

VÝROČNÍ ZPRÁVA O BEZPEČNOSTI

Drážní úřad





Kontrola verze

Dokument zpracoval:	Drážní úřad Wilsonova 300/8 121 06 Praha 2- Vinohrady ČESKÁ REPUBLIKA
Vydal:	ING. JIŘÍ KOLÁŘ, Ph.D.
Autoři:	ODBOR REGULACE A BEZPEČNOSTI
Verze:	1.0
Datum:	30. září 2014
Status dokumentu:	Konečné znění

**Referenční dokumenty**

Ref. č.	Název dokumentu	Odkaz na dokument
(1)	Směrnice 2004/49/ES o bezpečnosti železnic Společenství (směrnice o bezpečnosti železnic)	Úř. věst. L 220, 21.6.2004, s. 16
(2)	Směrnice 2008/110/ES, kterou se mění směrnice o bezpečnosti železnic	Úř. věst. L 345, 23.12.2008, s. 62
(3)	Vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah	Sbírka zákonů č.48/1995, s.2210
(4)	Nařízení Komise (ES) č. 352/2009 o přijetí společné bezpečnostní metody pro hodnocení a posuzování rizik	Úř. věst. L 108, 29.4.2009, s. 4
(5)	Zákon č. 500/2004 Sb., správního řádu	Sbírka zákonů č.174/2004, s.9782
(6)	Směrnice Komise 2009/149/ES, kterou se mění směrnice o bezpečnosti železnic, pokud jde o společné bezpečnostní ukazatele a společné metody pro stanovení výše škod při nehodách	Úř. věst. L 313, 28.11.2009, s. 65
(7)	Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách	Sbírka zákonů č.79/1994, s.3041
(8)	Vyhláška č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách	Sbírka zákonů č.119/2006, s.4937



Obsah

A. ÚVOD.....	6
B. CELKOVÝ STAV BEZPEČNOSTI A BEZPEČNOSTNÍ STRATEGIE	7
B.1 HLAVNÍ ZÁVĚRY ZA VYKAZOVANÝ ROK.....	7
B.2 VNITROSTÁTNÍ BEZPEČNOSTNÍ STRATEGIE, PROGRAMY A INICIATIVY	7
B.3 PŘEHLED ZA PŘEDCHOZÍ ROK	8
B.4 OBLASTI, NA KTERÉ BUDE KLADE HLAVNÍ DŮRAZ V PŘÍŠTÍM ROCE	8
C. VÝVOJ STAVU BEZPEČNOSTI	9
C.1 PODROBNÁ ANALÝZA TRENDŮ ZAZNAMENANÝCH V POSLEDNÍ DOBĚ	9
C.2 VÝSLEDKY BEZPEČNOSTNÍCH DOPORUČENÍ	10
C.3 OPATŘENÍ PROVÁDĚNÁ NIKOLI V SOUVISLOSTI S BEZPEČNOSTNÍMI DOPORUČENÍMI	17
D. DOZOR.....	18
D.1 STRATEGIE A PLÁN.....	18
D.2 LIDSKÉ ZDROJE.....	20
D.3 ZPŮSOBILOST	20
D.4 ROZHODOVÁNÍ.....	21
D.5 KOORDINACE A SPOLUPRÁCE	21
D.6 POZNATKY Z PŘIJATÝCH OPATŘENÍ	21
E. UDĚLOVÁNÍ OSVĚDČENÍ A SCHVALOVÁNÍ.....	22
E.1 POKYNY	22
E.2 KONTAKTY S JINÝMI VNITROSTÁTNÍMI BEZPEČNOSTNÍMI ORGÁNY	24
E.3 PROCESNÍ PROBLÉMY.....	24
E.4 ZPĚTNÁ VAZBA	24
F. ZMĚNY PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ	25
F.1 SMĚRNICE O BEZPEČNOSTI ŽELEZNIC (RSD) (1).....	25
F.2 ZMĚNY PRÁVNÍCH A SPRÁVNÍCH PŘEDPISŮ	25
G. UPLATŇOVÁNÍ SPOLEČNÉ BEZPEČNOSTNÍ METODY PRO HODNOCENÍ A POSUZOVÁNÍ RIZIK	26
G.1 ZKUŠENOSTI VNITROSTÁTNÍHO BEZPEČNOSTNÍHO ORGÁNU.....	26
G.2 ZPĚTNÁ VAZBA OD ZÚČASTNĚNÝCH STRAN.....	27
G.3 REVIZE VNITROSTÁTNÍCH BEZPEČNOSTNÍCH PŘEDPISŮ (NSR) S CÍLEM ZOHLEDNIT NAŘÍZENÍ ES O SPOLEČNÉ BEZPEČNOSTNÍ METODĚ PRO HODNOCENÍ A POSUZOVÁNÍ RIZIK	27
H. VÝJIMKY TÝKAJÍCÍ SE SYSTÉMU UDĚLOVÁNÍ OSVĚDČENÍ PRO SUBJEKTY ODPOVĚDNÉ ZA ÚDRŽBU	28
PŘÍLOHA A SPOLEČNÉ BEZPEČNOSTNÍ UKAZATELE	29
PŘÍLOHA B ZMĚNY PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ	41



Zkratky

AB	subjekt pro posuzování
ACRI	Asociace podniků z oblasti železničního dodavatelského průmyslu
CSI	společný bezpečnostní ukazatel
CSM	společná bezpečnostní metoda
CST	společný bezpečnostní cíl
ČD	České dráhy, a.s.
ČS	členský stát
DeBo	určený subjekt
DÚ	Drážní úřad
EC	Evropská komise
ECM	subjekty odpovědné za údržbu
ERAIL	Evropská databáze informací o železničních nehodách
ETCS	Evropský vlakový zabezpečovací systém
EU	Evropská unie
HDV	hnací drážní vozidlo
NIB	vnitrostátní inspekční orgán
NoBo	oznámený subjekt
NRV	vnitrostátní referenční hodnota
NSA	vnitrostátní bezpečnostní orgán
NSR	vnitrostátní bezpečnostní předpis
PI	provozovatel infrastruktury
RID	Řád pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečných věcí
RSD	směrnice o bezpečnosti železnic
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
UTZ	určená technická zařízení
ŽP	železniční podnik



A. ÚVOD

Drážním úřadem byla zpracována výroční zpráva o své činnosti, která obsahuje informace o:

- a) vývoji bezpečnosti železnic, včetně souhrnu společných bezpečnostních ukazatelů, (dále jen „CSI“) na úrovni České republiky,
- b) důležitých změnách právních předpisů týkajících se bezpečnosti železnic,
- c) vývoji udělování osvědčení o bezpečnosti, schvalování a následných auditech,
- d) výsledcích a zkušenostech týkajících se dozoru nad provozovateli infrastruktury a železničními podniky.

Zpráva vychází z ustanovení článku 18 směrnice o bezpečnosti (1), který byl do podmínek legislativy České republiky transponován § 49e zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o dráhách“) a blíže specifikován § 6 vyhlášky č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách.

Je určena provozovatelům infrastruktury, železničním podnikům, ostatním národním bezpečnostním úřadům, orgánům EU a všem současným a budoucím podnikatelům v oblasti železniční dopravy.

Účelem zprávy je poskytnout dopravcům, manažerům infrastruktury a ostatním zúčastněným stranám přehled o vývoji bezpečnosti na železnici. Současně může zpráva napomoci v orientaci ve vydané legislativě.

Údaje uvedené v této zprávě vychází z údajů zaslaných dopravci a provozovateli drah ve Výročních zprávách. Všichni provozovatelé dráhy zajišťující provozování celostátní dráhy a regionálních drah v roce 2013 předložili Výroční zprávu o bezpečnosti ve stanoveném termínu podle článku 9(4) Směrnice o bezpečnosti (1).

Z celkového počtu 75 dopravců předložili Výroční zprávu o bezpečnosti ve stanoveném termínu podle článku 9(4) směrnice o bezpečnosti (1) všichni dopravci s výjimkou 2 subjektů. Tito dopravci zprávu nedoložili, přestože měli uzavřenou smlouvu o možném přístupu na dopravní cestu a aktivně této dopravní cestě drážní dopravu provozovali. U těchto dopravců bude proto pravděpodobně podle zvážení povahy přikročeno k uplatnění sankcí.

Tato zpráva je publikovaná na webových stránkách Drážního úřadu www.ducr.cz.



B. CELKOVÝ STAV BEZPEČNOSTI A BEZPEČNOSTNÍ STRATEGIE

B.1 Hlavní závěry za vykazovaný rok

Drážní úřad splnil v průběhu roku 2013 svůj plán v oblasti provedení auditů za účelem prověření správné funkce managementu bezpečnosti a i v roce 2014 bude nadále pokračovat ve vykonávání těchto auditů u dalších provozovatelů dráhy a dopravců.

B.2 Vnitrostátní bezpečnostní strategie, programy a iniciativy

V souvislosti s udržení a zlepšením stavu bezpečnosti je pozornost dlouhodobě zaměřena na modernizaci a rozvoj železniční dopravní cesty, především v oblasti:

- modernizace tranzitních železničních koridorů a rozhodujících železničních uzlů v trase koridorů, spojená s instalací nových zabezpečovacích zařízení,
- příprava a realizace projektů na vybavení tratí systémy „Global System for Mobile Communication for Railway“ (GSM-R) a „European Train Control System“ (ETCS) a zabezpečení interoperability tratí zařazených do evropského železničního systému,
- racionalizační akce spočívající v rekonstrukci a modernizaci sdělovacího a zabezpečovacího zařízení, omezení počtu stanic s elektromechanickým zabezpečovacím zařízením, vybavování stanic elektronickým zabezpečovacím zařízením, dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení a dálkové ovládání tratě,
- zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech - zrušení úrovnových přejezdů a vybavování dalších přejezdů zabezpečovacím zařízením,
- výstavba nových zastávek, přístřešků a nástupišť s bezbariérovým přístupem.

V roce 2013 pokračovaly práce na modernizaci tranzitních železničních koridorů i důležitých železničních uzlů v trase koridorů, aby byly zajištěny stejné technické parametry v návaznosti na koridorové tratě.

V rámci zvyšování bezpečnosti byla i nadále věnována zvýšená pozornost přejezdům, představujícím kritická místa střetů vozidel silniční a železniční dopravy. Celkem bylo vykonáno 106 státních dozorů na úrovnových přejezdech.

Jako nejvážnější problém se jeví i nadále počet nehod na úrovnových železničních přejezdech, kdy osoby nerespektují stávající výstražné zabezpečovací zařízení, i když z dlouhodobého hlediska došlo k výraznému snížení těchto nehod. V České republice proto byly uskutečněny i v roce 2013 další kampaně jak z pozice Ministerstva dopravy, tak Drážní inspekce, usilující o větší informovanost veřejnosti s cílem zvýšení bezpečnosti na úrovnových přejezdech i kázně uživatelů pozemních komunikací. Přesto v roce 2013 bylo na přejezdech usmrceno 15 osob.



B.3 Přehled za předchozí rok

Při auditech nebyly zjištěny zásadní nedostatky pouze nedostatky administrativního charakteru. Případné nedostatky se týkaly neplnění oznamovací povinnosti, nedoplnění vnitřních předpisů na základě změn v legislativě a zpřísnění systému zajišťování bezpečnosti. Ze strany dopravců byla následně ve stanovených lhůtách přijata nápravná opatření, proto nebylo nutné přikročit k uplatnění sankcí ani dalším represivním krokům (doplnění, zrušení, odebrání certifikátu apod.).

B.4 Oblasti, na které bude kladen hlavní důraz v příštím roce

Za hlavní prioritu je považována především samotná bezpečnost dráhy a bezpečná přeprava osob i zboží, především nebezpečných věcí, se zaměřením na prevenci a předcházení vzniku zdrojů ohrožení, které by mohly vést k vzniku nehod a ostatních mimořádných událostí.

Cíle a plány Drážního úřadu do následujícího období jsou následující.

Drážní úřad splnil v průběhu roku 2013 svůj plán v oblasti provedení auditů za účelem prověření správné funkce managementu bezpečnosti a i v roce 2014 bude nadále pokračovat ve vykonávání těchto auditů u dalších provozovatelů dráhy a dopravců, zejména:

- Průběžně analyzovat závěry ze státních dozorů vlastních, nebo předkládaných Drážní inspekcí s cílem zobecnit riziková místa a následně zajistit příslušné úpravy předpisů, norem a technologických postupů,
- v rámci projektové přípravy a schvalování projektů při rekonstrukcích a modernizacích tratí zajišťovat, s ohledem na finanční možnosti, vyšší stupeň technického vybavení,
- formou vlastní kontrolní činnosti ověřovat zajištění předepsaných kontrol a revizí hnacích a tažených drážních vozidel u vybraných provozovatelů drážní dopravy.

**C. VÝVOJ STAVU BEZPEČNOSTI****C.1 Podrobná analýza trendů zaznamenaných v poslední době**

Ve smyslu Směrnice o bezpečnosti (1) a definic nařízení Evropského parlamentu a Rady 91/2003 bylo v roce 2013 zaevidováno:

- počet nehod: 91,
- počet úmrtí: 24,
- počet vážně zraněných: 52,
- počet ohrožení: 171.

V níže uvedené tabulce jsou uvedeny nejdůležitější ukazatelé za sledované období. Podrobnější údaje za rok 2013 jsou předloženy v příloze A.

Tabulka – Analýza všeobecného trendu

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Počet nehod:	282	123	133	113	125	99	97	91
Počet usmrcených osob:	52	25	44	26	48	29	26	24
Počet vážně zraněných osob:	89	102	139	92	107	74	66	52

Poznámka: Podklady výroční zprávy ke dni 30.6.2014 předložené provozovateli drah.

V roce 2013 došlo ke snížení jak počtu nehod, tak i počtu usmrcených a vážně zraněných osob v porovnání s údaji za předcházející rok 2012. Z časové řady vyplývá trvalý pokles nehodovosti od roku 2006.

V roce 2013 došlo ke snížení celkového počtů nehod oproti roku 2012 o 6 %.

Při nehodách bylo usmrceno (s vyloučením sebevražd) 24 osob a vážně zraněno bylo 52 osob.

Náklady spojené s materiální škodou na vozidlech nebo infrastruktuře byly vykázány ve výši cca 160 193 000 Kč.

Závěrem je možno konstatovat, že výše nákladů související s odstraněním škod způsobených nehodovými událostmi za rok 2013 je nižší, stejně jako počet nehodových událostí.



C.2 Výsledky bezpečnostních doporučení

V Tabulce 1 je uveden seznam bezpečnostních doporučení obdržených od vnitrostátního inspekčního orgánu a informace o stavu jejich provádění včetně popisu opatření, jež byla provedena.

Bezpečnostní doporučení	Bezpečnostní opatření	Stav provádění
12. 9. 2013 Jaroměřice nad Rokytnou Střetnutí vlaku Os 24808 s traktorem s přívěsem na železničním přejezdu P3643 v km 148,648, a vykolejení vlaku Bezpečnostní doporučení: Drážní inspekce jako věcně příslušný úřad podle ustanovení § 53b odst. 5 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění, na základě výsledků zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události, pro snížení pravděpodobnosti vzniku podobných mimořádných události, doporučuje provozovateli dráhy Správě železniční dopravní cesty, statní organizaci: • vykonat v nejkratším možném termínu kontrolu přejezdů zabezpečených světelnou signalizací bez závor, zaměřenou na kontrolu viditelnosti čel výstražníků na odpovídající vzdálenost Dz, ze všech druhů komunikací, které jsou vedeny k přejezdu; • neprodleně provést opatření k zajištění bezpečnosti na kontrolovaných přejezdech v případě zjištění nedostatku při kontrole uvedené bodu 1. V souladu s ustanovením § 53b odst. 5 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění, resp. přílohy č. 7 k vyhlášce č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných události na dráhách, v platném znění, Drážní inspekce doporučuje Drážnímu úřadu přijetí vlastního opatření směřujícího k realizaci výše uvedených bezpečnostních doporučení i u ostatních provozovatelů drah v České republice.	Provozovatelé drah byli vyzváni provést kontrolu přejezdů zabezpečených světelnou signalizací bez závor	Realizováno



ODBOR REGULACE A BEZPEČNOSTI

Bezpečnostní doporučení	Bezpečnostní opatření	Stav provádění
23. 5. 2013 <i>Kladno</i> <i>Vykolejení 4 drážních vozidel za odjezdu nákladního vlaku Pn 69060</i> <i>Bezpečnostní doporučení:</i> <i>Drážní inspekce jako věcně příslušný úřad podle ustanovení § 53b odst. 5 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění, na základě výsledků zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události, pro snížení pravděpodobnosti vzniku podobných mimořádných událostí, doporučuje provozovateli dráhy Správě železniční dopravní cesty, státní organizaci, aby do 30. 4. 2014 provedl mimořádnou prohlídku všech kolejí a výhybek uložených na dřevěných pražcích se zaměřením na stav dřevěných pražců a držečnost upevňovadel.</i> <i>V souladu s ustanovením § 53b odst. 5 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění, resp. přílohy č. 7 k vyhlášce č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, v platném znění, Drážní inspekce doporučuje Drážnímu úřadu přijetí vlastního opatření, směřujícího k zajištění realizace výše uvedeného bezpečnostního doporučení i u jiných provozovatelů drah v České republice.</i>	Provozovateli dráhy Správě železniční dopravní cesty, státní organizaci, bylo uloženo provedení mimořádné prohlídky všech kolejí a výhybek uložených na dřevěných pražcích se zaměřením na jejich stav a držečnost upevňovadel.	Realizováno



ODBOR REGULACE A BEZPEČNOSTI

Bezpečnostní doporučení	Bezpečnostní opatření	Stav provádění
20. 5. 2013 Nepomuk Vykolejení HDV za jízdy vlaku R 923 Bezpečnostní doporučení: Drážní inspekce jako věcně příslušný úřad podle ustanovení § 53b odst. 5 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění, na základě výsledků zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události, pro snížení pravděpodobnosti vzniku podobných mimořádných událostí, doporučuje: Dopravci České dráhy, a. s.: • v příloze č. 1 vnitřního předpisu ČD V 25 u stupňů údržby „periodická oprava vyvazovací“ a „periodická oprava hlavní“ stanovit horní hranici intervalu kilometrického proběhu; • upravit znění čl. 20 vnitřního předpisu ČD V 25 ve smyslu závaznosti horní hranice intervalu kilometrického proběhu také u „periodické opravy vyvazovací“ a „periodické opravy hlavní“; • v rozsahu kontrolních a údržbových činností vnitřního předpisu ČD V 25 u stupně údržby „provozní ošetření“ HDV řady 242 ve vztahu ke kontrole přenosu tažných sil v bodě 1.11 doplnit k vizuální kontrole dotažení šroubů kontrolu upevnění a stavu pojišťovacích drátů. Dopravci ČD Cargo, a. s., provozujícímu hnací drážní vozidla řady 230 a 240: • provést jednorázovou kontrolu zaměřenou na dotažení spojovacích šroubů horního a dolního vedení kamene přenosu tažných sil; • zajistit spojovací šrouby horního a dolního vedení kamene přenosu tažných sil způsobem předepsaným výrobcem HDV – hlavy spojovacích šroubů provrtat, těmito otvory protáhnout pojišťovací drát, který má spojit dvě hlavy spojovacích šroubů, a pevně utáhnout. V souladu s ustanovením § 53b odst. 5 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění, resp. přílohy č. 7 k vyhlášce č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, v platném znění, Drážní inspekce doporučuje Drážnímu úřadu přijetí vlastního opatření, směřujícího k zajištění realizace výše uvedeného bezpečnostního doporučení i u ostatních dopravců provozujících hnací drážní vozidla řady 230, 240 a 242.	Bezpečnostní doporučení se týká pouze vlastníků vozidel řady 230, 240, 242 (to je pouze ČD, ČD Cargo). Zmínění provozovatelé drážní dopravy provedli mimořádnou kontrolu zaměřenou na mechanickou část vozidla.	Realizováno



ODBOR REGULACE A BEZPEČNOSTI

Bezpečnostní doporučení	Bezpečnostní opatření	Stav provádění
25. 4. 2013 Klenčí pod Čerchovem Lom nápravy a následné vykolejení HDV za jízdy vlaku Os 27550 Bezpečnostní doporučení: Drážní inspekce jako věcně příslušný úřad podle ustanovení § 53b odst. 5 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění, na základě výsledků zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události, doporučuje: Dopravci České dráhy, a. s.: • zavést účinný systém kontroly a přijmout účinná opatření při opravách dvojkolí železničních kolejových vozidel, prováděných dodavatelským způsobem železničními opravárenskými podniky, který odhalí případné nedodržení nebo porušení závazných postupů předepsaných předpisem dopravce ČD V 99/1 ze strany železničních opravárenských podniků; • v příloze č. 1 vnitřního předpisu ČD V 25 u stupňů údržby „periodická oprava vyvazovací“ a „periodická oprava hlavní“ stanovit horní hranici intervalu kilometrického proběhu; • upravit znění čl. 20. vnitřního předpisu ČD V 25 ve smyslu závaznosti horní hranice intervalu kilometrického proběhu také u „periodické opravy vyvazovací“ a „periodické opravy hlavní“. V souladu s ustanovením § 53b odst. 5 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění, resp. přílohy č. 7 k vyhlášce č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, v platném znění, Drážní inspekce doporučuje Drážnímu úřadu přijetí vlastního opatření směřujícího k zajištění realizace výše uvedeného bezpečnostního doporučení a dále: • vydat upozornění železničním opravárenským podnikům o zjištěných nedostacích šetřením této mimořádné události v technologickém postupu nalisování železničního dvojkolí jako opatření proti opakování podobných nedostatků; • vydat upozornění železničním opravárenským podnikům na objektivní potřebu důsledného dodržování stanovených závazných postupů při opravách dvojkolí železničních kolejových vozidel v souvislosti s lisováním všech komponentů na nápravy.	Dopravce České dráhy, a. s. při opravách dvojkolí železničních kolejových vozidel, prováděných dodavatelským způsobem železničními opravárenskými podniky, dbá na bezpodmínečné dodržování závazných postupů předepsaných předpisem dopravce ČD V 99/1 ze strany železničních opravárenských podniků.	Realizováno



ODBOR REGULACE A BEZPEČNOSTI

Bezpečnostní doporučení	Bezpečnostní opatření	Stav provádění
27. 3. 2013 Roztoky u Prahy <i>Nedovolená jízda vlaku Os 12149 kolem hlavního odjezdového návěstidla S3a s následným rozříznutím výhybky číslo 6 a jízdou do postavené vlakové cesty pro vlak EC 379 v železniční stanici Roztoky u Prahy</i> <i>Bezpečnostní doporučení:</i> <i>Drážní inspekce jako věcně příslušný úřad podle ustanovení § 53b odst. 5 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění, na základě výsledků zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události, pro snížení pravděpodobnosti vzniku podobných mimořádných událostí, doporučuje:</i> Provozovateli dráhy kategorie celostátní a regionální, Správě železniční dopravní cesty, státní organizaci: • urychlit práce na zavedení evropského vlakového zabezpečovače ETCS do provozu, a to nejen na dráhách celostátních, tvořících konvenční systém Evropského železničního systému, ale i na ostatních dráhách celostátních a regionálních, v souladu se zněním předchozích dokumentů „Vydání bezpečnostního doporučení“, č. j. 6- 538/2009/DI-1, ze dne 18. 03. 2010, po MU ze dne 16. 02. 2009 v žst. Paskov; č. j. 6-3305/2009/DI-1, ze dne 9. 11. 2010, po MU ze dne 16. 10. 2009 v žst. Přerov; č. j. 571/2012/DI-1, ze dne 31. 7. 2012, po MU ze dne 5. 12. 2011 v žst. Baška; č. j. 741/2012/DI, ze dne 25. 9. 2012, po MU ze dne 23. 8. 2011 v žst. Praha-Libeň; • na tratích, kde z dlouhodobého hlediska nebude evropský vlakový zabezpečovač ETCS zaveden, instalovat technické zařízení pro nouzové zastavení vlaků, jejichž bezpečnost je ohrožena, jenž bude automaticky aktivováno nedovolenou jízdou drážního vozidla za hlavní návěstidlo (např. systém VNPN bezpečnostním systémem výstrahy při nedovoleném projetí návěstidla); • v dopravních, kde je dovolena výprava vlaků návěstí hlavního návěstidla a ve kterých dosud není zavedeno technické zařízení zajišťující automatické zastavení vlaku při nerespektování návěstí zakazující jízdu vlaku, zajistit u vlaků s přepravou cestujících stojících v prostoru pro nástup a výstup cestujících vždy postup dle ustanovení čl. 2979 písm. e) vnitřního předpisu SŽDC D1 v případech, kdy odjezdové návěstidlo z dopravních důvodů zakazuje jízdu a strojvedoucí není o tomto důvodu výpravčím telekomunikačním zařízením, osobně nebo prostřednictvím jiného zaměstnance informován. Dopravci České dráhy, a. s.: • urychlit práce na zavedení a vybavení drážních vozidel mobilní částí evropského vlakového zabezpečovače ETCS tak, aby při uvedení systému na příslušné trati do provozu mohla provozovaná drážní vozidla plně využívat všech funkcí tohoto zabezpečovače. <i>V souladu s ustanovením § 53b odst. 5 zákona č. 266/194 Sb., o dráhách, v platném znění, resp. přílohy č. 7 k vyhlášce č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, v platném znění, Drážní inspekce doporučuje Drážnímu úřadu přijetí vlastního opatření směřujícího k zajištění realizace výše uvedených bezpečnostních doporučení u ostatních provozovatelů drah a dopravců na dráhách železničních celostátních a regionálních.</i>	Bezpečnostní doporučení navrhuje pro zvýšení pasivních prvků bezpečnosti urychlenou realizaci tzv. ETCS (European Train Control Systém) na všech celostátních a regionálních tratích. Bezpečnostní doporučení v této podobě a rozsahu Drážní úřad nenavrhuje k realizaci pro nerealnost ve vztahu k finančním možnostem provozovatele dráhy a jednotlivých dopravců s tím, že realizace bude možná pouze v návaznosti na tzv. Národní implementační plán zpracováváný Ministerstvem dopravy.	Realizováno ve spolupráci s Ministerstvem dopravy



ODBOR REGULACE A BEZPEČNOSTI

Bezpečnostní doporučení	Bezpečnostní opatření	Stav provádění
5. 2. 2013 Mirošov Srážka vlaku Vleč 87892 s vlakem Os 27823 v železniční stanici Mirošov <i>Bezpečnostní doporučení:</i> <i>Drážní inspekce jako věcně příslušný úřad podle ustanovení § 53b odst. 5 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění, na základě výsledků zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události, pro snížení pravděpodobnosti vzniku podobných mimořádných události, doporučuje:</i> <i>Provozovateli dráhy Správě železniční dopravní cesty, státní organizaci:</i> <i>• upravit text článku č. 3033 vnitřního předpisu dopravní a návěstní předpis SŽDC D1(novy předpis, účinný od 1. 7. 2013) tak, aby byla strojvedoucímu jednoznačně stanovena povinnost uvolnit zadní námezník, pokud je to možné.</i> <i>Dopravci ČD Cargo, a. s.:</i> <i>• stanovit vnitřním předpisem vedoucímu obsluhy vlaku (pokud se nachází za jízdy vlaku na stanovišti strojvedoucího a vlak je veden HDV, jehož konstrukční uspořádání neumožňuje strojvedoucímu řádný výhled na trať – např. HDV řady 742, 770 a 771) povinnost sledovat při odjezdu vlaku ze stanice a při jízdě vlaku, zda je trať volná a zda nejsou vlaku dávány ruční návěsti, zejm. návěst „Stůj, zastavte všemi prostředky“.</i> <i>V souladu s ustanovením § 53b odst. 5 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění, resp. přílohy č. 7 k vyhlášce č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a Drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných události na dráhách, v platném znění, Drážní inspekce doporučuje Drážnímu úřadu přijetí vlastního opatření směřujícího k realizaci výše uvedeného bezpečnostního doporučení i u ostatních provozovatelů drah a dopravců v České republice.</i>	Dopravce přijal opatření spočívající v povinnosti oprávněných osob doprovodu na vozidle při přepravě přímo na stanovišti lokomotivy, jejíž konstrukční uspořádání neumožňuje strojvedoucímu řádný výhled na trať, sledovat jízdu vlaku, volnost vlakové cesty a případné návěsti.	Realizováno



ODBOR REGULACE A BEZPEČNOSTI

Bezpečnostní doporučení	Bezpečnostní opatření	Stav provádění
13. 1. 2013 Vysoké Mýto Vykolejení vlaku Os 15066 na výhybce se samovratným přestavníkem při vjezdu do dopravní. Bezpečnostní doporučení: Drážní inspekce jako věcně příslušný správní úřad podle ustanovení § 53b odst. 5 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění, na základě výsledku šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události doporučuje: Provozovateli dráhy Správě železniční dopravní cesty, státní organizaci: • vypracovat analýzu události, kdy nebylo signalizováno přestavení výhybek se samovratným přestavníkem, osazených stoličkami s válečky Ekoslide, do přednostní polohy a strojvedoucí před takto nepřestavenou výhybkou zastavil a oznámil událost dirigujícímu dispečerovi, případně kdy došlo ke vzniku MU jízdou přes nepřestavenou výhybku, se zaměřením na důvody nepřestavení výhybek; • na základě zjištěných údajů přijmout odpovídající opatření ve vztahu ke způsobu údržby a zlepšit funkci těchto výhybek, zejména zvýšením četnosti a pravidelnosti mazání kluzných stoliček a kontrolou nastavení válečků Ekoslide. V souladu s ustanovením § 53b odst. 5 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění, resp. přílohy č. 7 k vyhlášce č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, v platném znění, Drážní inspekce doporučuje Drážnímu úřadu přijetí vlastního opatření směřujícího k realizaci výše uvedeného bezpečnostního doporučení i u ostatních provozovatelů drah a dopravců v České republice.	Provozovatel dráhy Správa železniční dopravní cesty, státní organizace vydal opatření, které se zaměřuje na funkci a údržbu výhybek se samovratným přestavníkem, osazených stoličkami s válečky Ekoslide	Realizováno

Tabulka 1 – provádění bezpečnostních opatření přijatých na základě bezpečnostních doporučení



C.3 Opatření prováděná nikoli v souvislosti s bezpečnostními doporučeními

Vnitrostátním bezpečnostním orgánem nebyly v roce 2013 zavedeny bezpečnostní opatření.



D. DOZOR

D.1 Strategie a plán

D.1.1. Zdroje informací a hlavní vstupy používané pro stanovení strategie a plánu v oblasti dozoru

Státní dozory byly obsahově zaměřeny zejména na plnění povinností vlastníků drah, provozovatelů drah a dopravců, které jsou stanoveny zákonem o dráhách(7) a prováděcími předpisy k zákonu o dráhách.

Státní dozor byl zaměřen na plnění povinností vlastníků dráhy, provozovatelů dráhy a dopravců stanovené právními předpisy v zájmu bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy. Vzhledem ke zkušenostem z výkonu státních dozorů v předcházejících letech byl jejich výkon zaměřen zejména na :

- zajišťování údržby a oprav dráhy v rozsahu nezbytném pro její provozuschopnost (§ 20 odst. 1 zákona o dráhách),
- provádění pravidelných prohlídek a měření staveb drah v souladu s ustanoveními přílohy č. 1 vyhlášky č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vyhláška“)
- provozování dráhy bez platného úředního povolení (§ 11 odst. 1 zákona o dráhách)
- označování a zabezpečení křížení železniční dráhy s pozemními komunikacemi v úrovni kolejí (§ 6 odst. 1 a 2 zákona o dráhách),
- provozování drážní dopravy v rozporu s pravidly pro provozování drážní dopravy (§ 35 odst. 1 písm. a zákona o dráhách)
- vydávání vnitřního předpisu o provozování dráhy a o odborné způsobilosti a znalosti osob zajišťujících provozování dráhy (§ 22 odst. 1 písm. b) zákona o dráhách)
- dále prověřoval, **zda při provozování a údržbě dráhy splňují strukturální a provozní subsystémy a jejich jednotlivé části základní požadavky na konstrukční a provozní podmínky a technické specifikace propojenosti (§ 49e zákona o dráhách)**

Zvýšená pozornost byla, jako v minulých letech, věnována i dráhám zařazeným do transevropského železničního systému.

U sekce provozní byl v roce 2013 výkon státního dozoru zaměřen jednak na plnění povinností provozovatelů a vlastníků železničních drah – vleček a dopravců, kteří provozují drážní dopravu neželezničních dráhách vlečkách. Sekce provozní prováděla i v roce 2013 státní dozory u dopravců, kteří provozují drážní dopravu na celostátní dráze a regionálních dráhách se zaměřením na zajištění bezpečnosti drážní dopravy, systém bezpečnosti ve smyslu vyhlášky č. 376/2006 Sb. o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, ve znění pozdějších předpisů, na osvědčení dopravce podle § 34h zákona o dráhách.



ODBOR REGULACE A BEZPEČNOSTI

V roce 2013 byly státní dozory prováděné pracovníky sekce technické vykonány v přibližně stejném rozsahu jako v roce 2012.

V oblasti drážních vozidel bylo vykonáno v průběhu roku 2013 celkem 35 státních dozorů, v porovnání s rokem 2012 o 12 méně.

V oblasti UTZ, vyjma elektrických, byly výkony státních dozorů ve věcech drah provedeny se zaměřením na všechny druhy zařízení, a to tlakových, plynových, dopravních a zdvihacích. U zdvihacích zařízení byl výkon státního dozoru zaměřen na zdvihací zařízení na drážních vozidlech a podvozcích, železniční kolejové jeřáby včetně nehodových a zdvihací zařízení na dvoucestných vozidlech. U tlakových zařízení byl proveden výkon státního dozoru v drtivé většině u provozovatelů drážních vozidel. U dopravních zařízení je trvale věnována zvýšená pozornost lanovým drahám a lyžařským vlekům. Státní dozory u vleků a lanových drah byly standardně zaměřeny jak na zimní, tak i na letní provoz, jenž se stává velice populární. Jde zejména o zamezení nelegálních úprav zařízení lyžařských vleků bez patřičného schválení s cílem zajistit jejich bezpečný provoz. U výtahů, dopravních zařízení, byla věnována pozornost výtahům a plošinám určeným pro přepravu osob s omezenou schopností a orientace na železniční síti.

V oblasti určených technických zařízení elektrických (dále UTZ/E) byly výkony státního dozoru ve věcech drah zaměřeny na všechny druhy elektrických zařízení specifikovaných v § 1 odst. 4 vyhlášky č. 100/1995 Sb. kterou se stanoví podmínky pro provoz, konstrukci a výrobu určených technických zařízení a jejich konkretizace (Řád určených technických zařízení), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vyhláška č. 100/1995 Sb.“). Výkon státního dozoru ve věcech drah byl zaměřen zejména na plnění § 22 a § 47 zákona o dráhách, tj. provozování UTZ/E s platným průkazem způsobilosti a v technickém stavu, který odpovídá schválené způsobilosti, dále na plnění ustanovení o odborné způsobilosti v elektrotechnice dle přílohy č. 4 vyhlášky č. 100/1995 Sb. V rámci výkonu státního dozoru ve věcech drah dále byly dle „Podmínek pro prověřování právnických osob“, uveřejněných ve Věstníku dopravy č. 12/06 pod č.j.: 36/2006-130-SPR/2 ze dne 18.5.2006, provedeny kontroly u právnických osob, provádějící technické prohlídky a zkoušky UTZ/E.

V oblasti přepravy nebezpečných věcí po železnici byly vykonány státní dozory ve věcech drah se zaměřením na plnění povinností provozovatele dráhy, provozovatele drážní dopravy a účastníka přepravy nebezpečných věcí podle Řádu pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečných věcí (RID) a Řádu UTZ. Při výkonech státních dozorů byla pozornost zaměřena především na plnění požadavků stanovených pro železniční cisternové vozy a na platnost průkazů způsobilosti cisteren těchto vozů. Pozornost byla rovněž věnována dokladům o školení pracovníků podílejících se na přepravě nebezpečných věcí, platnosti osvědčení bezpečnostního poradce pro přepravu nebezpečných věcí, doklad o uzavření smlouvy s bezpečnostním poradcem, posledním výročním zprávám o činnostech při přepravě nebezpečných věcí, bezpečnostním (havarijním) plánům, a dále hlášením o nehodách a mimořádných událostech při přepravě nebezpečných věcí.

Mimo státních dozorů ve věcech drah bylo uskutečněno výkony dozoru nad stanovenými výrobky uváděnými na trh a do provozu v souladu s ustanovením § 55 zákona o dráhách. Většina dozorových



ODBOR REGULACE A BEZPEČNOSTI

akcí byla provedena na dílčí systémy a bezpečnostní prvky lanových drah v souladu s ustanovením § 4 odst. 3 nařízení vlády č. 70/2002 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na zařízení pro dopravu osob. Při těchto výkonech dozoru byly zjištěny nedostatky jednak ve formálních povinnostech (administrativních), tak i v základních požadavcích výrobců těchto zařízení, a to zejména v nedostatečně zpracované technické dokumentaci pro jejich provoz a hodnocení technického stavu. Zjištěné nedostatky byly výrobcí odstraněny doložením potřebných úprav v technických dokumentacích. Většinou se jednalo o dozorové akce u výrobců všech druhů lan lanových drah a u zhotovitelů podélných zápleťů dopravních lan, které významným způsobem přispívají k bezpečnosti LD, a kdy je na rozdíl od zemí Evropské unie jejich činnost odlišná v subjektu posuzování shody.

D.1.2. Revize plánu dozoru v průběhu vykazovaného roku

Výsledky státních dozorů za rok 2013 budou využity při zaměření státních dozorů Drážního úřadu pro rok 2014. V roce 2014 budou nadále pokračovat i následné státní dozory na základě vlastních zjištění a zjištění Drážní inspekce. Pověření pracovníci Drážního úřadu byli na přelomu roku 2013 seznámeni a upozorněni na skutečnost, že od 1. ledna 2014 vstoupil v platnost zákon č. 255/2012 Sb., kontrolní řád, jímž jsou při výkonech státních dozorů vázáni.

V následujícím roce budou ve zvýšené míře opět státní dozory zaměřeny na dopravce provozující drážní dopravu na dráze celostátní a drahách regionálních, a to zejména se zvláštní pozorností nad naplňováním systému zajišťování bezpečnosti drážní dopravy. Bude třeba dále věnovat pozornost na provozovatelům celostátní dráhy a regionálních drah se zaměřením na naplňování systému zajišťování bezpečnosti provozování těchto drah v souvislosti s požadavky Evropské železniční agentury a podanými žádostmi o obnovení osvědčení dopravce.

D.2 Lidské zdroje

Zaměstnanců podílejících se na dozorčích činnostech v rámci vnitrostátního bezpečnostního orgánu je 97.

D.2.1. celkový počet hodin, jež trvaly provedené kontroly/audity; 3984 hodin

D.2.2. počet hodin strávených při provádění kontrol/auditů na jednoho zaměstnance; 8 hodin

D.2.3. procentní podíl doby strávené při výkonu kontrol/auditů na celkové pracovní době zaměstnance.
7,3%

D.3 Způsobilost

V uplynulém roce zaměstnanci Drážního úřadu absolvovali kurzy vstupního vzdělávání a následného vzdělávání zaměřeného na Evropskou unii. Dále se také zaměstnanci zúčastňovali kurzů prohlubujících jejich vědomosti.



D.4 Rozhodování

Drážnímu úřadu nebyly podány železničními podniky a provozovateli infrastruktury stížnosti v souvislosti s rozhodnutími, jež byla přijata při výkonu dozorčích činností, a odpovědi poskytnuté vnitrostátním bezpečnostním orgánem.

D.5 Koordinace a spolupráce

D.2.4. Nebyly uzavřeny dohody s vnitrostátními bezpečnostními orgány z jiných členských států (ČS) o koordinaci dozorčích činností, platné ve vykazovaném roce.

D.2.5.

D.2.6. Nebyly uzavřeny dohody o spolupráci s jinými vnitrostátními bezpečnostními orgány platné ve vykazovaném roce a jejich praktické využití. Drážní úřad spolupracuje s Drážní inspekcí ve smyslu § 8 odst. 2 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, ve znění pozdějších předpisů.

D.6 Poznatky z přijatých opatření

Většina zjištěných závad byla drobného charakteru, které byly uvedeny v příslušných protokolech o výkonu SD a pro které byly stanoveny termíny k jejich odstranění. Následně bylo odstranění zjištěných závad nahlášeno písemně na Drážní úřad, kde bylo zkontrolováno jejich splnění.



E. UDĚLOVÁNÍ OSVĚDČENÍ A SCHVALOVÁNÍ

E.1 Pokyny

Metodický pokyn byl vypracován na základě článku 12 odst. 2 Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES o bezpečnosti železnic Společenství a o změně směrnice Rady 95/18/ES o vydávání licencí železničním podnikům a směrnice 2001/14/ES o přidělování kapacity železniční infrastruktury, zpoplatnění železniční infrastruktury a o vydávání osvědčení o bezpečnosti (Směrnice o bezpečnosti železnic), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „směrnice 2004/49/ES“) a nařízení Komise (EU) č. 1158/2010 o společné bezpečnostní metodě pro posuzování shody s požadavky pro získání osvědčení o bezpečnosti železnic (dále jen „nařízení 1158/2010“) a nařízení Komise (EU) č. 1169/2010 o společné bezpečnostní metodě pro posuzování shody s požadavky pro získání schválení z hlediska bezpečnosti železnic (dále jen „nařízení 1169/2010“), s cílem usnadnit žadatelům – provozovatelům dráhy a železničním podnikům z České republiky a jiných členských států Evropského společenství – podávání žádostí o získání:

- a) osvědčení o bezpečnosti provozovatele dráhy podle § 23a zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o dráhách“), (schválení z hlediska bezpečnosti podle směrnice 2004/49/ES) nebo
- b) osvědčení dopravce podle § 34h zákona o drahách (osvědčení o bezpečnosti podle směrnice 2004/49/ES)

E.1.Osvědčení o bezpečnosti dopravce část A

E.1.1. V průběhu roku 2013 bylo vydáno 6 změn osvědčení části A. Jedná se o změny z důvodu organizačních změn u dopravců, popřípadě změny názvu společnosti.

E.1.2. Jak je patrné z tabulky E 4 v příloze E doba pro vydání osvědčení části A nepřekročila 120 dnů a u jednotlivých vydaných osvědčení tato doba činí průměrně 32 dny. Celková průměrná doba od podání žádosti do vydání osvědčení (včetně přerušení řízení na doplnění žádosti příslušnými podklady a doklady) byla 46 dnů.

E.1.3. V roce 2013 nedošlo k případu, že by se zahraniční bezpečnostní úřad dotazoval Drážního úřadu na správnost vydané části A osvědčení dopravci, který by žádal o vydání osvědčení část B v jiném členském státě.

E.1.4. V roce 2013 se nevyskytly problémy při vzájemném uznávání osvědčení části A.

E.1.5. viz poznámka Správní poplatek za vydání osvědčení části A je ve výši 1000 Kč, tj. cca 40 Euro.

E.1.6. Během vydávání osvědčení se nevyskytly žádné problémy.



ODBOR REGULACE A BEZPEČNOSTI

E.1.7. Z rozdílu celkové doby vydání osvědčení části A a doby vlastního projednání (46 dní - 32 dní) vyplývá, že docházelo a dochází k předkládání neúplných žádostí spočívajících v nedostatečně zpracovaném systému zajišťování bezpečnosti provozování drážní dopravy. Uvedené časy jsou pro vydání obou osvědčení současně.

E.1.8. Jedná se o běžné problémy, které vyplývají ze způsobu projednávání žádostí o vydání části A osvědčení.

E.1.9. Železniční podniky mohou své stanovisko uplatnit při doplňování podkladových materiálů k žádostem.

E.2. Osvědčení o bezpečnosti dopravce část B.

E.2.1. V průběhu roku 2013 byla vydána 1 změna osvědčení části B. Jedná se o změnu z důvodu organizačních změn u dopravce.

E.2.2. Vzhledem k tomu, že části B osvědčení byly ve všech případech projednávány zároveň s částí A jsou údaje shodné s bodem E.1.2.

E.2.3. viz poznámka

E.2.4. Během vydávání osvědčení se nevyskytly žádné problémy.

E.2.5. Z rozdílu celkové doby vydání osvědčení části B a doby vlastního projednání (80 dní - 56 dní) vyplývá, že docházelo a dochází k předkládání neúplných žádostí spočívajících v nedostatečně doložených podkladech o typech kolejových vozidel, předložení vnitřních předpisů pro provozování drážní dopravy, o provozování drážních vozidel apod.

E.2.6. Během vydávání osvědčení se nevyskytly žádné problémy.

E.2.7. Železniční podniky mohou své stanovisko uplatnit při doplňování podkladových materiálů k žádostem.

Poznámka k bodům E.1.5 a E.2.3: Legislativa České republiky definuje pouze poplatek za vydání osvědčení dopravce jako celek částí A i B dohromady ve výši 1000 Kč, tj. 40 Euro.

E.3 Bezpečnostní povolení

Zákon o dráhách používá pro bezpečnostní povolení termín osvědčení o bezpečnosti provozovatele dráhy.

E.3.1. V průběhu roku 2013 byla vydána 1 změna bezpečnostního povolení pro provozovatele dráhy.

E.3.2., E.3.3 Jak vyplývá z tabulky E 6 v příloze E v roce 2013 byly vydány 2 nové bezpečnostní povolení pro provozovatele dráhy. Průměrná doba na vydání bezpečnostní povolení je 30 dní, jelikož bylo hned předloženo žádosti kompletní, nebylo nutné správní řízení ve věci vydání změn bezpečnostních povolení přerušit.

E.3.4. Během vydávání povolení se nevyskytly žádné problémy.

E.3.5. Provozovatelé dráhy (provozovatelé infrastruktury) mohou své stanovisko uplatnit při doplňování podkladových materiálů k žádostem.



ODBOR REGULACE A BEZPEČNOSTI

E.3.6. Správní poplatek za vydání bezpečnostního povolení je ve výši 1000 Kč, tj. 40 Euro.

Poznámka: Obecně je třeba uvést, že podle legislativy České republiky se projednávání příslušných certifikátů řídí ustanoveními zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů. Zde je stanovena doba správního řízení od 30 dnů do 60 dnů podle složitosti. Vzhledem k tomu, že do této doby se nepočítá doba přerušení správního řízení, je tento institut využíván prakticky ve všech případech a slouží k doplnění podané žádosti.

E.4 Kontakty s jinými vnitrostátními bezpečnostními orgány

Drážním úřadem nebyly zaslány ani obdrženy žádosti o informace týkající se části A osvědčení železničního podniku, jemuž bylo vydáno osvědčení.

E.5 Procesní problémy

Během vydávání osvědčení se nevyskytly žádné problémy.

E.5 Zpětná vazba

Zpětná vazba od žadatelů je realizována konzultacemi pověřených pracovníků Drážního úřadu.



F. ZMĚNY PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ

F.1 Směrnice o bezpečnosti železnic (RSD) (1)

F.1.1. Platné právní předpisy provádějící směrnici o bezpečnosti železnic (1)

zákon č. 266/1994 Sb. o dráhách

nařízení vlády č. 589/2006 Sb., kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě

Pozn.: Ustanovení § 2 písm. a), § 7 a 8 nabývají účinnosti 11.4.2007.

vyhláška č. 376/2006 Sb. o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách

nařízení vlády č. 133/2005 Sb. o technických požadavcích na provozní a technickou propojenost evropského železničního systému

zákon č. 134/2011 Sb., kterým se mění zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů

Pozn.: Ustanovení čl. I bodů 13 až 15, 30 až 35, 44, 45, 52 a 56 nabývají účinnosti 1.1.2012.

nařízení vlády č. 353/2008 Sb., kterým se mění nařízení vlády č. 589/2006 Sb., kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě

zákon č. 181/2006 Sb., kterým se mění zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů

vyhláška č. 248/2010 Sb., kterou se mění vyhláška č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách

nařízení vlády č. 289/2010 Sb., kterým se mění nařízení vlády č. 133/2005 Sb., o technických požadavcích na provozní a technickou propojenost evropského železničního systému, ve znění nařízení vlády č. 371/2007 Sb.

F.1.2. Stav provádění změn směrnice o bezpečnosti železnic (1) ke konci vykazovaného roku je uveden v tabulce 1 přílohy B.

F.2 Změny právních a správních předpisů

V tabulce 2 přílohy B jsou uvedeny příslušné změny vnitrostátního regulačního rámce (právní a správní předpisy) týkající se bezpečnosti železnic, k nimž došlo během roku 2013.



G. UPLATŇOVÁNÍ SPOLEČNÉ BEZPEČNOSTNÍ METODY PRO HODNOCENÍ A POSUZOVÁNÍ RIZIK

Společné bezpečnostní metody dopravci používají v rámci zavádění managementu bezpečnosti ve formě, jak je popsána v příloze III Směrnice o bezpečnosti (1). Společné bezpečnostní cíle a národní referenční hodnoty slouží dopravcům jako informativní podklad pro stanovení jejich vlastních bezpečnostních cílů. Pro získání Osvědčení z hlediska bezpečnosti jsou používána nařízení Komise (EU) č. 1158/2010 ze dne 9. prosince 2010 o společné bezpečnostní metodě pro posuzování shody s požadavky pro získání osvědčení o bezpečnosti železnic a nařízení Komise (EU) č. 1169/2010 ze dne 10. prosince 2010 o společné bezpečnostní metodě pro posuzování shody s požadavky pro získání schválení z hlediska bezpečnosti železnic.

Od 1.1.2011 nabylo účinnosti opatření vydané ředitelem Drážního úřadu, týkající se uplatňování nařízení Komise č. 352/2009 o přijetí společné bezpečnostní metody pro hodnocení a posuzování rizik (dále jen „nařízení 352/2009“). V průběhu roku 2013 byl zpracován metodický pokyn pro uplatňování Nařízení Komise (ES) č. 352/2009 o přijetí společné bezpečnostní metody pro hodnocení a posuzování rizik.

Účelem tohoto metodického pokynu je stanovit postupy jak pro příslušné zaměstnance Drážního úřadu, tak pro žadatele pro uplatňování nařízení Komise (ES) č. 352/2009 ze dne 24. dubna 2009 o přijetí společné bezpečnostní metody pro hodnocení a posuzování rizik, jak je uvedeno v čl. 6 odst. 3 písm. a) směrnice o bezpečnosti (1).

Tento metodický pokyn platí pro uvádění strukturálních subsystémů a vozidel do provozu, jejich změny a modernizace a rovněž se vztahuje na změny organizační a provozní. Nařízení se v rámci přechodných ustanovení nevztahuje na systémy, vozidla a změny, které jsou ke dni vstupu nařízení v platnost v pokročilé fázi vývoje.

Pravděpodobnostní metody pro stanovení rizik jsou používány zejména při posuzování funkce zabezpečovacího zařízení. Při posuzování subsystému většina posuzovatelů postupuje podle kodexem správné praxe, tj. podle národních technických norem. Někteří posuzovatelé rovněž používají porovnání s referenčním systémem.

G.1 Zkušenosti vnitrostátního bezpečnostního orgánu

Navrhovatelé do současnosti relativně málo využívají možnosti klasifikovat změny jako nevýznamné. Vyskytují se i případy, kdy navrhovatel změnu sice považuje za nevýznamnou, avšak přesto na ni aplikuje proces řízení rizik a Drážnímu úřadu předkládá zprávu o posouzení bezpečnosti.

Ze zpráv o posouzení bezpečnosti, které jsou Drážnímu úřadu předkládány, vyplývá, že navrhovatelé v naprosté většině správně aplikují proces řízení rizik. V případě, že navrhovatel nepostupuje při aplikaci procesu řízení rizik správně, Drážní úřad takovou informaci vlastně neobdrží,



ODBOR REGULACE A BEZPEČNOSTI

protože zpráva o posouzení bezpečnosti, která konstatuje, že navrhovatel neprokázal shodu s bezpečnostními požadavky, není pro Drážní úřad akceptovatelná a tudíž mu není ani předkládána.

Nezávislí posuzovatelé bezpečnosti (externí i interní) úzce spolupracují s navrhovateli a pozitivně ovlivňují jejich činnost při aplikaci společné bezpečnostní metody.

G.2 Zpětná vazba od zúčastněných stran

Zpětná vazba od navrhovatelů a nezávislých posuzovatelů bezpečnosti je realizována konzultacemi pracovníků Drážního úřadu pověřených hodnocením zpráv o posouzení bezpečnosti (hodnotitelé bezpečnosti jmenováni přímo ředitelem DÚ). Drážní úřad se rovněž podílí na seminářích, které pořádá ACRI k tématu aplikace nařízení ES o společné bezpečnostní metodě.

G.3 Revize vnitrostátních bezpečnostních předpisů (NSR) s cílem zohlednit nařízení ES o společné bezpečnostní metodě pro hodnocení a posuzování rizik

Drážní úřad bezpečnostní pravidla nevydává a neprovádí jejich revizi. Tu provádí Ministerstvo dopravy případně provozovatel dráhy SŽDC. V roce 2013 k revizi bezpečnostních pravidel nedošlo.



H. VÝJIMKY TÝKAJÍCÍ SE SYSTÉMU UDĚLOVÁNÍ OSVĚDČENÍ PRO SUBJEKTY ODPOVĚDNÉ ZA ÚDRŽBU

Nevyskytl se žádný případ, kdy by byl využit článek 14a odstavec 8 Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/110/ES ze dne 16. prosince 2008 (2), kterou se mění směrnice 2004/49/ES o bezpečnosti (1):

„Členské státy se mohou rozhodnout, že splní povinnost určit subjekt odpovědný za údržbu a vydat mu osvědčení prostřednictvím alternativních opatření v případech:

a) vozidel registrovaných ve třetí zemi a udržovaných podle právních předpisů této země;

b) vozidel používaných na sítích nebo tratích, jejichž rozchod kolejí je odlišný od rozchodu kolejí hlavní železniční sítě ve Společenství, pro něž je splnění požadavku uvedeného v odstavci 3 zajištěno mezinárodními dohodami se třetími zeměmi;

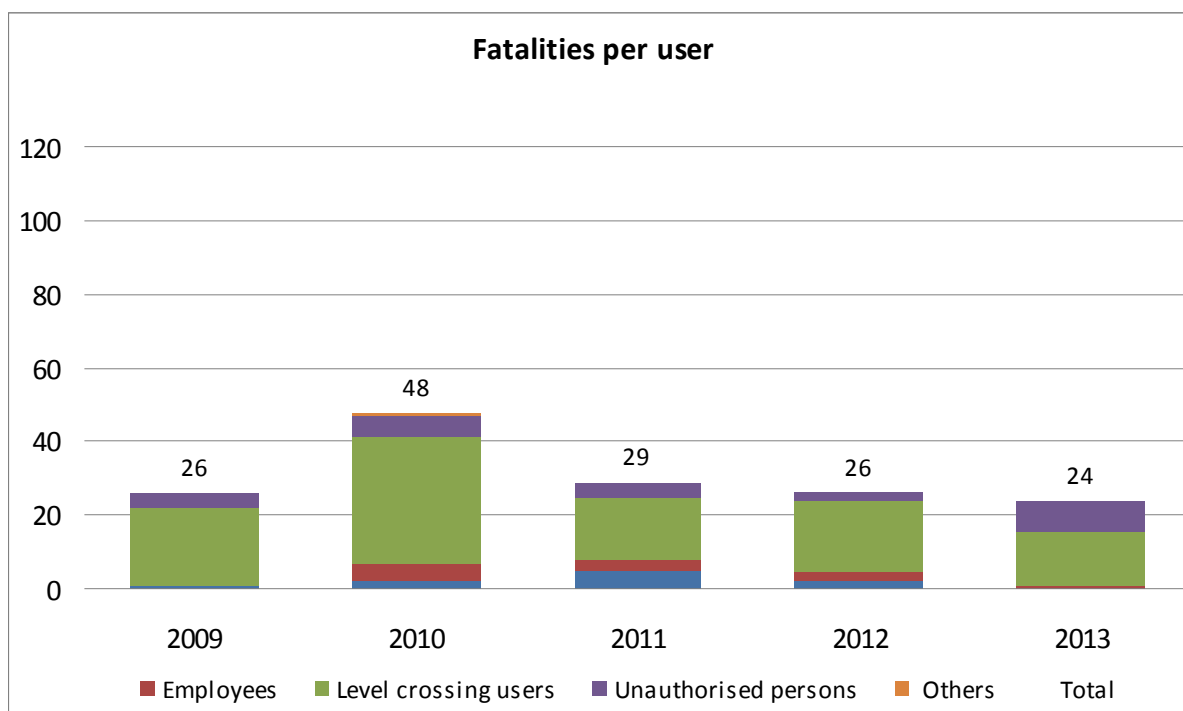
c) vozidel uvedených v čl. 2. odst. 2 a vojenských zařízení a zvláštní dopravy, pro něž se před poskytnutím služby požaduje vydání ad hoc povolení vnitrostátním bezpečnostním orgánem. V tomto případě se výjimka udělí na doby nejvýše pěti let.“



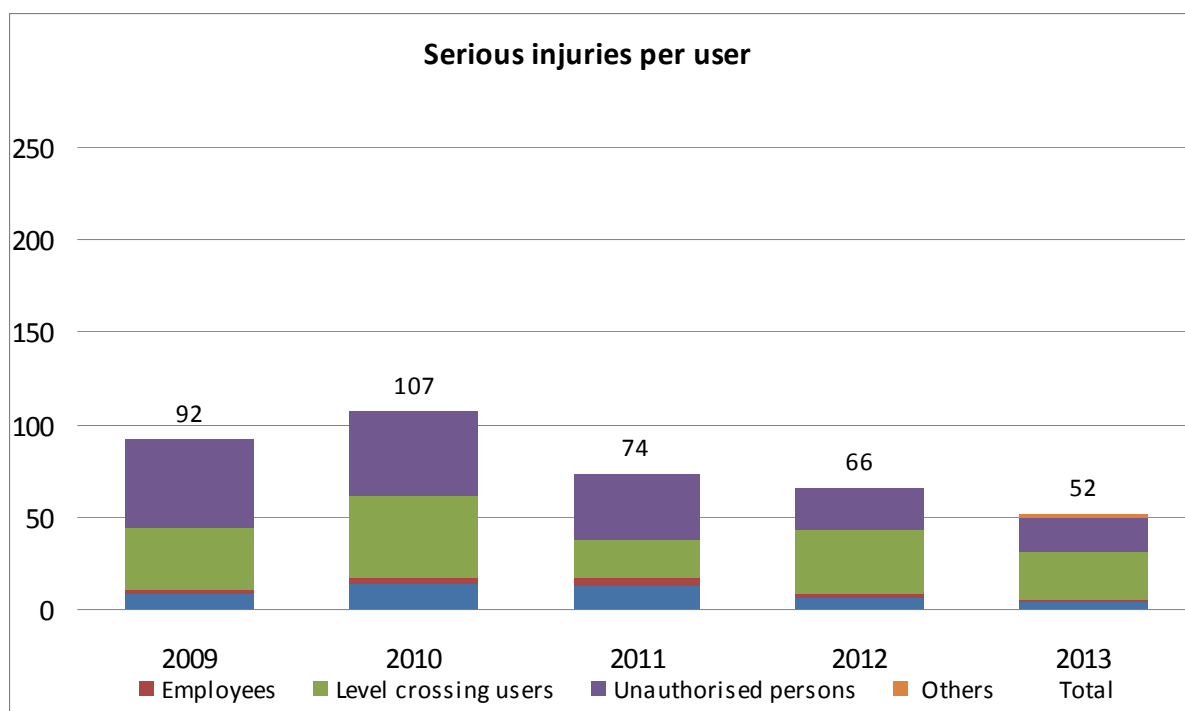
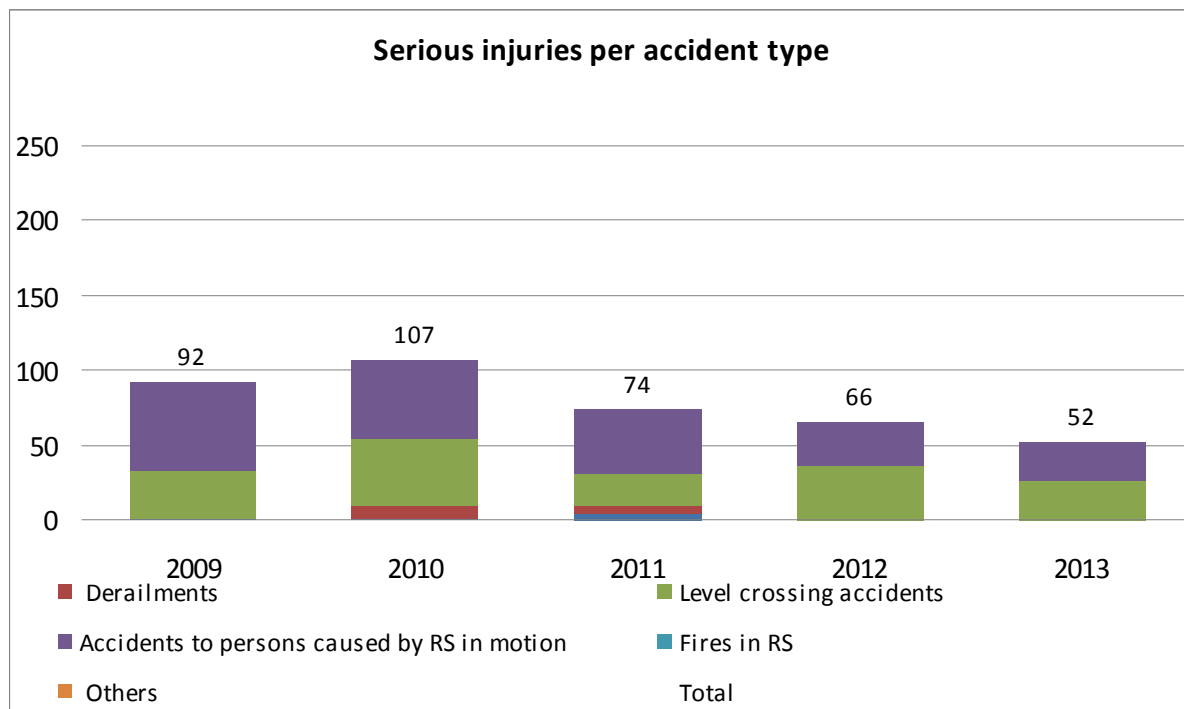
PŘÍLOHA A

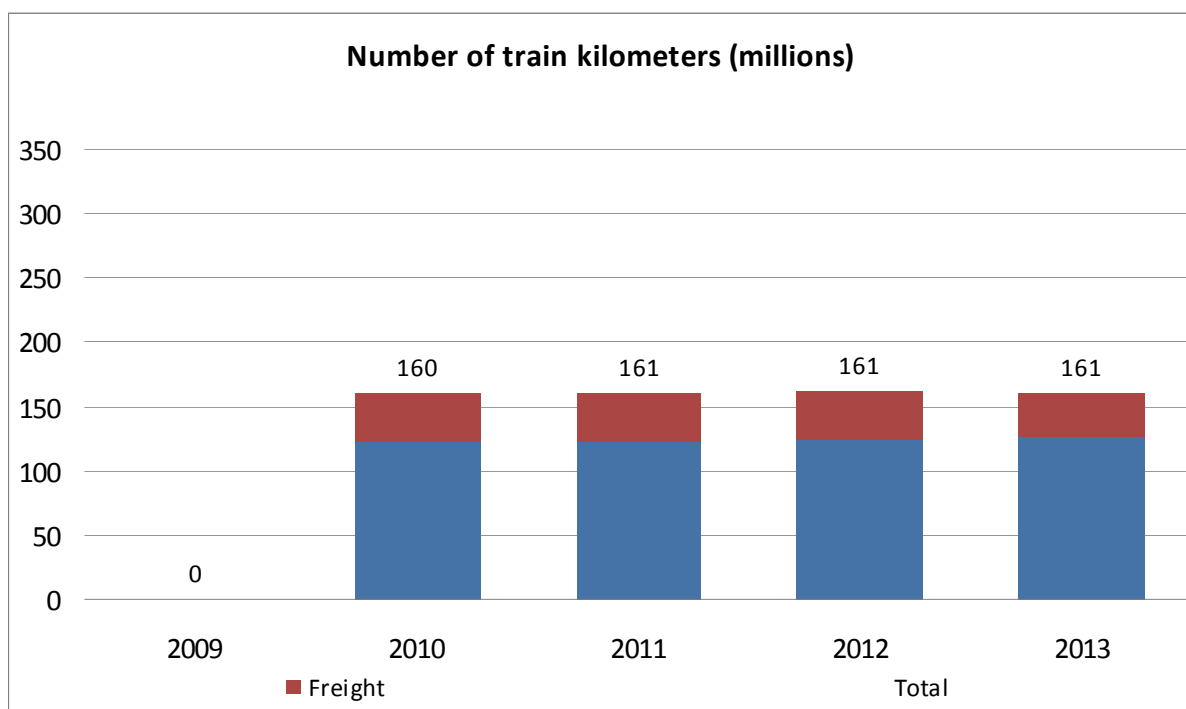
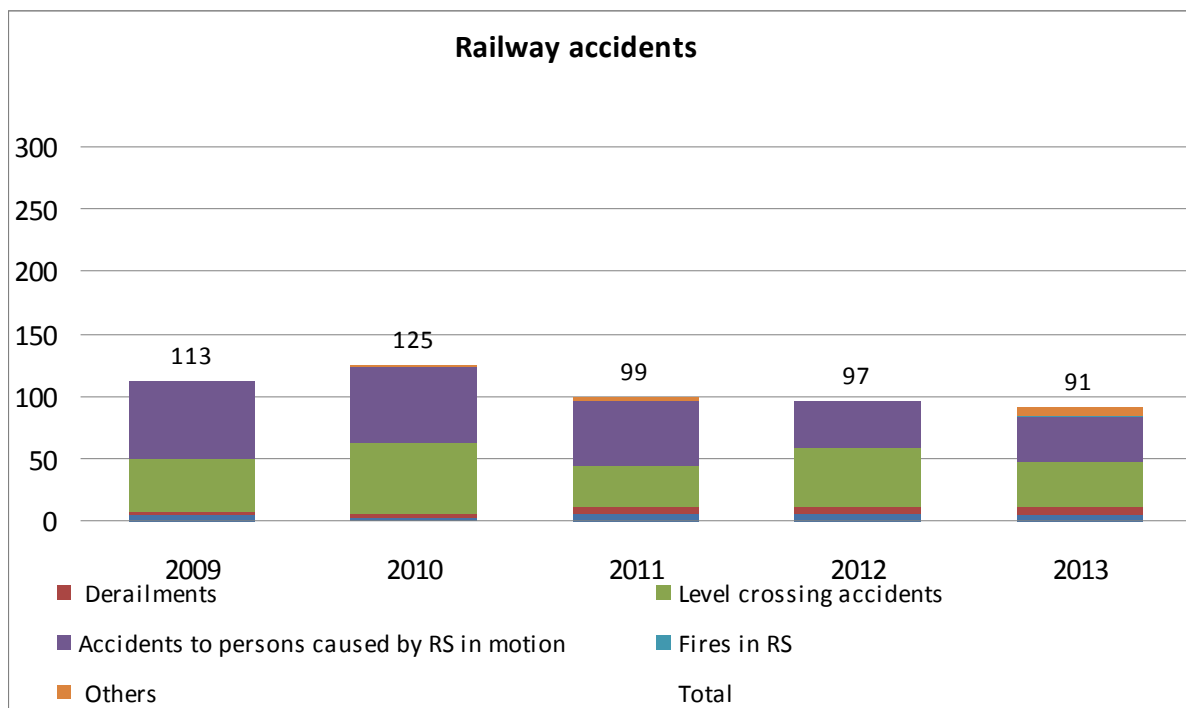
SPOLEČNÉ BEZPEČNOSTNÍ UKAZATELE¹

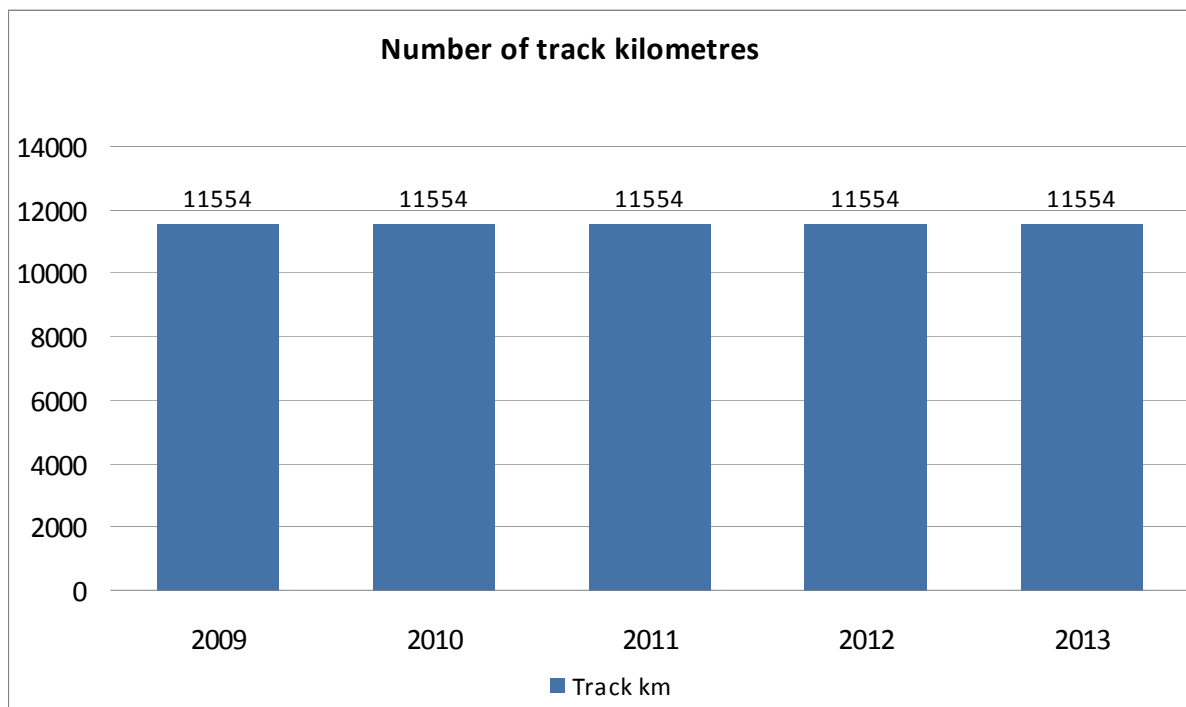
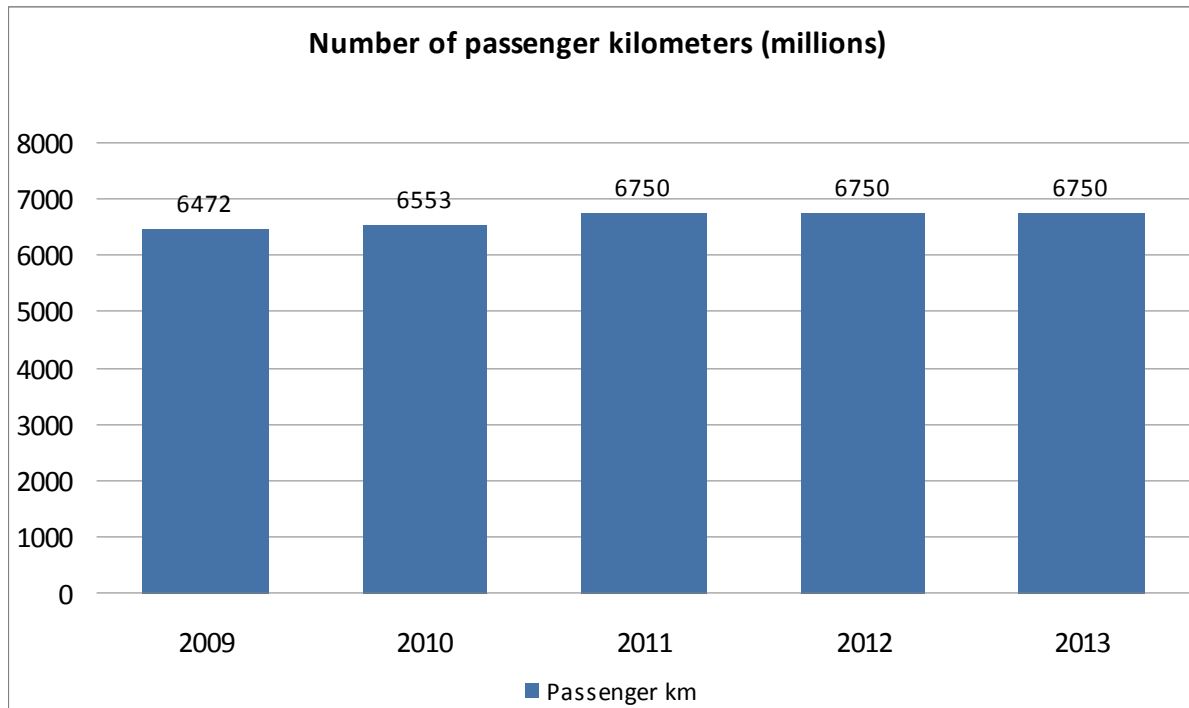
Přehled mimořádných událostí - podle definice nařízení Evropského parlamentu a Rady 91/2003 je uložen v samostatném souboru.

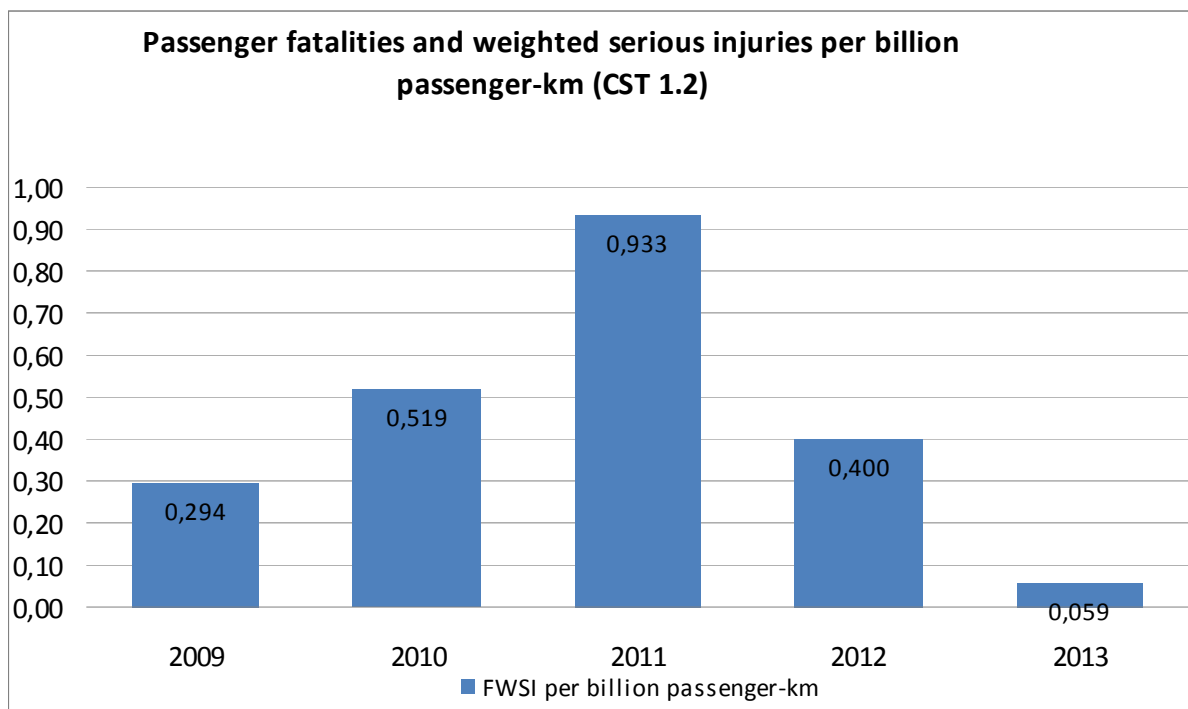
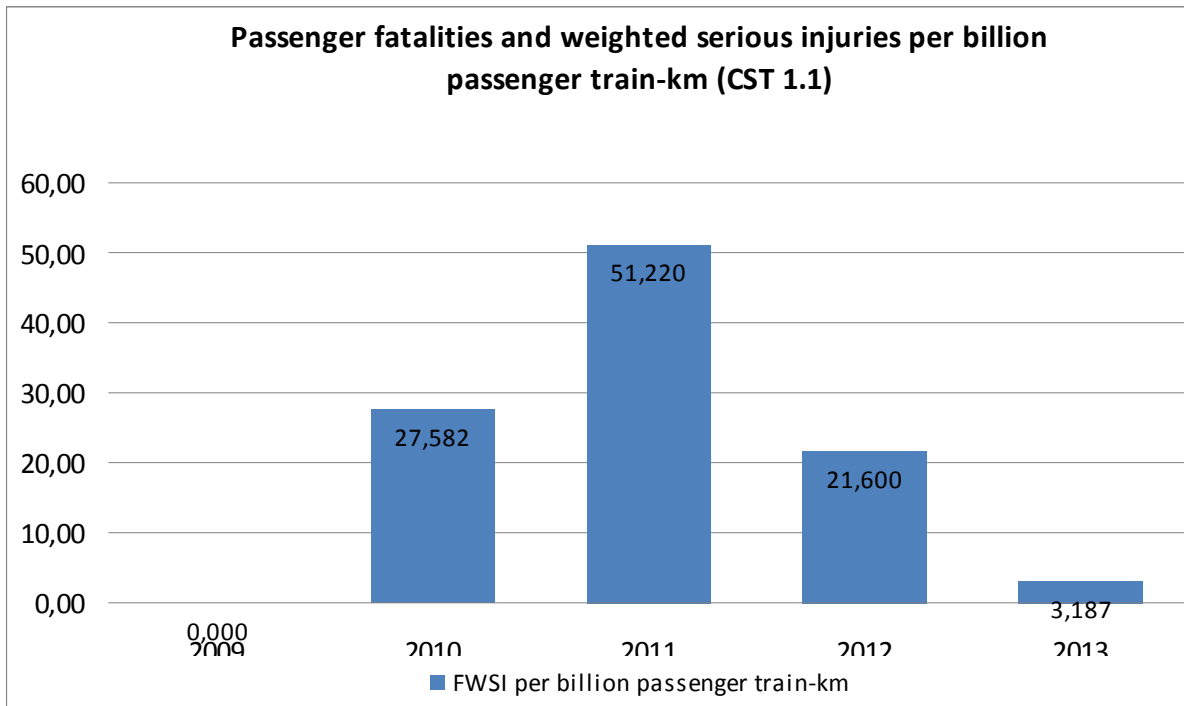


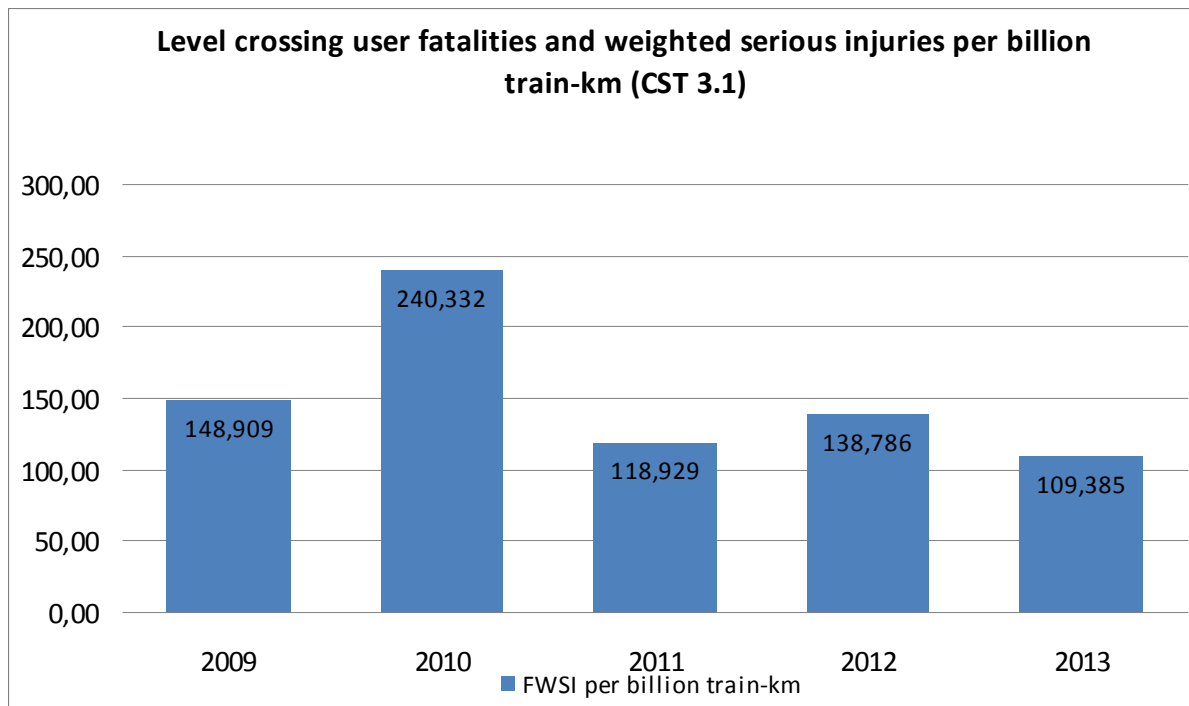
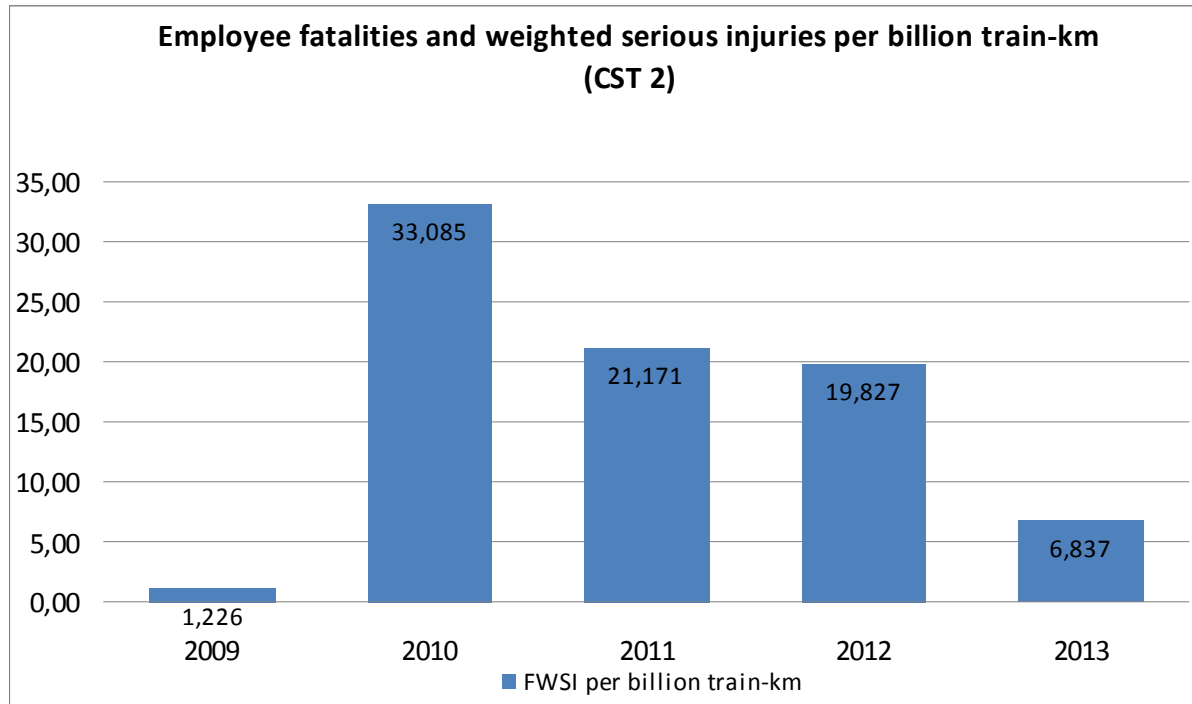
¹ Viz dodatek k příloze I směrnice o bezpečnosti železnic (1) ve znění směrnice Komise 2009/149/ES (6).

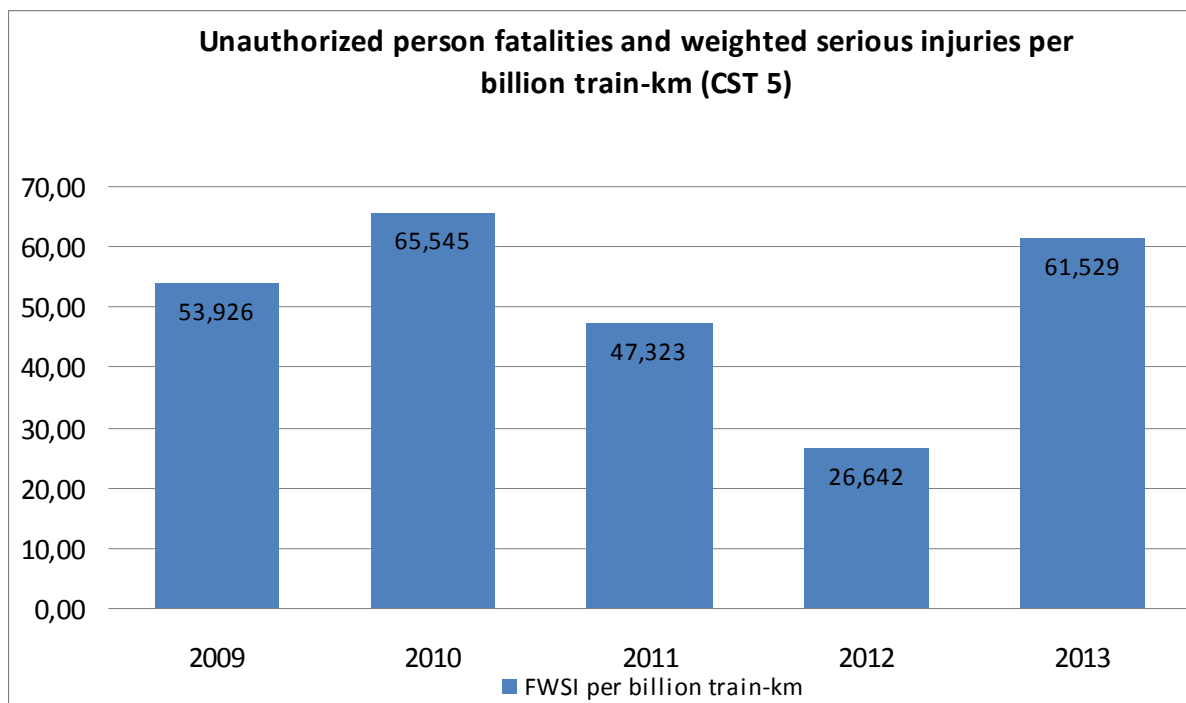
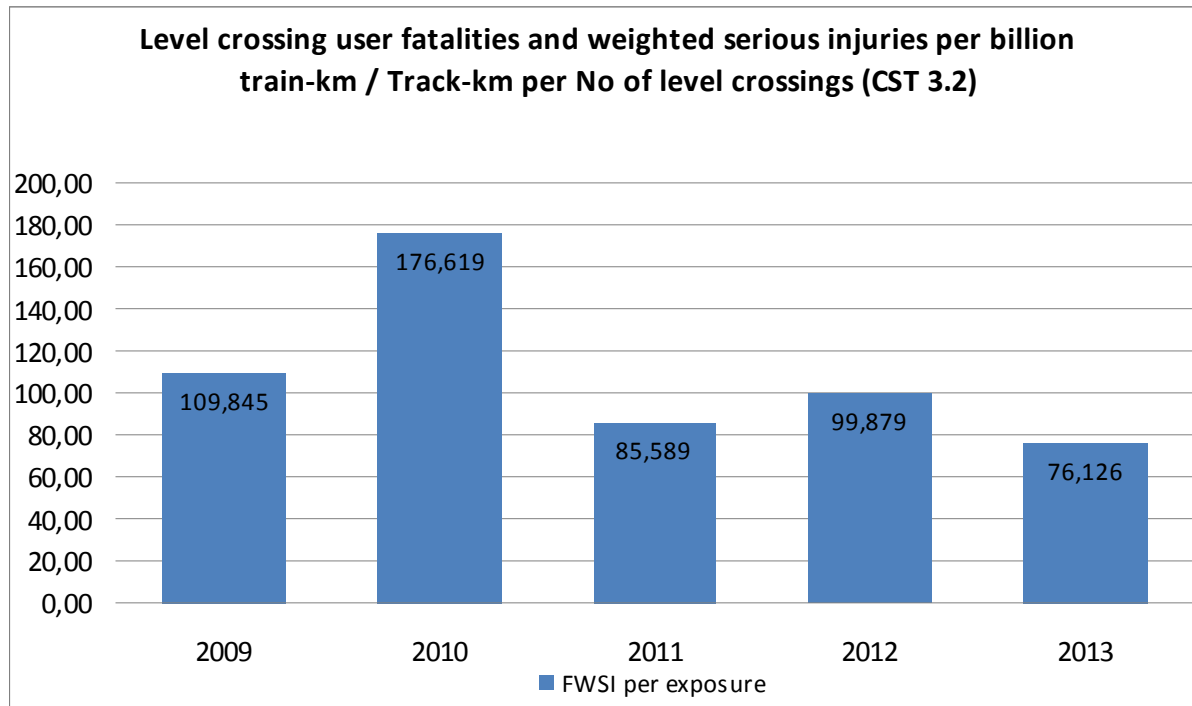


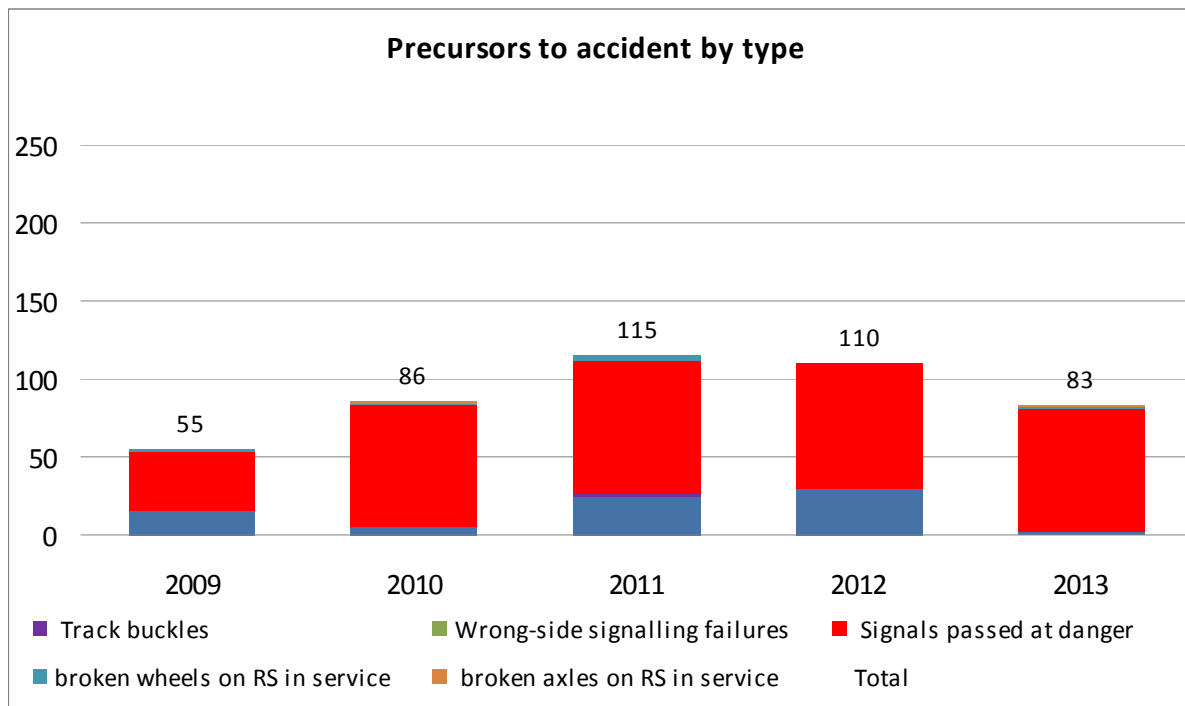
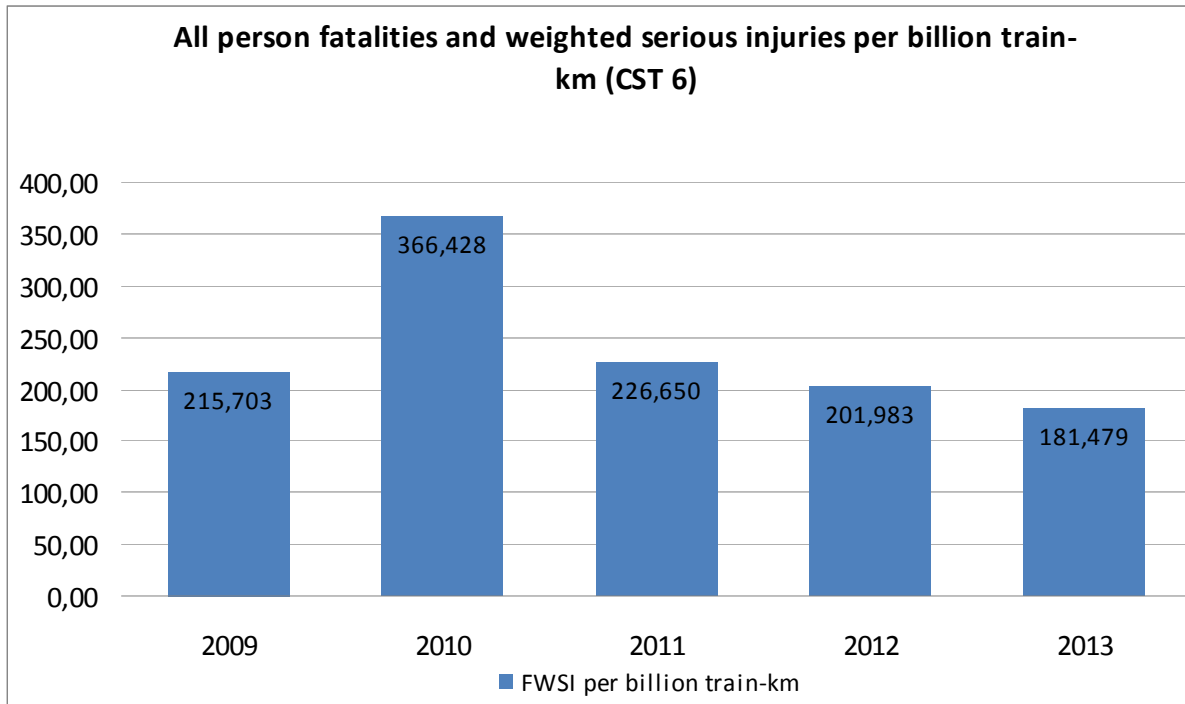


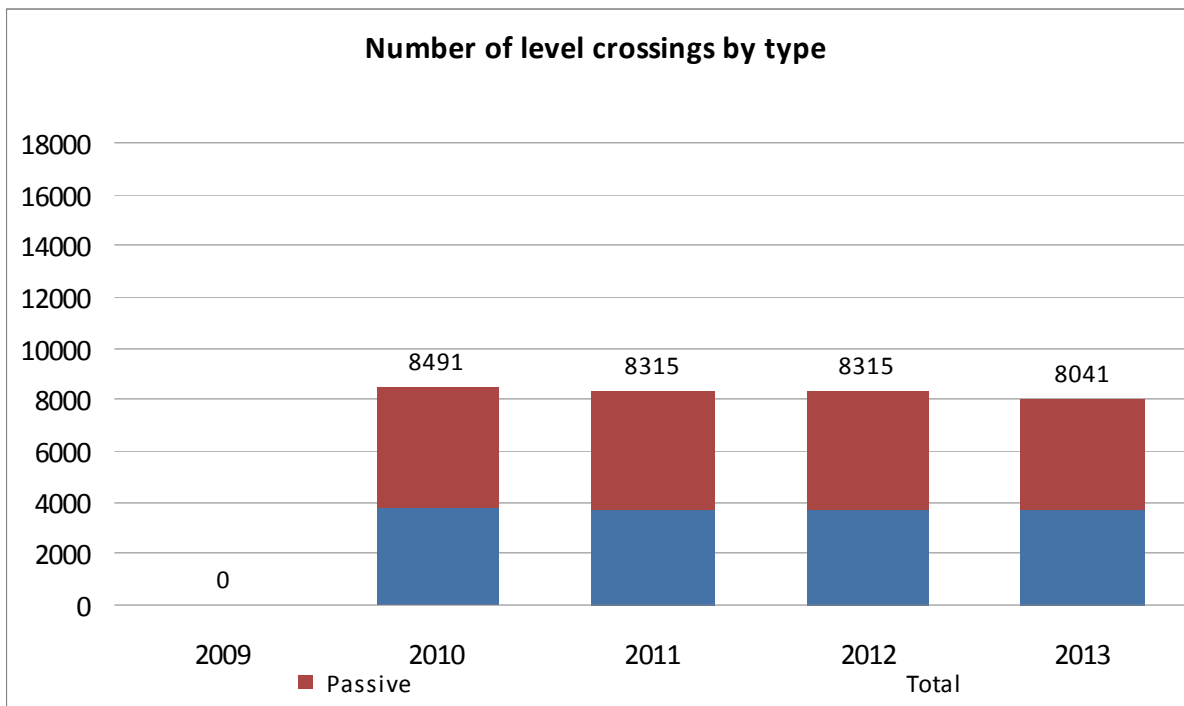
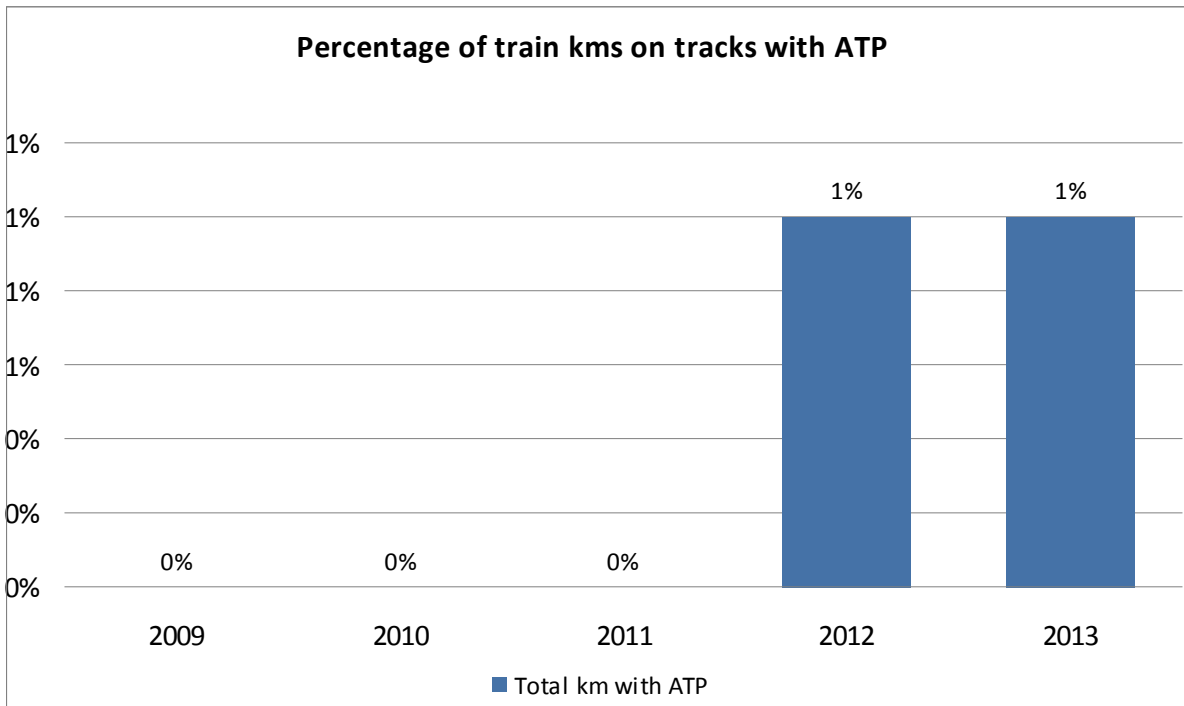














ODBOR REGULACE A BEZPEČNOSTI

Definice z nařízení Evropského parlamentu a Rady 91/2003:

Nehoda – míněna neočekávaná nebo neúmyslná náhlá událost nebo určitý řetěz takovýchto událostí, který má škodlivé následky. Nehody jsou děleny do následujících kategorií: srážky, vykolejení, nehody na úrovnových přejezdech, nehody osob způsobeny pohybujícími se železničními vozidly, požáry v železničních vozidlech a ostatní.

Vážná nehoda – nehoda, které se účastní nejméně jedno pohybující se železniční vozidlo, při které je usmrcena nebo těžce zraněna nejméně jedna osoba, nebo při které jsou vážné škody na vozidlech, kolejích, ostatním zařízení, nebo na životním prostředí, nebo dojde k rozsáhlému přerušení železničního provozu. Nehody na vlečkách v továrnách, skladech nebo nehody v depech jsou vyloučeny.

Je nechtěná a nezamýšlená, to vylučuje vznik z důvodů vandalizmu, sebevražd a teroristických útoků.

Vážná škoda na vozidle, kolejích, ostatním zařízení, nebo na životním prostředí – je škoda odpovídající ekvivalentu 150 000 EUR a vyšší.

Rozsáhlé přerušení železničního provozu – je přerušení železničního provozu na železniční trati na více než 6 hodin.

Nehoda s vážnými následky na zdraví osob - nehoda, které se účastní nejméně jedno pohybující se železniční vozidlo, při které je usmrcena nebo těžce zraněna nejméně jedna osoba. Nehody na vlečkách v továrnách, skladech nebo nehody v depech jsou vyloučeny.

Srážka vlaků, včetně srážek s překážkou v průjezdném průřezu – je čelní nebo zadní srážka mezi dvěma vlaky nebo boční srážka mezi vlakem a částí jiného vlaku zasahujícího do průjezdného průřezu, nebo srážka vlaku s:

- a) posunujícími vozidly;
- b) pevnými překážkami jako zarážedla;
- c) objekty dočasně umístěnými na nebo v blízkosti kolejí (s výjimkou předmětů na úrovnových přejezdech pokud byly ztraceny křižujícími vozidly nebo ostatními účastníky provozu na železničním přejezdu), jako jsou skály, sesuv půdy, stromy, ztracené části železničních vozidel, vozy a stroje nebo zařízení pro údržbu tratí.

Vykolejení vlaku – míní se událost, kdy nejméně jedno kolo vlaku opustí kolej.

Nehoda na úrovnovém železničním přejezdu – nehoda na úrovnovém železničním přejezdu, které se zúčastnilo nejméně jedno železniční vozidlo a jedno nebo více křižujících vozidel, ostatní účastníci provozu na železničním přejezdu jako chodci nebo ostatní předměty dočasně se vyskytující na nebo blízko kolejí, které byly ztraceny křižujícími vozidly nebo ostatními účastníky provozu na železničním přejezdu.

Nehody se škodami na zdraví osob způsobené pohybujícími se železničními vozidly – nehody jedné nebo více osob, které byly buď sraženy železničním vozidlem nebo předmětem naloženým nebo



ODBOR REGULACE A BEZPEČNOSTI

uvolněným z vozu. Do počtu osob, které vypadly ze železničních vozidel jsou zahrnuty, také osoby, které upadly nebo byly zasaženy ztraceným předmětem, který byl přepravován na vozidle.

Požár na vozovém parku – ohně a exploze, ke kterým došlo v železničních vozidlech (včetně jejich nákladu) když byly přepravovány mezi stanicí nakládky a stanicí vykládky, zahrnuje také mezilehlé zastávky a seřaďovací práce (*škoda odpovídající ekvivalentu 150 000 EUR a vyšší*)

Cestující – každá osoba, nezahrnující doprovod vlaku, která cestuje železnici. Pro účely statistiky o nehodách se počítají i cestující, kteří se pokoušejí nastoupit do pohybujícího se vlaku nebo vystoupit z pohybujícího se vlaku.

Usmrcená osoba – osoba, která na následky nehody zemře ihned nebo do 30 dní po nehodě.

Zraněná osoba - osoba, která následkem nehody utrpěla zranění vyžadující lékařské ošetření.

Těžce zraněná osoba – osoba, která následkem nehody utrpěla zranění vyžadující hospitalizaci delší než 24 hodin.

Sebevražda – znamená konání vedoucí k úmyslnému sebezranění se smrtelnými následky, které byly takto zaznamenány a klasifikovány příslušným vnitrostátním orgánem.

Zaměstnanci (smluvní zaměstnanci a smluvní fyzické osoby jsou zahrnuty) – každá osoba v zaměstnaneckém poměru k provozovateli drážní dopravy, která pracuje v okamžiku nehody. Zahrnuty jsou vlakové čety a personál manipulující s vozovým parkem a zařízením dopravní infrastruktury.

Účastník provozu na železničním přejezdu – osoba používající úroňový železniční přejezd k překročení železniční trati jakýmkoliv dopravním prostředkem nebo pěšky.

Osoba pohybující se bez povolení na trati (neoprávněná osoba) – jakákoliv osoba vyskytující se bez povolení v prostoru železniční trati s výjimkou účastníků provozu na železničním přejezdu.

Vlakový kilometr (vlkm) – znamená jednotku měření pohybu vlaku na vzdálenost jednoho kilometru. Použitá vzdálenost je, pokud je známa, skutečně projetá vzdálenost, jinak se použije standardní síťová vzdálenost mezi výchozím a konečným bodem. Bere se do úvahy jen vzdálenost na území vykazujícího státu.

Osobový kilometr (oskm) – znamená jednotku měření přepravy jednoho cestujícího železnici na vzdálenost jednoho kilometru. Bere se do úvahy jen vzdálenost na území vykazujícího státu.

Národní definice

Celkový počet ostatních mimořádných událostí - ohrožení rozdělený do následujících typů

Lom kolejnice - je porušení celistvosti kolejnice, které nedovoluje jízdu DV přes poškozené místo.



ODBOR REGULACE A BEZPEČNOSTI

Vybočení koleje - je změna polohy koleje v horizontálním nebo vertikálním směru z důvodů překročení příčných a podélných odporů, vzpěrné tuhosti koleje, která nedovoluje jízdu DV přes poškozené místo.

Selhání návěstních (zabezpečovacích) systémů – je stav, kdy vlivem závady na součásti zabezpečovacího zařízení nedojde k uvedení zabezpečovacího zařízení do stavu zajišťujícího bezpečný provoz drážní dopravy nebo odvracejícího nebezpečí v drážní dopravě.

Nedovolená jízda drážního vozidla za návěstidlo zakazující jízdu - je jízda DV bez svolení k jízdě za návěstidlo zakazující jízdu.

Lom kola nebo nápravy drážního vozidla - je porušení celistvosti kola (nápravy) působením vnitřních a vnějších vlivů (materiálové a výrobní vady, ...), pro které je nutné vyřadit DV z provozu.



ODBOR REGULACE A BEZPEČNOSTI

PŘÍLOHA B **ZMĚNY PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ**

Tabulka 1

ZMĚNY SMĚRNICE O BEZPEČNOSTI ŽELEZNIC	Provedeno ve vnitrostátním právu (Ano/Ne)	Právní odkaz	Datum vstupu v platnost
Směrnice 2008/57/ES	Ano	transpozice 266/1994 Sb. 266/1994 Sb. transpozice 22/1997 Sb. transpozice 71/2000 Sb. transpozice 23/2000 Sb. transpozice 205/2002 Sb. transpozice 500/2004 Sb. transpozice 103/2004 Sb. transpozice 352/2004 Sb. 352/2004 Sb. transpozice 133/2005 Sb. 133/2005 Sb. transpozice 181/2006 Sb. transpozice 191/2006 Sb. transpozice 377/2006 Sb. transpozice 371/2007 Sb. transpozice 289/2010 Sb. 289/2010 Sb. transpozice 134/2011 Sb. transpozice 34/2011 Sb. transpozice 326/2011 Sb. 134/2011 Sb.: čl.I 326/2011 Sb. 88/2012 Sb.	06.04.2012



ODBOR REGULACE A BEZPEČNOSTI

Směrnice 2008/110/ES	Ano	transpozice 266/1994 Sb. transpozice 173/1995 Sb. transpozice 23/2000 Sb. transpozice 174/2000 Sb. transpozice 352/2004 Sb. transpozice 103/2004 Sb. transpozice 377/2006 Sb. transpozice 181/2006 Sb. transpozice 134/2011 Sb. transpozice 326/2011 Sb.	26.11.2011
Směrnice Komise 2009/149/ES	Ano	transpozice 266/1994 Sb. transpozice 181/2006 Sb. transpozice 376/2006 Sb. 376/2006 Sb. transpozice 248/2010 Sb. 248/2010 Sb.	30.8.2010



Tabulka 2

PRÁVNÍ A SPRÁVNÍ PŘEDPIS	Právní odkaz	Datum vstupu v platnost	Popis změny	Důvody pro změnu
Týkající se vnitrostátního bezpečnostního orgánu				
Týkající se oznámených subjektů, určených subjektů, subjektů pro posuzování, třetích subjektů pro registraci, přezkoušení atd.				
Týkající se železničních podniků / provozovatelů infrastruktury / subjektů odpovědných za údržbu	Vyhláška č. 58/2013 Sb. Ministerstva dopravy, kterou se mění vyhláška Ministerstva dopravy č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů	11.3.2013	Právní otázky stavby a provozu železnic.;Železniční vlečky.;Lanové dráhy.;Technická bezpečnost zařízení	Transpozice 2012/696/EU, 2012/88/EU



ODBOR REGULACE A BEZPEČNOSTI

	Vyhláška č. 57/2013 Sb. Ministerstva dopravy, kterou se mění vyhláška Ministerstva dopravy č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění pozdějších předpisů	11.3.2013	Drážní vozidla a zvláštní drážní mechanizační zařízení.;Přepravní řád v železniční dopravě.;Dopravní předpisy. Řízení provozu na železnici.;Železniční vlečky.	Transpozice 2012/696/EU, 2012/88/EU
	Nařízení vlády č. 457/2013 Sb. ze dne 18. prosince 2013, kterým se mění 1/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní nákladní dopravu, ve znění nařízení vlády č. 295/2000 Sb.	31.12.2013	Přepravní smlouvy;Přeprava nákladů v železniční dopravě.;Dopravní předpisy. Řízení provozu na železnici	Transpozice COTIF, RID
Provádění jiných požadavků EU (pokud se týkají bezpečnosti železnic)				

