



Česká republika
Czech Republic



Drážní inspekce
The Rail Safety Inspection Office

Zpráva o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události

Srážka sunutého posunového dílu s otáčejícím se manipulačním
nakladačem v km 0,130 na dráze železniční, vlečce Mendelova univerzita
v Brně, Dřevosklad Adamov

Úterý, 24. ledna 2012

Investigation Report of Railway Accident

Collision of shunting movement with a road vehicle (working machine), km
0,130, siding Mendelova univerzita v Brně, Dřevosklad Adamov

Tuesday, 24th January 2012

č. j.: 6-284/2012/DI

SUMMARY



Grade: accident.

Date and time: 24th January 2012, 13:48 (12:48 GMT).

Occurrence type: collision of shunting movement with a road vehicle (working machine) with injury of employee.

Description: collision of the first rolling stock of shunting movement with a road vehicle (working machine) with consequence of serious injury of employee – shunter who stood on the wagon and working machine crashed into him.

Type of train: shunting operation.

Location: siding Mendelova univerzita v Brně, Dřevosklad Adamov, km 0,130.

Parties: ČD Cargo, a. s. (IM);
ČD Cargo, a. s. (RU);
Mendelova univerzita v Brně (owner of the siding).

Consequences: 1 serious injury

total cost CZK 3 950,-

Direct cause: ride of the road vehicle (working machine - VOLVO) into the circuit of siding with subsequent development of threat of siding and operation on the siding, threat of health of employees and property of the infrastructure manager of siding and railway undertaking threat of health and property of people who are illegally moving in the circuit of siding.

Underlying cause:

operation of railway undertaking on the siding except of specified time without compliance of the rules for extraordinary operation of siding.

Contributing factors:

owner of the siding does not solve operation by railway undertaking except of specified time on the siding which is in conflict with the rules set out in the local regulation of siding owner.

Root cause: none.

Recommendations:

Addressed to infrastructure manager of siding and railway undertaking – ČD Cargo, a. s.:

1. to modify technological procedures in accordance with the safe operation so that they were clear and understandable;
2. to develop a written information according with the provisions of § 101 paragraph (3) of Act No. 262/2006 Sb., zákoník práce, v platném znění, and to implement it on the basis of risk assessment to technological procedures.

Addressed to siding owner - Mendel University in Brno:

1. to develop a written information according with provisions of § 101 paragraph (3) of Act No. 262/2006 Sb., zákoník práce, v platném znění, and to implement it on the basis of risk assessment and operation on the siding by railway undertaking - ČD Cargo, to their own local regulation.

Tato závěrečná zpráva je veřejná a veškeré dokumenty a skutečnosti jsou podloženy vyšetřovacím spisem.

Obsah

Summary	3
1 Souhrn	11
2 Údaje týkající se mimořádné události	12
2.1 Mimořádná událost	12
2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události	12
Obr. č. 1: Pohledy na místo MU.	12
2.1.2 Popis mimořádné události a místa nehody, včetně činnosti integrovaného záchranného systému a záchranné služby	13
Obr. č. 2: Schéma místa MU.	13
2.1.3 Rozhodnutí zahájit zjišťování příčin a okolností vzniku, sestava týmu odborně způsobilých osob a způsob vedení zjišťování příčin a okolností vzniku	14
2.2 Okolnosti mimořádné události	14
2.2.1 Zúčastnění zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, osoby ve smluvním poměru a další zúčastnění a svědci	14
2.2.2 Vlaky a jejich řazení, včetně registračních čísel jednotlivých drážních vozidel	14
2.2.3 Popis součástí dopravní cesty dráhy, zabezpečovacího systému (tj. zejména stav kolejí, výhybek, stavědel, návěstidel a vlakového zab. zařízení)	15
2.2.4 Použití komunikačních prostředků	15
2.2.5 Práce prováděné na místě mimořádné události a v její blízkosti	15
2.2.6 Aktivace plánu pro případ mimořádné události na dráze a sled událostí	15
2.2.7 Aktivace plánu integrovaného záchranného systému, policie a zdravotnické záchranné služby a sled událostí	15
2.3 Úmrtí, zranění a materiální škody	15
2.3.1 U cestujících a třetích osob, zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru	15
2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku	16
2.3.3 Na drážních vozidlech, součástech dopravní cesty a na životním prostředí	16
2.4 Vnější okolnosti	16
2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje	16
3 Záznam o podaných vysvětleních	16
3.1 Souhrn podaných vysvětlení (podléhá ochraně identity osob)	16

3.1.1 Zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru	16
3.1.2 Jiné osoby	17
3.2 Systém zajišťování bezpečnosti	18
3.2.1 Rámcová organizace a způsob, jakým jsou udílány a prováděny pokyny	18
3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a jejich prosazování	18
3.2.3 Postup vnitřní kontroly bezpečnosti a jejich výsledky	18
3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty ...	19
3.3 Právní a jiná úprava	19
3.3.1 Příslušné komunitární a vnitrostátní právní předpisy	19
3.3.2 Jiné předpisy, např. provozní řád, pracovní řád, předpisy pro údržbu, platné technické normy a další vnitřní předpisy	20
3.4 Činnost drážních vozidel a technických zařízení	20
3.4.1 Systém řízení, signalizace a zabezpečení, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat	20
3.4.2 Součásti dráhy	21
3.4.3 Komunikační prostředky	21
3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat	21
3.5 Dokumentace o provozním systému	21
3.5.1 Opatření učiněná zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, pokud jde o řízení, signalizaci a zabezpečení dopravy	21
3.5.2 Výměna verbálních hlášení v souvislosti s mimořádnou událostí včetně dokladů ze záznamového zařízení	22
3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události	22
3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky	22
3.6.1 Pracovní doba zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, kteří byli účastníky události	22
3.6.2 Zdravotní stav a osobní situace, které měly vliv na mimořádnou událost, včetně fyzického nebo psychického stresu	22
3.6.3 Uspořádání vybavení řídicího pracoviště nebo vozidla, která má vliv na jeho ovládání a užívání	22
3.7 Předchozí mimořádné události podobného charakteru	23
4 Analýza a závěry	23
4.1 Konečný popis mimořádné události	23
4.1.1 Konečný popis mimořádné události na základě zjištěných skutečností v bodě 3	23

4.2 Rozbor	23
4.2.1 Zhodnocení zjištěných skutečností podle bodu 3 a uvedení závěrů o příčině mimořádné události a činnosti záchranných služeb	23
4.3 Závěry	26
4.3.1 Bezprostřední příčiny mimořádné události, včetně faktorů, které k ní přispěly a které souvisely s jednáním zúčastněných osob nebo se stavem drážních vozidel nebo technických zařízení	26
4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou	26
4.3.3 Příčiny, které jsou způsobeny předpisovým rámcem a v používání systému zajišťování bezpečnosti	26
4.4 Doplnující zjištění	27
4.4.1 Nedostatky a opomenutí zjištěné během zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události, které však nejsou významné pro závěry o příčinách	27
5 Přijatá opatření	28
5.1 Seznam opatření, která byla v důsledku mimořádné události již učiněna nebo přijata	28
6 Bezpečnostní doporučení	29
7 Přílohy	30
Foto č. 1: Pohled na místo MU z kolejiště vlečky.	30

Seznam použitých zkratk a symbolů

COP	Centrální ohlašovací pracoviště
ČDC	ČD Cargo, a. s.
DI	Drážní inspekce
DK	dopravní kancelář
DKV	Depo kolejových vozidel
DP-VS	dozorčí provozu, vedoucí směny
GPS	globální polohový systém
HDV	hnací drážní vozidlo
HZS	Hasičská záchranná služba
IZS	Integrovaný záchranný systém
JOP	Jednotné obslužné pracoviště
JPO	Jednotka požární ochrany
MU	mimořádná událost
OMU	odbor šetření mimořádných událostí
ONV	obsluha nákladních vlaků
PČR	Policie České republiky
PJ	provozní jednotka
PP	provozní pracoviště
SD	státní dozor
SZZ	staniční zabezpečovací zařízení
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
TDPV	technologická dokumentace provozu vlečky
TDV	tažené drážní vozidlo
ÚDIV	ústřední dirigování vozů
ÚP	územní pracoviště
VI	vrchní inspektor
VKV	analogová služební rádiová síť
ZZS JMK	zdravotnická záchranná služba Jihomoravského kraje
žst.	železniční stanice

1 SOUHRN

Skupina události: nehoda.

Vznik události: 24. 1. 2012, 13:48 h.

Popis události: srážka nakladače dřevní hmoty značky VOLVO s prvním vozem sunutého posunového dílu v místě, kde se nacházel na stupačce zaměstnanec dopravce.

Dráha, místo: dráha železniční, vlečka Mendelova univerzita v Brně, Dřevosklad Adamov, km 0,130.

Zúčastnění: ČD Cargo, a. s. (provozovatel dráhy – vlečky a dopravce); Mendelova univerzita v Brně (vlastník vlečky).

Následky: těžká újma na zdraví zaměstnance dopravce; celková škoda 3.950 Kč.

Bezprostřední příčiny:

vjetí nakladače značky VOLVO do obvodu dráhy – vlečky, při němž došlo k ohrožení vlečky a drážní dopravy na vlečce, ohrožení zdraví zaměstnanců a majetku provozovatele vlečky a dopravce a ohrožení zdraví a majetku osob neoprávněně se pohybujících v obvodu vlečky.

Zásadní příčiny: provozování drážní dopravy na vlečce dopravcem mimo dobu, která byla dojednána smluvními podmínkami k uspokojování individuálních přepravních potřeb vlastníka vlečky, bez dodržení pravidel pro mimořádnou obsluhu vlečky.

Příspějící faktory: vlastníkem vlečky dlouhodobě neřešené provozování drážní dopravy na vlečce dopravcem mimo dobu, která byla dojednána smluvními podmínkami k uspokojování individuálních přepravních potřeb v dokumentu „Rozvrh pravidelných obsluh vlečky“, ze dne 7. 12. 2011, a v rozporu s pravidly uvedenými v čl. 5.2. „Kolejová vlečka“, kapitola 5. „ORGANIZAČNÍ A BEZPEČNOSTNÍ OPATŘENÍ PRO BEZPEČNÝ PROVOZ DŘEVOSKLADU“, MÍSTNÍ PROVOZNÍ PŘEDPIS, PROVOZNÍ ŘÁD DŘEVOSKLADU ADAMOV.

Příčiny v předpisovém rámci: nebyly DI zjištěny.

Bezpečnostní doporučení:

- dopravci a provozovateli dráhy – vlečky ČD Cargo, a. s.:
 1. v TDPV vyjmout pravidla pro bezpečné organizování drážní dopravy z kapitol týkajících se přepravního provozu a obsluhy dráhy a umístit je do kapitoly 3. Organizování drážní dopravy. Doplnit a upravit TDPV v kapitole 3. Organizování drážní dopravy tak, aby byla jednoznačná a srozumitelná;
 2. vypracovat písemnou informaci ve smyslu ustanovení § 101 odst. (3) zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, v platném znění,

a zpracovat na základě vyhodnocení rizik provozu Dřevoskladu Adamov, odpovídající pravidla do TDPV.

- vlastníkově vlečky Mendelova univerzita v Brně:
vypracovat písemnou informaci ve smyslu ustanovení § 101 odst. (3) zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, v platném znění, a zpracovat, na základě vyhodnocení rizik provozování vlečky a provozování drážní dopravy na vlečce firmou ČD Cargo, a. s., odpovídající pravidla do vlastního místního předpisu.

2 ÚDAJE TÝKAJÍCÍ SE MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI

2.1 Mimořádná událost



Obr. č. 1: Pohledy na místo MU.

2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události

2 ÚDAJE TÝKAJÍCÍ SE MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI

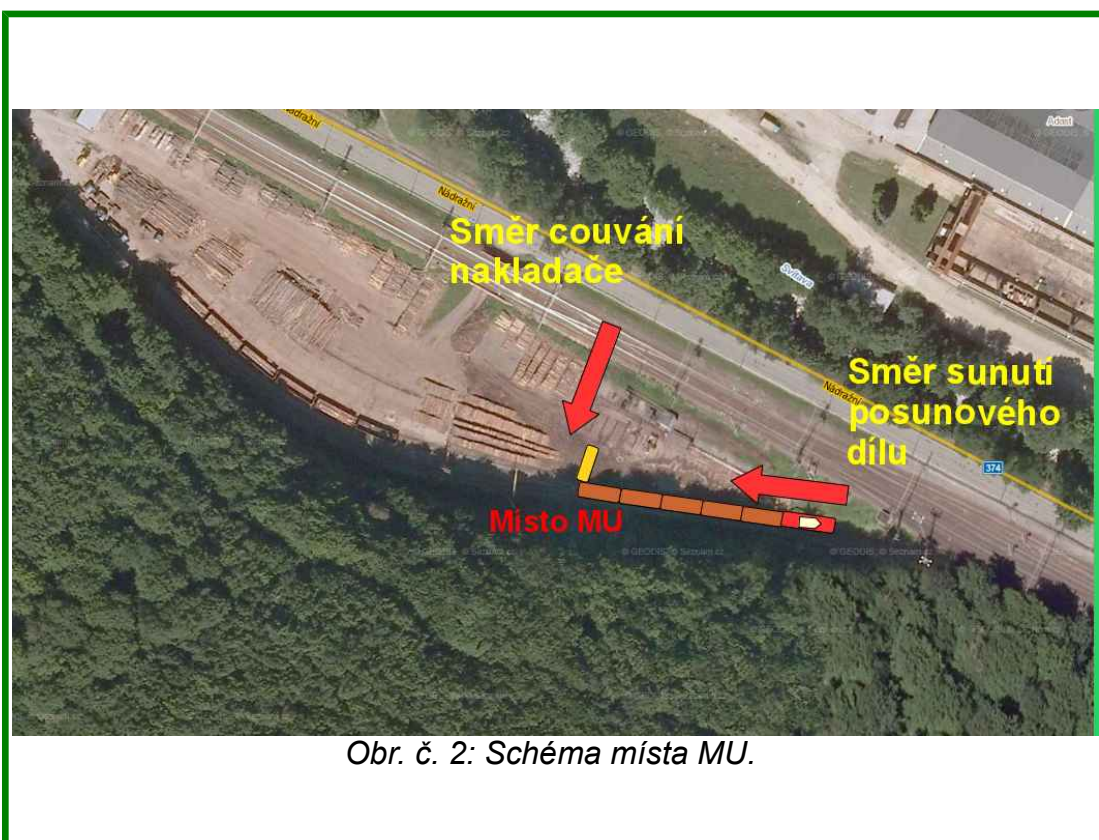
2.1 Mimořádná událost

2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události

K mimořádné události došlo dne 24. 1. 2012 ve 13:48 h na dráze železniční, vlečce Mendelova univerzita v Brně, Dřevosklad Adamov, v km 0,130, před hrotem výhybky V2.

2.1.2 Popis mimořádné události a místa nehody, včetně činnosti integrovaného záchranného systému a záchranné služby

Dne 24. 1. 2012 ve 13:31 h zastavil v žst. Adamov na 3. staniční koleji nákladní vlak Mn 82320. Výpravčí žst. Adamov a vedoucí ONV se vzájemně informovali o zamýšleném posunu ve stanici. Po jeho uskutečnění vedoucí ONV informoval výpravčího žst. Adamov o zamýšleném posunu ze staniční koleje č. 3 na vlečku Dřevosklad Adamov. Výpravčí obsluhou staničního zabezpečovacího zařízení postavil posunovou cestu od návěstidla L3 směrem na vlečku. Po rozsvícení návěsti „Posun dovolen“ započal posun sunuté soupravy, v jejímž čele stál na stupačce prvního sunutého vozu, vpravo ve směru jízdy, člen ONV. V prostoru vlečky, před hrotem výhybky V2, došlo při pomalé jízdě sunuté soupravy k bočnímu nárazu couvajícího nakladače dřevní hmoty značky VOLVO do pravé strany prvního sunutého vozu. Nakladač narazil do místa, kde se nacházel na stupačce člen ONV. Po nárazu sunutá souprava zastavila v km 0,135, tedy 5 m za místem srážky. Následkem nárazu došlo k těžkému zranění uvedeného zaměstnance a poškození nakladače dřevní hmoty VOLVO. Drážní vozidla ani součásti dráhy poškozeny nebyly. IZS byl aktivován vedoucím ONV z místa MU. Dále byl vznik MU ohlášen výpravčím žst. Adamov dle ohlašovacího rozvrhu.



2.1.3 Rozhodnutí zahájit zjišťování příčin a okolností vzniku, sestava týmu odborně způsobilých osob a způsob vedení zjišťování příčin a okolností vzniku

MU byla ohlášena na COP DI Praha dne 24. 1. 2012 ve 14:46 h. Vzhledem k následkům MU zahájila DI zjišťování příčin a okolností vzniku na místě MU v souladu s ustanovením § 53b odst. (1) zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění (dále také zákon č. 266/1994 Sb.). Následným šetřením MU byl pověřen Územní inspektorát Brno.

2.2 Okolnosti mimořádné události

2.2.1 Zúčastnění zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, osoby ve smluvním poměru a další zúčastnění a svědci

Zúčastněné osoby za:

- dopravce a provozovatele vlečky:

- strojvedoucí sunutého posunového dílu, zaměstnanec ČDC, DKV Brno, PJ Brno;
- vedoucí obsluhy nákladního vlaku, zaměstnanec ČDC, PP Brno-Maloměřice;
- člen obsluhy nákladního vlaku, zaměstnanec ČDC, PP Brno-Maloměřice;
- vozový dispečer ÚDIV Brno-Maloměřice, zaměstnanec ČDC, PP Brno-Maloměřice;
- dozorčí provozu DP-VS Brno Maloměřice, zaměstnanec ČDC, PP Brno-Maloměřice.

- vlastníka vlečky:

- řidič nakladače značky VOLVO, zaměstnanec Mendelovy univerzity v Brně;
- vedoucí dřevoskladu Adamov, zaměstnanec Mendelovy univerzity v Brně.

- svědek MU:

- výpravčí žst. Adamov.

2.2.2 Vlaky a jejich řazení, včetně registračních čísel jednotlivých drážních vozidel

Sunutý posunový díl byl sestaven z HDV 731.040-2 a 5 DV. Složení soupravy DV bylo následující:

- CZ-ČDC Eas 31 54 5966 056-1 (první sunuté DV);
- CZ-ČDC Eas-u 31 54 5961 052-5;
- CZ-ČDC Eas-u 31 54 5963 251-1;
- CZ-ČDC Eas-u 31 54 5963 064-8;
- CZ-ČDC Eas-u 31 54 5964 270-0.

Celková délka posunového dílu byla 86 m, 24 náprav, o celkové hmotnosti 190 t. Brzděn byl průběžnou samočinnou brzdou v režimu P.

2.2.3 Popis součástí dopravní cesty dráhy, zabezpečovacího systému (tj. zejména stav kolejí, výhybek, stavědel, návěstidel a vlakového zab. zařízení)

Stav součástí dopravní cesty nesouvisí vzhledem k příčinám a okolnostem vzniku s danou MU. Stav zabezpečovacího zařízení na místě styku drah je popsán v kapitole 3.4.1.

2.2.4 Použití komunikačních prostředků

Vedoucí ONV, strojvedoucí a člen ONV použili pro předávání pokynů pro posun sunutím a komunikaci s výpravčím žst. Adamov radiostanice služební síť VKV. Pevné telefonní linky ani služební mobilní telefony zaměstnanců dopravce a provozovatele vlečky, z nichž by byly předány pokyny pro bezpečné organizování drážní dopravy při posunu na vlečku, před vznikem MU, nebyly dle výpisu telefonních hovorů použity.

2.2.5 Práce prováděné na místě mimořádné události a v její blízkosti

Bezprostředně před vznikem MU byla prováděna v blízkosti místa MU a v místě MU manipulace s dřevní hmotou pomocí nakladače značky VOLVO.

2.2.6 Aktivace plánu pro případ mimořádné události na dráze a sled událostí

Vznik MU zaznamenal výpravčí žst. Adamov z hlasitého odposlechu služebního rádiového provozu v DK. Poté postupoval v ohlášení dle ohlašovacího rozvrhu.

Na COP DI byla MU nahlášena ve 14:46 h. Na místo MU se dostavily odborně způsobilé osoby za provozovatele dráhy – vlečky, dopravce a VI DI. Na místě MU byli rovněž přítomni i vedoucí zaměstnanci jednotlivých organizačních složek provozovatele dráhy a dopravce.

Za účasti VI DI bylo provedeno komisionální ohledání místa MU, včetně vyhotovení zápisu.

Po ohledání místa vzniku mimořádné události VI DI, PČR, zaměstnanci OMU ÚP Brno byl v 16:00 h dán DI souhlas k zahájení odklizovacích prací.

Drážní doprava na vlečce byla pro případné mimořádné obsluhy vlečky či jízdy drážních vozidel servisních organizací přerušena od 13:48 h. V 16:38 h bylo provozování vlečky obnoveno.

2.2.7 Aktivace plánu integrovaného záchranného systému, policie a zdravotnické záchranné služby a sled událostí

Na místě MU zasahovaly: jednotka Krajského ředitelství policie Jihomoravského kraje, Územní odbor Blansko – Vyškov, HZS SŽDC, JPO Brno a ZZS JMK.

2.3 Úmrtí, zranění a materiální škody

2.3.1 U cestujících a třetích osob, zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru

Při MU došlo k těžkému zranění člena ONV, zaměstnance dopravce.

2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku

- na nakladači VOLVO 3.950 Kč;
- jiná škoda nevznikla.

2.3.3 Na drážních vozidlech, součástech dopravní cesty a na životním prostředí

Na drážních vozidlech, součástech dopravní cesty ani na životním prostředí ke škodě nedošlo.

2.4 Vnější okolnosti

2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje

- Teplota vzduchu + 4°C, zataženo, bez srážek, dobrá viditelnost;
- GPS souřadnice místa MU: 49°17'52.3475"N, 16°39'18.1203"E.

3 ZÁZNAM O PODANÝCH VYSVĚTLENÍCH

3.1 Souhrn podaných vysvětlení (podléhá ochraně identity osob)

3.1.1 Zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru

- vedoucí ONV – ze Zápisu se zaměstnancem a podání vysvětlení DI mimo jiné vyplývá:
 - splnil povinnosti spojené s technologií posunu sunutím a zahájil posun na vlečku;
 - později uslyšel „zastav, zastav, zastav“ a zaregistroval náraz do posunového dílu;
 - vyběhl směrem k čelu posunového dílu, uviděl zraněného zaměstnance, volal linku 112 a požádal strojvedoucího o lékárníčku;
 - poskytoval první pomoc;
 - jízdu na vlečku provedl z důvodu odstavení vozů k budoucí přístavbě;
 - o povinnosti žádat o svolení k posunu na vlečku mimo dobu pravidelné obsluhy nevěděl;
 - s novelizovaným předpisem byl seznámen formálně, bylo mu řečeno, že to platí jen v případě údržby výhybky;
 - předpis mu k prostudování zapůjčen nebyl;
 - výtku, že jezdil na vlečku mimo dobu pravidelné obsluhy, od zaměstnavatele ani od vlastníka vlečky neobdržel.

- člen ONV – ze Zázpisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:
 - byl vedoucím ONV seznámen se zamýšleným posunem;
 - zaujal místo na prvním sunutém voze, pravé stupačce, ve směru jízdy;
 - asi 10 m od výhybky V2 viděl rozjíždějící se nakladač, který couval směrem k vlaku;
 - nestihl zareagovat seskočením, protože se nakladač přiblížil velmi rychle;
 - k nárazu došlo v místě, kde stál.
- strojvedoucí HDV – ze Zázpisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:
 - byl vedoucím ONV seznámen se zamýšleným posunem;
 - při jízdě, před výhybkou V2, uslyšel návěst „stůj, stůj“ a ihned použil rychlobrzdu;
 - viděl rozkmit prvního sunutého vozu ze strany na stranu;
 - po výzvě od vedoucího ONV donesl lékárničku a poskytoval první pomoc.
- vozový dispečer ÚDIV Brno-Maloměřice – z podání vysvětlení DI mimo jiné vyplývá:
 - mimořádná obsluha s přepravcem nebyla sjednána.
- dozorčí provozu DP-VS Brno-Maloměřice – z podání vysvětlení DI mimo jiné vyplývá:
 - souhlas vedoucímu ONV k mimořádné obsluze vlečky neuděloval;
 - souhlas od vedoucího Dřevoskladu Adamov k provedení mimořádné obsluhy vlečky neobdržel.

3.1.2 Jiné osoby

- vedoucí Dřevoskladu Adamov, svědek MU – z podání vysvětlení DI mimo jiné vyplývá:
 - 14 obsluh provedených v lednu 2012 mimo dobu pravidelné obsluhy nesjednával;
 - dopravce uvedené obsluhy také nesjednal;
 - upozornil zaměstnance dopravce na fakt, že vjíždí na vlečku mimo dobu pravidelné obsluhy;
 - nepředal a ani neobdržel informace o rizicích dle § 101 odst. (3) zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, v platném znění;
- výpravčí žst. Adamov, svědek MU – ze Zázpisu pro svého zaměstnavatele mimo jiné vyplývá:
 - po provedení posunovacích prací ve stanici obdržel informaci od vedoucího ONV o posunu na vlečku;
 - postavil posunovou cestu ze 3. staniční koleje na vlečku;
 - slyšel v radiostanici pokyny z průběhu posunu;
 - později uslyšel „zastav, zastav, co děláš, zpomal“ a následně něco, co připomínalo náraz;
 - na dotaz, co se stalo, mu nebylo odpovězeno, ale slyšel ve vysílačce „dones lékárničku“;
 - na opětovný dotaz, co se stalo a zda má volat záchranku, mu bylo odpovězeno „dopravo vydrž, záchranka je zavolána“;
 - MU ohlásil dle ohlašovacího rozvrhu;
 - neměl žádné povinnosti vůči zaměstnancům vlastníka vlečky;

- již déle než rok registroval jízdy na vlečku v odpoledních hodinách.

3.2 Systém zajišťování bezpečnosti

3.2.1 Rámcová organizace a způsob, jakým jsou udílány a prováděny pokyny

Vlečka není od styčnicku styku drah v km 0,118 vybavena zabezpečovacím zařízením pro zabezpečení jízd vlaků. V km 0,140 se ručně stavěnou výhybkou V2 rozděluje na dvě manipulační koleje č. 1 a 2, které jsou ukončeny v km 0,323 a 0,179 zarážedlem.

Rámcová organizace a způsob udílení a provádění pokynů při provozování dráhy a drážní dopravy je stanovena zákonem č. 266/1994 Sb., prováděcími vyhláškami a pravidly obsaženými ve vnitřních předpisech provozovatele dráhy a dopravce, které se vztahují k zabezpečení posunu na vlečce bez zabezpečovacího zařízení.

3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a jejich prosazování

Zdravotní způsobilost zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce je posuzována ve smyslu ustanovení vyhlášky č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, v platném znění.

V době vzniku předmětné MU měli všichni na MU zúčastnění zaměstnanci provozovatele dráhy – vlečky a dopravce platný posudek o zdravotní způsobilosti.

Požadavky na odbornou způsobilost, včetně způsobu jejího prosazování, stanoví vyhláška č. 16/2012 Sb., o odborné způsobilosti osob řídících drážní vozidlo a osob provádějících revize, prohlídky a zkoušky určených technických zařízení a o změně vyhlášky Ministerstva dopravy č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, v platném znění.

Všichni na MU zúčastnění zaměstnanci provozovatele dráhy – vlečky a dopravce byli v době vzniku MU odborně způsobilí k výkonu zastávané funkce.

3.2.3 Postup vnitřní kontroly bezpečnosti a jejich výsledky

Kontrolní činnost u dopravce a provozovatele vlečky ČD Cargo, a. s., je prováděna podle:

- směrnice Ors34-B-2009 – „Metodika kontrolní činnosti úseku provozu“.

Kontrolní činnost na úseku provozu ČD Cargo, a. s., PJ Brno, je rozpracována podle výše uvedené metodiky do interního dokumentu:

- opatření ředitele PJ Brno č. 30/2009, Kontrolní činnost v PJ Brno.

Kontrolní činnost na vlečce Dřevosklad Adamov provádí vedoucí PP Brno-Maloměřice nebo dozorčí provozu PP Brno-Maloměřice čtvrtletně.

Vnitřní kontroly za rok 2011 byly provedeny ve stanovených termínech. Žádná z provedených kontrol však nebyla provedena se zaměřením na dodržování smluvních podmínek o provozování drážní dopravy na vlečce, organizování drážní dopravy na vlečce

v době pravidelných obsluh vlečky a dodržení pravidel pro organizování drážní dopravy při obsluze mimořádné, včetně kontroly vedení dokumentace o průběhu drážní dopravy. Kontroly tak neodhalily, dle skutečností uvedených v podání vysvětlení zaměstnance provozovatele dráhy celostátní a zaměstnance dopravce, porušování vnitřních předpisů uvedených v příčinné souvislosti se vznikem MU.

Kontrolou shromážděné dokumentace DI zjistila nedodržení povinnosti stanovené ve smlouvě o provozování vlečky, uzavřené mezi provozovatelem vlečky a vlastníkem vlečky, která stanovuje mimo jiné oběma stranám vypracovat písemnou informaci o rizicích a přijatých opatřeních k ochraně před jejich působením ve smyslu ustanovení § 101 odst. (3) zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, v platném znění. Tato povinnost nebyla oběma stranami dodržena. Vlastník vlečky a provozovatel vlečky tak neměli při vypracovávání místních a vnitřních předpisů důležité informace nejen pro zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, ale i pro další zvýšení úrovně zajištění bezpečnosti při provozování vlečky a drážní dopravy na vlečce.

Ve vztahu k povinnostem v TDPV pro organizování drážní dopravy, rozepsaných do kapitol týkajících se přepravního provozu a obsluhy dráhy, DI zjistila, že provozovatel vlečky stanovuje pravidla týkající se obsluhy dráhy a organizování drážní dopravy na vlečce, dopravce stanovuje pravidla pro provozování drážní dopravy, organizuje drážní dopravu na vlečce podle pravidel určených provozovatelem vlečky v době dohodnuté dle smluvních podmínek s přepravcem. Zároveň dopravce stanovuje pravidla vyplývající z přepravních podmínek. Některá pravidla týkající se bezpečného organizování drážní dopravy nejsou pro potřebu seznámení se s nimi a dodržování ve správné kapitole a nepřispívají tak dostatečně k bezpečnému organizování drážní dopravy na vlečce.

3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty

Provozovatelem dráhy železniční, vlečky Mendelova univerzita v Brně, Dřevosklad Adamov bylo ČD Cargo, a. s., se sídlem Jankovcova 1569/2c, Praha 7 – Holešovice, PSČ 170 00, na základě Úředního povolení vydaného Drážním úřadem dne 10. 6. 2009, pod č. j.: DUCR-28862/10/Lg (ev. č. ÚP/2010/4420).

Dopravcem bylo ČD Cargo, a. s., se sídlem Jankovcova 1569/2c, Praha 7 – Holešovice, PSČ 170 00, na základě změny Licence provozovatele drážní dopravy č. j.: DUCR-40658/10/Le, udělené Drážním úřadem dne 12. 8. 2010 (ev. č. L/2010/1454-24).

3.3 Právní a jiná úprava

3.3.1 Příslušné komunitární a vnitrostátní právní předpisy

Při šetření MU bylo zjištěno porušení těchto právních předpisů:

- § 4a odst. (1) zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění:

„Nikdo nesmí bez povolení provozovatele dráhy vykonávat v obvodu dráhy činnosti, které se považují za podnikání, vstupovat na dráhu a v obvodu dráhy na místa, která nejsou veřejnosti přístupná, pokud zvláštní právní předpis nestanoví jinak“;

- § 24 odst. (3) zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění:
„Neveřejná drážní doprava je doprava provozovaná dopravcem k uspokojování individuálních přepravních potřeb podle smluvních podmínek“;
- § 35 odst. (1g) zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění: *„Dopravce je povinen se řídit při provozování drážní dopravy pokyny provozovatele dráhy udílenými při organizování drážní dopravy“;*
- § 101 odst. (3) zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, v platném znění, *„Plní-li na jednom pracovišti úkoly zaměstnanci dvou a více zaměstnavatelů, jsou zaměstnavatelé povinni vzájemně se písemně informovat o rizicích a přijatých opatřeních k ochraně před jejich působením, která se týkají výkonu práce a pracoviště, a spolupracovat při zajišťování bezpečnosti a ochrany zdraví při práci pro všechny zaměstnance na pracovišti. Na základě písemné dohody zúčastněných zaměstnavatelů touto dohodou pověřený zaměstnavatel koordinuje provádění opatření k ochraně bezpečnosti a zdraví zaměstnanců a postupy k jejich zajištění“.*

3.3.2 Jiné předpisy, např. provozní řád, pracovní řád, předpisy pro údržbu, platné technické normy a další vnitřní předpisy

Při šetření MU bylo zjištěno porušení těchto vnitřních předpisů:

- čl. 2.1.2. odst. (e) TDPV: *„Osoba řídící posun je povinna... před započatím posunu žádat svolení od DP-VS PP Brno Maloměřice“;*
- čl. 4.1. druhá odrážka TDPV: *„Předávka vozů... souhlas k obsluze vlečky je dán časem pravidelné obsluhy. Při mimořádné obsluze vlečky dává souhlas za vlečkaře vedoucí dřevoskladu Adamov zaměstnanci ČDC DP – VS PP Brno Maloměřice,“;*
- čl. 5.2. předpisu MÍSTNÍ PROVOZNÍ PŘEDPIS, PROVOZNÍ ŘÁD DŘEVOSKLADU ADAMOV, kapitola 5. ORGANIZAČNÍ A BEZPEČNOSTNÍ OPATŘENÍ PRO BEZPEČNÝ PROVOZ DŘEVOSKLADU, Kolejová vlečka: *„Pracovníkům Dřevoskladu Adamov je zakázáno vstupovat do prostoru vlečky...“;*

3.4 Činnost drážních vozidel a technických zařízení

3.4.1 Systém řízení, signalizace a zabezpečení, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat

Vlečka je zabezpečena pouze na místě styku s dráhou celostátní (od mezníku tvořeném izolovanými styky odbočné větve kolejového obvodu V13 po styčník tvořený izolovaným stykem v km 0,118), a to venkovními prvky a technologií SZZ žst. Adamov. Uvedené SZZ typu AŽD – ETB mělo platný „Průkaz způsobilosti určeného technického zařízení“ ev. č. PZ 7866/96-E.43, vydaný Drážním úřadem v Praze dne 19. 12. 1996, jehož platnost byla prodloužena na dobu neurčitou na základě protokolu č. j.: 009/2009/02-JB, ze dne 5. 3. 2009. Stav SZZ žst. Adamov před vznikem MU nebyl v příčinné souvislosti s jejím vznikem.

3.4.2 Součásti dráhy

Stavebně technické parametry dráhy – vlečky a provádění prohlídek a měření součástí dráhy nejsou relevantní s příčinami vzniku MU a proto nebylo nutné je prověřovat.

3.4.3 Komunikační prostředky

Ke komunikaci při řízení posunu na vlečce slouží tři sítě VKV. Komunikační prostředky a jejich technický stav před vznikem MU nebyly v příčinné souvislosti s jejím vznikem. Průběh komunikace nebyl zaznamenán technickým zařízením.

3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat

HDV 731.040-2 bylo v době vzniku MU vybaveno zařízením pro automatické zaznamenávání dat – typu „Mechanická rychloměrná souprava METRA 662A, č. 10986595.

Ze zaznamenaných dat vyplývá:

- posun vlaku byl řízen z věžového stanoviště strojvedoucího vybaveného dvojicí diagonálních řídicích pultů;
- v době od 13:42 h do 13:47 h proběhl posun na dráze 1400 m rychlostí do 30 km·h⁻¹;
- ve 13:48 h je zaznamenán posun na dráze 100 m rychlostí do 8 km·h⁻¹;
- k zastavení posunu došlo ve 13:48:30 h;
- nejvyšší dovolená rychlost 30 km·h⁻¹ při posunu sunutím, ze žst. Adamov do místa MU na vlečce Dřevosklad, nebyla překročena;
- vlakový zabezpečovač byl zapnut a po celou dobu jízdy strojvedoucím vlakem periodicky obsluhován.

Závady nebyly zjištěny.

3.5 Dokumentace o provozním systému

3.5.1 Opatření učiněná zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, pokud jde o řízení, signalizaci a zabezpečení dopravy

Výpravčí žst. Adamov sjednal s vedoucím ONV jízdu na vlečku dle postupů stanovených v přípojovém provozním řádu, provedl obsluhu SZZ a v souvislosti se vznikem MU nemusel přijímat žádná další opatření se zabezpečením jízdy posunu na vlečku.

Vedoucí ONV, strojvedoucí a člen ONV učinili organizační opatření vyplývající se stanovených pravidel pro posun sunutím. Stanovené postupy pro organizování drážní dopravy při mimořádné obsluze vlečky vedoucí ONV a DP-VS PP Brno-Maloměřice nedodrželi. DP-VS PP Brno-Maloměřice zároveň neprovedl evidenci o průběhu řízení drážní dopravy při jízdě posunového dílu na vlečku v době mimo stanovenou pravidelnou obsluhu vlečky, protože o ní nebyl informován.

Byly zjištěny závady v činnosti zaměstnanců ČD Cargo, a. s.

3.5.2 Výměna verbálních hlášení v souvislosti s mimořádnou událostí včetně dokladů ze záznamového zařízení

Verbální komunikace stanovená TDPV pro případ mimořádné obsluhy vlečky neproběhla. Výpisy telefonních hovorů z pevných telefonních linek a služebních mobilních telefonů zaměstnanců provozovatele vlečky a dopravce uvedenou skutečnost potvrdily.

3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události

Místo MU bylo provozovatelem dráhy zabezpečeno v souladu s vyhláškou č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, v platném znění.

3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky

3.6.1 Pracovní doba zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, kteří byli účastníky události

- zaměstnanec ve funkci vedoucí ONV byl ve směně dne 24. 1. 2012 od 10:37 h, nepřetržitý odpočinek před směnou měl v délce 89 h 37 min.;
- zaměstnanec ve funkci člen ONV nastoupil na směnu dne 24. 1. 2012 ve 12:52 h, volno před směnou měl v délce 21 h 42 min.;
- strojvedoucí byl ve směně dne 24. 1. 2012 od 12:37 h, nepřetržitý odpočinek před směnou měl v délce 90 h 22 min.;
- vozový dispečer UDIV Brno-Maloměřice byl ve směně dne 24. 1. 2012 od 5:50 h, nepřetržitý odpočinek před směnou měl v délce 35 h 50 min.;
- dozorčí provozu DP–VS Brno-Maloměřice byl ve směně dne 24. 1. 2012 od 5:45 h, nepřetržitý odpočinek před směnou měl v délce 69 h 45 min.

Zaměstnavatel zajistil podmínky pro nepřetržitý odpočinek před směnou a během směny v souladu s Nařízením vlády č. 586/2006 Sb., kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku pracovníků v dopravě, a § 88 a § 90 zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, v platném znění.

3.6.2 Zdravotní stav a osobní situace, které měly vliv na mimořádnou událost, včetně fyzického nebo psychického stresu

Všichni zúčastnění zaměstnanci byli v době vzniku MU zdravotně způsobilí k výkonu zastávané funkce. Šetřením nebylo zjištěno, že by na vznik MU měla vliv osobní situace nebo psychický stav osob zúčastněných na MU.

3.6.3 Uspořádání vybavení řídicího pracoviště nebo vozidla, která má vliv na jeho ovládání a užívání

Uspořádání vybavení řídicího pracoviště a vozidla nemělo souvislost se vznikem MU.

3.7 Předchozí mimořádné události podobného charakteru

Obdobná MU nebyla DI evidována.

4 ANALÝZA A ZÁVĚRY

4.1 Konečný popis mimořádné události

4.1.1 Konečný popis mimořádné události na základě zjištěných skutečností v bodě 3

Dne 24. 1. 2012 ve 13:31 h zastavil v žst. Adamov na 3. staniční koleji nákladní vlak Mn 82320. Výpravčí žst. Adamov a vedoucí ONV se vzájemně informovali o zamýšleném posunu ve stanici. Po jeho uskutečnění vedoucí ONV informoval výpravčího žst. Adamov o zamýšleném posunu ze staniční koleje č. 3 na vlečku Dřevosklad Adamov. Výpravčí obsluhou staničního zabezpečovacího zařízení postavil posunovou cestu od návěstidla L3 směrem na vlečku. Po rozsvícení návěsti „Posun dovolen“ započal posun sunuté soupravy, v jejímž čele stál na stupačce prvního sunutého vozu, vpravo ve směru jízdy, člen ONV. V prostoru vlečky, před hrotem výhybky V2, došlo při pomalé jízdě sunuté soupravy k bočnímu nárazu couvajícího nakladače dřevní hmoty značky VOLVO do pravé strany prvního sunutého vozu. Nakladač narazil do místa, kde se nacházel na stupačce člen ONV. Po nárazu sunutá souprava zastavila v km 0,135, tedy 5 m za místem srážky. Následkem nárazu došlo k těžkému zranění uvedeného zaměstnance a poškození nakladače dřevní hmoty VOLVO. Drážní vozidla ani součásti dráhy poškozeny nebyly. IZS byl aktivován vedoucím ONV z místa MU. Dále byl vznik MU ohlášen výpravčím žst. Adamov dle ohlašovacího rozvrhu.

4.2 Rozbor

4.2.1 Zhodnocení zjištěných skutečností podle bodu 3 a uvedení závěrů o příčině mimořádné události a činnosti záchranných služeb

V rozboru nehodového děje jsou skutečnosti zjištěné vzájemným porovnáním ustanovení platné legislativy, vnitřních a místních předpisů provozovatele vlečky, dopravce, dokumentů od vlastníka vlečky, smluvních ujednání, záznamů z telekomunikačních zařízení a z podaných vysvětlení zaměstnanců a svědků mimořádné události.

Vlastník vlečky ve svém místním předpise „MÍSTNÍ PROVOZNÍ PŘEDPIS, PROVOZNÍ ŘÁD DŘEVOSKLADU ADAMOV“ (dále také místní předpis) v kapitole 5. „ORGANIZAČNÍ A BEZPEČNOSTNÍ OPATŘENÍ PRO BEZPEČNÝ PROVOZ DŘEVOSKLADU“, čl. 5.2. „Kolejová vlečka“ stanovil sedm bodů, které mimo zajištění bezpečnosti práce zaměstnanců vlastníka vlečky svými ustanoveními přispívají k bezpečnému provozování vlečky a drážní dopravy na vlečce. Dále DI zjistila, že smlouva o provozování vlečky, uzavřená mezi provozovatelem vlečky a vlastníkem vlečky, stanovuje mimo jiné povinnost

oběma stranám vypracovat písemnou informaci o rizicích a přijatých opatřeních k ochraně před jejich působením ve smyslu ustanovení § 101 odst. (3) zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, v platném znění, přičemž žádný z dokumentů obou stran je neobsahuje, tzn. tato povinnost nebyla oběma stranami dodržena. Vlastník vlečky a provozovatel vlečky tak neměli při vypracovávání místních a vnitřních předpisů důležité informace nejen pro zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, ale i pro další zvýšení úrovně zajištění bezpečnosti při provozování vlečky a drážní dopravy na vlečce.

Dne 24. 1. 2012 ve 13:31 h, po zastavení vlaku Mn 82 320 v žst. Adamov na 3. staniční koleji, se výpravčí žst. Adamov a vedoucí ONV vzájemně informovali o zamýšleném posunu ve stanici. Po jeho uskutečnění informoval vedoucí ONV výpravčího žst. Adamov o zamýšleném posunu ze staniční koleje č. 3 na vlečku. Dopravce a vlastník vlečky se v dokumentu „Rozvrh pravidelných obsluh vlečky“, ze dne 7. 12. 2011, dohodli na době provádění pravidelných obsluh vlečky, tato doba byla stanovena na pondělí – pátek v době od 23:00 do 00:00 h. Zamýšlený posun tedy nebyl pravidelnou obsluhou vlečky, a proto se DI zaměřila na analýzu stanovených pravidel pro mimořádnou obsluhu vlečky a jejich dodržení.

Vlastník vlečky si ve svém místním předpise v kapitole 5. „ORGANIZAČNÍ A BEZPEČNOSTNÍ OPATŘENÍ PRO BEZPEČNÝ PROVOZ DŘEVOSKLADU“, čl. 5.2. „Kolejová vlečka“ stanovil, že nebude mimořádnou obsluhu objednávat. Toto svoje stanovisko vyjádřil i při podpisu dokumentu „Rozvrh pravidelných obsluh vlečky“, ze dne 7. 12. 2011 tím, že v něm neuvedl žádnou oprávněnou osobu pro sjednávání mimořádných obsluh vlečky ze strany vlastníka vlečky. Z podaného vysvětlení vedoucího Dřevoskladu Adamov vyplynulo, že ze strany vlastníka vlečky obsluhu v čase vzniku MU nikdo nepožadoval ani nesjednával.

Sjednáváním mimořádných obsluh vlečky dopravce pověřil zaměstnance ve funkci Vozový dispečer ÚDIV Brno-Maloměřice. Z podaného vysvětlení vozového dispečera ve službě v době vzniku MU, kontrolou výpisu telefonních hovorů z pevné linky a služebního mobilního telefonu ze dne 24. 1. 2012 a předložených dokumentů vyplynulo, že mimořádná obsluha vlečky ze strany dopravce nebyla pověřeným zaměstnancem sjednána. Že by ke sjednání mimořádné obsluhy došlo, nevyplývá ani z žádného jiného dokumentu. Je tedy zřejmé, že ani dopravce ani vlastník vlečky nesjednali mimořádnou obsluhu vlečky z důvodu uspokojování individuálních přepravních potřeb podle smluvních podmínek.

Dále DI zjišťovala, za jakých podmínek a podle jakých pravidel byl posun sunutím na vlečku proveden. Z podaných vysvětlení pro DI vyplývá, že vedoucí ONV Mn 82320 oznámil výpravčímu žst. Adamov, že bude posunovat ze 3. st. koleje na vlečku. Výpravčí postavením posunové cesty pomocí JOP, ze 3. st. koleje na vlečku, zabezpečil ve svém obvodu odpovědnosti jízdu drážních vozidel na styku drah. K MU došlo v obvodu vlečky, mimo obvody styku drah, kde odpovědnou osobou za způsob zabezpečení a sjednání jízdy drážních vozidel je vedoucí ONV. Výpravčí žst. Adamov neměl žádné další právními a vnitřními předpisy nařízené povinnosti v souvislosti s organizováním drážní dopravy na vlečce. Podle TDPV, kapitola 2. „Obsluha dráhy“ je vedoucí ONV povinen „*před započítím posunu žádat svolení od DP-VS PP Brno Maloměřice*“. Z podaných vysvětlení, výpisů telefonních hovorů a předložených dokumentů vyplynulo, že o svolení k posunu požádáno nebylo a souhlas nebyl vydán. Dále z podaných vysvětlení a výpisů telefonních hovorů vyplynulo, že nedošlo ke komunikaci mezi DP-VS PP Brno-Maloměřice a vedoucím Dřevoskladu Adamov, který by měl dát ze strany vlastníka vlečky souhlas k mimořádné obsluze. Bez předchozího sjednání mimořádné obsluhy, v rozporu se stanovenými

pravidly pro organizování drážní dopravy v době mimořádné obsluhy, započal po rozsvícení návěsti „Posun dovolen“ na návěstidle L3 posun sunuté soupravy na vlečku.

V obvodu vlečky, před hrotem výhybky V2, došlo při pomalé jízdě sunuté soupravy k bočnímu nárazu couvajícího nakladače dřevní hmoty značky VOLVO do pravé strany prvního sunutého vozu. Nakladač narazil do místa, kde se nacházel na stupačce člen ONV. Následkem nárazu došlo k těžkému zranění uvedeného zaměstnance a poškození nakladače. Nakladač VOLVO není evidován jako motorové vozidlo, jde o pracovní stroj či mechanizační prostředek. Nelze tedy pro couvání vyžadovat dodržení pravidel platných pro provoz motorových vozidel na pozemních komunikacích. Vlastník vlečky do místního předpisu však stanovil podmínky pro zajištění bezpečného couvání. Pracovník, který prováděl couvání s nakladačem VOLVO, byl v době vzniku MU v závčiku. Podmínky práce v závčiku a jejich dodržení jsou mimo kompetence šetření DI. Vlastník vlečky zakázal v místním předpise, kapitole 5. „ORGANIZAČNÍ A BEZPEČNOSTNÍ OPATŘENÍ PRO BEZPEČNÝ PROVOZ DŘEVOSKLADU“, čl. 5.2. „Kolejová vlečka“, vstup svým zaměstnancům do prostoru vlečky a manipulaci s drážními zařízeními. Takto vydaný zákaz je omezením z důvodu nebezpečných činností (ohrožení zdraví zaměstnanců a majetku vlastníka vlečky jízdou drážních vozidel) v daném prostoru a toto nebezpečí tedy hrozí i pro vjezd do takového prostoru.

Vjetí nakladačem do prostoru kolejiště vlečky, při němž došlo k ohrožení vlečky a drážní dopravy na vlečce a ohrožení zdraví a majetku osob bylo v rozporu s pravidlem, které stanovuje že, nikdo nesmí bez povolení provozovatele dráhy vykonávat v obvodu dráhy činnosti, které se považují za podnikání, vstupovat na dráhu a v obvodu dráhy na místa, která nejsou veřejnosti přístupná, pokud zvláštní právní předpis nestanoví jinak. Jednalo se tedy o nedovolený vjezd do obvodu dráhy. Zároveň došlo k porušení ustanovení místního předpisu vlastníka vlečky, který zakazuje svým pracovníkům vstup do prostoru vlečky.

Jízda sunuté soupravy na vlečku mimo dobu pravidelné obsluhy, bez splnění podmínek a dodržení pravidel pro obsluhu mimořádnou, byla uskutečněna dle podaného vysvětlení vedoucího ONV zaměstnavateli, z důvodu „odstavení vozů k budoucí přístavbě. Tato přístavba měla být realizována v době pravidelné obsluhy“. Šetřením DI bylo zjištěno, že **vlastník vlečky neměl přepravní potřebu, která by musela být uspokojena mimořádnou obsluhou vlečky v době vzniku MU, a proto provedení této jízdy bylo v rozporu s pravidlem, které stanovuje, že neveřejná drážní doprava na vlečce je doprava provozovaná dopravcem k uspokojování individuálních přepravních potřeb podle smluvních podmínek. Zároveň dopravce nedodržel pokyny provozovatele vlečky pro organizování drážní dopravy.**

Dále bylo DI zjištěno, že dopravce provedl v době mimo dobu pravidelné obsluhy vlečky, od začátku roku 2012 do doby vzniku MU včetně, 14 jízd na vlečku. Z těchto jízd DI prověřila 3 jízdy provedené před dnem vzniku MU a z podaných vysvětlení zaměstnanců ve službě bylo v tyto dny zjištěno stejné pochybení na straně dopravce a provozovatele vlečky, jako v době vzniku MU. Z podaných vysvětlení DI vyplynulo, že jde o dlouhodobější praxi v obsluze vlečky. DI také zjišťovala, jak na tuto skutečnost reagoval vlastník vlečky. V podaném vysvětlení vedoucí Dřevoskladu Adamov uvedl, že upozorňoval zaměstnance dopravce na skutečnost, že vjíždí na vlečku v době, která není sjednána pro pravidelnou obsluhu. Jízdám však nezabránil i přes skutečnost, že ve svém místním předpise popsal úkony, které je nutno provést při mimořádné obsluze vlečky z pohledu provozu Dřevoskladu

Adamov a stanovil postup, jak předcházet možnému nebezpečnému souběhu činností dvou subjektů na jednom pracovišti.

4.3 Závěry

4.3.1 Bezprostřední příčiny mimořádné události, včetně faktorů, které k ní přispěly a které souvisely s jednáním zúčastněných osob nebo se stavem drážních vozidel nebo technických zařízení

Bezprostřední příčinou mimořádné události bylo:

- vjetí nakladače značky VOLVO do obvodu dráhy – vlečky, při němž došlo k ohrožení vlečky a drážní dopravy na vlečce, ohrožení zdraví zaměstnanců a majetku provozovatele vlečky a dopravce a ohrožení zdraví a majetku osob neoprávněně se pohybujících v obvodu vlečky.

Jedná se o porušení čl. 5.2. „Kolejová vlečka“, kapitola 5. „ORGANIZAČNÍ A BEZPEČNOSTNÍ OPATŘENÍ PRO BEZPEČNÝ PROVOZ DŘEVOSKLADU“, MÍSTNÍ PROVOZNÍ PŘEDPIS, PROVOZNÍ ŘÁD DŘEVOSKLADU ADAMOV, v návaznosti na ustanovení § 4a odst. (1) zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění.

4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou

Zásadní příčinou mimořádné události bylo:

- provozování drážní dopravy na vlečce dopravcem mimo dobu, která byla dojednána smluvními podmínkami k uspokojování individuálních přepravních potřeb vlastníka vlečky, bez dodržení pravidel pro mimořádnou obsluhu vlečky.

Jedná se o nedodržení pravidel uvedených v dokumentu „Rozvrh pravidelných obsluh vlečky“, ze dne 7. 12. 2011, čl. 2.1.2. odst. (e) a čl. 4.1. druhá odrážka TDPV v návaznosti na ustanovení § 24 odst. (3) a § 35 odst. (1) písm. g) zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění.

Přispívajícím faktorem vzniku MU bylo:

- vlastníkem vlečky dlouhodobě neřešené provozování drážní dopravy na vlečce dopravcem mimo dobu, která byla dojednána smluvními podmínkami k uspokojování individuálních přepravních potřeb v dokumentu „Rozvrh pravidelných obsluh vlečky“, ze dne 7. 12. 2011 a v rozporu s pravidly uvedenými v čl. 5.2. „Kolejová vlečka“, kapitola 5. „ORGANIZAČNÍ A BEZPEČNOSTNÍ OPATŘENÍ PRO BEZPEČNÝ PROVOZ DŘEVOSKLADU“, MÍSTNÍ PROVOZNÍ PŘEDPIS, PROVOZNÍ ŘÁD DŘEVOSKLADU ADAMOV.

4.3.3 Příčiny, které jsou způsobeny předpisovým rámcem a v používání systému zajišťování bezpečnosti

Příčiny, které by byly způsobeny předpisovým rámcem, nebyly DI zjištěny.

4.4 Doplnující zjištění

4.4.1 Nedostatky a opomenutí zjištěné během zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události, které však nejsou významné pro závěry o příčinách

V metodice kontrolní činnosti u provozovatele vlečky a dopravce, rozpracované do dokumentu „Opatření ředitele PJ Brno č. 30/2009, Kontrolní činnost v PJ Brno“, není v kapitole 5. „Vlečky“ žádný bod zaměřený kontroly na dodržování pravidel při organizování drážní dopravy na vlečce v době pravidelné a mimořádné obsluhy vlečky. Zároveň v celopodnikovém dokumentu „Metodika kontrolní činnosti úseku provozu“ není z kapitoly 7. „Zařazení závad do stupňů dle tematických okruhů“ patrné zaměření kontrol na problematiku týkající se dodržování pravidel pro organizování drážní dopravy dopravcem, stanovených provozovatelem dráhy – vlečky.

Kontroly na vlečce tak neodhalily, dle skutečností uvedených v podání vysvětlení zaměstnance provozovatele dráhy celostátní a zaměstnance dopravce, porušování legislativy, týkající se pravidel pro organizování drážní dopravy na vlečce.

Dále bylo zjištěno nesprávné umístění povinností v TDPV pro organizování drážní dopravy. V kapitole „Obsluha dráhy“ se chybně nachází důležitá povinnost stanovená vedoucímu ONV týkající svolení se započítáním posunu na vlečku od DP-VS Brno Maloměřice. V kapitole „Organizace přepravního provozu“ se chybně nachází pravidlo o souhlasu s pravidelnou obsluhou a s podmínkami pro souhlas s mimořádnou obsluhou. Navíc rozpracování podmínek pro udělení souhlasu s mimořádnou obsluhou nemá logickou posloupnost. Chybí popis komunikace mezi dopravcem a vlastníkem pro oboustranný požadavek na mimořádnou obsluhu vlečky a návaznost této komunikace přepravního charakteru na pokyny pro bezpečné organizování drážní dopravy při mimořádné obsluze vlečky. Dále TDPV neřeší pravidla pro organizování bezpečného vjezdu drážních vozidel servisní organizace, provádějící odborný dohled, na vlečku. Nesprávným umístěním v kapitolách TDPV a neoddělením pokynů týkajících se komunikace přepravního charakteru od pravidel týkajících se bezpečného organizování drážní dopravy není zaručeno správné seznámení se a používání TDPV zaměstnanci dopravce a provozovatele vlečky.

Nesplnění povinnosti dané smlouvou o provozování vlečky, uzavřenou mezi provozovatelem dráhy a vlastníkem vlečky, která stanovuje mimo jiné povinnost oběma stranám vypracovat písemnou informaci ve smyslu ustanovení § 101 odst. (3) zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, v platném znění, vzhledem k vzájemně nepředaným rizikům vznikajícím na jednom pracovišti, nelze zkonstatovat, že TDPV a MÍSTNÍ PROVOZNÍ PŘEDPIS PROVOZNÍ ŘÁD DŘEVOSKLADU ADAMOV obsahuje všechna důležitá bezpečnostní pravidla pro organizování drážní dopravy při obsluze vlečky a všechny důležité podmínky pro zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci.

5 PŘIJATÁ OPATŘENÍ

5.1 Seznam opatření, která byla v důsledku mimořádné události již učiněna nebo přijata

Provozovatel dráhy a dopravce nepřijal k MU žádná opatření.

6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ

Dražní 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 vlečky a dopravci ČD Cargo, a. s.:

- v TDPV vyjmout pravidla pro bezpečné organizování drážní dopravy z kapitol týkajících se přepravního provozu a obsluhy dráhy a umístit je do kapitoly 3. Organizování drážní dopravy. Doplnit a upravit TDPV v kapitole 3. Organizování drážní dopravy tak, aby byla jednoznačná a srozumitelná.
- vypracovat písemnou informaci ve smyslu ustanovení § 101 odst. (3) zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, v platném znění, a zpracovat, na základě vyhodnocení rizik provozu Dřevoskladu Adamov, odpovídající pravidla do TDPV.

Dražní 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 vlastníkovu vlečky Mendelova univerzita v Brně:

- vypracovat písemnou informaci ve smyslu ustanovení § 101 odst. (3) zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, v platném znění, a zpracovat, na základě vyhodnocení rizik provozování dráhy a provozování drážní dopravy firmou ČD Cargo, a. s., odpovídající pravidla do vlastního místního předpisu.

V Brně dne 10. září 2012.

Libor Bruzl v. r.
vrchní inspektor
Územního inspektorátu Brno

Bc. Josef Dvořák v. r.
ředitel
Územního inspektorátu Brno