

Železničná spoločnosť Slovensko, a. s.



PREDPIS

pre hlásenie, evidenciu a zisťovanie príčin vzniku nehôd a
mimoriadnych udalostí

ZSSK D 17

2_35_OIK_v5

Účinnosť od: 01.11.2010

Aktualizácia od: 15.09.2025

Spracovateľ/kontakt: Ing. Jozef Lukáč / tel. 0914 322 682 Mgr. Jaroslav Seman / tel. 0904 617 924	Podpis: Lukáč, v. r. Seman v. r.	Dňa: 15.08.2025 15.08.2025
Schválil: Mgr. Peter Helexa Predseda predstavenstva a generálny riaditeľ ZSSK	Podpis: Peter Helexa, v. r.	Dňa: 20.08.2025
Gestorský útvar: Odbor inšpekcie a kontroly	Garant: riaditeľ OIK	Uloženie originálu: OIK
Pripomienkujúci: Zoznam pripomienkujúcich je v prílohe č. 7.	Rozdeľovník: GR, ORLZ, OIK, OPS, OIT, DP, UP, SePP, SeRP, US, SeMN, SeL, SeON, UU, odMU-ECM, SeIUO, SeTT, SeEUO, MD SR, DÚ, GR ŽSR, ZSSKC	

Distribúcia riadeného výtlačku útvaru

Názov organizačného útvaru:

Za tlač zodpovedá:	Podpis:	Tlač zo systému – Dátum:	Počet a umiestnenie výtlačkov na útvare:



OBSAH

SLEDOVANIE VYDANÍ A VERZIÍ DOKUMENTU	4
ROZSAH ZNALOSTÍ.....	5
VYMEDZENIE POJMOV A SKRATIEK.....	7
ČASŤ 1 - ÚVODNÉ USTANOVENIA.....	9
ČASŤ 2 - KATEGORIZÁCIA, NÁSLEDKY A HLÁSENIE NEHÔD	10
Článok 1. Kategorizácia udalostí.....	10
Článok 2. Následky nehôd	11
Článok 3. Opis udalosti	12
Článok 4. Hlásenie nehôd.....	13
ČASŤ 3 - VYŠETROVANIE NEHÔD.....	15
Článok 5. Vyšetrovacia povinnosť	15
Článok 6. Pôsobnosť policajných orgánov.....	15
Článok 7. Postup a povinnosti na mieste nehody	15
Článok 8. Postup zisťovania príčin vzniku nehôd	17
Článok 8.1 Obhliadka miesta nehody a vyhotovenie zápisu z obhliadky	18
Článok 8.2 Zhromaždenie a zaistenie záznamov	18
Článok 8.3 Meranie na mieste nehody, komisionálne prehliadky a zápisy	19
Článok 8.4 Spisanie zápisníc so zamestnancami	20
Článok 8.5 Vyhodnotenie dokumentácie k nehode	21
Článok 8.6 Stanovenie príčiny a zodpovednosti za vznik nehody	21
Článok 9. Ukončenie zisťovania príčiny vzniku nehody	24
Článok 9.1 Námietkové konanie	24
Článok 9.2 Prevencia v oblasti bezpečnosti a predchádzania vzniku nehôd	25
Článok 9.3 Strata odbornej, zdravotnej a psychickej spôsobilosti.....	25
ČASŤ 4. ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA	25
Článok 10. Všeobecne záväzné právne dokumenty, interné predpisy a smernice, na ktoré sa v texte odkazuje	25

Prílohy

- Príloha č. 1 - Šetrenie nehôd a ohrození prevádzky
- Príloha č. 2 - Vzory zápisov
- Príloha č. 3 - Zisťovanie stavu železničného zvršku
- Príloha č. 4 - Obhliadky ŽKV (komisionálne prehliadky ŽKV)
- Príloha č. 5 - Záznamové zariadenia
- Príloha č. 6 - Vzory správ
- Príloha č. 7 - Pripomienkujúci



SLEDOVANIE VYDANÍ A VERZIÍ DOKUMENTU

Zoznam vydání dokumentu

Číslo vydania	Popis	Účinnosť
1	Prvé vydanie	01.11.2010
2	Druhé vydanie	01.01.2016
3	Tretie vydanie	01.01.2018
4	Štvrté vydanie	01.11.2021
5	Piate vydanie	15.09.2025

ZÁZNAM O VERZIÁCH

Číslo zmeny	Účinnosť	Opravit dňa	Podpis	Poznámka

Za včasné zapracovanie zmien v texte a za vykonanie záznamov o zmenách zodpovedá držiteľ tohto výtlačku.

Pri elektronických dokumentoch zodpovedá určený zamestnanec odborného útvaru za aktuálnosť údajov v pridelených elektronických zariadeniach, ktorý spravuje elektronické dokumenty.



ROZSAH ZNALOSTÍ

Odborná spôsobilosť/ funkčné miesto/profesia	Útvar	Rozsah znalostí ¹
24 B (B1) ^{ZSSK}	SeRP	Úplná: Vymedzenie pojmov a skratiek; 1 – 69, 74 – 76, 78 – 79, 81, 85 – 87, 90 – 93, 97 – 103, 105 – 118; prílohy 1, 2, 4, 5 Informatívna:
ORK 1	OIK	Úplná
ORK 1D	OIK	Úplná
ORK 2	SeRP OIK	Úplná
ORK 3	SeRP	Úplná
ORK 4	SeRP	Úplná: Vymedzenie pojmov a skratiek; 1 – 69, 76 – 77, 80, 87 – 88, 90 – 94, 96 – 103, 105 – 118, prílohy 1, 2, 4, 5, 6
ORK 5	SeRP	Úplná: Vymedzenie pojmov a skratiek; 1 – 69, 76, 80, 86 – 88, 90 – 94, 96, 99 – 103, 105 – 118, prílohy 1, 2, 4, 5, 6;
ORK 6	SeRP	Úplná: Vymedzenie pojmov a skratiek; 1 – 69, 80, 90 – 93, 96 – 103, 105 – 118, prílohy 1, 2, 5, 6;
ORK 7	SeRP	Úplná: Vymedzenie pojmov a skratiek; 1 – 69, 74 – 76, 77 – 79, 81, 85 – 88, 90 – 103, 105 – 118; prílohy 1, 2, 4, 5, 6
ORK 8	SePP SeIUO SeEUO SeTT odMU- ECM	Úplná: Vymedzenie pojmov a skratiek; 1 – 69, 76 – 81, 85 – 88, 90 – 94, 96 – 103, 105 – 118; prílohy 1, 2, 4, 5, 6
ORK 9	SeEUO SeIUO	Úplná: Vymedzenie pojmov a skratiek; 1 – 69, 76 – 81, 85 – 88, 90 – 94, 96 – 103, 105 – 118; prílohy 1, 2, 4, 5, 6
ORK 10	SeIUO SePP SeEOU	Úplná: Vymedzenie pojmov a skratiek; 1 – 69, 76 – 81, 85 – 88, 90 – 94, 96 – 103, 105 – 118; prílohy 1, 2, 4, 5, 6
ORK 11	SeIUO SePP SeEUO SeRP	Úplná: Vymedzenie pojmov a skratiek; 1 – 69, 76 – 81, 85 – 88, 90 – 94, 96 – 103, 105 – 118; prílohy 1, 2, 4, 5, 6
ORK 12	SePP	Úplná: Vymedzenie pojmov a skratiek; 1 – 69, 76, 78 – 81, 85 – 88, 90 – 103, 105 – 118; prílohy 1, 2, 4, 5, 6
OS 3 ^{ZSSK}	SeRP	Úplná: Vymedzenie pojmov a skratiek; 1 – 69, 74 – 76, 78, 81, 90 – 94, 97 – 103, 105 – 118; prílohy 1, 2, 5, 6
OS 17 ^{ZSSK}	SeRP	Úplná: Vymedzenie pojmov a skratiek; 1 – 69, 73 – 76, 78 – 79, 81, 90 – 94, 97 – 103, 105 – 118; prílohy 1, 2, 5, 6
OS 17-R ^{ZSSK}	SeIUO SeRP	Úplná: Vymedzenie pojmov a skratiek; 1 – 69, 74 – 76, 81, 90 – 94, 97 – 103, 105 – 118; prílohy 1, 2, 6



OS 30B	SeMN	Úplná: Vymedzenie pojmov a skratiek; 1 – 72, 74 – 76, 81 – 83, 90 – 94, 97 – 103, 105 – 118; prílohy 1, 2, 3, 6
OS 34	SeMN	Úplná: Vymedzenie pojmov a skratiek; 1 – 72, 74 – 76, 80 – 83, 90 – 94, 96 – 103, 105 – 118; prílohy 1, 2, 3, 6
OS 51^{ZSSK}	SeIUO	Úplná: Vymedzenie pojmov a skratiek; 1 – 69, 70, 72, 74 – 76, 81 – 82, 85, 87 – 88, 90 – 94, 97 – 103, 105 – 118; prílohy 1, 2, 4, 6
OS 52^{ZSSK}	SeIUO	Úplná: Vymedzenie pojmov a skratiek; 1 – 69, 70, 72, 74 – 76, 81 – 82, 85, 87 – 88, 90 – 94, 97 – 103, 105 – 118; prílohy 1, 2, 4, 6
Ostatní zamestnanci	Všetky	Pre profesiu, resp. pre pracovnú činnosť, pre ktorú nie je v tomto predpise uvedený rozsah znalostí, potrebný rozsah znalostí stanoví jeho nadriadený zamestnanec.

¹ Úplná alebo Informatívna



VYMEDZENIE POJMOV A SKRATIEK

Bezpečnostný orgán - národný orgán poverený úlohami týkajúcimi sa bezpečnosti železníc v súlade so smernicou 2004/49/ES EP A RADY alebo binárodný orgán poverený týmito úlohami členskými štátmi, aby bol zabezpečený jednotný bezpečnostný režim pre špecializované cezhraničné infraštruktúry
BOZP - Bezpečnosť a ochrana zdravia pri práci
BŽD - Bezpečnosť železničnej dopravy
CSM-RA - Common Safety Method for Risk Assessment (Spoločná bezpečnostná metóda na posúdenie rizík)
CV - Cestné vozidlo
DP - Depo Poprad
ECM - Entity in Charge of Maintenance (Subjekt zodpovedný za údržbu)
ECM-F3 - Fleet Maintenance Management (Riadenie údržby vozového parku)
EE - Energetika a elektrotechnika
EPZ - Elektrické predkurovacie zariadenie
EU - Európska únia
HKV - (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 na železničnej infraštruktúre
I - Incident
IBŽD - (Inšpektor bezpečnosti železničnej dopravy) je odborne spôsobilý zamestnanec ZSSK, poverený zisťovaním príčin vzniku nehôd v železničnej prevádzke. Je oprávnený zastupovať ZSSK v konaniach v oblasti bezpečnosti železničnej dopravy a zisťovania príčin vzniku nehôd a mimoriadnych udalostí v železničnej prevádzke pred orgánmi činnými v trestnom konaní, orgánmi štátnej správy, orgánmi policajného zboru SR a externými organizáciami zúčastnenými na nehode. Rovnaké kompetencie uvedené v texte predpisu má aj zamestnanec ZSSK zaradený do rozpisu domácej pohotovosti v zmysle Havarijného plánu ZSSK, ktorý sa zúčastňuje šetrenia na mieste nehody. V texte predpisu sa pre zjednodušenie používa spoločný názov pre zamestnancov ZSSK, ktorí vyšetrujú nehody - IBŽD
IOŽP - Inšpektor ochrany životného prostredia
KO - Koľajový obvod
KP - Koniec prechodnice
MU - Mimoriadna udalosť
MD SR - Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky
MN - Menšia nehoda
MPBP - Miestny pracovný a bezpečnostný predpis
NPP - Nehodové pomocné prostriedky
odMU-ECM - Oddelenie manažmentu údržby ECM
OIK - Odbor inšpekcie a kontroly
OP - Ohrozenia prevádzky
OPS - Odbor právnych služieb



ORLZ - Odbor riadenia ľudských zdrojov
OSE - Odbor stratégie a EU projektov
OSD - Oblastná správa depa
OV - Opravovňa vozňov
PŠ - Pravidelné školenie
PZ - Policajný zbor
PZZ - Priecestné zabezpečovacie zariadenie
RD - Rušňové depo
RV – (Riadiaci vozeň) je ŽKV bez vlastného pohonu, z ktorého možno riadiť hnacie koľajové vozidlo a viesť vlak alebo posunujúci diel. Na ovládacom stanovišti riadiaceho vozňa sú základné ovládacie, brzdiace, kontrolné, ochranné a zabezpečovacie prvky potrebné na bezpečný a spoľahlivý chod vlaku alebo ŽKV.
SAIT – Safety Alert IT (Informačný nástroj pre bezpečnostné výstrahy)
SeIUO - Sekcia internej údržby a opráv
SeEUO - Sekcia externej údržby a opráv
SeMN – Sekcia manažmentu nehnuteľností
SePP - Sekcia prípravy prevádzky
SeRP - Sekcia riadenia prevádzky
SeTT - Sekcia technická a technologická
SPO – Stredisko prehliadok a opráv
TV - Trakčné vedenie
VDS – Vlakový dispečerský systém
VN – Vážna nehoda
VP - Výkonné pracovisko
Vyšetrovací orgán - je stály orgán určený na vyšetrovanie nehôd a mimoriadnych udalostí, ktorý musí mať stále k dispozícii aspoň jedného vyšetrovateľa spôsobilého okamžite začať vyšetrovanie; byť organizačne a právne nezávislý na manažérovi infraštruktúry, na železničných podnikoch, na orgánoch a na iných osobách, ktorých záujmy by mohli byť v rozpore s úlohami vyšetrovacieho orgánu, a byť funkčne oddelený od bezpečnostného orgánu a od regulačného orgánu.
ZSSK - Železničná spoločnosť Slovensko, a. s.
ŽKV – (Železničné koľajové vozidlo) je vozidlo s vlastným pohonom alebo bez vlastného pohonu, ktoré sa pohybuje na vlastných kolesách po železničnej infraštruktúre a skladá sa z jedného alebo z viacerých štrukturálnych a funkčných subsystémov alebo z častí týchto subsystémov.
ZO - Začiatok oblúka
ZP - Začiatok prechodnice
ZZO - Začiatok zaoblenia lomu sklonu
ŽST - Železničná stanica
ŽSR - Železnice Slovenskej republiky



ČASŤ 1 - ÚVODNÉ USTANOVENIA

- 1.** Zákon č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov [\[A1\]](#) nariaďuje pre prevádzkovateľa dráhy vydať vnútorný predpis upravujúci postupy zisťovania príčin nehôd a mimoriadnych udalostí, spôsob ohlasovania ich vzniku, úlohy organizačných zložiek prevádzkovateľa dráhy a dráhových podnikov zúčastnených na zisťovaní príčin. Systém riadenia bezpečnosti v zmysle zákona [\[A1\]](#) nariaďuje železničnému podniku mať postupy, ktoré zabezpečia, aby boli nehody, mimoriadne udalosti, kvázi nehody a iné nebezpečné udalosti oznámené, vyšetrené a analyzované a aby sa vykonali preventívne opatrenia.
- 2.** Vyšetrovanie nehôd, incidentov a mimoriadnych udalostí vyšetrovacím orgánom nezbavuje manažéra infraštruktúry a železničný podnik povinnosti zisťovať ich príčinu vo vlastnej prevádzke a medzi vlastnými zamestnancami s cieľom prijať opatrenia na prevenciu opakovania nehody alebo opatrenia na celkové zvýšenie úrovne bezpečnosti železničného systému.
- 3.** Predpis „Predpis pre hlásenie, evidenciu a zisťovanie príčin vzniku nehôd a mimoriadnych udalostí ZSSK D17“ obsahuje ustanovenia pre hlásenie, evidenciu a zisťovanie príčin vzniku nehôd, incidentov a mimoriadnych udalostí, ku ktorým dôjde pri prevádzkovaní železničnej dopravy na dráhe ZSSK a na ostatných dráhach v súčinnosti s predpismi dotknutých dráh.
- 4.** Aby sa pri jednotlivých ustanoveniach tohto predpisu a pri každej zmienke predišlo uvádzaniu názvov všetkých popísaných udalostí, používa sa v predpise pre jednotné pomenovanie všetkých druhov udalostí pojem „Nehoda“.
- 5.** Tento predpis je záväzný pre zamestnancov ZSSK v stanovenom rozsahu znalostí pri prevádzkovaní dopravy na železničných dráhach a pre právnické a fyzické osoby, ktoré na základe zmluvy so ZSSK vykonávajú prevádzkovanie dopravy na dráhe ZSSK, alebo dohodnuté práce pre ZSSK.
- 6.** Tento predpis sa vydáva v elektronickej podobe a jeho aktuálne znenie je umiestnené na dokumentačnom serveri ZSSK.
- 7.** Zmeny a výnimky z ustanovení tohto predpisu podliehajú postupom v zmysle Vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 402/2013 – nariadenie o spoločnej bezpečnostnej metóde (CSM-RA) na hodnotenie a posudzovanie rizík. Spoločná bezpečnostná metóda pre hodnotenie a posudzovanie rizík v železničnom sektore CSM-RA sa uplatňuje pri akejkoľvek technickej, prevádzkovej alebo organizačnej zmene železničného systému. Postupy a povinnosti vyplývajúce z Vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 402/2013 pre organizačné útvary ZSSK sú spracované v predpise 2_164_OIK - Riadenie bezpečnostných rizík železničného systému Železničnej spoločnosti Slovensko, a. s. (ZSSK R2). Bez uplatnenia týchto postupov nie je udeľovanie zmien a výnimiek dovolené.
- 8.** Dňom účinnosti tohto predpisu sa ruší predpis pre hlásenie, evidenciu a zisťovanie príčin vzniku nehôd a mimoriadnych udalostí ZSSK D 17 - 2_35_OIK_v4, ktorý nadobudol účinnosť dňa 01.11.2021.



ČASŤ 2 - KATEGORIZÁCIA, NÁSLEDKY A HLÁSENIE NEHÔD

Článok 1. Kategorizácia udalostí

9. Kategorizáciu udalostí vzniknutých **na dráhe ZSSK** určuje vedúci oddelenia BŽD.
10. Evidencia udalostí s príčinami ich vzniku, následkami a zodpovednosťou za ich vznik je centrálné evidovaná na OIK oddelením BŽD. Pridelovanie oprávnení pre čítanie údajov z evidencie pre ostatné odborné útvary je v kompetencii riaditeľa OIK.
11. **Vážne nehody** (skratka „VN“) - vážnou nehodou sa rozumie každá zrážka alebo vykoľajenie vlakov, ako aj iná podobná nehoda so zjavnými dôsledkami na bezpečnosť železničného systému alebo na riadenie bezpečnosti, ktorá má **najmenej** jeden z uvedených následkov:
- usmrtenie osoby,
 - päť ťažko zranených osôb,
 - rozsiahle poškodenie železničných vozidiel, železničnej infraštruktúry, životného prostredia alebo majetku tretích osôb. Rozsiahlym poškodením sa rozumie materiálna škoda, ktorú vyšetrovací orgán bezprostredne po nehode odhadne celkovo najmenej na **2 000 000 €**.
12. **Menšie nehody** (skratka „MN“) - menšou nehodou sa rozumie neželaná alebo neúmyselná náhla udalosť alebo špecifický reťazec zoskupenia takých udalostí, ktoré majú za následok
- najviac štyri ťažko zranené osoby,
 - spôsobenie **väčšej škody** na železničných vozidlách a železničnej infraštruktúre, na životnom prostredí alebo na majetku tretích osôb. Väčšou škodou sa rozumie škoda prevyšujúca sumu **20 000 €**.
13. **Incidenty** (skratka „I“) - incidentom sa rozumie iná udalosť než vážna alebo menšia nehoda, ktorá súvisí s pohybom ŽKV a ohrozila bezpečnosť prevádzky, ale pri ktorej nedošlo k následkom ako pri vážnej alebo menšej nehode.
14. **Mimoriadne udalosti** (skratka „MU“) - Mimoriadnou udalosťou pre účely tohto predpisu je náhla udalosť alebo reťazec takýchto udalostí, ktoré nemajú pôvod v prevádzke železničnej infraštruktúry, ani v železničnej doprave, ale ktoré majú rovnaké následky ako nehody, najmä zatopenie alebo podmytie dráhy, úder blesku, zasypanie železničnej trate, pád lietadla na vlak. Na vyšetrovanie mimoriadnych udalostí sa vzťahujú ustanovenia o vyšetrovaní nehôd.
15. **Ohrozenia prevádzky** (označenie „OP“) – pri prevádzkovaní dopravy na dráhe, vznikajú udalosti, ktoré majú pôvod v železničnej prevádzke, ale nenastali pri nich následky, pre zaradenie do kategórii vážne nehody, menšie nehody, incidenty a mimoriadne udalosti. S cieľom prevencie vzniku nehôd, ZSSK sleduje a zisťuje príčiny vzniku aj pri prípadoch, ktoré zákon **[A1]** priamo nedefinuje. Tieto udalosti sú v predpise nazvané ako „Ohrozenia prevádzky“ a platia pre ich šetrenie a uzatváranie v primeranej miere ustanovenia vzťahujúce sa na nehody. Podrobnosti o šetrení ohrozenia prevádzky sú uvedené v *prílohe č. 1*.



Článok 2. Následky nehôd

16. Usmrtená osoba - rozumie sa každá osoba usmrtená okamžite pri nehode alebo osoba, ktorá zomrela do 30 dní na následky nehody, okrem samovrážd.

17. Ťažko zranená osoba - rozumie sa každá zranená osoba, ktorá bola v dôsledku nehody hospitalizovaná viac ako 24 hodín, okrem pokusu o samovraždu.

18. Samovražda (pokus o samovraždu) - rozumie sa konanie vedúce k úmyselnému zraneniu samého seba so smrteľnými (ťažkými) následkami, ktoré bolo takto zaznamenané a klasifikované príslušným orgánom.

19. Škodou [A3] sa rozumie každá ujma spočívajúca v zmenšení majetku, znížení hodnoty majetku, ujme na zdraví, sťažení spoločenského uplatnenia, nemajetkovej ujme, ktorú je možné peňažne vyčíslieť, poškodení prírody a životného prostredia. Pre potreby zaradenia udalosti do príslušnej kategórie sa všetky škody sčítavajú. V prípade, ak dôjde k zmene výšky škody až po vydaní „Správy o uzatvorení“ - kategória udalosti sa spätne neupravuje.

20. Odhad škody - je kvalifikovaný odhad vlastníka alebo prevádzkovateľa zariadenia na mieste nehody, prípadne vyčíslenie škody komisiou zriadenou na tento účel a slúži pre potreby stanovenia kategórie nehody.

21. Pri určení výšky škody sa vychádza z ceny, za ktorú sa vec v čase vzniku udalosti obvykle predáva, zo skutočnej hodnoty, ktorú mala v čase poškodenia alebo z hodnoty, ktorú je potrebné vynaložiť na obstaranie obdobnej veci či opravu poškodenej veci. Ak je hodnota veci neznáma a nie je možné ju objektívne určiť z dostupných podkladov, určuje sa cena veci na základe odborného vyjadrenia alebo znaleckého posudku znalca z príslušného odboru.

22. Pre potrebu kategorizácie nehôd, sú všetky odborné útvary ZSSK a externé subjekty, ktorým pri nehode vznikla škoda, povinné písomne predložiť **do 10 pracovných dní od ich vzniku** IBŽD výšku škody (predbežnú), ktorá vznikla v súvislosti s nehodou (materiálne škody na ŽKV, škody na infraštruktúre, náklady na odstránenie poškodenia životného prostredia, náklady súvisiace s oneskoreniami v dôsledku nehôd ako sú meškanie a odrieknutie vlakov, náhradnú autobusovú dopravu, poplatok za železničnú dopravnú cestu, NPP a pod.).

23. Neobsadené.



Článok 3. Opis udalosti

24. Zrážkou so železničnými vozidlami sa rozumie čelná, zadná alebo bočná zrážka železničných koľajových vozidiel medzi sebou.

25. Zrážkou s prekážkou v priechodnom priereze sa rozumie zrážka železničných koľajových vozidiel s objektmi nachádzajúcimi sa trvale alebo dočasne v priechodnom priereze koľaje alebo blízko nej okrem tých, ktoré sa nachádzajú na priecestiach a ktoré stratilo prechádzajúce vozidlo alebo užívateľ, vrátane zrážky s nadzemným trolejovým vedením.

26. Vykoľajením železničného koľajového vozidla sa rozumie opustenie temena koľajnice aspoň jedným kolesom vozidla. Ak dôjde súčasne k vykoľajeniu niekoľkých ŽKV, alebo k ich poškodeniu bez ohľadu na počet vykoľajených a poškodených vozidiel sa tento prípad považuje za jednu udalosť. Za vykoľajenie sa nepovažuje nabehnutie ŽKV na zariadenie, činnosťou ktorého sa ŽKV zastavujú alebo sa nimi znižuje ich rýchlosť (zarážky). Taktiež sa za vykoľajenie nepovažujú prípady, ku ktorým došlo pri použití špeciálneho zariadenia, na ktorom sa ŽKV prepravujú, vykladajú, opravujú, merajú alebo skúšajú. Za vykoľajenie ŽKV sa nepovažujú ani prípady kedy pri preprave (premiestňovaní) osobitne dohodnutou jazdou opustí temeno hlavy koľajnice koleso už predtým vykoľajeného, alebo poškodeného ŽKV, ktorého stav nedovoľuje ďalšiu prepravu bežným spôsobom. Pre takúto prepravu, sa musia stanoviť bezpečnostné opatrenia.

27. Nehodami na priecestiach sa rozumejú také udalosti, ktorých účastníkom je aspoň jedno železničné vozidlo a minimálne jedno prechádzajúce vozidlo, ostatní prechádzajúci užívatelia, akými sú najmä chodci alebo iné objekty, ktoré sa dočasne nachádzajú na koľaji alebo blízko nej, a ktoré stratilo prechádzajúce vozidlo, alebo užívateľ.

28. Nehodami s poškodením osôb, ktoré sú spôsobené pohybom železničného vozidla, sa rozumejú udalosti, ktorých účastníkom je jedna osoba alebo viaceré osoby, do ktorých buď narazilo železničné vozidlo, alebo k nemu pripevnený objekt alebo objekt, ktorý sa od neho oddelil. Patria sem aj osoby, ktoré spadli zo železničných vozidiel, ako aj osoby, ktoré spadli alebo ich zasiahli uvoľnené predmety počas prepravy na takomto vozidle.

29. Požiarmi v železničných koľajových vozidlách - sa rozumejú požiare a výbuchy, ku ktorým došlo v železničných vozidlách vrátane ich nákladu v zmysle predpisu [\[B1\]](#). Vzťahuje sa len na prevádzkované železničné vozidlá.

30. Inými druhmi nehôd sa rozumejú všetky udalosti, ktoré nepatria medzi už uvedené zrážky so železničnými vozidlami, zrážky s prekážkami v priechodnom priereze, vykoľajenia, nehody na priecestiach, nehody s poškodením osôb, ktoré sú spôsobené pohybom železničného vozňa, ako aj požiare v železničných vozidlách.

31. Lomom koľajnice sa rozumejú všetky koľajnice rozdelené na dva kusy alebo viac kusov, alebo všetky koľajnice, z ktorých sa oddelil kus kovu a toto oddelenie spôsobilo viac ako 50 mm širokú a viac ako 10 mm hlbokú medzeru na jej pojazdnej hrane.

32. Vybočením koľaje alebo inou chybou geometrickej polohy koľaje sa rozumejú nedostatky súvisiace s kontinuitou a geometriou koľaje, ktoré vyžadujú z dôvodu bezpečnosti pozastavenie užívania koľaje alebo okamžité zníženie povolenej rýchlosti.

33. Lomom kolesa prevádzkovaného železničného vozidla sa rozumie zlomenie, pri ktorom sa poškodilo koleso a v dôsledku ktorého existuje riziko nehody (vykoľajenia alebo zrážky).

34. Lomom nápravy prevádzkovaného železničného vozidla sa rozumie zlomenie, pri ktorom sa poškodila náprava a v dôsledku ktorého existuje riziko nehody (vykoľajenia alebo zrážky).



35. Poškodenie životného prostredia - je zhoršenie jeho stavu po nehode nad mieru stanovenú osobitnými predpismi. Posúdenie rozsahu poškodenia životného prostredia po nehode podľa environmentálnych indikátorov nad mieru únosného zaťaženia, zabezpečí odborný zamestnanec OIK - inšpektor ochrany životného prostredia, ktorý výsledok prešetrenia písomne oznámi IBŽD.

36. Neobsadené.

Článok 4. Hlásenie nehôd

37. Všetci zamestnanci ZSSK sú povinní okamžite po zistení ohlásiť každú nehodu aj keď ju sami nezavinili a ani sa na jej vzniku nepodieľali. Ak je na mieste nehody viac zamestnancov, udalosť hlási po vzájomnom dohovore funkčne najvyšší zamestnanec. Ak má niektorý zamestnanec podozrenie, že nehoda nebola ohlásená, (zdokumentovaná), ohlási to svojmu bezprostredne nadriadenému zamestnancovi. Rovnakú povinnosť hlásenia majú aj zamestnanci externých subjektov, ktorých zamestnanci alebo technické prostriedky boli zúčastnené na nehode. Zamestnanec nahlási nehodu:

- a) v prípade vzniku nehody na **dráhe ZSSK** - koordinačnému stredisku integrovaného záchranného systému (podľa následkov), dispečerskému aparátu ZSSK a svojmu bezprostredne nadriadenému zamestnancovi,
- b) v prípade vzniku nehody na **dráhach mimo ZSSK** - koordinačnému stredisku integrovaného záchranného systému (podľa následkov), pracovníkovi oprávnenému riadiť dopravu na dráhe (na širej trati výpravcovi jednej zo susedných staníc), dispečerskému aparátu ZSSK a svojmu bezprostredne nadriadenému zamestnancovi.

38. Ústredný dispečer ZSSK informuje ihneď o vzniku nehody, určených zamestnancov v zmysle Havarijného plánu ZSSK a PZ. IBŽD hlási vznik nehody na dráhe ZSSK alebo mimoriadnej udalosti s následkami vážnej nehody na **dráhe ZSSK** vyšetrovaciemu orgánu.

39. Nenahlásenie nehody a neplnenie si povinnosti súvisiacich so zisťovaním príčin vzniku v zmysle tohto predpisu, môže byť považované za závažné porušenie pracovnej disciplíny a v osobitných prípadoch za trestný čin v zmysle Trestného zákona.

40. Po vzniku nehody na železničnej dráhe zamestnanec dispečerského aparátu ZSSK vykoná zápis o vzniku nehody do VDS v časti „Editor Zvodky“, ktoré sa prenáša do Hodnotenia prevádzkovej situácie ZSSK. Hlásenie obsahuje minimálne tieto údaje:

- a) kategória nehody;
- b) dátum a čas vzniku a ukončenia nehody;
- c) číslo vlaku (posun);
- d) popis nehody;
- e) miesto nehody (stanica – úsek), km poloha;
- f) vlakové náležitosti (ŽKV, domovské stredisko ŽKV, meno, priezvisko, funkcia, organizačný útvar zamestnanca);
- g) následky nehody (usmrtenie, zranenie, vykoľajenie, poškodenie ŽKV, trakčného vedenia, poškodenie prepravovaného nákladu, vplyv nehody na životné prostredie, nejazdnosť koľají a približný čas nejazdnosti a pod.);
- h) vyrozumení (meno, priezvisko, funkcia);
- i) nahlásil (meno, priezvisko, funkcia);
- j) v časti poznámky uviesť odhad potreby NPP, výsledok skúšky na zistenie alkoholu v organizme u zúčastnených zamestnancov, prípadne iné dôležité informácie.

41. Zamestnanec dispečerského aparátu ZSSK po nahlásení rozsahu následkov nehody IBŽD, zabezpečí objednanie požadovaných NPP.



- 42.** Ak zistí vedúci zamestnanec príslušného pracoviska ZSSK, že došlo k vzniku nehody na **dráhe ZSSK**, ktoré nebolo riadne nahlásené v zmysle ustanovení tohto predpisu, nahlási vznik nehody písomne IBŽD v príslušnom regióne a dispečerskému aparátu ZSSK. Písomné hlásenie musí obsahovať minimálne údaje požadované v bode 40. Obdobne sa postupuje aj v prípade ak vedúci zamestnanec príslušného pracoviska ZSSK zistí, že došlo k vzniku nehody na inej **dráhe**, ktoré nebolo nahlásené predpísaným spôsobom.
- 43.** Neobsadené.



ČASŤ 3 - VYŠETROVANIE NEHÔD

Článok 5. Vyšetrovacia povinnosť

44. Vyšetrovací orgán je príslušný na vyšetrovanie nehôd na dráhach na území Slovenskej republiky. Vyšetrovanie nehôd vyšetrovacím orgánom nezbavuje manažéra infraštruktúry a železničný podnik povinnosti zisťovať ich príčinu vo vlastnej prevádzke a medzi vlastnými zamestnancami s cieľom prijať opatrenia na prevenciu opakovania nehody alebo opatrenia na celkové zvýšenie úrovne bezpečnosti železničného systému.

45. Príčiny vzniku nehôd **s účasťou zamestnancov, technických prostriedkov a zariadení ZSSK** zisťuje IBŽD v súčinnosti s vyšetrovateľmi manažéra infraštruktúry a dopravcov. Ak sú na nehode vzniknutej na **dráhe ZSSK** zúčastnení aj zamestnanci alebo zariadenia externých organizačných útvarov, zodpovedný zástupca externého organizačného útvaru má právo zúčastniť sa zisťovania príčin vzniku nehody a je povinný podať odborné vysvetlenie a dodať potrebné podklady podľa požiadaviek IBŽD.

46. IBŽD sa pri zisťovaní príčin vzniku nehody riadi ustanoveniami príslušných všeobecných, právnych a interných predpisov, opatrení a nariadení, vydaných smerníc, úprav a objektívne posudzuje, ktoré ustanovenia boli porušené.

47. IBŽD, ktorý zisťuje príčinu vzniku nehody, zodpovedá za vykonanie všetkých opatrení smerujúcich k zisteniu a objasneniu príčiny vzniku nehody a miery zavinenia. Na požiadanie vyšetrovateľa vyšetrovacieho orgánu a PZ vypracúva odborné vyjadrenia. Obsahom odborného vyjadrenia je zhodnotenie skutkového deja z hľadiska aplikácie ustanovení príslušných právnych noriem a predpisov. Ak to vyžaduje povaha prípadu, môže IBŽD prizvať na podanie vysvetlenia zamestnancov ostatných OU ZSSK. Prizvaní zamestnanci sú plne zodpovední za vysvetlenie a objasnenie nedostatkov na zariadeniach, vysvetlenie predpisov, noriem a iných opatrení, z ktorých by sa mohla stanoviť príčina alebo zavinenie nehody.

48. IBŽD po ukončení zisťovania príčin vzniku nehody vypracuje návrh na jej uzatvorenie a predloží ju na prerokovanie vedúcemu oddelenia BŽD. Uzatvorenie nehody sa vykonáva v súlade s ustanoveniami uvedenými v prílohe č. 1. O prijatých opatreniach na prevenciu opakovania nehody alebo na celkové zvýšenie úrovne bezpečnosti železničného systému informuje riaditeľ OIK vyšetrovací a bezpečnostný orgán.

Článok 6. Pôsobnosť policajných orgánov

49. Vyšetrovanie nehôd vyšetrovacím orgánom sa vykonáva nezávisle od vyšetrovania, ktoré uskutočňuje Policajný zbor alebo iný orgán zaoberajúci sa otázkami viny a zodpovednosti konkrétnych osôb, ako aj od vyšetrovania, ktoré vykonáva prevádzkovateľ dráhy a dráhový podnik. Pri vyšetrovaní, na ktorom je prítomný orgán činný v trestnom konaní, sú zamestnanci ZSSK povinní poskytnúť všetky potrebné vysvetlenia vedúce k objasneniu príčin a určeniu miery zavinenia nehody.

Článok 7. Postup a povinnosti na mieste nehody

50. Zamestnanci ZSSK a zúčastneného externého subjektu sú povinní bezprostredne po ohlásení nehody, zabezpečiť prvú pomoc zraneným osobám, zabezpečiť odsun zranených osôb z miesta nehody, zaistiť miesto nehody pred vstupom iných osôb, zadokumentovať pôvodný stav miesta nehody a poskytovať potrebnú súčinnosť záchranným zložkám, PZ, vyšetrovaciemu orgánu a IBŽD a externého subjektu.

51. Ak došlo pri nehode k zraneniu osôb, zamestnanec ZSSK alebo externého subjektu zúčastneného na nehode ihneď poskytne prvú pomoc, ak táto pomoc nepredstavuje nebezpečenstvo pre neho samého alebo inú osobu, a zabezpečí privolanie odbornej



zdravotnej pomoci. Ak je pri nehode potrebné vyslobodiť osoby alebo ak došlo k požiaru, prípadne úniku nebezpečných látok, alebo je predpoklad takéhoto nebezpečenstva, privolá sa bezodkladne zložka integrovaného záchranného systému.

52. Do príchodu záchranných zložiek a PZ je možné zasahovať do vrakov a meniť pôvodný stav na mieste len v rozsahu nevyhnutnom na vyslobodenie osôb bezprostredne ohrozených na živote, na zabránenie šírenia požiaru, vzniku škody na životnom prostredí alebo ďalších škôd na zdraví, majetku či životnom prostredí. Obnovenie prevádzky sa môže uskutočniť len vtedy, ak sa tým podstatne nezasiahne do vrakov alebo nezmení podstatne pôvodný stav na mieste.

53. Ak sa v záujme úkonov podľa predchádzajúceho článku odstráni prekážka, časť trosiek alebo vrak alebo sa zmení pôvodný stav na mieste nehody pred príchodom PZ a vyšetrovateľov, sú zamestnanci ZSSK a externého subjektu povinní zdokumentovať pôvodný stav fotografiami, videozáznamom, náčrtkom, zabezpečením nájdených vecí alebo iným opatrením, ktoré umožní zistiť skutočný stav a okolnosti dôležité pre vyšetrovanie nehody.

54. Zisťovanie príčin vzniku nehody je potrebné zahájiť bezodkladne po ohlásení a zabezpečení záchranných prác. Po vyrozumení IBŽD ústredným dispečerom ZSSK sa tento dostaví na miesto nehody a zúčastňuje sa prvotných úkonov zisťovania príčiny vzniku nehody. V prípade, že sa na miesto nehody nie je možné dostaviť v primeranom čase, môže IBŽD v určených prípadoch zabezpečiť požadované úkony prostredníctvom iných odborne spôsobilých zamestnancov ZSSK, ktorí nesú plnú zodpovednosť za vykonanie nariadených úkonov.

55. Pri vzniku nehody **na dráhe ZSSK** prednosta alebo vedúci príslušného výkonného pracoviska, resp. ním poverený zamestnanec, v obvode ktorého došlo k nehode, organizačne zabezpečuje v spolupráci s IBŽD obnovenie prevádzky, pritom spolupracuje s dispečerským aparátom ZSSK a s vedúcimi zamestnancami externých organizačných útvarov zúčastnených na obnovení prevádzky.

56. Všetci zamestnanci na mieste nehody musia dodržiavať zásady BOZP a dodržiavať povinnosti vyplývajúce z ostatných dokumentov (MPBP, Prevádzkové poriadky pracovísk, predpis ŽSR Z2 – Bezpečnosť zamestnancov v podmienkach ŽSR, Pracovný poriadok ZSSK a iné). V prípade, ak došlo pri nehode k usmrteniu alebo zraneniu zamestnancov ZSSK, vedúci zamestnanec odborného útvaru, kde bol zamestnanec zamestnaný, organizuje styk s rodinnými príslušníkmi usmrtených resp. zranených osôb.

57. IBŽD, ktorému je vznik nehody ohlásený, pred príchodom na miesto nehody telefonicky kontaktuje zamestnancov zúčastnených na nehode a zistí predbežný rozsah nehody. Na základe získaných informácií dohodne koordináciu jednotlivých činností. Po dostavení sa na miesto nehody vystupuje ako zástupca ZSSK a vedie vlastné vyšetrovanie príčin vzniku nehody, v spolupráci so zástupcami externých subjektov zúčastnených na nehode. Podľa okolností vzniku nehody vykoná všetky potrebné úkony, ktoré súvisia so zisťovaním príčin vzniku tak, aby sa v čo najkrajšom čase zabezpečilo obnovenie prerušenej prevádzky. Zo zdokumentovania miesta nehody IBŽD vypracuje „Zápis z obhliadky miesta nehody“ (vzor príloha č. 2).

58. Pri odstraňovaní následkov nehody spolupracuje IBŽD s integrovaným záchranným systémom, HaZZ, prípadne zástupcom externého subjektu zúčastneného na nehode.

59. IBŽD z miesta nehody nahlási dispečerskému aparátu ZSSK rozsah následkov nehody (vykoľajené ŽKV, stav poškodených ŽKV, počet zranených osôb, únik nebezpečných látok a pod.), informuje o možnosti obnovenia dopravy na mieste nehody a predpokladanú dobu prerušenia prevádzky. O okolnostiach, ktoré sa líšia od prvotnej informácie a majú vplyv na obnovenie prevádzky, informuje IBŽD dispečerský aparát ZSSK.



60. V prípade, že na koľajisku ZSSK dôjde k vykoľajeniu železničného koľajového vozidla externého dopravcu, tento zodpovedá za bezodkladné odstránenie z dráhy koľajových vozidiel a nákladu poškodených nehodou (vykoľajených), ktoré znemožňujú prevádzkovanie dráhy a vykonávanie dopravy na dráhe v zmysle ustanovení zákona [\[A2\]](#). O potrebe použitia NPP rozhodne poverená osoba externého dopravcu po dohode s IBŽD, a to po zhodnotení situácie na mieste nehody.

61. V prípade nehody pri ktorej dôjde k vykoľajeniu ŽKV, IBŽD na mieste nehody zhodnotí okolnosti a na základe svojich odborných znalostí rozhodne o spôsobe nakoľajenia. V zložitých situáciách (obmedzený prístup NPP, veľký rozsah poškodenia a pod.) IBŽD požiada o účasť na nehode ďalších zamestnancov z iných odborných útvarov ZSSK, ktorí posúdia technický stav vykoľajeného ŽKV a navrhnu možnosti jeho nakoľajenia. Po rozhodnutí o spôsobe nakoľajenia, IBŽD oznámi druh požadovaných NPP zamestnancovi dispečerského aparátu ZSSK, ktorý zabezpečí objednanie NPP. Pri použití NPP od externých subjektov spíše IBŽD preberací protokol prác podľa predtlačky. Po ukončení prác a vyplnení predpísaných údajov protokol podpíše IBŽD a zástupca dodávateľa NPP a zašlú ho vedúcemu oddelenia BŽD ZSSK. Vzor preberacieho protokolu sa nachádza v prílohe č. 2.

62. V prípade zrážky ŽKV s cestným vozidlom pre účely uplatnenia náhrady vzniknutej škody, IBŽD zabezpečí potrebné údaje o vozidle (typ vozidla, model, ECV, majiteľa a poistníka alebo prevádzkovateľa vozidla, číslo dokladu o poistení, poisťovateľa PZP, identifikačné údaje vodiča CV, spolujazdcov a pod.). Pri nehode bez ťažkého zranenia účastníkov môže IBŽD v prípade časovo nevýhodnej pozície k miestu nehody, nariadiť vypísanie tlačiva „Správa o nehode k PZP vodiča cestného vozidla“ v súčinnosti s vodičom CV odborne spôsobilému zamestnancovi ZSSK nachádzajúcemu sa na mieste nehody.

63. IBŽD na mieste nehody spolupracuje so zástupcom vyšetrovacieho orgánu a PZ, pričom poskytuje vysvetlenia a objasnenia nedostatkov (napr. na technických zariadeniach ZSSK, k predpisom a iným relevantným dokumentom ZSSK), z ktorých možno stanoviť predbežnú príčinu vzniku nehody a mieru jej zavinenia.

64. V prípade ak pri nehode dôjde k zraneniu osôb a údaje o zranených osobách sú poskytnuté PZ, IBŽD zaznamená prvotné identifikačné údaje o zranených osobách a miesto ich ošetrenia. Údaje na vyžiadanie zašle inšpektorovi BOZP ZSSK pre účely vyšetrovania úrazov osôb na infraštruktúre alebo dopravných prostriedkoch ZSSK.

65. S obnovením prevádzky po nehode sa smie začať len po jednoznačnom súhlase danom, orgánom činným v trestnom alebo priestupkovom konaní, IBŽD a zúčastneného externého subjektu, ktorí zisťujú príčiny vzniku nehody. Súhlas na ďalšiu jazdu z miesta nehody môže byť daný len po dohode s osobou riadiacou dopravu na dráhe do stanice, do ktorej vlak (posun, PMD) pôjde.

66. Ak pri nehode dôjde k poškodeniu ŽKV, prednosta OSD, DP (ním poverený zamestnanec), ktorý má ŽKV v evidenčnom stave, **poškodenie písomne oznámi formou e-mailovej správy** vedúcemu zamestnancovi údržby a opráv domovského pracoviska ŽKV a príslušnému IBŽD. V prípade požiaru ŽKV je potrebné dodržať postup hlásenia podľa Požiarneho predpisu ZSSK 1_09_OIK v platnom znení.

Článok 8. Postup zisťovania príčin vzniku nehôd

67. Zisťovanie príčiny vzniku nehody sa rozumie postup, ktorý zahŕňa zhromažďovanie a analýzu informácií o nehode, vypracovanie záverečnej správy s uvedením záverov a zistenia príčin vzniku nehody.

68. Zisťovanie príčin vzniku nehody a stanovenie zodpovednosti za ich vznik, je súbor nasledovných činností:



- a) obhliadka miesta nehody a vyhotovenie zápisu z obhliadky;
- b) zhromažďovanie a zaistenie záznamov;
- c) meranie na mieste nehody, komisionálne prehliadky a zápisy;
- d) spísanie zápisov so zamestnancami;
- e) vyčíslenie škody pre kategorizáciu;
- f) vyhodnotenie dokumentácie k nehode;
- g) stanovenie príčiny a zodpovednosti za vznik nehody;
- h) uzatvorenie nehody.

Článok 8.1 Obhliadka miesta nehody a vyhotovenie zápisu z obhliadky

69. Obhliadka miesta nehody je základný úkon pre zisťovanie príčiny vzniku nehody. Činnosťou osôb na mieste nehody nesmú byť znehodnoteného stopy a dôkazy, ktoré vedú k zisteniu a objasneniu príčiny vzniku nehody.

70. Pri obhliadke miesta nehody sa postupuje v zásade v smere jazdy ŽKV a všetky zistené údaje sa evidujú a dokumentujú tak, aby bola zaistená orientácia. V prípade vykoľajenia ŽKV sa kladie dôraz na miesto vykoľajenia a miesto pred zaznamenanou prvou stopou vykoľajenia. Priestor za miestom vykoľajenia je dôležitý pre zdokumentovanie následkov nehody. Miesto vykoľajenia označené bodom „o“ určí IBŽD, ktorý zisťuje príčiny vzniku nehody. Spravidla sa jedná o prvú stopu vyšplhania okolesníka na temeno hlavy koľajnice alebo o stopu prepadnutia kolesa medzi koľajnicové pásy (pri rozšírení rozchodu, poruche na dvojkolesí, vidlicovej jazde a pod.). Rozhodujúca je stopa na vnútornej strane (pojzdnej hrane) koľajnicového pásu. Až za týmto miestom v smere jazdy sa spravidla nachádzajú stopy nárazov vykoľajeného kolesa ŽKV na upevňovadlách, koľajniciach alebo podvaloch.

71. Pri obhliadke železničného zvršku je potrebné zistiť a zdokumentovať najmä stav upevňovadiel, geometrickú polohu koľaje, stav výhybky, jej polohu, zabezpečenie, opotrebovanie jednotlivých súčastí a celkový stav zariadenia.

72. Pri obhliadke vykoľajeného ŽKV je potrebné čo najpodrobnejšie popísať stav, ktorý nezodpovedá normovému stavu. Zdokumentovať poškodené a chýbajúce súčiastky ŽKV, pokúsiť sa ich nájsť pred miestom vykoľajenia. Podľa charakteru nehody je potrebné zdokumentovať stav a polohu všetkých prestavovačov, spojkových kohútov, správnosť prepojenia brzdoých spojok. Na HKV a riadiacich vozňoch zdokumentovať stav ovládacích prvkov, vlakového zabezpečovacieho zariadenia, hodnoty na všetkých ukazovateľoch.

73. Pre posúdenie správnej činnosti zabezpečovacieho zariadenia je potrebné zdokumentovať jeho stav po nehode (druh zariadenia, polohu ovládačov, prestavovacích mechanizmov, návěsti návěstených na návěstidlách, neporušenosť plomb a pod.). Písomnú správu pre IBŽD o činnosti zabezpečovacieho zariadenia predloží zamestnanec odborného útvaru, ktorý zabezpečuje údržbu zariadenia.

74. Súčasťou obhliadky miesta nehody sú aj vyjadrenia zamestnancov ZSSK a externých subjektov zúčastnených na nehode, ktorí sú prítomní pri obhliadke miesta nehody k stavu zariadení, činnosti zamestnancov a pod. Vzor zápisu z obhliadky miesta nehody je uvedený v *Prílohe č. 2*

Článok 8.2 Zhromaždenie a zaistenie záznamov

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

76. Z písomnej dokumentácie (všetky zápisníky, záznamníky, kontrolné knihy, odovzdávkové knihy služieb, rozkazy a iné) sa odoberajú celé listy, alebo sa vyhotoví



fotodokumentácia listov, tak aby bol dostatočne zachytený aj časový úsek pred vznikom nehody. Na vybratie listov je potrebné dopredu upozorniť zamestnancov, aby si mohli včas a v pokoji prepísať dôležité údaje na čisté listy. Záznam o odobratí listov sa vykoná v dokumentácii na najbližšom liste. Ak je dokumentácia vedená v elektronickej forme, vykoná sa archivácia na prenosné pamäťové médium, záznam sa vytlačí alebo sa spraví fotodokumentácia.

77. Stiahnutie záznamov z technických zariadení vykoná na príkaz IBŽD, zamestnanec, ktorý je odborne spôsobilý z obsluhy tohto zariadenia. Pri sťahovaní a prenose sa nesmie záznam poškodiť. O vybratí záznamov sa musí vyhotoviť písomný záznam (Prevádzková kniha zariadenia, Odovzdávková kniha HKV a pod.). Konkrétne postupy pre manipuláciu so záznamami sú uvedené v prílohe č. 5.

78. V zložitých prípadoch sa záznam alebo zariadenie zapečatí a zariadenie musí byť prehliadnuté a činnosť vyhodnotená komisionálne. Ak sa nemôže IBŽD, zúčastniť vybratia záznamu z technického zariadenia, môže týmto poveriť iného odborne spôsobilého zamestnanca.

79. Vedúci zamestnanci organizačných jednotiek ZSSK alebo externých subjektov zúčastnených na nehode, sú povinní na základe žiadosti IBŽD zaslať požadované podklady a vyhodnotenia k nehode do 10 pracovných dní.

80. Neobsadené.

Článok 8.3 Meranie na mieste nehody, komisionálne prehliadky a zápisy

81. Po vzniku nehody sú zamestnanci ZSSK a externých subjektov povinní vykonať všetky dostupné opatrenia, ktoré zamedzia neoprávneným zásahom do ovládacích prvkov zariadení. Funkčnosť zariadení, ktoré mohli mať vplyv na vznik nehody je potrebné vždy preskúšať. Zariadenie sa preskúša komisionálne, ale vždy za prítomnosti IBŽD, ktorý je prítomný na mieste nehody.

82. Meranie je činnosť, ktorou sa objektívne, určenými technologickými postupmi pomocou meradiel, zisťuje skutočný technický stav zariadení železničnej infraštruktúry a ŽKV.

83. Pri meraní železničného zvršku sa zisťuje rozšírenie rozchodu, vzájomná výšková poloha koľajových pásov, vzopätie oblúkov, niveleta koľaje, opotrebovanie koľajníc, pozdĺžny a priečny posun koľajnicových pásov, prípadne opotrebovanie, hodnoty vo výhybkách (šírky žliabkov, hákových záverov a pod.), podvalov, stav koľajnicových upevňovadiel, stav koľajového lôžka. Zisťuje sa skutočný stav zariadenia po nehode. IBŽD, ktorý zisťuje príčiny vzniku nehody musí byť prizvaný k meraniu železničného zvršku a dohliada na merania. Podrobnosti zisťovania sú uvedené v prílohe č.3

84. Na trakčnom vedení sa zisťuje jeho klukatosť, stav izolátorov, lán kotvenia, stav držiakov, stav laničiek a pod., a vyhodnotenie sa podľa potreby doplní aj meraním. Ďalej sa pri prehliadke zisťuje:

- a) výsledky a záznamy merania TV, zistené poruchy a ich odstránenie;
- b) opotrebovanie drôtu TV,
- c) stav TV, závesov, izolátorov, lán kotvenia, prúdového prepojenia, stav upevnenia a pod.,
- d) umiestnenie návěstidiel pre elektrickú prevádzku a ich viditeľnosť prípadne vyznamenanie rušňovodičov o mimoriadnostiach na TV;
- e) druh a stav zberačov HKV,
- f) stav železničného zvršku, smerová a výšková poloha koľaje v mieste nehody a ich úprav,
- g) kontrola knihy evidencie periodickej údržby TV,



h) vyhodnotenie záznamov u elektrodispečera.

85. Overovanie technického stavu ŽKV je odborná činnosť, ku ktorej vo veľkej väčšine prípadov na mieste nehody nie sú vytvorené podmienky. Na mieste nehody sa preto obvykle vykonáva iba overenie - preskúšanie činnosti niektorých zariadení napr. brzd (tlak vzduchu, polohy uzatváracích kohútov a pod.). Ďalšie zisťovanie technického stavu ŽKV sa vykonáva komisionálne vo vzťahu k zisteniu príčiny nehody. Podrobnosti o zvolávaní a vykonávaní obhliadok ŽKV sú uvedené v prílohe č. 4.

86. Podmienky prepravy HKV (privesného, riadiaceho a vloženého vozňa) vzhľadom na jeho poškodenie pri nehode, stanoví určený zamestnanec OSD / DP (rušňovodič - inštruktor), ktoré je najbližšie k miestu odstavenia. Ak uvedený zamestnanec posúdi, že preprava vyžaduje osobitné opatrenia (objednávka dielne na spojzdenie HKV, NPP a pod.), zabezpečí tieto opatrenia vedúci zamestnanec údržby a opráv domovského pracoviska HKV. Po realizácii spojzdenia vystaví zamestnanec údržby oznámenie „Uvoľnenie do prevádzky“ **[B2]** s prípadnými obmedzeniami. Po vykonaní potrebných opatrení, určený zamestnanec vystaví oznámenie „Návrat do prevádzky“ **[B2]** s prípadnými obmedzeniami pri preprave. Po vykonaní potrebných opatrení, prepravu na určené miesto zabezpečí určený zamestnanec OSD / DP, kde je HKV vedené v evidenčnom stave.

87. Podmienky prepravy vozňa vzhľadom na jeho poškodenie pri nehode stanoví vozmajster. Ak uvedený zamestnanec posúdi, že doprava vyžaduje osobitné opatrenia (objednávka dielne na spojzdenie ŽKV, NPP a pod.), zabezpečí tieto opatrenia vedúci zamestnanec údržby a opráv domovského pracoviska ŽKV. Po realizácii spojzdenia vystaví zamestnanec údržby oznámenie „Uvoľnenie do prevádzky“ s prípadnými obmedzeniami. Po vykonaní potrebných opatrení, určený zamestnanec vystaví oznámenie „Návrat do prevádzky“ **[B2]** s prípadnými obmedzeniami pri preprave. Prepravu vozňa po vykonaných opatreniach zabezpečí určený zamestnanec OSD / DP, kde je ŽKV vedené v evidenčnom stave.

88. Pri poškodení ŽKV cudzích vlastníkov sa postupuje v zmysle medzinárodných dohôd a uzavretých zmlúv a dohôd o vzájomnom poskytovaní vozebných výkonov. Realizáciu údržbového zásahu je možné vykonať len po objednávke týchto činností zo strany ECM-F3 daného ŽKV. Následne zamestnanec údržby vystaví oznámenie „Uvoľnenie do prevádzky“ **[B2]** s prípadnými obmedzeniami. ECM-F3 daného ŽKV vystaví oznámenie „Návrat do prevádzky“ **[B2]** s prípadnými obmedzeniami pri preprave. Prepravu poškodeného ŽKV cudzej železničnej správy zabezpečí prednosta OSD/DP ktoré je najbližšie od miesta poškodenia do miesta vykonania obhliadky ŽKV resp. opravy alebo na vlastnícku železniciu ŽKV.

89. Neobsadené.

Článok 8.4 Spísanie zápisníc so zamestnancami

90. K objasneniu okolností vzniku nehody a spísaniu „Zápisu so zamestnancom“, je potrebné vyzvať zamestnanca zúčastneného na nehode bezodkladne, ihneď ako to podmienky dovoľia. Zamestnanec musí byť pred spísaním zápisu poučený o tom, že je povinný podľa pokynov IBŽD, alebo oprávneného orgánu podať pravdivé vysvetlenie o priebehu plnenia pracovnej úlohy. Nesplnenie tejto povinnosti môže byť zamestnávateľom považované za **závažné porušenie pracovnej disciplíny**. Ak sa zamestnanec zúčastnený na nehode odmietne k priebehu nehody vyjadriť, spíše o tom zamestnanec, ktorý spisuje „Zápis so zamestnancom“ záznam za účasti ďalšieho zamestnanca ZSSK, prípadne zástupcu odborovej organizácie. Vzor zápisu je uvedený v prílohe č 2.

91. V prípadoch, kedy zamestnanec zúčastnený na nehode nie je zo zdravotných dôvodov schopný podať vo veci vyjadrenie, dohodne sa spísanie „Zápisu so zamestnancom“ v najbližšom možnom termíne.



92. Zamestnancovi zúčastnenému na nehode musí byť daná možnosť, aby uviedol všetky jemu známe skutočnosti súvisiace s nehodou. Vysvetlenie sa v zápise zaznamená s maximálnou autenticitou. Pri písaní „Zápisu so zamestnancom“ sa kladú otázky, ktoré smerujú k zisťovaniu príčiny, prípadne zodpovednosti za vznik nehody. V prípade rozporu medzi objektívnym zistením a tvrdením zamestnanca, musia byť položené doplňujúce otázky. Pri závažných rozporoch vo vysvetleniach zúčastnených zamestnancov sa vykoná konfrontácia. Konfrontáciu vedie IBŽD. Konfrontované osoby si môžu kľásť otázky medzi sebou len so súhlasom IBŽD. „Zápis o konfrontácii“ je uvedený v prílohe č. 2.

93. Zápis so zamestnancom zúčastneným na nehode spisuje IBŽD alebo na základe jeho žiadosti odborne spôsobilý zamestnanec príslušného organizačného útvaru zamestnanca. Prítomnosť iných osôb pri vyhotovovaní „Zápisu so zamestnancom“ je možná len so súhlasom osoby, ktorá zápis vedie. Tieto osoby nesmú zasahovať do priebehu zápisu ani do neho vstupovať; otázky môžu kľásť výhradne so súhlasom zapisujúcej osoby. Pre potreby zisťovania príčin vzniku nehody je možné použiť aj zápisy so zamestnancami zúčastnenými na nehode, ktoré vyhotovili orgány činné v trestnom prípadne priestupkovom konaní, vyšetrovatelia externých subjektov ktorí sa zúčastnili vyšetrovania nehody a tieto orgány ich IBŽD poskytli.

Článok 8.5 Vyhodnotenie dokumentácie k nehode

94. Ak je pre stanovenie príčiny vzniku nehody a stanovenie zodpovednosti za jej vznik potrebné spracovať a vyhodnotiť okolnosti súvisiace s jej vznikom, požiadá IBŽD, vedúceho zamestnanca organizačného útvaru ZSSK alebo externého subjektu zúčastneného na nehode o vypracovanie potrebnej dokumentácie v predpísanom vyhotovení. Súčasne stanoví aj povinnosť spracovať grafické znázornenie nameraných hodnôt geometrickej polohy koľaje, opotrebenia koľajníc, jazykov, grafické znázornenie polohy TV a pod. Záznamy o meraniach zabezpečovacieho zariadenia, výstupy meracieho zariadenia železničného zvršku, zariadeniach energetiky a elektrotechniky a ďalšie vyhodnocuje poverený odborne spôsobilý zamestnanec organizačného útvaru ZSSK alebo organizačného útvaru, ktorý zariadenie prevádzkuje a obhospodaruje.

95. Vyhotovenie rozboru záznamu rýchlomera pri nehodách vykonávajú odborne spôsobilí zamestnanci ZSSK, ktorí sú oprávnení rozbor vykonávať (sú oboznámení s konštrukciou rýchlomera a sú preškolení zo znalosti obslužného software), prípadne zástupcovia externých subjektov zúčastnených na nehode podľa požiadaviek uvedených v žiadosti IBŽD.

96. Vedúci zamestnanci dotknutých odborných útvarov nesú plnú zodpovednosť za dodané podklady, vyhodnotenia a poskytnuté vysvetlenia. V prípade nedoručenia požadovaných podkladov v stanovenom termíne sa postupuje v zmysle článku **102**.

Článok 8.6 Stanovenie príčiny a zodpovednosti za vznik nehody

97. Stanovenie príčiny nehody a zodpovednosti za jej vznik je záverečnou etapou zisťovania príčin ich vzniku. Príčinou nehody sa rozumie konanie alebo opomenutie osôb, udalosť, okolnosť alebo ich kombinácia, ktoré viedli k nehode. Podľa pôvodu vzniku sa príčiny delia na interné a externé. Interné príčiny vyplývajú z prevádzky dráhy a prevádzky dopravy na dráhe a externé vyplývajú z vonkajších faktorov, ako sú nepredvídateľné udalosti, cestné vozidlá, neoprávnené osoby a pod. Ostatné zistené okolnosti sa uvedú v správe o uzatvorení nehody. Ak má za vznik nehody zodpovednosť viac zamestnancov ZSSK, poprípade viac organizačných útvarov ZSSK alebo externých organizácií, navrhne IBŽD poverený zisťovaním príčin nehody podiel na ich zavinení. V prípadoch, kedy je zistená zodpovednosť zamestnancov ZSSK alebo externých organizácií, musí sa v správe o uzatvorení nehody uviesť porušenie ustanovení konkrétnych zákonov, noriem a predpisov.



98. Príčinu vzniku nehody súčasťou zamestnancov, technických prostriedkov a zariadení ZSSK stanoví IBŽD. O priebehu zisťovania príčin vzniku nehody musí byť informovaný vedúci oddelenia BŽD. IBŽD požiada organizačný útvar ZSSK, ktorého zamestnanci alebo zariadenia zavinili vznik nehody o prijatie príslušných opatrení na zamedzenie a predchádzanie vzniku podobných nehôd. Obdobná povinnosť platí aj pre externé subjekty, ktorých zamestnanci alebo zariadenia zavinili vznik nehody.

99. Zvláštnym prípadom pri stanovení príčiny vzniku nehody a zodpovednosti za jej vznik je **vyšetrovací pokus**. Vykonanie vyšetrovacieho pokusu sa vykonáva v podmienkach najviac sa približujúcim okolnostiam, za akých k nehode došlo, s cieľom preverenia existujúcich údajov, ako aj získania nových údajov, ktoré objasnia príčiny nehody a zodpovednosti za jej vznik. Pri vyšetrovacom pokuse sa podľa možnosti, používajú pôvodné koľajové vozidlá ako aj prostriedky a predmety. Vyšetrovací pokus sa zásadne uskutoční za podobných podmienok, za ktorých došlo k nehode tzn. v rovnakej dennej alebo nočnej dobe, pokiaľ možno za rovnakých klimatických podmienok. Vyšetrovací pokus organizačne zabezpečí IBŽD, ktorý zisťuje príčiny vzniku nehody tak, aby bola zabezpečená bezpečnosť prevádzky. Priebeh musí byť riadne zdokumentovaný (video záznam alebo fotodokumentácia). Z vykonaného vyšetrovacieho pokusu na zisťovanie príčiny vzniku nehody sa spíše zápis ihneď na mieste a podpíšu ho všetci zúčastnení zamestnanci.

100. Ak pri zisťovaní príčiny vzniku nehody nie je možné zistiť príčinnú súvislosť alebo nie je možné nájsť relevantné stopy, zisťovanie príčin vzniku sa ukončuje s tým, že sa stanoví **pravdepodobná príčina**. V týchto prípadoch je potrebné konštatovať dôvody a stanoviť zodpovednosť za skutkový stav. Pravdepodobná príčina sa stanoví komisionálne za účasti zástupcov všetkých zainteresovaných zložiek ZSSK prípadne aj externých organizácií, z ktorých každý v zápise uvedie svoje stanovisko. Nehoda s takto stanovenou pravdepodobnou príčinou sa uzatvorí na správcov zariadenia alebo koľajových vozidiel dotknutých nehodou **bez určenia miery zavinenia**. Obdobne sa uzatvorí bez určenia miery zavinenia aj tie nehody, u ktorých sú vnútorné príčiny zrejmé ale nie je možné stanoviť, prípadne dohodnúť sa na rozsahu akým sa podieľali na vzniku nehody.

101. Ak bolo šetrením zistené, že nehoda bola zavinená zamestnancom ale nebolo možné určiť konkrétneho zamestnanca, nehoda sa uzatvorí na organizačnú jednotku, ktorá predmetné zariadenie obhospodaruje alebo udržiava s poznámkou „**bez preukázaného zavinenia konkrétnych zamestnancov**“.

102. Ak došlo k chybnému postupu pri zisťovaní príčin vzniku nehody, neohláseniu nehody, nedodaniu požadovaných podkladov v stanovenom termíne ak nebolo dohodnuté inak alebo sú opomenuté dôležité úkony pri zisťovaní príčin vzniku alebo boli zničené a znehodnotené stopy, záznamy alebo iné dôležité doklady, tak že nie je možné zistiť príčinu vzniku nehody, ide o **marenie zisťovania príčin vzniku nehody**. Nehoda sa uzatvorí na ten organizačný útvar ZSSK alebo externú organizáciu, ktorej zamestnanec tento stav zapríčinil so zavinением zamestnanca, ktorý zmaril vyšetrovanie.

103. Ak sa na príčine vzniku nehody podieľali zamestnanci alebo zariadenia externého subjektu, je súčasťou stanovenia príčiny a zodpovednosti za jej vznik aj spoločné rokovanie IBŽD a zástupcu externého subjektu, na ktorom sa vyhodnotia získané podklady, postupy a spoločne sa určí miera zodpovednosti zúčastnených strán na vzniku nehody. Z prerokovania sa vyhotoví písomný zápis v ktorom sa mimo iné uvedie:

- a) dátum a miesto rokovania
- b) účastníci rokovania
- c) prerokované materiály (rozbory, merania a pod.)
- d) námietky jednotlivých strán
- e) dohodnuté závery (príčina, zavinenie a pod.) a ďalšie postupy.



Vznesené námietky týkajúce sa konkrétneho porušenia predpisov, noriem a pod. musí druhá strana došetriť a výsledok písomne 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 IBŽD.

Článok 8.7 Obsah spisu z nehody

104. IBŽD zakladá ku každej nehode samostatný spis, ktorý je označený registratúrnym číslom z registratúrneho denníka. Spis môže byť vedený v elektronickej, papierovej alebo kombinovanej forme. V prípade vedenia spisu v papierovej alebo kombinovanej forme je Spis z nehody uložený na pracovisku IBŽD. Jednotlivé záznamy získané počas šetrenia nehody sa vkladajú do spisového obalu. Spis nehody podľa druhu, rozsahu, príčiny a zavinenia nehody obsahuje spravidla nasledovnú dokumentáciu:

- a) zápis z obhliadky miesta nehody,
- b) zápisy so zamestnancami a svedkami, zápis o konfrontácii,
- c) zápisy z obhliadok ŽKV poškodených pri nehode,
- d) podklady s vyčíslením škôd vzniknutých pri nehode,
- e) protokol zo skúšky na zistenie použitia alkoholických nápojov a omamných látok zamestnancov zúčastnených na vzniku nehody,
- f) podklady o zdravotnej, odbornej a psychickej spôsobilosti zamestnancov, ktorí nehodu zavinili alebo spoluzavinili a potvrdenie spôsobilosti ostatných zúčastnených zamestnancov,
- g) zápis zo spoločného rokovania k uzatvoreniu nehody,
- h) fotodokumentácia, zvukový prípadne video záznam a jeho písomný prepis vzťahujúci sa na zisťovanie príčiny vzniku nehody,
- i) záznam a vyhodnotenie záznamu mechanického registračného rýchlomera alebo elektronického rýchlomera,
- j) odpis alebo výňatok dokumentácie,
- k) nález o vykoľajenom HKV, prípojnom, riadiacom, vloženom alebo zdrojom vozni,
- l) správa o použití NPP a rozsahu obnovovacích prác,
- m) technický nález pri lome nápravy, čapu, obruče, monobloku a pod. s vyznačením lomu,
- n) nález o stave zariadení a súčastí trakčného vedenia,
- o) nález o stave oznamovacieho a zabezpečovacieho zariadenia (bezpečnostné závery a pod.),
- p) výsledky posúdenia technického stavu železničného zvršku a vyhodnotenie rozsahu jeho poškodenia,
- q) zoznam usmrtených a zranených osôb,
- r) „Správa o uzatvorení“ podľa druhu udalosti,
- s) návrh opatrení vedúceho zamestnanca príslušného organizačného útvaru ZSSK aby sa obdobné udalosti neopakovali,
- t) písomná správa o splnení prijatých opatrení vedúcim zamestnancom ZSSK.

105. V prípade trestného alebo priestupkového konania musia byť podklady zo spisu nehody poskytnuté po vyžiadaní orgánom činným v trestnom alebo priestupkovom konaní. Pre vnútropodnikové účely a pre externé subjekty zúčastnené na nehode sa originál spisu nepožičiava. Oprávnenému zamestnancovi sa umožní vyhotoviť kópiu požadovaných častí.



Článok 9. Ukončenie zisťovania príčiny vzniku nehody

106. Ak sa pri šetrení nehody zistí, že nehodu zavinil alebo podieľal sa na zavinení zamestnanec ZSSK, prípadne boli pri šetrení zistené porušenia záväzných právnych nariadení a predpisov u zamestnanca ZSSK, **prijme jeho nadriadený zamestnanec** s pracovnoprávnou kompetenciou opatrenia voči zamestnancovi, na zamedzenie vzniku opakovania udalosti a zašle ich IBŽD **do 5 pracovných dní**. Rovnaká povinnosť platí aj v prípade zamestnancov externých organizačných útvarov. Ak sa pri šetrení nehody zistí, že nehodu zavinil technický stav ŽKV alebo zariadení ZSSK alebo externého organizačného útvaru, prijaté opatrenia aby sa obdobné udalosti neopakovali, zašle poverený zamestnanec príslušného organizačného útvaru ZSSK alebo externého organizačného útvaru IBŽD ktorý nehodu šetrí. Ak bola nehoda spôsobená poruchou ŽKV a mohla mať vplyv na bezpečnosť železničnej prevádzky, IBŽD poskytne podklady z objasňovania príčin vzniku odMU-ECM. Zápis z podkladov do SAIT zabezpečí odMU-ECM.

107. Všetky nehody sa uzatvoria vydaním „**Správy**“. Návrh správy spracuje IBŽD, ktorý zisťoval príčiny vzniku nehody v zmysle prílohy č. 1. Pri zavinení nehôd zamestnancami ZSSK alebo externými subjektami sa uzatvorenie môže vykonať na spoločnej porade (operatívnej komisii). O zvolaní operatívnej komisie, prizvaní zamestnancov, prípadne iných osôb a o mieste konania operatívnej komisie rozhodne podľa závažnosti prerokovanej nehody VO BŽD alebo riaditeľ OIK.

108. Uzatvorenie nehody sa vykoná v termíne do 10 pracovných dní od doručenia návrhu „Správy“. Uzatvorenie nehôd sa vykoná spravidla v termíne do 50 pracovných dní od jej vzniku.

109. Správa o uzatvorení nehody sa odošle:

- a) vyšetrovaciemu a bezpečnostnému orgánu;
- b) MD SR;
- c) príslušnému oddeleniu PZ, ktorý nehodu objasňoval;
- d) organizačnému útvaru ZSSK alebo externému subjektu, ktorej zariadenia prípadne zamestnanci sa podieľali na vzniku nehody.

110. V prípade, ak sa na vzniku nehody podieľal okrem ZSSK aj iný železničný podnik alebo manažér infraštruktúry, môže sa vypracovať spoločná správa. Spoločnú správu o uzatvorení nehody spracuje po vzájomnej dohode jeden zo zamestnancov zúčastnených subjektov.

111. Príčinu vzniku určených prípadov ohrozenia prevádzky, v zmysle ustanovení prílohy č.1 stanoví prednosta OSD, DP, SPO alebo vedúci príslušného pracoviska na tlačive „Správa o ukončení vyšetrovania OP“ (Príloha č. 6). **O priebehu zisťovania príčin vzniku udalosti musí byť informovaný príslušný IBŽD.** Správu o ukončení zisťovania príčin vzniku OP vedúci zamestnanec doručí na príslušné pracovisko IBŽD.

Článok 9.1 Námietskové konanie

112. Organizačný útvar ZSSK, prípadne externý subjekt zúčastnený na vzniku nehody je v odôvodnených prípadoch oprávnený podať námietky k zistenej príčine a stanovenej zodpovednosti za jej vznik **do 15-tich kalendárnych dní** od doručenia „Správy“ riaditeľovi OIK. V námietke, ktorá musí byť v písomnej forme sa jednoznačne uvedie, čoho sa námietka týka a dôvody nesúhlasu s pôvodným rozhodnutím. Dôvody musia byť doložené konkrétnymi dôkazmi, ktoré majú vzťah k nehode. Riaditeľ OIK o námietke rozhodne do 30 kalendárnych dní od prijatia.

113. Obdobným spôsobom môže podať námietku voči uzáveru nehody aj zamestnanec, ktorý predmetnú nehodu zavinil, resp. spoluzavinil. Námietku podáva cestou prednostu (vedúceho) pracoviska. Námietka sa rieši v súlade s **článkom 112.**



Článok 9.2 Prevencia v oblasti bezpečnosti a predchádzania vzniku nehôd

114. IBŽD dvakrát ročne informuje v rámci PŠ rušňovodičov a na seminároch vedúcich zamestnancov prevádzky a údržby o príčinách vzniku nehôd a prijatých opatreniach na zamedzenie vzniku nehôd. Taktiež po nehodách IBŽD požiada vedúcich zamestnancov o prijatie opatrení na zamedzenie vzniku nehôd, kde jedným z opatrení bude informovanie zamestnancov o nehode vo forme rozkazu prednostu v knihe rozkazov. Riaditeľ OIK informuje o príčinách vzniku nehôd zamestnancov ZSSK vydávaním poučných listov.

Článok 9.3 Strata odbornej, zdravotnej a psychickej spôsobilosti

115. IBŽD odoberie osvedčenie o odbornej spôsobilosti v prípade [\[A1\]](#):

- a. ak zamestnanec zaviniel alebo spoluzaviniel nehodu a jej príčinou bolo porušenie bezpečnostných predpisov alebo prevádzkových predpisov;
- b. sa dopustil pri výkone práce vážneho odborného pochybenia, ktoré ohrozilo bezpečnosť a plynulosť prevádzky dráhy alebo dopravy na dráhe, najmä porušením alebo zanedbaním bezpečnostných alebo prevádzkových predpisov a pravidiel;
- c. sa bez vážneho dôvodu nepodrobil pravidelnému preškoleniu alebo periodickému preskúšaniu alebo mimoriadnemu preškoleniu.

IBŽD odobratie osvedčenia oznámi priamemu nadriadenému zamestnanca a príslušnému regionálnemu pracovisku ORLZ. Odobraté osvedčenie o odbornej spôsobilosti odošle zariadeniu, ktoré ho vydalo.

116. Mimoriadna lekárska preventívna prehliadka a psychologické vyšetrenie zamestnanca sa vykonáva po zavinení alebo spoluzavinení vážnej nehody alebo menšej nehody. Zamestnávateľ určí, či sa mimoriadna lekárska preventívna prehliadka a psychologické vyšetrenie vykoná po zavinení incidentu alebo pri podozrení zo zhoršenia zdravotného stavu zamestnanca, ktorý znižuje alebo inak obmedzuje spôsobilosť zamestnanca vykonávať pracovnú činnosť, alebo po prerušení práce presahujúcom šesť mesiacov [\[A1\]](#).

117. Ak bol zamestnanec pri výkone práce účastníkom traumatizujúcej udalosti, najmä priamym účastníkom vážnej nehody alebo mimoriadnej udalosti s následkom smrti, alebo vážneho zranenia ľudí, zamestnávateľ je povinný zabezpečiť mu odbornú psychologickú starostlivosť. **Ak bol zamestnanec vo funkcii rušňovodič zároveň očitým priamym účastníkom vážnej nehody alebo mimoriadnej udalosti s následkom smrti, alebo vážneho zranenia ľudí, zamestnávateľ je povinný tohto zamestnanca na mieste vzniku nehodovej udalosti vystriedať [\[A1\]](#).**

ČASŤ 4. ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

118. Za kontrolu dodržiavania ustanovení tohto predpisu zodpovedajú vedúci zamestnanci príslušných odborných útvarov ZSSK.

Článok 10. Všeobecne záväzné právne dokumenty, interné predpisy a smernice, na ktoré sa v texte odkazuje

- [A1]** Zákon č. 513/2009 Z. z. o dráhach v znení neskorších predpisov
- [A2]** Zákon č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach v znení neskorších predpisov
- [A3]** Zákon č. 300/2005 Z. z. Trestný zákon v znení neskorších predpisov
Zákon č. 18/2018 Z. z. o ochrane osobných údajov v znení neskorších predpisov
- [B1]** Požiarňý predpis ZSSK 1_09_OIK v aktuálne platnom znení
- [B2]** Smernica ZSSK Subjekt zodpovedný za údržbu (ECM) 2_ 22_ UU