcimi sa ramenami závor,
- znamením dávaným zamestnancom dráhy alebo dopravcu,
- v zmysle predpisov ŽSR o zaistení bezpečnosti prevádzky na zabezpečených priecestiach pri poruchách, výlukách a vypnutí priecestných zabezpečovacích zariadení.

62. Za nehodovú udalosť sa nepovažuje prípad, ak vlak (PMD), ktorý nebol o poruche vyznamenaný, včas zastaví pred otvoreným priecestím a v ďalšej jazde cez priecestie pokračuje tak, ako keby bol vyznamenaný rozkazom „Op“ (návěstou priecestníka) o poruche priecestného zabezpečovacieho zariadenia.

Rozrezanie výmeny alebo prestaviteľnej srdcovky (C 11)

63. Rozrezanie výmeny alebo prestaviteľnej srdcovky je každé násilné prestavenie výmeny kolesami pohybujúcich sa dráhových vozidiel bez ohľadu na to či k prípadu došlo počas jazdy vlaku, PMD alebo pri posune.

64. Za rozrezanie sa nepovažuje pretrhnutie (zlomenie) strižného kolíčka alebo prepálenie dohliadacej poistky, ktoré vzniklo následkom prekážky medzi jazykom a opornicou ako i ďalšie prípady, pokiaľ nenastali pohybom kolies dráhových vozidiel. Za rozrezanie výmeny sa tiež nepovažuje prejazd dráhového vozidla, vyhybkou zapnutou do samovratnej činnosti.

¹¹ podľa § 26 Zákon 315/1996 Z. z

Roztrhnutie vlaku (C 12)

65. Roztrhnutie vlaku je každé pretrhnutie ťahadlového ústrojenstva dráhového vozidla, jeho častí alebo samovoľné rozvesenie či rozpojenie pri jazde, rozbíhaní alebo zastavovaní vlaku.

Predčasná zmena návestného znaku hlavného návestidla (C13)

66. Za predčasnú zmenu návestného znaku hlavného návestidla sa považuje prípad, keď pre poruchu (nie z dôvodu obsadenia koľajového obvodu dráhovým vozidlom) došlo k zmene návestného znaku hlavného návestidla s absolútnym významom návesti „Stoj“, z návesti dovoľujúcej jazdu na návesť „Stoj“ prípadne jeho zhasnutie v dobe, kedy sa vlak k nemu približuje a napriek vykonaným opatreniam na zastavenie vlaku pred návestou „Stoj“ hlavného návestidla nezastaví.

Porucha železničného zariadenia (C 14)

67. Za nehodovú udalosť tejto kategórie sa považujú prípady, pri ktorých došlo k poruche :

- oznamovacieho a zabezpečovacieho zariadenia (aj brzdy),
- železničného zvršku,
- trakčného vedenia,

ktorá priamo ohrozuje bezpečnosť železničnej prevádzky alebo pri ktorej došlo k väčšej škode.

68. Za poruchu oznamovacieho a zabezpečovacieho zariadenia sa považuje taký stav týchto zariadení, keď vplyvom chyby na súčiastkach oznamovacieho a zabezpečovacieho zariadenia nedôjde k uvedeniu tohto zariadenia do stavu zaisťujúceho bezpečnú prevádzku a ktoré priamo ohrozujú bezpečnosť železničnej prevádzky. Za priame ohrozenie bezpečnosti železničnej prevádzky sa považuje napr. stav, ktorý umožňuje prestavenie výhybky alebo výkoľajky v uzavretej vlakovej alebo posunovej ceste (vrátane prestavenia, ak nie sú splnené podmienky), stav, ktorý umožní svietenie menej reštriktívneho návestného znaku ako požadovaného návestného znaku, pre ktorý sú splnené podmienky (napr. návesť Voľno namiesto návesti Výstraha a pod), stav, ktorý vyžaduje okamžité vylúčenie zabezpečovacieho zariadenia z prevádzky a pod.

69. Za poruchu na železničnom zvršku sa považujú prípady, kedy technický stav železničného zvršku vyžaduje okamžité prerušenie

D 17

prevádzky. Ide o poruchy, ktoré nedovoľujú jazdu DV cez poškodené miesto (napr. lom koľajnice, chyby v GPK výškové aj smerové a pod.)

70. Za poruchu zariadenia energetiky a elektrotechniky sa považujú prípady poruchy na trakčnom vedení, napájacích a spínacích staníc, poruchy v napájaní zabezpečovacích zariadení, ktorých ponechanie v prevádzke bez prijatých opatrení by priamo ohrozovalo bezpečnosť železničnej prevádzky. Ide o poruchy, ktoré nedovoľujú jazdu cez poškodené miesto (napr. pretrhnutie trakčného vedenia, prípadne izolátora a pod.).

Porucha dráhového vozidla (C 15)

71. Za nehodovú udalosť tejto kategórie sa považujú porucha:

- hnacích dráhových vozidiel,
- ťahaných dráhových vozidiel - železničných vozňov,
- traťových strojov,

ktorá bez prijatých opatrení by priamo ohrozovala bezpečnosť železničnej prevádzky. Jedná sa o poruchu, ktorá nedovoľuje ponechanie DV v prevádzke.

72. Za poruchu dráhového vozidla sa považujú prípady porúch a poškodenia hlavných častí kolies a podvozkov (napr. lomov náprav, lomy alebo ukrútenia čapov náprav, lomy alebo uvoľnenia monoblokov resp. diskov, lomy alebo uvoľnenia obručí dvojkolesí dráhových vozidiel, lomy pružníc a pružín, porucha brzdy, návarky alebo ploché miesta na jazdnej ploche, horúcobežnosť nápravových ložísk), ktoré si vyžadujú vyradenie dráhového vozidla z vlaku. Jedná sa o prípady, ku ktorým dôjde po uvedení vlaku do pohybu po jeho výprave alebo súhlase na odchod z východzej stanice až do jeho zastavenia v konečnej stanici vlaku.

73. Za poruchu sa považuje aj porucha na traťovom stroji idúcom ako vlak (PMD) s vlastným pohonom pojazdu, na ktorom vznikla porucha podľa článku 71 alebo 72.

Poškodenie železničného zariadenia, dráhového vozidla alebo prepravovaného nákladu (C 16)

74. Do tejto kategórie sa zaraďujú prípady poškodenia zariadenia infraštruktúry, dráhového vozidla alebo prepravovaného nákladu, ku ktorým došlo pri posune alebo počas jazdy vlaku a ktoré nespĺňajú podmienky pre zaradenie do inej kategórie a došlo pri nich minimálne k väčšej škode. Poškodenie viacerých DV, prípadne prepravovaného nákladu na viacerých dráhových vozidlách súčasne

sa považuje za jeden prípad.

75. Rovnako sa do tejto kategórie zaraďujú aj prípady zrážok dráhových vozidiel pri posune navzájom a aj s prekážkami v priechodnom priereze koľaje.

Požiar dráhového vozidla (C 17)

76. Do tejto kategórie sa zaraďujú prípady požiarov a explózií, ktoré sa vyskytnú na dráhovom vozidle vrátane jeho nákladu počas jazdy a pobytu vlaku alebo pri posune a došlo pri nich minimálne k väčšej škode.

77. NU kategórie vchod a prechod vlaku na obsadenú koľaj (slepú koľaj a koľaj vylúčenú z prevádzky), vchod vlaku do obsadeného oddielu, jazda vlakov proti sebe, odchod vlaku na inú trať vznikajú okamihom prechodu čela vlaku za prvé hlavné (taxatívne) návestidlo posudzovaného úseku koľaje v smere jazdy vlaku. Odchod vlaku na obsadenú koľaj (slepú koľaj a koľaj vylúčenú z prevádzky) vzniká okamihom uvedenia vlaku do pohybu po rozkaze alebo súhlase na odchod.

78. až 80. Neobsadené

VI. Kapitola

Povinnosť hlásiť nehodové udalosti

Telefonické hlásenie

81. Každý zamestnanec ŽSR je povinný ihneď hlásiť všetky nehodové udalosti svojmu bezprostrednému nadriadenému alebo výpravcovi jednej zo susedných železničných staníc, aj keď ich sám nezavinil a ani sa na ich vzniku nepodieľal. Nenahlásenie NU a neplnenie si povinností súvisiacich so zisťovaním príčin vzniku NU v zmysle tohto predpisu je závažným porušením pracovnej disciplíny a možno ho prerokovať v zmysle Zákonníka práce a v osobitných prípadoch je ho možné posudzovať v zmysle Trestného zákona. Ak je na mieste nehodovej udalosti viac zamestnancov ŽSR, nehodovú udalosť hlási po vzájomnom dohovore funkčne najvyšší zamestnanec. Nehodové udalosti, ku ktorým dôjde v obvode organizačnej jednotky s vlastným koľajiskom, sa hlásia zamestnancovi určenému „Zvolávacím plánom“. Zamestnanci dopravcu na dopravnej ceste ŽSR majú rovnakú povinnosť ako zamestnanci ŽSR hlásiť nehodové udalosti, ku ktorým dôjde na dráhe v správe ŽSR.

82. Ak má niektorý zamestnanec ŽSR podozrenie, že NU nebola ohlásená (dokumentovaná), ohlási to svojmu nadriadenému.

83. Ak dôjde v prípojovej prevádzke k ŽSR k nehodovej udalosti za účasti zamestnanca ŽSR, nehodovú udalosť hlási zamestnanec ŽSR podľa článku 81. Obdobný postup dodrží aj vedúci prác ŽSR pri udržiavacích prácach a pri výkone dohľadu na vlečke.

84. Výpravca hlási nehodové udalosti prednostovi železničnej stanice vždy, bez ohľadu na denný alebo nočný čas. Z nehodových udalostí kategórie C 10 – C 17, ktoré vznikli v noci alebo v dňoch pracovného pokoja hlási len tie prípady, ktoré prednosta ŽST vyšetruje, prípady ku ktorým došlo na dopravných koľajach a na širšej trati alebo ktoré majú vplyv na železničnú prevádzku.

85. Výpravca, resp. určený zamestnanec ŽSR alebo dopravcu, hlási NU, ktorú sám zistil alebo ktorá mu bola ohlásená, vedúcemu zmeny OR a nadriadenému zamestnancovi, podľa Zvolávacieho plánu vedúcich zamestnancov spracovaného podľa Prílohy 12 predpisu D 17. Hlásenie o vzniku veľkej nehody, strednej nehody a ohrozenia bezpečnosti železničnej dopravy sa musí podať ihneď. Zisťovanie podrobností vzniku nehodových udalostí nesmie spôsobiť oneskorenie hlásenia NU.

86. Za včasné a úplné hlásenie nehodovej udalosti zodpovedá prednosta železničnej stanice alebo vedúci výkonného pracoviska, v obvode ktorého k prípadu došlo. Doplnenie chýbajúcich údajov telefonického hlásenia, ktoré ma byť podľa možností vykonané do 3 hodín od vzniku NU zabezpečí zamestnanec, ktorý zisťuje príčiny vzniku nehodovej udalosti.

Telefonické hlásenie o nehodovej udalosti obsahuje tieto údaje :

- a) meno zamestnanca, funkcia, organizačná jednotka, miesto a telefónne číslo odkiaľ volal,
- b) dátum a čas vzniku alebo zistenia NU,
- c) miesto vzniku, v stanici číslo koľaje, na trati číslo traťovej koľaje a km polohu,
- d) druh a číslo postihnutých vlakov (pos. diel), pri NU A3, B3 a C3 údaje o cestnom vozidle,
- e) stručný popis NU,
- f) následky NU tzn. usmrtenie, zranenie, počet vykoľajených dráhových vozidiel, počet poškodených dráhových vozidiel, poškodenie železničného zvršku, zabezpečovacieho zariadenia, trolejového vedenia, poškodenie prepravovaného nákladu, ekologické následky a pod.,
- g) nezjazdnosť koľají a približný čas nezjazdnosti,
- h) odhad potreby pomocných a nakoľajovacích prostriedkov, upozornenie na miestne zvláštnosti (viď čl. 271),
- i) čísla dráhových vozidiel, mená zamestnancov vlakového personálu a ich domovské pracoviská, počet vozňov, počet náprav, dopravnú hmotnosť a celkovú hmotnosť vlaku, dĺžku vlaku, potrebné a skutočné údaje o brzdení vlaku, názov dopravcu, či vozne nie sú označené nálepkami „Nebezpečného tovaru“
- j) pravdepodobnú príčinu a mená vinníkov ak sú známe,
- k) počasie, teplota, viditeľnosť,
- l) mená zamestnancov, ktorí zisťujú príčiny vzniku NU, mená ostatných zamestnancov ŽSR a dopravcu prítomných na mieste,
- m) výsledok skúšky na zistenie alkoholu v organizme.

Písomné hlásenie

87. Prednosta železničnej stanice a vedúci výkonného pracoviska hlási na tlačive "Hlásenie nehodových udalostí v železničnej prevádzke" (735 1 3890) NU kategórie C 10 – C 17 do 3 pracovných dní:

- príslušnému SBI,
- vedúcim zamestnancom OR, ktorí sú pre výkonné pracoviská

D 17

uvedené v ďalšom odseku nadriadení,

- prednostovi železničnej stanice alebo vedúcemu výkonného pracoviska, ktorý nehodovú udalosť vyšetruje alebo ktorého zamestnanec alebo zariadenie, ktoré udržiava, nehodovú udalosť zavinilo alebo spoluzavinilo,
- dopravcovi, ktorého zamestnanci alebo zariadenie zavinili alebo spoluzavinili nehodovú udalosť, prípadne ak mu vznikla škoda.

88. Po vzniku nehodovej udalosti kategórie A, B, C 1 - C 9 (okrem prípadov uvedených v Prílohe 10) je vyšetrovateľ NU povinný do piatich pracovných dní spracovať a odoslať písomnú správu o zisťovaní príčin vzniku NU, ktorá musí obsahovať skutočnosti uvedené v doplnenom telefonickom hlásení podľa čl. 86 v potrebnom počte výtlačkov takto:

- odboru bezpečnosti a inšpekcie GR ŽSR 1 x,
- do spisu nehodovej udalosti 1 x.

Hlásenie vedúceho zmeny

89. Vedúci zmeny OR, ktorý prevzal hlásenie od výpravcu, prednostu železničnej stanice alebo vedúceho výkonného pracoviska o vzniku nehodovej udalosti je povinný vznik nehodových udalostí ihneď ohlásiť podľa Prílohy č. 11.

90. Vedúci zmeny OR zistí rozsah následkov a zariadi objednanie potrebných pomocných prostriedkov a bezodkladne podá hlásenie vedúcemu zmeny ŽSR a informuje ho o opatreniach, ktoré nariadil na zabezpečenie záchranných prác a plynulosti vlakovej dopravy.

91. Vedúci zmeny ŽSR informuje ihneď o vzniku veľkej nehody, strednej nehody a ohrozenia bezpečnosti železničnej dopravy a vykonaných opatreniach podľa Prílohy 11.

92. Vznik NU oznámi orgánom činným v trestnom konaní a ÚRŽD, prípadne aj koordinačnému stredisku integrovaného záchranného systému a Hasičskému záchrannému zboru vedúci zmeny OR a ŽSR podľa prílohy č. 11. V oznámení sa uvedú údaje podľa čl. 86.

Zvolávací plán

93. Pre zabezpečenie dosiahnuteľnosti vedúcich zamestnancov ŽSR a kontaktného zamestnanca dopravcu musí byť spracovaný „Zvolávací plán vedúcich zamestnancov“, ktorý musí byť uložený u vedúceho zmeny OR. Zvolávací plán vedúcich zamestnancov GR ŽSR, sa uloží u vedúceho zmeny ŽSR.

94. Za správnosť poskytnutých údajov, ich aktualizovanie a zverejnenie zvolávacieho plánu zodpovedajú vedúci zamestnanci organizačných jednotiek ŽSR a dopravca.

95. až 100. Neobsadené

TRETIA ČASŤ

VII. Kapitola

Oprávnenosť a príslušnosť zisťovania príčin vzniku nehodových udalostí

Oprávnenosť podľa zákona

101. Nehody ku ktorým došlo pri prevádzkovaní dráhy a používaní dopravnej cesty a ktoré sú definované zákonom o dráhach, vyšetrujú orgány činné v trestnom konaní (PZ, ŽP) a ÚRŽD.

102. Vyšetrovanie trestných činov v súvislosti s NU vykonávajú vyšetovatelia PZ, poverení príslušníci (v konaní trestných činov spáchaných v obvode dráh) PZ a Železničnej polície. Dozor nad vyšetrovaním trestných činov spáchaných v súvislosti s nehodovou udalosťou vykonáva prokurátor podľa Zákona o prokuratúre a podľa Trestného poriadku. Objasňovanie priestupkov v súvislosti s NU vykonávajú príslušníci PZ a ŽP.

103. Vyšetrovanie nehodových udalostí podľa osobitného predpisu¹² nezávisle od zisťovania príčin vzniku NU vykonávaného ŽSR, dopravcom a vyšetrovania orgánmi činnými v trestnom a priestupkovom konaní vykonáva ÚRŽD.

104. Pri vyšetrovaní NU, trestných činov a objasňovaní priestupkov, môžu orgány PZ, ŽP, prokuratúry a ÚRŽD predvolať a vypočuť každého, kto môže poskytnúť informácie na objasnenie skutočností, ktoré viedli k vzniku NU alebo k spáchaniu trestného činu alebo priestupku. Pri nehodových udalostiach postupujú orgány ŽSR, dopravcu, PZ, ŽP a ÚRŽD koordinovane. Pri vyšetrovaní nehodových udalostí, keď je prítomný orgán činný v trestnom konaní a ÚRŽD, sú zamestnanci ŽSR povinní podať všetky potrebné vysvetlenia.

105. Protokolárnemu vypočutiu obvineného alebo svedka smie byť so súhlasom vyšetovateľa orgánu PZ, ŽP alebo ÚRŽD prítomný zástupca ŽSR a dopravcu. Tento zamestnanec nesmie zasahovať do vypočúvania. Otázky môže klásť len so súhlasom orgánov činných v trestnom alebo priestupkovom konaní a ÚRŽD.

¹² podľa § 48c Zákona č.164/1996 Z. z.

106. Vedúci zamestnanci organizačných jednotiek ŽSR a zamestnanci ŽSR, oprávnení zisťovať príčiny vzniku nehodových udalostí, sú na požiadanie povinní, pre účely vyšetrovania nehodovej udalosti orgánmi PZ, ŽP a ÚRŽD zabezpečiť odborné vyjadrenia, dokumentáciu stavu po vzniku nehodovej udalosti a poskytnúť informácie potrebné na účely vyšetrovania nehôd a pre ÚRŽD aj na posúdenie stavu bezpečnosti a plynulosti prevádzky dráhy. Obsahom odborného vyjadrenia je zhodnotenie skutkového deja z hľadiska aplikácie ustanovení príslušných právnych noriem a predpisov ŽSR.

Oprávnenosť podľa predpisu D 17

107. Príčiny vzniku nehodových udalostí zisťujú a predkladajú návrh na ich uzatváranie po ukončení zisťovania oprávnení zamestnanci ŽSR, určení v prílohe č. 3 (v texte predpisu „vyšetrovateľ NU“).

108. Vedúci zamestnanci organizačných jednotiek ŽSR sú povinní poskytnúť vyšetrovateľom NU technickú a odbornú pomoc (meracie a vyhodnocovacie prostriedky, rozmnožovaciu techniku, auto, prístup k informačným sieťam ŽSR a pod.) potrebnú na účely zisťovania príčin vzniku nehodových udalostí a posúdenie stavu bezpečnosti prevádzky dráhy.

109. Vedúci zamestnanci organizačných jednotiek ŽSR a dopravcu vyšetrovateľom NU umožnia aj prístup k obsahu záznamov na dráhovom vozidle, zaznamenaným hovorovým správam a údajom o prevádzke zariadení infraštruktúry, ich vyhodnoteniam k výsledkom odbornej, zdravotnej, zmyslovej a psychologickej spôsobilosti zamestnancov, k informáciám alebo záznamom prevádzkovateľa dráhy a dopravcu, iným dôkazom a ich zaznamenaniu. Umožnia im vypočuť zamestnancov a ostatných svedkov.

110. Riaditeľ odboru bezpečnosti a inšpekcie GR ŽSR pri ktorejkoľvek NU v železničnej prevádzke môže zmeniť oprávnenosť zisťovania príčin určenú v prílohe č. 3.

111. Za správnosť zaradenia NU do príslušnej kategórie zodpovedá vyšetrovateľ NU, ktorý zisťuje príčinu vzniku uvedenej NU.

112. Vyšetrovateľ NU z SBI vykonáva dozor nad správnosťou zaradenia a zisťovania príčin vzniku NU, ktoré vykonávajú vedúci výkonných pracovísk ŽSR. Zamestnanci odboru bezpečnosti a inšpekcie vykonávajú dozor nad správnosťou zaradenia a zisťovania príčin vzniku NU, ktoré vykonávajú vyšetrovatelia NU z SBI.

D 17

113. Pri zmenách zaradenia NU, u ktorých príčiny vzniku zisťuje vyšetrovateľ NU z SBI, požiada vedúci SBI o zmenu kategórie riaditeľa odboru bezpečnosti a inšpekcie GR ŽSR. Jeho rozhodnutie je konečné.

Pri zmenách zaradenia NU, u ktorých príčiny vzniku zisťujú vedúci výkonných pracovísk ŽSR, požiada vedúci výkonného pracoviska o zmenu kategórie vedúceho SBI.

114. Ak pri NU, ktorých príčiny vzniku zisťujú vedúci výkonných pracovísk došlo k väčšej škode, vedúci SBI môže rozhodnúť o prebratí zisťovania príčiny vzniku vyšetrovateľom NU z SBI. Prebratie oznámi riaditeľovi príslušnej VOJ. Túto NU uzatvára odchylna od prílohy č. 3 riaditeľ odboru bezpečnosti a inšpekcie GR ŽSR.

115. Ak zisťovanie príčin vzniku NU vykonávajú iní zamestnanci (napr. dozorcovia prevádzky, vedúci SBI, HIBŽD a pod.) platia pre nich práva a povinnosti oprávnených zamestnancov podľa Prílohy č. 3 v plnom rozsahu.

116. až 120. Neobsadené

VIII. Kapitola

Činnosť na mieste vzniku nehodovej udalosti

121. Prevádzkovateľ dráhy, dopravca alebo záchranné zložky integrovaného záchranného systému sú oprávnení odstrániť prekážku alebo zmeniť pôvodný stav na mieste nehody pred príchodom orgánov činných v trestnom konaní len vtedy, ak je potrebné:

- vyslobodiť osoby v súvislosti s bezprostredným ohrozením zdravia alebo života,
- zabrániť ďalším škodám,
- zabrániť ekologickým haváriám,
- uvoľniť časť dráhy na obnovenie prevádzky na dráhe, ak tomu nebránia iné okolnosti.

122. Ak prevádzkovateľ dráhy, dopravca alebo záchranné zložky integrovaného záchranného systému odstránia prekážku alebo zmenia pôvodný stav na mieste nehody pred príchodom orgánov činných v trestnom konaní podľa čl. 121, sú povinní zdokumentovať stav pred odstránením prekážky alebo pred zmenou pôvodného stavu na mieste nehody.

123. Ak došlo pri NU k zraneniu osôb zamestnanec ŽSR alebo zamestnanec dopravcu ihneď poskytne prvú pomoc a zabezpečí privolanie odbornej zdravotnej pomoci.

124. Ak je pri NU potrebné vyslobodiť osoby alebo došlo k požiaru prípadne úniku nebezpečných látok alebo je možné takéto nebezpečenstvo predpokladať privolá sa bezodkladne zložka ZPOŽ alebo integrovaného záchranného systému. Ohlasovacia povinnosť ZPOŽ sa musí vykonať aj v prípade, že prvý zásah vykonala iná mimorezortná zložka.

125. Vedúci zamestnanec organizačnej jednotky ŽSR, v obvode ktorej došlo k NU, organizačne zabezpečuje odpratávacie práce a prípadnú potrebu náhradnej osobnej dopravy. Úzko spolupracuje s dispečerským aparátom OR a vedúcimi zamestnancami organizačných jednotiek zúčastnených na obnovovacích a odpratávacích prácach.

126. Prednosta železničnej stanice, vedúci výkonného pracoviska a ostatní zamestnanci ŽSR spolupracujú s orgánmi polície pri zabezpečovaní miesta NU, vykonávajú potrebné opatrenia až do skončenia obhliadky miesta a to po dohode s vyšetrojúcimi orgánmi polície.

D 17

127. S odpratávacími a obnovovacími prácami sa smie začať len po jednoznačnom súhlase danom orgánom činným v trestnom alebo priestupkovom konaní (ŽP) a vyšetrovateľa NU. Súhlas orgánu činného v trestnom a priestupkovom konaní (ŽP) je potrebný pri nehodových udalostiach kategórií A, B. Pri nehodových udalostiach kategórií C je súhlas orgánu činného v trestnom a priestupkovom konaní (ŽP) potrebný v prípadoch ak má uvedená NU následky (napr. väčšiu škodu).

128. Poverený dopravný zamestnanec OR zabezpečuje na mieste veľkej nehody, strednej nehody alebo ohrozenia bezpečnosti železničnej dopravy v prípadoch prerušenia dopravy na tratiach I. a II. kategórie plnenie všetkých opatrení prijatých na urýchléné obnovenie železničnej prevádzky, pričom musia byť splnené podmienky uvedené v čl. 127. Cestou vedúceho zmeny podáva správu riaditeľovi OR o postupe odpratávacích prác a o čase pravdepodobného obnovenia prevádzky.

129. V prípadoch ak došlo k smrteľným zraneniam osôb vedúci zamestnanec OR organizuje styk s pozostalými usmrtených osôb a so zranenými osobami, prípadne ich rodinnými príslušníkmi.

130. Prednosta železničnej stanice a vedúci výkonného pracoviska ŽSR sú povinní dostaviť sa na miesto NU, ku ktorej došlo v ich obvode. Vyrozmujú o NU nadriadené organizačné jednotky ŽSR a dopravcu, ktorých zamestnanci alebo zariadenie sa na NU podieľali. Bez ohľadu na kategóriu a príslušnosť k zisťovaniu príčin vzniku NU sú povinní:

- zabezpečiť dokumentáciu (vlakový, písomné doklady, registračné záznamy) tak, aby nedošlo k jej strate alebo znehodnoteniu,
- zabrániť na mieste NU pohybu dráhových vozidiel a premiestňovanie častí a predmetov súvisiacich s NU, okrem prípadov vyslobodenia zranených osôb a činností záchranných útvarov (ZPOŽ, záchranná služba a pod.), smerujúcich k odstráneniu bezprostredného ohrozenia života osôb. V prípade potreby ochrany majetku cestujúcich, prepravovaného tovaru a pod., požiadať Železničnú políciu o ochranu a stráženie na potrebnú dobu,
- stopy vzniknuté pri vykoľajení zabezpečiť pred znehodnotením vrátane priestoru pred a za miestom vykoľajenia,
- prehliadnuť za účasti prednostov železničných staníc, vedúcich výkonných pracovísk, príp. ich poverených zástupcov koľaje, výhybky, dráhové vozidlá, stav zabezpečovacieho zariadenia,

návestné znaky návěstidiel a pod.,

- zabezpečiť údaje o priestorovom rozložení udalostí, polohy mŕtvol a dôkazných predmetov, ktoré bolo treba pri záchranných prácach premiestniť,
- zamedziť ďalšej činnosti zamestnancov ŽSR a v súčinnosti s dopravcom aj zamestnancov dopravcu, ktorí sú evidentne rozrušení vznikom NU alebo u ktorých možno dôvodne predpokladať zodpovednosť alebo spoluzodpovednosť za jej vznik,
- zabezpečiť osobné údaje svedkov NU,
- vykonať orientačnú alebo určujúcu dychovú skúšku na požitie alkoholu u zamestnancov zúčastnených na nehodovej udalosti,
- zabezpečiť ďalšie skutočnosti dôležité pre objasnenie príčiny.

131. Všetci zamestnanci na mieste NU musia dodržiavať zásady bezpečnosti práce. Vyšetrovateľ NU je na mieste nehodovej udalosti označený podľa Prílohy č. 2.

132. až 139. Neobsadené

IX. Kapitola

Zisťovanie príčin vzniku nehodových udalostí

140. Zisťovanie príčin vzniku NU je potrebné zahájiť bezodkladne po splnení ohlasovacej povinnosti a zabezpečení záchranných prác.

141. Po dokončení všetkých potrebných úkonov môže byť zahájené vlastné zisťovanie príčin vzniku NU podľa príslušnosti. Na miesto NU sa podľa závažnosti NU dostaví:

- vyšetrovateľ NU, ktorý bol vyzvaný o NU podľa "Zvolávacieho plánu",
- kontrolór dopravy príslušného OR alebo iný zamestnanec, ktorý vo vzťahu k NU má právomoci ako kontrolór dopravy. Tento zamestnanec na mieste nehodovej udalosti dohliada nad bezpečnosťou dopravy v sťaženej dopravnej situácii po vzniku NU,
- zamestnanec z úseku infraštruktúry OR, ktorý má vo vzťahu k NU právomoci ako vedúci prác (čl. 271),
- oprávnený zástupca dopravcu v prípadoch, kedy došlo k poškodeniu dráhového vozidla dopravcu alebo prepravovaného nákladu alebo ak činnosť ich podriadených zamestnancov alebo zariadenia, ktoré obhospodarujú, priamo súvisí so vznikom NU,
- riaditelia odborov GR ŽSR, vedúci zamestnanci OR a vedúci zamestnanci nadriadených organizačných jednotiek dopravcu ak došlo k úplnému prerušeniu prevádzky železničnej dopravy alebo k zraneniu, prípadne usmrteniu cestujúcich, zamestnancov ŽSR alebo dopravcu. Títo zamestnanci sú na mieste NU zodpovední za organizačné zabezpečenie všetkých opatrení vedúcich k obnoveniu prevádzky železnice.

142. Vyzvanie zamestnancov uvedených v čl. 141 zabezpečí vedúci zmeny OR a u zamestnancov odborov GR ŽSR zabezpečí vedúci zmeny ŽSR.

143. Vedúci zamestnanci výkonných pracovísk ŽSR a zodpovední zamestnanci dopravcov v záujme minimalizácie hmotných a následných škôd vzniknutých pri NU zabezpečia:

- čo najrýchlejší príchod kompetentných osôb na miesto NU,
- operatívne a kvalifikované vykonávanie činnosti na mieste NU tak, aby nedochádzalo k neodôvodneným prieťahom a následnému neúmernému zvyšovaniu doby meškania vlakov,
- dôsledné a účinné plnenie úloh pri zabezpečovaní potrebného počtu odborníkov, dostatočného množstva technických

prostriedkov na urýchlené zistenie príčin vzniku NU a vykonanie preventívnych opatrení na zamedzenie vzniku ďalších škodlivých následkov.

144. Zisťovanie príčin vzniku nehodových udalostí sa môže vykonávať bez toho, aby zamestnanci ŽSR alebo dopravcu, ktorí boli na NU zúčastnení, boli z výkonu práce vystriedaní. O prípadnom vystriedaní zamestnanca z výkonu služby rozhodne po dohode so zamestnávateľom zamestnanca, vyšetrovateľ NU, ktorý zisťuje príčiny vzniku uvedenej NU.

145. Ak ďalší priebeh zisťovania príčin vzniku NU preukáže, že zamestnanci zúčastnení na NU závažne¹³ porušili ustanovenia prevádzkových, technických a technologických predpisov, postupuje sa v súlade s predpisom ŽSR Ok 2.

146. Zamestnanci zúčastnení na NU sa musia zdržiavať v mieste vzniku NU až do okamihu podania vysvetlenia vyšetrovateľom NU, ÚRŽD a orgánu činného v trestnom a priestupkovom konaní. Táto povinnosť trvá aj v prípade, ak už došlo k ukončeniu zmeny podľa platného rozvrhu zmien. Povinnosti zamestnanca určené Pracovným poriadkom platia až do ukončenia podania vysvetlenia.

147. Zisťovaním príčin vzniku NU musia byť objasnené všetky skutočnosti dôležité pre stanovenie príčiny a zodpovednosti za vznik NU.

148. Vyšetrovateľ NU koordinuje a riadi činnosti smerujúce k zisteniu príčiny vzniku NU (obhliadka, meranie a pod.) tak, aby nedochádzalo k zbytočnému meškaniu vlakov a aby došlo k čo najrýchlejšiemu obnoveniu prevádzky. Ak by z dôvodu odobratia dopravnej, vlakovej dokumentácie a pod. došlo k znemožneniu obnovenia prevádzky alebo k znemožneniu jazdy vlaku, takáto dokumentácia sa neodoberá. Zamestnanec vykoná jej kontrolu (vyhotoví si výpis a pod.) a ak je dokumentácia v poriadku, ponechá ju na pôvodnom mieste. Ak dokumentácia nie je v poriadku a nasvedčuje o príčine vzniku NU (vlak nedostatočne brzdený bez prijatých opatrení a pod.) takúto dokumentáciu odoberie bez ohľadu na zmeškanie vlaku.

149. Pre potreby vyšetrenia NU sa využívajú aj podklady a údaje získané z informačných systémov, ktoré prevádzkujú ŽSR alebo dopravca (PIS, IRIS-N, Dopravný denník, SAP, infraštruktúra a pod.).

13 Definícia v prílohe č. 1 predpisu D17

D 17

150. Prednosta ŽST a vedúci VP vykonávajú zisťovanie príčin vzniku NU, ktoré vznikli v ich obvode podľa prílohy č. 3. Pre NU, ktoré vznikli na trati platí zásada určená v čl. 13.

151. Pri zisťovaní príčin vzniku NU sa vyšetrovateľ NU, zástupcovia dopravcu a vedúci zamestnanci ŽSR riadia ustanoveniami príslušných všeobecných právnych a interných predpisov a nariadení, noriem, vydaných smerníc, úprav a objektívne posudzujú, ktoré ustanovenia boli porušené.

152. Vyšetrovateľ NU zodpovedá za vykonanie všetkých opatrení smerujúcich k zisteniu príčiny vzniku NU a k zisteniu zamestnancov, ktorí porušením predpisových ustanovení zapríčinili vznik NU. Ak to vyžaduje povaha prípadu, môže prizvať na konzultáciu odborných zamestnancov alebo odborníkov. Prizvaní zamestnanci ŽSR a dopravcu sú plne zodpovední za vysvetlenie a objasnenie nedostatkov na zariadení, vysvetlenie predpisov, noriem a iných opatrení, z ktorých by sa mohla stanoviť príčina (pravdepodobná príčina) alebo zavinenie nehodovej udalosti (k výkladu predpisu a normy je oprávnený iba gestor uvedeného predpisu a normy). Ich vyjadrenie musí byť jednoznačné.

153. Informácie o postupe zisťovania príčin veľkej nehody, strednej nehody a ohrozenia bezpečnosti železničnej dopravy, podáva vedúci SBI riaditeľovi odboru bezpečnosti a inšpekcie cestou vedúceho oddelenia hlavného inšpektora bezpečnosti železničnej dopravy. Riaditeľ odboru bezpečnosti a inšpekcie GR ŽSR podáva správu o priebehu vyšetrovania generálnemu riaditeľovi ŽSR, prípadne námestníkovi GR pre prevádzku.

154. až 160. Neobsadené

Pôsobnosť dopravcu pri zisťovaní príčin vzniku NU

161. Dopravca sa zúčastňuje zisťovania príčin vzniku nehodových udalostí v prípadoch, ak sa na jej vzniku podieľali jeho zariadenia, vozidla, zamestnanci alebo mu vznikla škoda. K zisťovaniu príčin a okolností vzniku NU poveruje osobu odborne spôsobilú k činnostiam, vykonávaným v rámci zisťovania príčin vzniku NU. Poverená osoba spolupracuje s vyšetrovateľom NU.

162. Dopravca (jeho poverená osoba) má pri zisťovaní príčin vzniku NU právo:

- zúčastniť sa obhliadky miesta NU a uviesť do zápisu rozhodujúce skutočnosti,
- zúčastniť sa podania vysvetlenia zamestnancov dopravcu vyšetrovateľovi NU (čl. 200),
- zúčastniť sa merania zariadení infraštruktúry,
- požadovať vysvetlenie k zisteným skutočnostiam, meraniam a vyhodnoteniam, vykonať kontrolu ich správnosti,
- na kópie všetkých záznamov ktoré podpísal,
- obdržať informáciu od vedúceho zmeny (OR, ŽSR) o vzniku NU,
- nahliadať do spisu NU a robiť si poznámky (čl. 208),
- zúčastniť sa Operatívnej komisie na prerokovanie predmetnej NU,
- obdržať Správu o uzatvorení uvedenej NU,
- v prípade nesúhlasu s výsledkom zisťovania príčin NU podať námietku,
- rozhodnúť o vystriedaní zamestnanca dopravcu zúčastneného na NU,
- a ďalšie práva uvedené v textovej časti tohto predpisu.

163. Dopravca (jeho poverená osoba) má pri zisťovaní príčin vzniku NU povinnosť:

- doručiť zvolávací plán kontaktných zamestnancov vedúcemu zmeny OR.
- vyšetrovateľom NU poskytnúť pomoc a informácie podľa čl. 109,
- poskytnúť odborné stanovisko podľa požiadavky vyšetrovateľa NU,
- zabezpečiť u DV účastných na NU ich prehliadku, premeranie a vyhodnotenie nameraných hodnôt v súlade s platnými predpismi a normami. Ak na uvedené výkony nemá vytvorené podmienky (meradlá, nivelizované koľaje a pod.) musí umožniť ich premeranie u iného oprávneného dopravcu, ktoré

D 17

sprostredkuje ŽSR,

- pri vyšetrovaní NU zabezpečiť práva zamestnancov dopravcu dohodnuté a určené v interných predpisoch (KZ, PP a pod.),
- umožniť vyšetrovateľovi NU vykonať preverenia dodaných materiálov a podkladov,
- zisťovať príčiny a okolnosti vzniku NU a vykonávať opatrenia k ich predchádzaniu,
- odstraňovať zistené nedostatky pri vzniku NU, ich príčiny a následky a v stanovených termínoch prijímať a plniť stanovené opatrenia,
- a ďalšie povinnosti uvedené v textovej časti tohto predpisu.

164. Dopravca nesie plnú zodpovednosť za dodané podklady, vyhodnotenia a podané vysvetlenia. Ak nedoručí požadované doklady (rozhodujúce pre určenie príčiny), považuje sa to za zmarené zisťovanie príčin vzniku NU a postupuje sa podľa čl. 207.

165. až 170. Neobsadené

X. Kapitola

Postupy pri zisťovaní príčin nehodových udalostí

171. Zisťovanie príčin vzniku nehodových udalostí sa vykoná otvoreným spôsobom tak, aby zúčastnení mali primeraný prístup k výsledkom vyšetrovania a mohli sa vyjadriť. Vlastné zisťovanie príčin vzniku NU (Príloha 7) a stanovenie zodpovednosti za jej vznik, je súbor nasledovných činností:

- obhliadka miesta NU a vyhotovenie zápisu z obhliadky,
- zhromaždenie dokumentácie a záznamov,
- meranie na mieste NU, komisionálne prehliadky a zápisy,
- spísanie zápisníc so zamestnancami,
- zistenie škody (pre kategorizáciu NU),
- vyhodnotenie dokumentácie,
- stanovenie príčiny a zodpovednosti za vznik NU,
- uzatvorenie NU.

Obhliadka miesta nehodovej udalosti

172. Obhliadka miesta NU je jedným z najdôležitejších úkonov zisťovania príčin vzniku NU. Činnosťou zamestnancov ŽSR a dopravcu na mieste NU nesmú byť znehodnotenú stopy a dôkazy, ktoré vedú k zisteniu a objasneniu príčiny vzniku NU.

173. Pri obhliadke miesta NU sa postupuje v zásade v smere jazdy dráhového vozidla a všetky zistené údaje sa zapisujú a dokumentujú tak, aby bola zaistená orientácia. V prípade, keď dôjde k vykoľajeniu, kladie sa dôraz na miesto vykoľajenia a miesto pred prvou stopou vykoľajenia. Priestor za miestom vykoľajenia je dôležitý pre zdokumentovanie následkov NU. Miesto vykoľajenia označené bodom „0“ určí vyšetrovateľ NU, ktorý zisťuje príčiny vzniku predmetnej NU. Spravidla sa jedná o stopu vyšplhania okolesníka na temeno hlavy koľajnice alebo o stopu prepadnutia kolesa medzi koľajnicové pásy (pri rozšírení rozchodu, poruche na dvojkoľesí, vidlicovej jazde a pod.) Rozhodujúca je stopa na vnútornej strane (pojzdnej hrane) koľajnicového pásu. Až za týmto miestom v smere jazdy sa obvykle nachádzajú stopy nárazov vykoľajeného kolesa dráhového vozidla na upevňovadlách, koľajniciach alebo podvaloch.

174. Pri obhliadke železničného zvršku je potrebné zistiť a zdokumentovať najmä stav upevňovadiel, geometrickú polohu

D 17

koľaje, stav výhybky, jej polohu, zabezpečenie, opotrebovanie jednotlivých súčastí, celkový udržiavací stav zariadenia (Príloha 4).

Pri obhliadke vykoľajeného dráhového vozidla je potrebné čo najpodrobnejšie popísať stav, ktorý nezodpovedá normovému stavu. To znamená zdokumentovať poškodené a chýbajúce súčiastky dráhového vozidla, pokúsiť sa ich nájsť pred miestom vykoľajenia.

Podľa charakteru NU je potrebné zdokumentovať stav a polohu všetkých prestavovačov, spojkových kohútov, správnosť prepojenia brzdových spojok. Na hnacích dráhových vozidlách zdokumentovať stav ovládacích prvkov, vlakového zabezpečovača, hodnoty na všetkých ukazovateľoch ponechať bez zmeny.

Pri obhliadke zabezpečovacieho zariadenia zdokumentovať druh a jeho stav, stav počítadiel, bezpečnostných záverov, polohy návestných znakov, polohy pák, polohy radičov, umiestnenie kľúčov, stav drôtovodov, hradlových záverov, záverov jazdných ciest včítane svetelných indikácií, druh a stav koľajových obvodov (Príloha 5).

Poškodenie a rozsah poškodenia prepravovaného tovaru zistí zamestnanec, ktorý zisťuje príčiny vzniku NU spolu s oprávneným zamestnancom dopravcu. Ak nehodovú udalosť zapríčinil prepravovaný náklad, musí byť zabezpečený dokumentačný a dôkazový materiál.

175. Súčasťou obhliadky miesta NU je aj vyjadrenie prítomných účastníkov k stavu zariadenia, činnosti zamestnancov a podobne. Pre potreby ďalšieho zisťovania príčin vzniku a zavinenia NU je bezprostredne po vykonaní obhliadky miesta NU potrebné spracovať „Zápis z obhliadky“, v ktorom sa uvedú rozhodujúce skutočnosti, ktoré mohli mať súvislosť s jej vznikom. Zápis je podkladom pre spracovanie „Správy o vyšetrovaní“. Spracovaný zápis z obhliadky podľa Prílohy 13 vzor č. 1, podpíšu všetci zúčastnení zástupcovia organizačných jednotiek, ktorí túto obhliadku vykonali.

Zhromaždenie dokumentácie a záznamov

176. Pri zhromažďovaní dokumentácie a záznamov je potrebné bez poškodenia vybrať a uschovať všetku dokumentáciu súvisiacu s NU.

177. Z písomnej dokumentácie (dopravný denník, všetky zápisníky, záznamníky, kontrolné knihy, odovzdávky služieb, rozkazy a iné) sa odoberajú celé listy tak, aby bol dostatočne zachytený i časový úsek pred vznikom NU. Na odobratie listov je potrebné dopredu upozorniť dopravných zamestnancov, aby si mohli včas a v klude prepísať dôležité dopravné údaje na čisté listy. O odobratí listov sa v dokumentácii na najbližšom liste vykoná záznam.

Vlaková dokumentácia sa v zásade odoberie v origináli. Sprievodné listiny od vykoľajených a odstavených vozňov sa odoberú a pre potreby zisťovania príčin vzniku NU sa vyhotovia kópie.

Vybratie záznamov z technických zariadení vykonávajú vždy najmenej dvaja zamestnanci a to: vyšetrovateľ NU a zamestnanec odborne spôsobilý pre obsluhu tohto zariadenia. Pri vyberaní a uschovávaní sa nesmie záznam poškodiť. O vybratí záznamov sa musí vyhotoviť písomný záznam. Bližšie podrobnosti sú uvedené priamo pri zariadení alebo v príslušnom internom predpise. Konkrétne postupy pre manipuláciu so záznamami sú uvedené v Prílohe 9.

178. V zložitých prípadoch sa záznam alebo zariadenie zapečatí a zariadenie musí byť prehliadnuté a činnosť vyhodnotená komisionálne. Ak sa nemôže vyšetrovateľ NU zúčastniť vybratia záznamu z technického zariadenia, môže týmto úkonom poveriť iného zamestnanca.

179. Vedúci zamestnanci organizačných jednotiek ŽSR alebo dopravcu, sú na požiadanie vyšetrovateľa NU, povinní do 10 pracovných dní doručiť požadované doklady.

Meranie na mieste nehodovej udalosti, komisionálne prehliadky, zápisy

180. Meranie je činnosť, ktorou sa objektívne, pomocou meradiel, určenými technologickými postupmi zisťuje skutočný technický stav zariadenia infraštruktúry a dráhových vozidiel.

181. Pri NU, u ktorých v príčinnej súvislosti so vznikom NU môže byť prepravovaný náklad, sa musí zistiť rozloženie nákladu, spôsob jeho upevnenia a zabezpečiť vyhodnotenie zistených skutočností.

182. Pri meraní železničného zvršku sa zisťuje rozchod a rozšírenie rozchodu koľaje a výhybky, vzájomná výšková poloha koľajnicových pásov, vzopätie oblúkov, niveleta koľaje, opotrebovanie koľajníc, pozdĺžny a priečny posun koľajnicových pásov, prípadne opotrebovanie, parametre vo výhybkách (šírky žliabkov, záklesy hákových záverov a pod.), podvalov, stav drobného koľajiva, stav koľajového lôžka. Zisťuje sa skutočný stav zariadenia. Vyšetrovateľ NU musí byť prítomný pri meraní a dohliadať na správnosť merania. Bližšie podrobnosti sú uvedené v Prílohe 4.

183. Po vzniku NU sú zamestnanci povinní vykonať všetky opatrenia, ktoré by smerovali k zamedzeniu neoprávneného zásahu do ovládacích prvkov zariadenia. Zariadenie sa preskúša komisionálne, ale vždy za prítomnosti vyšetrovateľa NU, ktorý predmetnú NU vyšetruje. Ďalšia prehliadka a meranie zariadení, ktoré udržiava výkonné pracovisko OZT sa vykonáva podľa Prílohy 5. Funkčnosť zariadenia je potrebné vždy preskúšať.

184. Na zariadení, ktoré udržiava výkonné pracovisko EE, sa zisťuje stav TV, jeho kľukatosť, stav izolátorov, lán kotvenia, stav držiakov, stav laničiek a pod., podľa potreby aj meraním. Ďalej sa zisťuje umiestnenie a viditeľnosť návěstidiel pre elektrickú prevádzku, spôsob vyrozumenia vodiča DV o mimoriadnostiach, druh a stav zberačov HDV, geometrická poloha koľaje v mieste NU, vyhodnotenie záznamov u elektrodíspečera, stav a prevádzkyschopnosť náhradného zdroja (údržba, prehliadky, stav PHM), stav stýkačov a pod. Podrobnosti sú uvedené v Prílohe 6.

185. Na posúdenie stavu nákladu a správnosti jeho uloženia a upevnenia vyšetrovateľ NU, ktorý zisťuje príčiny vzniku NU, zvolá komisiu za účasti zástupcu dopravcu prípadne ďalších, na NU zúčastnených jednotiek. Pri nehodových udalostiach u ktorých príčiny vzniku zisťuje vedúci výkonného pracoviska môže zvolať komisiu aj cestou SBI. Ak stav nákladu, správnosť jeho naloženia a upevnenia bola dostatočne zistená a zdokumentovaná na mieste NU, komisia sa už nezvoláva.

186. Overovanie technického stavu dráhových vozidiel je odborná činnosť, ku ktorej vo veľkej väčšine prípadov na mieste NU nie sú vytvorené podmienky. Na mieste NU sa preto obvykle vykonáva iba overenie - preskúšanie činnosti niektorých zariadení napr. bŕzd (tlak vzduchu, teplota zdrží a kotúčov, polohy uzatváracích kohútov a pod.). Ďalšie zisťovanie technického stavu dráhových vozidiel sa vykonáva komisionálne vo vzťahu k zisteniu príčiny vzniku NU.

187. Komisiu na posúdenie stavu technických zariadení infraštruktúry a dráhových vozidiel zvoláva vyšetrovateľ NU, ktorý zisťuje príčiny vzniku predmetnej NU v spolupráci so zástupcom správcu zariadenia alebo DV. Pri nehodových udalostiach u ktorých príčiny vzniku zisťuje vedúci výkonného pracoviska môže zvolať komisiu aj cestou SBI. Termín konania sa stanoví po vzájomnej dohode s prevádzkovateľom alebo zástupcom organizačnej jednotky, ktorá zariadenie alebo DV spravuje.

188. Komisia súčasne posudzuje rozsah škody. Do zápisu podrobne popíše rozsah poškodenia, kvalifikovane odhadne materiálové náklady a prácnosť potrebnú k oprave zariadenia, pričom sa tiež uvedie opotrebovanie pred NU, materiálový výzisk a ďalšie potrebné údaje.

Komisia pracuje v zložení (podľa druhu posudzovaného zariadenia alebo dráhového vozidla):

- vyšetrovateľ NU, ktorý zisťuje príčiny vzniku NU alebo iný odborne spôsobilý zamestnanec ŽSR,
- zodpovedný zástupca prevádzkovateľa dráhového vozidla, u cudzích dráhových vozidiel v zastúpení príslušného zástupcu používajúceho dopravcu,
- poverený zamestnanec dopravcu, pokiaľ je potrebné posúdiť spôsob naloženia a zabezpečenia prepravovaného nákladu (kontrolór prepravy),
- poverený zamestnanec nadriadenej organizačnej zložky ŽSR alebo dopravcu,
- poverený zamestnanec správcu zariadenia infraštruktúry ŽSR.

189. Z rokovania komisií sa vždy musí vyhotoviť písomný záznam, v ktorom sa uvedú všetky zistené okolnosti súvisiace s NU.

190. - 195. Neobsadené

Spísanie zápisníc so zamestnancami

196. K vysvetleniu okolností vzniku nehodovej udalosti a spísaniu „Zápisu so zamestnancom“, je potrebné vyzvať zamestnanca zúčastneného na NU bezodkladne, ihneď ako to podmienky dovoľia. Zamestnanec musí byť pred spísaním zápisu podľa Prílohy 13 vzor č. 4 poučený o tom, že je povinný podľa pokynov vedúceho zamestnanca alebo oprávneného orgánu ŽSR podať vysvetlenie o priebehu plnenia pracovnej úlohy¹⁴. Nesplnenie tejto povinnosti môže byť zamestnávateľom považované za závažné porušenie pracovnej disciplíny. Ak sa zamestnanec odmietne k veci vyjadriť, spíše o tom zamestnanec, vykonávajúci „Zápis“ záznam za účasti ďalšieho zamestnanca ŽSR, prípadne dopravcu.

197. V prípadoch, kedy zúčastnený zamestnanec nie je zo zdravotných dôvodov a pod. schopný podať vo veci vyjadrenie, dohodne sa spísanie zápisu v neskoršom termíne.

198. Zamestnancovi zúčastnenému na NU musí byť daná možnosť, aby vysvetlil všetko, čo sám vie o nehodovej udalosti. Vysvetlenie sa v zápise zaznamená s maximálnou autentickosťou. Pri písaní „Zápisu so zamestnancom“ možno klásť otázky, ktoré smerujú k objasneniu príčiny, prípadne zodpovednosti za vznik NU. V prípade rozporu medzi objektívnym zistením a tvrdením zamestnanca, musia byť položené doplňujúce otázky. Pri závažných rozporoch vo vysvetleniach zúčastnených zamestnancov sa vykoná konfrontácia. Konfrontované osoby si môžu klásť navzájom otázky iba so súhlasom vyšetrovateľa. V Prílohe 13 vzor č. 5 je spracovaný vzor „Zápisu o konfrontácii“.

199. Pre potreby vyšetrovania je možné použiť aj kópie alebo opisy zápisov so zamestnancami ŽSR a dopravcu, ktoré vyhotovili orgány činné v trestnom konaní a tieto orgány ich ŽSR poskytli.

200. V prípade, ak sú na nehodovej udalosti zúčastnení zamestnanci alebo zariadenia dopravcu používajúceho dopravnú cestu na základe zmluvy, zodpovedný zástupca dopravcu je oprávnený zúčastniť sa vyšetrovania a vypočúvania vlastných zamestnancov. Otázky môže klásť po dohode s vyšetrovateľom NU a je povinný podávať odborné vysvetlenia podľa požiadaviek vyšetrovateľa NU.

¹⁴ čl. 8, ods. 2, písmeno „s“ Pracovného poriadku pre zamestnancov ŽSR. Pre zamestnancov dopravcu zmluva o prevádzkovaní dopravy na dráhe ŽSR.

Vypočúvania zamestnancov ŽSR sa môže zúčastniť jeho nadriadený zamestnanec, ktorý nesmie zasahovať do vyšetrovania. Otázky môže klásť len so súhlasom vyšetrovateľa NU a je povinný podávať odborné vysvetlenia podľa požiadaviek vyšetrojúceho NU.

Prítomnosť iných osôb (s výnimkou čl. 245) pri vypočúvaní zamestnancov je možná iba so súhlasom vyšetrovateľa NU a zamestnanca, ktorý podáva vysvetlenie.

Vyhodnotenie dokumentácie

201. Ak je pre stanovenie príčiny vzniku NU a stanovenie zodpovednosti za jej vznik potrebné spracovať a vyhodnotiť okolnosti súvisiace s jej vznikom, požiadava vyšetrovateľ NU, ktorý zisťuje príčiny vzniku predmetnej NU, vedúceho zamestnanca organizačnej jednotky ŽSR alebo dopravcu o vypracovanie potrebnej dokumentácie v predpísanom vyhotovení. Súčasne stanoví aj povinnosť spracovať grafické znázornenie nameraných hodnôt geometrickej polohy koľaje, opotrebenia koľajníc, jazykov, spracovania náčrtku miesta NU, grafické znázornenie polohy TV a pod. Záznamy o meraniach zabezpečovacieho zariadenia, zariadeniach energetiky a elektrotechniky, výstupy meracieho zariadenia železničného zvršku a ďalšie vyhodnocuje poverený odborné spôsobilý zamestnanec organizačnej jednotky ŽSR, ktorá zariadenie spravuje.

Vyhodnotenie odobratých záznamov po NU z registračného alebo záznamového zariadenia vyhodnocuje poverený oprávnený zamestnanec ŽSR alebo zástupca dopravcu na požiadanie vyšetrovateľa NU.

Stanovenie príčiny a zodpovednosti za vznik NU

202. Stanovenie príčiny NU a zodpovednosti za jej vznik je záverečnou etapou dokumentovania NU. Vykonanie vyššie uvedených úkonov je predpokladom pre zistenie príčiny a príčinných súvislostí vzniku NU a stanovenia zodpovednosti za jej vznik. Ako príčina NU sa uvedie skutočnosť, ktorá spôsobila nehodovú situáciu. Ostatné zistené okolnosti sa uvedú v „Správe“. Ak má za vznik NU zodpovednosť viac zamestnancov ŽSR, poprípade viac organizačných jednotiek ŽSR alebo dopravcu, navrhne podiel na zavinení vyšetrovateľ NU. V prípadoch, kedy je zistená zodpovednosť zamestnancov ŽSR alebo dopravcu, musí sa v „Správe“ uviesť porušenie ustanovení konkrétnych noriem a predpisov. Zodpovednosť za vznik NU stanoví vyšetrovateľ NU, ktorý zisťuje príčiny vzniku NU.

203. Ak si to povaha NU vyžaduje, môže vyšetrovateľ NU, ktorý zisťuje príčiny vzniku NU, požiadať na stanovenie príčiny NU ďalších odborníkov ŽSR alebo dopravcu. Títo odborníci sú povinní vyjadriť sa k položeným otázkam a zistené skutočnosti písomne doložiť. Pre vyjadrenie platí článok 152 v plnom rozsahu.

204. Zvláštnym prípadom pri stanovení príčiny vzniku NU a zodpovednosti za jej vznik je vyšetrovací pokus. Vykonanie vyšetrovacieho pokusu sa vykonáva v podobných podmienkach za akých k NU došlo, s cieľom preverenia existujúcich údajov, ako aj získaniu nových, ktoré objasnia príčiny NU a zodpovednosti za jej vznik.

Ak je to možné, pri vyšetrovacom pokuse sa používajú pôvodné koľajové vozidlá ako aj prostriedky a predmety. Pokus sa zásadne uskutoční za podobných podmienok, za ktorých došlo k NU t. zn. v rovnakej dennej alebo nočnej dobe, pokiaľ možno za rovnakých klimatických podmienok. Vyšetrovací pokus organizačne zabezpečí vyšetrovateľ NU, ktorý zisťuje príčiny vzniku NU tak, aby bola zabezpečená bezpečnosť prevádzky. Priebeh vyšetrovacieho pokusu musí byť riadne zdokumentovaný (videozáznam alebo fotodokumentácia). Zápis o vykonaní vyšetrovacieho pokusu sa spíše ihneď na mieste a podpíšu ho všetci zúčastnení zamestnanci.

205. Ak nie je možné zistiť príčinnú súvislosť a príčina nebola zistená alebo nie je možné nájsť žiadne stopy, zisťovanie príčin vzniku NU sa ukončuje s tým, že sa stanoví pravdepodobne príčiny (P) a ich vzájomné pôsobenie. V týchto prípadoch je potrebné konštatovať dôvody a ak je to možné stanoviť aj zodpovednosť za skutkový stav. Pravdepodobné príčiny (P) a ich vzájomné pôsobenie sa stanoví komisionálne za účasti zástupcov všetkých zainteresovaných organizačných jednotiek ŽSR a dopravcu, z ktorých každý v zápise uvedie svoje stanovisko. NU s takto stanovenou pravdepodobnou príčinou (P) sa uzatvorí na „správcov zariadenia a DV“ dotknutých predmetnou NU bez určenia miery zavinenia.

Rovnako sa bez určenia miery zavinenia uzatvorí tie NU u ktorých sú príčiny známe, ale nie je možné určiť rozsah (resp. dohodu) v akom prispeli k vzniku NU.

206. Ak bola zistená príčina bez možného stanovenia zodpovednosti, to znamená, keď príčina je známa, ale zodpovednosť nebola preukázaná, NU sa uzatvorí na organizačnú jednotku, ktorá predmetné zariadenie spravuje alebo udržiava s poznámkou „bez zavinenia zamestnancov“.

207. Ak došlo k chybnému postupu pri zisťovaní príčin vzniku, neohláseniu vzniku NU alebo inak sú opomenuté dôležité úkony pri vyšetrovaní alebo boli zničené a znehodnotené stopy, záznamy alebo iné dôležité doklady tak, že nemožno zistiť príčinu vzniku NU, ide o marenie vyšetrovania NU. Nehodová udalosť sa uzatvorí na tú organizačnú jednotku ŽSR alebo dopravcu, ktorej zamestnanec tento stav zapríčinil.

208. Ak sa na vzniku NU podieľali zamestnanci alebo zariadenia dopravcu je súčasťou stanovenia príčiny a zodpovednosti za vznik NU aj spoločné jednanie vyšetrovateľa NU a dopravcu, na ktorom sa vyhodnotia získané podklady a postupy.

Z uvedeného jednania musí byť vyhotovený písomný záznam v ktorom sa uvedie:

- dátum a miesto jednania,
- kto sa jednania zúčastnil,
- prejednaný materiál (merania, rozbory, zápisnice a pod.),
- námietky jednotlivých strán,
- dohodnuté závery a ďalšie postupy.

Vznesenú námietku musí druhá strana došetriť a výsledok oznámiť do 5 pracovných dní.

Obdobne sa postupuje aj pri NU, ktorých vznik zapríčinili zamestnanci alebo zariadenia VOJ ŽSR.

209. až 210. Neobsadené

XI. Kapitola

Spis NU

211. Z dokumentovania každej nehodovej udalosti sa zakladá samostatný spis – registratúrny záznam. Pre tento záznam platí v plnom rozsahu Registratúrny poriadok a registratúrny plán. Záznam zakladá a vedie v zmysle RPP vyšetrovateľ NU. Pre spis sa používa predpísaný spisový obal. Záznamy vytvorené a získané pri zisťovaní príčin vzniku nehodovej udalosti sa v spisovom obale usporiadávajú chronologicky. Súčasťou spisu NU je aj (podľa druhu nehodovej udalosti):

- a) správa o zisťovaní príčiny vzniku NU,
- b) zápis z obhliadky miesta NU,
- c) protokoly o výpovediach zamestnancov a svedkov, ostatné komisionálne zápisnice (zápisnica o pravdepodobnej príčine, o konfrontácii, komisionálne zápisy a pod.),
- d) výsledok skúšky na zistenie použitia alkoholických nápojov zamestnancov zúčastnených pri vzniku NU, doklady o zdravotnej a odbornej spôsobilosti zamestnancov, ktorí NU zaviniili alebo spoluzaviniili,
- e) záznam zo záznamového alebo registračného zariadenia a jeho písomný prepis vzťahujúci sa na predmetnú NU,
- f) vlaková dokumentácia (správa o zostave vlaku, výkaz vozidiel, správa o brzdení, písomné rozkazy, rozkaz pre PMD a pod.),
- g) odpis alebo výňatok dokumentácie dispečera, dopravnej dokumentácie výpravcu, výhybkárov, signalistov, strážnikov oddielu a pod.,
- h) protokol z vykonania prehliadky a merania dvojkoľesia (resp. merania spodku a pojazdu dvojnápravového vozňa alebo podvozku Y25RS),
- i) technický nález pri lome nápravy, čapu, obruče, monobloku a pod. s vyznačením lomu,
- j) výsledok kontrolného preváženia nákladu,
- k) nález o stave zariadení a súčastí trakčného vedenia,
- l) nález o stave oznamovacieho a zabezpečovacieho zariadenia (bezpečnostné a iné závery a pod.),
- m) výsledky technického vyšetrenia železničného zvršku 735 1 6403 a vyhodnotenie, nález o rozsahu jeho poškodenia, vyhodnotenie záznamov meracieho vlaku, hlásenka o lome koľajnice,
- n) doklad od polície, prípadne vyšetrovateľa o zavinení vodiča cestného vozidla a súpis skutkovej podstaty 735 1 6402,

- o) zoznam usmrtených a zranených osôb, správa o poskytnutí prvej pomoci,
- p) potvrdenie výkonného pracoviska ŽSR alebo dopravcu o vzniknutej škode na zariadení, prepravovanom tovare,
- q) oznámenie policajného orgánu o prerokovaní prípadu,
- r) správa o vyhodnotení odpratávacích prác a činnosti NPP a NŽJ,
- s) písomné oboznámenie vedúceho zamestnanca nadriadenej organizačnej jednotky ŽSR, prípadne dopravcu, s výsledkami vyšetrovania a žiadosť o predloženie návrhu opatrení,
- t) návrh opatrení riaditeľa VOJ ŽSR, resp. dopravcu,
- u) návrh opatrení nadriadenej odboru,
- v) „Správa“ o uzatvorení NU,
- w) prezenčná listina prítomných na operatívnej komisii,
- x) hlásenie o splnení uložených úloh,
- y) doložka o vykonaní kontroly splnenia úloh a uložení spisu.

212. Každý spis má pridelené číslo, ktoré pozostáva:

- z podacieho čísla prvého záznamu danej nehodovej udalosti (z registratúrneho denníka vedeného na danom útvar),
- z roka, v ktorom bolo pridelené základné číslo spisu,
- z označenia útvaru,
- z ID čísla príslušnej nehody, ktoré prideli systém EVINEHOD.

Vzhľadom k tomu, že všetky registratúrne záznamy vytvorené a získané pri zisťovaní príčin vzniku nehodovej udalosti sú evidované pod jedným číslom, vedie sa v každom spise Zberný hárok, ktorý je na vnútornej strane obalu.

Pri uzatvorení spisu musí byť na obale doplnený počet strán spisu, znak hodnoty (-), registratúrna značka (D 4.01) a lehota uloženia (5) v zmysle RPP. Po uzatvorení spisu sa tento archivuje na pracovisku, ktoré vykonávalo zisťovanie príčin vzniku predmetnej nehodovej udalosti.

V prípade trestného alebo priestupkového konania spis NU musí byť k dispozícii orgánom činným v trestnom alebo priestupkovom konaní. Pre vnútropodnikové potreby a dopravcov sa originál spisu nezapožičiava. Oprávnenému zamestnancovi sa umožní vyhotoviť fotokópiu z požadovaných častí.

213. Po uplynutí lehoty uloženia predloží vedúci pracoviska kde sú spisy uložené „Návrh na vyradenie registratúrnych záznamov“ zamestnancovi, ktorý uvedené NU uzatváral. Tento rozhodne o vyradení, resp. predĺžení lehoty uloženia. Jeho rozhodnutie je konečné.

D 17

214. Registratúrne záznamy vytvorené pri zisťovaní príčin vzniku nehodových udalostí sa môžu odosielať a prijímať aj telefaxovými zariadeniami, elektronickou poštou, prípadne inými prenosovými zariadeniami. Takto doručené a odoslané záznamy musia byť doplnené „elektronickou pečiatkou“ daného zariadenia o doručení.

215. Vyšetrovateľ NU je povinný na požiadanie oznámiť prokurátorovi, policajným orgánom (ŽP, PZ) alebo URŽD výsledky vlastných vyšetrovaní a postihy zamestnancov ŽSR a predložiť k nahliadnutiu spis NU, ktorú sám dokumentoval.

216. až 220. Neobsadené

ŠTVRTÁ ČASŤ

XII. Kapitola

Ukončenie zisťovania príčin vzniku nehodových udalostí

221. Vyšetrovateľ NU písomne oboznámi s výsledkami zisťovania príčin vzniku NU vedúceho zamestnanca organizačnej jednotky, ktorej zamestnanci, DV alebo zariadenie, ktoré obhospodarujú, nehodovú udalosť zavinili alebo spoluzavinili. Do 5 pracovných dní od prijatia písomného oboznámenia predloží vedúci zamestnanec návrh opatrení voči uvedeným zamestnancom alebo voči zamestnancom, u ktorých bolo pri vyšetrovaní nehodovej udalosti zistené neplnenie si svojich povinností spolu s návrhom opatrení pre zamedzenie opakovania podobných nehodových udalostí. O výsledku vyšetrovania musí byť oboznámený aj vedúci oddelenia hlavného inšpektora odboru bezpečnosti a inšpekcie GR ŽSR. Podobne sa postupuje aj v prípadoch zavinenia alebo spoluzavinenia nehodových udalostí na dráhe v správe ŽSR zamestnancami alebo dráhovým vozidlom dopravcu. Podľa povahy prípadu môže vedúci SBI, cestou odboru bezpečnosti a inšpekcie požiadať nadriadený odbor GR ŽSR, aby prijal protinehodové opatrenie s účinnosťou pre celú oblasť ŽSR.

222. Návrh „Správy o uzatvorení NU“ spracuje vyšetrovateľ NU, ktorý zisťoval príčiny vzniku uvedenej NU do 30 pracovných dní od jej vzniku a predloží ju spolu so spisom NU bezprostredne nadriadenému zamestnancovi. Tento zamestnanec po vykonaní kontroly správnosti zisťovania príčin vzniku NU a úplnosti spisu NU doplní údaje uvedené v článku 223 a predloží spis NU oprávnenému zamestnancovi k prerokovaniu operatívnu komisiou. Ak NU uzatvára generálny riaditeľ ŽSR, spis NU a návrh na uzatvorenie nehodovej udalosti mu predkladá riaditeľ odboru bezpečnosti a inšpekcie GR ŽSR.

223. Ak bezprostredne nadriadený zamestnanec súhlasí s výsledkami zisťovania príčin vzniku NU do časti „Poznámka“ na spisovom obale uvedie „**S výsledkami zisťovania príčin vzniku NU súhlasím a predkladám spis NU na prejednanie na operatívnej komisii** (dátum a podpis)“.

224. až 230. Neobsadené

XIII. Kapitola

Uzatváranie nehodových udalostí

231. Uzatvorenie (výkon práv štatutárneho orgánu) nehodovej udalosti vykonáva oprávnený zamestnanec, uvedený v Prílohe č. 3 prerokovaním na operatívnej komisii. Uzatvorenie nehodových udalostí kategórií A 3, B 3, C 3, sa vykoná bez prerokovania operatívnou komisiou (ak sa na jej vzniku nepodieľali zamestnanci, DV a zariadenia ŽSR a dopravcu). Uzatvorenie nehodových udalostí, ktorých príčiny vzniku boli zisťované vedúcimi výkonných pracovísk môže podľa povahy prípadu byť bez prerokovania operatívnou komisiou (ak sa na vzniku NU nepodieľali zamestnanci a zariadenia inej organizačnej jednotky ŽSR alebo dopravcu).

Všetky nehodové udalosti sa uzatvoria vydaním „Správy o uzatvorení NU“.

232. Generálny riaditeľ ŽSR môže uzatvárať ktorúkoľvek nehodovú udalosť. Rovnaká zásada platí aj pri námietkovom konaní.

233. Zamestnanec, ktorý uzatvára nehodovú udalosť podľa závažnosti a okolností, za ktorých došlo k veľkej nehode, strednej nehode alebo ohrozeniu bezpečnosti železničnej dopravy rozhodne, kde sa operatívna komisia uskutoční.

234. Uzatvorenie veľkej nehody, strednej nehody alebo ohrozenia bezpečnosti železničnej dopravy sa vykoná v termíne do 40 pracovných dní od vzniku NU. V odôvodnených prípadoch môže vedúci Strediska bezpečnosti a inšpekcie cestou vedúceho oddelenia HIBŽD, požiadať riaditeľa odboru bezpečnosti a inšpekcie GR ŽSR o predĺženie tohto termínu. Obdobne žiada o predĺženie termínu (pri NU dokumentovaných vedúcimi výkonných pracovísk) vedúci organizačnej jednotky vedúceho Strediska bezpečnosti a inšpekcie. Predpísaná forma a obsah "Správy o uzatvorení NU" je uvedená v Prílohe 13 vzor č. 6

235. Správa o uzatvorení nehodovej udalosti sa odošle:

- odboru bezpečnosti a inšpekcie GR ŽSR podpísaný priepis (u NU dokumentovaných vedúcimi výkonných pracovísk iba na miestne príslušné Stredisko bezpečnosti a inšpekcie),
- ÚRŽD,
- MDPT v prípade NU, ktoré majú za následok prerušenie dopravy nad 4 hod. alebo hromadný a smrteľný úraz cestujúcich (odoslanie zabezpečí odbor bezpečnosti a inšpekcie)

- miestne príslušnej oblastnej správe ŽP, v obvode ktorej došlo k NU,
- organizačnej zložke ŽSR resp. dopravcu, ktorým sa v súvislosti s NU ukladajú úlohy a opatrenia,
- UIVP a IV,
- vedúcemu organizačnej jednotky ŽSR, ktorého zamestnanec, DV alebo zariadenie NU zavinili, spoluzavinili alebo ktorým pri NU vznikla škoda,
- dopravcovi v prípade zavinenia alebo spoluzavinenia NU zamestnancom, DV alebo zariadením dopravcu, prípadne ak zariadenie alebo DV, ktoré obhospodaruje bolo v súvislosti s NU poškodené alebo mu inak vznikla škoda (napr., poškodením prepravovaného tovaru alebo ručných batožín prípadne iného majetku cestujúcich, náhradnej autobusovej dopravy, náhradou za zmeškanie vlakov, zranenie cestujúcich a pod.).

Správu o uzatvorení nehodovej udalosti odosiela vyšetrovateľ NU určeným útvarom a organizačným jednotkám do 14 dni po konaní operatívnej komisie

Preukázateľné oboznámenie zamestnancov, ktorí NU zavinil alebo spoluzavinili (s príčinou, zodpovednosťou a prijatými opatreniami) zabezpečí ich nadriadený zamestnanec.

236. Prerokovania veľkej nehody, strednej nehody a ohrozenia bezpečnosti železničnej dopravy na operatívnej komisii sa môžu zúčastniť:

- riaditeľ odboru bezpečnosti a inšpekcie GR ŽSR,
- vedúci oddelenia HIBŽD a zamestnanci tohto oddelenia
- vedúci SBI,
- vyšetrovateľ NU, ktorý zisťoval príčiny vzniku predmetnej NU,
- zamestnanci, ktorí zavinili alebo spoluzavinili NU, ich vedúci výkonných pracovísk a nadriadených organizačných jednotiek ŽSR,
- zástupca nadriadeného odboru GR ŽSR,
- zástupca dopravcu,
- zamestnanci dopravcu, ktorí nehodovú udalosť zavinili alebo spoluzavinili,
- právnik ŽSR alebo dopravcu,
- zástupcovia iných právnických osôb, ktorých zamestnanci alebo zariadenia sa podieľali na vzniku NU,
- psychológ ŽSR,
- zástupca ŽP, vyšetrovateľ PZ, prokurátor, MDPT, ÚRŽD (musia byť včas pozvaní),

D 17

- zástupca odborov.

237. O prizvaní vyššie uvedených zamestnancov prípadne iných zamestnancov rozhodne podľa povahy a závažnosti prerokováanej NU, ten kto predmetnú nehodovú udalosť uzatvára.

238. až 240. Neobsadené

XIV. Kapitola

Kontrola správnosti zisťovania príčin vzniku NU

241. Úplnosť spisov NU, správnosť zaradenia do kategórie a určenie zodpovednosti za vznik NU, úroveň a kvalitu zisťovania príčin vzniku NU ako aj kontrolu splnenia uložených opatrení kontrolujú:

- vedúci oddelenia HIBŽD,
- hlavný inšpektor bezpečnosti železničnej dopravy,
- vedúci SBI,
- inšpektor bezpečnosti železničnej dopravy SBI.

242. Kontrolu zaevidovaných NU, kontrolu spisov NU na výkonných pracoviskách a VOJ ŽSR vykonávajú vyšetrovatelia NU z SBI ročne (v prípade, ak sa dané pracovisko podieľalo na vzniku NU). Vykonanie kontroly a jej výsledok zaznamenajú v Knihe prehliadok kontrolných zamestnancov.

243. Kontrolu správnosti zisťovania príčin vzniku NU a kontrolu splnenia uložených úloh na všetkých úrovniach vykonávajú náhodne zamestnanci oddelenia HIBŽD odboru bezpečnosti a inšpekcie GR ŽSR.

244. Ak bola príčina vzniku NU zisťovaná zamestnancom odboru bezpečnosti a inšpekcie GR ŽSR, kontrolu splnenia uložených úloh vykoná vedúci oddelenia hlavného inšpektora bezpečnosti železničnej dopravy odboru bezpečnosti a inšpekcie GR ŽSR.

245. Zamestnanci určení v čl. 241 sú oprávnení vstupovať aj do neukončených NU, zúčastňovať sa vykonávaných úkonov a požadovať vysvetlenia k vykonaným úkonom a zisteniam.

246. až 250. Neobsadené.

PIATA ČASŤ

XV. Kapitola

Námietkové konanie

251. Organizačné jednotky ŽSR a dopravcu zúčastnené na NU sú v odôvodnených prípadoch oprávnené podať námietky k zistenej príčine a stanovenej zodpovednosti za jej vznik.

252. Námietky proti uzavretiu NU môže podať vedúci zamestnanec VOJ ŽSR alebo dopravcu, ktorého zamestnanec alebo zariadenie, ktoré udržiava sa podieľali na vzniku NU. V námietke, ktorá musí byť v písomnej forme sa jednoznačne uvedie, čoho sa námietka týka a dôvody nesúhlasu s pôvodným rozhodnutím, musia byť doložené konkrétnymi dôkazmi, ktoré majú vzťah k NU.

253. Námietky k uzatvoreniu NU sa podávajú a prerokovávajú nasledovne:

Nehodové udalosti, u ktorých príčiny vzniku zisťujú vyšetrovatelia NU z výkonných pracovísk a sú uzatvárané riaditeľom VOJ ŽSR

- Ak majú na NU účasť zamestnanci alebo zariadenia ŽSR:

Vedúci zamestnanec ŽSR môže podať námietku vedúcemu Strediska bezpečnosti a inšpekcie cestou riaditeľa VOJ, do 15 kalendárnych dní od prijatia "Správy o uzatvorení NU", ktorý o prípade rozhodne do 30 kalendárnych dní od prijatia námietky,

- Ak majú na NU účasť aj zamestnanci alebo zariadenia dopravcu:

Dopravca alebo vedúci zamestnanec ŽSR môže podať námietku riaditeľovi odboru bezpečnosti a inšpekcie GR ŽSR do 15 kalendárnych dní od prijatia "Správy o uzatvorení NU", ktorý o prípade rozhodne do 30 kalendárnych dní od prijatia námietky.

Nehodové udalosti, u ktorých príčiny vzniku zisťujú vyšetrovatelia NU z SBI a sú uzatvárané riaditeľom odboru bezpečnosti a inšpekcie GR ŽSR

Riaditeľ VOJ ŽSR alebo dopravca môže podať námietku riaditeľovi odboru bezpečnosti a inšpekcie GR ŽSR do 15 kalendárnych dní od prijatia "Správy o uzatvorení NU". Spôsob zisťovania príčin vzniku NU, správnosť vyhodnotenia zistených skutočností a prijaté uzávery predmetných NU vyhodnocujú zamestnanci odboru bezpečnosti a inšpekcie GR ŽSR. Na základe

ich zistení riaditeľ odboru bezpečnosti a inšpekcie GR ŽSR rozhodne do 30 kalendárnych dní.

254. Spôsob podávania námietok dopravcom a ich prerokovávanie môžu byť upresnené v príslušnej zmluve o prevádzkovaní dopravy na dráhe ŽSR.

255. Obdobným spôsobom môže podať námietku voči uzáveru NU aj zamestnanec, ktorý predmetnú NU zaviniť, resp. spoluzaviniť. Námietku podáva cestou riaditeľa príslušnej VOJ. Námietka sa rieši v súlade s čl. 252 a 253.

256. až 260. Neobsadené

XVI. Kapitola

Hodnotenie bezpečnosti železničnej dopravy

261. Porušenia služobných povinností, ktoré ovplyvnili bezpečnosť železničnej prevádzky prerokujú riaditelia VOJ ŽSR na rozboroch prevádzkovej práce a prijímajú opatrenia na odstránenie nedostatkov. Na poradných zboroch polročne sa vyhodnotí aj plnenie prijatých opatrení.

262. Na generálnom riaditeľstve ŽSR riaditeľ odboru bezpečnosti a inšpekcie polročne spracuje a predkladá správu o stave bezpečnosti železničnej dopravy a úrovni disciplíny za sieť ŽSR, ktorú pred konaním poradného zboru GR ŽSR predkladá námestníkovi GR pre prevádzku a riaditeľom odborov GR ŽSR, ktoré metodicky riadia jednotlivé organizačné jednotky VOJ ŽSR. Generálny riaditeľ ŽSR na svojom poradnom zbore prerokuje stav a úroveň bezpečnosti železničnej prevádzky, vyhodnotí plnenie opatrení a podľa potreby prijme úlohy na zlepšenie stavu.

263. Skúsenosti a poznatky z analýz závažných nehodových udalostí a z kontrolnej činnosti sa musia využívať k výchove zamestnancov ŽSR a k predchádzaniu vzniku podobných nehodových udalostí v prevádzke ŽSR. Za tým účelom odbor bezpečnosti a inšpekcie GR ŽSR vydáva analýzu vývoja bezpečnosti železničnej dopravy formou "Poučných listov".

264. až 270. Neobsadené

XVII. Kapitola

Zabezpečovanie zjazdnosti dopravnej cesty

271. Za zjazdnosť dopravnej cesty po nehodových a mimoriadnych udalostiach zodpovedá správca dopravnej cesty. Zjazdnosť dopravnej cesty zabezpečuje vlastnými prostriedkami ŽSR (Mostný obvod a pod.) alebo dodávateľským spôsobom na základe uzatvorených zmlúv. O spôsobe a druhu použitých prostriedkov rozhoduje vedúci zmeny OR. Potrebu NPP po zhodnotení situácie na mieste nehodovej udalosti mu oznamuje vedúci prác (určený zamestnanec OR z úseku infraštruktúry).

272. Koordináciu dopravy na mieste nehodovej a mimoriadnej udalosti zabezpečí koordinátor (určený zamestnanec OR z úseku riadenia dopravy). Koordináciu odpratávacích a obnovovacích prác zabezpečí vedúci prác. Odpratávacie práce riadi vedúci NPP. Títo zamestnanci sú označení podľa prílohy č. 2.

273. Vedúci NPP je zodpovedný za optimálne stanovenie technologických postupov prác s cieľom minimalizácie strát a škôd na odpratávaných vozidlách. Stanovené postupy prác, najmä ktorých vykonanie si vyžaduje spoluprácu s inou organizačnou jednotkou prítomnou na obnovovacích prácach vždy prerokováva s vedúcim prác.

274. O spôsobe prepravy nakoľajených (poškodených) dráhových vozidiel zo širšej trate do najbližšej stanice rozhodne vedúci NPP a súčasne určí technické podmienky prepravy.

275. až 280. Neobsadené

Vyhodnotenie odpratávacích prác

281. Ak pri nehodovej udalosti boli použité odpratávacie prostriedky (NPP, NŽJ, a pod.) a pokiaľ bola prerušená železničná doprava, musí byť vykonané vyhodnotenie odpratávacích prác.

282. Pre potreby zisťovania príčin vzniku NU, riaditeľ OR prípadne na požiadanie vyšetrovateľa NU, ktorý zisťuje príčiny vzniku predmetnej NU aj dopravcovia, ktorých zamestnanci, DV alebo zariadenie sa zúčastnili na odpratávacích prácach a prácach na obnove prevádzky, predložia do 10 pracovných dní od vzniku nehodovej udalosti vyšetrovateľovi NU písomnú správu, v ktorej uvedú vyhodnotenie prác za nimi riadené odvetvie, dokladované objektívnym rozborom. Vyšetrovateľ NU správu preverí čo do

úplnosti, nedostatky prejedná so spracovateľom a správu priloží do spisu NU.

XVIII. Kapitola

Informovanie verejnosti o nehodových udalostiach

283. Informácie oznamovacím prostriedkom a verejnosti o NU v železničnej prevádzke je oprávnený podávať odbor GR ŽSR, určený pre styk s verejnosťou a riaditeľ odboru bezpečnosti a inšpekcie GR ŽSR. Informácie musia obsahovať len zistené skutočnosti, nemožno uvádzať domnienky, prípadne nepreukázané skutočnosti. Výšku škody určujú kvalifikovaným odhadom zodpovední zamestnanci organizačných jednotiek ŽSR, ktoré poškodené zariadenia udržujú. O škodách na majetku dopravcu informuje jeho zodpovedný zástupca. Ak sú oznamovacími prostriedkami požiadaní zamestnanci ŽSR o poskytnutie informácie, je ich povinnosťou odkázať ich so žiadosťou o poskytnutie informácie na odbor GR ŽSR určený pre styk s verejnosťou.

284. Odbor GR ŽSR určený pre styk s verejnosťou môže pri niektorých NU splnomocniť na podávanie informácií aj iných zamestnancov GR, VOJ a pod.

285. až 290. Neobsadené

ŠIESTA ČASŤ

XIX. Kapitola

Mimoriadne udalosti.

291. Mimoriadne udalosti sa kategorizujú podľa následkov do kategórií:

- M 1 – veľké mimoriadne udalosti**, ktoré majú najmenej jeden z týchto následkov, smrteľný úraz, ťažký úraz, ublíženie na zdraví siedmim a viacerým osobám, škodu veľkého rozsahu a závažné poškodenie životného prostredia,
- M 2 – stredné mimoriadne udalosti**, ktoré majú najmenej jeden z týchto následkov, ublíženie na zdraví najviac šiestim osobám alebo značnú škodu,
- M 3 – malé mimoriadne udalosti**, ktoré majú najmenej jeden z týchto následkov, väčšiu škodu alebo prerušenie dopravy nad 60 min.

292. Následky sa vyhodnocujú podľa čl. 35. až 40.

293. Príčiny vzniku mimoriadnych udalosti zisťujú prednostovia ŽST a vedúci VP podľa miesta vzniku mimoriadnej udalosti.

294. Mimoriadne udalosti uzatvára riaditeľ príslušnej VOJ (podľa miesta vzniku) „Správou“, ktorej predpísaná forma a obsah je uvedený v Prílohe 13, vzor č. 6.

295. Pre zisťovanie príčin vzniku mimoriadnych udalosti, ich uzatváranie, námietkové konanie, práva a povinnosti jednotlivých organizačných jednotiek ŽSR a dopravcu platia primerane ustanovenia vzťahujúce sa na nehodové udalosti.

296. Mimoriadne udalosti sa evidujú podľa jednotlivých VOJ. Ich evidenciu zabezpečujú príslušné VOJ.

297. až 300. Neobsadené

XX. Kapitola

Hlásenie iných udalostí MDPT, útvaram ŽP a ZPOŽ

301. V súlade s Príkazom č. 1/2007 ministra dopravy, pôšt a telekomunikácií SR pre zabezpečenie spoľahlivého prenosu informácií, včasnej reakcie na prevádzkové havárie, živelné pohromy a iné mimoriadne udalosti bolo vydané nariadenie generálneho riaditeľa ŽSR číslo 8/2007.

302. Podozrenia zo spáchania trestnej činnosti, narušenie poriadku na železnici, výbuchy, únosy resp. hrozby únosu DV, krádeže, teroristické akcie a ich hrozby, usmrtenie alebo ublíženie na zdraví osôb, anonymné oznámenia o uložení výbušnín a otravných látok, ekologické havárie, situácie vyžadujúce evakuáciu, zistenie a zaistenie drog a prekurzorov, každé narušenie poriadku na železnici, ktoré ohrozuje bezpečnosť a plynulosť železničnej prevádzky alebo bezpečnosť osôb ako i každé iné konanie zakladajúce skutkovú podstatu trestného činu alebo priestupku sú povinní ihneď hlásiť prednostovia železničných staníc a vedúci výkonných pracovísk miestne príslušnému útvaru ŽP¹⁵. Do príchodu príslušníkov ŽP a vyšetrojúcich zamestnancov ŽSR prednosta železničnej stanice alebo vedúci výkonného pracoviska zabezpečí miesto udalosti.

303. Prednostovia železničných staníc a vedúci výkonných pracovísk sú povinní neodkladne hlásiť útvaram ŽP, ZPOŽ a zložkám ŽSR podľa havarijného plánu:

- výskyt požiaru v prípadoch vyžiadania si pohotovostnej jednotky na likvidáciu,
- každú havarijnú situáciu pri preprave nebezpečných škodlivín, ktoré ohrozujú životné prostredie,
- každú mimoriadnu udalosť pokiaľ sa vyžiada zásahová jednotka na vyslobodzovanie a záchranu osôb a urýchléné odstránenie následkov.

Pre splnenie ohlasovacej povinnosti si prednostovia železničných staníc a vedúci výkonných pracovísk vyžadujú telefónne čísla miestne príslušných zložiek ŽP, ZPOŽ a dopravcu.

¹⁵ Dohoda o spolupráci pri dokumentovaní a odbornom vyšetrovaní nehodových a mimoriadnych udalostí v železničnej prevádzke medzi Železničnou políciou a Železnicami Slovenskej republiky č. GR ŽSR 1497/2005-O440 zo dňa 21.12.2005

SIEDMA ČASŤ

304. Práva a povinnosti určené týmto predpisom pre prednostov ŽST platia primerane aj pre ostatných vedúcich zamestnancov iných organizačných jednotiek.

305. Práva a povinnosti určené týmto predpisom pre riaditeľov OR platia primerane aj pre riaditeľov a vedúcich iných VOJ.

306. Ustanovenia platnej Kolektívnej zmluvy ŽSR v oblasti zisťovania príčin vzniku nehodových a mimoriadnych udalostí platia v plnom rozsahu a majú prednosť pred ustanoveniami tohto predpisu.

307. Ak VOJ nemá podľa Organizačného poriadku výkonné pracoviská, povinnosti vedúcich výkonných pracovísk zabezpečuje zamestnanec určený riaditeľom príslušnej VOJ.

308. Ak pri prevádzkovaní dráhy a dopravy na dráhe dôjde k udalosti, ktorá nenapĺňa podmienky pre zaradenie do kategórie nehodovej alebo mimoriadnej udalosti a dôjde pri nej k následkom, k porušeniu noriem, predpisov a nariadení, je vedúci výkonného pracoviska (podľa miesta vzniku) povinný túto udalosť šetriť. Ak sa na jej vzniku podieľali zamestnanci alebo zariadenia dopravcu, je rovnaká povinnosť aj na strane dopravcu. Pre šetrenie takýchto udalostí platí čl. 295 primerane.

309. Predpis neprešiel jazykovou úpravou.

310. až 315. Neobsadené

Zoznam súvisiacich predpisov

Všeobecne záväzne právne predpisy

Zákon NR SR č. 164/1996 zo dňa 17.5.1996 o dráhach a o zmene zákona č. 455/1991 Zb. (živnostenský zákon) v znení neskorších predpisov.

Vyhláška MDPT SR č. 250/1997 zo dňa 19.6.1997, ktorou sa vydáva dopravný poriadok dráh

Zákon NR SR č. 300/2005 Trestný Zákon zo dňa 20.5.2005 v znení neskorších predpisov

Zákon NR SR č. 17/1992 O životnom prostredí zo dňa 5.12.1991 v znení neskorších predpisov

Zákon NR SR č. 314/2001 O ochrane pred požiarimi zo dňa 2.6.2001 v znení neskorších predpisov

Zákon NR SR č. 315/1996 O premávke na pozemných komunikáciách zo dňa 20.9.1996 v znení neskorších predpisov

Predpisy Železníc Slovenskej republiky

Bz 1	Bezpečnosť zamestnancov v podmienkach ŽSR
S 3	Železničný zvršok
S 4	Železničný spodok
T 100	Prevádzka zabezpečovacích zariadení
E 10	Predpis pre prevádzku, obsluhu a údržbu trakčného vedenia
Ok 2	Výcvikový a skúšobný poriadok pre zamestnancov železníc
Oo 20	Smernice na ochranu obchodného tajomstva
Ž 1	Pravidlá železničnej prevádzky
	Pracovný poriadok ŽSR

Iné súvisiace predpisy

P 1	Pravidla technickej prevádzky železníc (PTPŽ)
COTIF	Dohovor o medzinárodnej železničnej preprave z 9.05.1980 (Protokol 1999)
Smernica 2004/49/ES	Európskeho parlamentu a rady zo dňa 29. 04. 2004 o bezpečnosti železníc spoločenstva

Technické normy

STN 01 8500	Základné názvoslovie v doprave
STN P 34 2651	Železničné priecestné zariadenia
STN 73 6360+Z1	GPK železničných dráh normálneho rozchodu
STN 73 6380	Železničné priecestia a priechody
TNŽ 34 2620	Predpisy pre železničné staničné zab. zar.
TNŽ 34 2630	Predpisy pre železničné traťové zab. zar.

Prílohy

Závažné porušenie predpisov

Pri zisťovaní príčin vzniku NU sa za závažné porušenie ustanovení prevádzkových, technických a technologických predpisov **vždy** považuje také porušenie uvedených predpisov, ktoré má za následok vznik nehodových udalostí kategórie A, B, C1, C2, C3, C4, C5 a C8.

U NU kategórie C6, C7, C9, C10, C11, C12, C13, C14, C15, C16 a C17 závažné porušenie predpisových ustanovení posudzuje oprávnený zamestnanec ŽSR (dopravcu) alebo operatívna komisia s ohľadom na okolnosti za akých uvedená NU vznikla a na možné následky (napr. väčšia škoda a pod.).

Táto príloha nerieši závažné porušovanie predpisových ustanovení pri výkone služby prevádzkových zamestnancov (nezisťovanie voľnosti vlakovej cesty a pod.).

Označenie určených zamestnancov na mieste NU

Funkcia	Spôsob označenia
Koordinátor	vizitka žltej farby s čiernym nadpisom KOORDINÁTOR ŽD
Vedúci prác	vizitka žltej farby s čiernym nadpisom VEDÚCI PRÁČ ŽSR
Vyšetrovateľ NU	vizitka bielej farby s modrým nadpisom VYŠETROVATEĽ ŽSR
Vedúci NPP	modrý pás na rukáve ľavej ruky alebo vizitka s označením VEDÚCI NPP

Ak je označenie vykonané na ochrannej veste, vizitka sa už nepoužíva.

Poznámka: vizitky sú vyhotovené výpočtovou technikou, typ písma Arial, veľkosť 26, tučné.

Zisťovanie príčin vzniku a uzatváranie nehodových udalostí v železničnej doprave

Kategória nehodovej udalosti		Príčiny vzniku NU zisťuje	Uzatvorenie NU vykoná
A 1	Zrážka vlaku	IBŽD *)	Riaditeľ O 440 GR ŽSR
A 2	Vykoľajenie DV počas jazdy vlaku	IBŽD *)	Riaditeľ O 440 GR ŽSR
A 3	Zrážka DV s užívateľmi úrovňových priecestí	IBŽD *)	Riaditeľ O 440 GR ŽSR
A 4	Prípady klasifikované ako „C“, ale majú uvedené následky	IBŽD *)	Riaditeľ O 440 GR ŽSR
A 5	Usmrtenie, ťažké zranenie alebo ublíženie na zdraví 7 a viac osobám pohybom DV	IBŽD *)	Riaditeľ O 440 GR ŽSR (+ príloha 10 D17)
B 1	Zrážka vlaku	IBŽD *)	Riaditeľ O 440 GR ŽSR
B 2	Vykoľajenie DV počas jazdy vlaku	IBŽD *)	Riaditeľ O 440 GR ŽSR
B 3	Zrážka DV s užívateľmi úrovňových priecestí	IBŽD *)	Riaditeľ O 440 GR ŽSR
B 4	Prípady klasifikované ako „C“, ale majú uvedené následky	IBŽD *)	Riaditeľ O 440 GR ŽSR
B 5	Ublíženie na zdraví najviac 6 osobám pohybom DV	IBŽD *)	Riaditeľ O 440 GR ŽSR (+ príloha 10 D17)
C 1	Zrážka vlaku	IBŽD *)	Riaditeľ O 440 GR ŽSR
C 2	Vykoľajenie dráhového vozidla počas jazdy vlaku	IBŽD *)	Riaditeľ O 440 GR ŽSR
C 3	Zrážka dráhového vozidla s užívateľmi úrovňových priecestí	IBŽD *)	Riaditeľ O 440 GR ŽSR

D 17

C 4	Vchod vlaku na obsadenú koľaj,	IBŽD *)	Riaditeľ O 440 GR ŽSR
C 5	Vchod vlaku do obsadeného oddielu iným vlakom alebo dráhovým vozidlom, jazda vlakov proti sebe	IBŽD *)	Riaditeľ O 440 GR ŽSR
C 6	Ujdenie dráhového vozidla	IBŽD *)	Riaditeľ O 440 GR ŽSR
C 7	Odchod vlaku bez výpravy alebo odchod vlaku na inú trať	IBŽD *)	Riaditeľ O 440 GR ŽSR
C 8	Prejdenie návesti „Stoj“	IBŽD *)	Riaditeľ O 440 GR ŽSR
C 9	Vykoľajenie dráhového vozidla (okrem jazdy vlaku)	IBŽD *)	Riaditeľ O 440 GR ŽSR
C 10	Jazda dráhového vozidla pri neuzatvorenom priecestí	Prednosta ŽST a vedúci AO	Riaditeľ OR ŽSR
C 11	Rozrezanie výmeny alebo prestaviteľnej srdcovky	Prednosta ŽST	Riaditeľ OR ŽSR
C 12	Roztrhnutie vlaku	Prednosta ŽST	Riaditeľ OR ŽSR
C 13	Predčasná zmena návestného znaku hlavného návestidla	Vedúci AO	Riaditeľ OR ŽSR
C 14	Porucha zariadenia ŽSR, ktoré slúži na zabezpečenie prevádzky železničnej dopravnej cesty	Vedúci AO	Riaditeľ OR ŽSR
C 15	Porucha dráhového vozidla	Prednosta ŽST	Riaditeľ OR ŽSR
C 16	Poškodenie železničného zariadenia, dráhového vozidla alebo na prepravovaného nákladu	Prednosta ŽST a vedúci AO	Riaditeľ OR ŽSR

C 17	Požiar dráhového vozidla	Prednosta ŽST	Riaditeľ OR ŽSR
<p>*) Inšpektor bezpečnosti železničnej dopravy podľa povahy prípadu, môže pred svojím príchodom na mieste NU, poveriť vedúceho výkonného pracoviska ŽSR (resp. inú zodpovednú osobu) vykonať prvotné úkony zisťovania príčin vzniku nehodovej udalosti. Po príchode IBŽD na miesto NU, mu poverený zamestnanec odovzdá zaistený materiál a informuje ho o tom, čo bolo zistené.</p>			

Poznámka: Ak sa na NU kategórie C12, C15, C16 a C17 podieľali iba zariadenia a zamestnanci jedného dopravcu (príčina aj následky), môže príčiny vzniku zisťovať a tieto NU uzatvárať v súlade s ustanoveniami tohto predpisu určený zamestnanec dopravcu. Prevzatie zisťovania príčin písomne oznámi vedúcemu SBI.

Zisťovanie stavu železničného zvršku, spodku a umelých stavieb

Pri objasňovaní vzniku nehodovej udalosti sa vykonáva meranie železničného zvršku a zisťovanie stavu železničného zvršku, spodku a umelých stavieb. Meranie sa vykonáva vždy za prítomnosti zamestnanca ŽSR zodpovedného za zisťovanie príčin vzniku nehodovej udalosti. Vykonanie merania a jeho vyhodnotenie zabezpečí správca uvedeného zariadenia. Pri NU, pri ktorých došlo k vykoľajeniu dráhového vozidla zabezpečí:

vždy:

- spísanie tlačiva „Výsledky technického vyšetrenia železničného zvršku po vykoľajení“ 737 1 6403 vrátane grafického znázornenia GPK,

na požiadanie:

- písomné vyhodnotenie nameraných hodnôt GPK,
- výpis tlačenej záznamu a grafického výstupu meracieho vlaku z poslednej jazdy a jeho vyhodnotenie príp. pojazdnej rozchodky,
- opis Nákrešného prehľadu bezстыkovej koľaje, zápisy o vykonaných prehliadkach a iné požadované materiály,
- ďalšia pre zistenie príčiny vzniku NU potrebná dokumentácia.

Zamestnanec, ktorý zisťuje príčiny vzniku NU vyhodnocuje:

- celkový stav železničného zvršku (napr. jeho životnosť, opotrebovanie prevádzkou, držebnosť upevňovadiel, stav podvalov, štrkového lôžka, dilatačné škáry a pod.),
- odstránenie závad zistených poslednou jazdou meracích prostriedkov pre meranie parametrov GPK,
- odstránenie závad zistených kontrolou stavu železničného zvršku, kontrolnú a riadiacu činnosť,
- dodržanie technologických postupov prác pri poslednom odstraňovaní závad zamestnancami ŽSR a dodávateľských organizácií,
- stav bezстыkovej koľaje a vedenie technickej dokumentácie (záznamy o vykonaní zvarenia koľajnicových vložiek, lepený izolovaný styk, vykonanie úprav upínacej teploty, ostatné zásahy ovplyvňujúce stabilitu bezстыkovej koľaje a pod.),
- dodržiavanie vytyčovacích plánov, vzorových listov a pod.,
- dodržiavanie podmienok zmlúv spísaných s dodávateľmi stavebno-udržiavacích prác,

- stav mostných provizórií, dilatačných zariadení, poistných uholníkov, prídržných a ochranných koľajníc a pod.,
- ďalšie údaje podľa závažnosti a kategórie NU.

Meranie železničného zvršku

Meranie železničného zvršku nariaďuje vyšetrovateľ NU vo všetkých prípadoch, kedy došlo k vykoľajeniu dráhového vozidla a v ďalších odôvodnených prípadoch (napr. poškodenie TV a pod.).

Používané meradlá (ručná rozchodka s libelou, meradlá k meraniu opotrebenia koľajníc, žliabkov prídržných koľajníc a srdcoviek, priestorové šablóny a pod.) musia byť v predpísaných cykloch kontrolované, pred vlastným meraním skontrolovať ich funkčnosť.

Meranie železničného zvršku sa vykonáva v nezaťaženom stave. V odôvodnených prípadoch sa vykonáva i v zaťaženom stave o čom rozhoduje vyšetrovateľ NU. Namerané hodnoty sa zapisujú do pracovného tlačiva podľa vzoru č. 2 a vo výhybke aj podľa vzoru č. 3a, prípadne 3b. Správnosť nameraných hodnôt potvrdia svojim podpisom zamestnanci, ktorí boli prítomní pri meraní.

Meranie polohy koľaje

Prvým potrebným úkonom je nájsť prvú stopu vykoľajenia to znamená určiť miesto, kde koleso dráhového vozidla opustilo temeno hlavy koľajnice prípadne miesto, v ktorom sa nachádza prvá stopa po vyšplhaní okolesníka na temeno hlavy koľajnice - bod „0“. Od tohto miesta sa po jednom metri namerajú a označia poradovým číslom body na koľajnici na vzdialenosť 30 metrov pred a 15 metrov za bodom „0“ v smere jazdy dráhových vozidiel. V takto označených bodoch sa vykonáva vlastné meranie ručnými meradlami. V pracovnom tlačive (vzor č. 2) v stĺpci „Poznámka“ sa uvedú vzťahujúce body ako napr. hrot výmeny, hrot srdcovky, začiatok a koniec oblúku, začiatok a koniec prechodnice, styk koľajníc a pod. V jednotlivých bodoch sa merajú hodnoty v mm:

rozchod koľaje = e,

vzájomná výšková poloha koľajnicových pásov = p,

vzopätie nad tetivou = f,

opotrebenie koľajníc = s,

niveleta koľaje (vo zvláštnych prípadoch).

Meranie výhybiek

Meranie GPK vo výhybkách sa vykonáva podobným spôsobom ako v koľaji. Vo výhybke sa krivosť vonkajšieho koľajnicového pásu metódou zisťovania vzopätí nad tetivou oblúka nemeria, ak je aspoň jeden z troch meračských bodov v oblasti medzi výmenovým stykom výhybky a koncom hobl'ovanej časti jazyka (opornice) alebo v mieste prerušenia pojazdnej hrany v srdcovke. V miestach, kde je prerušená pojazdná hrana (medzi hrotom srdcovky a krídlovou koľajnicou) sa nemeria prevýšenie a rozchod. Meranie sa môže vykonať iným vhodným spôsobom napr. podľa vzorových listov, prípadne posunom meraných bodov.

Vyšetrovateľ NU môže nariadiť ďalšie meranie napríklad opotrebenie srdcovky, vydrolenie jazyka, zdvih spojovacej tyče, prestavnú silu elektromotorického prestavníka a jeho prestavnú dobu a pod.

Vyhodnotenie výsledkov

Vlastné vyhodnotenie merania sa vykonáva porovnaním skutočne nameraných hodnôt zo stanovenými hodnotami vrátane dovolených odchýlok a medzných hodnôt. Prekročenie medzných a prevádzkových odchýlok je jedným z kritérií pri určovaní príčiny NU.

Zisťovanie stavu železničného spodku

V rámci prvého zisťovania príčin vzniku nehodovej udalosti sa meranie železničného spodku nepožaduje, vykonáva sa len prehliadka technického stavu, či sú dodržané vzorové listy a technické parametre podľa predpisu S4. Vyšetrovateľ NU môže meranie nariadiť (deformácie železničného telesa).

Umelé stavby

Meranie jednotlivých technických parametrov umelých stavieb sa vykonáva po prehliadke objektu a po konzultácii s odborným zamestnancom ŽSR (špecialista pre umelé stavby). Vyšetrovateľ NU stanoví požiadavky - upresní rozsah merania a spôsob a vyhodnotenie nameraných hodnôt.

Zisťovanie stavu telekomunikačného a zabezpečovacieho zariadenia

I. Všeobecne

Pri objasňovaní vzniku nehodovej udalosti sa vykonáva meranie zabezpečovacieho zariadenia podľa predpisov platných pre jednotlivé druhy zabezpečovacieho zariadenia. Meranie sa vykonáva, vždy za prítomnosti zamestnanca ŽSR zodpovedného za zisťovanie príčin vzniku nehodovej udalosti. Vykonanie merania a jeho vyhodnotenie zabezpečí správca uvedeného zariadenia.

- zistiť druh zabezpečovacieho zariadenia,
- zistiť, či bola jazdná cesta postavená obvyklou obsluhou alebo núdzovým spôsobom,
- zistiť, či je jazdná cesta pod záverom a či sú pod záverom všetky výhybky a výkoľajky určené záverovou tabuľkou,
- zistiť polohu ovládacích prvkov (pák, radičov) optických kontrol (farba cloniek, hradlových záverov), farba svetiel a ich stav (pokojné, prerušované), na riadiacom stavadle a závislých stavadlách ,
- zistiť či sa používajú hlavné, lebo náhradné kľúče, resp. či náhradné kľúče sú v plnom počte a zabezpečené,
- zistiť stav bezpečnostných záverov a ich neporušenosť (zistiť či nie je možné použiť ovládacie prvky opatrené bezpečnostným záverom bez porušenia bezpečnostného záveru),
- zistiť stav všetkých počítadiel (núdzových vybavovacích zariadení, privolávacích návěstí, obslúh a pod.) a ich stav porovnať so záznamom v dopravnej dokumentácii a po zdokumentovaní stavu preskúšať ich činnosť,
- zamedziť vstup do reléových miestností a reléových skríň,
- preveriť záznamy v Záznamníku porúch a v Knihe prehliadok výhybiek, koľají a zabezpečovacieho zariadenia, či nie je evidovaná porucha a ako bola odstránená,
- zistiť stav zabezpečovacieho zariadenia v koľajišti (prestavníky, záporníky, ich upevnenie, nastavenie trecej spojky, stav pružiny prestavníka, stav kontrolných a spojovacích tyčí, stav elektromagnetických zámkov), zistiť, či výhybka nebola násilne prestavená, u elektromotorických prestavníkov stav kľukového prepínača, vykonať kontrolu správneho priliehania jazyka k opornici, kontrola samovratného zariadenia u samovratných

D 17

výhybiek. Výsledok západkovej skúšky nemusí byť jednoznačným dôkazom pre určenie príčiny,

- izolačný stav zabezpečovacieho zariadenia, stav izolovaných koľají a izolovaných úsekov, koľajových obvodov, izolovaných stykov, čistota hláv koľajníc, stav prepojk a lanových prepojení, šuntová citlivosť, hodnoty napätia a prúdu podľa regulačných tabuliek,
- zistiť označenie návestidiel, ich umiestnenie, viditeľnosť, správnosť návestí a hodnoty napätia na objímkach, typ a stav žiaroviek v návestidlách,
- skontrolovať či v úseku predpísanej viditeľnosti nie je narušená viditeľnosť vegetáciou alebo inou prekážkou, či v oblúku nemôže dôjsť k zámene návestidiel alebo ich návestných znakov a či správne vnímanie návestí nie je rušené,
- iné úkony podľa miestnych podmienok, situácia pri vzniku NU, špecifická konštrukcia zabezpečovacieho zariadenia, výluka zabezpečovacieho zariadenia a pod.
- pripevnenie a stav vonkajších častí počítačov náprav alebo iných technických prostriedkov na zisťovanie voľnosti koľaje alebo prechodu dráhového vozidla určeným miestom, stav vnútorných častí počítačov náprav uvedených prostriedkov,
- ak to zabezpečovacie zariadenie umožňuje, vyhotoviť na to určeným spôsobom záznam o jeho okamžitom stave a prevádzkových stavoch v čase najmenej tri hodiny pred vznikom NU do jej vzniku,
- ak to zabezpečovacie zariadenie umožňuje, nahradiť pamäťový prvok prevádzkového stavu (napr. disketa, polovodičová pamäť a pod.) novým.

II. Mechanické a elektromechanické staničné zabezpečovacie zariadenie.

- stav a správnosť funkcie smerových a koľajových záverníkov a koľajových číselníkov,
- stav a správnosť funkcie hradlových relé a samočinných záverov výhybiek,
- stav a správnu činnosť zvončekov, zvončekových tlačidiel a hradlových zvončekov,
- osadenie strižných kolíčkov na rozrezateľných pákach, ich stav, či sú opatrené neporušeným záverom na drôte a ich riadne označenie a celistvosť,
- zistiť, či počet náhradných strižných kolíčkov súhlasí s počtom uvedeným pri odovzdávaní služby,

- stav drôtovodov, správnosť napnutia drôtových ťahadiel a stav pákových dot'ahovačov a kompenzátorov,
- u výhybiek vybavených mechanickou zámkou správne upevnenie zámkový k päte koľajnice, neporušenosť háku, správnosť uzamknutia, označenie a či tvar a popis štítka zodpovedá polohe výhybky, stav hlavných a náhradných kľúčov,
- stav a typ kľúčov, či sú opatrené správnym typom štítka, upevnené cez zanitovaný krúžok a či sa nepoužívajú rovnaké typy ozubení z dôvodu ich možnej zámeny.

III. Elektrodynamické staničné zabezpečovacie zariadenie.

- zistiť a zaznamenať polohy súhlasových, návestných, smerových, koľajových, záverných a výhybkových radičov, ich stupeň preloženia, správnosť farieb kontrolných cloniek a rukovätí podľa funkcie radiča,
- preskúšať funkciu kontrolného a záverného relé u návestného radiča podľa stupňa prekladania radiča do konečnej polohy o 90°

IV. Reléové staničné zabezpečovacie zariadenie.

- svetelná kontrola polohy výhybiek,
- kontrola časových súborov,
- činnosť pomocných stavadiel.

V. Traťové zabezpečovacie zariadenie.

- poloautomatický blok
- preveriť činnosť traťových hradíel, preradného hradla,
- preveriť splnenie podmienok pre odhlášku,
- preveriť činnosť hradlovej zarážky, medziláhlého a súhlasového traťového hradla a náhradnej západky,
- na obojsmernom poloautomatickom bloku preveriť činnosť súhlasového traťového hradla alebo reléového súhlasu a ich súčinnosť s obsadením trate.

VI. Vlakové zabezpečovacie zariadenie.

- zistiť, či vlakové zabezpečovacie zariadenie (VZ) bolo zapnuté, a či je o tom záznam na záznamovom zariadení,
- overiť zápisy v Knihe opráv HDV a Záznamníku porúch na železničnej stanici,
- preskúšať správnosť prenosu návestí na skúšobnom zariadení mobilnej časti VZ,
- na stanovišti VZ,

D 17

- vykonať kontrolu funkčnosti jednotlivých prvkov VZ na meracom a skúšobnom pracovisku,
- preveriť správnu činnosť prenosu návěstí v traťovej časti zabezpečovacieho zariadenia v mieste NU,
- preveriť stav skúšobného zariadenia, na ktorom bola naposledy vykonávaná skúška funkčnosti mobilnej časti VZ.

VII. Priecestné zabezpečovacie zariadenie.

Pri objasňovaní vzniku nehodovej udalosti na priecestiach sa vykonáva meranie priecestia a priecestného zab. zariadenia. Meranie sa vykonáva vždy za prítomnosti zamestnanca ŽSR zodpovedného za zisťovanie príčin vzniku nehodovej udalosti. Z merania musí byť vždy vyhotovený a vyhodnotený záznam podľa Prílohy č. 13, vzor 7 alebo 8.

- druh a typ priecestného zabezpečovacieho zariadenia, km poloha, či bolo zariadenie v činnosti, druh železničného vozidla, či bola jeho jazda samostatná a čím je vyvolávaná anulovacia,
- umiestnenie kontrolnej skrine, stav optickej a akustickej kontroly, stav indikácie prevádzkových a poruchových stavov,
- kontrola viditeľnosti svetiel výstražníkov alebo výstražných krížov z pozemnej komunikácie, kontrola funkcie zvukovej výstrahy a jej počuteľnosť,
- kontrola dodržiavania stanovenej predzváňacej doby, kontrola približovacích a anulovacích úsekov,
- preveriť šuntovú citlivosť koľajových obvodov a prípadných úprav k zamedzeniu straty šuntu,
- vybavenie priecestia (výstražné kríže, nápisy, nátery, odrazy, ramená závor a pod.),
- porovnanie rozhľadových pomerov s údajmi uvedenými v evidenčnom liste priecestia,
- preveriť stav, vyhotovenie a viditeľnosť priecestníkov a opakovacích priecestníkov včítane súvisiacich návěstí a tabuliek pred priecestím.

VIII. Mechanizačné a automatické zariadenia spádovísk.

- stupeň technického vybavenia,
- spôsob ovládania výhybiek, režim ovládania výhybiek, reverzácia výhybiek, dobeh odvesu, ručný zásah,
- prestavné odpory výhybiek, stav kľzných častí výhybiek (stoličky a výhybkové uzávery),
- preveriť šuntovú citlivosť koľajových obvodov, zamedzenie straty šuntu,

- železničný zvršok v koľajových brzdách, smerové pomery v zbernom pásme smerových koľají,
- činnosť elektrického ohrevu ovládacích skríň koľajových brzd, rozvod vzduchu,
- spôsob ovládania koľajových brzd, režim ovládania koľajových brzd, stav koľajových brzd, ručný zásah,
- účinnosť brzdenia, nepriaznivé podmienky pre beh vozňov (poveternostné vplyvy, dážď, sneženie, nárazový vietor, znečistené okolesníky vozňov a brzdových líšt koľajových brzd a pod.),
- technický stav odvesov zúčastnených na NU a prechádzajúcich miestom bezprostredne pred jej vznikom.

IX. Elektronické stavadlo

- či sa nepracuje na rizikovej stránke,
- či nie je indikovaná strata dohľadu výhybky, výkoľajky a pod.,
- či nie je indikovaná strata komunikácie,
- odkiaľ sa vykonáva obsluha (ústredne, miestne),
- indikácia priescestia v poruche, v anulovácii a prerušená komunikácia,
- indikácia traťový súhlas (strata komunikácie, strata kontroly, porucha blokovej podmienky, bezsúhlasový stav, súhlas udelený a pod.),
- či nie sú indikované nezvratné poruchy (rezanie výhybiek, zhasnutie návestidiel a pod.),
- zoznam prvkov s nastavenými príznakmi (výluka, štítok upozornenia, núdzový záver výhybky, vypnutie koľajových obvodov a pod.).

Zisťovanie stavu zariadení energetiky a elektrotechniky

Pri objasňovaní vzniku nehodovej udalosti sa vykonáva meranie zariadení EE. Meranie sa vykonáva vždy za prítomnosti zamestnanca ŽSR zodpovedného za zisťovanie príčin vzniku nehodovej udalosti. Z merania musí byť vyhotovený a vyhodnotený záznam. Vykonanie merania a jeho vyhodnotenie zabezpečí správca uvedeného zariadenia.

- druh trakčnej prúdovej sústavy (25 kV, 3 kV),
- výsledky a záznamy merania trakčného vedenia, zistené závady a ich odstránenie,
- opotrebovanie trolejového drôtu,
- stav trolejového vedenia, závesov, izolátorov, lán kotvenia, prúdového prepojenia, stav upevnenia a pod.,
- umiestnenie návěstidiel pre elektrickú prevádzku a ich viditeľnosť prípadne vyrozumenie vodičov o mimoriadnostiach na TV,
- druh a stav zbieračov rušňa,
- stav železničného zvršku, smerová a výšková poloha koľaje v mieste NU a ich úprav,
- vyhodnotenie záznamov u elektrodyspečera.

Pokyny k zisťovaniu príčin vzniku NU niektorých kategórií.

Pri zisťovaní príčin vzniku každej nehodovej udalosti sa vykoná obhliadka miesta nehodovej udalosti a zápisy so zamestnancami. Vykoná sa zaistenie dopravnej a vlakovej dokumentácie, záznamov záznamových a registračných zariadení, podľa možnosti fotodokumentácia alebo videozáznam. Zdokumentuje sa stav zariadení ŽSR a dopravcu po NU. Výsledky zistení obhliadky a úlohy, ktoré je potrebné vykonať pre ďalšie zisťovanie sa uvedú v zápise z obhliadky, ktorý podpíšu všetci vedúci zamestnanci ŽSR a dopravcu, ktorí obhliadku vykonali. Pri zisťovaní príčin vzniku NU podľa kategórií je pre stanovenie príčiny potrebné najmä zistiť:

C 9 - vykoľajenie dráhového vozidla (okrem jazdy vlaku).

- rozdelenie pracovných úkonov zamestnancov zúčastnených pri posune,
- oboznámenie sa s postupom práce, dozor nad vykonávaným posunom,
- počet vozňov a radenie posunujúceho dielu,
- rozmiestnenie posunovacej čaty,
- ako bolo zabezpečené zastavenie posunujúceho dielu, odrazených alebo spustených vozidiel,
- rozdelenie, stav a použitie ručných brzd, ich vyskúšanie,
- stav a použitie zarážok,
- ako, kde a kto dával návesti, kto a kde ich preberal, či boli dávané včas a ako bolo na ne reagované,
- stav železničných koľajových vozidiel, železničného zvršku, zabezpečovacieho zariadenia,
- spôsob dorozumievania vedúcich posunu medzi jednotlivými posunovacími obvodmi,
- rýchlosť pri posune, skutočné rozhľadové pomery z posunujúceho dielu a z posunujúceho HV,
- či a ako sa zamestnanci zúčastnení pri posune presvedčili o správnom postavení posunovej cesty,
- počasie, teplota, viditeľnosť, stav osvetlenia,
- Kto riadil posun, druh posunu a pod.

C 11 - Rozrezanie výmeny alebo prestaviteľnej srdcovky

- či bol posun dovolený predpísaným spôsobom,
- či a ako sa zamestnanec oprávnený riadiť posun presvedčil o postavení výhybky pre zamýšľaný posun,
- či bol výhybkár o zamýšľanom posune vyrozumiený alebo či k nemu dal súhlas,
- či bola výhybka vybavená výhybkovým návěstidlom a či bolo za tmy osvetlené,
- či návěstidlá nezakazovali posun,
- či bol posunujúci diel ťahaný alebo tlačенý,
- kto dal návesť k jazde posunujúceho dielu a či bol rušňovodič vyrozumiený o zamýšľanom posune,
- z ktorého stanovišťa bolo HDV vodičom riadené,
- kto mal povinnosť zabezpečiť vozidlá proti ujdeniu, kto mal tento úkon kontrolovať a kto dohliadať,
- rozhládové podmienky zamestnancov zúčastnených na posune,
- kto dal návesť k jazde posunujúceho dielu a či bol vodič vyrozumiený o zamýšľanom posune,

C 12 - Roztrhnutie vlaku

- počet a radenie vozňov, náprav, metrov, dopravnú a celkovú hmotnosť vlaku,
- číslo hnacieho vozidla, meno rušňovodiča, názov dopravcu,
- režim brzdenia, potrebné a skutočné brzdiace percentá, overenie údajov o zapnutých (vypnutých) brzdách,
- polohy prestavovačov priebežných brzd,
- kedy došlo k roztrhnutiu vlaku (pri rozjazde alebo pri zastavovaní),
- či bola použitá záchranná brzda,
- ako boli vozidlá vo vlaku zvesené, kto vykonával technickú prehliadku,
- sklonové a smerové pomery,
- štruktúra materiálu v mieste lomu (starý lom, čerstvý lom, chyba materiálu) - zistiť a technický nález vyhotoví dopravca, technický stav ťahadlového ústrojenstva pri samovoľnom rozvesení,

C 13 - Predčasná zmena návěstného znaku hlavného návěstidla

- či nedošlo k výpadku elektrického napätia,
- či nedošlo k poruche alebo skratu koľajových obvodov alebo závade či poruche počítačov náprav prípadne iných technických prostriedkov na zisťovanie voľnosti koľaje alebo prechodu dráhového vozidla určeným miestom,
- či k zmene návěstného znaku došlo úmyselným alebo neúmyselným zásahom,
- či musela byť zrušená vlaková cesta a z akého dôvodu,
- či bol použitý náhradný zdroj a jeho stav,
- na ktorú koľaj bola vlaková cesta postavená,
- stav bezpečnostných záverov pri tlačidlách privolávacej návěsti, núdzového uvoľnenia úseku, núdzového uvoľnenia výmen, núdzového prestavenia výmen a stav počítadiel v porovnaní s údajmi pri odovzdávke služby,
- vykonať kontrolu správneho postavenia vlakovej cesty a kontrolu izolačného stavu, vykonať vonkajšiu prehliadku koľajového obvodu (uzemnenie, prepojky) a zmerať stav izolovaných stykov,
- vykonať kontrolu citlivosti koľajových obvodov na skrat, kontrolu polaritu, hodnoty napätia koľajových obvodov, hodnoty napätia na žiarovkách a uviesť typ a číslo meracieho prístroja,
- aká návěst' bola na predzvesti a na hlavnom návěstidle, skutočná viditeľnosť hlavného návěstidla,
- sklonové pomery, miesto zastavenia čela vlaku (km poloha, vzdialenosť od návěstidla),
- počasie, teplota, viditeľnosť.

C 14 - Poruchy zariadenia ŽSR, ktoré slúži na zabezpečenie prevádzky dopravnej cesty

Poruchy telekomunikačného a zabezpečovacieho zariadenia:

- včasné a úplné ohlásenie poruchy TZT v zmysle predpisu T 100,
- včasné ohlásenie nehodovej udalosti v termínoch stanovených v predpise D 17,
- obhliadka miesta NU, zamedzenie zásahu neoprávnených osôb do zabezpečovacieho zariadenia pred zahájením jeho kontroly,
- kontrola činnosti zabezpečovacieho zariadenia podľa prílohy 5,
- príčina poruchy - stanoví príslušné výkonné pracovisko po vykonaní kontroly TZT.

D 17

Poruchy trakčného vedenia:

- dátum poslednej prehliadky a opravy trakčného vedenia v mieste poruchy,
- výsledok posledného merania trakčného vedenia meracím vozňom pre TV, zistené opotrebenie trolejového drôtu,
- stav výstroja TV (stav závesov TV, izolátorov, polohy kotvových závesov, stav porúch a ich odstránenie, zavesenia spojok TV),
- umiestnenie návestidiel pre elektrickú prevádzku,
- spôsoby vyrozumenia vodiča HDV o mimoriadnostiach, reagovanie vodiča hnacieho dráhového vozidla na návesti pre elektrickú prevádzku,
- technický stav zberača rušňa,
- stav železničného zvršku.

Poruchy na železničnom zvršku:

- km poloha miesta poruchy, koľajnicový pás, tvar koľaje, rok výroby koľajníc, rok vloženia,
- či k lomu koľajnice došlo v mieste styku alebo zvaru, vzdialenosť lomu od týchto miest,
- či sa jedná o čerstvý lom, výlom, či k nemu nedošlo v dôsledku plochých kolies,
- kvalita podbitia podvalov, ich stav, držebnosť a úplnosť upevňovadiel, zaštrkovanie koľaje, opotrebenie koľajníc,
- dátum a výsledok poslednej defektoskopickej kontroly, prehliadky koľaje a pochôdzky,
- stav výhybky a opotrebenie jazyka výmeny,
- údaje o bezstykovej koľaji, vykonané zásahy, narušenie stability a vykonané opatrenia,
- výsledky posledného merania v mieste NU (meracím vlakom, pojazdnou rozchodkou, ručne) a vykonané opatrenia,
- príčina poruchy - zistí a zodpovednosť určí traťový obvod,

C 15 - Porucha dráhového vozidla

Poruchy hnacích dráhových vozidiel:

- všetky údaje o HDV,
- príčinu poruchy - zistí a zodpovednosť určí dopravca po komisionálnej prehliadke HDV.

Poruchy dráhových vozidiel (železničných vozňov):

- vyradenie dráhového vozidla z vlaku,
- všetky údaje o dráhovom vozidle,
- zistenie záznamu indikátora horúcobežnosti,
- hmotnosť nákladu a jeho rozloženie,
- stav ložiska dráhového vozidla,
- príčinu poruchy - zistí a zodpovednosť určí dopravca po prehliadke dráhového vozidla.

C 16 - Poškodenie železničného zariadenia, dráhového vozidla alebo prepravovaného nákladu

- vyradenie dráhového vozidla z vlaku (v najbližšej stanici),
- číslo, rad a vlastnícka značka (doprovodcu) dráhového vozidla,
- dokladovanie časti dráhového vozidla alebo nákladu, ktoré zasahovali mimo obrys pre vozidlo alebo mimo obrys pre ložnú mieru,
- kde bol vozeň naložený a kde bola vykonaná posledná technická a komerčná prehliadka,
- kde bolo s vozňom naposledy posunované,
- stav záverných a poistných zariadení na krytých vozňoch a kontajneroch - zistí sa v súčinnosti s dopravcom,
- či bol náklad naložený a upevnený v súlade s predpismi, hmotnosť prepravovaného nákladu,
- plnopočetnosť a upevnenie vozňových súčastí, km poloha najdených vozňových súčastí alebo častí prepravovaného tovaru,
- kedy, kde a ako k poškodeniu dráhového vozidla došlo,
- či zarážky boli položené včas, ich počet druh a stav,
- či zúčastnení zamestnanci boli včas a dostatočne o posune vyrozumení,
- či boli dodržané technologické postupy práce pri posune,
- či boli dodržané ustanovenia príslušných predpisov o používaní brzd a zarážok pri posune,
- či boli dodržané ustanovenia príslušných predpisov o odrážaní, spúšťaní dráhových vozidiel a o návestiach pri posune, počet odrazených, spustených vozidiel a ich hmotnosť,
- stav koľajových brzd,
- počasie, teplota, viditeľnosť.

A 3, B 3, C 3 - Zrážka dráhového vozidla s užívateľmi úrovňových priecestí

C 10 - Jazda dráhového vozidla pri neuzatvorenom priecestí

- preskúšať činnosť priecestného zabezpečovacieho zariadenia, vykonať meranie,
- zabezpečiť pri všetkých druhoch zrážky na priecestiach aby vedúci zamestnanec traťového obvodu spracoval „Súpis skutkovej podstaty“, spracoval opis alebo výpis údajov z evidencie priecestí, spracoval náčrtok miesta zrážky, na ktorom vyznačí km polohy, výstražné kríže, výstražné návěstidlá, sklonové pomery železničnej trate a cestnej komunikácie, rozhládové pomery z pozemnej komunikácie i z vlaku, uhly kríženia osvetlenia priecestia, či a ako je komunikácia pred priecestím označená dopravnými značkami podľa Zákona 315/96 Z. z., počasie, teplotu a viditeľnosť, rýchlosť vlaku (posunujúceho dielu, PMD), druh zabezpečenia priecestia a jeho činnosť, spôsob obsluhy a polohy závorových ramien a stav ich náteru, preskúšať stav rušňovej húkačky alebo píšťaly.

Pri zrážke na železničnom priecestí zabezpečenom mechanickými závorami aj:

- druh závor, spôsob ich obsluhy a polohy ramien závor,
- či bol riadne a načas ohlásený predvídaný odchod vlaku alebo bol vlak vypravený s rozkazom „OP“,
- či sú závory vybavené predzváňacím zariadením a jeho činnosť,
- čas začatia obsluhy,
- či nie je porušený bezpečnostný záver pohonu mechanických závor obsluhovaných na diaľku,
- na stráženom priecestí, kto priecestie strážil a či si plnil svoje povinnosti podľa služobných predpisov,
- návěstenie stavu mechanických závor priecestníkom a opakovacím priecestníkom.

Pri zrážke na železničnom priecestí zabezpečenom svetelným priecestným zabezpečovacím zariadením bez závor alebo so závorami aj:

- stav tlačidiel pre miestnu obsluhu,
- činnosť výstražníkov,
- stav koľaje (či nedošlo k lomu koľajnice alebo zásahu cudzou osobou),
- či zabezpečovacie zariadenie neindikuje poruchový stav a či bol vlak (PMD) o poruche vyrozumiený,

- zistiť izolačný stav koľajových obvodov alebo počítačov náprav prípadne iných technických prostriedkov použitých na automatické ovládanie,
- stav a činnosť náhradného zdroja,
- stav napájania,
- či vlak neprekročil rýchlosť,
- návěstie stavu priecestného zabezpečovacieho zariadenia priecestníkom a opakovacím priecestníkom,
- spôsob závislosti činnosti priecestného zabezpečovacieho zariadenia (jazda vlaku, drobného vozidla, posunu).

Pri zrážke na nezabezpečenom železničnom priecestí označenom iba výstražnými krížmi aj:

- či bola dávaná návěst' „Pozor“,
- či je priecestie označené výstražnými kolíkmi a či sú umiestnené na predpísanú vzdialenosť,
- skutočné rozhľadové pomery z pozemnej komunikácie na trať a z trate a či bol rozhľad niečím obmedzený,
- umiestnenie návěstí pre trvalé obmedzenie rýchlosti.

Pri zrážke traťového stroja na železničnom priecestí aj:

- či je traťový stroj označený písmenom „A“,
- či bola nariadená obsluha závor,
- ako bol o obsluhu závor vyzvoľnený vodič,
- či bola dávaná návěst' „Pozor“,
- či bol traťový stroj dostatočne brzdený,
- či bol traťový stroj označený predpísanými návěst'ami,
- znalosť miestnych a traťových pomerov,
- spôsob závislosti činnosti PZZ (jazda vlaku, PMD, posunu).

Pri zrážke posunujúceho dielu na železničnom priecestí aj:

- či bolo priecestie strážené alebo uzatvorené (v činnosti),
- či posunujúci diel bol ťahaný alebo tlačенý a ako boli rozmiestnení zamestnanci vykonávajúci posun,
- ako boli dávané návěsti a ako bol zabezpečený návěstný styk,
- osvetlenie priecestia.

Obal „NEHODY“

Obal „Nehody“ je uložený podľa čl. 22 predpisu D17.

Obsah obalu:

- Predpis D 17,
- Vykonávacie pokyny, vysvetlivky, rozkazy a nariadenia vzťahujúce sa k problematike NU ,
- Povolenka (v dopravníach obsadených výpravcom),
- Pokyny pre telefonické hlásenie v železničnej prevádzke doplnené o :
 - a) orientačný plán záchrannej služby,
 - b) schematický plán „Telefonické hlásenie“ podľa prílohy č. 11 a 12,
 - c) adresu, telefónne číslo najbližších podnikov (firiem), ktoré majú ťažné zariadenia, autožeriavy a pod.,
 - d) plán mesta s označením ulíc, prípadne turistické mapy s vyznačením príjazdových komunikácií k železničnej trati v priľahlých medzistaničných úsekoch,
- tlačivá (blok) alebo minimálne 10 kusov tlačív:
 - Oznámenie o zranení cestujúcich alebo cudzích osôb na území železnice 735 1 3912
 - Súpis skutkovej podstaty pri udalostiach na železničných priecestiach 735 1 6402
 - Výsledky technického vyšetrenia železničného zvršku pri vykoľajení 737 1 6403
 - Hlásenie o pretrhnutí ťahadlového ústrojenstva 735 1 5347
 - Protokoly z vykonaných prehliadok a meraní dráhových vozidiel
 - Hlásenie nehodových udalostí v železničnej prevádzke 735 1 3890
 - Protokol o lekárskom vyšetrení na skúšku na odber krvi 735 4 0999
 - Poznámkový blok (napr. železničných telegrafných blankiet 735 1 6513)
 - Tlačivo „Zápis so zamestnancom“ podľa vzoru č. 4
 - Prípadne ďalšie tlačivá, ktoré obsahovo patria k problematike NU.
 - Najmenej 10 listov papiera vhodného do tlačiarne, na ktorej sa vykonáva tlač záznamu o okamžitom stave a prevádzkových stavoch zabezpečovacieho zariadenia (len tam, kde sa takéto zariadenie používa).

Upravený obal „NEHODY“

Upravený obal „Nehody“ je uložený podľa čl. 22 predpisu D17.

Obsah obalu:

- Predpis D 17,
- Povolenska,
- Pokyny pre telefonické hlásenie v železničnej prevádzke doplnené o :
 - a) orientačný plán záchrannej služby,
 - b) schematický plán „Telefonické hlásenie“ podľa prílohy č. 11 a 12,
 - c) adresu, telefónne číslo najbližších podnikov (firiem), ktoré majú ťažné zariadenia, autožeriavy a pod.,
 - d) plán mesta s označením ulíc, prípadne turistické mapy s vyznačením príjazdových komunikácií k železničnej trati v priľahlých medzistaničných úsekoch.

Záznamové zariadenia a manipulácia so záznamami

A. Mechanické rýchlomery.

Rýchlomerové prúžky z vlakov, pri ktorých došlo k nehodovej udalosti, sa kontrolujú podľa rozhodnutia vyšetrovateľa NU. V takom prípade sa na rýchlomerovom prúžku vyznačia polohy staníc, miesta zastavení a kritický úsek jazdy sa podrobí rozboru. Vpisované údaje, značky, vysvetlivky alebo poznámky sa na rýchlomerovom prúžku musia zapisovať tak, aby pôvodná registrácia zostala zachovaná bez poškodenia. Za ochranu pred znehodnotením zodpovedá osoba oprávnená riadiť hnacie koľajové vozidlo do doby, než bude rýchlomerový prúžok odovzdaný vyšetrovateľovi NU. Potom zodpovednosť prechádza na neho.

Prvý úkon pri vyberaní rýchlomerového prúžku z rýchlomeru po nehodovej udalosti je vždy posun záznamu na navíjaciu cievku minimálne o 100 mm. Vo výnimočných prípadoch, keď je potrebný pohyb hnacieho vozidla (traťového stroja) bezprostredne po NU a to z dôvodu vyslobodenia osôb, zabránenia ďalšej NU, uvoľnenia trate a podobne, vykoná osoba, ktorá riadi hnacie vozidlo (traťový stroj), posun záznamu pred uvedením dráhového vozidla do pohybu.

Rýchlomerový prúžok z registračného rýchlomeru vyberie vyšetrovateľ NU pokiaľ pozná konštrukciu rýchlomeru. Pokiaľ konštrukciu rýchlomeru nepozná, môže na jeho príkaz, a to len v jeho prítomnosti, vybrať rýchlomerový prúžok z rýchlomeru zamestnanec oprávnený riadiť hnacie vozidlo (traťový stroj), prípadne kontrolný zamestnanec znály konštrukcie rýchlomeru. Za správne vybratie rýchlomerového prúžku a jeho popisanie zodpovedá ten, kto prúžok vybral. Odobratie rýchlomerového prúžku potvrdí vyšetrovateľ NU v Knihe odovzdávky hnacieho vozidla. Rýchlomerový prúžok vybraný z rýchlomeru pri nehodovej udalosti alebo mimoriadnosti je zakázané prehýbať alebo skladať, uchováva sa vo zvitku. Rýchlomerový prúžok nesmie byť vystavený agresívnemu prostrediu, zvýšenej teplote, vlhkosti ani priamym účinkom slnečného svetla, pretože nadmerná teplota môže spôsobiť poškodenie, prípadne úplné zničenie registrovaných záznamov.

Na rýchlomerovom prúžku musia byť po vybratí zapísané tieto údaje:

- rad a číslo dráhového vozidla, názov dopravcu,
- číslo registračného rýchlomeru,
- čísla vlakov, dátum jazdy vlakov (pri prekročení polnoci dátum

oboch dní),

- presný čas, kedy sa začalo s ručnou manipuláciou pri odoberaní rýchlomerového prúžku z rýchlomera,
- kilometrický údaj polohy predného čela hnacieho vozidla (traťového stroja) v smere jazdy pri zastavení bezprostredne po nehodovej udalosti,
- z ktorého stanovišťa sa odobral rýchlomerový prúžok,
- ktorým stanovištom išlo hnacie vozidlo (traťový stroj) vpred,
- pri nerovnakom rozsahu rýchlostnej stupnice rýchlomera a použitého prúžku, rozsah rýchlomera,
- meno a priezvisko zamestnanca oprávneného riadiť dráhové vozidlo, názov a sídlo jeho základného pracoviska,

Tieto údaje sa musia zapísať tak, aby nedošlo k porušeniu registrovaných veličín ani pretlačením na prípadné ďalšie vrstvy prúžku. Zapísané údaje potvrdí svojim podpisom zamestnanec, ktorý vybral rýchlomerový prúžok a ten, kto nehodovú udalosť vyšetroje.

B. Elektronické rýchloмеры.

Po vzniku nehodovej udalosti, zamestnanec oprávnený riadiť dráhové vozidlo, z ktorého bola ovládaná rýchlosť jazdy, je povinný v mieste prvého zastavenia zaznamenať na samostatný list papiera formátu najmenej A 5 aspoň tieto údaje:

- číslo vlaku pri ktorom došlo k nehodovej udalosti,
- dátum a čas, kedy došlo k nehodovej udalosti,
- meno a priezvisko zamestnanca oprávneného riadiť dráhové vozidlo a názov jeho základného pracoviska,
- číslo dráhového vozidla a názov jeho majiteľa,
- kilometrický údaj polohy predného čela dráhového vozidla v smere jazdy.

V prípade, keď zamestnanec oprávnený riadiť dráhové vozidlo, nie je schopný údaje zaznamenať, vykoná záznam vyšetrovateľ NU, ktorý zisťuje príčiny vzniku NU. Správnosť údajov potvrdí zamestnanec, ktorý ich zaznamenal svojim podpisom. List s údajmi odoberie vyšetrovateľ NU a priloží ho k žiadosti na vyhodnotenie pre vyhodnocovacie pracovisko.

Záznamy o priebehu jazdy sú uložené v elektronickej pamäti a ich vyhodnotenie sa vykonáva na počítači vyhodnocovacieho pracoviska. Prenos údajov z rýchlomera do vyhodnocovacieho počítača sa zabezpečuje buď zosnímaním pomocou pamäťovej karty alebo priamym sériovým kanálom do prenosného počítača, prípadne po odobratí celého modulu elektronickej pamäte, priamo na

D 17

vyhodnocovacom pracovisku. O rozsahu vyhodnotenia záznamu rozhodne vyšetrovateľ NU podľa okolností a závažnosti NU, po dohode so zástupcom správcu zariadenia.

V prípadoch, keď nie je nutné zabezpečenie údajov z elektronickej pamäte priamo na mieste NU, môžu byť tieto zosnímané po príchode HDV do domovského depa a vyhodnotenie sa musí vykonať najneskôr na ďalší pracovný deň.

Ak je potrebné snímať údaje priamo na mieste NU, zabezpečí zosnímanie oprávnený zástupca správcu v prítomnosti vyšetrovateľa NU, za prípadnej účasti zamestnanca domovského depa HDV. V nutných prípadoch, najmä pri poškodení hnacieho vozidla, sa údaje zabezpečia odobratím celého pamäťového modulu.

Pamäťová karta, prípadne odobratý modul elektronickej pamäti, nesmú byť vystavené ani krátkodobo vysokým teplotám, vlhkosti, žiareniu, magnetickému poľu alebo inému agresívnemu prostrediu, ktoré môžu spôsobiť poškodenie záznamu.

C. Záznamy hovorov

Hovorové zariadenia (Alfa, Kapsch a pod.) vybavené záznamovými zariadeniami sa pri zisťovaní príčin vzniku NU využívajú v plnej miere. Vyberať záznamy hovorov z uvedených zariadení môže iba oprávnený zamestnanec za účasti a na príkaz vyšetrovateľa NU. Ak je potrebné vykonať prehratie záznamu počas zisťovania príčin vzniku NU, vykoná prehratie uvedeného záznamu oprávnený zamestnanec za účasti vyšetrovateľa NU.

Oprávnený zamestnanec musí pri prehrávaní a manipulácií so záznamami postupovať tak, aby nedošlo k ich zmazaniu resp. poškodeniu. Na požiadanie vyšetrovateľa NU zabezpečí správca uvedeného zariadenia prepis uvedených hovorov a spolu so záznamom hovorov (na DVD, CD, FD a pod.) ich doručí vyšetrovateľovi NU. Ak záznamové zariadenie pri kopírovaní (spracovávaní) hovorov nevkladá automatický dátum a čas, zabezpečí ich vloženie na prenosové médium podľa záznamov nahrávacieho zariadenia zamestnanec, ktorý uvedené údaje spracováva. Na túto skutočnosť musí písomne upozorniť vyšetrovateľa NU.

D. Záznamy elektronických stavadiel

Záznamové zariadenie elektronických stavadiel po NU môže obsluhovať iba administrátor a to za účasti vyšetrovateľa NU, resp. s jeho súhlasom. Prehratie záznamu počas vyšetrovania sa vždy vykonáva iba za účasti vyšetrovateľa NU. Administrátor musí pri

prehrávaní zabezpečiť aby nedošlo k znehodnoteniu záznamu. Pri prehrávaní záznamu za účasti vyšetrovateľa NU ho vždy upozorní na nesprávne úkony vykonané obsluhou a zaznamenané záznamovým zariadením. Na požiadanie vyšetrovateľa zabezpečí administrátor popis jednotlivých stavov v čase vzniku NU a doručí ich vyšetrovateľovi (vrátane grafického výstupu zo zariadenia). Ak záznamové zariadenie používa skratky a kódy, zabezpečí administrátor vo vyhodnotení ich plné nekódované znenie. Ak k obsluhu záznamového zariadenia majú oprávnenie aj zamestnanci údržby, nesmú po vzniku NU do tohto zariadenia zasahovať. Na požiadanie vyšetrovateľa NU (ak v mieste nie je prítomný administrátor), môžu prehrať uvedený záznam s podmienkou, že nedôjde k jeho znehodnoteniu.

E. Záznamy u elektrodispečera

Na požiadanie vyšetrovateľa NU zabezpečí správca vyhodnotenie záznamov u elektrodispečera a spolu s tlačným výstupom zašle vyšetrovateľovi NU. V písomnom vyhodnotení podrobne popíše jednotlivé stavy, kedy došlo k obsluhu jednotlivých úsekových odpojovačov zariadením a kedy zásahom obsluhy, ako sa tieto úkony prejavili v napájaní jednotlivých koľají (staničných, traťových) a pod. Taktiež určí, či činnosť elektrodispečera bola v súlade s platnými normami, nariadeniami a predpismi.

F. Ostatné záznamy

Ak sa na vzniku NU podieľali zariadenia, ktoré sú vybavené inými záznamovými zariadeniami (napr. PZZ čiernymi skrinkami a pod.), musí správca uvedeného zariadenia na túto skutočnosť upozorniť vyšetrovateľa NU. Prehratie záznamu (jeho vyhodnotenie) v čase zisťovania príčin vzniku NU je dovolené iba za účasti vyšetrovateľa NU (ak to zariadenie dovoľuje). Na požiadanie vyšetrovateľa NU zabezpečí správca vyhodnotenie tohto zariadenia a spolu s tlačným výstupom doručí vyšetrovateľovi NU. Pri písomnom vyhodnotení rôzne skratky a kódy používané zariadením prepíše do plnej nekódovanej formy.

Ublíženie na zdraví cestujúcich, tretích osôb a pracovné úrazy zamestnancov ŽSR a dopravcov spôsobené prevádzkou železnice

Každý zamestnanec ŽSR ako aj zamestnanci dopravcu, ktorí vykonávajú pracovnú činnosť na železničnej dopravnej ceste sú povinní poskytnúť prvú pomoc pri ublížení na zdraví osôb spôsobenom prevádzkou železníc a podľa potreby zabezpečiť privolanie odbornej lekárskej pomoci. Ublíženie na zdraví cestujúcich a tretích osôb, spôsobené prevádzkou železníc ohlasuje prednosta železničnej stanice, vedúci výkonného pracoviska ŽSR miestne príslušnej zložke ŽP, v obvode ktorých k prípadu došlo.

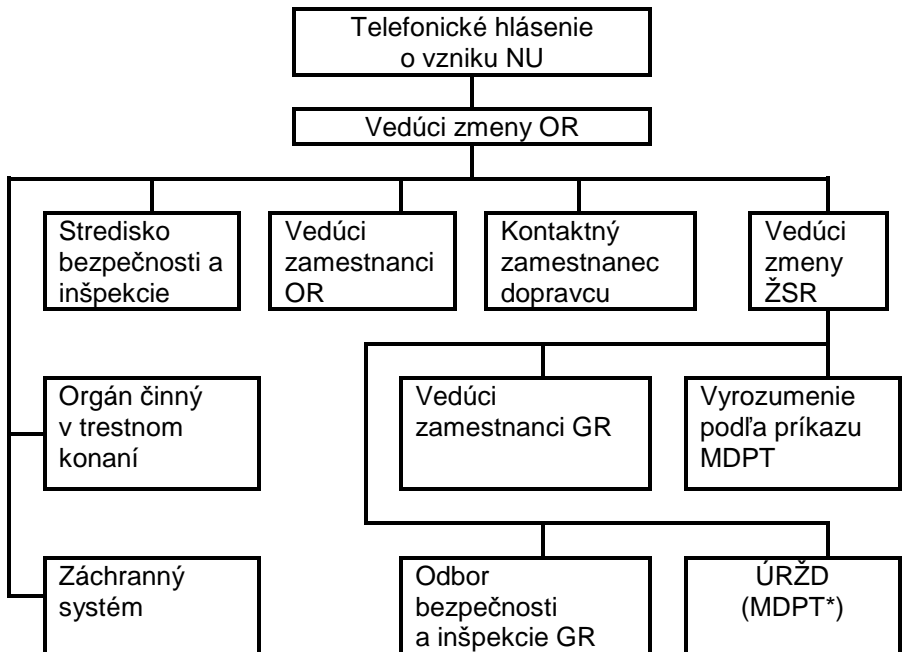
Pri veľkých nehodách alebo stredných nehodách smrteľné úrazy, ťažké úrazy a ublíženie na zdraví osôb vyšetruje PZ, ŽP za účasti orgánov ŽSR. Zisťovanie príčin vzniku a uzatváranie ublíženia na zdraví osôb, ku ktorým dôjde pri nehodových udalostiach sa vykonáva nasledovne:

- ak pri NU kategórie A 1 - A 5 a B 1 - B 5 došlo k ublíženiu na zdraví zamestnanca ŽSR, dopravcu, cestujúceho alebo tretích osôb sa prípad vyšetruje a uzatvára podľa predpisu D 17,
- ak došlo k ublíženiu na zdraví cestujúcich a tretích osôb zaradených ako nehodové udalosti kategórie A 5 a B 5, prípad vyšetrujú orgány činné v trestnom konaní. Orgány ŽSR uvedené v predpise D 17 vykonajú dokumentáciu a evidenciu prípadu. Prípady, pri ktorých nie je zistené zavinenie zamestnancov alebo zariadenia ŽSR prípadne dopravcu sa neprejednávajú a neuzatvárajú. Spis NU uzatvorí vedúci SBI „Správou“ na základe zistených skutočností.

Prípady, kedy dôjde k ublíženiu na zdraví cestujúcich a tretích osôb počas jazdy vlaku na širšej trati, ohlási vlakvedúci (člen vlakového personálu), výpravcovi najbližšej železničnej stanice v smere jazdy vlaku. Všetky prípady ublíženia na zdraví cestujúcich a tretích osôb hlási prednosta železničnej stanice alebo výpravca, ktorému bol prípad ohlásený, príslušnému útvaru Železničnej polície.

Pracovné úrazy sa vyšetrujú, evidujú a registrujú podľa osobitných zákonov a nariadení.

Zvolávací plán vedúcich zamestnancov ŽSR (dopravcu)



* Iba NU, ktoré majú za následok prerušenie dopravy nad 4 hod.
alebo hromadný a smrteľný úraz cestujúcich.

Spôsob vyznamenania:
(Telefón ŽSR, telefón VTS, mobilný telefón, prípadne iný spôsob vyznamenania)

Stredisko bezpečnosti a inšpekcie:

Číslo tel. na pracovisku:
Zoznam zamestnancov zaradených do pohotovosti:

Vedúci zamestnanci výkonných pracovísk :

Číslo tel. na pracovisku:
Zoznam zamestnancov zaradených do pohotovosti:

Zoznam zamestnancov zaradených do pohotovosti:

Číslo tel. na pracovisku:
Zoznam zamestnancov zaradených do pohotovosti:

Vedúci zamestnanci oblastného riaditeľstva :

Číslo tel. na pracovisku:
Zoznam zamestnancov zaradených do pohotovosti:

Vedúci zamestnanci odborov GR ŽSR:

Číslo tel. na pracovisku:
Zoznam zamestnancov zaradených do pohotovosti:

Vedúci zamestnanci odboru bezpečnosti a inšpekcie GR ŽSR:

Číslo tel. na pracovisku:
Zoznam zamestnancov zaradených do pohotovosti:

Číslo telefónu pohotovostnej služby výkonných pracovísk :

Číslo tel. na pracovisku:
Zoznam zamestnancov zaradených do pohotovosti:

Ostatní (vedúci zamestnanci dopravcu, vedúci pracovísk dopravcu, NPP):

Čísla tel. na pracovisku:

Zoznam zamestnancov zaradených do pohotovosti:

Čísla telefónu záchrannej služby, resp. záchranného integrovaného systému

čísla tel. na pracoviska podľa obvodu

Čísla telefónu orgánov činných v trestnom konaní (ŽP, PZ SR)

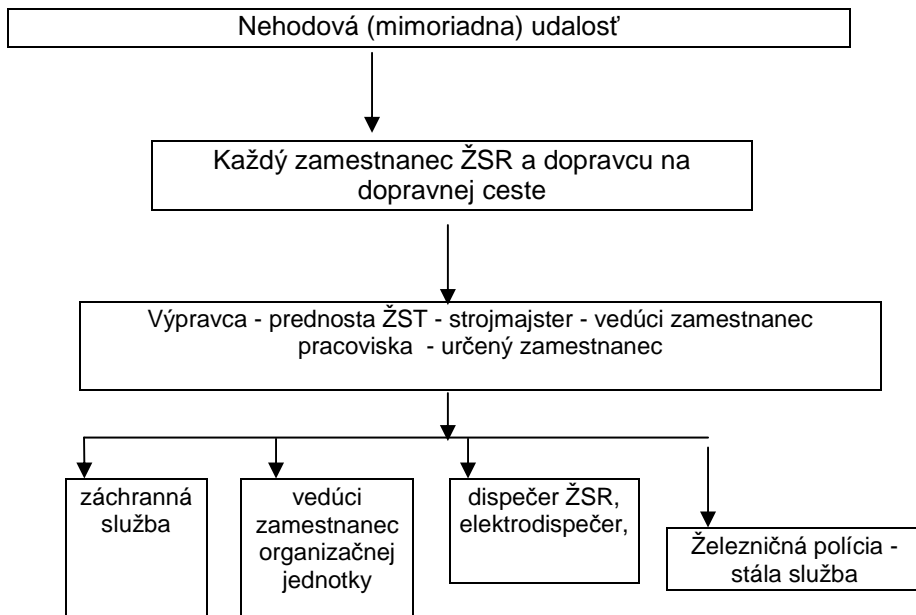
Čísla tel. na pracoviská podľa obvodu

Čísla zamestnancov ÚRŽD

Čísla tel. na pracoviská, resp. podľa pohotovosti

Za správnosť údajov, aktualizáciu a zverejnenie zvolávacieho plánu zodpovedá vedúci príslušnej organizačnej jednotky. Použitelnosť adries, telefónnych čísiel a iných identifikačných údajov sa musí preveriť minimálne 1x za 12 mesiacov. Dátum poslednej aktualizácie sa rukopisne poznamená do Zvolávacieho plánu.

**Telefonické hlásenie nehodových a mimoriadnych udalostí
v železničnej doprave**



Priezviská, adresy, telefónne čísla (písať obyčajnou ceruzkou):

Záchranná služba:

Rýchla zdravotná služba:

Záchranný systém:

Závod protipožiarnej ochrany železníc

Hasičský záchranný zbor:

Vedúci zamestnanci organizačných jednotiek ŽSR:

Vedúci zamestnanci dopravcu:

Dispečerská služba:

Náhradná autobusová doprava:

Majitelia mechanizmov (žeriavy, buldozéry, ťahače a pod.):

Železničná polícia (stála služba):

Policajný zbor, miestne (obvodné) oddelenie:

a pod.

Za správnosť údajov, aktualizáciu a zverejnenie „telefonického hlásenia“ zodpovedá vedúci príslušnej organizačnej jednotky. Použitelnosť adries, telefónnych čísiel a iných identifikačných údajov sa musí preveriť minimálne 1x za 12 mesiacov. Dátum poslednej aktualizácie sa rukopisne poznamená do Telefonického hlásenia.

Zoznam vzorov

Vzor č. 1

Zápis z obhliadky miesta nehodovej udalosti

Vzor č. 2

Záznam o meraní železničného zvršku

Vzor č. 3

Záznam z merania výhybiek

Vzor č. 4

Zápis so zamestnancom

Vzor č. 5

Zápis o konfrontácii

Vzor č. 6

Správa o uzatvorení NU

Vzor č. 7

Zápis z komisionálneho preskúšania PZZ po NU

Vzor č. 8

Zápis z komisionálneho premerania priecestia po NU
(nezabezpečené priecestia „k“)

Zápis z obhliadky miesta nehodovej udalosti

Účel obhliadky:.....

Miesto, dátum a čas obhliadky:.....

Obhliadku vykonal(i):.....

Pri obhliadke boli prítomní:.....

Postup pri obhliadke:.....

Poveternostné podmienky pri obhliadke:.....

Použitie technické prostriedky:.....

Obhliadkou bolo zistené: obsah zápisu podľa potreby vyšetrovania
NU upraviť,

-
- údaje o vlakoch(u), posunujúcich dieloch, dráhových vozidlách, iných vozidlách,
 - stav koľajiska a výhybiek,
 - stav a poloha vykoľajeného (poškodeného) dráhového vozidla,
 - stav zabezpečovacieho zariadenia,
 - stav trolejového vedenia,
 - opis nehodového deja, stopy, iné skutočnosti dôležité pre zisťovanie príčin vzniku NU,
 - viditeľnosť, rozľadové pomery, počasie, teplota,
 - popis zistenej činnosti zamestnancov súvisiacich s NU,
 - rôzne (ďalšie úlohy potrebné k zisťovaniu príčin vzniku NU, kontrola požitia alk. nápojov v službe a pod.),
 - následky: zranenie zamestnancov ŽSR, cestujúcich, iných osôb, vykoľajenie, prípadne poškodenie zariadenia ŽSR - popis a odhad škody, poškodenie iné - popis a odhad škody, vplyv na železničnú dopravu a prijaté opatrenia, objednanie NPP, NŽJ prípadné iných prostriedkov (záchranná služba, požiarna a pod.), a pod.,
 - závady a nedostatky pri prvotných úkonoch (neskoré pristavenie cestného motorového vozidla a doprava do miesta NU, neskoré vyrozumienie, chýbajúce meracie zariadenia, chýbajúci odborní zamestnanci VOJ a pod.),
 - podpisy zamestnancov, ktorí obhliadku vykonal(i).

Záznam o meraní železničného zvršku

Kat .NU:.....dňa.....hod:.....

na trati:km.....koľ. č.....výh. č.....

OR.....Výkonná jednotka:.....

Por. č. bodu	e	p	f	Poznámka (vzťah mer. bodu k miestu na žel. zvršku, ZO, KO, KP, ZV, KV, hrot a pod.)	Por. č. bodu	e	p	f	Poznámka (vzťah mer. bodu k miestu na žel. zvršku ZO, KO, KP ZV, KV hrot a pod.)
30					7				
29					6				
28					5				
27					4				
26					3				
25					2				
24					1				
23					0				
22					-1				
21					-2				
20					-3				
19					-4				
18					-5				
17					-6				
16					-7				
15					-8				
14					-9				
13					-10				
12					-11				
11					-12				
10					-13				
9					-14				
8					-15				

Km poloha.....polomer oblúka.....traťová rýchlosť....

sklonové pomery.....rok vloženia podvaly (druh, rozdelenie)

..... upevnenie koľajníc.....

ZP, ZO, KO, KP, ZZO,

Predpísané „e“, „p“, „f“:

Meranie vykonal:

Podpisy:

Vzor č.3

Príloha 13

Záznam z merania výhybky*)

Kat.NU:.....dňa.....hod.:.....žel. stanica.....
 na trati.....km.....koľ.č.....výh.č.....
 OR.....Výk. jednotka:.....posledná revízia dňa

Meranie vykonal:

Zamestnanec ŽSR zodpovedný za zisťovanie príčin vzniku NU:

Ostatní prítomní:

a)

Miesto vo výhybke **)	Stavebné odchýlky pri prevádzke		Namerané hodnoty		Poznámky
	Δe (mm)	p (mm)	Δe (mm)	p (mm)	
na výmenovom styku					
na hrote jazyka					
na koreni jazyka					
v strednej časti					
na srdcovke					
na koncovom styku					

b)

Ostatné meranie vo výhybke	Ľavá strana	Pravá strana	Poznámka
Západková skúška ***)			
Rozvor jazykov			
Šírka žliabku prídržnice			
Šírka žliabku na srdcovke			
Zákles hákového záveru			
Vzdialenosť pojazdnéj hrany srdcovky od vodiacej hrany prídržnice			
Vzdialenosť medzi vodiacou hranou krídlovej koľajnice vodiacou hranou prídržnice			

*) podľa povahy NU okrem merania podľa „Vzoru č. 2“ sa vo výhybkách vykonáva aj meranie podľa „Vzoru č.3“,

**) podľa potreby sa merajú jedna alebo obe vetvy,

***) uvedie sa vyhovela alebo nevyhovela.

Zápis so zamestnancom

Zápis spísaný dňav

Meno a priezvisko zamestnanca

Dátum a miesto narodenia

Bydlisko.....okres

Pracovné zaradenie, funkcia

Org. jednotka, dopravca

Zamestnaný od roku.....vo funkcii od roku

V zmene od..... voľno pred zmenou od-do

Meno priezvisko a funkcia zamestnanca vykonávajúceho zápis.....

Zápis spísaný vo veci:

.....

Poučenie:

Každý zamestnanec ŽSR a dopravcu je povinný podľa pokynov vedúceho zamestnanca alebo oprávneného orgánu ŽSR podať vysvetlenie o priebehu plnenia pracovných povinností. Nesplnenie tejto povinnosti môže byť zamestnávateľom považované za závažné porušenie pracovnej disciplíny.

K horeuvedenej veci menovaný uvádza: (súvislý popis udalosti z pohľadu zamestnanca. Po skončení položiť doplňujúce otázky a prípadné rozpory vo výpovedi doplniť objasňujúcimi otázkami).

Záverečná formulácia:

1 Otázka: Chcete k uvádzanej veci ešte niečo dodať ?

2 Zápis ukončený bez požiadaviek na zmenu alebo úpravu. Na znak súhlasu s jeho obsahom po prečítaní vlastnoručne podpísaný. Opis zápisu prevzal.

Zápis ukončený :.....

Spísal (podpis)

Prítomní(y) (podpis)

Podpis zamestnanca

Zápis o konfrontácii

vo veci vyšetrovania nehodovej udalosti kategórie, ku ktorej
došlo dňaohodine v (ŽST).....

Zápis spísaný dňa.....ohodine v

konfrontovaní:.....

(meno, priezvisko, dátum narodenia, funkcia)

.....

(meno, priezvisko, dátum narodenia, funkcia)

Konfrontáciu vykonáva:.....

(meno, priezvisko, funkcia,)

Poučenie :

Každý zamestnanec ŽSR a dopravcu je povinný podľa pokynov vedúceho zamestnanca alebo oprávneného orgánu ŽSR podať vysvetlenie o priebehu plnenia pracovnej úlohy. Nespĺnenie tejto povinnosti môže byť zamestnávateľom považované za závažné porušenie pracovnej disciplíny.

S konfrontáciou súhlasím:

Zamestnanec č. 1:

Zamestnanec č. 2

Otázka pre zamestnanca:

Odpoveď:

Otázka pre zamestnanca:

Odpoveď:

Otázka pre zamestnanca:

Odpoveď:

Ďalšie otázky:

Záverečná formulácia :

Vždy položiť otázky:

1. Chcete k uvedenému prípadu ešte niečo dodať ?

2. Po prečítaní zápisu nepožadujem (požadujem) opravu. So
znením zápisu súhlasím.

Konfrontácia ukončená ohodine.

podpis zapisovateľa

Prítomní:

Podpisy konfrontovaných:

Hlavička organizačnej zložky ŽSR

Číslo: podľa článku 212 D 17 V Košiciach dňa DD.MM.RRRR

Vec:

Správa o uzatvorení veľkej nehody.

Správa

o uzatvorení veľkej nehody kategórie A 1 - zrážka vlaku Os 2502 s posunujúcim rušňom 4. staničnej zálohy, ku ktorej došlo v železničnej stanici Záluhy dňa 26.3.2007 o 17:54 hodine.

Veľká nehoda bola prerokovaná a uzatvorená dňa 20.4.2007 na spoločnej operatívnej komisii riaditeľa odboru bezpečnosti a inšpekcie GR ŽSR a riaditeľa odboru kontroly a inšpekcie Železničnej spoločnosti, a.s., ktorú riadil riaditeľ odboru bezpečnosti a inšpekcie GR ŽSR *meno a priezvisko*.

Spracovateľ: *meno a priezvisko*

„Správa“ o uzatvorení NU obsahuje:

I. Súhrn

Súhrn obsahuje stručný opis udalosti a jej následkov s uvedením miesta, času a cieľov zisťovania príčin vzniku NU. Označuje bezprostredné príčiny, ovplyvňujúce faktory a následky. Okrem toho sa v ňom uvádzajú najdôležitejšie odporúčania a príslušní adresáti.

II. Údaje týkajúce sa nehody

1. Nehoda:

- a) dátum, presný čas a miesto udalosti,
- b) popis udalosti a miesta vrátane nasadenia záchranných a havarijných služieb,
- c) rozhodnutie o vykonaní zisťovania príčin vzniku NU, zloženie tímu a vykonanie zisťovania príčin vzniku NU.

2. Popis nehody:

- a) zúčastnení zamestnanci a dodávatelia ako aj ostatní účastníci a svedkovia,
- b) vlaky a ich zloženie, vrátane evidenčných čísel zúčastnených vozidiel,
- c) popis infraštruktúry a systému signalizácie – typy koľají, výhybiek, zabezpečovacích a oznamovacích zariadení a spôsob ich obsluhy,
- d) komunikačné prostriedky,
- e) práce vykonané na mieste udalosti alebo v jeho blízkosti,
- f) spustenie núdzového plánu železnice s nadväzným reťazcom udalostí,
- g) spustenie núdzového plánu verejných záchranných služieb, polície a zdravotných služieb s nadväzným reťazcom udalostí,
- h) účastníci nehody z mimo obvodu dráhy (cestné motorové vozidlá, chodci a pod.) – popis, poistenie, majiteľ, vodič a pod.

3. Mŕtvi, zranení a materiálne škody v členení podľa čl. 35 a 38 D17:

4. Vonkajšie okolnosti: počasie a geografické údaje.

III. Zistené skutočnosti

1. Súhrn výpovedí:

- a) železniční zamestnanci, vrátane dodávateľov,
- b) ostatní svedkovia.

2. Systém riadenia bezpečnosti:
 - a) organizačný rámec a spôsob, akým sa dávajú a vykonávajú príkazy,
 - b) požiadavky na personál a uplatňovanie týchto požiadaviek,
 - c) obvyklé postupy interných kontrol a auditov a ich výsledky,
 - d) rozhrania medzi rôznymi užívateľmi infraštruktúry.
3. Predpisy a pravidlá (zistené porušenia):
 - a) príslušné právne predpisy a pravidlá spoločenstva a vnútroštátne predpisy a pravidlá,
 - b) ostatné predpisy ako sú prevádzkové predpisy, miestne predpisy, požiadavky na personál, predpisy týkajúce sa údržby a platné normy.
4. Funkcie vozidiel a technických zariadení:
 - a) systém signalizácie, riadenia a zabezpečenia vlakov, vrátane automatického zariadenia na záznam údajov,
 - b) infraštruktúra,
 - c) komunikačné vybavenie,
 - d) vozidlá vrátane registrácie z automatického zariadenia na záznam údajov.
5. Dokumentácia o systéme prevádzky:
 - a) opatrenia prijaté personálom pri riadení dopravy a signalizácii,
 - b) výmena verbálnych správ v súvislosti s udalosťou, vrátane dokumentácie zo záznamov,
 - c) opatrenia prijaté na ochranu a zabezpečenie miesta udalosti.
6. Rozhranie človek- stroj (zariadenie) - organizácia:
 - a) pracovný čas zúčastneného personálu,
 - b) zdravotné a osobné okolnosti, ktoré udalosť ovplyvnili, vrátane existencie fyzického alebo psychického stresu,
 - c) konštrukcia zariadení, ktoré majú vplyv na rozhranie človek-stroj.
7. Predchádzajúce udalosti podobného charakteru.

IV. Analýzy a závery.

1. Záverečný popis reťazca vývoja udalosti, vypracovanie záverov o udalosti, založených na skutočnostiach uvedených v bode III.

- a) priame a bezprostredné príčiny udalosti, vrátane ovplyvňujúcich faktorov súvisiacich s konaním zúčastnených osôb alebo so stavom vozidiel alebo technických zariadení,
 - b) príčiny súvisiace s odbornými znalosťami, postupmi a údržbou,
 - c) hlavné príčiny súvisiace s podmienkami právneho rámca a systémom riadenia bezpečnosti.
2. Diskusia (vyjadrenia členov OK k zisteniam).
 3. Závbery.
 - a) Nehodovú udalosť zaviniť.
 4. Zoznam opatrení vykonaných alebo prijatých na základe udalosti s určením zodpovednosti a termínov odstránenia a ohlásenia splnenia uložených úloh:
 - a) Opatrenia prijaté oprávneným zamestnancom voči vinníkom.
 - b) Opatrenia prijaté oprávneným zamestnancom, aby sa NU neopakovali.
 - c) Opatrenia prijaté Operatívnou komisiou.
 - d) Ohlásenie splnenia uložených úloh, kedy a komu.
 5. Nedostatky a opomenutia zistené počas zisťovania príčin vzniku NU, ktoré však nie sú dôležité na určenie príčiny (vrátane prijatých opatrení).
 6. Záznam o uzatvorení NU (na ktorú VOJ ŽSR alebo dopravcu a s akým podielom).
 7. Nehodová udalosť je predmetom objasňovania Železničnej polície
 8. Oboznamovať sa s osobnými údajmi uvedenými v „Správe“ môžu iba určené oprávnené osoby, ktoré sú povinné v súlade so Zákonom NR SR č. 428/2002 Z.z. v znení neskorších predpisov dodržiavať ochranu osobných údajov.

Predkladá:
vedúci oddelenia HIBŽD
(resp. nám. R OR)

S uzatvorení nehodovej udalosti
súhlasím/nesúhlasím
V Bratislave dňa.....
podpis a funkcia oprávneného
zamestnanca dopravcu *

Meno a priezvisko
riaditeľ odboru bezpečnosti a inšpekcie GR ŽSR
(resp. OR)

Rozdeľovník:

Poznámky:

* ak sa na vzniku NU podieľali zamestnanci alebo zariadenia dopravcu.

Správa sa spracováva z podkladov uložených v spise NU, ktoré boli získané a doručené vyšetrovateľovi NU najneskôr v lehote určenej v čl. 222 predpisu D17.

Súčasťou Správy je aj prezenčná listina z Operatívnej komisie.

Pre podpisovanie „Správy“ platí v plnom rozsahu čl. 12 RPP

Číslovanie bodov sa musí dodržať aj v prípade, ak sa niektorý bod nezisťuje.

Od strany č.2 je zapnutá „hlavička a päta“ s textom (podľa skutočnosti):

„hlavička“ – Správa o výsledku zisťovania príčin vzniku NU

SBI Zvolen

„päta“ - NU A5 zo dňa 1.1.2007 v ŽST Pezinok Strana č.

Vzor č. 7

Príloha č. 13

Zápis z komisionálneho preskúšania PZZ po NU

Priecestné zabezpečovacie zariadenie									
Železničná trať/stanica:					Km poloha (na 3 desatiny miesta)				
Dátum/čas preskúšania:					Správca PZZ:				
Typ PZZ:					Dátum uvedenia do prevádzky:				
Kategória podľa STN P 34 2651					Kat. NU, dátum a čas vzniku				
Revízia správa PZZ (kto ju vydal)									
Číslo rev. správy					Platnosť rev. do:				
výstražný/približovací čas:					Anulovací čas:				
Počet kmitov č. s. za min:					Počet kmitov b. s. za min:				
Napätie na žiarovkách výstražníkov (červené svetlo č. s / biele svetlo b. s.)									
	A(1)	B(2)	C(3)	D(4)	E(5)	F(6)	G(7)		
predpísané									
namerané									
Meranie koľajových obvodov alebo bodových prvkov (napätie)									
Názov KO					ASE - názov				
predpísané	U _n	U _k					U _A	U _{AS}	
namerané	U _n	U _k					U _B	U _{BS}	
Izol. stav	Nk	Rk					necitlivosť		
Meranie ventilových koľajových obvodov u PZS typu VÚD									
	VKO-1	Kmit. sign	PSS-1	Sig PSS-1	PST-1	Zk. PST-1	Zk. PST-1		
predpísané	20-21V	12-18c	7-30V	<0,05V	7-30V	12s			
namerané									
Šuntovacia skúška koľajových obvodov									
Názov KO	stav								
Napáj. koniec	V/N								
Rele. koniec	V/N								
Stav náterov podľa TNŽ									
Preskúšanie a činnosť ovládacích a kontrolných prvkov obsluhy									
Tlačidlá miestnej a diaľkovej obsluhy									
Kontrolná skriňa a pod. – stav, funkčnosť									
Závislosť na návěstidle áno – stav/ nie					Kontrola termínu výmenných dielov:				
Stav ramien závor					Stav tech. dokumentácie V/N				
KSU a TP: áno - stav / nie					Kontrola činnosti priecestníkov:				
Napájanie	sieť	menič	batérie	názov					
napätie				Viditeľnosť v m					
Izol. stav				činnosť					
Označenie priecestia, dopravné značka a pod. V/N									
Dĺžka rozľahu Dzz (m) – podľa STN73 6380					predpísaná		nameraná		
Komisia konštatuje, že PZZ vyhovuje / nevyhovuje technickým normám a predpisom ŽSR a mohlo / nemohlo byť príčinou nehodovej udalosti									
Zloženie komisie									
Organizácia - pracovisko				Meno a priezvisko			Podpis		

Poznámka: Preskúšanie sa musí vykonať súčasne s obhliadkou miesta NU. Ak je to potrebné, zistenia sa podrobnejšie popíšu na druhu stranu tohto záznamu. Súčasťou je aj evidenčný list priecestia.

Zápis z komisionálneho premerania priecestia po NU (nezabezpečené priecestia „k“)

Premeranie priecestia a vyhodnotenie nameraných hodnôt sa vykonáva podľa STN 73 6380.

Parameter	Predpísaný	Nameraný	Vyhodnotený	Poznámka
Uhol kríženia				
Traťová rýchlosť		*		
Rozhľadová dĺžka Lp (m)				
Rozhľadová dĺžka Lr (m)				
Rozhľadová dĺžka pre chodca Lpr (m)				
Výstražný kolík (m)				
Výstražné kríže (m)				
Dĺžka rozhľadu Dzn (m)				
Kategórie NU, dátum, miesto a čas vzniku:				
Posledné správne konanie k priecestiu				
Označenie priecestia, dopravné značka a pod. V/N				
V rozhľadovej dĺžke Lp, Lr sú /nie sú objekty obmedzujúce výhľad				
Komisia konštatuje, že priecestie vyhovuje / nevyhovuje technickým normám a predpisom ŽSR a mohlo / nemohlo byť príčinou nehodovej udalosti				
Zloženie komisie				
Organizácia pracovisko	Meno a priezvisko		Podpis	

* podľa rozboru RP

Poznámka: - Premeranie sa musí vykonať súčasne s obhliadkou miesta NU. Ak je to potrebné, zistenia sa podrobnejšie popíšu na druhu stranu tohto záznamu. Súčasťou je aj evidenčný list priecestia.

- U priecestí, ktoré boli vybudované, resp. prestavované pred účinnosťou tejto normy sa vyhodnotenie prevedie podľa normy platnej v čase výstavby, resp. prestavby priecestia, čo bude zaznamenané v časti „Poznámka“.

Voľné prílohy

Voľné prílohy tvoria prílohy dodané jednotlivými dopravcami. V týchto prílohách dopravcovia konkretizujú pojem „dopravca“ uvádzaný v jednotlivých článkoch tohto predpisu na vlastné podmienky. Obsah prílohy nesmie byť v rozpore s ustanoveniami tohto predpisu. Prílohy nie sú povinné.

Číslovanie príloh 14/xxxx, kde xxxx je skratka dopravcu. Prílohy sa spracujú vo forme tabuľky:

Článok:	Zabezpečuje:

Vypracoval: Odbor bezpečnosti a inšpekcie GR ŽSR

Počet vydaných výtlačkov: 2 700 ks

Rok vydania: 2007

Tlač: Xepap spol. s r. o. Zvolen

© GR ŽSR O 440