

Evidenční přehled o mimořádných událostech platný od roku 2010

(CSI = společné bezpečnostní ukazatele)

Vysvětlivky k tabulkám, základní pojmy a definice vycházejí ze směrnice 2004/49/ES ve znění směrnice 2009/149/ES

Určeno pro dopravce a provozovatele dráhy

Evidenční přehled se zpracovává zvlášť za provozovatele dráhy celostátní a regionální a zvlášť za provozovatele drážní dopravy na dráze celostátní a regionální.

V Evidenčním přehledu se uvedou všechny „vážné nehody“ (dle níže uvedené definice), ke kterým došlo při provozování dráhy celostátní a regionální a všechny „vážné nehody“, ke kterým došlo při provozování drážní dopravy na dráze celostátní a regionální.

V části „Ukazatele týkající se původců nehod“ se uvedou všechny případy lomů kolejnic, vybočení koleje, selhání návěstních systémů, projetých návěstidel zakazujících jízdu a lomů dvojkolí u provozovaných kolejových vozidel, pokud naplňují pojem mimořádné události – nehody dle níže uvedené definice. Uvádějí se všichni původci, vedoucí i nevedoucí k vážným nehodám.

Ukazatele týkající se nehod

"Vážnou nehodou" se rozumí každá nehoda, na které se podílí nejméně jedno železniční vozidlo v pohybu a při níž je vážně zraněna nebo usmrcena nejméně jedna osoba nebo při níž dojde ke značným hmotným škodám na vozidle, na kolejích, na jiných zařízeních nebo na životním prostředí nebo která má za následek rozsáhlé narušení dopravy. Vyjímají se nehody v dílnách, skladech a vozovkách.

Každá vážná nehoda se uvede pod druhem původní nehody, i když jsou důsledky druhotné nehody závažnější, např. požár po vykolejení.

"Značnými hmotnými škodami na vozidle, na kolejích, na jiných zařízeních nebo na životním prostředí" se rozumí škoda ve výši nejméně 150000 EUR.

"Rozsáhlým narušením dopravy" se rozumí přerušení provozu vlaků na hlavní železniční trati nejméně na šest hodin.

"Vlakem" se rozumí jedno nebo několik železničních vozidel, které je taženo (která jsou tažena) jednou nebo několika lokomotivami nebo kolejovými vozidly, nebo jedno samostatně jedoucí železniční vozidlo, které pod určitým číslem nebo určitým označením jede ze stanoveného výchozího bodu do stanoveného koncového bodu. Nezátížená lokomotiva, tj. lokomotiva jedoucí sama, je považována za vlak.

"Srážkami vlaků, včetně srážek s překážkami v průjezdném průřezu" se rozumí čelní nebo zadní srážka mezi dvěma vlaky nebo boční srážka mezi částí vlaku a částí jiného vlaku, nebo srážka vlaku s:

- i) posunovacími kolejovými vozidly,
- ii) předměty pevně nebo dočasně přítomnými na trati nebo v její blízkosti (kromě předmětů na úrovnových přejezdech, pokud je ztratí překračující vozidlo nebo uživatel).

"Vykolejením vlaku" se rozumí případ, kdy nejméně jedno kolo vlaku opustí koleje.

"Nehodami na úrovnových přejezdech" se rozumí nehody na úrovnových přejezdech, na kterých se podílí nejméně jedno železniční vozidlo a jedno či více přejíždějících vozidel, jiní překračující uživatelé jako chodci nebo jiné předměty dočasně přítomné na trati nebo v její blízkosti, pokud je ztratí překračující vozidlo/uživatel.

"Nehodami osob způsobenými pohybujícím se kolejovým vozidlem" se rozumí nehody jedné nebo více osob, které byly buď zasaženy železničním vozidlem, nebo předmětem připevněným k železničnímu vozidlu nebo předmětem, který se z vozidla oddělil. Patří k nim také osoby, které spadnou ze železničních vozidel, a rovněž osoby, které spadnou z vozidel, nebo osoby zasažené při jízdě ve vozidlech uvolněnými předměty.

"Požáry kolejových vozidel" se rozumí požáry a výbuchy, ke kterým dojde v železničních vozidlech (včetně jejich nákladu) v době, kdy se pohybují mezi výchozí a cílovou stanicí, včetně doby, kdy stojí ve výchozí stanici, cílové stanici nebo v jednotlivých zastávkách, a rovněž během přerazování souprav.

"Jinými druhy nehod" se rozumí jiné nehody než ty, které již byly zmíněny (srážky vlaků, vykolejení vlaků, nehody na úrovnových přejezdech, nehody osob způsobené pohybujícím se kolejovým vozidlem a požáry kolejových vozidel).

"Cestujícím" se rozumí osoba cestující po železnici kromě obsluhy vlaku. Pro účely statistiky nehod k nim patří také cestující, kteří se snaží naskočit na jedoucí vlak nebo z jedoucího vlaku vyskočit.

"Zaměstnanci (včetně personálu smluvních subjektů a osob samostatně výdělečně činných ve smluvním poměru)" se rozumí všechny osoby, jejichž zaměstnání souvisí se železnicí a které jsou v okamžiku nehody v zaměstnání. Tento pojem zahrnuje členy osádky vlaku a osoby obsluhující železniční vozidla a součásti infrastruktury.

"Uživateli úrovnových přejezdů" se rozumí všechny osoby využívající úrovnový přejezd k překonání železniční trati jakýmkoli dopravním prostředkem nebo k jeho přechodu pěšky.

"Nepovolanými osobami v prostoru železnic" se rozumí všechny osoby přítomné v prostoru železnic, kde je jejich přítomnost zakázána, s výjimkou uživatelů úrovnových přejezdů.

"Jinými (třetími stranami)" se rozumí všechny osoby, které nejsou definovány jako "cestující", "zaměstnanci včetně personálu smluvních subjektů", "uživatelé úrovnových přejezdů" nebo "nepovolané osoby v prostoru železnic".

"Úmrtím (usmrcenými osobami)" se rozumí všechny osoby, které byly bezprostředně usmrceny nebo zemřely na následky nehody do 30 dnů po nehodě, přičemž se vyjímají osoby, které spáchaly sebevraždu.

"Zraněním (těžce zraněnými osobami)" se rozumí všechny zraněné osoby, které byly po nehodě hospitalizovány na více než 24 hodin, přičemž se vyjímají osoby, které se pokusily o sebevraždu.

Ukazatele týkající se nebezpečných věcí

"Nehodami spojenými s přepravou nebezpečných věcí" se rozumí všechny nehody nebo mimořádné události, které je nutno podle oddílu 1.8.5 RID [1]/ADR ohlásit.

Řád pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečných věcí (RID) - výtah:

1.8.5 Hlášení o nehodách a mimořádných událostech při přepravě nebezpečných věcí

1.8.5.1 Dojde-li během nakládky, plnění, přepravy nebo vykládky nebezpečných věcí na území členského státu k závažné nehodě nebo mimořádné události, je nakládce, plnič, dopravce, příjemce nebo popřípadě provozovatel železniční infrastruktury povinen zajistit, aby byla pro příslušný orgán dotyčného členského státu vypracována a předložena zpráva podle vzoru předepsaného v pododdíle 1.8.5.4.

1.8.5.2 Tento členský stát musí, je-li to žádoucí, zaslat zprávu na Ústřední úřad za účelem informování ostatních členských států.

1.8.5.3 Události, které podléhají povinnosti vypracování zprávy podle pododdílu 1.8.5.1, je událost, při níž došlo k úniku nebezpečných věcí nebo hrozilo bezprostřední riziko úniku látky, došlo-li ke zranění osob, k hmotným škodám nebo ke škodám na životním prostředí, nebo pokud byly zapojeny orgány (úřady) a je-li splněno alespoň jedno z následujících kritérií: Zranění osob znamená událost, při níž došlo k usmrcení nebo zranění v přímém vztahu k přepravovaným nebezpečným věcem, přičemž zranění

(a) vyžaduje intenzivní lékařskou péči,

(b) vyžaduje nejméně jednodenní pobyt v nemocnici, nebo

(c) má za následek pracovní neschopnost v trvání nejméně tří po sobě jdoucích dnů.

Únik látky znamená uniknutí nebezpečných věcí

(a) přepravní kategorie 0 nebo 1 v množství větším než 50 kg nebo 50 litrů,

(b) přepravní kategorie 2 v množství větším než 333 kg nebo 333 litrů, nebo

(c) přepravní kategorie 3 nebo 4 v množství větším než 1000 kg nebo 1000 litrů.

Kriterium úniku látky platí také v případě bezprostředního rizika úniku látky ve výše uvedených množstvích. Zpravidla se toto riziko musí předpokládat, jestliže z důvodu poškození své konstrukce již dopravní nebo přepravní prostředky nejsou způsobilé pro další přepravu nebo jestliže z nějakého jiného důvodu již nemůže být zajištěna dostatečná úroveň bezpečnosti (např. z důvodů deformace cisterny nebo kontejneru, převrácení cisterny nebo požár v bezprostřední blízkosti).

Dojde-li k nehodě nebo mimořádné události při přepravě nebezpečných věcí třídy 6.2, předkládá se zpráva o nehodě vždy, bez ohledu na množství uniklé látky.

Dojde-li k nehodě nebo mimořádné události při přepravě látek třídy 7, jsou kritéria pro unik látky následující:

(a) jakýkoli únik radioaktivních látek z kusů;

(b) expozice vedoucí k překročení mezních hodnot stanovených v předpisech pro ochranu pracovníků a veřejnosti proti ionizujícímu záření (Schedule II of IAEA Safety Series No. 115 – „International Basic Safety Standards for Protection Against Ionizing Radiation and for Safety Radiation Sources“); nebo

(c) je-li důvod předpokládat, že došlo k významnému zhoršení bezpečnostní funkce kusu (kontejnment, stínění, tepelná ochrana nebo kritičnost), které může učinit kus nezpůsobilým pro pokračování přepravy bez dodatečných bezpečnostních opatření.

Poznámka: Viz ustanovení pro nedoručitelné zásilky oddílu 7.5.11, dodatečné ustanovení CW 33 (6). Hmotné škody nebo škody na životním prostředí nastanou při uvolnění nebezpečných věcí, bez ohledu na jejich množství, kdy odhadovaná částka škody překročí 50 000 euro. Škoda na přímo zúčastněných dopravních prostředcích obsahujících nebezpečné věci ani na dopravní infrastrukturu se pro tento účel nebere v úvahu.

Účast orgánů (úřadů) znamená přímé zapojení úřadů nebo nouzových zásahových jednotek během události s nebezpečnými věcmi a evakuaci osob nebo uzavření veřejných dopravních komunikací (silnic/železničních tratí) na nejméně tři hodiny z důvodu nebezpečí vytvářeného nebezpečnými věcmi.

Pokud je to potřebné, může si příslušný orgán vyžádat další relevantní informace.

"Nebezpečnými věcmi" se rozumí takové látky a předměty, jejichž přeprava je podle RID zakázána, nebo je povolena pouze za podmínek v něm stanovených.

Ukazatele týkající se sebevražd

"Sebevraždou" se rozumí úmyslné zranění sebe sama s následkem smrti, jak je registrováno a klasifikováno příslušným vnitrostátním orgánem.

Ukazatele týkající se původců nehod

"Lomem kolejnice" se rozumí kolejnice rozdělená do dvou nebo více kusů, nebo kolejnice, ze které se oddělí kus kovu, čímž se na temeni kolejnice vytvoří mezera o délce více než 50 mm a hloubce více než 10 mm.

"Vybočením koleje" se rozumí závady související se spojitostí a geometrií koleje, které pro zachování bezpečnosti vyžadují zablokování koleje nebo okamžité snížení povolené rychlosti.

"Selháním návěstních systémů" se rozumí selhání návěstního systému (buď pro infrastrukturu, nebo pro kolejová vozidla) vedoucí k tomu, že návěstní informace jsou méně omezující, než je požadováno.

"Projetými návěstidly zakazujícími jízdu" se rozumí případ, kdy kterákoli část vlaku překročí svou schválenou jízdu.

Neschválenou jízdu se rozumí projetí:

- traťové světelné návěsti nebo semaforu zakazujících jízdu nebo návěsti STŮJ v případě, kdy nefunguje automatický systém řízení vlaků (ATCS) nebo systém ATP,

- konce bezpečné vlakové cesty nastaveného v systému ATCS nebo ATP,
- místa oznámeného ústním nebo písemným schválením v souladu s předpisy,
- návěstidel (kromě zarážedel) nebo ručních návěstí.

Nejsou zahrnuty případy, kdy vozidla bez připojené trakční jednotky nebo vlak bez obsluhy projedou návěstidla zakazující jízdu. Nejsou zahrnuty případy, kdy z jakéhokoli důvodu není návěstí změněno na zákaz jízdy včas tak, aby mohl strojvedoucí vlak před návěstím zastavit.

"Lomy dvojkolí a náprav" se rozumí lomy ovlivňující podstatné části kola nebo nápravy a vytvářející riziko nehody (vykolejení nebo srážky).

Uvádějí se všichni původci, vedoucí i nevedoucí k nehodám. Původci vedoucí k nehodě se uvádějí mezi původci. Nehody, které se staly, jsou-li vážné, se uvádějí mezi nehodami uvedenými v položce 1.

Ukazatele týkající se technické bezpečnosti infrastruktury a jejího uplatňování

"Automatickým vlakovým zabezpečovacím zařízením (ATP)" se rozumí systém, který vynucuje uposlechnutí návěstidel a omezení rychlosti její kontrolou, včetně automatického zastavení před návěstidly.

"Úrovnovým přejezdem" se rozumí úrovnová křižovatka mezi železnicí a komunikací uznaná provozovatelem infrastruktury a otevřená pro veřejné nebo soukromé uživatele. Vyjímají se komunikace mezi nástupišti ve stanicích, jakož i přechody přes koleje určené pouze pro zaměstnance.

"Komunikací" se rozumí veřejná nebo soukromá cesta, ulice, silnice nebo dálnice, včetně pěšin a cyklistických stezek, nebo jiné cesty určené pro přechod lidí, zvířat, vozidel nebo strojů.

"Aktivním úrovnovým přejezdem" se rozumí úrovnový přejezd, kde jsou jeho uživatelé chráněni nebo varováni před přibližujícím se vlakem aktivací zařízení, není-li pro uživatele bezpečné přejezd překročit.

- Zabezpečení za pomoci fyzických zařízení:
 - částečné nebo úplné zábrany,
 - závory.
- Varování za pomoci pevného zařízení na úrovnových přejezdech:
 - viditelná zařízení: světla,
 - slyšitelná zařízení: zvony, houkačky, klaksony atd.,
 - fyzická zařízení, např. vibrace z důvodu nerovností vozovky.

Aktivní úrovnové přejezdy jsou klasifikovány takto:

1) "Úrovňovým přejezdem se zabezpečovacím a/nebo výstražným zařízením na straně uživatele přejezdu ovládaným automaticky jízdou" se rozumí úrovňový přejezd, kde je zabezpečovací a/nebo výstražné zařízení aktivováno přibližujícím se vlakem.

Tyto jsou klasifikovány jako úrovňové přejezdy s(e):

- i) výstražným zařízením na straně uživatele ovládaným automaticky jízdou,
- ii) zabezpečovacím zařízením na straně uživatele ovládaným automaticky jízdou,
- iii) zabezpečovacím a výstražným zařízením na straně uživatele ovládaným automaticky jízdou,
- iv) zabezpečovacím a výstražným zařízením na straně uživatele ovládaným automaticky jízdou a kolejovým zabezpečovacím zařízením.

"Kolejovým zabezpečovacím zařízením" se rozumí návěstidlo nebo jiný vlakový zabezpečovací systém, který vlaku dovolí pokračovat pouze v případě, že je úrovňový přejezd na straně uživatele zabezpečen a nenarušen; nenarušenost je zajištěna pomocí dohledu a/nebo systému zjišťování překážek.

"Úrovňovým přejezdem se zabezpečovacím a/nebo výstražným zařízením na straně uživatele přejezdu ovládaným obsluhou" se rozumí úrovňový přejezd, kde je zabezpečovací a/nebo výstražné zařízení aktivováno obsluhou a kde není závislé návěstidlo, které by vlaku ukazovalo povolený průjezd pouze v případě aktivace zabezpečovacího a/nebo výstražného zařízení přejezdu.

Tyto jsou klasifikovány jako úrovňové přejezdy s(e):

- v) výstražným zařízením na straně uživatele ovládaným obsluhou,
- vi) zabezpečovacím zařízením na straně uživatele ovládaným obsluhou,
- vii) zabezpečovacím a výstražným zařízením na straně uživatele ovládaným obsluhou.

"Pasivním úrovňovým přejezdem" se rozumí úrovňový přejezd bez jakékoli formy výstražného nebo zabezpečovacího systému aktivovaného, pokud je pro uživatele překročení přejezdu nebezpečné.

Ukazatele týkající se zajištění bezpečnosti

"Auditem" se rozumí systematický, nezávislý a zdokumentovaný proces získávání důkazních informací a jejich objektivního hodnocení s cílem určit rozsah, v jakém jsou splněna auditorská kritéria.

Definice srovnávacích základů

"Vlakovým kilometrem" se rozumí měrná jednotka odpovídající pohybu vlaku na vzdálenosti jednoho kilometru. Je-li známa, zohledňuje se skutečně ujetá vzdálenost, v opačném případě se použije standardní síťová vzdálenost mezi výchozím a koncovým bodem. Zohlední se pouze vzdálenost překonaná na území vykazující země.

"Osobokilometrem" se rozumí měrná jednotka odpovídající přepravě jednoho cestujícího po železnici na vzdálenost jednoho kilometru. Zohlední se pouze vzdálenost překonaná na území vykazující země.

"Kilometrem trati" se rozumí délka železniční sítě měřená v kilometrech v členských státech, jejichž působnost je stanovena v článku 2. U vícekolejných železničních tratí se započítává pouze vzdálenost mezi výchozím a koncovým bodem.

"Kilometrem kolejí" se rozumí délka železniční sítě měřená v kilometrech v členských státech, jejichž působnost je stanovena v článku 2. Započítává se každá kolej vícekolejné železniční tratě.