

ŽELEZNICE SLOVENSKEJ REPUBLIKY

ŽSR

Z 17 (D 17)

Predpis

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

Obsah

Obsah.....	3
Záznam o zmenách.....	5
Rozsah znalosti.....	6
Zoznam použitých značiek a skratiek	8
Zoznam použitých pojmov	9
Predhovor.....	11
Úvodné ustanovenia	13
PRVÁ ČASŤ	15
I. Kapitola - Evidencia nehôd	15
II. Kapitola - Obal „Nehody“	16
DRUHÁ ČASŤ	17
III. Kapitola - Kategorizácia nehôd	17
IV. Kapitola - Následky nehôd	19
V. Kapitola - Opis nehôd	22
Zrážka vlaku (A 1, B 1)	22
Vykolaženie vlaku (A 2, B 2)	22
Zrážka železničného vozidla s užívateľmi priecestí (A 3, B 3)	23
Iné nehody (A 4)	23
Úraz osoby spôsobený pohybom železničného vozidla (A 5, B 5)	23
Požiar železničného vozidla (B 4)	23
Zrážka a vykolaženie železničného vozidla pri posune (B 6)	23
Lom koľajnice (C 1)	24
Deformácie koľaje (C 2)	24
Chyba signalizácie (C 3)	25
Prejdenie návesti STOJ (C 4)	26
Lomy kolies a náprav (C 5)	27
VI. Kapitola - Povinnosť hlásiť nehody	28
Telefonické hlásenie	28
Písomné hlásenie	29
Hlásenie vedúceho zmeny	30
Zvolávací plán	30
TRETIA ČASŤ	31
VII. Kapitola - Oprávnenosť a príslušnosť zisťovania príčin vzniku nehôd	31
Oprávnenosť podľa zákona	31
Oprávnenosť podľa predpisu	32

ŽSR Z 17 (D 17)

VIII. Kapitola - Činnosť na mieste vzniku nehody	34
IX. Kapitola - Zisťovanie príčin vzniku nehody	37
Pôsobnosť dopravcu pri zisťovaní príčin vzniku nehody	40
X. Kapitola - Postupy pri zisťovaní príčin vzniku nehôd	42
Obhliadka miesta nehody	42
Zhromaždenie dokumentácie a záznamov	43
Meranie na mieste nehody, komisionálne prehliadky, zápisy	44
Spísanie zápisníc so zamestnancami	47
Vyhodnotenie dokumentácie	48
Stanovenie príčiny a zodpovednosti za vznik nehody	49
XI. Kapitola – Spis nehody	52
ŠTVRTÁ ČASŤ	55
XII. Kapitola - Ukončenie zisťovania príčin vzniku nehôd	55
XIII. Kapitola - Uzatváranie nehôd	56
XIV. Kapitola - Kontrola správnosti zisťovania príčin vzniku nehody	59
PIATA ČASŤ	60
XV. Kapitola - Námietkové konanie	60
XVI. Kapitola - Hodnotenie bezpečnosti železničnej dopravy...	62
XVII. Kapitola - Zabezpečovanie zjazdnosti dopravnej cesty ... Vyhodnotenie odstraňovacích prác	63 64
XVIII. Kapitola - Informovanie verejnosti o nehodách	64
ŠIESTA ČASŤ	65
XIX. Kapitola - Mimoriadne udalosti	65
SIEDMA ČASŤ	66
Záverečné ustanovenia	66
Zoznam súvisiacich predpisov	67
Všeobecne záväzne právne predpisy	67
Predpisy Železníc Slovenskej republiky	67
Iné súvisiace predpisy	67
Technické normy	68
Zoznam príloh	69

Rozsah znalosti

Org. zložka ŽSR	Funkcia	Znalosť
GR ŽSR	Námestník GR pre prevádzku	informatívna
	Riaditeľ odboru bezpečnosti a inšpekcie, VO bezpečnosti žel. dopravy, zamestnanci oddelenia bezpečnosti žel. dopravy	úplná
	Riaditeľ a zástupca riaditeľa odboru dopravy, VO riadenia dopravy, HKD, dispečer	úplná
	Riaditeľ, zástupca riaditeľa, VO, vedúci referenti a manažéri 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 Hlavný inšpektor a inšpektor bezpečnosti železničnej dopravy	úplná
OR ŽSR	Riaditeľ OR	úplná
	Námestník riaditeľa OR pre RD, VO riadenia dopravy, dispečeri, VO technologického a kontrolóri	úplná
	Námestník 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, systémový špecialista a koordinátor SMS odvetví ŽTS, OZT, EE	úplná
ŽST	Prednosta, dopravný a technický námestník, dozorca prevádzky, staničný dispečer	úplná
ÚŽI a MO	Riaditeľ a námestníci riaditeľa, prednostovia sekcií ŽTS, OZT, EE a vedúci oddelení prípravy, výroby, koordinácie a realizácie	úplná
SMÚ	Vedúci SMÚ, vedúci prevádzky ŽTS, OZT, EE, MO	úplná
VVÚŽ ŽSR	Riaditeľ a zástupca VVÚŽ, 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 pre zamestnancov dopravcu podľa funkcií určí dopravca

Rozsah znalostí podľa jednotlivých OS		
Odborná skúška číslo	Úplná znalosť	Informatívna znalosť
3,17, 18, 21	2,46-69,81-83,104,121-124,127,131,145,146, 177,196-198,255, 283, 308, Príloha č. 7	1, 4-7,11-13, 29-42, 86, 101, 105,106, 252, 253, 263, 2 71-274, 291-296, Príl.1,10,12, Zpp
19	2, 21-23,46-69,81-85, 104,121-124,127,131, 145,146,177,196-198, 255,283,308,Príloha č. 7	1,4-7,11-13,29-42,86,87, 101,105,106,126,252,253, 263,271-274,291-296, 302,303, Príl.1,8-12, Zpp
24, 25	2,46-69,81-83,102,104, 121-124,127,131,145, 146,177,196-198,255, 283, 308, Príloha č. 7	1,4-7,11,12,29-42,86,101, 105,106,252,253,263, 271-274,291-296 Príl.1,9,10,12, Zpp
34, 35, 36, 37, 38	2, 21-23,46-69,81-83, 104,121-124,127,131 145,146,177,196-198, 255,283,308,Príloha č. 7	1,4-7,11,12,29-42,86,87, 101,105,106,252,253.263, 271-274,291-296, Príl. 1,4,8-10,12, Zpp
43A, 43B, 44	2, 21-23,46-69,81-83,104,121-124,127,131 145,146,177,196-198, 255,283,308,Príloha č. 7	1,4-7,11,12, 29-42,86,87, 101,105,106,252,253,263, 271-274,291-296, Príl. 1,5,8-10,12, Zpp
51	2,46-69,81-83,104,121-124,127,131,145,146, 177,196-198,255, 283, 308, Príloha č. 7	1,4-7,11,12,29-42,101,105, 106,252,253,263,271-274, 291-296 Príl.1,10,12, Zpp
63, 64	2, 21-23,46-69,81-83, 104,121-124,127,131 145,146,177,196-198, 255,283,308,Príloha č. 7	1,4-7,11,12,29-42,86,87, 101,105,106,252,253,263, 271-274,291-296, Príl. 1,6,8-10,12, Zpp
všetci zamestnanci ŽSR vstupujúci do prevádzkového priestoru ŽSR		35,54, 81,82,104,121 - 124, 127,131,146,196 – 198, 263,283, 308 Príl. 1, Zpp

Zoznam použitých značiek a skratiek

AO – Atrakčný obvod
EE – Energetika a elektrotechnika
GPK - Geometrická poloha koľaje
GR - Generálne riaditeľstvo
GVD – Grafikon vlakovej dopravy
HIBŽD - Hlavný inšpektor bezpečnosti železničnej dopravy
HKD – Hlavný kontrolór dopravy
HV - Hnacie vozidlo
IBŽD - Inšpektor bezpečnosti železničnej dopravy
ID – Identifikátor nehody
IV - Inštitút vzdelávania
MDPT - Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií
MO - Mostný obvod
NPP - Nehodové pomocné prostriedky
NŽJ - Nehodová žeriavová jednotka
OR - Oblastné riaditeľstvo
OŽ – Ozubnicová železnica Štrba – Štrbské Pleso
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
SMS – Stredisko miestnej správy
SMÚ – Stredisko miestnej údržby
TEŽ – Úzkorozchodná Tatranská elektrická železnica
TREŽ – Úzkorozchodná železnica Trenč. Teplice – Trenč. Teplá
TV - Trakčné vedenie
ÚŽI – Údržba železničnej infraštruktúry
VO – Vedúci oddelenia
VOJ – Vnútoraná 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

Na účely tohto predpisu:

Mimoriadna udalosť¹ je náhla udalosť alebo reťazec takýchto udalostí, ktoré nemajú pôvod v prevádzke železničnej infraštruktúry, ani v železničnej doprave, ale ktoré majú rovnaké následky ako nehody, najmä zatopenie a podmytie dráhy, úder blesku, zasypanie železničnej trate, pád lietadla na vlak, násilné poškodenie zariadenia infraštruktúry a pod.

Návest' STOJ určuje miesto zastavenia vlaku v zmysle predpisových ustanovení a to bez ohľadu na spôsob určenia zastavenia (návestidlo, pomôcky GVD, rozkaz a pod.) a bez ohľadu na jeho pravidelnosť (pravidelné, mimoriadne).

Nehoda¹ je vážna nehoda, menšia nehoda a incident, na ktorej sa podieľalo pohybujúce sa železničné vozidlo s následkami uvedenými v čl. 29 – 31 tohto predpisu.

Operatívna komisia je zasadnutie odborných zamestnancov ŽSR, dopravcu, zamestnancov zúčastnených na vzniku nehody a iných osôb, za účelom zhodnotenia nehody a prijatia návrhu opatrení na zamedzenie vzniku podobných nehôd.

Pohybujúce sa železničné vozidlo je železničné vozidlo zaradené vo vlaku alebo vykonávajúce posun, ktoré mení svoju polohu počas jazdy z východiskového do koncového bodu, vrátane nariadených a technologicky nutných zastavení.

Posun je každý úmyselne a organizovane vykonávaný pohyb železničného vozidla (okrem jász vlakov), vrátane nutných technologických časov a úkonov pred, v priebehu a po ukončení pohybu.

Požiar² 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.

1 Definícia nehody a mimoriadnej udalosti podľa §-u 92 ods. 1 a 3 Zákona o dráhach

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

ŽSR Z 17 (D 17)

Priecestie³ je úrovňové križovanie pozemnej komunikácie so železničnou traťou, aj priechod cez železničnú trať.

Priestorový oddiel je ohraničený dvomi návestidlami platnými pre jazdu posudzovaného vlaku, ktorými sa dovoľuje jeho ďalšia jazda do oddielu⁴.

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 železničných vozidiel (vrátane nezaveseného postrku) dopravovaná najmenej jedným HV, prípadne samostatné HV alebo traťový stroj s vlastným pohonom, označený predpísanými návestiami a sprevádzaný vlakovým personálom, ktorý ide podľa cestovného poriadku. Za vlak sa považuje od okamihu odovzdania Správy o zostave vlaku dopravcom vo východovej dopravni až do ukončenia jazdy v konečnej dopravni na určenom mieste zastavenia. Ak je v nácestnej dopravni potrebné s vlakom vykonať posun, takýto vlak sa v čase vykonávania posunu považuje za posunujúci diel. Potiahnutie vlaku z dôvodu predčasného zastavenia a pod. sa nepovažuje za posun.

Základné pojmy používané v tomto predpise, ktoré v tejto časti nie sú uvedené, sú definované vo vzťahných predpisoch ŽSR a normách.

Železničné vozidlo je koľajové vozidlo s vlastným pohonom alebo bez neho, ktoré sa pohybuje na vlastných kolesách po železničnej dráhe (ale aj podvozky vz. 53, typ Mamatej, dvojcestné vozidlá – Atlas, Unimog, PKP a pod.). Ak vyvíja ťažnú silu je to hnacie vozidlo (vrátane riadiaceho vozidla).

Železničný podnik⁵ (ďalej len dopravca) je podnikateľ, ktorého predmetom činnosti je poskytovanie dopravných služieb na železničnej dráhe.

Životné prostredie⁶ je všetko, čo vytvára prirodzené podmienky existencie organizmov včítane človeka a je predpokladom ich ďalšieho vývoja (najmä ovzdušie, voda, horniny, pôda a organizmy).

3 Definícia priecestia podľa STN P 34 2651

4 Definícia v súlade s TNŽ 34 2630

5 Zákon o doprave na dráhe §5

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

Predhovor

Zákon o dráhach definuje, ktoré udalosti pri prevádzkovaní dráhy a dopravy na dráhe sú nehody a mimoriadne udalosti. Prevádzkovateľovi dráhy ukladá povinnosť oznamovať vznik nehôd a mimoriadnych udalostí, vydať vnútorný predpis upravujúci postupy zisťovania príčin vzniku nehody a mimoriadnej udalosti, spôsob ohlasovania ich vzniku, úlohy organizačných jednotiek ŽSR a dopravcov zúčastnených na zisťovaní ich príčin, spracovať systém záchranných opatrení na zvládnutie činnosti pri odstraňovaní následkov nehôd, spoluprácu s orgánmi, ktoré pôsobia pri vyšetrovaní, ako aj evidenciu a štatistiku nehôd. Železnice Slovenskej republiky ako manažér infraštruktúry musia zisťovať príčiny nehody a mimoriadnej udalosti na dráhe, ako prevádzkovateľ dráhy v spolupráci s dopravcom musia zabezpečiť na dráhe zvyšovanie úrovne bezpečnosti železničného systému, preto v súlade so zákonom o dráhach musia zisťovať príčiny vzniku nehôd a mimoriadnych udalosti vo vlastnej prevádzke, medzi vlastnými zamestnancami so stanovením rozsahu zodpovednosti za nedodržanie predpisových ustanovení, pracovných a technologických postupov s cieľom zabezpečiť účinnú prevenciu a zamedziť opakovaniu nehôd v železničnej prevádzke.

Na základe uvedeného, Železnice Slovenskej republiky, v súlade s § 30 ods. 1, písmeno k) Zákona o dráhach, vydávajú zmenu č. 1 do predpisu „Nehody a mimoriadne udalosti“.

Obsahová náplň jednotlivých kategórií nehôd je spracovaná v súlade so Smernicou 2004/49/ES Európskeho parlamentu a rady z 29. apríla 2004 (Smernica o bezpečnosti železníc), zmenená a doplnená neskoršími smernicami.

Úvodné ustanovenia

1. Predpis "Nehody a mimoriadne udalosti" obsahuje ustanovenia o nehodách a mimoriadnych udalostiach vzniknutých pri prevádzkovaní železničnej dopravy na dráhe v správe ŽSR. Určuje podrobnú kategorizáciu, spôsob zisťovania príčin a zavinení nehôd a mimoriadnych udalostí, stanovuje spôsob ohlasovania a evidovania s cieľom prijímania opatrení na zamedzenie ich vzniku. ŽSR sú povinné zabezpečiť objektívnosť, odbornosť a nezávislosť zisťovania príčin.
2. Tento predpis 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 tohto predpisu môže meniť generálny riaditeľ ŽSR, okrem ustanovení, ktoré priamo vyplývajú zo zákonov a vykonávacích vyhlášok k nim.
4. Podmienky pre hlásenie a zisťovanie príčin nehôd a mimoriadnych udalostí v prípojnej prevádzke k ŽSR musia byť dohodnuté zmluvne (napr. na vlečkách v Zmluve o styku dráh a pod.). Vznik takejto nehody alebo mimoriadnej udalosti sa hlási ihneď prednostovi prípojnej železničnej stanice. Prednosta prípojnej železničnej stanice ďalej postupuje pri ohlasovaní vzniku nehody podľa Prílohy č. 12 . Pri zisťovaní príčin nehody v prípojnej 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. Na pohraničných tratiach a staniciach na území SR platí predpis Nehody a mimoriadne udalosti a „Miestny dohovor pre riadenie a organizovanie dopravy na dráhe na pohraničnej trati a v pohraničných staniciach“. Na pohraničnej a peážnej trati a v staniciach mimo územia SR platí vyššie uvedený Miestny dohovor a predpisy susedných železníc.

ŽSR Z 17 (D 17)

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 18.08.1998 pod číslom 1596/1998-O420 s účinnosťou od 01.01.1999 vrátane zmien a opatrení vydaných k nemu.

Dňom účinnosti 1. zmeny končí platnosť Vykonávacieho opatrenia číslo 1/2009 k predpisu D 17 zo dňa 07.01.2009 pod číslom 7/2009/O440.

7. Držiteľ tohto výtlačku predpisu je zodpovedný za včasné a správne vykonanie vydaných zmien a vykonanie záznamu o zmenách.

8. až 10. Neobsadené

PRVÁ ČASŤ

I. Kapitola Evidencia nehôd

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

12. Zadávanie jednotlivých nehôd do informačného systému EVINEHOD, napĺňanie databázy o nehodách a ich aktualizáciu zabezpečujú jednotlivé Strediská bezpečnosti a inšpekcie za všetky nehody v ich obvode. Podkladom pre zadávanie údajov je Hlásenie nehody, Správa o uzatvorení nehody a pod. Nehody musia byť v systéme zaevidované do 3 pracovných dní.

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

Odchyľne od tohto článku sa evidujú nehody, ku ktorým došlo na sieti funkčne oddelenej od (nezaústenej do) železničného systému a určenej len na prevádzku miestnej, mestskej, alebo prímestskej osobnej dopravy a to:

- úzkorozchodné dráhy TEŽ a OŽ pod ŽST Starý Smokovec
- úzkorozchodné dráhy TREŽ pod ŽST Trenčianske Teplice

14. Poradové číslo – ID jednotlivým nehodám prideli informačný systém EVINEHOD automaticky. Prepisovať údaje zmazaných nehôd (napr. z dôvodu nenaplnenia podmienok pre zaradenie a pod.) a na pôvodné ID zaevidovať novú nehodu je dovolené iba výnimočne a so súhlasom riaditeľa odboru bezpečnosti a inšpekcie.

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

16. Licencie na prístup do informačného systému EVINEHOD pridávajú Železničné telekomunikácie po odsúhlasení Odborom bezpečnosti a inšpekcie GR ŽSR, ktorý zároveň určí aj rozsah oprávnenia pridelenej licencie.

17. až 20. Neobsadené

II. Kapitola

Obal „Nehody“

21. Obal „Nehody“ je súhrn predpísaných pomôcok, dokumentov a tlačív potrebných pre zisťovanie príčin a ohlasovanie nehôd 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 centrom riadenia dopravy na príslušnej trati a to aj vtedy, ak je trať rozdelená na obvody viacerých dispečerov (výpravcov DOT- diaľkovo obsluhovaná trať). Upravený obal „Nehody“ je uložený v nesamostatných obsadených železničných staniciach a výhybniach, ktoré nie sú zapojené do DOT.

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

24. až 28. Neobsadené

DRUHÁ ČASŤ

III. Kapitola

Kategorizácia nehôd

Vážne nehody (označenie „A”)

29. Do tejto kategórie sa zaraďujú nižšie uvedené neželané alebo neúmyselné udalosti, ktoré majú najmenej jeden z týchto následkov:

- smrteľný úraz (vrátane samovraždy),
- ťažký úraz (vrátane pokusu o samovraždu) najmenej 5 osôb,
- rozsiahle poškodenie (min. 2 000 000,-- €) železničných vozidiel, železničnej infraštruktúry, životného prostredia, majetku tretích osôb,
- prerušenie dopravy na tratiach 1. kategórie⁷ na 6 a viac hodín

a sú to:

A 1 - zrážka vlaku,

A 2 - vykoľajenie vlaku,

A 3 - zrážka železničného vozidla s užívateľmi priecestí,

A 4 - iné nehody,

A 5 - úraz osoby spôsobený pohybom železničného vozidla.

Menšie nehody (označenie „B”)

30. Do tejto kategórie sa zaraďujú nižšie uvedené neželané alebo neúmyselné udalosti, ktoré majú najmenej jeden z týchto následkov:

- ťažký úraz (vrátane pokusu o samovraždu) najviac 4 osôb,
- poškodenie železničných vozidiel a železničnej infraštruktúry,
- poškodenie životného prostredia a majetku tretích osôb v rozsahu väčšej škody (min. 2 660.-- €)

a sú to:

B 1 - zrážka vlaku,

B 2 - vykoľajenie vlaku,

B 3 - zrážka železničného vozidla s užívateľmi priecestí,

B 4 - požiar železničného vozidla,

B 5 - úraz osoby spôsobený pohybom železničného vozidla,

B 6 - zrážka a vykoľajenie železničného vozidla pri posune.

⁷ kategorizácia trati podľa „Sieťového vyhlásenia ŽSR“ na www.zsr.sk

ŽSR Z 17 (D 17)

Incident (označenie „C”)

31. Do tejto kategórie sa zaraďujú nižšie uvedené udalosti, ktoré ohrozujú bezpečnosť železničnej prevádzky, ale pri ktorých nedošlo k následkom uvedeným v čl. 29 a 30. Sú to:

- C 1** - lom koľajnice,
- C 2** - deformácia koľaje,
- C 3** - chyba signalizácie,
- C 4** - prejdenie návesti STOJ,
- C 5** - lomy kolies a náprav,
- C 6** - neobsadené,
- C 7** - neobsadené,
- C 8** - neobsadené,
- C 9** - neobsadené.

32. Vážne a menšie nehody sa kategorizujú podľa následkov prvotnej nehody a to aj vtedy, ak sekundárne následky sú závažnejšie (napr. požiar po vykoľajení, vykoľajenie po zrážke na úrovňovom priecestí a pod.). Zrážky vlaku sa bez ohľadu na následky kategorizujú vždy ako zrážky. Incidenty sa kategorizujú podľa prvotnej príčiny. Ak pri incidente vznikne následok, ohlasuje a kategorizuje sa podľa následkov ako vážna, resp. menšia nehoda.

33. Ak sa na vzniku nehody priamo podieľa železničné vozidlo prepravujúce nebezpečný náklad⁸ (vykoľajené, poškodené zrážkou a pod.), takáto nehoda sa považuje za nehodu s nebezpečným nákladom a to bez ohľadu na to, či pri nehode došlo alebo nedošlo k jeho úniku.

34. Pri nehodách, ktoré vzniknú na účelovom koľajisku ŽSR, ktoré nie je určené pre zabezpečovanie jász vlakov ani na vykonávanie posunu (SMÚ MO, SMÚ a pod.), postupuje sa podľa prílohy č. 7 tohto predpisu.

⁸ Definícia a podmienky prepravy podľa RID

IV. Kapitola

Následky nehôd

35. Úrazom⁹ sa rozumie poškodenie zdravia fyzickej osoby, vyvolané pôsobením vonkajšej príčiny okrem chorôb. Pre kategorizáciu nehody sa úrazy kvalifikujú takto:

Smrteľným úrazom sa rozumie každý úraz, ktorý spôsobil smrť fyzickej osoby ihneď alebo do 30 dní od vzniku nehody, ak podľa lekárskeho posudku smrť nastala následkom nehody s výnimkou samovrážd.

Ťažkým úrazom sa rozumie každý úraz fyzickej osoby, ktorý mal za následok hospitalizáciu viac ako 24 hodín, stratu orgánu (anatomickú alebo funkčnú) alebo také poškodenie zdravia vrátane priemyselných otráv, ktoré lekár označil za ťažké a nastal následkom nehody s výnimkou pokusu o samovraždu.

Samovraždou (pokusom o samovraždu) sa rozumie konanie vedúce k úmyselnému zraneniu samého seba so smrteľnými následkami (ťažkým úrazom) a bolo takto zaznamenané a klasifikované.

Pre potreby zisťovania príčin vzniku nehôd a na štatistické účely sa osoby postihnuté smrteľným a ťažkým úrazom uvádzajú v členení:

- **cestujúci** – osoby (okrem vlakového personálu), ktoré cestujú vlakom a osoby pokúšajúce sa nastúpiť/vystúpiť do/z pohybujúceho sa vlaku v priestore určenom pre nástup a výstup,
- **zamestnanci** – osoby podieľajúce sa na riadení a zabezpečovaní dopravy (vodiči, vlakový personál, výpravcovia, výhybkári, strážnici oddielov a závorári),
- **užívatelia priecestí** – osoby používajúce 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.

⁹ Definícia podľa Nariadenia (ES) č. 91/2003 v platnom znení.

36. Škodou¹⁰ 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 nehody, 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 nehody.

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

Škodou malou sa rozumie škoda prevyšujúca sumu 266 €.

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.

Rozsiahlym poškodením¹¹ sa rozumie materiálna škoda, ktorú vyšetrovací orgán bezprostredne po nehode odhadne celkovo na najmenej 2 milióny €.

37. Pri určení výšky škody sa vychádza z ceny, za ktorú sa vec v čase vzniku nehody 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 nehôd a na štatistické účely sa škody uvádzajú v členení:

- škody pri smrteľných úrazoch,
- škody pri ťažkých úrazoch,
- škody pri poškodení životného prostredia,
- škody na železničných vozidlách a zariadení infraštruktúry,

¹⁰ Definícia škody podľa §§ 124 – 126 Zákona č. 300/2005 Z. z.

¹¹ Definícia podľa § 92, odst 2, písm. e Zákona o dráhach

- škody za meškanie
- počet hodín zamestnancov, ktoré pre nehodu neboli odpracované.

39. Jednotlivé škody v členení podľa čl. 38 vyčísľujú vedúci zamestnanci ŽSR a dopravcov, ktorým pri nehode vznikla škoda a to do 10 pracovných dní od jej vzniku, ak sa zúčastnené strany nedohodnú na inom termíne. Vyčíslenie predložia zamestnancovi, ktorý zisťuje príčiny vzniku uvedenej nehody.

40. Pri vyčísľovaní škôd pre potreby nehôd sa postupuje podľa usmernenia uvedeného v dodatku k prílohe č. 1 Smernice 2004/49/ES, zmenenej a doplnenej neskoršími smernicami.

41. Tento predpis nerieši spôsob a výšku uplatnenia si náhrady škody medzi účastníkmi nehody, ani predpis náhrady škody voči zodpovedným zamestnancom. Spôsob náhrady škody sa rieši v zmysle platných právnych noriem, nariadení a vnútropodnikových usmernení.

42. 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 správcou dráhy.

43. až 45. Neobsadené

V. Kapitola Opis nehôd

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

Zrážka vlaku (A 1, B 1)

47. Pod pojmom zrážka vlaku sa rozumie náraz vlaku (vrátane nákladu) na ďalší vlak, na železničné vozidlo alebo náraz železničného vozidla na vlak, náraz vlaku do pevných objektov (napr. zarážadla slepých koľají) a objektov nachádzajúcich sa trvalo, alebo dočasne na koľaji, alebo blízko nej (napr. skaly, zosuvy pôdy, lavíny, stromy, vypadnuté časti zo železničných vozidiel, cestné vozidlá - s výnimkou úrovňových priecestí, strojové zariadenia alebo vybavenie pre údržbu trate, zvieratá vedené pastierom) a došlo pri nich minimálne k väčšej škode. Miesto zrážky, smer jazdy vlaku alebo železničného vozidla pred zrážkou, ich druh, či ide o náraz čelný, bočný alebo náraz zozadu nie je rozhodujúci.

48. Zrážka PMD počas jazdy na trati sa kategorizuje ako zrážka vlaku.

Vykoľajenie vlaku (A 2, B 2)

49. Vykoľajenie vlaku je každý prípad, kedy koleso železničného vozidla zaradeného vo vlaku opustí aj dočasne temeno hlavy koľajnice tak, že už nie je hlavou koľajnice vedené. Miesto vykoľajenia - bod „0“ je miesto, kde koleso železničného 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 železničných vozidiel alebo dôjde k ich poškodeniu bez ohľadu na počet vykoľajených a poškodených železničných vozidiel, tento prípad sa považuje za jednu nehodu.

50. Vykoľajenie PMD počas jazdy na trati sa kategorizuje ako vykoľajenie vlaku.

Zrážka železničného vozidla s užívateľmi priecestí¹² (A 3, B 3)

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

Rovnako sa kategorizuje aj náraz železničného vozidla do objektov nachádzajúcich sa na priecestí, ktoré preukázateľne patria užívateľom priecestí.

Iné nehody (A 4)

52. Do tejto kategórie sa zaraďujú nehody B 4 a B 6, pri ktorých vznikli následky uvedené v článku 29 a na základe uvedených následkov sa preraďujú do tejto kategórie.

Úraz osoby spôsobený pohybom železničného vozidla (A 5, B 5)

53. Do tejto kategórie je zahrnutý každý prípady nehody, ktorý mal za následok usmrtenie alebo ťažký úraz osoby, ktorý bol spôsobený v súvislosti s pohybom železničného vozidla alebo oddelenými časťami pohybujúceho sa železničného vozidla vrátane nákladu. Rovnako sa kvalifikuje aj prípad vypadnutia osoby z vlaku. Do týchto kategórií sa zaraďuje prípad ak nespĺňa podmienky pre zaradenie do kategórie A 1 až A 4, B 1 až B 4 a B 6.

Požiar železničného vozidla (B 4)

54. Do tejto kategórie sa zaraďuje prípad požiaru a explózie, ktorý sa vyskytne na železničnom vozidle vrátane jeho nákladu počas jazdy a pobytu vlaku alebo pri posune a došlo pri ňom minimálne k väčšej škode.

Zrážka a vykoľajenie železničného vozidla pri posune (B 6)

55. Pre zrážku železničného vozidla pri posune platí usmernenie podľa článku 47 a pre vykoľajenie železničného vozidla pri posune platí usmernenie podľa článku 49 tohto predpisu.

56. Za vykoľajenie sa nepovažuje nabehnutie železničného vozidla na zariadenie, činnosťou ktorého sa železničné vozidlo zastavuje alebo sa nimi znižuje jeho rýchlosť. Taktiež sa za vykoľajenie nepovažuje prípad, ku ktorému došlo pri použití špeciálneho

¹² Užívateľ priecestí tak, ako je definovaný v Zákone o cestnej premávke 8/2009 Z. z § 2, odst.2, písm. f, i, m, aa (chodec, motorové, nemotorové a zvláštne motorové vozidlo)

ŽSR Z 17 (D 17)

zariadenia, na ktorom sa železničné vozidlo prepravuje, vykladá, meria alebo skúša. Za vykoľajenie železničného vozidla sa nepovažuje ani prípad, kedy pri osobitne dohodnutej jazde, za vopred stanovených a dodržaných bezpečnostných opatrení opustí temeno hlavy koľajnice koleso už predtým vykoľajeného alebo poškodeného železničného vozidla.

57. Zrážka a vykoľajenie počas jazdy PMD v dopravni s koľajovým rozvetvením sa kategorizuje ako zrážka a vykoľajenie pri posune. Zrážka a vykoľajenie železničného vozidla počas výkonu opravárenských a údržbárskych prác na zariadení infraštruktúry sa kategorizuje vždy ako zrážka a vykoľajenie pri posune a to bez ohľadu na druh a stav koľaje (traťová, staničná, vylúčená z prevádzky a pod.).

Lom koľajnice (C 1)

58. Do tejto kategórie sa zaraďuje prípad poruchy železničného zvršku súvisiaci s kontinuom koľajnice (resp. pojazdnej časti výhybky, koľajovej križovatky a pod.), ktorý si z dôvodu bezpečnosti prevádzky vyžaduje prijatie dopravných, organizačných a administratívnych opatrení podľa služobných predpisov. Za lom koľajnice sa považuje:

- každý prípad rozdelenia koľajnice (pojazdnej časti výhybky, koľajovej križovatky a pod.) na dva alebo viac kusov,
- oddelenie kusu kovu, čím sa vytvorí medzera na dotykovej ploche (jazdnej hrane) v dĺžke väčšej ako 50 mm a v hĺbke väčšej ako 10 mm.

59. Za lom koľajnice sa nepovažuje prípad násilného poškodenia uvedeného zariadenia (vandalizmus, krádeže a pod.).

Deformácia koľaje (C 2)

60. Do tejto kategórie sa zaraďuje prípad poruchy železničného zvršku súvisiaci s geometrickým usporiadaním koľaje, ktorý si kvôli zachovaniu bezpečnosti vyžadujú vylúčenie koľaje z prevádzky, alebo okamžité zníženie dovolenej rýchlosti. Za deformáciu koľaje sa považuje porucha v:

- rozchode (rozchod a zmena rozchodu),
- vzájomnej výškovej polohy koľajnicových pásov (odchýlky vzájomnej pozdĺžnej výšky temena koľajnicových pásov, zbertenie koľaje, prevýšenie koľaje),

- smerových pomeroch (odchýlky smeru ľavého a pravého koľajnicového pásu, vzopätie a jeho rozdiel),
- sklonových pomeroch (polohové odchýlky osi koľaje, výškové odchýlky nivelety koľaje temena neprevýšeného koľajnicového pásu).

61. Za deformácie koľaje sa nepovažuje prípad násilného poškodenia uvedeného zariadenia (vandalizmus, krádeže a pod.).

Chyba signalizácie (C 3)

62. Za chybu signalizácie sa považuje taký stav zabezpečovacieho zariadenia (infraštruktúry aj železničného vozidla), ktorý ma za následok návestenie, signalizáciu, indikáciu a pod. menej obmedzujúceho stavu (návesti) ako je stav požadovaný, pre ktorý boli splnené podmienky.

Ak k vyššie uvedenému stavu dôjde z dôvodu násilného poškodenia uvedeného zariadenia (krádeže, vandalizmus a pod.), takáto udalosť sa nepovažuje za chybu signalizácie.

63. Za menej obmedzujúci stav ako stav požadovaný sa považuje porucha zabezpečovacieho zariadenia s nebezpečným dôsledkom, ktorá priamo ohrozuje bezpečnosť železničnej dopravy napr. (TNŽ 342606 bod 7 a 27):

- stav, ktorý umožní samovoľné alebo vynútené prestavenie výhybky alebo výkoľajky v uzatvorenej vlakovej alebo posunovej ceste,
- nesprávna informácia o voľnosti elektrického koľajového úseku,
- nesprávna informácia o polohe výmen, výkoľajok a nesprávna informácia o kontrole závorovania,
- nesprávne prijatie súhlasu pri stavaní jazdnej cesty niekoľkými stavadlami,
- stav, ktorý umožní svietenie povolujujúceho návestného znaku na návestidle v dobe, keď pre to nie sú splnené podmienky,
- neskoré rozsvietenie zakazujúcej návesti (max. spomalenie môže byť od vzniku požiadavky na svietenie do jej rozsvietenia 5 sekúnd),
- prenos nesprávnej informácie (viac povolujujúcej) vlakového zabezpečovača,
- stav, ktorý umožní vznik nesprávnej informácie o svietení návestnej žiarovky,
- stav, ktorý umožní predčasné zrušenie záveru jazdnej cesty.

64. Rovnako sa za menej obmedzujúci stav ako stav požadovaný považuje aj stav PZZ na ktorom je kritická porucha¹³ ktorej následkom je:

- nespustenie alebo prerušenie svetelnej výstrahy, ako aj dávanie svetelnej výstrahy nezodpovedajúcim spôsobom hoci len na jednom výstražníku v čase, keď má byť PZZ vo výstražnom stave¹⁴,
- prechod PZZ z výstražného do anulovacieho stavu, ak preň neboli splnené podmienky.

Za menej obmedzujúci stav sa nepovažuje prípad kritickej poruchy PZZ, o ktorej bol vodič železničného vozidla vyznamenaný v zmysle platných predpisových ustanovení a vodič cestného vozidla bol upozornený vhodným spôsobom (napr. PZZ strážené, osadenie dopravnej značky A34, IP30 s vhodnou dodatkovou tabuľou, resp. textom a pod.).

Prejdenie návesti STOJ (C 4)

65. Za prejdenie návesti STOJ sa považuje prejdenie akejkol'vek časti vlaku za miesto dovoleného pohybu vlaku, prípadne pokračovanie v jazde vlaku po predchádzajúcom zastavení bez súhlasu oprávnenej osoby. Za prejdenie návesti STOJ sa považuje napr.

- nezastavenie vlaku pred návestidlom s návestťou „STOJ“,
- nezastavenie vlaku na mieste, ktoré určil automatický systém riadenia vlakov,
- nezastavenie vlaku na mieste určenom predpisom, na mieste určenom verbálnym alebo písomným spôsobom,
- nezastavenie vlaku na mieste označenom návestťou „STOJ“, alebo na ručnú návesť „STOJ, zastavte všetkými prostriedkami“ dávanú proti idúcemu vlaku.

66. Za prejdenie návesti STOJ sa považuje aj odchod vlaku bez rozkazu alebo súhlasu na odchod čelom za odchodové (vložené), alebo cestové návestidlo, v dopravni bez odchodových návestidiel (resp. so skupinovým odchodovým návestidlom) za prvý námedzník, alebo za hrot jazyka odvratnej výhybky.

¹³ STN P 34 2651 bod 5.1.8c, 5.1.9

¹⁴ U PZZ budovaných podľa STN 34 2650 sa dávanie výstrahy iba jedným červeným svetlom nepovažuje za kritickú poruchu (STN 34 2650 bod 274)

67. Za prejdenie návesti STOJ sa nepovažuje prípad prejdenia návesti „STOJ“ ujdenným vlakom alebo ujdennými železničnými vozidlami.

68. Prejdenie návesti „STOJ“ po predčasnej zmene návestného znaku návestidla sa nekategorizuje ako C 4. Za predčasnú zmenu návestného znaku návestidla sa považuje prípad, pri ktorom z akéhokoľvek dôvodu došlo k zmene návestného znaku návestidla s absolútnym významom návesti „Stoj“, z návesti dovoľujúcej jazdu na návesť „Stoj“ prípadne k jeho zhasnutiu v dobe, kedy sa vlak k nemu približuje a napriek vykonaným opatreniam na zastavenie vlaku pred návesťou „Stoj“ návestidla vlak nezastaví.

Lomy kolies a náprav (C 5)

69. Za lomy kolies a náprav sa považujú lomy kolies, náprav a ich dôležitých častí na:

- hnacích vozidlách,
- železničných vozňoch,
- traťových strojoch,
- ostatných železničných vozidlách,

ktoré bez prijatých opatrení by priamo ohrozovali bezpečnosť železničnej prevádzky. Jedná sa o lomy, ktoré nedovoľujú ponechanie železničných vozidiel v prevádzke.

70. až 80. Neobsadené

VI. Kapitola Povinnosť hlásiť nehody

Telefonické hlásenie

81. Každý zamestnanec ŽSR je povinný ihneď hlásiť každú nehodu prednostne výpravcovi jednej zo susedných železničných staníc, alebo svojmu bezprostrednému nadriadenému aj keď ju sám nezavinil a ani sa na jej vzniku nepodieľal. Nenahlásenie nehody a neplnenie si povinností súvisiacich so zisťovaním príčin jej vzniku 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 nehody viac zamestnancov ŽSR, nehodu hlási po vzájomnom dohovore funkčne najvyšší zamestnanec. Nehody, 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 nehody, ku ktorým dôjde na dráhe v správe ŽSR.

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

83. Ak dôjde v prípojnej prevádzke k ŽSR k nehode za účasti zamestnanca ŽSR, nehodu 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 nehody prednostovi železničnej stanice (alebo zamestnancovi pohotovosti podľa plánu) vždy, bez ohľadu na denný alebo nočný čas.

85. Výpravca, resp. určený zamestnanec ŽSR alebo dopravcu, hlási nehodu, ktorú sám zistil alebo ktorá mu bola ohlásená, vedúcemu zmeny OR a nadriadenému zamestnancovi, podľa Zvolávacieho plánu vedúcich zamestnancov spracovaného podľa Prílohy 12 predpisu. Hlásenie o vzniku nehody sa musí podať ihneď. Zisťovanie podrobností jej vzniku nesmie spôsobiť jej oneskorené hlásenie.

86. Za včasné hlásenie nehody zodpovedá zamestnanec určený podľa čl. 85, pričom ohlási známe údaje uvedené pod písmenom a) až m) tohto článku. Doplnenie chýbajúcich údajov telefonického

hlásenia, ktoré má byť podľa možnosti vykonané do 3 hodín od vzniku nehody, zabezpečí zamestnanec, ktorý zisťuje príčiny vzniku nehody.

Telefonické hlásenie o nehode obsahuje tieto údaje :

- a) meno zamestnanca, funkcia, organizačná jednotka, miesto a telefónne číslo odkiaľ volal,
- b) dátum a čas vzniku alebo zistenia nehody,
- c) miesto vzniku, v stanici číslo koľaje, na trati číslo traťovej koľaje a km polohu,
- d) druh a číslo postihnutých vlakov (pos. diel), pri nehodách kategórie A 3, B 3 údaje o motorom vozidle,
- e) stručný opis nehody,
- f) následky nehôd tzn. usmrtenie, zranenie, počet vykoľajených železničných vozidiel, počet poškodených železničných vozidiel, poškodenie železničného zvršku, zabezpečovacieho zariadenia, trolejového vedenia, poškodenie prepravovaného nákladu, ekologické následky a pod.,
- g) nejazdnosť koľají a približný čas nezjazdnosti,
- h) odhad potreby pomocných a nakoľajovacích prostriedkov, upozornenie na miestne zvláštnosti (viď čl. 271),
- i) čísla železničných 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 sú vozne označené nálepkami „Nebezpečných látok“ a či došlo k ich úniku,
- j) pravdepodobnú príčinu a mená vinníkov, ak sú známe,
- k) počasie, teplota, viditeľnosť,
- l) mená zamestnancov, ktorí zisťujú príčiny vzniku nehody, 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 nehôd v železničnej prevádzke" (735 1 3890) nehody, ktorých príčiny vzniku nezisťuje SBI a to do 3 pracovných dní:

- príslušnému SBI,
- vedúcim zamestnancom OR, ktorí sú pre výkonné pracoviská uvedené v ďalšom odseku nadriadení,
- prednostovi železničnej stanice alebo vedúcemu výkonného pracoviska, ktorý nehodu vyšetruje alebo ktorého zamestnanec alebo zariadenie, ktoré udržiava, nehodu zavinilo,

ŽSR Z 17 (D 17)

- dopravcovi, ktorého zamestnanci alebo zariadenie zavinili nehodu, prípadne ak mu vznikla škoda.

88. Po vzniku nehody, ktorej príčiny zisťuje SBI (okrem prípadov uvedených v Prílohe 10) je vyšetrovateľ ŽSR povinný do piatich pracovných dní spracovať a odoslať písomnú správu o zisťovaní príčin vzniku nehody, ktorá musí obsahovať skutočnosti uvedené v doplnenom telefonickom hlásení podľa čl. 86 v potrebnom počte výťahov takto:

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

Hlásenie vedúceho zmeny

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

90. Vedúci zmeny OR zistí rozsah následkov (článok 271), 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 nehody, a vykonaných opatreniach podľa Prílohy 11.

92. Vznik nehody kategórie A, B oznámi ŽP, prípadne aj koordinačnému stredisku integrovaného záchranného systému vedúci zmeny OR a vyšetrovaciemu orgánu vedúci zmeny 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 nehôd

Oprávnenosť podľa zákona

101. Nehody, ku ktorým došlo pri prevádzkovaní dráhy a používaní dopravnej cesty a ktoré sú definované zákonom o dráhach, vyšetrojú orgány činné v trestnom konaní (PZ, ŽP) a vyšetrovací orgán¹⁵ nezávisle na zisťovaní príčin, ktoré uskutočňuje ŽSR a dopravca. ŽSR sú povinné zisťovať príčiny vzniku nehody na dráhe¹⁶ a oznamovať ich vyšetrovaciemu orgánu.

102. Vyšetrovanie nehôd vyšetrovacím orgánom nezbavuje ŽSR a dopravcu povinnosti zisťovať ich príčiny vo vlastnej prevádzke a medzi vlastnými zamestnancami s cieľom prijať opatrenia na prevenciu opakovania sa nehôd alebo opatrenia na celkové zvýšenie úrovne bezpečnosti železničného systému. O prijatých opatreniach informujú vyšetrovací orgán a bezpečnostný orgán¹⁷.

103. Ten, kto uskutočňuje policajné vyšetrovanie, je povinný v čo najkratšom možnom čase umožniť osobám povereným ŽSR (a dopravcom)¹⁸ zisťovaním príčin vzniku nehôd vykonávať nižšie uvedené úkony čo najúčinnnejším spôsobom a v čo najkratšom čase. Najmä mu musí spoločne s ním alebo samostatne umožniť:

a) prístup na miesto nehody, ako aj prístup k železničným vozidlám, k železničnej trati, k zariadeniam na riadenie a zabezpečenie chodu vlakov a na návestenie,

b) okamžité zaznamenanie dôkazov a odobratie vzoriek z trosiek alebo z vaku železničných vozidiel, zariadení a komponentov na účely ich preskúmania a analýzy,

c) prístup k obsahu záznamových zariadení a využitie takéhoto obsahu na účely vyšetrovania,

d) prístup k výsledkom prehliadok tiel obetí a k lekánskym nálezom a k lekánskym správam a pitevným protokolom,

e) vypočutie zúčastneného železničného personálu a svedkov,

¹⁵ Zákon o dráhach § 102 odst. 1, písmeno c (MDPaT)

¹⁶ Zákon o dráhach § 34 odst. 6, písmeno c

¹⁷ Zákon o dráhach § 103 odst. 2, písmeno a (Úrad)

¹⁸ Zákon o dráhach § 97 odst. 2, 4

ŽSR Z 17 (D 17)

f) prístup k výsledkom vyšetrovania vlakového personálu a ostatných železničných zamestnancov, ktorí boli účastníkmi nehody alebo mimoriadnej udalosti,

g) prístup k všetkým údajom, informáciám a záznamom, ktoré má manažér infraštruktúry, dotknutý železničný podnik alebo bezpečnostný orgán a sú dôležité pre vyšetrovanie.

104. Pri vyšetrovaní nehôd, trestných činov a objasňovaní priestupkov, môžu orgány PZ, ŽP, prokuratúry a vyšetrovací orgán predvolať a vypočuť každého, kto môže poskytnúť informácie na objasnenie skutočností, ktoré viedli k ich vzniku alebo k spáchaniu trestného činu alebo priestupku.

Vyšetrovanie nehôd prebieha vždy po linke ŽSR a dopravcu, po linke vyšetrovacieho orgánu, keď nastanú dôvody podľa vyšetrovacej povinnosti a napokon po linke polície, ak je podozrenie z trestného činu alebo z priestupku. V záujme zistenia objektívneho výsledku všetky tri vyšetrovania v zásade prebiehajú nezávisle, ale musí byť zabezpečené, aby všetci mali k dispozícii tie isté dôkazy.

Pri nehodách postupujú orgány ŽSR a dopravcu spoločne a koordinovane. Pri vyšetrovaní nehôd, keď je prítomný orgán činný v trestnom konaní a vyšetrovací orgán, sú zamestnanci ŽSR a dopravcu povinní podať všetky potrebné vysvetlenia.

105. Protokolárnemu vypočutiu obvineného alebo svedka smie byť so súhlasom orgánu PZ, ŽP alebo vyšetrovacieho orgánu prítomný zástupca ŽSR a dopravcu. Tento zamestnanec nesmie zasahovať do vypočúvania. Otázky môže klásť len s ich súhlasom.

106. Vedúci zamestnanci organizačných jednotiek ŽSR a dopravcu, zamestnanci ŽSR a dopravcu oprávnení zisťovať príčiny vzniku nehôd, sú povinní poskytnúť potrebnú súčinnosť záchranným zložkám, polícií a vyšetrovaciemu orgánu (zabezpečiť odborné vyjadrenia, dokumentáciu stavu po vzniku nehody, poskytnúť informácie potrebné na účely vyšetrovania nehôd a pod). Obsahom odborného vyjadrenia je zhodnotenie skutkového deja z hľadiska aplikácie ustanovení príslušných právnych noriem a predpisov ŽSR.

Oprávnenosť podľa predpisu

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

108. Vedúci zamestnanci organizačných jednotiek ŽSR a dopravcu sú povinní poskytnúť vyšetrovateľom ŽSR technickú a odbornú pomoc (meracie a vyhodnocovacie prostriedky, rozmnožovaciu

techniku, auto, prístup k informačným sieťam ŽSR a pod.) potrebnú na účely zisťovania príčin vzniku nehôd a posúdenie stavu bezpečnosti prevádzky dráhy.

109. Vedúci zamestnanci organizačných jednotiek ŽSR a dopravcu vyšetrovateľom ŽSR umožnia aj prístup k obsahu záznamov na železničnom 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 zaznamenaniam. Umožnia im vypočuť zamestnancov a ostatných svedkov.

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

111. Za správnosť zaradenia nehody do príslušnej kategórie podľa kritérií uvedených v tomto predpise zodpovedá vyšetrovateľ ŽSR, ktorý zisťuje príčinu vzniku uvedenej nehody.

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

113. Pri zmene následkov nehody zabezpečí vyšetrovateľ ŽSR zmenu zaradenia uvedenej nehody do novej kategórie tak, aby boli dodržané podmienky stanovené v III. – V. kapitole tohto predpisu.

V osobitných prípadoch o zaradení nehody do kategórie rozhodne riaditeľ Odboru bezpečnosti a inšpekcie GR ŽSR.

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

115. Ak zisťovanie príčin vzniku nehody 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 nehody

121. Zamestnanci ŽSR alebo dopravcu môžu zasahovať do vrakov a meniť stav na mieste nehody kategórie A a B do príchodu záchranných zložiek a polície len v rozsahu nevyhnutnom na:

- vyslobodenie osôb bezprostredne ohrozených na živote,
- zabránenie šírenia požiaru,
- zabránenie vzniku ekologickej havárie,
- zabránenie ďalších škôd na zdraví, na majetku a na životnom prostredí,
- obnovenie prevádzky len vtedy, ak sa tým podstatne nezasiahne do vrakov alebo nezmení podstatne pôvodný stav na mieste.

122. Ak zamestnanci ŽSR alebo dopravcu v záujme úkonov podľa článku 121 odstránia prekážku, časť trosiek alebo vrak, alebo zmenia pôvodný stav na mieste pred príchodom polície, sú povinní zdokumentovať pôvodný stav náčrtkom, videozáznamom, fotodokumentáciou, zabezpečením nájdených vecí alebo iným opatrením, ktoré umožní zistiť skutočný stav a okolnosti dôležité pre vyšetrovanie.

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

124. Ak je pri nehode potrebné vyslobodiť osoby alebo došlo k požiaru prípadne úniku nebezpečných látok alebo je možné takéto nebezpečenstvo predpokladať, privolá sa bezodkladne zložka ZPOŽ alebo zložka integrovaného záchranného systému.

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

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

127. S odstraňovacími a obnovovacími prácami sa smie začať len po jednoznačnom súhlase danom orgánom činným v trestnom alebo priestupkovom konaní (ŽP) a vyšetrovateľa ŽSR. Súhlas orgánu činného v trestnom a priestupkovom konaní (ŽP) je potrebný pri nehodách kategórií A, B¹⁹. Pri incidente (C) môže dať súhlas na obnovenie prevádzky okrem vyšetrovateľa ŽSR aj iný vedúci zamestnanec ŽSR, resp. dopravcu za podmienky dodržania povinnosti uvedenej v článku 122.

Súhlas pre vodiča na odchod z miesta nehody môže dať oprávnený zamestnanec aj prostredníctvom výpravcu alebo dispečera.

128. Poverený dopravný zamestnanec OR zabezpečuje na mieste nehody v prípadoch prerušenia dopravy na tratiach 1. a 2. kategórie plnenie všetkých opatrení prijatých na urýchlenné obnovenie železničnej prevádzky, pričom musia byť splnené podmienky uvedené v článku 127. Cestou vedúceho zmeny podáva správu riaditeľovi OR o postupe odstraňovacích a obnovovacích prác a o čase pravdepodobného obnovenia prevádzky.

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

130. Prednosta železničnej stanice, vedúci výkonného pracoviska ŽSR alebo nimi určený zamestnanec sú povinní dostaviť sa na miesto nehody, ku ktorej došlo v ich obvode a boli o nej upovedomení. Po príchode na miesto nehody upovedomia o nehode nadriadené organizačné jednotky ŽSR a dopravcu, ktorých zamestnanci alebo zariadenie sa na nehode podieľali, ak neboli upovedomení iným spôsobom. Bez ohľadu na kategóriu a príslušnosť k zisťovaniu príčin vzniku nehody sú povinní:

- zabezpečiť dokumentáciu (vlaková, písomné doklady, registračné záznamy) tak, aby nedošlo k jej strate alebo znehodnoteniu,
- zabrániť na mieste nehody vstupu iných osôb, pohybu železničných vozidiel a premiestňovaniu častí a predmetov súvisiacich s nehodou, okrem prípadov vyslobodenia zranených osôb a činností záchranných útvarov (ZPOŽ, záchranná služba a pod.), smerujúcich k odstráneniu bezprostredného ohrozenia života osôb,

¹⁹ Zákon o dráhach § 93 ods. 1

ŽSR Z 17 (D 17)

- stopy vzniknuté pri vykoľajení zabezpečiť pred znehodnotením vrátane priestoru pred a za miestom vykoľajenia,
- prehliadnuť za účasti prednostov železničných staníc, vedúcich výkonných pracovísk a dopravcu (ak je prítomný na mieste nehody) koľaje, výhybky, železničné vozidlá, stav zabezpečovacieho zariadenia, návestné znaky návestidiel a pod.,
- zabezpečiť údaje o priestorovom rozložení vecí súvisiacich s nehodou, 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 nehody alebo u ktorých možno dôvodne predpokladať zodpovednosť alebo spoluzodpovednosť za jej vznik,
- zistiť osobné údaje svedkov nehody,
- vykonať orientačnú alebo určujúcu dychovú skúšku na požitie alkoholu, alebo omamných a psychotropných látok u zamestnancov zúčastnených na nehode,
- zabezpečiť ďalšie skutočnosti dôležité pre objasnenie príčiny.

131. Všetci zamestnanci na mieste nehody musia dodržiavať zásady bezpečnosti práce. Vyšetrovateľ ŽSR je na mieste nehody označený podľa Prílohy č. 2.

132. až 139. Neobsadené

IX. Kapitola

Zisťovanie príčin vzniku nehôd

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

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

- vyšetrovateľ ŽSR, ktorý bol vyrozumený o nehode podľa "Zvolávacieho plánu",
- kontrolór dopravy príslušného OR alebo iný zamestnanec, ktorý vo vzťahu k nehode má právomoci ako kontrolór dopravy (tento zamestnanec na mieste nehody dohliada nad bezpečnosťou dopravy v sťaženej dopravnej situácii po vzniku nehody),
- zamestnanec z úseku infraštruktúry OR, ktorý ma vo vzťahu k nehode právomoci ako vedúci prác (čl. 271),
- oprávnený zástupca dopravcu v prípadoch, kedy došlo k poškodeniu železničného vozidla dopravcu alebo prepravovaného nákladu alebo ak činnosť jemu podriadených zamestnancov alebo zariadenia, ktoré obhospodarujú, priamo súvisí so vznikom nehody,
- 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 a dopravcu. Títo zamestnanci sú na mieste nehody zodpovední za organizačné zabezpečenie všetkých opatrení vedúcich k obnoveniu železnice prevádzky.

142. Vyrozumenie 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 nehode zabezpečia:

- čo najrýchlejší príchod kompetentných osôb na miesto nehody, operatívne a kvalifikované vykonávanie činnosti na mieste nehody tak, aby nedochádzalo k neodôvodneným prietahom a následnému neúmernému zvyšovaniu doby meškania vlakov,
 - dôsledné a účinné plnenie úloh pri zabezpečovaní potrebného počtu odborníkov, dostatočného množstva technických
- zmena č. 1, účinnosť od 01.01.2010

ŽSR Z 17 (D 17)

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

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

145. Ak ďalší priebeh zisťovania príčin vzniku nehody preukáže, že zamestnanci zúčastnení na nehode sa dopustili vážneho odborného pochybenia²⁰, porušili ustanovenia prevádzkových, technických a technologických predpisov, postupuje sa v súlade s predpisom ŽSR Ok 2.

146. Zamestnanci zúčastnení na nehode sa musia zdržiavať v mieste vzniku nehody až do okamihu podania vysvetlenia vyšetrovateľom ŽSR, vyšetrovaciemu orgánu a orgánu činnému 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 nehody musia byť objasnené všetky skutočnosti dôležité pre stanovenie príčiny a zodpovednosti za jej vznik.

148. Vyšetrovateľ ŽSR koordinuje a riadi činnosti smerujúce k zisteniu príčiny vzniku nehody (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, 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 nehody (vlak nedostatočne brzdený bez prijatých opatrení a pod.) takúto dokumentáciu odoberie bez ohľadu na zmeškanie vlaku.

²⁰ Definícia v prílohe č. 1 predpisu

149. Pre potrebu vyšetrenia nehody sa plnohodnotne využívajú aj podklady a údaje získané z informačných systémov, ktoré prevádzkujú ŽSR alebo dopravca (PIS, EDD, SAP, infraštruktúra a pod.).

150. Prednosta ŽST a vedúci VP vykonávajú zisťovanie príčin vzniku nehody, ktorá vznikla v ich obvode podľa Prílohy č. 3. Pre nehodu, ktorá vznikla na trati a príčiny vzniku zisťuje prednosta ŽST, platí zásada určená v článku 13.

151. Pri zisťovaní príčin vzniku nehody sa vyšetrovateľ ŽSR, 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 ŽSR zodpovedá za vykonanie všetkých opatrení smerujúcich k zisteniu príčiny vzniku nehody a k zisteniu zamestnancov, ktorí porušením predpisových ustanovení zapríčinili jej vznik. 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 nehody (k výkladu predpisu a normy je oprávnený iba garant uvedeného predpisu a normy). Ich vyjadrenie musí byť jednoznačné.

153. Informácie o postupe zisťovania príčin nehody, podáva vedúci SBI riaditeľovi Odboru bezpečnosti a inšpekcie cestou vedúceho oddelenia 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 nehôd

161. Dopravca sa zúčastňuje zisťovania príčin vzniku nehody v prípadoch, ak sa na jej vzniku podieľali jeho zariadenia (vrátane vozidiel), zamestnanci alebo mu vznikla škoda. K zisťovaniu príčin a okolností vzniku nehody poveruje osobu odborne spôsobilú k činnostiam vykonávaným v rámci zisťovania príčin ich vzniku. Poverená osoba spolupracuje s vyšetrovateľom ŽSR.

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

- zúčastniť sa obhliadky miesta nehody a uviesť do zápisu rozhodujúce skutočnosti,
- zúčastniť sa podania vysvetlenia zamestnancov dopravcu vyšetrovateľovi ŽSR (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,
- dostať informáciu od vedúceho zmeny (OR, ŽSR) o vzniku nehody,
- nahliadať do spisu nehody a robiť si poznámky (čl. 208),
- zúčastniť sa Operatívnej komisie na prerokovanie predmetnej nehody,
- dostať „Správu o uzatvorení uvedenej nehody“,
- rozhodnúť o vystriedaní zamestnanca dopravcu zúčastneného na nehode,
- a ďalšie práva uvedené v textovej časti tohto predpisu.

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

- doručiť zvolávací plán kontaktných zamestnancov vedúcemu zmeny OR,
- vyšetrovateľom ŽSR poskytnúť pomoc a informácie podľa čl. 109 a aktívne sa zúčastňovať zisťovania príčin jej vzniku,
- poskytnúť odborné stanovisko podľa požiadavky vyšetrovateľa ŽSR,
- zabezpečiť u železničných vozidiel účastných na nehode 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 sprostredkuje sám, alebo to

- spoprostredkuje ŽSR,
- pri vyšetovaní nehody zabezpečiť práva zamestnancov dopravcu dohodnuté a určené v interných predpisoch (Kolektívna zmluva, Pracovný poriadok a pod.),
 - umožniť vyšetrovateľovi ŽSR vykonať preverenia dodaných materiálov a podkladov,
 - zisťovať príčiny a okolnosti vzniku nehody a vykonávať opatrenia k ich predchádzaniu,
 - odstraňovať zistené nedostatky pri vzniku nehôd, ich príčiny a následky a v stanovených termínoch prijímať a plniť stanovené opatrenia,
 - zabezpečiť odsun cestujúcich a prepravovaných zvierat z miesta nehody,
 - 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 nehody a postupuje sa podľa čl. 207.

165. až 170. Neobsadené

X. Kapitola

Postupy pri zisťovaní príčin nehôd

171. Zisťovanie príčin vzniku nehody sa vykoná otvoreným spôsobom tak, aby zúčastnení mali primeraný prístup k výsledkom vyšetrovania a mohli sa vyjadriť. Vlastné zisťovanie príčin jej vzniku a stanovenie zodpovednosti za jej vznik, je najmä súbor nasledovných činností:

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

Obhliadka miesta nehody

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

173. Pri obhliadke miesta nehody sa postupuje v zásade v smere jazdy železničného 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 nehody. Miesto vykoľajenia označené bodom „0“ určí vyšetrovateľ ŽSR, ktorý zisťuje príčiny vzniku predmetnej nehody. Spravidla sa jedná o stopu vyšplhania okolesníka na temeno hlavy koľajnice alebo o stopu prepadnutia kolesa medzi koľajnicové pásy (pri rozšírení rozchodu, poruche na dvojkolesí, vidlicovej jazde a pod.). Rozhodujúca je stopa na vnútornej strane (pojazdnej hrane) koľajnicového pásu. Až za týmto miestom v smere jazdy sa obvykle nachádzajú stopy nárazov vykoľajeného kolesa železničného vozidla na upevňovadlách, koľajniciach alebo podvaloch.

174. Pri obhliadke železničného zvršku je potrebné zistiť a zdokumentovať najmä technický stav konštrukčných prvkov a konštrukcií železničného zvršku, ich parametrov, geometrickú polohu koľaje a celkový stav (Príloha 4).

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

Podľa charakteru nehody je potrebné zdokumentovať stav a polohu všetkých prestavovačov, spojkových kohútov, správnosť prepojenia brzdových spojok. Na hnacích 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, návesti na návestidlách, polohy pák, polohy radičov, umiestnenie kľúčov, stav drôtovodov, hradlových záverov, záverov jazdných ciest vrátane svetelných indikácií, druh a stav zariadení na zisťovanie voľnosti úsekov alebo prítomnosti železničného vozidla (Príloha 5).

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

175. Súčasťou obhliadky miesta nehody je aj vyjadrenie prítomných účastníkov k stavu zariadenia, činnosti zamestnancov a podobne. Pre potreby ďalšieho zisťovania príčin vzniku a zavinenia nehody je bezprostredne po vykonaní obhliadky miesta nehody 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 zisťovaní príčin vzniku nehody“. 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 dokumentáciu súvisiacu s nehodou.

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 nehody. Na odobratie listov je potrebné dopredu zmena č. 1, účinnosť od 01.01.2010

ŽSR Z 17 (D 17)

upozorniť dopravných zamestnancov, aby si mohli včas a pokojne 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 nehody sa vyhotovia kópie.

Vybratie záznamov z technických zariadení vykonávajú vždy najmenej dvaja zamestnanci a to: vyšetrovateľ ŽSR 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, zariadenie musí byť prehliadnuté a činnosť vyhodnotená komisionálne. Ak sa nemôže vyšetrovateľ ŽSR zúčastniť vybratia záznamu z technického zariadenia, môže týmto úkonom poveriť iného zamestnanca.

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

Meranie na mieste nehody, komisionálne prehliadky, zápisy

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

181. Pri nehodách, u ktorých v príčinnej súvislosti s jej vznikom 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.), stav podvalov, drobného koľajiva, koľajového lôžka, koľajovej brzdy a pod. Zisťuje sa skutočný stav zariadenia. Bližšie podrobnosti sú uvedené v Prílohe 4.

183. Po vzniku nehody 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 ŽSR, ktorý je prítomný na mieste nehody. Ďalšia prehliadka 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 vešiakov a pod., podľa potreby aj meraním. Ďalej sa zisťuje umiestnenie a viditeľnosť návěstidiel pre elektrickú prevádzku, spôsob vyznamenania vodiča železničných vozidiel o mimoriadnostiach, druh a stav zberačov HV, geometrická poloha koľaje v mieste nehody, vyhodnotenie záznamov u elektrodispečera, stav a prevádzkyschopnosť náhradného zdroja (údržba, prehliadky, stav PHM), stav stykačov a pod. Podrobnosti o prehliadke sú uvedené v Prílohe 6.

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

186. Overovanie technického stavu železničných vozidiel je odborná činnosť, pre ktorú vo veľkej väčšine prípadov na mieste nehody nie sú vytvorené podmienky. Na mieste nehody 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 železničných vozidiel sa vykonáva komisionálne vo vzťahu k zisteniu príčiny vzniku nehody.

187. Komisiu na posúdenie stavu technických zariadení infraštruktúry a železničných vozidiel zvoláva vyšetrovateľ ŽSR, ktorý zisťuje príčiny vzniku predmetnej nehody v spolupráci so zástupcom správcu zariadenia alebo železničných vozidiel. Pri nehodách, u ktorých príčiny vzniku zisťuje vedúci výkonného pracoviska, môže zavolať komisiu aj cestou SBI. Termín konania sa stanoví po vzájomnej dohode s prevádzkovateľom alebo zástupcom

ŽSR Z 17 (D 17)

organizačnej jednotky, ktorá zariadenie alebo železničné vozidlá 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 nehodou, materiálový výzisk a ďalšie potrebné údaje.

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

- vyšetrovateľ ŽSR, ktorý zisťuje príčiny vzniku nehody alebo iný odborne spôsobilý zamestnanec ŽSR,
- zodpovedný zástupca prevádzkovateľa železničného vozidla, u cudzích železničných 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 nehodou.

190. Meranie zariadení infraštruktúry sa vykonáva podľa platných predpisových ustanovení, noriem a nariadení určenými kalibrovanými meracími prístrojmi a meradlami. Za správnosť merania, za namerané hodnoty a za správnosť meracích prístrojov a meradiel zodpovedá ten zamestnanec, ktorý vykonával meranie. Za vyhodnotenie nameraných hodnôt zodpovedá správca meraného zariadenia. Rovnaká zásada platí aj pri meraní zariadení dopravcov.

191. - 195. Neobsadené

Spísanie zápisníc so zamestnancami

196. K vysvetleniu okolností vzniku nehody a spísaniu „Zápisu so zamestnancom“, je potrebné vyzvať zamestnanca zúčastneného na nehode 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 a dopravcu podať vysvetlenie o priebehu plnenia pracovnej úlohy²¹. 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 nehode musí byť daná možnosť, aby vysvetlil všetko, čo sám vie o nehode. Vysvetlenie sa v zápise zaznamená s maximálnou autentickosťou. Pri písaní „Zápisu so zamestnancom“ možno klásť otázky, ktoré smerujú k objasneniu príčiny, prípadne zodpovednosti za jej vznik. 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, „Zápis 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 poskytnú.

200. V prípade, ak sú na nehode 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 ŽSR a je povinný podávať odborné vysvetlenia podľa požiadaviek vyšetrovateľa ŽSR.

21 čl. 9, bod. 25 Pracovného poriadku pre zamestnancov ŽSR. Pre zamestnancov dopravcu zmluva o prevádzkovaní dopravy na dráhe ŽSR.

ŽSR Z 17 (D 17)

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

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

Ak oprávnený zamestnanec dopravcu nie je spokojný s podaným vysvetlením vlastných zamestnancov, alebo zamestnancov ŽSR, môže vykonať ich opätovné vypočutie. V takomto prípade je vyšetrovateľ ŽSR resp. iný zamestnanec ŽSR oprávnený zúčastniť sa vyšetrovania a vypočúvania zamestnancov. Otázky môže klásť po dohode s oprávneným zamestnancom dopravcu a je povinný podávať odborné vysvetlenia podľa jeho požiadaviek.

Vyhodnotenie dokumentácie

201. Ak je pre stanovenie príčiny vzniku nehody a stanovenie zodpovednosti za jej vznik potrebné spracovať a vyhodnotiť okolnosti súvisiace s jej vznikom, požiadava vyšetrovateľ ŽSR, ktorý zisťuje príčiny vzniku predmetnej nehody, 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 nehody, grafické znázornenie polohy TV a pod. Záznamy o meraniach zabezpečovacieho zariadenia, zariadeniach energetiky a elektrotechniky, výstupy meracieho zariadenia železničného zvršku a ďalšie vyhodnocuje poverený odborne spôsobilý zamestnanec organizačnej jednotky ŽSR, ktorá zariadenie spravuje.

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

Stanovenie príčiny a zodpovednosti za vznik nehody

202. Príčinou²² nehody sa rozumie konanie alebo opomenutie osôb, udalosť, okolnosť alebo ich kombinácia, ktoré viedli k nehode. Podľa pôvodu vzniku sa príčiny delia na príčiny vnútorné (vznikajúce z prevádzky dráhy a prevádzky dopravy na dráhe) a príčiny vonkajšie (vznikajúce z vonkajšieho prostredia ako nepredvídateľné udalosti, motorové vozidlá, neoprávnené osoby a pod.).

203. Stanovenie príčiny nehody a zodpovednosti za jej vznik je záverečnou etapou jej zdokumentovania. Ako príčina nehody sa uvedú skutočnosti, ktoré bezprostredne spôsobili nehodu. Ostatné zistené okolnosti sa uvedú v „Správe“. Pri vnútorných príčinách sa nehoda uzatvorí na tú organizačnú jednotku, ktorej zamestnanci alebo zariadenia spôsobili jej vznik. Ak má za vznik nehody zodpovednosť viac zamestnancov ŽSR, poprípade viac organizačných jednotiek ŽSR alebo dopravcu, navrhne podiel na zavinení vyšetrovateľ ŽSR. V prípadoch, kedy je zistená zodpovednosť zamestnancov ŽSR alebo dopravcu, musí sa v „Správe“ uviesť porušenie ustanovení konkrétnych noriem a predpisov. V prípade zavinenia nehody vplyvom vonkajších príčin, sa nehoda uzatvorí na túto vonkajšiu udalosť.

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

Ak je to možné, pri vyšetrovacom pokuse sa používajú pôvodné železničné vozidlá, prostriedky a predmety. Pokus sa zásadne uskutoční za podobných podmienok, za ktorých došlo k nehode, t.j. v rovnakej dennej alebo nočnej dobe, pokiaľ možno za rovnakých klimatických podmienok. Vyšetrovací pokus organizačne zabezpečí vyšetrovateľ ŽSR, ktorý zisťuje príčiny jej vzniku tak, aby bola zabezpečená bezpečnosť prevádzky. Pribeh vyšetrovacieho pokusu musí byť riadne zdokumentovaný (videozáznam alebo fotodokumentácia). Vyšetrovací pokus sa zásadne vykonáva na koľaji vylúčenej z prevádzky, pričom vyšetrovateľ ŽSR určí podmienky, za akých sa pokus bude vykonávať.

²² Definícia podľa § 92, odst. 2, písm. d) Zákona o dráhach.

ŽSR Z 17 (D 17)

Zápis o vykonaní vyšetrovacieho pokusu sa spíše ihneď 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 nehody sa ukončuje s tým, že sa stanovia pravdepodobné 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 stanovia komisionálne za účasti zástupcov všetkých zainteresovaných organizačných jednotiek ŽSR a dopravcu, z ktorých každý v zápise uvedie svoje stanovisko. Nehoda s takto stanovenou pravdepodobnou príčinou (P) sa uzatvorí na „správcov zariadenia a železničných vozňov“ dotknutých predmetnou nehodou bez určenia miery zavinenia.

Rovnako sa bez určenia miery zavinenia uzatvoria tie nehody, u ktorých sú vnútorné príčiny známe, ale nie je možné určiť rozsah resp. sa dohodnúť v akom prispeli k vzniku nehody.

206. Ak bola zistená príčina, za ktorú zodpovedá zamestnanec, ale z akéhokoľvek dôvodu nie je možné určiť konkrétneho zamestnanca, nehoda sa uzatvorí na organizačnú jednotku, ktorá predmetné zariadenie spravuje alebo udržiava s poznámkou: „bez preukázaného zavinenia zamestnancov“.

207. Ak došlo k chybnému postupu pri zisťovaní príčin vzniku, neohláseniu vzniku nehody alebo inak sú opomenuté dôležité úkony pri vyšetrovaní alebo boli zničené a znehodnotenú stopy, záznamy alebo iné dôležité doklady a z uvedeného dôvodu nie je možné zistiť príčinu jej vzniku, ide o marenie vyšetrovania nehody. Nehoda sa uzatvorí na tú organizačnú jednotku ŽSR alebo dopravcu, ktorej zamestnanec tento stav zapríčinil so zavinením zamestnanca, ktorý vyššie uvedený stav zapríčinil.

208. Ak sa na vzniku nehody podieľali zamestnanci alebo zariadenia dopravcu, je súčasťou stanovenia príčiny a zodpovednosti za vznik nehody aj spoločné rokovanie vyšetrovateľa ŽSR a dopravcu, na ktorom sa vyhodnotia získané podklady, postupy a spoločne určia podiel zodpovednosti zúčastnených strán na vzniku nehody.

Z uvedeného rokovania, ktoré zvoláva vyšetrovateľ ŽSR musí byť vyhotovený písomný záznam, v ktorom sa minimálne uvedie:

- dátum a miesto rokovania,
- kto sa rokovania zúčastnil,
- prerokovaný materiál (merania, rozbor, zápisnice a pod.),
- námietky jednotlivých strán,

- dohodnuté závery (príčina, zavinenie a pod.) a ďalšie postupy.
Vznesenú námietku doloženú konkrétnym porušením predpisu, normy a pod., musí druhá strana došetriť a výsledok oznámiť do 5 pracovných dní, ak sa nedohodli na inom termíne.

Ak sa jedna zo strán nedostaví na spoločné rokovanie, ktoré bolo zvolané písomnou pozvánkou minimálne 5 pracovných dní vopred, resp. nedohodne zmenu termínu, považuje sa to za súhlas so závermi zisťovania príčin vzniku nehody.

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

209. Ak si to povaha nehody vyžaduje, môže vyšetrovateľ ŽSR, ktorý zisťuje príčiny jej vzniku, požiadať na stanovenie príčiny nehody o stanovisko 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.

210. Neobsadené

XI. Kapitola

Spis nehody

211. Zo zdokumentovania každej nehody 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 ŽSR. Pre spis sa používa predpísaný spisový obal. Záznamy vytvorené a získané pri zisťovaní príčin vzniku nehody sa v spisovom obale usporadúvajú chronologicky. Súčasťou spisu nehody je aj (podľa druhu nehody):

- a) správa o zisťovaní príčiny vzniku nehody,
- b) zápis z obhliadky miesta nehody,
- 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 požitia alkoholických nápojov, omamných a psychotropných látok zamestnancov zúčastnených pri vzniku nehody, doklady o zdravotnej a odbornej spôsobilosti zamestnancov, ktorí nehodu zaviniли,
- e) záznam zo záznamového alebo registračného zariadenia a jeho písomný prepis vzťahujúci sa na predmetnú nehodu,
- 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 a vyhodnotenie, nález o rozsahu jeho poškodenia, vyhodnotenie záznamov meracích zariadení, hlásenia o lome koľajnice,
- n) doklad od polície, prípadne vyšetrovateľa o zavinení vodiča cestného vozidla a súpis skutkovej podstaty,

- 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 odstraňovacích 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) zápis zo spoločného rokovania podľa článku 208,
- w) „Správa“ o uzatvorení nehody,
- x) prezenčná listina prítomných na operatívnej komisii,
- y) hlásenie o splnení uložených úloh,
- z) doložka o vykonaní kontroly splnenia úloh a uložení spisu.

Pri zisťovaní príčin vzniku nehôd sa plnohodnotne využívajú aj tlačivá, ktoré sú pomenované inak ako je uvedené vyššie a svojím obsahom vyhovujú danej oblasti.

212. Každý spis má pridelené číslo, ktoré pozostáva:

- z podacieho čísla prvého záznamu danej nehody (z registratúrneho denníka vedeného na danom útvare, resp. vygenerované určeným systémom, napr. Fabasoft),
- 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 nehody, 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 nehody.

V prípade trestného alebo priestupkového konania spis nehody 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 nehody uzatváral. Tento rozhodne o vyradení, resp. predĺžení lehoty uloženia. Jeho rozhodnutie je konečné.

214. Registratúrne záznamy vytvorené pri zisťovaní príčin vzniku nehôd 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 ŽSR je povinný na požiadanie oznámiť prokurátorovi, policajným orgánom (ŽP, PZ) alebo vyšetrovaciemu orgánu výsledky vlastných vyšetrení a postihy zamestnancov ŽSR (dopravcu) a predložiť k nahliadnutiu spis nehody, ktorú sám dokumentoval.

216. až 220. Neobsadené

ŠTVRTÁ ČASŤ

XII. Kapitola

Ukončenie zisťovania príčin vzniku nehôd

221. Vyšetrovateľ ŽSR písomne oboznámi s výsledkami zisťovania príčin vzniku nehody vedúceho zamestnanca organizačnej jednotky, ktorej zamestnanci, železničné vozidlá alebo zariadenie, ktoré obhospodarujú, nehodu zavinili. Do 5 pracovných dní od prijatia písomného oboznámenia predloží vedúci zamestnanec návrh opatrení voči uvedeným zamestnancom alebo voči zamestnancom, u ktorých bolo pri vyšetrovaní nehôd zistené neplnenie si svojich pracovných povinností spolu s návrhom opatrení pre zamedzenie opakovania podobných prípadov. O výsledku vyšetrovania musí byť oboznámený aj vedúci Oddelenia bezpečnosti železničnej dopravy Odboru bezpečnosti a inšpekcie GR ŽSR. Podobne sa postupuje aj v prípadoch zavinenia nehôd na dráhe v správe ŽSR zamestnancami alebo železničným vozidlom dopravcu. Podľa povahy prípadu môže vedúci SBI, cestou odboru bezpečnosti a inšpekcie požiadať nadriadený odbor GR ŽSR, aby prijal opatrenia s cieľom zabezpečiť účinnú prevenciu a zamedziť opakovanie sa nehôd s účinnosťou pre celú oblasť ŽSR.

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

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

224. až 230. Neobsadené

XIII. Kapitola

Uzatváranie nehôd

231. Uzatvorenie (výkon práv štatutárneho orgánu) nehody vykonáva oprávnený zamestnanec, uvedený v Prílohe č. 3 prerokovaním na operatívnej komisii. Uzatvorenie nehôd kategórií A 3, A 5, B 3, B 5 sa môže vykonať aj bez prerokovania operatívnou komisiou, ak jej vznik nezapríčinili zamestnanci, železničné vozidlá a zariadenia ŽSR a dopravcu. Uzatvorenie nehody, ktorej príčiny vzniku boli zisťované vedúcimi výkonných pracovísk, môže byť bez prerokovania operatívnou komisiou v prípade, ak sa na vzniku nehody nepodieľali zamestnanci a zariadenia inej organizačnej jednotky ŽSR.

Všetky nehody sa uzatvoria vydaním „Správy o uzatvorení nehody“, ktorej predpísaná forma a obsah je uvedená v Prílohe 13, vzor č. 6.

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

233. Ak sa na príčine vzniku nehody podieľali zariadenia alebo zamestnanci dopravcu resp. iných právnických a fyzických osôb, uzatvorenie uvedenej nehody sa vykoná na spoločnej operatívnej komisii za účasti zodpovedného zástupcu dopravcu resp. iných právnických a fyzických osôb, ktoré sa na nehode podieľali.

234. Uzatvorenie nehody sa vykoná v termíne do 10 pracovných dní od doručenia spisu nehody podľa čl. 222. V odôvodnených prípadoch môže vedúci Strediska bezpečnosti a inšpekcie cestou vedúceho oddelenia BŽD požiadať riaditeľa Odboru bezpečnosti a inšpekcie GR ŽSR o predĺženie termínu uvedeného v čl. 222. Obdobne žiada o predĺženie termínu (pri nehodách dokumentovaných vedúcimi výkonných pracovísk) vedúci organizačnej jednotky vedúceho Strediska bezpečnosti a inšpekcie.

235. Správa o uzatvorení nehody sa odošle:

- Odboru bezpečnosti a inšpekcie GR ŽSR - podpísaný priepis (u nehôd dokumentovaných vedúcimi výkonných pracovísk iba na miestne príslušné Stredisko bezpečnosti a inšpekcie),
- vyšetrovaciemu orgánu,
- bezpečnostnému orgánu,
- miestne príslušnej oblastnej správe ŽP, v obvode ktorej došlo k nehode (iba kategórie A, B),

- organizačnej zložke ŽSR resp. dopravcu, ktorým sa v súvislosti s nehodou ukladajú úlohy a opatrenia,
- Odboru účtovníctva a daní GR ŽSR (iba nehody, pri ktorých vznikla škoda),
- ÚIVP a IV,
- vedúcemu organizačnej jednotky ŽSR, ktorej zamestnanec, železničné vozidlo alebo zariadenie nehodu zavinili, alebo ktorej pri nehode vznikla škoda,
- dopravcovi (resp. iným právnickým a fyzickým osobám) v prípade zavinenia nehody zamestnancom, železničným vozidlom alebo zariadením dopravcu, prípadne ak zariadenie alebo železničné vozidlo, ktoré obhospodaruje, bolo v súvislosti s nehodou poškodené alebo mu inak vznikla škoda (napr. poškodením prepravovaného tovaru, ručných batožín, prípadne iného majetku cestujúcich, zabezpečovaním náhradnej autobusovej dopravy, náhradou za zmeškanie vlakov, zraneniu cestujúcich a pod.).

Správu o uzatvorení nehody odosiela vyšetrovateľ ŽSR určeným útvarom a organizačným jednotkám do 14 dní po konaní operatívnej komisie.

Preukázateľné oboznámenie zamestnancov, ktorí nehodu zavinili (s príčinou, zodpovednosťou a prijatými opatreniami) zabezpečí ich nadriadený zamestnanec.

236. Prerokovania nehody na operatívnej komisii sa môžu zúčastniť:

- generálny riaditeľ a jeho námestníci,
- riaditeľ Odboru bezpečnosti a inšpekcie GR ŽSR,
- vedúci oddelenia BŽD a zamestnanci tohto oddelenia,
- vedúci SBI,
- vyšetrovateľ ŽSR, ktorý zisťoval príčiny vzniku nehody,
- zamestnanci, ktorí zavinili nehodu, ich vedúci výkonných pracovísk a nadriadených organizačných jednotiek ŽSR,
- zástupca nadriadeného odboru GR ŽSR,
- zástupca dopravcu,
- zamestnanci dopravcu, ktorí nehodu zavinili,
- právnik ŽSR alebo dopravcu,
- zástupcovia iných právnických osôb, ktorých zamestnanci alebo zariadenia sa podieľali na vzniku nehody,
- psychológ ŽSR,
- zástupca ŽP, vyšetrovateľ PZ, prokurátor, MDPT, vyšetrovací orgán, bezpečnostný orgán (musia byť včas pozvaní),
- zástupca odborovej organizácie.

ŽSR Z 17 (D 17)

237. O prizvaní zástupcov podľa čl. 236, prípadne iných zamestnancov a o mieste konania operatívnej komisie rozhodne podľa povahy a závažnosti prerokováanej nehody ten zamestnanec, ktorý predmetnú nehodu uzatvára.

238. Úlohy súvisiace s predmetnou nehodou ukladané operatívnou komisiou jednotlivým VOJ ŽSR a dopravcom sú ukladané v súlade so zákonom²³ a sú pre nich záväzné.

239. až 240. Neobsadené

²³ Zákon o dráhach § 30, odst. 1, písm. k

XIV. Kapitola

Kontrola správnosti zisťovania príčin vzniku nehôd

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

- vedúci oddelenia BŽD,
- zamestnanci oddelenia BŽD,
- vedúci SBI,
- hlavný inšpektor (inšpektor) bezpečnosti železničnej dopravy SBI.

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

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

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

245. Zamestnanci určení v čl. 241 sú oprávnení vstupovať aj do neukončených nehôd, 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 zúčastnené na nehode sú v odôvodnených prípadoch oprávnené podať námietky k zistenej príčine a stanovenej zodpovednosti za jej vznik.

252. Námietky proti uzavretiu nehody môže podať vedúci zamestnanec VOJ ŽSR, ktorej zamestnanec alebo zariadenia, ktoré spravuje alebo udržiava sa podieľali na vzniku nehody. 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 nehode.

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

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

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

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

Riaditeľ VOJ ŽSR môže podať námietku riaditeľovi odboru bezpečnosti a inšpekcie GR ŽSR do 15 kalendárnych dní od prijatia "Správy o uzatvorení nehody". Spôsob zisťovania príčin vzniku nehody, správnosť vyhodnotenia zistených skutočností a prijaté závery predmetnej nehody vyhodnocujú zamestnanci odboru bezpečnosti a inšpekcie GR ŽSR. Na základe ich zistení riaditeľ odboru bezpečnosti a inšpekcie GR ŽSR opätovne rozhodne do 30 kalendárnych dní. Jeho rozhodnutie je konečné.

Nehody za účasti zamestnancov alebo zariadenia dopravcu

254. Ak sa na vzniku nehody podieľali zamestnanci, resp. zariadenia dopravcu a ŽSR, musí dôjsť pred konaním spoločnej operatívnej komisie k zhode (čl.208) medzi vyšetrovateľom ŽSR a povereným zamestnancom dopravcu (čl. 161) o príčine (resp. zavinení). Ak medzi nimi nedôjde k zhode, dohodnú sa na základe zistených skutočností o príčine (resp. zavinení) oprávnený zamestnanec ŽSR (ktorý je oprávnený podľa prílohy č.3 uzatvárať predmetnú nehodu) a oprávnený zamestnanec dopravcu, v opačnom prípade rozhodne oprávnený zamestnanec ŽSR o uzatvorení predmetnej nehody a ak dopravca nesúhlasí, môže požiadať o súdne konanie.

255. Obdobným spôsobom môže podať námietku voči uzatvoreniu nehody aj zamestnanec, ktorý predmetnú nehodu zavinil. Námietku podáva cestou riaditeľa príslušnej VOJ. Námietka sa rieši v súlade s čl. 252 a 253 (s výnimkou poslednej vety).

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 prijímú opatrenia na odstránenie nedostatkov. Na poradách vedenia sa polročne zhodnotí stav nehodovosti vo vlastnej VOJ, vyhodnotí sa účinnosť prijatých opatrení v predchádzajúcom období, účinnosť kontrolnej činnosti vo vzťahu k nehodám a prijímú sa konkrétne opatrenia na odstránenie nedostatkov s určením termínov a zamestnancov VOJ, ktorí zodpovedajú za splnenie uložených úloh.

262. Riaditeľ Odboru bezpečnosti a inšpekcie GR polročne spracuje a predkladá správu o stave bezpečnosti železničnej dopravy za sieť ŽSR, ktorú pred konaním porady vedenia GR ŽSR predkladá námestníkovi GR pre prevádzku. Generálny riaditeľ ŽSR prerokuje stav a úroveň bezpečnosti železničnej prevádzky, vyhodnotí plnenie opatrení a podľa potreby prijme úlohy na zlepšenie stavu.

263. Skúsenosti a poznatky z analýz nehôd a z kontrolnej činnosti sa musia využívať k výchove zamestnancov ŽSR a k predchádzaniu vzniku podobných nehôd v prevádzke ŽSR. Za tohto dôvodu 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 nehodách a mimoriadnych udalostiach zodpovedá správca dopravnej cesty. Zjazdnosť dopravnej cesty zabezpečuje vlastnými prostriedkami ŽSR (Mostný obvod, ÚŽI 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 nehody mu oznamuje vedúci prác (určený zamestnanec OR z úseku infraštruktúry), alebo zástupca dopravcu.

272. Koordináciu dopravy na mieste nehody a mimoriadnej udalosti zabezpečí koordinátor (určený zamestnanec OR z úseku riadenia dopravy). Koordináciu odstraňovacích a obnovovacích prác zabezpečí vedúci prác. Odstraňovacie 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 pri ktorých si ich vykonanie vyžaduje spoluprácu s inou organizačnou jednotkou prítomnou na obnovovacích prácach vždy prerokováva s vedúcim prác.

274. Za bezodkladné odstránenie z dráhy nehodou alebo mimoriadnou udalosťou poškodených (vykoľajených) železničných vozidiel a nákladu, ktoré znemožňujú prevádzkovanie dráhy a vykonávanie dopravy na dráhe zodpovedá dopravca²⁴.

275. O spôsobe prepravy nakoľajených (poškodených) železničných vozidiel zo širšej trate do najbližšej ŽST rozhodne vedúci NPP a súčasne určí technické podmienky prepravy.

276. až 280. Neobsadené

²⁴ Povinnosť dopravcu určená Zákonom o doprave na dráhe §15, odst.1, písm. h..

Vyhodnotenie odstraňovacích prác

281. Ak pri nehode boli použité odstraňovacie prostriedky (NPP, NŽJ, a pod.) a bola prerušená železničná doprava, musí byť vykonané vyhodnotenie odstraňovacích prác.

282. Pre potreby zisťovania príčin vzniku nehôd, riaditeľ OR prípadne na požiadanie vyšetrovateľa ŽSR, ktorý zisťuje príčiny vzniku predmetnej nehody aj dopravcovia, ktorých zamestnanci, železničné vozidlo alebo zariadenie sa zúčastnili na odstraňovacích prácach a prácach na obnove prevádzky, predložia do 10 pracovných dní od vzniku nehody vyšetrovateľovi ŽSR písomnú správu, v ktorej uvedú vyhodnotenie odstraňovacích prác za nimi riadené odvetvie, dokladované objektívnym rozborom. Vyšetrovateľ ŽSR správu preverí čo do úplnosti, nedostatky prerokuje so spracovateľom a správu priloží do spisu nehody.

XVIII. Kapitola

Informovanie verejnosti o nehodách

283. Informácie oznamovacím prostriedkom a verejnosti o nehodách 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, u ktorých sú poškodené zariadenia v správe. 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 nehodách 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 – vážne mimoriadne udalosti, ktoré majú najmenej jeden z týchto následkov: smrteľný úraz, ťažký úraz najmenej 5 osôb, rozsiahle poškodenie železničných vozidiel, železničnej infraštruktúry, životného prostredia, majetku tretích osôb, alebo prerušenie dopravy na tratiach 1. kategórie na 6 a viac hodín a pod.,

M 2 – menšie mimoriadne udalosti, ktoré majú najmenej jeden z týchto následkov: ťažký úraz najviac 4 osôb alebo poškodenie železničných vozidiel, železničnej infraštruktúry, životného prostredia, majetku tretích osôb v rozsahu minimálne väčšej škody.

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

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

294. Mimoriadne udalostí 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 udalostí, ich uzatváranie, námietkové konanie, práva a povinnosti jednotlivých organizačných jednotiek ŽSR a dopravcu platia ustanovenia vzťahujúce sa na nehody, ak v tejto kapitole nie je ustanovené inak.

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

297. až 303. Neobsadené

SIEDMA ČASŤ ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

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 a Zmluvy o prístupe na dopravnú cestu ŽSR v oblasti zisťovania príčin vzniku nehôd 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. V prípade súdnych konaní sú zamestnanci ŽSR oprávnení podávať pred súdom svedectvo v rozsahu:

- zamestnanci priamo zúčastnení na nehodách a MU opis vzniku uvedenej udalosti,
- zamestnanci Odboru právnych vzťahov – ako zástupcovia ŽSR,
- zamestnanci Odboru bezpečnosti a inšpekcie a SBI, ktorí v predmetnej udalosti vykonávali akékoľvek úkony,
- garanti predpisov, ktorí zabezpečia výklad predpisových ustanovení,
- ostatní zamestnanci podľa pozvania súdu s tým, že nie sú oprávnení pre súdy zabezpečovať výklad predpisových ustanovení. Sú povinní upozorniť súd, že výklad predpisu je oprávnený robiť iba garant uvedeného predpisu aj s uvedením jeho mena.

Ustanovenie tohto článku sa nevzťahuje na zamestnancov, ktorí zapríčinili vznik nehody a mimoriadnej udalosti

309. Predpis neprešiel jazykovou úpravou.

310. až 315. Neobsadené

Zoznam súvisiacich predpisov

Všeobecne záväzne právne predpisy

Zákon NR SR č. 513/2009 zo dňa 28.10.2009 o dráhach, vrátane vyhlášok k nemu vydaných

Zákon NR SR č. 514/2009 zo dňa 28.10.2009 o doprave na dráhach, vrátane vyhlášok k nemu vydaných

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

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

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

Zákon NR SR č. 8/2009 Z. z. O cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov zo dňa 3.12.2008 v znení neskorších predpisov

Predpisy Železníc Slovenskej republiky

Bz 1	Bezpečnosť zamestnancov v podmienkach ŽSR
S 3	Železničný zvršok (vrátane indexových predpisov S 3-x)
S 4	Železničný spodok
T 100	Prevádzka zabezpečovacích zariadení (vrátane ostatných predpisov T a D/T)
E 10	Predpis pre prevádzku, obsluhu a údržbu trakčného vedenia (vrátane ostatných predpisov E)
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

RID	Pravidlá týkajúce sa prepravy nebezpečného nákladu po železnici
COTIF	Dohovor o medzinárodnej železničnej preprave z 9.05.1980 (Protokol 1999)
Smernica 2004/49/ES	Európskeho parlamentu a rady zo dňa 29. 04. 04 o bezpečnosti železníc spoločenstva zmenená a doplnená neskoršími smernicami

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 1540	Elektrické trakčné siete celoštátnych a regionálnych dráh a vlečiek
TNŽ 34 2620	Predpisy pre železničné staničné zab. zar.
TNŽ 34 2630	Predpisy pre železničné traťové zab. zar.
TNŽ 73 6360	Geometrické usporiadanie koľají normálneho rozchodu na celoštátnych dráhach a vlečkách

ZOZNAM PRÍLOH

Príloha č. **Názov prílohy**

1. Vážne odborné pochybenie
2. Označenie určených zamestnancov na mieste nehody
3. Zisťovanie príčin vzniku a uzatváranie nehôd
v železničnej doprave
4. Zisťovanie stavu železničného zvršku, spodku a
umelých stavieb
5. Zisťovanie stavu oznamovacieho, zabezpečovacieho
a telekomunikačného zariadenia
6. Zisťovanie stavu zariadení energetiky a elektrotechniky
7. Prevádzkové poruchy
8. Obal „NEHODY“
9. Záznamové zariadenia a manipulácia so záznamami
10. Úrazy cestujúcich, tretích osôb, zamestnancov ŽSR
a dopravcov
11. Zvolávací plán vedúcich zamestnancov ŽSR (dopravcu
12. Telefonické hlásenie nehodových a mimoriadnych
udalostí v železničnej doprave
- 13/1. Zápis z obhliadky miesta nehody
- 13/2. Záznam o meraní železničného zvršku
- 13/3. Záznam z merania výhybiek
- 13/4. Zápis so zamestnancom
- 13/5. Zápis o konfrontácii
- 13/6. Správa o uzatvorení nehody
- 13/7. Zápis z komisionálneho preskúšania PZZ po nehode
- 13/8. Zápis z komisionálneho premerania priecestia po
nehode
- 13/9. Hlásenie nehody v železničnej prevádzke
14. Voľné prílohy

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

1. zmena

Vypracoval: Odbor bezpečnosti a inšpekcie GR ŽSR

Počet vydaných výtlačkov: 2 700 ks

Rok vydania: 2009

Tlač: tlačiareň GR ŽSR ul. Klemensova 8 Bratislava

V elektronickej podobe umiestnený: IP ŽSR; WWW.ZSR.SK

© GR ŽSR O 440

Vážne odborné pochybenie (Závažné porušenie predpisov)

Pri zisťovaní príčin vzniku nehôd sa za vážne odborné pochybenie (Zákon o dráhach § 32, odst. 7) považuje také porušenie alebo zanedbanie ustanovení bezpečnostných, prevádzkových, technických, technologických predpisov a pravidiel, ktoré ohrozilo bezpečnosť a plynulosť prevádzky dráhy a dopravy na dráhe. Za vážne odborné pochybenie sa **vždy** považuje také porušenie uvedených predpisov, ktoré má za následok vznik nehôd kategórie A, B, C.

Pri prevádzkových poruchách kategórie D vážne odborné pochybenie pri porušení uvedených predpisov posudzuje oprávnený zamestnanec ŽSR, dopravcu alebo operatívna komisia s ohľadom na okolnosti za akých uvedená porucha vznikla a na možné následky (napr. väčšia škoda a pod.).

Osoba poverená výkonom kontroly zamestnancov ŽSR a dopravcu je oprávnená odobrať doklad o odbornej spôsobilosti zamestnancovi, ktorý:

- sa pri výkone práce dopustil vážneho odborného pochybenia
- zavinil nehodu, ak jej príčinou bola jeho neodbornosť.

Mimoriadna lekárska preventívna prehliadka a psychologické vyšetrenie sa vykonáva u zamestnanca, ktorý zavinil vznik nehody (povinnosť určená Zákonom o dráhach, § 33 ods. 3).

Za **závažné porušenie pracovnej disciplíny** sa považuje aj nepodanie pravdivej informácie o nehode (Pracovný poriadok ŽSR, článok 13, bod 7, písmeno i).

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

Označenie určených zamestnancov na mieste nehody

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

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

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

Zisťovanie príčin vzniku a uzatváranie nehôd v železničnej doprave

Kategória nehôd		Príčiny vzniku nehody zisťuje	Uzatvorenie nehody vykoná
A 1	Zrážka vlaku	IBŽD *)	Riaditeľ O 440 GR ŽSR
A 2	Vykofajenie vlaku	IBŽD *)	Riaditeľ O 440 GR ŽSR
A 3	Zrážka železničného vozidla s užívateľmi priecestí	IBŽD *)	Riaditeľ O 440 GR ŽSR
A 4	Iné nehody	IBŽD *)	Riaditeľ O 440 GR ŽSR
A 5	Úraz osoby spôsobený pohybom žel. vozidiel	IBŽD *)	Riaditeľ O 440 GR ŽSR (+ príloha 10)
B 1	Zrážka vlaku	IBŽD *)	Riaditeľ O 440 R ŽSR
B 2	Vykofajenie vlaku	IBŽD *)	Riaditeľ 440 GR ŽSR
B 3	Zrážka železničného vozidla s užívateľmi priecestí	IBŽD *)	Riaditeľ 440 GR ŽSR
B 4	Požiar železničného vozidla	IBŽD *)	Riaditeľ O 440 GR ŽSR
B 5	Úraz osoby spôsobený pohybom žel. vozidiel	IBŽD *)	Riaditeľ O 440 GR ŽSR (+ príloha 10)
B 6	Zrážka a vykofajenie železničného vozidla pri posune	IBŽD*)	Riaditeľ O 440 GR ŽSR
C 1	Lom koľajnice	Vedúci AO	Riaditeľ OR
C 2	Deformácia koľaje	Vedúci AO	Riaditeľ OR
C 3	Chyba signalizácie	Vedúci AO	Riaditeľ OR
C 4	Prejdenie návesti STOJ	IBŽD *)	Riaditeľ O 440 GR ŽSR
C 5	Lomy kolies a náprav	Prednosta ŽST a vedúci VP	Riaditeľ OR ŽSR

ŽSR Z 17 (D 17)

C 6	neobsadené		
C 7	neobsadené		
C 8	neobsadené		
C 9	neobsadené		

Prevádzkové poruchy (príloha č. 7)

D 1	Nezabezpečená jazda vlaku	IBŽD*)	Riaditeľ O 440 GR ŽSR
D 2	Neúmyselný pohyb železničného vozidla	Prednosta ŽST	Riaditeľ OR ŽSR
D 3	Rozrezanie výmeny alebo prestaviteľnej srdcovky	Prednosta ŽST	Riaditeľ OR ŽSR
D 4	Porucha zariadenia infraštruktúry	Vedúci AO	Riaditeľ OR ŽSR
D 5	Porucha železničného vozidla	Prednosta ŽST a Vedúci VP	Riaditeľ OR ŽSR
D 6	Roztrhnutie vlaku	Prednosta ŽST	Riaditeľ OR ŽSR
D 7	Poškodenie zariadenia infraštruktúry, železničného vozidla alebo prepravovaného nákladu	Prednosta ŽST a Vedúci AO	Riaditeľ OR ŽSR
D 8	Bližšie nešpecifikované poruchy vzniknuté v súvislosti s pohybom železničných vozidiel a nezaradené ako nehody	Prednosta ŽST a Vedúci AO	Riaditeľ OR ŽSR

*) Inšpektor bezpečnosti železničnej dopravy podľa povahy prípadu môže pred svojím príchodom na miesto nehody poveriť vedúceho výkonného pracoviska ŽSR (resp. inú zodpovednú osobu) vykonať prvotné úkony zisťovania príčin vzniku nehôd. Po príchode IBŽD (HIBŽD) na miesto nehody mu poverený zamestnanec odovzdá zaistený materiál a informuje ho o tom, čo bolo zistené.

Poznámka: Ak sa na nehodách B 4, C 5 a prevádzkových poruchách kategórie D 5 – D 8 podieľali iba zariadenia a zamestnanci jedného dopravcu (príčina aj následky), môže príčiny vzniku zisťovať a tieto udalosti 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 nehôd sa vykonáva meranie železničného zvršku a zisťovanie stavu železničného zvršku, spodku a umelých stavieb. Meranie sa vykonáva podľa čl. 190 predpisu Nehody a mimoriadne udalosti. Vykonanie merania a jeho vyhodnotenie zabezpečí správca uvedeného zariadenia. Pri nehodách, pri ktorých došlo k zrážke alebo vykoľajeniu železničného vozidla, podľa potreby zabezpečí:

- spísanie tlačiva „Výsledky technického vyšetrenia železničného zvršku po vykoľajení“ vrátane grafického znázornenia GPK,
- písomné vyhodnotenie nameraných hodnôt GPK,
- výpis tlačeného záznamu a grafického výstupu z posledného merania meracieho vlaku, meracieho vozíka KRAB, príp. pojazdnej rozchodky a jeho vyhodnotenie,
- opis Nákresného prehľadu bezstykovej koľaje, zápisy o vykonaných prehliadkach a iné požadované materiály,
- výpis železničnej mapy z ochranného pásma dráhy so zameraním na vlastnícke pomery nehnuteľnosti, stromov, skál a pod., alebo doklad z meracej stanice o nepriaznivom počasí,
- ďalšiu pre zistenie príčiny vzniku nehody potrebnú dokumentáciu.

Zamestnanec, ktorý zisťuje príčiny vzniku nehody vyhodnocuje:

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

- poistných uholníkov, prídržných a ochranných koľajníc a pod.,
- ďalšie údaje podľa závažnosti a kategórie nehody.

Meranie železničného zvršku

Meranie železničného zvršku nariaďuje vyšetrovateľ ŽSR vo všetkých prípadoch, kedy došlo k vykoľajeniu železničného 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 ŽSR. Namerané hodnoty sa zapisujú do pracovného tlačiva podľa vzoru č. 2 a vo výhybke aj podľa vzoru č. 3a, prípadne 3b. Namerané hodnoty v koľajových brzdách sa zapisujú vhodným spôsobom podľa druhu koľajovej brzdy tak, aby sa dali správne vyhodnotiť. 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 železničného vozidla opustilo temeno hlavy koľajnice prípadne miesto, v ktorom sa nachádza prvá stopa po vyšplhaní okolesníka na temeno hlavy koľajnice, resp. stopa po prepadaní kolesa na pojazdnej hrane - 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 železničných 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 jazyka výmeny, hrot (resp. pohyblivý 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 hobľovanej 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 ŽSR 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 prevádzkových hodnôt. Prekročenie medzných a prevádzkových odchýlok je jedným z kritérií pri určovaní príčiny nehody.

Zisťovanie stavu železničného spodku

V rámci prvotného 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 ŽSR môže nariadiť meranie deformácie železničného telesa.

Umelé stavby

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

Zisťovanie stavu oznamovacieho, zabezpečovacieho a telekomunikačného zariadenia

I. Všeobecne

Pri objasňovaní vzniku nehody sa vykonáva meranie oznamovacieho, zabezpečovacieho a telekomunikačného zariadenia podľa predpisov platných pre jednotlivé druhy zariadenia. Meranie sa vykonáva podľa čl. 190 predpisu Nehody a mimoriadne 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 počítačových (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 koľajisku (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 oporníci, kontrola samovratného zariadenia u samovratných

ŽSR Z 17 (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 nehody, 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 železničného 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 nehody 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 doťahovačov 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 hradieľ, preradného hradla,
- preveriť splnenie podmienok pre odhlášku,
- preveriť činnosť hradlovej zárážky, medzilahlého 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 HV a Záznamníku porúch na železničnej stanici,
- preskúšať správnosť prenosu návěstí na skúšobnom zariadení mobilnej časti VZ,
- na stanovišti VZ,

ŽSR Z 17 (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 nehody,
- 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 porúch a 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, počítačov náprav a indukčných slučiek
- preveriť šuntovú citlivosť koľajových obvodov a prípadných úprav k zamedzeniu straty šuntu,
- vybavenie priecestia (výstražné kríže, nápisy, nátery, odrazky, 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 klzných 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 skriň koľajových brzd, rozvod vzduchu,
- spôsob ovládania koľajových brzd, režim ovládania koľajových brzd, stav koľajových brzd (nastavenie brzdových líšt a pod.), 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 nehode 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 priesectia 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 (rozrezanie výhybiek, zhasnutie návestidiel a pod.),
- či nie je indikovaná porucha zobrazovania pri bezpečnom zobrazovaní, či nie je indikovaná porucha komunikácie (prenosového systému) pri bezpečnom prenose príkazov a informácii, či nie je indikovaná kritická porucha vlastného systému
- 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 podľa čl. 190 predpisu Nehody a mimoriadne udalosti. Vykonanie merania a jeho vyhodnotenie zabezpečí správca uvedeného zariadenia.

- druh trakčnej prúdovej sústavy (25 kV; 15 kV; 3 kV; 1,5 kV; 600 V),
- výsledky a záznamy merania trakčného vedenia, zistené nedostatky 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 vyznenie vodičov o mimoriadnostiach na TV,
- druh a stav zbieračov rušňa,
- stav železničného zvršku, smerová a výšková poloha koľaje v mieste nehody a ich úprav,
- vyhodnotenie záznamov u elektrodispečera.

Prevádzkové poruchy

1. Ak pri prevádzkovaní dráhy a dopravy na dráhe dôjde pri pohybe železničných vozidiel k udalosti, ktorá nenapĺňa podmienky pre zaradenie do kategórie nehody alebo mimoriadnej udalosti a dôjde pri nej k následkom, k porušeniu noriem, predpisov a nariadení, sú prednosta ŽST a vedúci výkonného pracoviska (podľa miesta vzniku) povinní z dôvodu zachovania bezpečnosti dráhy a bezpečnosti dopravy na dráhe zisťovať príčiny tejto udalosti. Ak sa na jej vzniku podieľali zamestnanci alebo zariadenia dopravcu, je rovnaká povinnosť aj na strane dopravcu.

2. Prevádzkové poruchy (označenie „D“) sú neželané alebo neúmyselné udalosti, alebo reťazec týchto udalostí, pri ktorých nevznikli následky pre zaradenie do kategórie nehôd alebo mimoriadnych udalostí, ale takéto následky mohli nastať a majú negatívny vplyv na bezpečnosť a plynulosť prevádzky.

Kategorizácia prevádzkových porúch a ich opis

- **D 1** - nezabezpečená jazda vlaku,
- **D 2** - neúmyselný pohyb železničného vozidla,
- **D 3** - rozrezanie výmeny alebo prestaviteľnej srdcovky,
- **D 4** - porucha zariadenia infraštruktúry,
- **D 5** - porucha železničného vozidla,
- **D 6** - roztrhnutie vlaku,
- **D 7** - poškodenie železničného zariadenia, železničného vozidla alebo prepravovaného nákladu,
- **D 8** - bližšie nešpecifikované poruchy vzniknuté v súvislosti s pohybom železničného vozidla a nezaradené ako nehody.

3. Ak dôjde k niektorým nižšie uvedeným udalostiam v súlade s predpisovými ustanoveniami a pomôckami GVD, takéto udalosti sa nekategorizujú ako prevádzkové poruchy. Rovnako sa ako prevádzkové poruchy nekategorizujú prípady vyplývajúce iba z nesprávneho naloženia železničného vozidla, kvapkanie alebo rozsypanie prepravovaného tovaru z dôvodu technického stavu železničného vozidla a pod., a to aj v prípade, ak bolo železničné vozidlo odstavené z prevádzky a prípady vyplývajúce z vandalizmu.

Nezabezpečená jazda vlaku (D 1)

4. Do tejto kategórie sú zahrnuté vchody vlaku na obsadenú koľaj t. j. koľaj, v priechodnom priereze ktorej sa nachádza vlak alebo železničné vozidlo, vrátane narušenia bočnej ochrany vlakovej cesty železničným vozidlom (bočná ochrana – zabezpečenie vlakovej cesty proti ohrozeniu z boku zo zbiehajúcich sa koľají). Za nezabezpečenú jazdu vlaku sa považuje 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 železničnými vozidlami. Rovnako sa kvalifikuje aj vchod, odchod alebo prechod vlaku, ak vlaková cesta je postavená a jazda vlaku uskutočnená na slepú koľaj alebo na koľaj vylúčenú z prevádzky.

5. Rovnako sú do tejto kategórie zahrnuté aj vchody vlaku do obsadeného priestorového oddielu (taká jazda vlaku v slede za vlakom alebo železničným vozidlom, ktorá má za následok to, že v rovnakom čase sa v jednom priestorovom oddiele nachádzajú dva vlaky resp. železničné vozidlo a vlak alebo ich časti), jazdy vlaku proti vlaku alebo železničnému vozidlu (ich protismerné jazdy po tej istej traťovej koľaji resp. smerom na tu istú traťovú koľaj) a prípady odchodu vlaku na inú trať.

6. Podobne sa posudzuje aj vchod vlaku s prepravou cestujúcich na koľaj, ktorá nie je určená pre nástup a výstup cestujúcich (zastavenie vlaku z dopravných dôvodov sa nepovažuje za D 1).

7. Prevádzkové poruchy „nezabezpečená jazda vlaku“ vznikajú okamihom prechodu čela vlaku za prvé návestidlo posudzovaného úseku koľaje v smere jazdy vlaku, ale pri odchode vlaku okamihom uvedenia vlaku do pohybu po rozkaze alebo súhlase na odchod. V staniciach bez odchodových návestidiel (resp. so skupinovým odchodovým návestidlom) a na tratiach so zjednodušeným riadením dopravy sa za jeho prejdenie považuje prejdenie Lichobežníkovej tabuľky, prvého námedzníka a hrotu jazyka odvratnej výmeny podľa miestnych pomerov príslušnej dopravne.

Neúmyselný pohyb železničného vozidla (D 2)

8. Za neúmyselný pohyb železničného vozidla sa považuje každý neúmyselný pohyb železničného 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 železničného vozidla nie je rozhodujúce či k nemu došlo pre zlé organizáciu práce alebo tým, že sa vozidlá dali do pohybu samovoľne.

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

Rozrezanie výmeny alebo prestaviteľnej srdcovky (D 3)

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

11. 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 železničných vozidiel. Za rozrezanie výmeny sa tiež nepovažuje prejazd železničného vozidla výhybkou zapnutou do samovratnej činnosti.

Porucha zariadenia infraštruktúry (D 4)

12. Za prevádzkovú poruchu tejto kategórie sa považujú prípady, pri ktorých došlo k poruche :

- oznamovacieho a zabezpečovacieho zariadenia,
- železničného zvršku,
- zariadenia energetiky a elektrotechniky,

ktoré majú negatívny vplyv na bezpečnosť a plynulosť železničnej prevádzky a pri ktorej došlo k malej škode a nie sú kategorizované ako nehody C1 – C3.

13. 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 prevádzkyschopného stavu a ktoré majú nepriaznivý vplyv na bezpečnosť a plynulosť železničnej prevádzky, nie sú uvedené v článku 63 a 64 tohto predpisu a vyžadujú si okamžité prerušenie alebo obmedzenie prevádzky, ktoré má za následok meškanie osobného vlaku 30 minút alebo nákladného vlaku 60 minút. Za oznamovacie

ŽSR Z 17 (D 17)

a zabezpečovacie zariadenia sa považujú aj spádoviskové zabezpečovacie zariadenia,

koľajové brzdy a diagnostické systémy pre železničné vozidlá (indikátory horúcich ložísk, horúceho obvodu kolesa, horúcich diskov kotúčových brzd a indikátory plochých kolies), u ktorých sa pri poruche nepožaduje zmeškanie vlaku.

14. Za poruchu na železničnom zvršku sa považujú prípady, kedy technický stav železničného zvršku vyžaduje okamžité prerušenie alebo obmedzenie prevádzky, ktoré má za následok meškanie osobného vlaku 30 minút alebo nákladného vlaku 60 minút. Ide o poruchu, ktoré nie sú uvedené v čl. 58 a 60 tohto predpisu.

15. Za poruchu zariadenia energetiky a elektrotechniky sa považujú prípady porúch na trakčnom vedení, napájacích a spínacích staníc, porúch v napájaní zabezpečovacích zariadení, ktoré si vyžadujú okamžité prerušenie alebo obmedzenie prevádzky, ktoré má za následok meškanie osobného vlaku 30 minút alebo nákladného vlaku 60 minút.

16. Za poruchu zariadenia infraštruktúry sa považuje aj prejdienie návesti „STOJ“ po predčasnej zmene návestného znaku návěstidla. Predčasnou zmenou návestného znaku návěstidla sú prípady, ak z dôvodu poruchy zariadenia dôjde k zmene návestného znaku návěstidla s absolútnym významom návesti „Stoj“, z návesti dovoľujúcej jazdu na návěst „Stoj“ prípadne k jeho zhasnutiu v dobe, kedy sa vlak k nemu približuje a napriek vykonaným opatreniam na zastavenie vlaku pred návěstou „Stoj“ návěstidla vlak nezastaví (aj vtedy, ak nedôjde k zmeškaniu vlaku). Ak k predčasnej zmene dôjde z iných dôvodov ako porucha (napr. obsadenia koľajového obvodu železničným vozidlom, narušením bočnej ochrany postavenej vlakovej cesty a pod.) takéto prípady sa kategorizujú ako D1.

Porucha železničného vozidla (D 5)

17. Za prevádzkovú poruchu tejto kategórie sa považuje porucha:

- hnacieho vozidla,
- železničného vozňa,
- traťového stroja,

ktorá by bez prijatých opatrení priamo ohrozovala bezpečnosť železničnej prevádzky. Jedná sa o poruchu, ktorá nedovoľuje ponechanie železničného vozidla v prevádzke a nie je uvedená v čl. 69 tohto predpisu.

18. Za poruchu železničného vozidla sa považujú prípady porúch a poškodenia hlavných častí kolies a podvozkov (napr. ukrútenie čapov náprav, uvoľnenia monoblokov resp. diskov, uvoľnenia obručí dvojkoľesí železničných vozidiel, lomy pružníc a pružín, porucha brzdy, návarky alebo ploché miesta na jazdnej ploche, horúcobežnosť nápravových ložísk), ktoré si vyžadujú vyradenie železničného vozidla z vlaku.

Roztrhnutie vlaku (D 6)

19. Roztrhnutie vlaku je každé pretrhnutie ťahadlového ústrojenstva železničného vozidla, jeho častí alebo samovoľné rozvesenie či rozpojenie počas jazdy, rozbiehania alebo zastavovania vlaku.

Poškodenie zariadenia infraštruktúry, železničného vozidla alebo prepravovaného nákladu (D 7)

20. Do tejto kategórie sa zaraďujú prípady poškodenia zariadenia infraštruktúry, železničného vozidla alebo prepravovaného nákladu navzájom, ku ktorým došlo pri posune alebo počas jazdy vlaku a ktoré nespĺňajú podmienky pre zaradenie do inej kategórie a vznikla pri nich malá škoda. Poškodenie viacerých železničných vozidiel, prípadne prepravovaného nákladu na viacerých železničných vozidlách súčasne sa považuje za jeden prípad.

Bližšie nešpecifikované poruchy vzniknuté v súvislosti s pohybom železničného vozidla nezaradené ako nehody (D 8)

21. Do tejto kategórie sa zaraďujú všetky prípady súvisiace s pohybom železničného vozidla, pri ktorých došlo k malej škode (napr. únik nebezpečných a škodlivých látok pri preprave z nádrže železničného vozidla a pod.) a prípady uvedené v čl. 34 tohto predpisu.

Evidencia, zisťovanie príčin, uzatváranie prevádzkových porúch a pod.

22. Ak nie je uvedené nižšie ináč, pre prevádzkové poruchy platí predpis Nehody a mimoriadne udalosti v plnom rozsahu.

ŽSR Z 17 (D 17)

- vznik prevádzkových porúch sa vyšetrovaciemu orgánu neoznamuje (čl. 92), orgánom činným v trestnom konaní a oznamujú iba tie prevádzkové poruchy, pri ktorých vznikla škoda, resp. je podozrenie zo vzniku trestného činu,
- prevádzkové poruchy orgány činné v trestnom konaní a vyšetrovací orgán nevyšetrujú (čl. 101, 102, 103),
- článok 121 pri kategórii „D“ neplatí,
- správa o uzatvorení sa nezasiela vyšetrovaciemu ani bezpečnostnému orgánu ani ŽP, na operatívnu komisiu sa taktiež nepozývajú (čl.235, 236),
- predpísaná forma a obsah Správy o uzatvorení prevádzkovej poruchy je uvedená v tejto prílohe, z prílohy 13 vzor č. 6 sa preberá iba prvá strana a podpisové doložky (čl. 231).

Odporučený obsah Správy o uzatvorení Prevádzkových porúch:

- a) stručné a výstižné opísanie prevádzkovej poruchy, rozbor okolností, ktoré mali vplyv na jej vznik a zavinenie, iné zistené porušenia,
- b) príčina,
- c) následky v členení podľa čl. 35 – 39,
- d) mená zamestnancov ŽSR prípadne dopravcu, ktorí prípad zaviniли, alebo jeho vznik umožnili (nástup k ŽSR, vo funkcii od roku, organizačná jednotka) s uvedením článkov služobných predpisov, ktoré boli porušené, ako aj porušenie ostatných smerníc a nariadení s vysvetlením o spôsobe porušenia ich ustanovení a podľa potreby aj s ich citáciou,
- e) mená zamestnancov, ktorí svojou obetavosťou zabránili vzniku vyšších škôd alebo sa iným spôsobom zaslúžili o zmiernenie následkov, vrátane návrhu na odmeny,
- f) prijaté závery voči zamestnancom ŽSR, resp. dopravcu, ktorí prevádzkovú poruchu zaviniли,
- g) opatrenia na zamedzenie vzniku podobného prípadu kategórie „D“ v obvode OR a v sieti ŽSR,
- h) mená a funkcie zamestnancov ŽSR, ktorí zodpovedajú za splnenie prijatých opatrení s uvedením termínu ich splnenia,
- i) záznam o uzatvorení „D“ (na ktorú organizačnú jednotku ŽSR alebo dopravcu, prípadne s akým podielom),
- j) 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

Poznámka:

Pre spracovanie tejto správy primerane platia usmernenia k Správe podľa prílohy č. 13 vzor 6

Príloha 8

Obal „NEHODY“

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

Obsah obalu:

- Predpis Nehody a mimoriadne udalosti,
- Vykonávacie pokyny, vysvetlivky, rozkazy a nariadenia vzťahujúce sa k problematike nehôd ,
- Povolenky (v dopravných 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 príľahlých medzistaničných úsekoch,
 - e) tlačivo „Hlásenie nehody v železničnej prevádzke 735 1 3890“
- odporučené 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,
 - Protokol z vykonaných prehliadok a meraní železničných vozidiel,
 - Protokol o lekárskom vyšetrení na skúšku na odber krvi 735 4 0999,
 - Poznámkový blok
 - Tlačivo „Zápis so zamestnancom“ podľa vzoru č. 4,
 - Prípadne ďalšie tlačivá, ktoré obsahovo patria k problematike nehôd. Najmenej 10 listov papiera vhodného do tlačiarne, na ktorej sa vykonáva tlač záznamu o okamžitom stave

ŽSR Z 17 (D 17)

a prevádzkových stavoch zabezpečovacieho zariadenia (len tam, kde sa takéto zariadenie používa).

Upravený obal „NEHODY“

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

Obsah obalu:

- Predpis Nehody a mimoriadne udalosti,
- Povoľenka (v dopravných 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 prízjazdových 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 ŽSR. 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 ŽSR. 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 nehode a to z dôvodu vyslobodenia osôb, zabránenia ďalšej nehode, uvoľnenia trate a podobne, vykoná osoba, ktorá riadi hnacie vozidlo (traťový stroj), posun záznamu pred uvedením železničného vozidla do pohybu.

Rýchlomerový prúžok z registračného rýchlomeru vyberie vyšetrovateľ ŽSR, 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 popísanie zodpovedá ten, kto prúžok vybral. Odobratie rýchlomerového prúžku potvrdí vyšetrovateľ ŽSR 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 železničného vozidla, názov dopravcu,

ŽSR Z 17 (D 17)

- číslo registračného rýchlomera,
- 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 nehode,
- 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 železničné 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 vyšetruje.

B. Elektronické rýchlomery

Po vzniku nehodovej udalosti, zamestnanec oprávnený riadiť železničné 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 železničné vozidlo a názov jeho základného pracoviska,
- číslo železničného vozidla a názov jeho majiteľa,
- kilometrický údaj polohy predného čela železničného vozidla v smere jazdy.

V prípade, keď zamestnanec oprávnený riadiť železničné vozidlo nie je schopný údaje zaznamenať, vykoná záznam vyšetrovateľ ŽSR, ktorý zisťuje príčiny vzniku nehody. Správnosť údajov potvrdí zamestnanec, ktorý ich zaznamenal svojim podpisom. List s údajmi odoberie vyšetrovateľ ŽSR 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 vyhodnocovacom pracovisku. O rozsahu vyhodnotenia záznamu rozhodne vyšetrovateľ ŽSR podľa okolností a závažnosti nehody po dohode so zástupcom správcu zariadenia.

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

Ak je potrebné snímať údaje priamo na mieste nehody, zabezpečiť zosnímanie oprávnený zástupca správcu zariadenia v prítomnosti vyšetrovateľa ŽSR, za prípadnej účasti zamestnanca domovského depa HV. 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 nehody využívajú v plnej miere. Vyberať záznamy hovorov z uvedených zariadení môže iba oprávnený zamestnanec za účasti a na príkaz vyšetrovateľa ŽSR. Ak je potrebné vykonať prehratie záznamu počas zisťovania príčin vzniku nehody, vykoná prehratie uvedeného záznamu oprávnený zamestnanec za účasti vyšetrovateľa ŽSR.

Oprávnený zamestnanec musí pri prehrávaní a manipulácií so záznamami postupovať tak, aby nedošlo k ich zmazaniu resp. poškodeniu. Na požiadanie vyšetrovateľa ŽSR zabezpečí správca uvedeného zariadenia prepis uvedených hovorov a spolu so záznamom hovorov (na DVD, CD, FD a pod.) ich doručí vyšetrovateľovi ŽSR. 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 ŽSR.

D. Záznamy elektronických stavadiel

Záznamové zariadenie elektronických stavadiel po nehode môže obsluhovať iba správca a to za účasti vyšetrovateľa ŽSR, resp. zmena č. 1, účinnosť od 01.01.2010

ŽSR Z 17 (D 17)

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

E. Záznamy u elektrodispečera

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

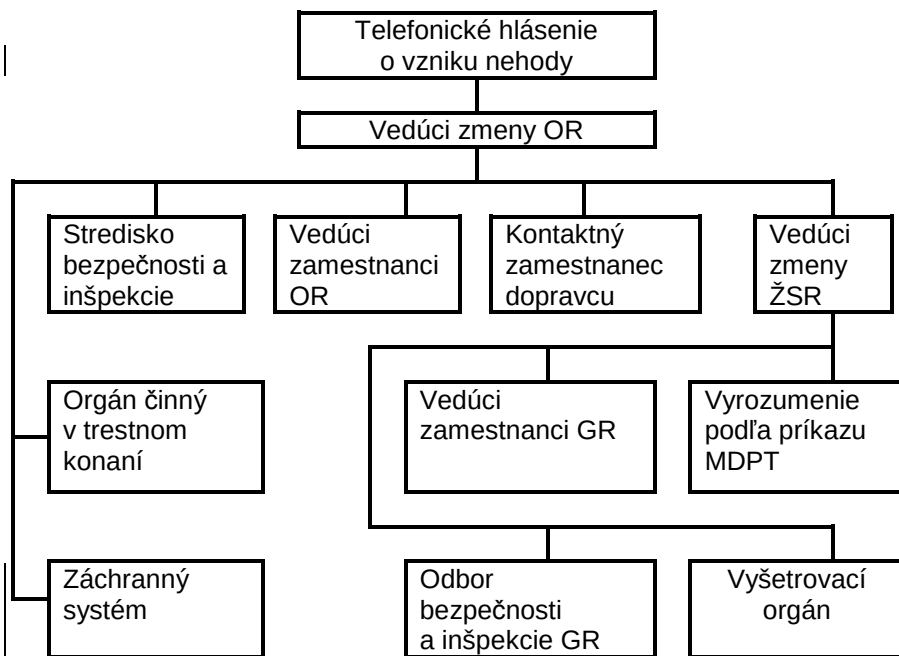
Úrazy cestujúcich, tretích osôb, zamestnancov ŽSR a dopravcov

Každý zamestnanec ŽSR ako aj zamestnanci dopravcu, ktorí vykonávajú pracovnú činnosť na železničnej dopravnej ceste, sú povinní poskytnúť prvú pomoc pri úrazoch osôb vzniknutých v priestoroch ŽSR a podľa potreby zabezpečiť privolanie odbornej lekárskej pomoci. Úrazy osôb, vzniknuté v priestoroch ŽSR ohlasuje prednosta železničnej stanice alebo vedúci výkonného pracoviska ŽSR miestne príslušnej zložke ŽP, v obvode ktorej k prípadu došlo.

Úrazy osôb vyšetruje PZ, ŽP za účasti orgánov ŽSR, dopravcu a vyšetrovací orgán, ak nastanú dôvody podľa vyšetrovacej povinnosti. Zisťovanie príčin vzniku a uzatváranie úrazov, ku ktorým dôjde v priestoroch ŽSR sa vykonávajú nasledovne:

- ak pri nehodách kategórie A 1 - A 5 a B 1 - B 6 došlo k úrazu osôb, zisťovanie príčin ich vzniku a uzatváranie sa vykonáva podľa predpisu Nehody a mimoriadne udalosti,
- ak došlo k úrazu tretích osôb (cestujúci, neoprávnené osoby v obvode dráhy a pod.) zaradených ako nehody kategórie A 5 a B 5, prípad vyšetrujú orgány činné v trestnom konaní. Orgány ŽSR uvedené v tomto predpise vykonávajú dokumentáciu a evidenciu prípadu. Prípady, pri ktorých nie je zistené zavinenie zamestnancov alebo zariadenia ŽSR, prípadne dopravcu sa neprejednávajú a neuzatvárajú. Spis takejto nehody uzatvorí vedúci SBI „Správu“ na základe zistených skutočností,
- úrazy tretích osôb (cestujúci, neoprávnené osoby v obvode dráhy a pod.) vzniknuté v priestoroch ŽSR a nekategorizované ako nehody, ohlásia zamestnanci ŽSR resp. dopravcu výpravcovi najbližšej železničnej stanice. Všetky prípady takýchto úrazov osôb hlási prednosta železničnej stanice alebo výpravca, ktorému bol prípad ohlásený, príslušnému útvaru Železničnej polície. Pri takýchto úrazoch spracuje prednosta ŽST „Oznámenie o zranení cestujúcich alebo cudzích osôb na území železnice 735 1 3912“, ktoré je uložené v obale Nehody a do 5 pracovných dní, bez potvrdenia na 4. strane, ho zašle na Odbor právnych vzťahov GR ŽSR.
- pracovné úrazy sa vyšetrujú, evidujú a registrujú podľa osobitných zákonov a nariadení.

Zvolávací plán vedúcich zamestnancov ŽSR (dopravcu)



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

U organizačných jednotiek ŽSR sa uvedú minimálne tieto údaje:

- čísla tel. na pracovisku,
- zoznam zamestnancov zaradených do pohotovosti a ich tel. čísla, pri domácej pohotovosti aj plán pohotovosti a adresu.

U dopravcov sa uvedú minimálne tieto údaje:

- meno kontaktného zamestnanca a jeho tel. číslo.

U vyšetrovacieho orgánu sa uvedú minimálne tieto údaje:

- meno vyšetrovateľa a jeho tel. číslo.

U orgánu činného v trestnom konaní sa uvedú minimálne tieto údaje:

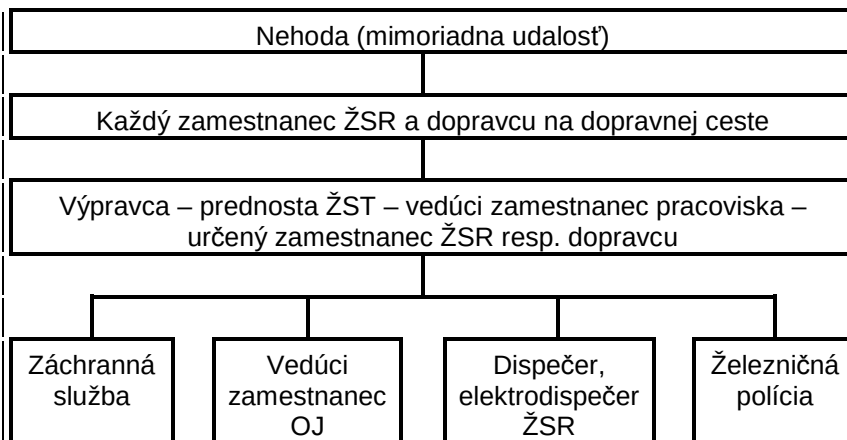
- operačné strediska podľa miesta a ich tel. čísla

U integrovaného záchranného systému sa uvedú minimálne tieto údaje:

- operačné strediska podľa miesta a ich tel. čísla

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 nehôd a mimoriadnych udalostí
v železničnej doprave**



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

Integrovaná záchranná služba:

Závod protipožiarnej ochrany železníc

Vedúci zamestnanci organizačných jednotiek ŽSR:

Vedúci zamestnanci dopravcu:

Pohotovostná služba organizačných jednotiek ŽSR :

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.

Zápis z obhliadky miesta nehody

Účel obhliadky:.....

Miesto, dátum a čas obhliadky:.....

Obhliadku vykonal:.....

Pri obhliadke boli prítomní:.....

Postup pri obhliadke:.....

Poveternostné podmienky pri obhliadke:.....

Použité technické prostriedky:.....

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

-
- údaje o vlakoch(u), posunujúcich dieloch, železničných vozidlách, iných vozidlách,
 - stav koľajiska a výhybiek,
 - stav a poloha vykoľajeného (poškodeného) železničného vozidla,
 - stav zabezpečovacieho zariadenia,
 - stav trolejového vedenia,
 - opis nehodového deja, stopy, iné skutočnosti dôležité pre zisťovanie príčin vzniku nehody,
 - viditeľnosť, rozhľadové pomery, počasie, teplota,
 - popis zistenej činnosti zamestnancov súvisiacich s nehodou,
 - rôzne (ďalšie úlohy potrebné k zisťovaniu príčin vzniku nehody, 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.,
 - poruchy a nedostatky pri prvotných úkonoch (neskoré pristavenie cestného motorového vozidla a doprava na miesta nehody, neskoré vyznenie, chýbajúce meracie zariadenia, chýbajúci odborní zamestnanci VOJ a pod.),
 - podpisy zamestnancov, ktorí obhliadku vykonal.

Záznam o meraní železničného zvršku

Kat. nehody:.....dňa.....hod.:.....

na trati:km.....kol'. 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:

Záznam z merania výhybky*)

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

Meranie vykonal:

Zamestnanec ŽSR zodpovedný za zisťovanie príčin vzniku nehody:

Ostatní prítomní:

a)

Miesto vo výhybke **)	Medzné prevádzkové odchylky		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 pojazdnej hrany srdcovky od vodiacej hrany prídržnice			
Vzdialenosť medzi vodiacou hranou krídlovej koľajnice vodiacou hranou prídržnice			

*) podľa povahy nehody 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

Vzor č. 5

Zápis o konfrontácii

vo veci vyšetrovania nehody 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. Nesplnenie 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 vážnej nehody

Správa

o uzatvorení vážnej 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.

Vážna nehoda bola prerokovaná a uzatvorená dňa DD.MM.RRRR na operatívnej komisii riaditeľa Odboru bezpečnosti a inšpekcie GR ŽSR *meno a priezvisko*.

alternatíva pri spoločnej operatívnej komisii:

Vážna nehoda bola prerokovaná a uzatvorená dňa DD.MM.RRRR 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 nehody obsahuje:

I. Súhrn

Súhrn obsahuje stručný opis udalosti a jej následkov s uvedením miesta, času a cieľov zisťovania príčin vzniku nehody. 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:

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

2. Popis nehody:

- zúčastnení zamestnanci a dodávatelia ako aj ostatní účastníci a svedkovia,
- vlaky a ich zloženie, vrátane evidenčných čísel zúčastnených vozidiel,
- popis infraštruktúry a systému signalizácie – typy koľají, výhybiek, zabezpečovacích a oznamovacích zariadení a spôsob ich obsluhy,
- komunikačné prostriedky,
- práce vykonané na mieste udalosti alebo v jeho blízkosti,
- spustenie núdzového plánu železnice s nadväzným reťazcom udalostí,
- spustenie núdzového plánu verejných záchranných služieb, polície a zdravotných služieb s nadväzným reťazcom udalostí,
- účastníci nehody z vonkajšieho prostredia (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 Z 17.

4. Vonkajšie okolnosti: počasie a geografické údaje.

III. Zistené skutočnosti

1. Súhrn výpovedí:

- železniční zamestnanci, vrátane dodávateľov,
- 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. Závery.

Nehodu 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 nehody neopakovali.
- c) Opatrenia prijaté Operatívnou komisiou.
- d) Ohlásenie splnenia uložených úloh, kedy a komu.

5. Nedostatky a opomenutia zistené počas zisťovania príčin vzniku nehody, ktoré však nie sú dôležité na určenie príčiny (vrátane prijatých opatrení).

6. Záznam o uzatvorení nehody (na ktorú VOJ ŽSR alebo dopravcu a s akým podielom).

7. Nehoda 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: (zástupca ŽSR)

meno a priezvisko

funkcia

Za dopravcu *

meno a priezvisko

funkcia

Za ŽSR

meno a priezvisko

funkcia

ŽSR Z 17 (D 17)

Rozdeľovník:
podľa článku 235

Poznámky:

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

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

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), typ písma Arial 9:

„hlavička“ – Správa o výsledku zisťovania príčin vzniku nehody
SBI Zvolen

„päta“ - Nehoda A5 zo dňa 01.01.2007 v ŽST Pezinok Strana č. x z y

Pre text Správy platia tieto usmernenia:

Typ písma Arial 12, riadkovanie jednoduché, okraje z ľavá 2,5 z pravá 1,5 zarovnanie obojstranné.

Nadpis I – IV, typ písma Arial 14, tučné, medzera pred 6b.

Nadpis 1,2 typ písma Arial 12 tučné, medzera pred 3b.

Nadpis a, b, ... typ písma Arial 12 tučné.

Zápis z komisionálneho preskúšania PZZ po nehode

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. nehody, dátum a čas vzniku:						
Revízná 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 VUD												
	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	<0,05V					
namerané												
Šuntovacia skúška koľajových obvodov												
Názov KO	stav											
Napáj. koniec	V/N											
Rel. 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 rozhľadu 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 nehody. 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 nehode (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 nehody, 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 rýchlomerového prúžku.

Poznámka: - Premeranie sa musí vykonať súčasne s obhliadkou miesta nehody. 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 vykoná podľa normy platnej v čase výstavby, resp. prestavby priecestia, čo bude zaznamenané v časti „Poznámka“ .



Pečiatka spracovateľského
útvaru s evidenčným číslom

--

HLÁSENIE NEHODY V ŽELEZNIČNEJ PREVÁDZKE

Označenie nehody	Časové údaje nehody Rok, mesiac, deň, hodina
Miesto nehody, trať, km, číslo trať, koľaje a pod.	
Stručný priebeh nehody:	
Vlakové náležitosti – dopravca..... 1. vlak číslo HV..... Ruš. čata..... Pracovisko ruš. čaty..... Vlak. čata..... Pracovisko vl. čatyvozňovmetrovnápravton/.....PB %/SB % Postrkové HV Ruš. čata/pracovisko	Vlakové náležitosti - dopravca 2. vlak číslo HV..... Ruš. čata..... Pracovisko ruš. čaty..... Vlak. čata..... Pracovisko vl. čatyvozňovmetrovnápravton/.....PB %/SB % Postrkové HV Ruš. čata/pracovisko
Príčina nehody	
Druh a stav zabezpečovacieho zariadenia	
Údaje o vinníkovi : Meno a priezvisko, funkcia, pracovisko, odvetvie, miera zavinenia, narodený, u ZSR/dopravcu od, vo funkcií od v zmene od, vplyv omamných látok: 1. 2. 3.	
Pri vyšetrovaní prítomní:	
Zamestnanci: ŽSR	Orgán činný v trestnom konaní
Dopravcu	

ŽSR Z 17 (D 17)

Následky: Usmrtených zamestnancov ŽSR dopravcu/ostatných osôb Ťažká ujma na zdraví zam. ŽSR dopravcu/ostatných osôb Ublíženie na zdraví zam. ŽSR..... dopravcu/ostatných osôb Vykoľajené HV ŽSR/dopravca vozne ŽSR/dopravca..... Poškodené HV ŽSR/dopravca..... vozne ŽSR/dopravca..... Škoda vznikla v € : ŽSR..... dopravca..... tretej strany..... Prerušenie žel. prevádzky v hodinách úplné..... čiastočné.....	Vzniknutá škoda v €: železničný zvršok, stavby zabezp. a ozn. zariadenia..... zariadenia EE..... žel. vozidlá..... celková škoda ŽSR..... hnacie vozidlá..... vozne..... škody z prepravy..... celková škoda dopravcu..... škoda tretej strany celková škoda pri nehode..... Obnovenie prevádzky Čiastočné – jednokoľajn é koľaj č.....od hod.....dňa..... Úplné od hod.....dňa.....
Použit é nevhodové pomocné prostriedky: Druh 1. 2. 3. 4. Pracovisko:..... Objednaný:..... Pohotov ý:..... Odchod z vých. stanice..... Príchod na miesto nehody..... Začiatok prác:..... Ukončenie prác:.....	
Poveternostné podmienky: teplota: ° C viditeľnosť jasno, oblačnosť, zamračen é, dážď, hmla* *nehodiace sa prečiarknuť	
Doplňujúce údaje: 	
Nehodu hlásil: Kedy: Komu:	Hlásenie spracoval: Dňa: telefón: V ýkonn é pracovisko: (pečiatka, podpis)

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 identifikácia dopravcu. Prílohy sa spracujú vo forme tabuľky:

Článok:	Zabezpečuje: