

ŽELEZNICE SLOVENSKEJ REPUBLIKY

ŽSR

Z 17

Predpis

NEHODY A MIMORIADNE UDALOSTI

ŽELEZNICE SLOVENSKEJ REPUBLIKY

ŽSR

Z 17

Predpis

NEHODY A MIMORIADNE UDALOSTI

Gestorský útvar Odbor 440 GR ŽSR	Číslo 18273/2015/O440-z1/2019
Účinnosť od 01.01.2016	
Schválil Ing. Dušan Šefčík generálny riaditeľ ŽSR	Dňa 16.11.2015

OBSAH

ZOZNAM PRÍLOH	6
ZÁZNAM O ZMENÁCH	7
ROZSAH ZNALOSTÍ	9
ZOZNAM POUŽITÝCH ZNAČIEK A SKRATIEK	11
ZOZNAM POUŽITÝCH POJMOV	13
PRVÁ ČASŤ ZÁKLADNÉ USTANOVENIA	16
I. Kapitola Úvodné ustanovenia	16
II. Kapitola Evidencia nehôd	18
III. Kapitola Obal „Nehody“	19
DRUHÁ ČASŤ	20
IV. Kapitola Kategorizácia nehôd	20
V. Kapitola Následky nehôd	21
VI. Kapitola Ukazovatele vzťahujúce sa na nehody	24
VII. Kapitola Povinnosť hlásiť nehody	30
TRETIA ČASŤ	33
VIII. Kapitola Oprávnenosť a príslušnosť zisťovania príčin vzniku nehôd	33
IX. Kapitola Činnosť na mieste vzniku nehody	35
X. Kapitola Zisťovanie príčin vzniku nehôd	38
XI. Kapitola Postup pri zisťovaní príčin vzniku nehody	42
XII. Kapitola Spis nehody	50
ŠTVRTÁ ČASŤ	54
XIII. Kapitola Ukončenie zisťovania príčin vzniku nehôd	54
XIV. Kapitola Uzatváranie nehôd	55
XV. Kapitola Kontrola správnosti zisťovania príčin vzniku nehôd	57
PIATA ČASŤ	59
XVI. Kapitola Námietkové konanie	59
XVII. Kapitola Hodnotenie bezpečnosti železničnej dopravy	60
XVIII. Kapitola Zabezpečenie zjazdnosti železničnej infraštruktúry po nehode	61
XIX. Kapitola Informovanie verejnosti o nehodách	62
ŠIESTA ČASŤ	63
XX. Kapitola Mimoriadne udalosti	63
SIEDMA ČASŤ ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA	64
PREBERANÉ PRÁVNE DOKUMENTY	65
PREDPISY A NORMY, NA KTORÉ SA ODKAZUJE	65

ZOZNAM PRÍLOH

Príloha č.	Názov prílohy
1	Vážne odborné pochybenie
2	Označovanie určených zamestnancov na mieste nehody
3	Zisťovanie príčin vzniku a uzatváranie nehôd a prevádzkových porúch
4	Zisťovanie stavu železničného zvršku, spodku a dopravnoinžinierskych stavieb
5	Zisťovanie stavu oznamovacieho, zabezpečovacieho a telekomunikačného zariadenia, zariadení elektrotechniky a energetiky
6	Zisťovanie stavu koľajového vozidla
7	Prevádzkové poruchy
8	Obal „NEHODY“
9	Záznamové zariadenia a manipulácia so záznamami
10	Zranenie cestujúcich, tretích osôb, zamestnancov ŽSR a dopravcov
11	Zvolávací plán po vzniku nehody alebo mimoriadnej udalosti
12	Telefonické hlásenie nehôd 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 výhybky
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 (nezabezpečené priecestie „k“)
13/9	Hlásenie nehody v železničnej prevádzke
13/10	Oznámenie o zranení cestujúcich alebo tretích osôb na území železnice

ZÁZNAM O ZMENÁCH

Číslo zmeny	Účinnosť od	Opravil			Poznámka
		dňa	meno	podpis	
1	16.06.2020				označené zvislou čiarou

ROZSAH ZNALOSTÍ

Organizačný útvar	Funkcia (pracovná činnosť)	Znalosť
GR ŽSR	Námestník generálneho riaditeľa ŽSR pre prevádzku	informatívna
	Riaditeľ odboru bezpečnosti a inšpekcie, Vedúci oddelenia bezpečnosti železničnej dopravy, HIBŽD	úplná
	Riaditeľ odboru dopravy, Vedúci oddelenia operatívneho riadenia dopravy, Hlavný kontrolór dopravy, Ústredný dispečer, Hlavný dispečer	úplná
	Riaditeľ, Procesný manažér, Vedúci oddelenia odboru železničných tratí a stavieb	úplná
	Riaditeľ, Procesný manažér, Vedúci oddelenia odboru oznamovacej a zabezpečovacej techniky a elektrotechniky	úplná
	zamestnanci odboru právnych vzťahov	informatívna
	Riaditeľ, Vedúci oddelenia odboru riadenia ľudských zdrojov	informatívna
	Riaditeľ, Procesný manažér odboru financovania, účtovníctva a daní	informatívna
	Riaditeľ, Vedúci oddelenia odboru krízového riadenia a ochrany	informatívna
	zamestnanci odboru komunikácie a marketingu	informatívna
SBI	Vedúci strediska, VIBŽD, IBŽD	úplná
OR	Riaditeľ, Námestník riaditeľa OR, Prednostovia sekcií, Vedúci oddelení sekcií RD, ŽTS, OZT, EE, Kontrolný dispečer, Prevádzkový dispečer, Vedúci kontrolór dopravy, Kontrolór dopravy	úplná
	Elektrodispečer	informatívna
MO	Riaditeľ MO, Vedúci oddelenia prevádzky a údržby mostov, Vedúci oddelenia správy a prípravy mostov, Vedúci SMSÚ MO	úplná
SMSÚ	Vedúci strediska miestnej správy a údržby, Vedúci prevádzky železničnej správy a údržby SMSÚ ŽTS, OZT, EE	úplná
VVÚŽ ŽSR	Riaditeľ, Prednosta sekcie riaditeľa, Prednostovia sekcií, Vedúci oddelení sekcií ŽTS, OZT, EE	úplná
ÚIVP ŽSR	Vedúci oddelenia vzdelávania a marketingu, Prednosta IV, Inšpektor pre školenie dopravné	úplná

	Riaditeľ, Procesný manažér	informatívna
ŽST	Prednosta ŽST, Dopravný námestník ŽST, Technický námestník ŽST, Námestník pre KraO v strediskovej ŽST, Dozorca prevádzky, Vedúci technolog, Technický zamestnanec riadenia dopravy	úplná
Všetci zamestnanci ŽSR a dopravcu vstupujúci do obvodu dráhy	Základná terminológia (mimoriadna udalosť, nehoda, železničné priecestie), VI. kapitola, čl. 35, 81, 82, 104, 121 – 124, 127, 131, 146, 177, 196 – 198, 255, 283, 284, 291, 308, Príloha č. 1, 7, 10, 12, Ďalší rozsah znalostí pre zamestnancov dopravcu podľa funkcií určí dopravca.	informatívna

Odborná skúška číslo	Úplná znalosť	Informatívna znalosť
3, 13, 14, 15, 17, 18	2, 81, 82, 121, 122, 127, 146, 196 – 198, 255, 283, 308	Základná terminológia, VI. kapitola, čl. 35, 104, 123, 124, 131, 177, 284, 291, Príloha č. 1, 7, 10, 12
19	2, 21, 22, druhá časť, 104, 121, 122, 127, 145, 146, 177, 196 – 198, 255, 283, 291, 308, Príloha č. 7	Základná terminológia, 1, 3 – 6, 101, 105, 106, 123, 124, 126, 131, 253, 271 – 275, 292 – 295, Príloha č. 1, 8 -10, 12
20	celý predpis	
21-A, 21-A1, 21-A3, 21-A4, 21-A5, 22-N, 23-N, 24-B, 24-B1, 24-B2, 25-B2	2, VI. kapitola, 81, 82, 121, 122, 127, 146, 177, 196 – 198, 255, 283, 308, Príloha č. 7, 9	Základná terminológia, čl. 35, 104, 123, 124, 131, 284, 291, Príloha č. 1, 10, 12
34, 35, 36, 37, 38	2, 81, 82, 121, 122, 127, 146, 190, 196 – 198, 255, 283, 308	Základná terminológia, VI. kapitola, čl. 35, 104, 123, 124, 131, 177, 284, 291, Príloha č. 1, 4, 7, 10, 12, 13
46, 47	2, 81, 82, 121, 122, 127, 146, 190, 196 – 198, 255, 283, 308	Základná terminológia, VI. kapitola, čl. 35, 104, 123, 124, 131, 177, 284, 291, Príloha č. 1, 5, 7, 9, 10, 12, 13
60, 61, 62, 64, 66	2, 81, 82, 121, 122, 127, 146, 190, 196 – 198, 255, 283, 308	Základná terminológia, VI. kapitola, čl. 35, 104, 123, 124, 131, 177, 284, 291, Príloha č. 1, 6, 7, 9, 10, 12, 13

ZOZNAM POUŽITÝCH ZNAČIEK A SKRATIEK

ASE	Anulačný súbor elektronický
BŽD	Bezpečnosť železničnej dopravy
CD	Disk na ukladanie elektronických dát (Compact disc)
DOT	Diaľkovo ovládaná trať
DVD	Zariadenie pre prenos dát (Digital versatile disc)
Dzn	Dĺžka rozhľadu pre zastavenie cestného vozidla pred nezabezpečeným (pasívnym) priecestím
Dzz	Dĺžka rozhľadu pre zastavenie cestného vozidla pred zabezpečeným (aktívnym) priecestím
EE	Elektrotechnika a energetika
EDD	Elektronický dopravný denník
FD	Zariadenie pre prenos dát (Floppy disc)
GPK	Geometrická poloha koľaje
GR ŽSR	Generálne riaditeľstvo Železníc Slovenskej republiky
GVD	Grafikon vlakovej dopravy
IBŽD	Inšpektor bezpečnosti železničnej dopravy
HKV	Hnacie koľajové vozidlo
ID	Identifikátor nehody
IV	Inštitút vzdelávania
ISI	Informačný systém infraštruktúry
KO	Koľajový obvod
KP	Koniec prechodnice
KSU	Kontrola stavu údržby
Lp	Rozhľadová dĺžka pre najpomalšie cestné vozidlo
Lpo	Rozhľadová dĺžka (obmedzená) pre najpomalšie cestné vozidlo
Lpr	Rozhľadová dĺžka pre chodca
Lr	Rozhľadová dĺžka pre cestné vozidlo
MDV SR	Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky
MO	Mostný obvod
NPP	Nehodové pomocné prostriedky
OK	Operatívna komisia
OR	Oblasť riaditeľstvo
OŽ	Ozubnicová železnica
OZT	Oznamovacia a zabezpečovacia technika
PB%	Potrebné brzdiace percentá

PHM	Pohonné hmoty a mazivá
PIS	Prevádzkový informačný systém
PMD	Posun medzi dopravňami
PSS	Prijímač jednosmernej zložky
PST	Prijímač striedavej zložky
PZM	Priecestné zariadenie mechanické
PZS	Priecestné zariadenie svetelné
PZ SR	Policačný zbor Slovenskej republiky
PZZ	Priecestné zabezpečovacie zariadenie
RD	Riadenie dopravy
RPP	Registratúrny poriadok a registratúrny plán GR ŽSR
SAP	Celopodnikový informačný systém firmy SAP
SBI	Stredisko bezpečnosti a inšpekcie
SB%	Skutočné brzdiace percentá
SMSÚ	Stredisko miestnej správy a údržby
STN	Slovenská technická norma
TEŽ	Tatranské elektrické železnice
TNŽ	Technická norma železníc
TP	Technická prehliadka
TREŽ	Trenčianska elektrická železnica
TV	Trakčné vedenie
ÚIVP	Ústredný inštitút vzdelávania a psychológie
USB	Zariadenie pre prenos dát (Universal serial bus - Univerzálna sériová zbernica)
VIBŽD	Vedúci inšpektor bezpečnosti železničnej dopravy
VO	Vedúci oddelenia
VOJ	Vnútná organizačná jednotka
VÚD	Výskumný ústav dopravy
VVÚŽ	Výskumný a vývojový ústav železníc
VP	Výkonné pracovisko
VZ	Vlakový zabezpečovač
ZO	Začiatok oblúka
ZZO	Začiatok zaoblenia lomu sklonu
ZP	Začiatok prechodnice
ZV	Začiatok vzostupnice
ŽSR	Železnice Slovenskej republiky
ŽST	Železničná stanica
ŽTS	Železničné trate a stavby

ZOZNAM POUŽITÝCH POJMOV

Bezpečnostný orgán	je v zmysle [A1] Dopravný úrad.
Dopravca	je podnikateľský subjekt, ktorého predmetom činnosti je poskytovanie dopravných služieb s cieľom zabezpečovať železničnú prepravu tovaru a osôb, pričom zabezpečuje aj ťažnú silu, alebo len ťažnú silu.
Hnacie koľajové vozidlo	je koľajové vozidlo schopné vyvíjať ťažnú a brzdiacu silu na vlastný pohyb a brzdenie, alebo aj iných koľajových vozidiel, alebo určené aj na prepravu osôb a vecí.
Koľajové vozidlo	je dopravný prostriedok s pohonom alebo bez neho, určený na pohyb na dráhe, prepravu osôb, zvierat a vecí, na vykonávanie činností súvisiacich s výstavbou a údržbou dráhy alebo s prevádzkovaním dráhy, vedený pri svojom pohybe po dráhe. Na účely tohto predpisu sa za koľajové vozidlá považujú aj podvozky vz. 53, ZPK 56 Mamatej a dvojcestné vozidlá ako Atlas, Unimog, PKP a pod.
Mimoriadna udalosť [A1]	je náhla udalosť alebo reťazec takýchto udalostí, ktoré nemajú pôvod v prevádzke železničnej infraštruktúry, ani v železničnej doprave, ale majú rovnaké následky ako nehody, najmä zatopenie a podmytie dráhy, úder blesku, zasypanie železničnej trate, pád lietadla na vlak a pod.
Návesť zakazujúca jazdu	na účely tohto predpisu určuje miesto zastavenia vlaku v zmysle predpisových ustanovení, a to bez ohľadu na spôsob určenia zastavenia (návestidlo, písomný rozkaz, konkrétne ustanovenie predpisu) a bez ohľadu na jeho pravidelnosť (pravidelné, mimoriadne).
Nehoda [A1]	je vážna nehoda, menšia nehoda a incident, na ktorej sa podieľalo pohybujúce sa koľajové 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 prerokovania a uzatvorenia nehody a prijatia návrhu opatrení na zamedzenie vzniku podobných nehôd.
Pohybujúce sa koľajové vozidlo	je koľajové vozidlo zaradené vo vlaku alebo vykonávajúce posun meniace svoju polohu jazdou z východiskového do koncového bodu.
Posun	na účely tohto predpisu je každý úmyselne a organizovane vykonávaný pohyb koľajového vozidla (okrem jazdy vlaku), vrátane nutných technologických časov a úkonov pred, v priebehu a po ukončení pohybu.
Vedúci zamestnanci	sú zamestnanci určení príslušným Organizačným poriadkom, ktorí 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 koľajových vozidiel (vrátane nezaveseného postrku) dopravovaná najmenej jedným HKV, prípadne samostatné HKV alebo traťový stroj s vlastným pohonom, označený predpísanými návesťami, ktorý ide podľa cestovného poriadku. Ak je v nácestnej dopravni potrebné s vlakom vykonať posun, potom sa v čase vykonávania posunu nepovažuje za vlak.
Vyšetrovací orgán	je v zmysle [A1] Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky.
Železničné dráhy	sú železničné trate a vlečky. Na účely tohto predpisu sa na označenie železničnej dráhy používa termín – dráha.
Železničné priecestie (priechod) [A1]	je úrovňové kríženie dráhy s cestnou komunikáciou alebo priechodom stanoveným prevádzkovateľom dráhy a prístupné verejným alebo súkromným užívateľom. Nepatria sem priechody medzi nástupišťami na staniciach, ani priechody cez koľaje určené výhradne pre zamestnancov. Na účely tohto predpisu je ďalej použitý spoločný pojem priecestie.

Predhovor

Zákon NR SR č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon o dráhach“) definuje, ktoré udalosti pri prevádzkovaní dráhy a dopravy na dráhe sú nehody a mimoriadne udalosti. ŽSR ako prevádzkovateľovi dráhy ukladá povinnosť oznamovať vznik nehôd a mimoriadnych udalostí, vydať vnútorný predpis upravujúci postupy zisťovania príčin vzniku nehôd a mimoriadnych udalostí, spôsob ohlasovania ich vzniku, spracovať systém záchranných opatrení na zvládnutie činností pri odstraňovaní následkov nehôd, spolupracovať s orgánmi, ktoré pôsobia pri vyšetrovaní, ako aj viesť evidenciu a štatistiku nehôd. ŽSR ako manažér infraštruktúry musia v spolupráci so zainteresovanými stranami zisťovať príčiny nehody a mimoriadnej udalosti na dráhe, musia zabezpečiť na dráhe zvyšovanie úrovne bezpečnosti železničného systému. Po zistení príčiny vzniku nehôd a mimoriadnych udalostí sa stanoví rozsah zodpovednosti za nedodržanie predpisových ustanovení, pracovných a technologických postupov s cieľom zabezpečiť účinnú prevenciu a zamedziť opakovaniu nehôd a mimoriadnych udalostí v železničnej prevádzke, ak vznik nehody alebo mimoriadnej udalosti bol spôsobený takýmto konaním.

PRVÁ ČASŤ ZÁKLADNÉ USTANOVENIA

I. Kapitola Úvodné ustanovenia

1. Predpis ŽSR Z 17 Nehody a mimoriadne udalosti obsahuje ustanovenia o nehodách a mimoriadnych udalostiach vzniknutých pri prevádzkovaní dráhy a dopravy na dráhach v správe ŽSR. Určuje podrobnú kategorizáciu, spôsob zisťovania príčin nehôd a mimoriadnych udalostí, stanovuje spôsob ich ohlasovania a evidovania s cieľom prijímania opatrení na zamedzenie ich vzniku.

2. Tento predpis je záväzný pre zamestnancov ŽSR v stanovenom rozsahu znalosti. Pre právnické a fyzické osoby, ktoré na základe zmluvy so ŽSR vykonávajú prevádzkovanie dopravy na dráhe v správe ŽSR alebo dohodnuté práce na dráhe, ako aj pre iných prevádzkovateľov dráh, musí byť záväznosť tohto predpisu dohodnutá zmluvne.

3. Podmienky pre hlásenie a zisťovanie príčin vzniku nehôd a mimoriadnych udalostí na styku dráhy iného prevádzkovateľa (vlečka) s dráhou v správe ŽSR musia byť dohodnuté zmluvne. Vznik takejto nehody alebo mimoriadnej udalosti sa hlási ihneď v zmluve určenému prednostovi ŽST, ktorý ďalej postupuje pri ohlasovaní vzniku nehôd podľa Prílohy č. 12. Pri zisťovaní príčin vzniku nehody na dráhe iného prevádzkovateľa, ku ktorej dôjde za účasti zamestnancov alebo zariadenia ŽSR a zariadenia, na ktorom zamestnanci ŽSR vykonávajú dohľad, sa zúčastnia zástupcovia ŽSR jednotlivých služobných odvetví.

4. Na pohraničných tratiach a staniciach na území SR platí predpis ŽSR Z 17 Nehody a mimoriadne udalosti a príslušný (príslušná, príslušné) „Miestny dohovor (Miestna zmluva, Vykonávacie nariadenie) pre riadenie prevádzky a organizovanie dopravy na dráhe na pohraničnej trati a v pohraničných staniciach“ a „Vykonávacie nariadenie pre dopravu vlakov na spoločne použíwanej peážnej trati ŽSR – MÁV Zrt. Malé Straciny/Nógrádszakál – Ipolytarnóc/Lučenec“. Na pohraničnej, peážnej trati a v staniciach mimo územia SR platí vyššie uvedený „Miestny dohovor (Miestna zmluva, Vykonávacie nariadenie)“ a predpisy susedných manažérov infraštruktúry.

5. Tento predpis sa vydáva v elektronickej a tlačenej podobe a jeho aktuálne znenie je umiestnené v dokumentovom úložisku intranetového

portálu ŽSR (IP ŽSR). Tlačivá uvádzané v Prílohe č. 13/1 – 13/10 slúžia len ako „vzor“ a vzhľadom na formát nie sú vyhovujúce pre praktické použitie. Jednotlivé tlačivá vo formáte A4 sú umiestnené v dokumentovom úložisku IP ŽSR (Dokumenty/ Ostatné dokumenty/ Bezpečnosť a inšpekcia/ BŽD/ Tlačivá-nehody). Schválený výťah predpisu sa v jednom vyhotovení nachádza na Odbore bezpečnosti a inšpekcie GR ŽSR.

6. Dňom nadobudnutia účinnosti tohto predpisu sa ruší predpis ŽSR Z 17 (D 17) Nehody a mimoriadne udalosti, č. 924/2007/O 440, ktorý nadobudol účinnosť dňa 09.12.2007 vrátane všetkých k nemu vydaných zmien a vysvetliviek.

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

8. až 10. Neobsadené.

II. Kapitola

Evidencia nehôd

11. Evidencia nehôd, ich príčin vzniku, následkov a zodpovednosti za ich vznik sa vykonáva centrálnou prostredníctvom aplikácie EVINEHOD.

12. Zadávanie jednotlivých nehôd do aplikácie, napĺňanie databázy o nehodách a ich aktualizáciu zabezpečujú jednotlivé SBI v rámci svojich obvodov. Nehody musia byť v aplikácii zaevidované do 3 pracovných dní od ich vzniku.

13. Pod názvom samostatnej ŽST sa evidujú všetky nehody, ku ktorým došlo v obvode samostatnej ŽST a v jej pridelených obsadených, aj neobsadených dopravniciach. Ak dôjde k nehode na širšej trati, eviduje sa pod názvom samostatnej ŽST, do ktorej vlak (PMD) smeroval (vrátane jej pridelených dopravní). Ak dôjde k nehode na DOT, eviduje nehodu riadiaca ŽST podľa určených hraníc, rovnaké pravidlo platí aj v prípade hraníc OR.

Nehody, ku ktorým došlo na sieti (trati) oddelenej od (nezaústenej do) železničného systému, sú evidované pod názvom samostatnej ŽST, ktorej je daná sieť (trať) pridelená. Ide o:

- a) úzkorozchodné dráhy TEŽ a OŽ,
- b) úzkorozchodnú dráhu TREŽ.

14. Poradové číslo ID prideliť jednotlivým nehodám aplikácia EVINEHOD automaticky. Pod pôvodné ID, po odstránení pôvodných údajov, je dovolené zaevidovať inú nehodu iba so súhlasom riaditeľa Odboru bezpečnosti a inšpekcie GR ŽSR.

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

16. Licencie na prístup do aplikácie EVINEHOD prideliť Železničné telekomunikácie po odsúhlasení Odborom bezpečnosti a inšpekcie GR ŽSR, ktorý zároveň určí aj rozsah oprávnenia pridelennej licencie.

17. až 20. Neobsadené.

III. Kapitola

Obal „Nehody“

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

22. Obal „Nehody“ je uložený v každej obsadenej ŽST, odbočke a výhybni. Na trati s diaľkovo obsluhovaným zabezpečovacím zariadením v ŽST, ktorá je riadiacou stanicou na príslušnej trati, a to aj vtedy, ak je trať rozdelená na obvody viacerých výpravcov DOT.

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

24. až 28. Neobsadené.

DRUHÁ ČASŤ

IV. Kapitola

Kategorizácia nehôd

Vážne nehody (kódové označenie „A“)

29. Medzi vážne nehody sa zaraďujú nižšie uvedené neželané alebo neúmyselné náhle udalosti alebo špecifický reťazec zoskupenia takýchto udalostí, ktoré majú najmenej jeden z týchto následkov:

- a) smrteľné zranenie (vrátane samovraždy),
- b) ťažké zranenie (vrátane pokusu o samovraždu) najmenej 5 osôb,
- c) rozsiahle poškodenie koľajových vozidiel, železničnej infraštruktúry, životného prostredia, majetku tretích osôb

a členia sa na tieto kategórie:

- A 1** – zrážka vlaku,
- A 2** – vykoľajenie vlaku,
- A 3** – nehoda na priecestí,
- A 4** – požiar koľajového vozidla a iné nehody,
- A 5** – zranenie osoby spôsobené pohybom koľajového vozidla.

Menšie nehody (kódové označenie „B“)

30. Medzi menšie nehody sa zaraďujú nižšie uvedené neželané alebo neúmyselné náhle udalosti alebo špecifický reťazec zoskupenia takýchto udalostí, ktoré majú najmenej jeden z týchto následkov:

- a) ťažké zranenie (vrátane pokusu o samovraždu) najviac 4 osôb,
- b) spôsobenie väčšej škody na železničných vozidlách a železničnej infraštruktúre, na životnom prostredí alebo na majetku tretích osôb

a členia sa na tieto kategórie:

- B 1** – zrážka vlaku,
- B 2** – vykoľajenie vlaku,
- B 3** – nehoda na priecestí,
- B 4** – požiar koľajového vozidla,
- B 5** – zranenie osoby spôsobené pohybom koľajového vozidla,
- B 6** – iné nehody.

Incident (kódové označenie „C“)

31. Medzi incidenty sa zaraďujú iné udalosti než je vážna alebo menšia nehoda, ktoré súvisia s prevádzkou vlaku a ohrozili bezpečnosť

železničnej prevádzky, ale pri ktorých nedošlo k následkom uvedených v čl. 29 a 30

a členia sa na tieto kategórie:

- C 1** – lom koľajnice,
- C 2** – vybočenie koľaje a iné chyby GPK,
- C 3** – chyba návstenia,
- C 4** – prejdenie návsti zakazujúcej jazdu,
- C 5** – lomy kolies a náprav.

32. Vážne a menšie nehody sa kategorizujú podľa prvotných následkov nehody, a to aj vtedy, ak sú sekundárne následky závažnejšie (napr. požiar po vykoľajení, vykoľajenie po nehode na priecestí a pod.). Ak pri incidente vznikne následok, ohlasuje a kategorizuje sa podľa následkov ako vážna, resp. menšia nehoda.

33. Ak sa na vzniku nehody podieľa koľajové vozidlo prepravujúce nebezpečný tovar **[B1]** (vykoľajené, poškodené zrážkou a pod.), takáto nehoda sa považuje za nehodu s nebezpečným tovarom, a to bez ohľadu na to, či pri nehode došlo k jeho úniku.

34. Pri nehodách, ktoré vzniknú na účelovom koľajisku ŽSR, ktoré nie je určené na zabezpečovanie jász vlakov (SMSÚ MO, SMSÚ EE a pod.), postupuje sa podľa Prílohy č. 7 tohto predpisu.

V. Kapitola

Následky nehôd

35. Následky potrebné pre kategorizáciu nehôd určujú bezpečnostné indikátory podľa zákona **[A1]**:

- a) usmrtená osoba – každá osoba usmrtená okamžite alebo osoba, ktorá zomrela do 30 dní na následky nehody, s výnimkou samovrážd,
- b) ťažko zranená osoba – každá zranená osoba, ktorá bola v dôsledku nehody hospitalizovaná viac ako 24 hodín, s výnimkou pokusu o samovraždu,
- c) samovražda (pokus o samovraždu) – konanie vedúce k úmyselnému zraneniu samého seba so smrteľnými následkami (následkami ťažkého zranenia), ktoré bolo takto zaznamenané a klasifikované príslušným orgánom.

36. Pre potrebu zisťovania príčin vzniku nehôd a na štatistické účely sa osoby uvádzajú v členení podľa zákona **[A1]**:

- a) cestujúci – každá osoba okrem vlakového personálu, ktorá cestuje vlakom, a taktiež osoby, ktoré sa pokúšajú nastúpiť na pohybujúci sa vlak alebo vystúpiť z pohybujúceho sa vlaku,
- b) zamestnanec (vrátane personálu dodávateľov alebo samostatne zárobkovo činných osôb, ktoré sú dodávateľmi) – každá osoba, ktorá je zamestnaná v súvislosti so železnicou a ktorá je v čase nehody na pracovisku, prípadne v čase nehody zodpovedá za stav pracoviska. Patria sem vlakový personál a osoby obsluhujúce koľajové vozidlá a zariadenia železničnej infraštruktúry,
- c) užívateľ priecestia – každá osoba, ktorá používa priecestie na prechod cez železničnú dráhu na akomkoľvek dopravnom prostriedku alebo pešo,
- d) neoprávnená osoba v železničných priestoroch – každá osoba, ktorá sa nachádza v železničných priestoroch, kde je jej prítomnosť zakázaná, s výnimkou užívateľov priecestí,
- e) iná osoba na nástupišti – každá osoba nachádzajúca sa na nástupišti, ktorá nie je cestujúcim, zamestnancom alebo dodávateľom, užívateľom priecestia, inou osobou mimo nástupišťa alebo neoprávnenou osobou,
- f) iná osoba mimo nástupišťa – každá osoba nenachádzajúca sa na nástupišti, ktorá nie je cestujúcim, zamestnancom alebo dodávateľom, užívateľom priecestia, inou osobou na nástupišti alebo neoprávnenou osobou.

37. Škodou **[A2]** 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 na tento účel) a slúži pre potreby hlásenia a pre potreby prvotného stanovenia kategórie nehody.

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

Väčšou škodou **[A2]** sa rozumie škoda prevyšujúca sumu 2 660 €.

Rozsiahlym poškodením **[A1]** sa rozumie materiálna škoda, ktorú vyšetrovací orgán bezprostredne po nehode odhadol celkovo najmenej na 2 000 000 €.

38. 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.

39. Pre potreby zisťovania následkov nehôd a na štatistické účely sa škody uvádzajú v členení:

- a) škody pri smrteľných zraneniach,
- b) škody pri ťažkých zraneniach,
- c) škody na životnom prostredí a majetku tretích osôb,
- d) škody na koľajových vozidlách a zariadení železničnej infraštruktúry,
- e) škody za meškania,
- f) počet hodín zamestnancov, ktoré pre nehodu neboli odpracované, resp. boli odpracované nad stanovenú normu.

40. Jednotlivé škody v členení podľa čl. 39 vyčíslujú vedúci zamestnanci ŽSR, dopravcov a iných osôb/strán, ktorým pri nehode vznikla škoda, a to do 10 pracovných dní od jej vzniku, ak sa zúčastnené strany nedohodnú na inom termíne.

41. Pri vyčíslňovaní škôd vzniknutých v dôsledku nehôd sa postupuje podľa Prílohy č. 8 **[A1]**.

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

43. Na zisťovanie príčin vzniku ostatných udalostí, ktoré spĺňajú ukazovatele vzťahujúce sa na nehody, avšak nedosahujú následky pre ich kategorizáciu, platia pravidlá ako pri iných škodových udalostiach (zdokladovanie, zistenie zodpovednosti, náhrada škody a pod.). Príчины vzniku týchto udalostí zisťuje IBŽD, resp. VIBŽD v spolupráci s povereným zástupcom dopravcu a uzatvárajú sa na úrovni jednotlivých SBI.

44. až 45. Neobsadené.

VI. Kapitola

Ukazovatele vzťahujúce sa na nehody

46. Na účely tohto predpisu sa nehodami rozumejú jednotlivé udalosti definované v čl. 47 až 80. Ak však 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. Zrážkou vlaku s koľajovými vozidlami sa rozumie čelná, zadná alebo bočná zrážka časti jedného vlaku s časťou druhého vlaku, koľajového vozidla alebo s vozidlami posunujúceho dielu.

Zrážkou vlaku s prekážkou v priechodnom priereze sa rozumie zrážka časti vlaku s objektmi nachádzajúcimi sa mimoriadne v priechodnom priereze (okrem tých, ktoré sa nachádzajú na priecestiach a ktoré stratilo prechádzajúce vozidlo alebo užívateľ) vrátane zrážky s nadzemným trolejovým vedením.

Vykoľajenie vlaku (A 2, B 2)

48. Vykoľajením vlaku sa rozumie každý prípad, keď aspoň jedno koleso koľajového vozidla vlaku opustí aj dočasne temeno koľajnice tak, že už nie je hlavou koľajnice vedené. Miesto vykoľajenia - bod „0” je miesto, kde jazdná plocha kolesa prestala byť v dotyku s temenom hlavy koľajnice. Ak dôjde súčasne k vykoľajeniu niekoľkých koľajových vozidiel alebo dôjde k ich poškodeniu bez ohľadu na počet vykoľajených a poškodených koľajových vozidiel, tento prípad sa považuje za jednu nehodu.

Nehody na priecestiach (A 3, B 3)

49. Nehodami na priecestiach sa rozumejú také nehody, ktorých účastníkom je aspoň jedno koľajové vozidlo a minimálne jedno prechádzajúce cestné vozidlo, ostatní prechádzajúci užívatelia, akými sú napríklad chodci alebo iné objekty, ktoré sa dočasne nachádzajú na trati alebo blízko nej a ktoré stratilo prechádzajúce cestné vozidlo alebo užívateľ.

Požiar v koľajových vozidlách (A 4, B 4)

50. Požiarmi v koľajových vozidlách sa rozumejú požiare a výbuchy, ku ktorým došlo v koľajových vozidlách vrátane ich nákladu pri ich jazde z východiskovej stanice do cieľovej stanice a pri stáť vo východiskovej stanici, v cieľovej stanici alebo v akomkoľvek mieste medzi východiskovou

a cieľovou stanicou, ako aj počas posunu. Ak pri takejto nehode došlo k následkom v zmysle čl. 29, bude nehoda preradená do kategórie A4.

Zranenie osoby spôsobené pohybom koľajového vozidla (A 5, B 5)

51. Nehodami s poškodením osôb, ktoré sú spôsobené pohybom koľajového vozidla, sa rozumejú nehody, ktorých účastníkom je jedna alebo viaceré osoby, do ktorých buď narazilo koľajové vozidlo, alebo k nemu pripevnený objekt alebo objekt, ktorý sa od neho oddelil. Patria sem aj osoby, ktoré spadli z koľajových vozidiel, osoby, na ktoré spadli alebo ich zasiahli uvoľnené predmety počas prepravy na takomto vozidle, ako aj osoby, ktoré boli koľajovým vozidlom zranené na priecestí, na ktoré vstúpili s úmyslom spáchať samovraždu.

Iná nehoda (A 4, B 6)

52. Inými druhmi nehôd sa rozumejú všetky nehody, ktoré nepatria medzi už uvedené zrážky vlakov s koľajovými vozidlami, zrážky vlakov s prekážkami v priechodnom priereze, vykoľajenia vlakov, nehody na priecestiach, nehody s poškodením osôb, ktoré sú spôsobené pohybom koľajového vozidla, ako aj požiare v koľajových vozidlách. Medzi iné nehody sú zahrnuté najmä prípady zrážok alebo vykoľajenia koľajových vozidiel pri posune, počas výkonu prác na zariadení železničnej infraštruktúry, pri jazde PMD, po samovoľnom pohybe koľajových vozidiel, úmyselné zrážky alebo vykoľajenia vlakov a pod., uvedené nižšie. Ak pri takejto nehode dôjde k následkom v zmysle čl. 29, bude nehoda kategorizovaná ako vážna.

53. Pre definíciu zrážky koľajového vozidla pri posune platí usmernenie podľa čl. 47 a pre vykoľajenie koľajového vozidla pri posune platí usmernenie podľa čl. 48 tohto predpisu.

54. Za vykoľajenie sa nepovažuje úmyselné nabehnutie koľajového vozidla na zariadenie, činnosťou ktorého sa koľajové vozidlo zastavuje alebo sa ním znižuje jeho rýchlosť. Taktiež sa za vykoľajenie nepovažuje prípad, ku ktorému dôjde pri použití špeciálneho zariadenia, na ktorom sa koľajové vozidlo prepravuje, vykladá, meria alebo skúša. Za vykoľajenie koľajového vozidla sa nepovažuje ani prípad, kedy pri osobitne dohodnutej jazde, za vopred stanovených bezpečnostných opatrení, opustí temeno hlavy koľajnice koleso už predtým vykoľajeného koľajového vozidla.

55. Zrážka a vykoľajenie počas jazdy PMD sa vždy kategorizuje ako iná nehoda. Zrážka a vykoľajenie koľajových vozidiel počas výkonu opravárenských a údržbárskych prác na zariadení železničnej infraštruktúry sa kategorizuje vždy ako iná nehoda, a to bez ohľadu na

druh a stav koľaje (traťová, staničná, vylúčená z prevádzky a pod.). Rovnako sa kategorizujú aj úmyselné zrážky a vykoľajenia vlakov, ktoré vznikli ako vynútený úkon z dôvodu zachovania bezpečnosti železničnej dopravy.

Lom koľajnice (C 1)

56. Lomom koľajnice (srdcovky, jazyka, opornice) sa rozumejú všetky lomy rozdeľujúce koľajnicu na dva alebo viac kusov, prípadne koľajnica, od ktorej sa oddelil kus kovu a tým sa vytvorila medzera na dotykovej ploche v dĺžke väčšej ako 50 mm a hĺbke väčšej ako 10 mm.

57. Za lom koľajnice v zmysle predchádzajúceho článku sa nepovažujú prípady násilného poškodenia koľajnice (vandalizmus, krádeže a pod.).

Vybočenie koľaje a iné chyby GPK (C 2)

58. Vybočením koľaje alebo inou chybou GPK sa rozumejú nedostatky súvisiace s kontinuitou a geometriou koľaje, ktoré vyžadujú z dôvodu bezpečnosti vylúčenie koľaje alebo okamžité zníženie dovolenej traťovej rýchlosti. Za vybočenie sa považuje stav koľaje, kedy dôjde k prekonaniu priečnych a pozdĺžnych odporov, vzpernej a ohybovej tuhosti koľaje, resp. koľajnice v zmysle predpisu **[B2]**. Za inú chybu GPK sa považuje náhla zmena priestorovej polohy koľaje spôsobená poruchou zemného telesa a podvalového podložia, ktorá má pôvod v prevádzke železničnej infraštruktúry. GPK sa v tomto prípade rozumie výšková poloha koľaje, smerové a sklonové pomery koľaje.

59. Za vybočenie koľaje a iné chyby GPK sa nepovažujú prípady vzniknuté v dôsledku násilného poškodenia koľaje (vandalizmus, krádeže a pod.).

Chyba návštenia (C 3)

60. Chybami, resp. poruchami návštenia s následkom návštenia menej závažnej návsti sa rozumejú technické poruchy návstného systému (železničnej infraštruktúry alebo koľajového vozidla), ktorých výsledkom je návštenie, signalizácia alebo indikácia menej závažnej návsti, t. j. návštené, resp. indikované a zobrazené informácie nie sú také obmedzujúce, ako by mali byť.

61. Ak k vyššie uvedenému stavu dôjde z dôvodu násilného poškodenia uvedeného zariadenia (krádeže, vandalizmus a pod.) alebo došlo k nefunkčnosti zariadenia následkom poveternostných podmienok, takáto udalosť sa nepovažuje za chybu návštenia.

62. Za chybu návěstenia sa považuje nebezpečný dôsledok poruchy zabezpečovacieho zariadenia, ktorý priamo ohrozuje bezpečnosť železničnej dopravy, napr.:

- a) stav, ktorý umožní samovoľné alebo vynútené prestavenie výhybky alebo výkoľajky pri závere (uzamknutí) vlakovej alebo posunovej ceste,
- b) chybná informácia o voľnosti koľajového úseku,
- c) chybná informácia o polohe výmen, výkoľajok a chybná informácia o kontrole uzavretia záveru (závorovania) výmen,
- d) chybné prijatie súhlasu pri stavaní jazdnej cesty niekoľkými stavadlami,
- e) stav, ktorý umožní svietenie povolujujúceho návestného znaku na návěstidle v dobe, keď pre to nie sú splnené podmienky,
- f) neskoré rozsvietenie zakazujúcej návesti (max. oneskorenie od vzniku požiadavky na svietenie do jej rozsvietenia môže byť 5 sekúnd),
- g) prenos nesprávnej informácie (viac povolujujúcej) vlakového zabezpečovača,
- h) stav, ktorý umožní vznik chybnej informácie o svietení návestnej žiarovky,
- i) stav, ktorý umožní predčasné zrušenie záveru jazdnej cesty,
- j) chybná indikácia (panel, stôl, monitor a pod.) alebo chybné návštenie (priecestník, návěstidlo) prevádzkového stavu PZZ,
- k) oneskorenie, nespustenie alebo prerušenie svetelnej výstrahy, ako aj dávanie svetelnej výstrahy nezodpovedajúcim spôsobom hoci len na jednom výstražníku pre užívateľa cestnej komunikácie v čase, keď má byť PZZ vo výstražnom stave a to aj v prípade, ak je rušňovodič o poruche vyznamenaný alebo je porucha návštená,
- l) prechod PZZ z výstražného do anulačného stavu, ak preň neboli splnené podmienky.

63. Za chybu návěstenia sa nepovažuje prípad kritickej poruchy alebo vypnutia PZZ, pri ktorej (ktorom) boli rušňovodič koľajového vozidla a užívateľ priecestia vyznamenaní v zmysle predpisových ustanovení (predpis ŽSR Z 1, Z 12), t. j. priecestie bolo strážené alebo bola pred jazdou prvého koľajového vozidla cez priecestie po vzniku poruchy alebo po vypnutí PZZ osadená dopravná značka IP 30a „Výstražné zariadenie vypnuté“.

Za chybu návěstenia sa nepovažuje dávanie výstrahy iba jedným červeným prerušovaným svetlom na výstražníku PZZ, ktoré bolo vybudované podľa STN 34 2650, kde takýto stav nebol považovaný za kritickú poruchu.

Prejdenie návěsti zakazujícíej jazdu (C 4)

64. Za prejdenie návěsti zakazujícíej jazdu sa považuje prejdenie akejkoľvek časti vlaku za miesto dovoleného pohybu vlaku. Za prejdenie návěsti zakazujícíej jazdu sa považuje:

- a) nezastavenie vlaku pred návěstidlom s návěstou „Stoj“, (návěst' „Stoj“ svetelných, mechanických hlavných návěstidiel, návěst' „Stoj“ vloženého návěstidla, červená doska, zástavka, červený terč, červené svetlo),
- b) nezastavenie vlaku v prípade zhasnutého hlavného (vloženého) návěstidla, návěstidla s nezreteľnou alebo pochybnou návěstou, alebo v prípadoch, ak sú zároveň dávané rozporné návěsti,
- c) vo vzťahu ku koncu vlakovej cesty, prejdenie úrovne prvého námedzníka alebo úrovne jazyka odvratnej výmeny tam, kde hlavné návěstidlo nie je, alebo nie je umiestnené priamo pri koľaji,
- d) nezastavenie vlaku na návěst' „Stoj protiúdcim dráhovým vozidlám“, na oprávnene dávanú návěst' „Stoj, zastavte všetkými prostriedkami“ a v prípadoch prijatia „Núdzových správ“ – príkazov na okamžité zastavenie,
- e) nezastavenie vlaku (v stanovených prípadoch) pred lichobežníkovou tabuľkou,
- f) prejdenie miesta zastavenia určeného písomným rozkazom,
- g) prejdenie konca dovolenej bezpečnej jazdy určenej vlakovým zabezpečovacím zariadením,
- h) prejdenie miesta (ŽST, výhybne, zastávky a pod.), v ktorom má vlak zastavenie určené zošitovým cestovným poriadkom alebo písomným rozkazom,
- i) pri vlaku zastavujúcom pre výstup a nástup cestujúcich, prejdenie konca nástupišťa všetkými dverami určenými pre výstup/nástup cestujúcich,
- j) odchod vlaku bez návěsti hlavného návěstidla dovoľujúcej odchod alebo bez rozkazu (súhlasu) výpravcu na odchod čelom za odchodové (vložené) alebo cestové návěstidlo, v dopravni bez odchodových návěstidiel (resp. so skupinovým odchodovým návěstidlom) za prvý námedzník alebo hrot jazyka odvratnej výhybky,
- k) pokračovanie v jazde vlaku po predchádzajúcom zastavení bez súhlasu oprávnenej osoby.

65. Za prejdenie návěsti zakazujícíej jazdu sa nepovažuje prípad prejdenia návěsti zakazujícíej jazdu ujedným vlakom alebo ujednými koľajovými vozidlami a prejdenie návěsti zakazujícíej jazdu po predčasnej zmene návěstného znaku na návěstidle.

Lomy kolies a náprav (C 5)

66. Za lom kolesa, nápravy sa považuje zlomenie, pri ktorom sa poškodilo koleso, náprava a z tohto dôsledku existuje riziko nehody (vykoľajenia alebo zrážky).

67. až 80. Neobsadené.

VII. Kapitola

Povinnosť hlásiť nehody

Telefonické hlásenie

81. Každý zamestnanec ŽSR je povinný ihneď hlásiť každú nehodu prednostne výpravcovi (na širšej trati výpravcovi jednej zo susedných staníc) a svojmu bezprostrednému nadriadenému, aj keď ju sám nezavinil a ani sa na jej vzniku nepodieľal. Rovnakú povinnosť majú aj zamestnanci dopravcu vykonávajúci dopravu na dráhe v správe ŽSR. Nenahlásenie nehody a neplnenie si povinností súvisiacich so zisťovaním príčin jej vzniku v zmysle tohto predpisu môže byť považované za závažné porušenie pracovnej disciplíny, v osobitných prípadoch za trestný čin 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 ŽSR s vlastným koľajiskom, sa hlásia zamestnancovi určenému „Zvolávacím plánom po vzniku nehody alebo mimoriadnej udalosti“ (Príloha č.11, ďalej len „Zvolávací plán“).

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

83. Ak dôjde na vlečke alebo dráhe iného prevádzkovateľa k nehode za účasti zamestnanca ŽSR, nehodu hlási zamestnanec ŽSR podľa čl. 81. Obdobný postup dodrží aj vedúci prác ŽSR pri udržiavacích prácach a pri výkone dohľadu na vlečke, resp. dráhe iného prevádzkovateľa.

84. Výpravca hlási nehody prednostovi železničnej stanice (alebo zamestnancovi určenému podľa „Rozvrhu pohotovostnej služby“) 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 po vzniku nehody alebo mimoriadnej udalosti“ spracovaného podľa Prílohy č. 12 tohto 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 l) 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, telefónne číslo a miesto, odkiaľ bolo hlásenie podané,
- b) dátum a čas vzniku alebo zistenia nehody,
- c) miesto vzniku nehody, číslo koľaje, km poloha, jedinečné identifikačné číslo priestestia,
- d) druh a číslo postihnutých vlakov (posunujúci diel), pri nehodách kategórie A 3, B 3 údaje o cestnom vozidle,
- e) stručný opis nehody,
- f) následky nehody (usmrtenie, zranenie, počet vykoľajených koľajových vozidiel, počet poškodených koľajových vozidiel, poškodenie železničného zvršku, zabezpečovacieho zariadenia, trolejového vedenia, poškodenie prepravovaného nákladu, ekologické následky a pod.),
- g) nejazdnosť koľají a približný čas nejazdnosti,
- h) odhad potreby pomocných a nakoľajovacích prostriedkov, upozornenie na miestne zvláštnosti (pozri čl. 271),
- i) čísla koľajových vozidiel, mená zamestnancov vlakového personálu, ich domovské pracoviská, počet vozňov, počet náprav, dopravná a celková hmotnosť vlaku, dĺžka vlaku, potrebné a skutočné brzdiace percentá a iné údaje o brzdení vlaku, názov dopravcu, počet a čísla vozňov označených nálepkami „Nebezpečných látok“, únik nebezpečných látok,
- j) počasie, teplota, viditeľnosť,
- k) mená zamestnancov, ktorí zisťujú príčiny vzniku nehody, mená ostatných zamestnancov ŽSR a dopravcu prítomných na mieste nehody,
- l) výsledok skúšky na zistenie alkoholu a psychoaktívnych látok v organizme.

Písomné hlásenie

87. Prednosta ŽST hlási nehodu na tlačive "Hlásenie nehody v železničnej prevádzke" (Príloha č. 13, vzor č. 9), a to do 3 pracovných dní od odstránenia jej následkov:

- a) príslušnému SBI,
- b) vedúcim zamestnancom OR, ktorí sú pre výkonné pracoviská uvedené v ďalšom odseku nadriadení,
- c) vedúcemu výkonného pracoviska ŽSR, ktorý zisťuje príčiny vzniku nehody alebo ktorého zamestnanec alebo zariadenie, ktoré udržiava, nehodu zavinili,

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

Hlásenie nehôd, ktoré vzniknú na účelovom koľajisku ŽSR v zmysle čl. 34, vykoná vedúci výkonného pracoviska ŽSR.

Hlásenie vedúceho zmeny

88. Vedúci zmeny OR, ktorý prevzal od výpravcu, prednostu ŽST alebo vedúceho výkonného pracoviska ŽSR hlásenie o vzniku nehody, je povinný jej vznik ihneď ohlásiť podľa Prílohy č. 11 tohto predpisu.

89. Vedúci zmeny OR zistí rozsah následkov a bezodkladne podá hlásenie vedúcemu zmeny ŽSR a informuje ho o prijatých opatreniach.

90. Vedúci zmeny ŽSR informuje ihneď o vzniku nehody a vykonaných opatreniach zložky podľa Prílohy č. 11 tohto predpisu.

91. Vedúci zmeny OR oznámi PZ SR vznik nehody kategórie A a B vždy, kategórie C len vtedy, ak vznikla následkom ľudskej činnosti. V prípade potreby ohlási jej vznik aj koordinačnému stredisku integrovaného záchranného systému. V oznámení sa uvedú údaje podľa čl. 86.

Zvolávací plán

92. Pre zabezpečenie dosiahnuteľnosti vedúcich zamestnancov ŽSR a kontaktného zamestnanca dopravcu musí byť spracovaný „Zvolávací plán po vzniku nehody alebo mimoriadnej udalosti“, ktorý musí byť uložený u vedúceho zmeny príslušného OR (kontrolného dispečera). Zvolávací plán vedúcich zamestnancov GR ŽSR sa uloží u vedúceho zmeny ŽSR (ústredného dispečera).

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

94. až 100. Neobsadené.

TRETIA ČASŤ

VIII. Kapitola

Oprávnenosť a príslušnosť zisťovania príčin vzniku nehôd

Oprávnenosť podľa zákona

101. Nehody, ku ktorým došlo pri prevádzkovaní dráhy a prevádzkovaní dopravy na dráhe a ktoré sú definované zákonom o dráhach, vyšetrojú PZ SR a vyšetrovací orgán nezávisle na zisťovaní príčin vzniku, ktoré uskutočňujú ŽSR a dopravca.

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 orgán. ŽSR a dopravcovia sú povinní zabezpečiť objektívnosť, odbornosť a nezávislosť zisťovania príčin vzniku nehôd.

103. Osobám povereným manažérom infraštruktúry (v texte predpisu „vyšetrovateľ ŽSR“) a dopravcom zisťovaním príčin vzniku nehody sa musí umožniť **[A1]**:

- a) prístup na miesto nehody, ako aj prístup ku koľajovým vozidlám, k železničnej trati, k zariadeniam na riadenie a zabezpečenie jazdy vlakov a na návstenie,
- b) okamžité zaznamenanie dôkazov a odobratie vzoriek z trosiek alebo z vaku koľajových 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, k lekánskym nálezom, k lekánskym správam a pitevným protokolom,
- e) spísanie zápisu so zúčastnenými zamestnancami a svedkami,
- f) prístup k výsledkom vyšetrovania vlakového personálu a ostatných zamestnancov, ktorí boli účastníkmi nehody alebo mimoriadnej udalosti,

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

104. Pri vyšetrovaní nehôd, trestných činov a objasňovaní priestupkov môžu orgány PZ SR, prokuratúry a vyšetrovací orgán predvolať a vypočuť každého, kto môže poskytnúť informácie na objasnenie skutočností, ktoré viedli k vzniku nehody, spáchaniu trestného činu alebo priestupku. Pri nehodách postupujú orgány ŽSR a dopravcu spoločne a koordinovane.

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

106. Vedúci zamestnanci organizačných jednotiek ŽSR a dopravcu, zamestnanci ŽSR a dopravcu oprávnení zisťovať príčiny vzniku nehôd sú povinní poskytnúť potrebnú súčinnosť záchranným zložkám, PZ SR a vyšetrovaciemu orgánu (zabezpečiť odborné vyjadrenia, dokumentáciu pôvodného stavu na mieste 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 a dopravcu.

Oprávnenosť podľa predpisu

107. Príčiny vzniku nehôd zisťujú a návrh na ich uzatváranie po ukončení zisťovania príčin predkladajú oprávnení zamestnanci, určení v Prílohe č. 3 tohto predpisu.

108. Vedúci zamestnanci organizačných jednotiek ŽSR a dopravcu sú povinní poskytnúť zamestnancom ŽSR a dopravcu, oprávneným zisťovať príčiny vzniku nehôd, technickú a odbornú pomoc, umožniť im prístup k obsahu záznamov na koľajovom vozidle, zaznamenaným hovorovým správam a údajom o prevádzke zariadení železničnej infraštruktúry, ich vyhodnoteniam, k výsledkom skúšok, lekárskeho preventívneho prehliadok a psychologických vyšetrení svojich zamestnancov, k ostatným informáciám alebo záznamom manažéra infraštruktúry a dopravcu, iným dôkazom. Umožnia im spísať zápisy so svojimi zamestnancami a ostatnými svedkami. Na požiadanie predložia záznamy, vyhodnotenia a údaje potrebné na účely zisťovania príčin vzniku nehody.

109. Riaditeľ Odboru bezpečnosti a inšpekcie GR ŽSR pri ktorejkoľvek nehode v železničnej prevádzke môže zmeniť oprávnenosť zisťovania príčin určenú v Prílohe č. 3 tohto predpisu.

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

111. 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 GR ŽSR vykonávajú dozor nad správnosťou zaradenia a zisťovania príčin vzniku nehôd, ktoré vykonávajú vyšetrovatelia ŽSR z SBI.

112. Pri zmene následkov nehody zabezpečí príslušný vyšetrovateľ ŽSR zmenu jej zaradenia do novej kategórie tak, aby boli dodržané podmienky stanovené v IV. – VI. kapitole tohto predpisu. Zároveň písomne oznámi túto skutočnosť prednostovi príslušnej ŽST, ktorý zabezpečí vystavenie nového písomného hlásenia nehody v zmysle čl. 87. V osobitných prípadoch rozhodne o zaradení nehody do príslušnej kategórie riaditeľ Odboru bezpečnosti a inšpekcie GR ŽSR.

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

114. Ak zisťovanie príčin vzniku nehody vykonávajú iní zamestnanci (napr. dozorcovia prevádzky, dopravný námestník, vedúci SMSÚ, vedúci prevádzky a pod.), platia pre nich práva a povinnosti oprávnených zamestnancov podľa Prílohy č. 3 tohto predpisu v plnom rozsahu.

115. až 120. Neobsadené.

IX. Kapitola

Činnosť na mieste vzniku nehody

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

- a) vyslobodenie osôb bezprostredne ohrozených na živote,
- b) zabránenie šírenia požiaru,
- c) zabránenie vzniku ekologickej havárie,
- d) zabránenie ďalších škôd na zdraví, na majetku a na životnom prostredí,

e) obnovenie železničnej prevádzky len vtedy, ak sa tým podstatne nezasiahne do vrakov alebo nezmení podstatne pôvodný stav na mieste nehody.

122. Ak zamestnanci ŽSR alebo dopravcu v záujme úkonov podľa čl. 121 odstrániť prekážku, časť trosiek alebo vrah, alebo zmenia pôvodný stav na mieste nehody pred príchodom PZ SR, sú povinní zdokumentovať pôvodný stav náčrtkom, videozáznamom, fotodokumentáciou, zabezpečením nájdených vecí alebo iným opatrením, ktoré umožní zistiť skutočný stav a okolnosti dôležité pre vyšetrovanie. Zdokumentovanie nesmie byť v žiadnom prípade na úkor záchranných prác podľa čl. 121 písm. a) až d).

123. Ak došlo pri nehode k zraneniu osôb, prítomný zamestnanec ŽSR alebo dopravcu ihneď poskytne prvú pomoc, ak táto pomoc nepredstavuje nebezpečenstvo pre neho samého alebo inú osobu, a zabezpečí privolanie odbornej zdravotnej pomoci.

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

125. Zamestnanci vyrozumení v zmysle „Zvolávacieho plánu“ organizačne zabezpečujú spoločne s povereným zástupcom dopravcu odstraňovacie práce a prípadne aj náhradnú autobusovú dopravu. Úzko spolupracujú s dispečerským aparátom príslušného OR a vedúcimi zamestnancami organizačných jednotiek zúčastnených na obnovovacích a odstraňovacích prácach.

126. Zamestnanci ŽSR a dopravcu spolupracujú s orgánmi PZ SR pri zabezpečovaní miesta nehody, vykonávajú potrebné opatrenia až do skončenia obhliadky miesta nehody, a to po dohode s vyšetrojúcimi orgánmi PZ SR.

127. S odstraňovacími a obnovovacími prácami sa smie začať len po jednoznačnom súhlase danom PZ SR a vyšetrovateľom ŽSR. Súhlas PZ SR je potrebný pri nehodách kategórie A a B vždy, kategórie C len vtedy, ak vznikli následkom ľudskej činnosti. Pri ostatných incidentoch môže dať súhlas na obnovenie železničnej prevádzky okrem vyšetrovateľa ŽSR aj iný vedúci zamestnanec ŽSR, resp. dopravcu za podmienky dodržania povinností uvedenej v čl. 122. Súhlas na ďalšiu jazdu z miesta nehody môže dať pre rušňovodiča oprávnený zamestnanec len po dohode s výpravcom stanice, do ktorej vlak (posun, PMD) pôjde.

128. Vedúci prác zabezpečuje na mieste nehody v prípadoch úplného prerušenia dopravy na tratiach 1. a 2. kategórie plnenie všetkých opatrení prijatých na urýchléné obnovenie železničnej prevádzky, pričom musia byť splnené podmienky uvedené v čl. 127. Prostredníctvom vedúceho zmeny podáva správu riaditeľovi príslušného OR o postupe odstraňovacích a obnovovacích prác a o čase pravdepodobného obnovenia železničnej prevádzky.

129. V prípadoch, ak došlo k zraneniam zamestnancov ŽSR, vedúci zamestnanec príslušnej VOJ ŽSR zabezpečuje komunikáciu a ostatné súvisiace úkony so zranenými osobami a s ich rodinnými príslušníkmi.

130. Prednosta ŽST (prípadne zamestnanec určený podľa „Rozvrhu pohotovostnej služby“), vedúci výkonného pracoviska ŽSR alebo nimi určený zamestnanec sú povinní dostaviť sa na miesto nehody, ku ktorej došlo v ich obvode a o ktorej boli 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 do príchodu vyšetrovateľa ŽSR povinní:

- a) zabezpečiť dokumentáciu (vlakovú, písomné doklady, registračné záznamy) tak, aby nedošlo k jej strate alebo znehodnoteniu,
- b) zabrániť na mieste nehody vstupu iných osôb, pohybu koľajových vozidiel a premiestňovaniu častí a predmetov súvisiacich s nehodou, okrem prípadov uvedených v čl. 121,
- c) zabezpečiť stopy vzniknuté pri vykoľajení pred znehodnotením vrátane priestoru pred a za miestom vykoľajenia,
- d) skontrolovať za účasti prednostov ŽST, vedúcich výkonných pracovísk ŽSR a dopravcu (ak je prítomný na mieste nehody) koľaje, výhybky, koľajové vozidlá, stav zabezpečovacieho zariadenia, návestné znaky návestidiel a pod. a zaznamenať ich zistený stav,
- e) zabezpečiť údaje o priestorovom rozložení vecí súvisiacich s nehodou, polohy tiel a dôkazných predmetov, ktoré bolo treba pri záchranných prácach premiestniť,
- f) 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,
- g) zistiť osobné údaje svedkov nehody,

- h) zabezpečiť vykonanie orientačnej alebo určujúcej dychovej skúšky na požitie alkoholu alebo omamných a psychotropných látok u zamestnancov zúčastnených na nehode,
- i) zabezpečiť ďalšie skutočnosti dôležité pre objasnenie príčiny vzniku nehody.

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

132. až 139. Neobsadené.

X. 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 dostavia:

- a) vyšetrovateľ ŽSR,
- b) kontrolór dopravy príslušného OR alebo iný zamestnanec, ktorý má vo vzťahu k nehode právomoci ako kontrolór dopravy (tento zamestnanec na mieste nehody dohliada na bezpečnosť dopravy v sťaženej dopravnej situácii po vzniku nehody),
- c) zamestnanec z úseku železničnej infraštruktúry príslušného OR, ktorý má vo vzťahu k nehode právomoci ako vedúci prác (čl. 271),
- d) poverená osoba dopravcu v prípadoch, kedy došlo k poškodeniu koľajového vozidla dopravcu alebo prepravovaného nákladu alebo ak činnosť jemu podriadených zamestnancov alebo zariadenia, ktoré spravujú, priamo súvisí so vznikom nehody,
- e) riaditelia príslušných odborov GR ŽSR, vedúci zamestnanci príslušného OR a vedúci zamestnanci nadriadených organizačných jednotiek dopravcu alebo nimi určené osoby, ak došlo k úplnému prerušeniu železničnej prevádzky 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 železničnej prevádzky.

142. Vyrozumenie zamestnancov odborov GR ŽSR uvedených v čl. 141 zabezpečí vedúci zmeny ŽSR (ústredný dispečer), vyrozumenie ostatných

zamestnancov zabezpečí vedúci zmeny príslušného OR (kontrolný dispečer).

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

- a) čo najrýchlejší príchod kompetentných osôb na miesto nehody, operatívne a kvalifikované vykonávanie činnosti na mieste nehody tak, aby nedochádzalo k neodôvodneným prieťahom a následnému neúmernému zvyšovaniu doby meškania vlakov,
- b) dôsledné a účinné plnenie úloh pri zabezpečovaní potrebného počtu odborníkov, dostatočného množstva technických 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, 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 sa zamestnanci zúčastnení na nehode dopustili vážneho odborného pochybenia (Príloha č. 1), ktoré ohrozilo bezpečnosť a plynulosť prevádzky dráhy alebo dopravy na dráhe, postupuje sa v zmysle **[A1]**.

146. Zamestnanci zúčastnení na nehode sa musia zdržiavať na mieste vzniku nehody až do okamihu podania vysvetlenia vyšetrovateľovi ŽSR, vyšetrovaciemu orgánu a PZ SR. Táto povinnosť trvá aj v prípade, ak už došlo k ukončeniu ich zmeny podľa platného rozvrhu zmien. Povinnosti zamestnanca určené Pracovným poriadkom platia až do ukončenia podania vysvetlenia. Výnimkou z tejto povinnosti môže byť len zdravotný stav zamestnanca, kde by zotrvaním na mieste nehody prichádzalo do úvahy jeho zhoršenie.

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 železničnej prevádzky. Ak by z dôvodu odobratia dopravnej, vlakovej dokumentácie a pod. došlo k znemožneniu obnovenia železničnej prevádzky alebo k znemožneniu jazdy vlaku, dokumentácia sa neodoberá. Zamestnanec vykoná jej kontrolu (vyhotoví si výpis, fotodokumentáciu 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. Sprievodné listiny od vykofajených a odstavených koľajových vozidiel sa odoberú a pre potreby zisťovania príčin vzniku nehody sa vyhotovia kópie.

149. Pre potrebu vyšetrenia nehody sa plnohodnotne využívajú aj podklady a údaje získané zo záznamových a informačných systémov, ktoré prevádzkujú ŽSR alebo dopravca (PIS, EDD, SAP, ISI, kamery 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 ktorej príčiny vzniku zisťuje prednosta ŽST, platí zásada určená v čl. 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 (na výklad predpisu a normy je oprávnený iba garant uvedeného predpisu a normy). Ich vyjadrenie musí byť vyhotovené písomne a musí byť jednoznačné.

153. Dopravca a ŽSR nesú plnú zodpovednosť za dodané podklady, vyhodnotenia a podané vysvetlenia. Ak jeden z účastníkov nedoručí požadované doklady (rozhodujúce pre určenie príčiny vzniku nehody), považuje sa to za zmarené zisťovanie príčin vzniku nehody a postupuje sa podľa čl. 207.

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 koľajových vozidiel), zamestnanci alebo mu vznikla škoda. Na zisťovanie príčin a okolností vzniku nehody poveruje osobu odborne spôsobilú na činnosti vykonávané v rámci zisťovania príčin ich vzniku. Poverená osoba dopravcu spolupracuje s vyšetrovateľom ŽSR.

162. Dopravca (jeho poverená osoba) je pri zisťovaní príčin vzniku nehody oprávnený:

- a) zúčastniť sa obhliadky miesta nehody a uviesť do zápisu rozhodujúce skutočnosti,
- b) zúčastniť sa podania vysvetlenia zamestnancov dopravcu vyšetrovateľovi ŽSR (čl. 200),
- c) zúčastniť sa merania zariadení železničnej infraštruktúry,
- d) požadovať vysvetlenie k zisteným skutočnostiam, meraniam a vyhodnoteniam, vykonať kontrolu ich správnosti,
- e) dostať kópie všetkých záznamov,
- f) dostať informáciu od príslušného vedúceho zmeny (OR, ŽSR) o vzniku nehody,
- g) nahliadať do spisu nehody a robiť si poznámky (čl. 208),
- h) zúčastniť sa Operatívnej komisie pri prerokovaní predmetnej nehody,
- i) dostať „Správu o uzatvorení nehody“,
- j) rozhodnúť o vystriedaní zamestnanca dopravcu zúčastneného na nehode,
- k) a vykonávať ďalšie práva uvedené v textovej časti tohto predpisu.

163. Dopravca (jeho poverená osoba) je pri zisťovaní príčin vzniku nehody povinný:

- a) poskytnúť vyšetrovateľovi ŽSR pomoc a informácie podľa čl. 108 a aktívne sa zúčastňovať zisťovania príčin vzniku nehody,
- b) poskytnúť odborné stanovisko podľa požiadavky vyšetrovateľa ŽSR,
- c) zabezpečiť u koľajových vozidiel účastných na nehode ich prehliadku, premeranie a vyhodnotenie nameraných hodnôt v súlade s platnými predpismi a normami. Ak na uvedené činnosti nemá vytvorené podmienky (meradlá, nivelizované koľaje a pod.), musí zabezpečiť ich premeranie u iného spôsobilého subjektu,
- d) pri zisťovaní príčin vzniku nehody zabezpečiť práva zamestnancov dopravcu dohodnuté a určené v interných predpisoch,

- e) umožniť vyšetrovateľovi ŽSR vykonať preverenia dodaných materiálov a podkladov,
- f) zisťovať príčiny a okolnosti vzniku nehody a vykonávať opatrenia na ich predchádzanie,
- g) odstraňovať zistené nedostatky pri vzniku nehôd, ich príčiny a následky a v stanovených termínoch prijímať a plniť stanovené opatrenia,
- h) zabezpečiť odsun cestujúcich a prepravovaných zvierat z miesta nehody,
- i) a vykonávať ďalšie povinnosti uvedené v textovej časti tohto predpisu.

164. až 170. Neobsadené.

XI. Kapitola

Postup pri zisťovaní príčin vzniku nehody

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

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

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

173. Pri obhliadke miesta nehody sa postupuje v zásade v smere jazdy koľajového 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 ide o stopu vyšplhania okolesníka na temeno hlavy koľajnice, o

stopu prepadnutia kola medzi koľajnicové pásy (pri rozšírení rozchodu, poruche na dvojkoľesí, vidlicovej jazde a pod.) alebo o stopu na predmete, ktorý spôsobil vykoľajenie 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 kola koľajového 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 č. 4).

Pri obhliadke poškodeného koľajového vozidla je potrebné čo najpodrobnejšie popísať stav, ktorý nezodpovedá normovému stavu (Príloha č. 6). To znamená zdokumentovať poškodené a chýbajúce súčiastky koľajového 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 koľajových vozidlách zdokumentovať stav/polohu ich ovládacích prvkov, stav vlakového zabezpečovača, hodnoty na všetkých ukazovateľoch. Poškodenie a rozsah poškodenia koľajových vozidiel zistí vyšetrovateľ ŽSR spolu s povereným zamestnancom dopravcu.

Pri obhliadke zabezpečovacieho zariadenia je potrebné zdokumentovať jeho druh a stav, stav počítadiel, bezpečnostných záverov, návěstí návestených na návěstidlách, polohy pák, polohy radičov, umiestnenie kľúčov, stav drôtovodov, hradlových záverov, záverov jazdných ciest vrátane ich svetelných indikácií, druh a stav zariadení na zisťovanie voľnosti izolovaných úsekov alebo prítomnosti koľajového vozidla (Príloha č. 5).

Poškodenie a rozsah poškodenia prepravovaného tovaru zistí zamestnanec, ktorý zisťuje príčiny vzniku nehody, spolu s poverenou osobou 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 miesta nehody“ (Príloha č. 13, vzor č. 1), v ktorom sa uvedú rozhodujúce skutočnosti, ktoré mohli mať súvislosť s jej vznikom. Spracovaný „Zápis z obhliadky miesta nehody“ podpíšu všetci zúčastnení

zástupcovia organizačných jednotiek ŽSR a dopravcu, ktorí túto obhliadku vykonali.

Zhromažďovanie 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 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. Ak je dokumentácia vedená v elektronickej podobe, zabezpečí sa uloženie záznamu z archívu na prenosné médium, prípadne sa údaje vytlačia.

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 č. 9.

178. V zložitých prípadoch sa záznam alebo technické zariadenie zapečatí, technické 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 povinní na požiadanie vyšetrovateľa ŽSR do 10 pracovných dní doručiť mu 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 železničnej infraštruktúry a koľajových vozidiel.

181. Pri nehodách, ktorých príčinou vzniku môže byť prepravovaný náklad, sa musí zistiť a zdokumentovať rozloženie nákladu, spôsob jeho upevnenia a zabezpečiť vyhodnotenie zistených skutočností.

182. Pri meraní železničného zvršku sa v koľajach a výhybkách zisťuje rozchod koľaje, prevýšenie koľaje, vzájomná výšková poloha koľajnicových pásov, vzopätie oblúkov, smer koľaje, opotrebovanie koľajníc, vzdialenosť vodiacej hrany prídržnice a zodpovedajúcej hrany krídlovej koľajnice, šírky žliabkov, záklesy hákových uzáverov a pod. Pri zisťovaní stavu železničného zvršku a spodku sa zisťuje stav podvalov, drobného koľajiva, koľajového lôžka, koľajovej brzdy, zemného telesa a pod. Bližšie podrobnosti sú uvedené v Prílohe č. 4.

183. Po vzniku nehody sú zamestnanci povinní vykonať všetky opatrenia na zamedzenie 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 č. 5. Funkčnosť zariadenia je potrebné vždy preskúšať.

184. Na zariadení spravovanom výkonným pracoviskom EE sa zisťuje stav TV, kľukatosť a výška TV, stav izolátorov, kotvenia, držiakov, vešiakov, armatúr TV a pod. podľa potreby aj meraním. Ďalej sa zisťuje umiestnenie a viditeľnosť návěstidiel pre elektrickú prevádzku, spôsob vyrozumenia rušňovodiča HKV elektrickej trakcie o mimoriadnostiach v elektrickej prevádzke, druh a stav zberačov HKV elektrickej trakcie, geometrická poloha koľaje v mieste nehody, vyhodnotenie záznamov u elektrodíspečera, stav a prevádzkyschopnosť náhradného zdroja elektriny (údržba, prehliadky, stav PHM), stav stýkačov a pod. Podrobnosti o prehliadke sú uvedené v Prílohe č. 5.

185. Na posúdenie stavu nákladu a správnosti jeho uloženia a upevnenia zvolá poverená osoba dopravcu po dohode s vyšetrovateľom ŽSR komisiu, za účasti ďalších, na nehode zúčastnených subjektov (napr. prepravca, zástupca VOJ ŽSR zodpovednej za stav železničnej infraštruktúry a pod.). Ak stav nákladu, správnosť jeho naloženia a upevnenia boli dostatočne zistené a zdokumentované na mieste nehody, komisia sa už nezvoláva.

186. Overovanie technického stavu koľajových vozidiel je odborná činnosť, pre ktorú nie sú vo veľkej väčšine prípadov na mieste nehody vytvorené podmienky. Na mieste nehody sa preto obvykle vykonáva iba overenie - preskúšanie činnosti niektorých zariadení, napr. brzd (tlak vzduchu, teplota zdrží a kotúčov, polohy uzatváracích kohútov a pod.). Ďalšie zisťovanie technického stavu koľajových vozidiel sa vykonáva komisionálne vo vzťahu k zisteniu príčiny vzniku nehody. Komisiu zvoláva poverená osoba dopravcu po vzájomnej dohode s vyšetrovateľom ŽSR.

187. Komisiu na posúdenie stavu technických zariadení železničnej infraštruktúry zvoláva vyšetrovateľ ŽSR v spolupráci so zástupcom správcu zariadenia a poverenou osobou dopravcu. Pri nehodách, u ktorých príčiny vzniku zisťuje vedúci výkonného pracoviska ŽSR, môževolať komisiu aj prostredníctvom SBI. Termín konania sa stanoví po vzájomnej dohode s prevádzkovateľom alebo zástupcom organizačnej jednotky, ktorá zariadenie spravuje, a poverenou osobou dopravcu.

188. Do zápisu z rokovania komisie sa podrobne popíše rozsah poškodenia, kvalifikovaný odhad nákladov na opravu zariadenia, prípadne stanoviská zúčastnených strán k príčine vzniku nehody, ak súvisí s posudzovaným zariadením alebo koľajovým vozidlom.

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

- a) vyšetrovateľ ŽSR, ktorý zisťuje príčiny vzniku nehody alebo iný, ním poverený, odborne spôsobilý zamestnanec ŽSR,
- b) poverená osoba dopravcu a ním prizvané ďalšie osoby,
- c) poverený zamestnanec správcu zariadenia železničnej infraštruktúry.

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

190. Meranie zariadení železničnej infraštruktúry sa vykonáva podľa platných predpisových ustanovení, noriem a nariadení určenými kalibrovanými meracími prístrojmi (s príslušnou značkou dokumentujúcou platnosť kontroly) 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 a koľajových vozidiel dopravcov.

191. až 195. Neobsadené.

Spísanie zápisníc so zamestnancami

196. Na vysvetlenie okolností vzniku nehody a spísanie „Zápisu so zamestnancom“ (Príloha č. 13, vzor č. 4) je potrebné vyzvať zamestnanca zúčastneného na nehode bezodkladne, ihneď ako to podmienky dovoľia. Zamestnanec musí byť pred spísaním „Zápisu so zamestnancom“ poučený o tom, že je povinný podľa pokynov vedúceho zamestnanca, vyšetrovateľa ŽSR alebo poverenej osoby dopravcu podať pravdivé vysvetlenie o priebehu plnenia pracovnej úlohy. Ak sa zamestnanec odmietne k veci vyjadriť, spíše o tom zamestnanec vykonávajúci „Zápis so

zamestnancom“ 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 so zamestnancom“ v neskoršom termíne.

198. Zamestnancovi zúčastnenému na nehode musí byť daná možnosť, aby objasnil všetky jemu známe skutočnosti týkajúce sa okolností vzniku nehody. Vysvetlenie sa v „Zápise so zamestnancom“ 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 ŽSR. „Zápis o konfrontácii“ je uvedený v Prílohe č. 13 (vzor č. 5).

199. Pre potreby zisťovania príčiny vzniku nehody je možné použiť aj kópie alebo opisy „Zápisov so zamestnancami“ ŽSR a dopravcu, ktoré vyhotovili orgány činné v trestnom konaní a tieto orgány ich ŽSR poskytli.

200. V prípade, ak sú na nehode zúčastnení zamestnanci alebo zariadenia dopravcu, spísanie „Zápisu so zamestnancom“ vykoná vyšetrovateľ ŽSR (vedúci zamestnanec) alebo poverená osoba dopravcu, pričom obe zúčastnené strany sú oprávnené klásť doplňujúce otázky a povinné podávať odborné vysvetlenia.

Prítomnosť iných osôb pri „Zápise so zamestnancom“ je možná iba so súhlasom osoby spisujúcej „Zápis so zamestnancom“. Tieto osoby nesmú zasahovať a vstupovať do priebehu zápisu, otázky môžu klásť len so súhlasom osoby spisujúcej „Zápis so zamestnancom“.

Ak poverená osoba dopravcu nie je spokojná s podaným vysvetlením vlastných zamestnancov alebo zamestnancov ŽSR, môže opätovne vykonať spísanie „Zápisu so zamestnancom“. V takomto prípade je vyšetrovateľ ŽSR, resp. iný zamestnanec ŽSR oprávnený zúčastniť sa tohto „Zápisu so zamestnancom“. Otázky môže klásť po dohode s poverenou osobou dopravcu a je povinný podávať odborné vysvetlenia podľa jej požiadaviek. Kópiu takto spísaného „Zápisu so zamestnancom“ je poverená osoba dopravcu povinná odovzdať vyšetrovateľovi ŽSR.

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, opotrebovania koľajníc, jazykov, spracovať náčrtok miesta nehody, grafické znázornenie polohy TV a pod.

Záznamy o meraniach zabezpečovacieho zariadenia, zariadenia elektrotechniky a energetiky, výstupy meracieho zariadenia železničného zvršku a ďalšie záznamy vyhodnocuje poverený odborne spôsobilý zamestnanec organizačnej jednotky ŽSR, ktorá zariadenie spravuje.

Vyhodnotenie záznamov odobratých po nehode z registračného alebo záznamového zariadenia vykonáva poverený oprávnený zamestnanec ŽSR alebo poverená osoba dopravcu na požiadanie vyšetrovateľa ŽSR.

Stanovenie príčiny a zodpovednosti za vznik nehody

202. Príčinou **[A1]** 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, cestné 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 o uzatvorení nehody“ (Príloha č. 13, vzor č. 6, ďalej len „Správa“). Pri vnútorných príčinách sa nehoda uzatvorí na tú organizačnú jednotku ŽSR alebo dopravcu, ktorej zamestnanci alebo zariadenia spôsobili jej vznik. Ak má za vznik nehody zodpovednosť viac zamestnancov ŽSR, prípadne viac organizačných jednotiek ŽSR alebo dopravcu, navrhne podiel na zavinení nehody 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 príčinu.

204. Zvláštnym prípadom pri stanovení príčiny vzniku nehody a zodpovednosti za jej vznik je vyšetrovací pokus. Vykonanie vyšetrovacieho pokusu sa vykonáva za podobných podmienok, 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 koľajové 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 po vzájomnej dohode s vedúcim zamestnancom príslušnej organizačnej jednotky ŽSR a oprávnenou osobou dopravcu tak, aby bola zabezpečená bezpečnosť železničnej prevádzky. Priebeh vyšetrovacieho pokusu musí byť riadne zdokumentovaný (videozáznamom alebo fotodokumentáciou). Vyšetrovací pokus sa zásadne vykonáva na koľaji vylúčenej z prevádzky, pričom vyšetrovateľ ŽSR určí podmienky, za akých sa bude vyšetrovací pokus vykonávať.

Zápis o vykonaní vyšetrovacieho pokusu sa spíše ihneď a podpíšu ho všetci zúčastnení zamestnanci.

205. Ak nie je možné zistiť príčinnú súvislosť, pretože príčina nebola zistená alebo nie je možné nájsť žiadne stopy, zisťovanie príčin vzniku nehody sa ukončuje s tým, že sa stanovia pravdepodobné príčiny a ich vzájomné pôsobenie. Stanovenie pravdepodobných príčin je potrebné riadne odôvodniť, a ak je to možné, stanoviť aj zodpovednosť za skutkový stav. Pravdepodobné príčiny a ich vzájomné pôsobenie sa stanovujú komisionálne za účasti zástupcov všetkých zainteresovaných organizačných jednotiek ŽSR a dopravcu, z ktorých každý v zápise z rokovania v zmysle čl. 208 uvedie svoje stanovisko. Nehoda s takto stanovenou pravdepodobnou príčinou sa uzatvorí na správcov zariadenia alebo koľajových vozidiel dotknutých 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, resp. dohodnúť sa na rozsahu, v akom prispeli k vzniku nehody.

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

207. Ak došlo k chybnému postupu pri zisťovaní príčin vzniku nehody, k neohláseniu vzniku nehody alebo sú inak opomenuté dôležité úkony, alebo boli zničené a znehodnotené stopy, záznamy alebo iné dôležité doklady a z uvedeného dôvodu nie je možné zistiť príčinu vzniku nehody, ide o marenie zisťovania príčiny vzniku 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 príčine 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 sa určí podiel zodpovednosti zúčastnených strán na vzniku nehody.

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

- a) dátum a miesto rokovania,
- b) kto sa rokovania zúčastnil,
- c) prerokovaný materiál (merania, rozbory, zápisnice a pod.),
- d) námietky jednotlivých strán,
- e) dohodnuté závery (príčina, zavinenie a pod.) a ďalšie postupy.

Vznesenú námietku týkajúcu sa konkrétneho porušenia predpisu, normy a pod. musí druhá strana došetriť a výsledok oznámiť do 5 pracovných dní odo dňa rokovania, ak sa zúčastnené strany 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 rokovania, bude na rokovanie operatívnej komisie predložená „Správa o uzatvorení nehody“ v znení navrhnutom vyšetrovateľom ŽSR.

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

209. až 210. Neobsadené.

XII. 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 GR ŽSR“. 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) tlačivo „Hlásenie nehody v železničnej prevádzke“ v zmysle čl. 87,
- b) tlačivo „Zápis z obhliadky miesta nehody“ v zmysle čl. 175,
- 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, odbornej a psychickej spôsobilosti zamestnancov, ktorí nehodu zavinili, a potvrdenie spôsobilosti ostatných zúčastnených zamestnancov,
- 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, kópia alebo výňatok dokumentácie dispečera, dopravnej dokumentácie výpravcu, výhybkárov, signalistov, strážnikov oddielu a pod.,
- h) zápis z vykonania prehliadky a merania dvojkolesia (resp. merania spodku a pojazdu koľajového vozidla),
- i) zápis z komisionálnej prehliadky pri lome nápravy, čapu, obruče, celistvého kolesa a pod. s vyznačením lomu,
- j) výsledok kontrolného preváženia prepravovaného 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 koľajníc,
- n) doklad od PZ SR o zavinení vodiča cestného vozidla,
- o) zoznam usmrtených a zranených osôb,
- p) potvrdenie výkonného pracoviska ŽSR alebo dopravcu o vzniknutej škode na zariadení, prepravovanom tovare,
- q) oznámenie PZ SR o prerokovaní prípadu,
- r) správa o použití odstraňovacích prostriedkov a rozsahu obnovovacích prác na železničnej infraštruktúre,
- 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 nadriadeného odboru,
- v) zápis zo spoločného rokovania podľa čl. 208,
- w) „Správa o uzatvorení nehody“ (Príloha č. 13, vzor č. 6),
- x) hlásenie o splnení uložených opatrení.

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:

- a) z podacieho čísla prvého záznamu danej nehody (z registratúrneho denníka vedeného na danom útvare, resp. vygenerované určeným systémom, napr. Fabasoft),
- b) z roka, v ktorom bolo pridelené základné číslo spisu,
- c) z označenia útvaru,
- d) z ID čísla príslušnej nehody, ktoré prideli aplikácia EVINEHOD.

Vzhľadom na to, 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 (5d.07), lehota uloženia (5) v zmysle RPP a spis sa zviaže spisovou šnúrkou. Po uzatvorení spisu sa tento archivuje na pracovisku, ktoré vykonávalo zisťovanie príčin vzniku predmetnej nehody.

V odôvodnených prípadoch musí byť spis nehody k dispozícii PZ SR, súdom, súdnym znalcom, Odboru právnych vzťahov GR ŽSR a iným osobám oprávneným zastupovať ŽSR pred orgánmi štátnej a verejnej správy. 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, na ktorom sú spisy uložené, „Návrh na vyradenie registratúrnych záznamov“ zamestnancovi, ktorý je oprávnený ich uzatvárať. Tento rozhodne o vyradení, resp. predĺžení lehoty uloženia v zmysle RPP. Vyradené registratúrne záznamy (nehodové spisy) sa stávajú predmetom prípravy vyradovacieho konania a príslušný štátny archív (Slovenský národný archív) rozhodne o ich vyradení, respektíve o zaradení medzi archívne dokumenty.

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, PZ SR alebo vyšetrovaciemu orgánu výsledky vlastných vyšetrení a predložiť na nahliadnutie spis nehody, ktorú sám dokumentoval.

216. až 220. Neobsadené.

ŠTVRTÁ ČASŤ

XIII. Kapitola

Ukončenie zisťovania príčin vzniku nehôd

221. Vyšetrovateľ ŽSR písomne oboznámi s výsledkami zisťovania príčin vzniku nehody vedúceho zamestnanca organizačnej jednotky ŽSR, ktorej zamestnanci, koľajové vozidlá alebo zariadenie, ktoré spravujú, nehodu zavinieli. Do 5 pracovných dní od prijatia písomného oboznámenia predloží vedúci zamestnanec organizačnej jednotky ŽSR návrh opatrení voči uvedeným zamestnancom alebo voči zamestnancom, u ktorých bolo pri zisťovaní príčin vzniku nehôd zistené neplnenie si svojich pracovných povinností, spolu s návrhom opatrení na zamedzenie opakovania sa podobných prípadov. Podobne sa postupuje aj v prípadoch zavinenia nehôd na dráhe v správe ŽSR zamestnancami alebo koľajovým vozidlom dopravcu. Podľa povahy prípadu môže vedúci SBI prostredníctvom Odboru bezpečnosti a inšpekcie GR ŽSR požiadať nadriadený odbor GR ŽSR, aby prijal opatrenia s cieľom zabezpečiť účinnú prevenciu a zamedziť opakovaniu 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 svojmu bezprostredne nadriadenému zamestnancovi. Tento zamestnanec, po vykonaní kontroly správnosti zisťovania príčin vzniku nehody a úplnosti spisu nehody, doplní údaje uvedené v čl. 223 a do 30 pracovných dní od vzniku nehody predloží spis nehody oprávnenému zamestnancovi na prerokovanie na operatívnej komisii. 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 text: „**S výsledkami zisťovania príčin vzniku nehody súhlasím a predkladám spis nehody na prerokovanie na operatívnej komisii** (dátum a podpis)“.

224. až 230. Neobsadené.

XIV. Kapitola

Uzatváranie nehôd

231. Uzatvorenie (výkon práv štatutárneho orgánu) nehody vykonáva oprávnený zamestnanec uvedený v Prílohe č. 3 prerokovaním na operatívnej komisii. Uzatvorenie nehôd sa môže vykonať aj bez prerokovania na operatívnej komisii, ak jej vznik nezapríčinili zamestnanci, koľajové vozidlá a zariadenia ŽSR ani dopravcu. Nehoda, ktorej príčiny vzniku boli zisťované vedúcimi výkonných pracovísk ŽSR, môže byť uzatvorená bez prerokovania na operatívnej komisii 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 č. 13 (vzor č. 6), podpísaný originál musí byť zabezpečený proti možnosti výmeny listov. Pre incidenty je možné používať vzor „Správy o uzatvorení prevádzkovej poruchy“ podľa Prílohy č. 7.

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

233. Ak sa na príčine vzniku nehody podieľali aj zariadenia alebo zamestnanci dopravcu, resp. iných právnických a fyzických osôb, ktoré sú v zmluvnom vzťahu s manažérom infraštruktúry alebo dopravcom, uzatvorenie uvedenej nehody sa vykoná na spoločnej operatívnej komisii za účasti poverenej osoby dopravcu, resp. uvedených právnických a fyzických osôb, ktorých zariadenia alebo zamestnanci 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 SBI prostredníctvom vedúceho oddelenia BŽD Odboru bezpečnosti a inšpekcie GR ŽSR 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 ŽSR) vedúci organizačnej jednotky ŽSR vedúceho SBI.

235. Správa o uzatvorení nehody sa odošle:

- a) Odboru bezpečnosti a inšpekcie GR ŽSR (u nehôd dokumentovaných vedúcimi výkonných pracovísk ŽSR iba na miestne príslušné SBI),
- b) vyšetrovaciemu orgánu,
- c) bezpečnostnému orgánu,
- d) príslušnej zložke PZ SR, ktorá nehodu objasňovala, príp. evidovala,

- e) organizačnej jednotke ŽSR, resp. dopravcu, ktorej sa v súvislosti s nehodou ukladajú úlohy a opatrenia,
- f) Odboru financovania, účtovníctva a daní GR ŽSR (iba nehody, pri ktorých vznikla škoda),
- g) Odboru riadenia ľudských zdrojov GR ŽSR, ak vznik nehody zavinili, resp. spoluzavinili zamestnanci ŽSR,
- h) ÚIVP,
- i) vedúcemu organizačnej jednotky ŽSR, ktorej zamestnanec, koľajové vozidlo alebo zariadenie nehodu zavinili, alebo ktorej pri nehode vznikla škoda,
- j) dopravcovi (resp. iným právnickým a fyzickým osobám, ktoré sú v zmluvnom vzťahu s manažérom infraštruktúry alebo dopravcom) v prípade zavinenia nehody zamestnancom, koľajovým vozidlom alebo zariadením dopravcu, prípadne ak zariadenie alebo koľajové vozidlo, ktoré spravuje, 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, odškodnením za zranenie cestujúcich a pod.).

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

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

236. Prerokovania nehody na operatívnej komisii sa môžu zúčastniť:

- a) generálny riaditeľ ŽSR a námestníci generálneho riaditeľa ŽSR,
- b) riaditeľ Odboru bezpečnosti a inšpekcie GR ŽSR,
- c) vedúci a zamestnanci oddelenia BŽD,
- d) vedúci a zamestnanci SBI,
- e) vyšetrovateľ ŽSR, ktorý zisťoval príčiny vzniku nehody,
- f) zamestnanci ŽSR, ktorí zavinili nehodu, ich vedúci výkonných pracovísk a nadriadených organizačných jednotiek ŽSR,
- g) zástupca nadriadeného odboru GR ŽSR,
- h) zástupca dopravcu a ďalší ním určení zamestnanci dopravcu,
- i) právnik ŽSR alebo dopravcu,
- j) zástupcovia iných právnických osôb, ktorých zamestnanci alebo zariadenia sa podieľali na vzniku nehody,
- k) psychológ ŽSR,
- l) zástupca PZ SR, prokurátor,

- m) vyšetrovací orgán, bezpečnostný orgán,
- n) zástupca odborovej organizácie.

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

238. Úlohy, ktoré boli v súvislosti s predmetnou nehodou prijaté na Operatívnej komisii, sú uložené jednotlivým VOJ ŽSR a dopravcom a sú pre nich záväzné.

239. až 240. Neobsadené.

XV. Kapitola

Kontrola správnosti zisťovania príčin vzniku nehôd

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

- a) vedúci oddelenia BŽD,
- b) zamestnanci oddelenia BŽD,
- c) vedúci SBI,
- d) IBŽD a VIBŽD 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 pre kontroly vykonávané oprávnenými osobami“.

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 BŽD 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.

ŽSR Z 17

246. až 250. Neobsadené.

PIATA ČASŤ

XVI. Kapitola

Námietkové konanie

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

252. Námietky proti uzatvoreniu 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 proti uzatvoreniu nehody sa podávajú a prerokovávajú nasledovne:

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

Vedúci zamestnanec VOJ ŽSR môže podať námietku vedúcemu SBI prostredníctvom riaditeľa VOJ ŽSR do 15 kalendárnych dní od prijatia „Správy o uzatvorení nehody“, ktorý o prípade rozhodne do 30 kalendárnych dní od prijatia námietky.

b) **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.

254. Ak sa na vzniku nehody podieľali zamestnanci, resp. zariadenia dopravcu alebo dopravcu a ŽSR, musí dôjsť pred konaním spoločnej operatívnej komisie k zhode (čl. 208) medzi vyšetrovateľom ŽSR a poverenou osobou dopravcu (čl. 161) o príčine vzniku nehody (resp. zavinení). Ak medzi nimi nedôjde k zhode, dohodnú sa na základe zistených skutočností o príčine vzniku nehody (resp. zavinení) oprávnený

zamestnanec ŽSR (ktorý je oprávnený podľa Prílohy č. 3 uzatvárať predmetnú nehodu) a poverená osoba 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 proti uzatvoreniu nehody aj zamestnanec ŽSR, resp. dopravcu, ktorý predmetnú nehodu zaviniel. Námietku podáva prostredníctvom riaditeľa príslušnej VOJ ŽSR, resp. prostredníctvom poverenej osoby dopravcu. Námietka sa rieši v súlade s čl. 252 a 253 (s výnimkou poslednej vety).

256. až 260. Neobsadené.

XVII. Kapitola

Hodnotenie bezpečnosti železničnej dopravy

261. Porušenia služobných povinností, ktoré ovplyvnili bezpečnosť železničnej prevádzky, prerokujú riaditelia VOJ ŽSR a prijímajú opatrenia na odstránenie zistených nedostatkov. Na poradách vedenia sa polročne zhodnotí stav nehodovosti vo vlastnej VOJ ŽSR, vyhodnotí sa účinnosť prijatých opatrení v predchádzajúcom období, účinnosť kontrolnej činnosti vo vzťahu k nehodám a prijímajú sa konkrétne opatrenia na odstránenie nedostatkov s určením termínov a zamestnancov VOJ ŽSR, ktorí zodpovedajú za splnenie uložených úloh.

262. Riaditeľ Odboru bezpečnosti a inšpekcie GR ŽSR spracuje a predkladá polročne „Správu o stave bezpečnosti železničnej dopravy, bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci a ochrany pred požiarimi na sieti ŽSR“, ktorú pred konaním porady vedenia GR ŽSR predkladá námestníkovi generálneho riaditeľa ŽSR pre prevádzku. Generálny riaditeľ ŽSR prerokuje stav a úroveň bezpečnosti železničnej prevádzky, vyhodnotí plnenie prijatých opatrení na odstránenie nedostatkov a podľa potreby prijme úlohy na zlepšenie stavu bezpečnosti železničnej dopravy.

263. Skúsenosti a poznatky z analýz nehôd a z kontrolnej činnosti sa musia využívať na výchovu zamestnancov ŽSR a na predchádzanie vzniku podobných nehôd v prevádzke ŽSR. Z tohto dôvodu Odbor bezpečnosti a inšpekcie GR ŽSR vydáva analýzu vývoja bezpečnosti železničnej dopravy formou „Poučných listov“. Zároveň ÚIVP zabezpečí v rámci pravidelných školení oboznámenie zamestnancov s vybranými nehodami.

264. až 270. Neobsadené.

XVIII. Kapitola

Zabezpečenie zjazdnosti železničnej infraštruktúry po nehode

271. Za bezodkladné odstránenie z dráhy nehodou alebo mimoriadnou udalosťou poškodených (vykoľajených) koľajových vozidiel a nákladu, ktoré znemožňujú prevádzkovanie dráhy a vykonávanie dopravy na dráhe, zodpovedá dopravca **[A3]**. O potrebe NPP po zhodnotení situácie na mieste nehody rozhodne poverená osoba dopravcu po dohode s vedúcim prác (určený zamestnanec príslušného OR).

272. Obnovenie zjazdnosti železničnej infraštruktúry po nehode zabezpečujú ŽSR vlastnými prostriedkami alebo dodávateľským spôsobom na základe uzatvorených zmlúv.

273. Koordináciu dopravy na mieste nehody a mimoriadnej udalosti zabezpečí koordinátor (určený zamestnanec príslušného OR z úseku RD). Koordináciu odstraňovacích a obnovovacích prác zabezpečí vedúci prác. Odstraňovacie práce riadi vedúci NPP. Títo zamestnanci sú označení podľa Prílohy č. 2.

274. 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 na železničnej infraštruktúre, vždy prerokováva s vedúcim prác.

275. O spôsobe dopravy nakolažených (poškodených) koľajových vozidiel spoločne rozhodnú vedúci NPP a poverená osoba dopravcu a súčasne určia technické podmienky dopravy.

276. až 280. Neobsadené.

Odstraňovacie práce

281. Ak boli pri nehode použité odstraňovacie prostriedky (NPP a pod.) a bola prerušená železničná doprava, musí byť spracovaný záznam o použitých odstraňovacích prostriedkoch.

282. Riaditeľ príslušného OR, prípadne na požiadanie vyšetrovateľa ŽSR aj dopravcovia, ktorých zamestnanci, koľajové vozidlo alebo zariadenie sa zúčastnili na odstraňovacích prácach a prácach na obnove železničnej

prevádzky, predložia do 10 pracovných dní od vzniku nehody vyšetrovateľovi ŽSR písomnú správu, v ktorej sa uvedú informácie o použití odstraňovacích prostriedkov a rozsahu obnovovacích prác na železničnej infraštruktúre za nimi riadené odvetvie.

XIX. Kapitola

Informovanie verejnosti o nehodách

283. Informácie oznamovacím prostriedkom a verejnosti o nehodách v železničnej prevádzke je oprávnený podávať Odbor komunikácie a marketingu GR ŽSR a riaditeľ Odboru bezpečnosti a inšpekcie GR ŽSR. Informácie musia obsahovať len zistené skutočnosti, nemožno uvádzať domnienky, prípadne nepreukázané skutočnosti. Výšku škody, na žiadosť oprávnenej osoby na účely informovania verejnosti, určujú kvalifikovaným odhadom zodpovední zamestnanci organizačných jednotiek ŽSR, u ktorých sú poškodené zariadenia v správe. O škodách na majetku dopravcu informuje poverená osoba dopravcu. Ak sú oznamovacími prostriedkami požiadaní zamestnanci ŽSR o poskytnutie informácií, sú zamestnanci ŽSR povinní odkázať oznamovacie prostriedky so žiadosťou o poskytnutie informácií na Odbor komunikácie a marketingu GR ŽSR.

284. Odbor komunikácie a marketingu GR ŽSR môže pri niektorých nehodách splnomocniť na podávanie informácií aj iných zamestnancov GR ŽSR, VOJ ŽSR a pod.

285. až 290. Neobsadené.

ŠIESTA ČASŤ

XX. Kapitola

Mimoriadne udalosti

291. Mimoriadne udalosti sa kategorizujú podľa následkov do nasledujúcich kategórií:

- M1 - vážne mimoriadne udalosti, ktoré majú najmenej jeden z týchto následkov: smrteľné zranenie (vrátane samovraždy), ťažké zranenie (vrátane pokusu o samovraždu) najmenej 5 osôb, rozsiahle poškodenie koľajových vozidiel, železničnej infraštruktúry, životného prostredia, majetku tretích osôb,
- M2 - menšie mimoriadne udalosti, ktoré majú najmenej jeden z týchto následkov: ťažké zranenie (vrátane pokusu o samovraždu) najviac 4 osôb alebo poškodenie koľajových 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 ŽSR podľa miesta vzniku mimoriadnej udalosti.

294. Mimoriadne udalosti uzatvára riaditeľ príslušnej VOJ ŽSR (podľa miesta vzniku) „Správou o uzatvorení mimoriadnej udalosti“, ktorej formu a obsah upraví primerane podľa vzoru uvedeného v Prílohe č. 13 (vzor č. 6). Spracovateľa správy určí riaditeľ príslušnej VOJ ŽSR.

295. Pre zisťovanie príčin vzniku mimoriadnych udalostí, ich ohlásenie (Príloha č. 11 a č. 12), 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 ŽSR. Ich evidenciu zabezpečujú príslušné VOJ ŽSR.

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 ŽSR.

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

306. Ustanovenia platnej „Kolektívnej zmluvy ŽSR“ a „Zmluvy o prístupe k železničnej infraštruktúre“ (s príslušným dopravcom) v oblasti zisťovania príčin vzniku nehôd a mimoriadnych udalostí platia v plnom rozsahu.

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

308. V prípade súdnych konaní sú zamestnanci ŽSR oprávnení podávať svedectvo pred súdom nasledovne:

- a) zamestnanci priamo zúčastnení na nehodách a mimoriadnych udalostiach podávajú opis ich vzniku,
- b) zamestnanci Odboru bezpečnosti a inšpekcie GR ŽSR a SBI, ktorí v predmetnej nehode vykonávali akékoľvek úkony, podávajú svedectvo o uvedených úkonoch,
- c) garanti predpisov podávajú výklad predpisových ustanovení,
- d) ďalší zamestnanci na žiadosť súdu podávajú svedectvo o nehodách a mimoriadnych udalostiach, pričom sú povinní súd upozorniť, že zabezpečiť výklad predpisových ustanovení je oprávnený iba garant príslušného predpisu.

Ustanovenie tohto článku sa nevzťahuje na zamestnancov, ktorí zapríčinili vznik nehody alebo mimoriadnej udalosti. Zamestnanci Odboru právnych vzťahov zastupujú ŽSR ako účastníka konania v plnom rozsahu.

309. Predpis neprešiel jazykovou úpravou.

310. až 315. Neobsadené.

PREBERANÉ PRÁVNE DOKUMENTY

[A1]	Zákon č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov
[A2]	Zákon č. 300/2005 Z. z. Trestný zákon v znení neskorších predpisov
[A3]	Zákon č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach v znení neskorších predpisov
[A4]	Vyhláška MDPT SR č. 351/2010 Z. z. o dopravnom poriadku dráh v znení neskorších predpisov
[A5]	Zákon č. 18/2018 Z. z. o ochrane osobných údajov a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov
[A6]	Zákon č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov

PREDPISY A NORMY, NA KTORÉ SA ODKAZUJE

[B1]	RID – Poriadok pre medzinárodnú železničnú prepravu nebezpečného tovaru
[B2]	Predpis ŽSR TS 3-2 Bezstyková koľaj
[B3]	Predpis ŽSR Z 12 Železničné priecestia a priechody
[B4]	Pracovný poriadok ŽSR
[B5]	STN P 34 2651 Železničné priecestné zariadenia
[B6]	STN 34 2650 Predpisy pre železničné priecestné zabezpečovacie zariadenia
[B7]	STN 73 6380 Železničné priecestia a priechody

Gestorský útvar: Odbor bezpečnosti a inšpekcie GR ŽSR
Vydaný: v elektronickej a tlačenej podobe
Počet výtlačkov: 1 500 ks
Umiestnený: IP ŽSR
Rok vydania: 2015
© GR ŽSR

Vážne odborné pochybenie

Pri zisťovaní príčin vzniku nehôd sa za vážne odborné pochybenie **[A1]** považuje také porušenie alebo zanedbanie ustanovení bezpečnostných, prevádzkových, technických, technologických predpisov a pravidiel, ktoré ohrozilo bezpečnosť a plynulosť prevádzky dráhy a dopravy na dráhe.

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

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

- a) sa dopustil pri výkone práce vážneho odborného pochybenia,
- b) zavinil alebo spoluzavinil nehodu.

Mimoriadna lekárska preventívna prehliadka a psychologické vyšetrenie zamestnanca sa vykonáva po zavinení alebo spoluzavinení vážnej nehody alebo menšej nehody. Zamestnávateľ rozhodne, či sa mimoriadna lekárska preventívna prehliadka a psychologické vyšetrenie vykoná po zavinení incidentu **[A1]**.

Za závažné porušenie pracovnej disciplíny sa považuje aj nepodanie pravdivej informácie o nehode **[B4]**.

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

ŽSR Z 17
Príloha č. 1

Označovanie určených zamestnancov na mieste nehody

Funkcia	Spôsob označenia
Vyšetrovateľ ŽSR	štítok bielej farby s modrým nápisom VYŠETROVATEĽ ŽSR
Vedúci prác	štítok žltej farby s čiernym nápisom VEDÚCI PRÁČ ŽSR
Koordinátor	štítok žltej farby s čiernym nápisom KOORDINÁTOR DOPRAVY
Vedúci NPP	modrý pás na rukáve ľavej ruky alebo štítok s nápisom VEDÚCI NPP
Vyšetrovateľ dopravcu	štítok bielej farby s modrým nápisom VYŠETROVATEĽ XXX (XXX – označenie dopravcu)

Ak je označenie predtlačené na výstražnom odeve, resp. výstražnej veste, štítok sa nepoužíva.

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

ŽSR Z 17
Príloha č. 2

Zisťovanie príčin vzniku a uzatváranie nehôd a prevádzkových porúch

Nehody		
Kategória	Príčiny vzniku zisťuje	Uzatvorenie vykoná
A 1, B 1	IBŽD/VIBŽD/vedúci SBI	Riaditeľ O 440 GR ŽSR
A 2, B 2	IBŽD/VIBŽD/vedúci SBI	Riaditeľ O 440 GR ŽSR
A 3, B 3	IBŽD/VIBŽD/vedúci SBI	Riaditeľ O 440 GR ŽSR
A 4, B 4	IBŽD/VIBŽD/vedúci SBI	Riaditeľ O 440 GR ŽSR
A 5, B 5	IBŽD/VIBŽD/vedúci SBI	Riaditeľ O 440 GR ŽSR (+ príloha č. 10)
B 6	IBŽD/VIBŽD/vedúci SBI	Riaditeľ O 440 GR ŽSR
C 1	Vedúci SMSÚ	Riaditeľ OR
C 2	Vedúci SMSÚ	Riaditeľ OR
C 3	Vedúci SMSÚ	Riaditeľ OR
C 4	IBŽD/VIBŽD/vedúci SBI	Riaditeľ O 440 GR ŽSR
C 5	Prednosta ŽST alebo vedúci VP ŽSR	Riaditeľ OR
Prevádzkové poruchy (Príloha č. 7)		
Kategória	Príčiny vzniku zisťuje	Uzatvorenie vykoná
D 1	IBŽD/VIBŽD/vedúci SBI alebo prednosta ŽST*	Riaditeľ O 440 GR ŽSR alebo riaditeľ OR*
D 2	Prednosta ŽST	Riaditeľ OR
D 3	Prednosta ŽST	Riaditeľ OR
D 4	Vedúci SMSÚ	Riaditeľ OR
D 5	Prednosta ŽST alebo vedúci VP ŽSR	Riaditeľ OR
D 6	Prednosta ŽST	Riaditeľ OR
D 7	Prednosta ŽST alebo vedúci SMSÚ	Riaditeľ OR
D 8	Prednosta ŽST alebo vedúci SMSÚ	Riaditeľ OR alebo Riaditeľ MO**

* Príloha č. 7, časť „Nezabezpečená jazda vlaku (D 1)“, písmeno e), f)

** udalosti v zmysle čl. 34 na koľajisku MO

IBŽD/VIBŽD/vedúci SBI podľa povahy prípadu môže pred svojím príchodom na miesto nehody, resp. prevádzkovej poruchy poveriť vedúceho VP ŽSR (resp. inú zodpovednú osobu) vykonať prvotné úkony

zistovania príčin vzniku udalosti. Po príchode IBŽD/VIBŽD/vedúci SBI na miesto udalosti mu poverený zamestnanec odovzdá zaistenú dokumentáciu a informuje ho o zistených skutočnostiach.

Ak sa na nehodách a prevádzkových poruchách podieľali zariadenia, koľajové vozidlá a zamestnanci dopravcu, môžu vykonať zisťovanie príčin ich vzniku a uzatvorenie aj poverené osoby dopravcu v súlade s čl. 161 a 233 predpisu ŽSR Z 17, po dohode s vedúcim príslušného SBI.

**Zisťovanie stavu železničného zvršku, spodku
a dopravnoinžinierskych stavieb**

Pri objasňovaní príčin vzniku nehôd sa vykonáva meranie železničného zvršku a zisťovanie stavu železničného zvršku, spodku a dopravnoinžinierskych stavieb. Meranie sa vykonáva podľa čl. 182 a 190 predpisu ŽSR Z 17. Vykonanie merania a jeho vyhodnotenie zabezpečí správca uvedeného zariadenia. Pri nehodách, pri ktorých došlo k zrážke alebo vykoľajeniu železničného vozidla, podľa potreby zabezpečí:

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

Vyšetrovateľ ŽSR vyhodnocuje:

- a) celkový stav železničného zvršku (napr. opotrebenie prevádzkou, stav upevňovadiel, podvalov, koľajového lôžka, dilatačné škáry, stav a držebnosť konštrukcie koľajovej brzdy a pod.),
- b) odstránenie porúch zistených poslednou jazdou meracích prostriedkov pre meranie parametrov GPK,
- c) odstránenie chýb zistených kontrolou stavu železničného zvršku,
- d) kontrolnú a radiaciu činnosť,
- e) dodržanie technologických postupov prác pri poslednom odstraňovaní chýb zamestnancami ŽSR a dodávateľskými organizáciami,
- f) stav bezstykovej koľaje a vedenie technickej dokumentácie (záznamy o vykonaní zvarenia koľajnicových vložiek, lepeného izolovaného styku, vykonaní úprav upínacej teploty, záznamy o ostatných zásahoch ovplyvňujúcich stabilitu bezstykovej koľaje a pod.),
- g) dodržiavanie príslušnej výkresovej dokumentácie, vzorových listov a pod.,
- h) dodržiavanie podmienok zmlúv uzavretých s dodávateľmi prác,

- i) stav mostných konštrukcií, provizórií, dilatačných zariadení, poistných uholníkov, prídržných a ochranných koľajníc a pod.,
- j) ďalšie údaje podľa závažnosti a kategórie nehody.

Meranie železničného zvršku

Meranie železničného zvršku nariaďuje vyšetrovateľ ŽSR vo všetkých prípadoch, kedy došlo k vykoľajeniu koľajového vozidla, a v ďalších odôvodnených prípadoch (napr. poškodenie TV a pod.). Používané meradlá (ručná rozchodka s libelou, meradlá na meranie opotrebenia koľajníc, žliabkov prídržných koľajníc a srdcoviek, priestorové šablóny a pod.) musia byť v predpísaných cykloch kontrolované (kalibrácia, overenie a pod.) a opatrené príslušnou značkou dokumentujúcou platnosť tejto kontroly. Pred vlastným meraním musí byť skontrolovaná ich funkčnosť a úplnosť.

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 tlačiva „Záznam o meraní železničného zvršku“ (Príloha č. 13, vzor č. 2), v prípade merania výhybky aj do tlačiva „Záznam z merania výhybky“ (Príloha č. 13, vzor č. 3). 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 geometrickej polohy koľaje

Prvým potrebným úkonom je nájsť prvú stopu vykoľajenia, to znamená určiť miesto, kde koleso koľajového vozidla opustilo temeno hlavy koľajnice, prípadne miesto, v ktorom sa nachádza prvá stopa po vyšplhaní okolesníka na temeno hlavy koľajnice, resp. stopa po prepadnutí kolesa na pojazdnej hrane - bod „0“. Od tohto miesta sa po jednom metri namerajú a označia poradovým číslom body na koľajnici vo vzdialenosti 30 metrov pred a 15 metrov za bodom „0“ v smere jazdy koľajových vozidiel. V takto označených bodoch sa vykonáva vlastné meranie ručnými meradlami. V tlačive „Záznam o meraní železničného zvršku“ (Príloha č. 13, vzor č. 2) v stĺpci „Poznámka“ sa uvedú vzťahujúce body, napr. hrot jazyka výmeny, hrot (resp. pohyblivý hrot) srdcovky, začiatok a koniec oblúku, začiatok a koniec prechodnice, styk koľajnice a pod. V jednotlivých bodoch sa merajú hodnoty v mm:

- a) rozchod koľaje = e,

- b) vzájomná výšková poloha koľajnicových pásov = p,
- c) vzopätie nad tetivou = f,
- d) opotrebenie koľajníc = s,
- e) 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 nemeria metódou zisťovania vzopätí nad tetivou oblúka, ak je aspoň jeden z troch meracích bodov v oblasti medzi výmenovým stykom výhybky a koncom hobl'ovanej časti jazyka (opornice) alebo v mieste prerušenia pojazdnej hrany v srdcovke. V miestach, kde je prerušená pojazdná hrana (medzi hrotom srdcovky a krídlovou koľajnicou), sa nemeria prevýšenie a rozchod. Meranie sa môže vykonať iným vhodným spôsobom, napr. podľa vzorových listov, prípadne posunom bodov merania.

Vyšetrovateľ ŽSR môže nariadiť ďalšie meranie, napr. meranie opotrebovania srdcovky, vyštrbenia jazyka, zdvihu spojovacej tyče, prestavnej sily elektromotorického prestavníka a jeho prestavnej doby a pod.

Vyhodnotenie výsledkov

Vyhodnotenie merania sa vykonáva porovnaním skutočne nameraných hodnôt s projektovanými alebo predpísanými hodnotami pričom sa posudzuje prekročenie medzných prevádzkových alebo dovolených odchýlok. Prekročenie medzných prevádzkových odchýlok je jedným z kritérií pri určovaní príčiny vzniku nehody.

Zisťovanie stavu železničného spodku

V rámci prvotného zisťovania príčin vzniku nehody sa meranie železničného spodku nepožaduje, vykonáva sa len prehliadka technického stavu, či sú dodržané vzorové listy a technické parametre podľa predpisu ŽSR S4 Železničný spodok. Vyšetrovateľ ŽSR môže nariadiť meranie deformácie železničného telesa.

Dopravnoinžinierske stavby

Meranie jednotlivých technických parametrov dopravnoinžinierskych stavieb sa vykonáva po prehliadke objektu a po konzultácií s odborným zamestnancom ŽSR (špecialista pre dopravnoinžinierske stavby).

ŽSR Z 17

Príloha č. 4

Vyšetrovateľ ŽSR stanoví požiadavky - spresní rozsah a spôsob merania a vyhodnotenie nameraných hodnôt.

**Zisťovanie stavu oznamovacieho, zabezpečovacieho
a telekomunikačného zariadenia, zariadení elektrotechniky
a energetiky**

Pri objasňovaní príčin vzniku nehody sa vykonáva meranie oznamovacieho, zabezpečovacieho a telekomunikačného zariadenia podľa predpisov platných pre jednotlivé druhy zariadenia. Meranie sa vykonáva podľa čl. 190 predpisu ŽSR Z 17. Vykonanie merania a jeho vyhodnotenie zabezpečí správca uvedeného zariadenia. Vyšetrovateľ ŽSR (v závislosti od povahy nehody) musí:

- a) zistiť druh zabezpečovacieho zariadenia,
- b) zistiť, či bola jazdná cesta postavená normálnou obsluhou alebo núdzovou obsluhou zabezpečovacieho zariadenia,
- c) zistiť, či je jazdná cesta pod záverom a či sú pod záverom všetky výhybky a výkoľajky určené záverovou tabuľkou,
- d) zistiť polohu ovládacích prvkov (pák, radičov), indikácie jednotlivých polôh výhybiek, výkoľajok, návestných znakov na návestidlách, voľnosti koľajových obvodov a pod. na ústrednom, riadiacom a výhybkárskom prístroji a pod.,
- e) zistiť, či sa používajú hlavné alebo náhradné kľúče, resp. či sú náhradné kľúče v plnom počte a zapečatené,
- f) zistiť stav bezpečnostných záverov a ich neporušenosť (zistiť, či nie je možné použiť ovládacie prvky opatrené bezpečnostným záverom bez porušenia bezpečnostného záveru),
- g) zistiť stav všetkých počítadiel obslúh (núdzových vybavovacích zariadení, privolávacích návestí a pod.) a porovnať ich stav so záznamom v dopravnej dokumentácii a po zdokumentovaní stavu preskúšať ich činnosť,
- h) zamedziť vstup do reléových miestností a reléových skríň,
- i) preveriť záznamy v „Záznamníku porúch na oznamovacom a zabezpečovacom zariadení“ a v „Knihe prehliadok koľají, výhybiek, oznamovacieho a zabezpečovacieho zariadenia a pevných trakčných zariadení“, či nie je evidovaná porucha a ako bola odstránená,
- j) 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, zistiť u elektromotorických prestavníkov stav kľukového prepínača, vykonať kontrolu správneho priliehania jazyka k opornici, kontrolu samovratného zariadenia u samovratných výhybiek. Výsledok

západkovej skúšky nemusí byť jednoznačným dôkazom pre určenie príčiny vzniku nehody,

- k) zistiť izolačný stav zabezpečovacieho zariadenia, stav izolovaných koľají a izolovaných úsekov, koľajových obvodov, izolovaných stykov, čistotu hláv koľajníc, stav prepojk a lanových prepojení, stav koľajového obvodu pri úplnej šuntovej skúške, hodnoty napätia a prúdu podľa regulačných tabuliek,
- l) zistiť označenie návestidiel, ich umiestnenie, viditeľnosť, správnosť návestí a hodnoty napätia na objímkach, typ a stav žiaroviek v návestidlách,
- m) skontrolovať, či v úseku predpísanej viditeľnosti nie je viditeľnosť návestidiel narušená vegetáciou alebo inou prekážkou, či v oblúku nemôže dôjsť k zámene návestidiel alebo ich návestných znakov a či správne vnímanie návestí nie je ničím rušené,
- n) vykonať iné úkony podľa miestnych podmienok, situácie pri vzniku nehody, špecifickej konštrukcie zabezpečovacieho zariadenia, výluky zabezpečovacieho zariadenia a pod.,
- o) zistiť pripevnenie a stav vonkajších častí počítačov náprav alebo iných technických prostriedkov na zisťovanie voľnosti koľaje alebo prechodu koľajového vozidla určeným miestom, stav vnútorných častí počítačov náprav a ostatných uvedených prostriedkov,
- p) 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,
- q) nahradiť pamäťový prvok prevádzkového stavu (napr. disketa, polovodičová pamäť a pod.) novým, ak to zabezpečovacie zariadenie umožňuje.

Mechanické a elektromechanické staničné zabezpečovacie zariadenie

Vyšetrovateľ ŽSR (v závislosti od povahy nehody) musí:

- a) zistiť stav a správnosť funkcie smerových a koľajových záverníkov a koľajových číselníkov,
- b) zistiť stav a správnosť funkcie hradlových relé a samočinných záverov výmen,
- c) zistiť stav a správnu činnosť zvončekov, zvončekových tlačidiel a hradlových zvončekov,
- d) zistiť osadenie strižných kolíčkov na rozrezateľných pákach, ich stav, či sú opatrené neporušeným záverom na drôte a ich riadne označenie a celistvosť,

- e) zistiť, či počet náhradných strižných kolíčkov súhlasí s počtom uvedeným pri odovzdávaní služby,
- f) zistiť stav drôtovodov, správnosť napnutia drôtových ťahadiel a stav pákových doťahovačov a kompenzátorov,
- g) zistiť 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,
- h) zistiť stav a typ kľúčov, či sú opatrené správnym typom štítka, upevnenie cez uzavretý krúžok a či sa nepoužívajú rovnaké typy ozubení z dôvodu ich nožnej zámeny.

Elektrodynamické staničné zabezpečovacie zariadenie

Vyšetrovateľ ŽSR (v závislosti od povahy nehody) musí:

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

Reléové staničné zabezpečovacie zariadenie

Vyšetrovateľ ŽSR (v závislosti od povahy nehody) musí:

- a) zistiť indikáciu základnej/opačnej polohy výhybky,
- b) skontrolovať stav a správnosť činnosti časových súborov,
- c) preskúšať činnosť pomocných stavadiel.

Traťové zabezpečovacie zariadenie - poloautomatický blok

Vyšetrovateľ ŽSR (v závislosti od povahy nehody) musí:

- a) preveriť činnosť traťových hradieľ, preradného hradla,
- b) preveriť splnenie podmienok pre odhlášku,
- c) preveriť činnosť hradlovej zarážky, medziľahleho a súhlasového traťového hradla a náhradnej západky,
- d) preveriť na obojsmernom poloautomatickom bloku činnosť súhlasového traťového hradla alebo reléového súhlasu a ich súčinnosť s obsadením trate.

Vlakové zabezpečovacie zariadenie

Vyšetrovateľ ŽSR (v závislosti od povahy nehody) musí:

- a) zistiť, či vlakové zabezpečovacie zariadenie (VZ) bolo zapnuté, a či je o tom záznam na záznamovom zariadení,
- b) overiť zápisy v „Knihe opráv“ HKV a „Záznamníku porúch na oznamovacom a zabezpečovacom zariadení v železničnej stanici“,
- c) preskúšať správnosť prenosu návěstí na skúšobnom zariadení mobilnej časti VZ,
- d) vykonať kontrolu funkčnosti jednotlivých prvkov VZ na meracom a skúšobnom pracovisku,
- e) preveriť správnú činnosť prenosu návěstí v traťovej časti zabezpečovacieho zariadenia v mieste nehody,
- f) preveriť stav skúšobného zariadenia, na ktorom bola naposledy vykonávaná skúška funkčnosti mobilnej časti VZ.

Priecestné zabezpečovacie zariadenie

Pri objasňovaní príčin vzniku nehody na železničných priecestiach sa vykonáva meranie priecestia a priecestného zabezpečovacieho zariadenia. Meranie sa vykonáva vždy za prítomnosti vyšetrovateľa ŽSR. Z merania musí byť vždy vyhotovený a vyhodnotený záznam podľa Prílohy č. 13 (vzor č. 7 alebo č. 8). Vyšetrovateľ ŽSR (v závislosti od povahy nehody) musí:

- a) zistiť druh a typ priecestného zabezpečovacieho zariadenia, km polohu PZZ, či bolo zariadenie v činnosti, druh koľajového vozidla, či bola jeho jazda samostatná a čím je vyvolávaná anulácia,
- b) zistiť umiestnenie kontrolnej skrine, stav optickej a akustickej kontroly, stav indikácie prevádzkových porúch a stavov,
- c) vykonať kontrolu viditeľnosti svetiel výstražníkov alebo výstražných krížov z pozemnej komunikácie, kontrolu funkcie zvukovej výstrahy,
- d) vykonať kontrolu dodržiavania stanovenej predzváňacej doby, kontrolu približovacích a anulovacích úsekov, počítačov náprav a indukčných slučiek,
- e) preveriť, či koľajový prijímač koľajového obvodu vyhodnocuje obsadenie KO správne (úplná šuntová skúška), a overiť/skontrolovať prípadné úpravy na zamedzenie straty šuntu,
- f) zistiť vybavenie priecestia (výstražné kríže, nápisy, nátery, odrazky, ramená závor a pod.),
- g) vykonať porovnanie rozhľadových pomerov s údajmi uvedenými v evidenčnom liste priecestia,

- h) preveriť stav, vyhotovenie a viditeľnosť priecestníkov a opakovacích priecestníkov včítane súvisiacich návěstí a tabuliek pred priecestím.

Mechanizačné a automatické zariadenia spádovísk

Vyšetrovateľ ŽSR (v závislosti od povahy nehody) musí:

- a) zistiť stupeň technického vybavenia,
- b) zistiť spôsob ovládania výhybiek, režim ovládania výhybiek, reverzáciu výhybiek, dobeh odvesu, ručný zásah,
- c) zistiť prestavné odpory výhybiek, stav klzných častí výhybiek (stoličky a výhybkové uzávery),
- d) preveriť šuntovú citlivosť koľajových obvodov, zamedzenie straty šuntu,
- e) zistiť/zaznamenať stav železničného zvršku v koľajových brzdách, smerové pomery v zbernom pásme smerových koľají,
- f) zistiť/zaznamenať činnosť elektrického ohrevu ovládacích skríň koľajových brzd, rozvod vzduchu,
- g) zistiť/zaznamenať spôsob ovládania koľajových brzd, režim ovládania koľajových brzd, stav koľajových brzd (nastavenie brzdových líšt a pod.), ručný zásah,
- h) zistiť/zaznamenať účinnosť brzdenia, nepriaznivé podmienky pre beh vozňov (poveternostné vplyvy, dážď, sneženie, nárazový vietor, znečistené okolesníky koľajových vozidiel a brzdových líšt koľajových brzd a pod.),
- i) zistiť/zaznamenať technický stav odvesov zúčastnených na nehode a prechádzajúcich miestom bezprostredne pred jej vznikom.

Elektronické stavadlo

Vyšetrovateľ ŽSR (v závislosti od povahy nehody) musí:

- a) zistiť, či sa nepracuje na rizikovej stránke,
- b) zistiť, či nie je indikovaná strata dohľadu výhybky, výkoľajky a pod.,
- c) zistiť, či nie je indikovaná strata komunikácie,
- d) zistiť, odkiaľ sa vykonáva obsluha (ústredne, miestne),
- e) zistiť indikáciu priecestia v poruche, v anulácii a indikáciu prerušenej komunikácie s priecestím,
- f) skontrolovať indikáciu traťového súhlasu (strata komunikácie, strata kontroly, porucha blokovej podmienky, bezsúhlasový stav, súhlas udelený a pod.),
- g) zistiť, či nie sú indikované nezvratné poruchy (rozrezanie výhybiek, zhasnutie návěstídiel a pod.),

- h) zistiť, či nie je indikovaná porucha zobrazovania pri bezpečnom zobrazovaní, či nie je indikovaná porucha komunikácie (prenosového systému) pri bezpečnom prenose príkazov a informácií, či nie je indikovaná kritická porucha vlastného systému,
- i) zistiť zoznam prvkov s nastavenými príznakmi (výluka, štítok upozornenia, núdzový záver výhybky, vypnutie koľajových obvodov a pod.).

Zisťovanie stavu zariadení elektrotechniky a energetiky

Vyšetrovateľ ŽSR (v závislosti od povahy nehody) musí:

- a) zistiť druh trakčnej prúdovej sústavy (25 kV/50 Hz; 15 kV/16,7 Hz; 3 kV; 1,5 kV; 600 V),
- b) preveriť výsledky a záznamy merania trakčného vedenia, zistené nedostatky a ich odstránenie,
- c) zistiť opotrebovanie trolejového drôtu,
- d) zaznamenať stav trolejového vedenia, závesov, izolátorov, lán kotvenia, prúdového prepojenia, stav upevnenia a pod.,
- e) zaznamenať umiestnenie návestidiel pre elektrickú prevádzku a ich viditeľnosť, prípadne spôsob vyznamenania rušňovodičov HKV elektrickej trakcie o mimoriadnostiach v elektrickej prevádzke,
- f) zistiť druh a stav zberačov HKV elektrickej trakcie,
- g) zaznamenať stav železničného zvršku, smerovú a výškovú polohu koľaje v mieste nehody a jej úpravy,
- h) preveriť súvisiace záznamy u elektrodispečera,
- i) zabezpečiť vyhodnotenie záznamov protokolov generovaných radiaciami systémami staníc (RSS), resp. aj vyhodnotenie záznamov ochrán vypínačov trakčných napájacích staníc, ktoré sa zúčastňovali napájania úseku, v ktorom sa stala nehoda – ak sú takéto protokoly generované a ak môžu byť uvedené údaje nápomocné pri objasnení príčinných súvislostí vo vzťahu k nehode,
- j) zistiť stav a prevádzkyschopnosť náhradného zdroja elektriny (údržba, prehliadky, stav PHM, a pod.) - ak môžu byť uvedené údaje nápomocné pri objasnení príčinných súvislostí vo vzťahu k nehode.

Zisťovanie stavu koľajového vozidla

Pri objasňovaní príčiny vzniku nehody sa vykonáva meranie jednotlivých častí koľajového vozidla. Meranie sa vykonáva podľa čl. 190 predpisu ŽSR Z 17. Vykonanie merania a jeho vyhodnotenie zabezpečí správca uvedeného koľajového vozidla.

Vyšetrovateľ ŽSR, resp. poverená osoba dopravcu (v závislosti od povahy nehody) musí:

- a) skontrolovať rozvádzač,
- b) skontrolovať funkčnosť priamočinnnej, samočinnnej a ručnej brzdy,
- c) skontrolovať spätné záklopy priamočinnnej a samočinnnej brzdy, dvojtitú spätnú záklopku,
- d) skontrolovať funkčnosť rýchločinnného brzdzenia, poprípade záklopy záchrannnej brzdy, elektromagnetickej brzdy, vysunutie piestu brzdového valca, kotúčovej brzdy (kontrola podľa cloniek),
- e) v prípade HKV elektrickej trakcie zistiť možnosť výpadku napájania TV,
- f) zistiť funkčnosť vlakového zabezpečovača, neobslužbením vyvolať jeho zaúčinkovanie,
- g) skontrolovať prestavovač,
- h) zaznamenať vykonanie technickej prehliadky vyznačenej na skrini vozidla, chýbajúce alebo nečitateľné, neúplné značky a nápisy na skrini vozidla,
- i) zistiť stav ťažného a narážacieho ústrojenstva (spojenie vozidiel medzi sebou), viditeľné rôzne typy nárazníkov na jednej strane vozidla, vôľu medzi základovou doskou a čelníkom, zlomený alebo poškodený ťahadlový hák, chýbajúce alebo poškodené skrutky,
- j) zaznamenať nárazníkovú výšku,
- k) zistiť spojenie vozidiel medzi sebou, dĺžku alebo uvoľnenie závitového spriahadla, spojenie hláv brzdových spojok, polohu spojkových kohútov,
- l) zistiť opotrebenie brzdových klátikov, ich hrúbky a vôle medzi kolesom a klátikom,
- m) zistiť chýbajúce alebo zlomené záchytty (poistky brzdového tiahla),
- n) zistiť opotrebovanie obručí kolies, ich praskliny, trhliny, lomy alebo uvoľnenia obrúče, poprípade kontrolné značky na obrúčiach,
- o) zistiť chýbajúce závlačky poprípade prestrihnuté závlačky,
- p) na ložiskovej skrini zistiť možný únik mazacieho tuku, horúce ložisko, skontrolovať vodiace príložky a ich spoľahlivé vedenie,
- q) pri listovom vypružení zistiť posunutie, lesklé stopy pri opasku, zlomený list alebo prasknutý list pružnice, chýbajúce časti, poškodenie opasku pružnice, jeho vôľu,

- r) zistiť odstup medzi opaskom pružnice a príslušnou časťou rámu koľajového vozidla, čerstvé stopy po dosadnutí opasku pružnice a rámu podvozku,
- s) pri podvozkoch vybavených pružinami zistiť ich poškodenie, zlomenie, poškodenie závesiek tlmiča,
- t) pri rázsochách zistiť jej možné zlomenie, uvoľnenie, trhliny,
- u) skontrolovať zaistenia dverí, zistiť poškodené časti dverí a skrine, zaistenie klaníc, plachtovej strechy, zaistenie kapoty strechy,
- v) skontrolovať/overiť funkčnosť blokovania dverí pri pohybe,
- w) zaznamenať rozdelenie brzdených, prázdnych a ložených koľajových vozidiel vo vlaku.

Prevádzkové poruchy

Ak pri prevádzkovaní dráhy a dopravy na dráhe dôjde pri pohybe koľajových 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 určení zamestnanci ŽSR (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, koľajové vozidlá alebo zariadenia dopravcu, je rovnaká povinnosť aj na strane dopravcu.

Prevádzkové poruchy (kódové označenie „D“) sú udalosti, na ktoré sa nevzťahujú právne ustanovenia Slovenskej republiky a Európskej únie o evidencií, ohlasovaní, šetrení a štatistickom spracovávaní.

Kategorizácia prevádzkových porúch a ich opis

D 1	Nezabezpečená jazda vlaku
D 2	Samovoľný pohyb koľajového vozidla
D 3	Rozrezanie výmeny alebo prestaviteľnej srdcovky
D 4	Porucha zariadenia železničnej infraštruktúry
D 5	Porucha koľajového vozidla
D 6	Roztrhnutie vlaku
D 7	Poškodenie zariadenia železničnej infraštruktúry, koľajového vozidla alebo prepravovaného nákladu
D 8	Bližšie nešpecifikované poruchy vzniknuté v súvislosti s pohybom koľajového vozidla a nezaradené ako nehody

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 z nesprávneho naloženia koľajového vozidla, kvapkanie alebo rozsypanie prepravovaného tovaru z dôvodu technického stavu koľajového vozidla a pod., a to aj v prípade, ak bolo koľajové vozidlo odstavené z prevádzky. Za prevádzkovú poruchu sa

nepovažujú ani prípady násilného poškodenia uvedeného zariadenia (vandalizmus, krádeže a pod.) a prípady nefunkčnosti zariadení vzniknuté ako následok poveternostných podmienok.

Nezabezpečená jazda vlaku (D 1)

Do tejto kategórie sú zahrnuté:

- a) vchody vlaku na obsadenú koľaj, t. j. koľaj, v priechodnom priereze ktorej sa nachádza vlak alebo koľajové vozidlo, vrátane narušenia bočnej ochrany vlakovej cesty koľajovým vozidlom; 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 koľajovými vozidlami; vchod, odchod alebo prechod vlaku, ak je vlaková cesta postavená a jazda vlaku uskutočnená na slepú koľaj alebo na koľaj, resp. časť dráhy vylúčenú z prevádzky,
- b) vchody vlaku do obsadeného priestorového oddielu (jazda vlaku v slede za vlakom alebo koľajovým vozidlom, ktorá má za následok to, že v rovnakom čase sa v jednom priestorovom oddiele nachádzajú dva vlaky, resp. koľajové vozidlo a vlak alebo ich časti); jazdy vlaku proti vlakom alebo koľajovému vozidlu (ich protismerné jazdy po tej istej traťovej koľaji, resp. smerom na tu istú traťovú koľaj); odchody vlaku na inú trať a výpravy vlaku na trať bez súhlasu oprávneného zamestnanca prednej dopravy,
- c) vchody 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),
- d) prejenie konca nástupišťa vlakom zastavujúcim pre výstup a nástup cestujúcich čo i len jednými dverami určenými na nástup a výstup cestujúcich, pokiaľ nedôjde k naplneniu podmienok incidentu kategórie C 4 (pozri čl. 64, písm. i),
- e) nespustenie výstrahy PZS, resp. oneskorené spustenie výstrahy, neuzatvorenie ramien závor PZM, predčasné zrušenie výstrahy PZS, resp. predčasné zdvihnutie ramien závor obsluhujúcim zamestnancom, ak boli splnené všetky podmienky pre jazdu vlaku cez priecestie, a odomknutie, resp. odstránenie zábrany na priecestí vybavenom uzamykateľnou zábranou bez vopred vykonaných príslušných technických a dopravných opatrení **[B3]** ak čelo vlaku vošlo na priecestie,
- f) obsluhujúcim zamestnancom nesprávne postavená vlaková cesta.

Prevádzková porucha kategórie D 1 podľa písmen a), b), c), f) vzniká okamihom prechodu čela koľajového vozidla za prvé hlavné návestidlo

posudzovaného úseku koľaje v smere jazdy. V staniciach bez odchodových návestidiel (resp. so skupinovým odchodovým návestidlom) a na tratiach so zjednodušeným riadením dopravy prejdením lichobežníkovej tabuľky, prvého námedzníka, resp. hrotu jazyka odvratnej výhybky podľa miestnych pomerov príslušnej dopravy.

Samovoľný pohyb koľajového vozidla (D 2)

Za samovoľný pohyb koľajového vozidla sa považuje každý neúmyselný pohyb koľajového vozidla v obvode železničnej stanice, výhybne, na šírej trati, z vlečky, z koľajiska organizačných jednotiek ŽSR alebo dopravcu do obvodu dopravy s koľajovým rozvetvením alebo mimo jej obvod. Pre posúdenie samovoľného pohybu koľajového vozidla nie je rozhodujúce, či k nemu došlo pre zľú organizáciu práce alebo tým, že sa vozidlá dali do pohybu samovoľne.

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

Rozrezanie výmeny alebo prestaviteľnej srdcovky (D 3)

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

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 koľajových vozidiel. Za rozrezanie výmeny sa tiež nepovažuje prestavenie samovratnej výhybky zapnutej na samovratnú činnosť.

Porucha zariadenia železničnej infraštruktúry (D 4)

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

- a) oznamovacieho a zabezpečovacieho zariadenia,
 - b) železničného zvršku,
 - c) zariadenia elektrotechniky a energetiky,
- ktoré majú negatívny vplyv na bezpečnosť a plynulosť železničnej prevádzky, došlo pri nich k meškaniu vlaku osobnej dopravy najmenej o 60

ŽSR Z 17

Príloha č. 7

minút (alebo k jeho odrieknutiu), vlaku nákladnej dopravy najmenej o 90 minút, a nie sú kategorizované ako incidenty C 1 – C 3.

Za poruchu oznamovacieho alebo zabezpečovacieho zariadenia sa považuje taký stav týchto zariadení, keď vplyvom chyby na súčiastkach tohto zariadenia dôjde k jeho uvedeniu do stavu, ktorý má nepriaznivý vplyv na bezpečnosť alebo plynulosť železničnej prevádzky. Ide o stavy, ktoré nie sú uvedené v čl. 62 predpisu ŽSR Z 17.

Za poruchu zabezpečovacieho zariadenia sa považujú aj poruchy spádoviskového zabezpečovacieho zariadenia a koľajových bŕzd, ktorých následkom došlo k meškaniu vlaku osobnej dopravy najmenej o 60 minút (alebo k jeho odrieknutiu), vlaku nákladnej dopravy najmenej o 90 minút.

Za poruchu oznamovacieho zariadenia sa považujú aj poruchy diagnostických systémov pre koľajové vozidlá (indikácia horúcich ložísk, horúcich obručí a horúcich diskov kotúčových bŕzd, plochých kolies a pod.), u ktorých nedochádza k zmeškaniu vlaku a neboli odstránené do troch pracovných dní od vzniku poruchy.

Za poruchu na železničnom zvršku sa považujú prípady, kedy technický stav železničného zvršku má nepriaznivý vplyv na bezpečnosť a plynulosť železničnej prevádzky. Ide o poruchy, ktoré nie sú uvedené v čl. 56 a 58 predpisu ŽSR Z 17.

Za poruchu zariadenia elektrotechniky a energetiky sa považujú prípady porúch na trakčnom vedení, napájacích a spínacích staníc, porúch v napájaní zabezpečovacích zariadení, ktoré majú nepriaznivý vplyv na bezpečnosť a plynulosť železničnej prevádzky.

Za poruchu zariadenia železničnej infraštruktúry sa považuje aj prejdenie návesti „STOJ“ po predčasnej zmene návestného znaku návestidla. Predčasnou zmenou návestného znaku návestidla sú prípady, ak z dôvodu poruchy zariadenia dôjde 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 (aj vtedy, ak nedôjde k zmeškaniu vlaku).

Za prevádzkovú poruchu tejto kategórie sa považuje aj prejdenie návesti „STOJ“ v zmysle predchádzajúceho odseku, ktoré vzniklo ako následok nesprávnej (nedovolennej) obsluhy, resp. pri údržbe zabezpečovacieho zariadenia.

Za prevádzkovú poruchu tejto kategórie sa nepovažuje prejedenie návěsti „STOJ“ po predčasnej zmene návěstného znaku návěstidla, resp. porucha zabezpečovacieho zariadenia, ktorá vznikla ako následok zdokladovaného výpadku elektrického napájania z verejnej siete.

Porucha koľajového vozidla (D 5)

Za prevádzkovú poruchu tejto kategórie sa považuje porucha koľajového vozidla, ktorá by bez prijatých opatrení priamo ohrozovala bezpečnosť železničnej prevádzky. Ide o poruchu koľajového vozidla, ktorá nedovoľuje ponechanie koľajového vozidla v prevádzke, nie je uvedená v čl. 66 predpisu ŽSR Z 17 a má za následok zmeškanie vlaku osobnej dopravy najmenej o 60 minút (alebo jeho odrieknutie) a vlaku nákladnej dopravy najmenej o 90 minút.

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

Roztrhnutie vlaku (D 6)

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

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

Do tejto kategórie sa zaraďujú prípady poškodenia zariadenia železničnej infraštruktúry, koľajového 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 väčšia škoda. Poškodenie viacerých koľajových vozidiel, prípadne prepravovaného nákladu na viacerých koľajových vozidlách súčasne sa považuje za jeden prípad.

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

Do tejto kategórie sa zaraďujú všetky prípady súvisiace s pohybom koľajového vozidla, pri ktorých došlo k väčšej škode (napr. únik

ŽSR Z 17

Príloha č. 7

nebezpečných látok pri preprave a pod.) a prípady uvedené v čl. 34 predpisu ŽSR Z 17.

Evidencia, zisťovanie príčin vzniku a uzatváranie prevádzkových porúch

Ak nie je uvedené nižšie inak, pre prevádzkové poruchy platí predpis ŽSR Z 17 v plnom rozsahu.

Vznik prevádzkových porúch sa vyšetrovaciemu orgánu a bezpečnostnému orgánu neoznamuje, nie sú vyšetrovacím orgánom vyšetrované, ani sa im nezasiela „Správa o uzatvorení prevádzkovej poruchy“. PZ SR sa prevádzkové poruchy oznamujú, sú vyšetrované a „Správa o uzatvorení prevádzkovej poruchy“ sa mu zasiela iba pri tých prevádzkových poruchách, ktoré vznikli následkom ľudskej činnosti.

Odporučený obsah „Správy o uzatvorení prevádzkovej poruchy“

- 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 predpisu ŽSR Z 17,
- d) mená zamestnancov ŽSR, prípadne dopravcu, ktorí prevádzkovú poruchu zavinili, alebo jej 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 svojim konaním 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 zavinili,
- g) opatrenia na zamedzenie vzniku podobného prípadu prevádzkovej poruchy v obvode príslušného OR a na sieti ŽSR,
- h) mená a funkcie zamestnancov ŽSR, ktorí zodpovedajú za splnenie prijatých opatrení s uvedením termínu ich splnenia,
- i) záznam o uzatvorení prevádzkovej poruchy (na ktorú organizačnú jednotku ŽSR alebo dopravcu, prípadne s akým podielom),

- j) nedostatky a opomenutia zistené počas zisťovania príčin vzniku prevádzkovej poruchy, ktoré však nie sú dôležité na určenie príčiny (vrátane prijatých opatrení),
- k) upozornenie na povinnosť zachovania ochrany osobných údajov s citáciou „oboznamovať sa s osobnými údajmi uvedenými v „Správe“ môžu iba určené oprávnené osoby, ktoré sú povinné v súlade so zákonom NR SR č. 122/2013 Z. z. z 30. apríla 2013 o ochrane osobných údajov a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov dodržiavať ochranu osobných údajov.“

Pre spracovanie tejto „Správy o uzatvorení prevádzkovej poruchy“ platia primerane usmernenia k „Správe“ podľa Prílohy č. 13 (vzor č. 6).

Na zisťovanie príčin vzniku ostatných udalostí, ktoré spĺňajú ukazovatele vzťahujúce sa na prevádzkové poruchy, avšak nedosahujú následky pre ich kategorizáciu, platia pravidlá ako pri iných škodových udalostiach (zdokladovanie, zistenie zodpovednosti, náhrada škody a pod.). Príčiny vzniku týchto udalostí zisťuje vedúci VOJ ŽSR v spolupráci s povereným zástupcom dopravcu a uzatvárajú sa na úrovni jednotlivých OR.

Obal „Nehody“

Obal „Nehody“ je uložený podľa čl. 22 predpisu ŽSR Z 17. Obsahuje nasledovné dokumenty:

- a) predpis ŽSR Z 17 Nehody a mimoriadne udalosti,
- b) vykonávacie pokyny, vysvetlivky, rozkazy a nariadenia vzťahujúce sa k problematike nehôd,
- c) povolenky (v zmysle predpisu ŽSR Z 1 Pravidlá železničnej prevádzky),
- d) tlačivo „Telefonické hlásenie nehôd a mimoriadnych udalostí v železničnej doprave“ podľa Prílohy č. 12,
- e) tlačivo (minimálne 10 kusov) „Hlásenie nehody v železničnej prevádzke“ (Príloha č. 13, vzor č. 9), „Zápis so zamestnancom“ (Príloha č. 13, vzor č. 4) „Oznámenie o zranení cestujúcich alebo tretích osôb na území železnice“ (Príloha č. 13, vzor č. 10),
- f) poznámkový blok a minimálne 10 kusov kancelárskeho papiera formátu A4.

Záznamové zariadenia a manipulácia so záznamami

Mechanické rýchlomery

Rýchlomerové prúžky z vlakov, pri ktorých došlo k nehode, sa kontrolujú podľa rozhodnutia vyšetrovateľa ŽSR (poverenej osoby dopravcu). 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 (traťový stroj) do doby, než bude rýchlomerový prúžok odovzdaný vyšetrovateľovi ŽSR (poverenej osobe dopravcu). Potom zodpovednosť prechádza na neho.

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

Rýchlomerový prúžok z registračného rýchlomera vyberie vyšetrovateľ ŽSR (poverená osoba dopravcu), pokiaľ pozná konštrukciu rýchlomera. Pokiaľ konštrukciu rýchlomera nepozná, môže na jeho príkaz, a to len v jeho prítomnosti, vybrať rýchlomerový prúžok z rýchlomera zamestnanec oprávnený riadiť hnacie koľajové vozidlo (traťový stroj), prípadne kontrolný zamestnanec znaly konštrukcie rýchlomera. Za správne vybratie rýchlomerového prúžku a jeho popísanie zodpovedá zamestnanec, ktorý vybral rýchlomerový prúžok. Odobratie rýchlomerového prúžku potvrdí vyšetrovateľ ŽSR (poverená osoba dopravcu) v „Knihe odovzdávky“ hnacieho koľajového vozidla. Rýchlomerový prúžok vybraný z rýchlomera pri nehode 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:

- a) rad a číslo koľajového vozidla, názov dopravcu,
- b) číslo registračného rýchlomera,

- c) čísla vlakov, dátum jazdy vlakov (pri prekročení polnoci dátum oboch dní),
- d) presný čas, kedy sa začalo s ručnou manipuláciou pri odoberaní rýchlomerového prúžku z rýchlomera,
- e) kilometrický údaj polohy predného čela hnacieho koľajového vozidla (traťového stroja) v smere jazdy pri zastavení bezprostredne po nehode s presnosťou na tri desatinné miesta,
- f) označenie stanovišťa, z ktorého sa odoberal rýchlomerový prúžok,
- g) označenie stanovišťa, ktorým hnacie koľajové vozidlo (traťový stroj) jazdilo vpred,
- h) rozsah rýchlomera pri nerovnakom rozsahu rýchlostnej stupnice rýchlomera a použitého prúžku,
- i) meno a priezvisko zamestnanca oprávneného riadiť hnacie koľajové vozidlo (traťový stroj), 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 vyšetrovateľ ŽSR (poverená osoba dopravcu).

Elektronické rýchlomery

Po vzniku nehody je zamestnanec oprávnený riadiť hnacie koľajové vozidlo (traťový stroj), z ktorého bola ovládaná rýchlosť jazdy, povinný v mieste prvého zastavenia zaznamenať aspoň tieto údaje:

- a) číslo vlaku, pri ktorom došlo k nehode,
- b) dátum a čas, kedy došlo k nehode,
- c) meno a priezvisko zamestnanca oprávneného riadiť hnacie koľajové vozidlo (traťový stroj), názov a sídlo jeho základného pracoviska,
- d) číslo hnacieho koľajového vozidla (traťového stroja) a názov jeho majiteľa,
- e) kilometrický údaj polohy predného čela hnacieho koľajového vozidla (traťového stroja) v smere jazdy pri zastavení bezprostredne po nehode s presnosťou na tri desatinné miesta.

V prípade, keď zamestnanec oprávnený riadiť hnacie koľajové vozidlo (traťový stroj) nie je schopný údaje zaznamenať, vykoná záznam vyšetrovateľ ŽSR (poverená osoba dopravcu). Správnosť údajov potvrdí zamestnanec, ktorý ich zaznamenal, svojim podpisom. List s údajmi odoberie vyšetrovateľ ŽSR (poverená osoba dopravcu) 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 (poverená osoba dopravcu) 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 HKV (traťového stroja) do domovského depa (základného pracoviska) a vyhodnotenie sa musí vykonať najneskôr na ďalší pracovný deň.

Ak je potrebné snímať údaje priamo na mieste nehody, zabezpečí zosnímanie oprávnený zástupca správcu zariadenia v prítomnosti vyšetrovateľa ŽSR (poverená osoba dopravcu). V nutných prípadoch, najmä pri poškodení HKV (traťového stroja), sa údaje zabezpečia odobratím celého modulu elektronickej pamäte. Pamäťová karta, prípadne odobratý modul elektronickej pamäte, nesmú byť vystavené ani krátkodobo vysokým teplotám, vlhkosti, žiareniu, magnetickému poľu alebo inému agresívnemu prostrediu, ktoré môžu spôsobiť poškodenie záznamu.

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 manipulácii so záznamami postupovať tak, aby nedošlo k ich zmazaniu, resp. poškodeniu. Na požiadanie vyšetrovateľa ŽSR zabezpečí správca uvedeného zariadenia záznam hovorov (na USB, DVD, CD, FD a pod.) a doručí ich 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.

Záznamy elektronických stavadiel

Záznamové zariadenie elektronických stavadiel po nehode môže obsluhovať iba správca zariadenia, a to za účasti vyšetrovateľa ŽSR, resp. s jeho súhlasom. Prehratie záznamu počas vyšetrovania sa vždy vykonáva iba za účasti vyšetrovateľa ŽSR. Správca zariadenia musí pri prehrávaní zabezpečiť, aby nedošlo k znehodnoteniu záznamu. Pri prehrávaní záznamu za účasti vyšetrovateľa ŽSR ho vždy upozorní na nesprávne úkony vykonané obsluhou zariadenia a zaznamenané záznamovým zariadením. Na požiadanie vyšetrovateľa ŽSR zabezpečí správca zariadenia popis jednotlivých stavov v čase vzniku nehody a doručí ich vyšetrovateľovi ŽSR (vrátane grafického výstupu zo zariadenia). Ak záznamové zariadenie používa skratky a kódy, zabezpečí správca zariadenia vo vyhodnotení ich plné nekódované znenie.

Záznamy u elektrodисpečera

Na požiadanie vyšetrovateľa ŽSR zabezpečí správca zariadenia vyhodnotenie záznamov u elektrodисpečera a spolu s tlačným výstupom ho 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 elektrodисpečera bola v súlade s platnými normami, nariadeniami a predpismi.

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. Ak záznamové zariadenie používa skratky a kódy, zabezpečí správca uvedeného zariadenia vo vyhodnotení ich plné nekódované znenie.

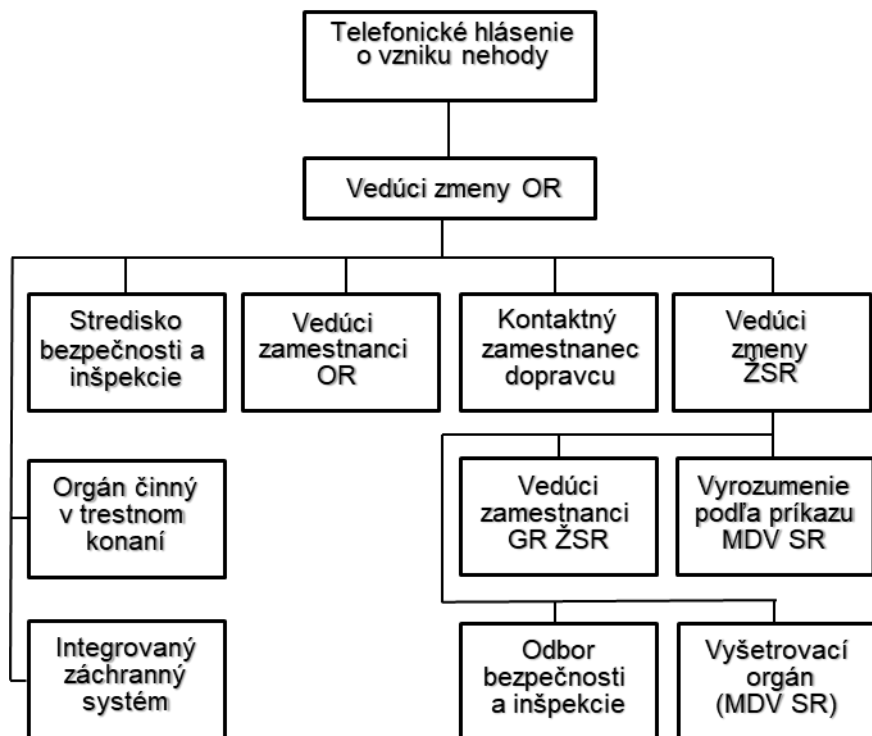
Zranenie cestujúcich, cudzích osôb, zamestnancov ŽSR a dopravcov

Každý zamestnanec ŽSR, ako aj zamestnanci dopravcu, ktorí vykonávajú pracovnú činnosť pri prevádzkovaní dopravy na dráhe v správe ŽSR, sú povinní poskytnúť prvú pomoc pri zraneniach osôb vzniknutých v priestoroch ŽSR, ak takáto pomoc nepredstavuje nebezpečenstvo pre nich samých alebo iného, a podľa potreby zabezpečiť privolanie odbornej lekárskej pomoci. Zranenie osôb vzniknuté v priestoroch ŽSR ohlasuje prednosta ŽST alebo vedúci výkonného pracoviska ŽSR miestne príslušnej zložke PZ SR, v obvode ktorej k zraneniu osôb došlo.

Zranenie osôb vyšetruje PZ SR za účasti zložiek ŽSR, dopravcu a vyšetrovacieho orgánu, ak nastanú dôvody podľa vyšetrovacej povinnosti. Zisťovanie príčin vzniku a uzatváranie zranení, ku ktorým dôjde v priestoroch ŽSR, sa vykonáva nasledovne:

- a) ak pri nehodách kategórie A 1 - A 5 a B 1 - B 6 došlo k zraneniu osôb, zisťovanie príčin ich vzniku a uzatváranie sa vykonáva podľa predpisu ŽSR Z 17 Nehody a mimoriadne udalosti,
- b) ak došlo k zraneniu tretích osôb (cestujúci, neoprávnené osoby v obvode dráhy a pod.) v dôsledku nehôd kategórie A 5 a B 5, prípad zranenia osôb vyšetruje PZ SR. Zložky ŽSR uvedené v tomto predpise vykonajú dokumentáciu a evidenciu prípadu zranenia osôb. Prípady zranenia osôb, pri ktorých nie je zistené zavinenie zamestnancov alebo zariadenia ŽSR, prípadne dopravcu, sa neprerokovávajú. Spis takejto nehody uzatvorí vedúci SBI „Správou o uzatvorení nehody“ (Príloha č. 13, vzor č. 6) na základe zistených skutočností,
- c) zranenia 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 ŽST. Všetky prípady takýchto zranení osôb hlási prednosta ŽST alebo výpravca, ktorému bol prípad zranenia osôb ohlásený, príslušnému útvaru PZ SR. Pri takýchto zraneniach spracuje prednosta ŽST „Oznámenie o zranení cestujúcich alebo tretích osôb na území železnice“ (Príloha č.13, vzor č.10), ktoré je uložené v obale „Nehody“, a do 5 pracovných dní ho zašle na Odbor právnych vzťahov GR ŽSR,
- d) pracovné úrazy sa vyšetrujú, evidujú a registrujú podľa osobitných zákonov a nariadení.

Zvolávací plán po vzniku nehody alebo mimoriadnej udalosti



Pri jednotlivých zložkách sa uvedú aspoň tieto údaje:

ŽSR – telefónne číslo na pracovisko, zoznam zamestnancov zaradených do pohotovosti a ich telefónne čísla, pri domácej pohotovosti aj plán pohotovosti a adresu,

Dopravca – meno kontaktného zamestnanca a jeho telefónne číslo,

PZ SR – operačné strediská podľa miesta a ich telefónne čísla,

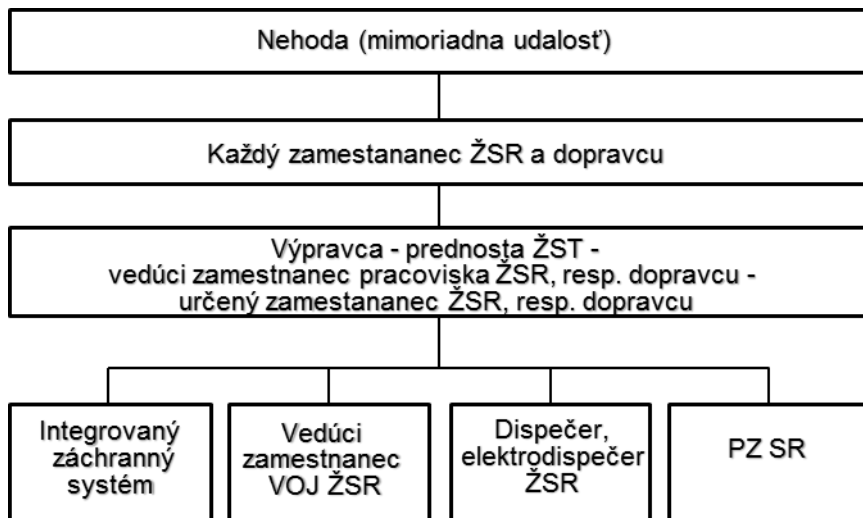
ŽSR Z 17

Príloha č. 11

Integrovaný záchranný systém – operačné strediská podľa miesta a ich telefónne čísla.

Za správnosť údajov, aktualizáciu a zverejnenie „Zvolávacieho plánu“ zodpovedá vedúci príslušnej VOJ ŽSR. Použiteľnosť adries, telefónnych čísiel a iných identifikačných údajov jednotlivých zložiek sa musí preveriť minimálne raz 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):

Integrovaný záchranný systém:

Pohotovostná služba organizačných jednotiek ŽSR :

PZ SR, miestne (obvodné) oddelenie a príslušné oddelenie železničnej
polície:
a pod.

Za správnosť údajov, aktualizáciu a zverejnenie „Telefonického hlásenia“ zodpovedá vedúci príslušnej VOJ ŽSR. Použiteľnosť adries, telefónnych čísiel a iných identifikačných údajov jednotlivých zložiek sa musí preveriť minimálne raz za 12 mesiacov. Dátum poslednej aktualizácie sa rukopisne poznamená do „Telefonického hlásenia“.

Vzor č. 1

Zápis z obhliadky miesta nehody

Účel obhliadky:
Miesto, dátum a čas obhliadky:
Obhliadku vykonal(i):
Pri obhliadke boli prítomní:
Poveternostné podmienky pri obhliadke:
Použité technické prostriedky:
Obhliadkou bolo zistené: *obsah zápisu podľa potreby vyšetrovania nehody upraviť*

- a) údaje vlaku(och), posunujúcim(ich) diele(och), koľajovom(ých) vozidle(ách), iných vozidlách,
- b) stav koľajiska a výhybiek,
- c) stav a poloha vykoľajeného (poškodeného) koľajového vozidla,
- d) stav zabezpečovacieho zariadenia,
- e) stav trolejového vedenia,
- f) opis nehodového deja, stopy, iné skutočnosti dôležité pre zisťovanie príčin vzniku nehody,
- g) viditeľnosť, rozhľadové pomery, počasie, teplota,
- h) popis zistenej činnosti zamestnancov, ktorá súvisí s nehodou,
- i) rôzne (ďalšie úlohy potrebné na zisťovanie príčin vzniku nehody, kontrola požitia alkoholických nápojov v službe a pod.),
- j) následky ako zranenie zamestnancov, cestujúcich, iných osôb, vykoľajenie, prípadne poškodenie zariadenia ŽSR - popis a odhad škody, poškodenie iné - popis a odhad škody, vplyv na železničnú prevádzku a prijaté opatrenia, objednanie NPP, prípadné iných prostriedkov (záchranná a požiarna služba a pod.) a pod.,
- k) poruchy a nedostatky pri prvotných úkonoch (neskoré pristavenie cestného motorového vozidla a doprava na miesto nehody, neskoré vyrozumienie, chýbajúce meracie zariadenia, chýbajúci odborní zamestnanci VOJ ŽSR a pod.),
- l) podpisy zamestnancov, ktorí obhliadku vykonal(i).

Vzor č. 2

Záznam o meraní železničného zvršku

Nehoda (kategórie) dňa hod
na trati km koľ.č. výh.č.
OR VP

Por. číslo bodu	e	p	f	Poznámka (vzťah mer. bodu k miestu na žel. zvršku, ZO, KP, ZV, hrot a pod.)	Por. číslo bodu	e	p	f	Poznámka (vzťah mer. bodu k miestu na žel. zvršku, ZO, KP, ZV, 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, KP, ZZO,
Predpísané „e“, „p“, „f“:
Meranie vykonal: Podpisy:

ŽSR Z 17

Príloha č. 13

Vzor č. 3

Záznam z merania výhybky *)

Nehoda (kategórie) dňa hod ŽST.....
 na trati km koľ.č. výh.č.
 OR VP posledná prehliadka dňa
 Meranie vykonal
 Vyšetrovateľ ŽSR
 Ostatní prítomní

Miesto vo výhybke **)	Medzné prevádzkové odchýlky		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					

Ostatné merania vo výhybke	Ľavá strana	Pravá strana	poznámky
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 a vodiacou hranou prídržnice			

- *) podľa povahy nehody okrem merania podľa Prílohy č. 13 vzoru č. 2 sa vo výhybkách vykonáva aj meranie podľa Prílohy č. 13 vzoru č. 3,
 **) podľa potreby sa merajú jedna alebo obe vetvy,
 ***) uvedie sa „vyhovela“ alebo „nevyhovela“.

Vzor č. 4

Zápis so zamestnancom

Zápis spísaný dňa v.....
Meno a priezvisko zamestnanca
Dátum a miesto narodenia
Bydlisko..... okres
Pracovné zaradenie, funkcia
Org. jednotka, doprava
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, dopravcu, resp. iného zamestnávateľa je povinný podľa pokynov vedúceho zamestnanca alebo oprávnenej osoby ŽSR podať pravdivé vysvetlenie o priebehu plnenia pracovných povinností. Nesplnenie tejto povinnosti môže byť zamestnávateľom považované za závažné porušenie pracovnej disciplíny.

Osobné údaje sú spracúvané spoločnosťou Železnice Slovenskej republiky, Klemensova 8, Bratislava 813 61 (ďalej len Prevádzkovateľ). Spracúvanie osobných údajov je vykonávané v súlade so zákonom č. 18/2018 Z. z. o ochrane osobných údajov a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a v súlade s Nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/679 z 27. apríla 2016 o ochrane fyzických osôb pri spracúvaní osobných údajov a o voľnom pohybe takýchto údajov, ktorým sa zrušuje smernica 95/46/ES (všeobecné nariadenie o ochrane údajov). Získané osobné údaje sú spracúvané za účelom zabezpečiť evidenciu a zistiť príčiny vzniku nehôd, prevádzkových porúch a mimoriadnych udalostí, ktoré vznikli na železničnej infraštruktúre v správe ŽSR bez ohľadu na pôvodcu, a záznamov z ich vyšetrovaní. Spracúvanie tu uvedených osobných údajov, ako aj ďalších údajov súvisiacich so zisťovaním príčin vzniku nehôd, prevádzkových porúch alebo mimoriadnych udalostí je nevyhnutné na plnenie zákonnej povinnosti Prevádzkovateľa. Ďalšie informácie o spracúvaní osobných údajov sú dostupné na webovej stránke <https://www.zsr.sk/ou.html>.

K uvedenej veci menovaný uvádza súvislý popis udalosti z jeho pohľadu. Po skončení sa mu kladú doplňujúce otázky a prípadné rozpory vo výpovedi sa doplnia objasňujúcimi otázkami.

Záverečná formulácia (povinná pre zamestnanca ŽSR):

Otázka: „V súlade s § 232 ods. 2 a 3 Zákonníka práce žiadam uviesť, ktorej odborovej organizácie ste členom? Ak nie ste odborovo

organizovaný, určujete niektorú odborovú organizáciu ako príslušnú, ktorá Vás bude zastupovať?

Poskytnutie uvedených informácií je dobrovoľné a v prípade ich neposkytnutia bude príslušným odborovým orgánom odborová organizácia s najväčším počtom členov – OZŽ.“

Otázka: Chcete k uvádzanej veci ešte niečo dodať?

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

Zápis ukončený :

Spísal (podpis)

Prítomní(ý) (podpis)

Podpis zamestnanca

Vzor č. 5

Zápis o konfrontácii

vo veci zisťovania príčiny vzniku nehody kategórie, ku ktorej došlo
dňa o hod v (ŽST).....

Zápis spísaný dňa o hod v
konfrontovaní:

(meno, priezvisko, dátum narodenia, funkcia)

.....
(meno, priezvisko, dátum narodenia, funkcia)

Konfrontáciu vykonáva:

(meno, priezvisko, funkcia)

Poučenie:

Každý zamestnanec ŽSR, dopravcu, resp. iného zamestnávateľa je povinný podľa pokynov vedúceho zamestnanca alebo oprávnenej osoby ŽSR podať pravdivé vysvetlenie o priebehu plnenia pracovných povinností. Nesplnenie tejto povinnosti môže byť zamestnávateľom považované za závažné porušenie pracovnej disciplíny.

Osobné údaje sú spracúvané spoločnosťou Železnice Slovenskej republiky, Klemensova 8, Bratislava 813 61 (ďalej len Prevádzkovateľ). Spracúvanie osobných údajov je vykonávané v súlade so zákonom č. 18/2018 Z. z. o ochrane osobných údajov a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a v súlade s Nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/679 z 27. apríla 2016 o ochrane fyzických osôb pri spracúvaní osobných údajov a o voľnom pohybe takýchto údajov, ktorým sa zrušuje smernica 95/46/ES (všeobecné nariadenie o ochrane údajov). Získané osobné údaje sú spracúvané za účelom zabezpečiť evidenciu a zistiť príčiny vzniku nehôd, prevádzkových porúch a mimoriadnych udalostí, ktoré vznikli na železničnej infraštruktúre v správe ŽSR bez ohľadu na pôvodcu, a záznamov z ich vyšetrovaní. Spracúvanie tu uvedených osobných údajov, ako aj ďalších údajov súvisiacich so zisťovaním príčin vzniku nehôd, prevádzkových porúch alebo mimoriadnych udalostí je nevyhnutné na plnenie zákonnej povinnosti Prevádzkovateľa. Ďalšie informácie o spracúvaní osobných údajov sú dostupné na webovej stránke <https://www.zsr.sk/ou.html>.

S konfrontáciou súhlasím:

Zamestnanec č. 1

Zamestnanec č. 2

Otázka pre zamestnanca č. 1:

Odpoveď:

Otázka pre zamestnanca č. 2:

Odpoveď:

Otázka: Chcete k uvedenému prípadu ešte niečo dodať ?

ŽSR Z 17
Príloha č. 13

Odpoveď:

Po prečítaní zápisu nepožadujem opravu. So znením zápisu súhlasím.

Konfrontácia ukončená o hod.

podpis zapisovateľa

Prítomní(ý):

Podpisy konfrontovaných:

Vzor č. 6

Hlavička organizačnej zložky ŽSR

Číslo: (čl. 212 predpisu ŽSR Z 17)

V Košiciach DD.MM.RRRR

Vec:

Správa o uzatvorení vážnej nehody

Správa

o uzatvorení vážnej nehody kategórie A 1 - zrážka vlaku Os 2502 s posunujúcim HKV 4. staničnej zálohy, ku ktorej došlo v železničnej stanici Záluhy dňa 26.03.2007 o 17:54 h.

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*

I. Súhrn

Súhrn obsahuje stručný opis nehody 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

- a) Dátum, presný čas a miesto nehody
- b) Popis nehody a miesta vrátane nasadenia záchranných a havarijných služieb
- c) Rozhodnutie o vykonaní zisťovania príčin vzniku nehody, zloženie tímu a vykonanie zisťovania príčin vzniku nehody

2. Popis nehody

- a) Zúčastnení zamestnanci a dodávateľa, ako aj ostatní účastníci a svedkovia
- b) Vlaky a ich zloženie, vrátane evidenčných čísel zúčastnených vozidiel,
- c) Popis infraštruktúry a systému signalizácie – typy kofají, výhybiek, zabezpečovacích a oznamovacích zariadení a spôsob ich obsluhy
- d) Komunikačné prostriedky
- e) Práce vykonané na mieste nehody alebo v jeho blízkosti
- f) Spustenie núdzového plánu železnice s nadväzným reťazcom udalostí
- g) Spustenie núdzového plánu verejných záchranných služieb, polície a zdravotných služieb s nadväzným reťazcom udalostí,
- h) Účastníci nehody z vonkajšieho prostredia (cestné vozidlá a pod.)

3. Mŕtvi, zranení a materiálne škody v členení podľa čl. 35 až 39 predpisu ŽSR Z 17

4. Vonkajšie okolnosti: počasie a geografické údaje

III. Zistené skutočnosti

1. Súhrn výpovedí

- a) Železniční zamestnanci, vrátane dodávateľov
- b) Ostatní svedkovia

2. Systém riadenia bezpečnosti

- a) Organizačný rámec a spôsob, akým sa dávajú a vykonávajú príkazy
- b) Požiadavky na personál a uplatňovanie týchto požiadaviek

- c) Obvyklé postupy interných kontrol a auditov a ich výsledky
- d) Rozhrania medzi rôznymi užívateľmi infraštruktúry
- 3. Predpisy a pravidlá (zistené porušenia)**
 - a) Príslušné právne predpisy a pravidlá Európskej únie 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 nehodou, vrátane dokumentácie zo záznamov
 - c) Opatrenia prijaté na ochranu a zabezpečenie miesta nehody
- 6. Rozhranie človek - stroj (zariadenie) - organizácia**
 - a) Pracovný čas zúčastneného personálu
 - b) Zdravotné a osobné okolnosti, ktoré nehodu 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 nehody, vypracovanie záverov o nehode, založených na skutočnostiach uvedených v bode III.**
 - a) Priame a bezprostredné príčiny nehody, 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**
- 3. Závery**

- a) Nehodu zavinil
- 4. Zoznam opatrení vykonaných alebo prijatých na základe nehody 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**
- 7. Nehoda je predmetom objasňovania PZ SR.**
- 8. Oboznamovať sa s osobnými údajmi uvedenými v „Správe“ môžu iba určené oprávnené osoby, ktoré sú povinné v súlade so Zákonom č. 18/2018 Z. z. o ochrane osobných údajov a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a v súlade s Nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/679 z 27. apríla 2016 o ochrane fyzických osôb pri spracúvaní osobných údajov a o voľnom pohybe takýchto údajov, ktorým sa zrušuje smernica 95/46/ES (všeobecné nariadenie o ochrane údajov), dodržiavať ochranu osobných údajov.**

Predkladá: (zástupca ŽSR)

.....
meno a priezvisko
funkcia

Za dopravcu:*

Za ŽSR:

.....
meno a priezvisko
funkcia

.....
meno a priezvisko
funkcia

Rozdeľovník:

podľa čl. 235 predpisu ŽSR Z 17

Zoznam skratiek:

Opatrenia prijaté operatívnou komisiou:

Diskusia:

Za správnosť:

.....
meno a priezvisko
funkcia

Poznámky:

* ak sa na príčine 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 ŽSR Z 17.

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:

- a) „hlavička“ – Správa o výsledku zisťovania príčin vzniku nehody, SBI Zvolen,
- b) „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 zľava 2,5 sprava 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.

Vzor č. 7

Zápis z komisionálneho preskúšania PZZ po nehode

Priecestné zabezpečovacie zariadenie														
Železničná trať/stanica:							Km poloha: (na 3 desatinné 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 revíznej správy:							Platnosť revízie 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 _{Aš}						
namerané	U _n	U _k					U _B	U _{Bš}						
Izol. stav	N _k	R _k					necitlivosť							
Meranie ventilových koľajových obvodov u PZS typu VÚD														
	VKO-1	Kmit. sign.	PSS-1	Sig PSS-1	PST-1	Zk.PST-1	Zk.PST-1							
predpísané	20-21V	12-18c	7-30V	<0,05V	7-30V	12s	<0,05V							
namerané														
Šuntovacia skúška koľajových obvodov							Počítače osí							
Názov KO	stav						Typ:							
Napáj. koniec	V/N						Vstup / snímače / stav							
Rel. koniec	V/N						Výstup / snímače / stav							
Stav náterov podľa TNŽ:														
Preskúšanie a činnosť ovládacích a kontrolných prvkov obsluhy														
Tlačidla 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 rozhradu Dzz (m) – podľa STN73 6380							predpísaná			nameraná				
Komisia konštatuje, že PZZ vyhovuje / nevyhovuje technickým normám a predpisom ŽSR a jeho stav mohol/nemohol mať vplyv na vznik nehody														

ŽSR Z 17**Príloha č. 13**

Zloženie komisie		
Organizácia – pracovisko	Meno a priezvisko	Podpis

Poznámka: Preskúšanie PZZ sa musí vykonať súčasne s obhliadkou miesta nehody. Ak je to potrebné, zistenia sa podrobnejšie popíšu na druhú stranu tohto zápisu. Súčasťou zápisu je aj evidenčný list priecestia.

Vzor č. 8

**Zápis z komisionálneho premerania priecestia po nehode
(nezabezpečené priecestie „k“)**

Parameter	Predpísaný	Nameraný	Vyhodnotený	Poznámka
Uhol križovania				
Traťová rýchlosť				
Rozhľadová dĺžka Lp, resp. Lpo (m)				
Rozhľadová dĺžka Lr (m) pre cestné vozidlo				
Rozhľadová dĺžka pre chodca Lpr (m)				
Výstražný kolík (m)				
Výstražné kríže (m)				
Dĺžka rozhľadu Dzn (m)				
Kategória nehody, dátum, miesto (ŽST, železničná trať, km poloha, koľaj), čas vzniku:				
Dopravné značenie na priecestí (Výstražná tabuľka „Pozor vlak“, Výstražný kríž A 30a; A 30b; P 2 Stoj, daj prednosť v jazde!, zákazové) – vypísať.				
Dopravné značenie pred priecestím (č. A 27a; A 27b; A 28a; A 28b; A 29a; A 29b; B 20; B 24; B 27a; B 27b a pod.) – vypísať.				
Objekty obmedzujúce výhľad v príslušnom rozhľadovom poli (doplniť v prípade nevyhovujúceho stavu).				
Komisia konštatuje, že priecestie vyhovuje / nevyhovuje technickým normám a predpisom ŽSR a jeho stav mohol / nemohol mať vplyv na vznik nehody.				
Zloženie komisie				
Meno a priezvisko	VOJ – výkonné pracovisko		Podpis	

ŽSR Z 17
Príloha č. 13

Poznámky:

- Premeranie priecestia a vyhodnotenie nameraných hodnôt sa vykonáva podľa predpisu ŽSR Z 12.
- Premeranie priecestia sa musí vykonať súčasne s obhliadkou miesta nehody. Ak je to potrebné, zistenia sa podrobnejšie popíšu na druhú stranu tohto zápisu.
- Súčasťou zápisu je aj evidenčný list priecestia.
- Rozhľadové pomery na priecestí sa premeriavajú iba pre kombináciu jazdy cestného vozidla a koľajového vozidla, ktoré boli postihnuté nehodou.
- Ak je na priecestí osadená zvislá dopravná značka P 2 „Stoj, daj prednosť v jazde!“, neposudzuje sa dĺžka rozhľadu Dzn pre zastavenie vozidla pred priecestím a rozhľadová dĺžka Lr pre cestné vozidlo.

Vzor č. 9



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 koľaje a pod.	
Stručný priebeh nehody	
Vlakové náležitosti – dopravca 1. vlak čísloHKV..... Ruš. čata Pracovisko ruš. čaty..... Vlak. čata Pracovisko vlak. čaty vozňov metrov náprav ton / PB %/SB % Postrkové HKV..... Ruš. čata / pracovisko	Vlakové náležitosti – dopravca 2. vlak čísloHKV..... Ruš. čata Pracovisko ruš. čaty..... Vlak. čata Pracovisko vlak. čaty vozňov metrov náprav ton / PB %/SB % Postrkové HKV..... Ruš. čata / pracovisko
Príčina nehody	
Druh a stav zabezpečovacieho zariadenia	
Údaje o vinníkovi: meno a priezvisko, funkcia, pracovisko, odvetvie, narodený, u ŽSR/dopravcu od, vo funkcií od, v zmene od, vplyv omamných látok: 1. 2. 3.	
Pri vyšetrovaní prítomní <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> Zamestnanci: ŽSR Dopravcu </div> <div style="width: 45%;"> PZ SR Iní </div> </div>	

Príloha č. 13

Následky Smrteľné zranenie zamestnancov ŽSR dopravcu ostatných osôb Ťažké zranenie zamestnancov ŽSR dopravcu ostatných osôb Lahké zranenie Zamestnancov ŽSR dopravcu ostatných osôb Vykoľajené / poškodené HKV ŽSR dopravca Vykoľajené / poškodené vozne ŽSR dopravca		Vzniknutá škoda v € železničný zvršok, stavby zariadenia ZT zariadenia OZT zariadenia EE železničné vozidlá celková škoda ŽSR železničné vozidlá celková škoda dopravcu škoda tretej strany Prerušenie prevádzky Čiastočné koľaj č. od hod dňa do hod dňa koľaj č. od hod dňa do hod dňa Úplné od hod dňa do hod dňa	
Použité nehodové pomocné prostriedky Druh 1. 2. 3. 4. Pracovisko Objednaný Pohotový Odchod z vých. stanice Príchod na miesto nehody Začiatok prác Ukončenie prác			
Poveternostné podmienky		teplota: °C	viditeľnosť
jasno, oblačnosť, zamračené, dážď, hmľa*		*nehodiace sa prečiarknuť	
Doplňujúce údaje			
Nehodu hlásil Kedy: Komu:		Hlásenie spracoval dňa: telefón: Výkonné pracovisko: (pečiatka, podpis)	

Vzor č. 10

ŽSR

ŽST:

Č.:

GR ŽSR
Odbor právnych vzťahov
Klemensova 8
813 61, Bratislava 1

OZNÁMENIE

o zranení cestujúcich alebo tretích osôb na území železnice

Pokyny na vyplnenie tlačiva:

1. Pre každý prípad zranenia sa vyhotoví osobitné tlačivo.
2. Tlačivo vyhotoví prednosta príslušnej ŽST (v čase jeho neprítomnosti výpravca príslušnej ŽST, na ktorej došlo k zraneniu osoby).
3. Pre zranenia, ktoré vznikli následkom nehody, sa toto tlačivo nevyhotovuje.
4. Vyplnené tlačivo zašlite do 5 dní od prijatia informácie o vzniku zranenia na Odbor právnych vzťahov GR ŽSR.
5. Nehodiace sa údaje zreteľne prečiarknite. Pre údaje a vysvetlenia, ktoré nemožno vpísať do tlačiva, vytvorte prílohu s odkazom na zodpovedajúci bod tohto tlačiva. V zložitých prípadoch pripojte náčrtok alebo snímku miesta, na ktorom došlo k zraneniu osoby. Výpovede očitých svedkov (čo možno najviac osôb mimo zamestnancov ŽSR alebo dopravcu) sú veľmi cenné; preto týchto svedkov bezprostredne zistíte.
6. Osobné údaje sú spracúvané spoločnosťou Železnice Slovenskej republiky, Klemensova 8, Bratislava 813 61 (ďalej len Prevádzkovateľ). Spracúvanie osobných údajov je vykonávané v súlade so zákonom č. 18/2018 Z. z. o ochrane osobných údajov a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a v súlade s Nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/679 z 27. apríla 2016 o ochrane fyzických osôb pri spracúvaní osobných údajov a o voľnom pohybe takýchto údajov, ktorým sa zrušuje smernica 95/46/ES (všeobecné nariadenie o ochrane údajov). Ďalšie informácie o spracúvaní osobných údajov sú dostupné na webovej stránke <https://www.zsr.sk/ou.html>.

Predloženie tohto oznámenia, ktoré slúži len na posúdenie zodpovednosti ŽSR za zranenie, nenahradzuje predpísané opatrenia podľa predpisu ŽSR Z 17.

1. deň a čas vzniku zranenia	
2. meno a priezvisko zraneného	
3. dátum narodenia, bydlisko	
4. zákonný zástupca alebo poručník maloletého	

ŽSR Z 17
Príloha č. 13

5. opis miesta, na ktorom došlo k zraneniu osoby (terénne nerovnosti, schodisko, stav povrchu, stav stúpadiel, dverí, madiel vozidla, osvetlenie, pracovné miesto – prijaté opatrenia, prekážky, označenia nápismi, resp. piktogramami)	
6. opis zranenia	
7. príčina zranenia a okolnosti, ktoré zraneniu predchádzali (podľa výpovede svedkov a zraneného)	
8. svedkovia (meno, bydlisko)	
9. poveternostné pomery (viditeľnosť, teplota, počasie)	
10. prvotný opis zraneného, aj na základe výpovede svedkov (zdravotné obmedzenie pohybu, obmedzenie pohybu batožinou, podozrenie na požitie alkoholických nápojov)	
11. nárokovanie zraneného na odškodnenie (bez polozenia otázky, či si ho nárokuje)	

Spísané

V dňa o hod

svedkovia: spísal:

..... zranený:

.....

prednosta ŽST

.....

(meno, priezvisko)