



Česká republika
Czech Republic



Drážní inspekce
The Rail Safety Inspection Office

Zpráva o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události

Střetnutí francouzského autobusu s vlakem Sp 1645
mezi ŽST Šlapanice – ŽST Blažovice

Pátek, 11. srpna 2006

Investigation Report of Railway Accident

Level crossing accident of passenger train No. 1645 and a bus
between Slapanice and Blazovice stations

Friday, 11th August 2006

Č. j.: 2-1582/2006/DI

SUMMARY

Date and time: 11th August 2006, 14:02 (12:02 GMT)

Occurrence type: level crossing accident (collision of passenger train No. 1645 with a bus)

Type of train: passenger train No. 1645

Location: level crossing (equipped with automatic warning lights) between Slapanice

Consequences: 1 fatality (bus driver), 8 injuries (passengers of the bus), total cost 1265000.- CZK, disruption to traffic 168 minutes

Direct cause: bus driver violence

Underlying cause: not investigated

Root cause: not investigated

Recommendation: not issued



Obsah

Summary	3
1 Souhrn	8
2 Údaje týkající se mimořádné události	8
2.1 Mimořádná událost	8
2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události	8
2.1.2 Popis mimořádné události a místa nehody, včetně činnosti integrovaného záchranného systému a záchranné služby	9
2.1.3 Rozhodnutí zahájit zjišťování příčin a okolností vzniku, sestava týmu odborně způsobilých osob a způsob vedení zjišťování příčin a okolností vzniku	9
2.2 Okolnosti mimořádné události	9
2.2.1 Zúčastnění zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, osoby ve smluvním poměru a další zúčastnění a svědci	9
2.2.2 Vlaky a jejich řazení, včetně registračních čísel jednotlivých drážních vozidel ..	9
2.2.3 Popis součástí dopravní cesty dráhy, zabezpečovacího systému (tj. zejména stav kolejí, výhybek, staveb, návěstidel a vlakového zab. zařízení)	9
2.2.4 Použití komunikačních prostředků	10
2.2.5 Práce prováděné na místě mimořádné události a v její blízkosti	10
2.2.6 Aktivace plánu pro případ mimořádné události na dráze a sled událostí	10
2.2.7 Aktivace plánu integrovaného záchranného systému, policie a zdravotnické záchranné služby a sled událostí	10
2.3 Úmrtí, zranění a materiální škody	11
2.3.1 U cestujících a třetích osob, zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru	11
2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku	11
2.3.3 Na drážních vozidlech, součástech dopravní cesty a na životním prostředí	11
2.4 Vnější okolnosti	11
2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje	11
3 Záznam o podaných vysvětleních	11
3.1 Souhrn podaných vysvětlení (podléhá ochraně identity osob) a o odborném zjišťování příčin vzniku mimořádné události	11
3.1.1 Zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním	

poměru	11
3.1.2 Jiné osoby	12
3.2 Systém zajišťování bezpečnosti	12
3.2.1 Rámcová organizace a způsob, jakým jsou udílány a prováděny pokyny	12
3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a jejich prosazování	12
3.2.3 Postup vnitřní kontroly bezpečnosti a jejich výsledky	12
3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty ...	12
3.3 Právní a jiná úprava	12
3.3.1 Příslušné komunitární a vnitrostátní právní předpisy	12
3.3.2 Jiné předpisy, např. provozní řád, pracovní řád, předpisy pro údržbu, platné technické normy a další vnitřní předpisy	12
3.4 Činnost drážních vozidel a technických zařízení	13
3.4.1 Systém řízení, signalizace a zabezpečení, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat	13
3.4.2 Součásti dráhy	13
3.4.3 Komunikační prostředky	13
3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat	13
3.5 Dokumentace o provozním systému	14
3.5.1 Opatření učiněná zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, pokud jde o řízení, signalizaci a zabezpečení dopravy	14
3.5.2 Výměna verbálních hlášení v souvislosti s mimořádnou událostí včetně dokladů ze záznamového zařízení	14
3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události	14
3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky	14
3.6.1 Pracovní doba zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, kteří byli účastníky události	14
3.6.2 Zdravotní stav a osobní situace, které měly vliv na mimořádnou událost, včetně fyzického nebo psychického stresu	14
3.6.3 Uspořádání vybavení řídicího pracoviště nebo vozidla, která má vliv na jeho ovládání a užívání	14
3.7 Předchozí mimořádné události podobného charakteru	14
4 Analýza a závěry	15
4.1 Konečný popis mimořádné události	15
4.1.1 Konečný popis mimořádné události na základě zjištěných skutečností v bodě 3	15

4.2 Rozbor	15
4.2.1 Zhodnocení zjištěných skutečností podle bodu 3 a uvedení závěrů o příčině mimořádné události a činnosti záchranných služeb	15
4.3 Závěry	15
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	15
4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou	16
4.3.3 Příčiny, které jsou způsobeny předpisovým rámcem a v používání systému zajišťování bezpečnosti	16
4.4 Doplnující zjištění	16
4.4.1 Nedostatky a opomenutí zjištěné během zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události, které však nejsou významné pro závěry o příčinách	16
5 Přijatá opatření	16
5.1 Seznam opatření, která byla v důsledku mimořádné události již učiněna nebo přijata	16
6 Bezpečnostní doporučení	16
7 Přílohy	17

1 SOUHRN

Dne 11. 8. 2006 ve 14:02 hod. došlo na železničním přejezdu v km 11,923, který je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením typu AŽD 71, kategorie PZS 3 SBI, tratě Šlapanice – Blažovice, ke střetnutí autobusu s vlakem Sp 1645.

Následky:

- při MU došlo k újmě na zdraví s následkem smrti řidiče autobusu
- k újmě na zdraví osmi osob cestujících v autobusu francouzské společnosti
- škoda na hnacím drážním vozidle 210000,- Kč
- škoda na majetku SŽDC Praha 55000,-Kč
- škoda na autobusu společnosti BOVA FHD činí 1.000 000,- Kč

Příčiny:

- porušení ustanovení §6, odstavce 3. a §22, odstavce č. 4 Zákona č. 266/1994 Sb. o drahách v platném znění
- porušení ustanovení § 29, odstavce 1. písmeno a), písmeno b), Zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích v platném znění

Určení odpovědnosti:

- řidič autobusu

Bezpečnostní doporučení nebylo vydáno.

2 ÚDAJE TÝKAJÍCÍ SE MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI

2.1 Mimořádná událost

2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události

11. 8. 2006, 14:02 hodin, trať č. 318B Šlapanice – Blažovice km 11,923, železniční přejezd s PZS 3SBI.

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

Dne 11. 8. 2006 vlak Sp 1645 jedoucí z ŽST Šlapanice do ŽST Blažovice se při přejíždění zabezpečeného přejezdu v km 11,923 ve 14:02 hodin střetl s autobusem francouzské společnosti BOVA FHD, který přijížděl ve směru jízdy vlaku z pravé strany kolem zabezpečovacího přejezdového zařízení PZS 3 SBI v činnosti. Řidič autobusu nereagoval na zvukovou návěst „POZOR“ dávanou strojvedoucím vlaku. Ve vzdálenosti 15 metrů před přejezdem strojvedoucí zjistil, že je autobus v průjezdném průřezu a okamžitě použil rychločinné brzdění. Autobus byl odhozen na výstražník, čelo vlaku zastavilo po ujetí dráhy 268 m od místa střetu. Na místě zasahovala RZS Brno, HZS ČD, a. s. Brno a PČR OŘ DI SDN a SKPV Brno venkov a RIBŽD Brno. Zraněné osoby přepravila RZS k ošetření do nemocnice v Brně.

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

Po příjezdu na místo MU dne 11. 8. 2006 v 15:30 hodin bylo rozhodnuto zahájit zjišťování příčin a okolností vzniku. Šetřením byl pověřen vrchní inspektor DI Územního inspektorátu Brno.

2.2 Okolnosti mimořádné události

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

- strojvedoucí vlaku „Průkaz způsobilosti k řízení drážních vozidel“ vydaný dne 28. 11. 1997 evidenční číslo 011404, Drážním úřadem Praha
- vedoucí doprovodu vlaku, zaměstnankyně UŽST Český Těšín, ve funkci vedoucího doprovodu vlaků od roku 1991, ve směně dne 11. 8. 2006 od 07:30 hodin
- řidič autobusu francouzské národnosti
- cestující v autobusu, u nichž došlo k újmě na zdraví

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

- vlak Sp 1645 sestaven z vlakového HV 363.169 – 4, z 9 osobních drážních vozidel a hnacího vozidla v závěsu 242.210 – 3
- délka vlaku 234 metrů, 36 náprav, 591 tun hmotnosti, potřebných brzdících % 82, skutečných brzdících % 88

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

- Železniční přejezd na komunikaci III. třídy č 4178 (Prace Mohyla – Ponětovice) v km 11,923 na trati Brno hl. n. - Uherské Hradiště v zastavěné části obce Ponětovice. Komunikace ze směru příjezdu autobusu k přejezdu klesá ve sklonu 5% a vede k přejezdu pod úhlem 90 stupňů, ve vzdálenosti 15 m před přejezdem se stáčí pod

úhlem 45 stupňů. Šířka vozovky před přejezdem je 5,9 m. Přejezd je osazen silničními značkami A 30, A31a, A 31b, A31c, A32b v reflexním provedení s výstražnou tabulkou „POZOR VLAK“, povrch vozovky byl v době mimořádné události suchý.

- Přejezd je konstrukce dle vzorových listů ČD – DDC, TNŽ a ČSN. Trať je v daném úseku přímá, kolej č. 1 o délce 544 metrů a kolej č. 2 o délce 711 metrů, délka přejezdu je 9,2 m, šířka přejezdu je 8 m.
- Přejezd je vybaven zabezpečovacím zařízením typu kategorie PZS 3 SBI, typ AŽD 71. Doba výstrahy 25,2 sec vyhovuje ČSN 342650. Zkouškou šuntové citlivosti a přezkoušením kolejových obvodů bylo zjištěno, že přejezd byl v době MU v provozním stavu a bez závad.
- Po mimořádné události byl prověřen „Záznamník poruch sdělovacího zařízení“. Poslední porucha PZS byla dne 7. 8. 2006 v 9:00 hodin – výměna spálené žárovky výstražníku „A“.
- Údržba na přejezdu byla prováděna dle „Plánu údržby“, poslední zápis ze dne 26. 7. 2006, což je v souladu s plánem.
- Pro přejezd byl vydán „Průkaz způsobilosti určeného technického zařízení“ evidenční číslo PZ 237/95-E 43.

2.2.4 Použití komunikačních prostředků

Strojvedoucí vlakové lokomotivy použil mobilní telefon k oznámení MU strojmistovi PP Brno hl. n.

2.2.5 Práce prováděné na místě mimořádné události a v její blízkosti

V místě MU na trati a na komunikaci železničního přejezdu nebyly prováděny žádné práce.

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

Podle plánu aktivace pro případ MU se na místo mimořádné události dostavili k prvotnímu šetření osoby pověřené k šetření MU z ČD a. s., vrchní inspektor RI BŽD Brno, vrchní přednosta UŽST Brno Maloměřice, pověřená osoba za SSZT SDC Brno a Policie ČR, Skupina dopravních nehod + SKPV Brno venkov.

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

O vzniku mimořádné události byly informovány složky integrovaného záchranného systému, HZS ČD a. s. Brno, RLZS Brno a Policie ČR OŘ DI SDN SKPV Brno venkov, které se dostavily k zásahu.

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

- došlo k újmě na zdraví s následkem smrti u řidiče autobusu
- došlo k újmě na zdraví 8 osob cestujících v autobusu

2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku

Škoda na autobusu vyčíslena na 1 000 000,- Kč.

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

- škoda na hnacím vozidle ČD 363.169-4: 210 000,- Kč
- škoda na majetku SŽDC Praha: 55 000,- Kč
- škoda na životním prostředí škoda nevznikla

2.4 Vnější okolnosti

2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje

Jasno, viditelnost neomezená, teplota + 24 °C.

3 ZÁZNAM O PODANÝCH VYSVĚTLENÍCH

3.1 Souhrn podaných vysvětlení (podléhá ochraně identity osob) a o odborném zjišťování příčin vzniku mimořádné události

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

Dne 22. 8. 2006 bylo strojvedoucím vlaku Sp 1645 podáno vysvětlení k MU:

- vlak k přejezdu přijížděl rychlostí asi 78 km/hod
- po zpozorování autobusu byla dávána návěst "POZOR" vlakovou houkačkou
- autobus zpomalil a krokem vjel až na přejezdech
- po použití rychločinného brzdění vlak zastavil asi 230 m za přejezdem

3.1.2 Jiné osoby

Jiné osoby se k MU nevyjadřovaly.

3.2 Systém zajišťování bezpečnosti

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

Pro zajištění provozuschopnosti zabezpečovacího zařízení na železničních přejezdech provozovatel ČD, a. s., vydal služební předpisy ČD T 120, T 126 kterými je stanoven systém údržby.

3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a jejich prosazování

Zaměstnanci, kteří prováděli předepsané kontroly železničního přejezdu byli prokazatelně seznámeni s předpisem ČD T 126, T120.

3.2.3 Postup vnitřní kontroly bezpečnosti a jejich výsledky

Provozuschopnost a údržba zařízení železničního přejezdu je zajišťována pravidelnými měsíčními prohlídkami - poslední dne 26. 07. 2006, komplexními prohlídkami – poslední dne 21. 06. 2006 a pětiletými prohlídkami – poslední dne 27. 01. 2005. Všechny prohlídky proběhly bez zjištění závad.

3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty

Vlastníkem dráhy a železničního přejezdu je Správa železniční dopravní cesty Praha, provozovatel dráhy a drážní dopravy jsou ČD, a. s.

3.3 Právní a jiná úprava

3.3.1 Příslušné komunitární a vnitrostátní právní předpisy

Konstrukce železničního přejezdu vyhovuje ČSN 342650 platné v době kolaudace přejezdu a ustanovením Vyhlášky č. 177/1995Sb. Provozovatel vydal služební předpisy ČD T 120, T 126, kterými je stanoven systém údržby.

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

Provozovatel vydal služební předpisy ČD T 120, T 126 kterými je stanoven systém údržby. Konstrukce železničního přejezdu vyhovuje ČSN 342650 platné v době kolaudace přejezdu a ustanovením Vyhlášky 177/1995 Sb.

3.4 Činnost drážních vozidel a technických zařízení

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

Pro železniční přejezd byl vydán „Průkaz způsobilosti č. j. PZ – 237/95-E43 ze dne 29. 06. 1995, platnost do 27. 01. 2010 - přejezd splňuje požadavky PZ na bezpečnost provozu hnací drážní vozidlo byl vydán „Průkaz způsobilosti“ PZ 4949/97-V . 03, ze dne 02. 04. 1997. V souladu s Vyhl. 173/95 Sb. byly prováděny pravidelné technické prohlídky, poslední byla provedena 18. 10. 2005. Přejezd je vybaven zabezpečovacím zařízením typu kategorie PZS 3 SBI, typ AŽD 71. Délka ovládacího úseku 25,2 sec vyhovuje ČSN 342650. Zkouškou šuntové citlivosti a přezkoušením kolejových obvodů bylo zjištěno, že přejezd byl v době MU v provozním stavu a bez závad.

3.4.2 Součásti dráhy

Železniční přejezd na komunikaci III. třídy č 4178 (Prace Mohyla – Ponětovice) v km 11,923 na trati Brno hl. n. - Uherské Hradiště v zastavěné části obce Ponětovice. Komunikace ze směru příjezdu autobusu k přejezdu klesá ve sklonu 5% a vede k přejezdu pod úhlem 90 stupňů, ve vzdálenosti 15 m před přejezdem se stáčí pod úhlem 45 stupňů. Šířka vozovky před přejezdem je 5,9m. Přejezd je osazen silničními značkami A 30, A31a, A 31b, A31c, A32b v reflexním provedení s výstražnou tabulkou „POZOR VLAK“, povrch vozovky byl v době mimořádné události suchý. Přejezd je konstrukce dle vzorových listů ČD – DDC, TNŽ a ČSN. Trať je v daném úseku přímá, kolej č. 1 o délce 544 metrů a kolej č. 2 o délce 711 metrů, délka přejezdu je 9,2 m, šířka přejezdu je 8 m.

3.4.3 Komunikační prostředky

- Mobilní vysílačka instalovaná na hnacím vozidle byla v provozu a byla použita pro ohlášení MU výpravčímu ŽST Šlapanice
- Pro ohlášení MU byl strojvedoucím hnacího drážního vozidla použit mobilní telefon

3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat

- Hnací drážní vozidlo 363.169-4 v majetku ČD a. s., má platný „Průkaz způsobilosti drážního vozidla vydaný Drážním úřadem pod evidenčním číslem PZ 4949/97-V.03, roční pravidelná technická prohlídka byla provedena 18. 10. 2005 – HDV bez závad.
- HDV je vybaveno elektronickým rychloměrem č. 6002, který byl v době vzniku mimořádné události v činnosti.
- Rozborem záznamu elektronického rychloměru bylo potvrzeno použití návěsti „POZOR“ lokomotivní houkačkou před použitím rychločinného brzdění. Před střetnutím se vlak pohyboval rychlostí 79 km/hod., k překročení stanovené rychlosti nedošlo.

3.5 Dokumentace o provozním systému

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

Výpravčím ŽST Šlapanice bylo provedeno opatření předepsané Staničním řádem ŽST pro šetření a likvidaci MU na železničních přejezdech.

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

Používání verbálních hlášení pracovníků zúčastněných na přepravě vlaku Sp 1645 nemělo vliv na vznik MU.

3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události

Místo MU bylo zajištěno Policií ČR.

3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky

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

- strojvedoucí vlaku, zaměstnanec Depa kolejových vozidel Brno, zaměstnán u ČD, a. s. ve funkci strojvedoucí od roku 1977, ve směně 11. 8. 2006 od 06:02 hodin
- vedoucí doprovodu vlaku, zaměstnankyně UŽST Český Těšín, ve funkci vedoucího doprovodu vlaků u ČD, a. s. od roku 1991, ve směně dne 11. 8. 2006 od 07:30 hodin

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

Výše uvedené okolnosti neměly vliv na vznik MU.

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

Nemělo vliv na vznik MU.

3.7 Předchozí mimořádné události podobného charakteru

Nejsou.

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 11. 8. 2006 vlak Sp 1645 jedoucí z ŽST Šlapanice do ŽST Blažovice se při přejíždění zabezpečeného přejezdu v km 11,923 ve 14:02 hod. střetl s autobusem francouzské společnosti BOVA FHD, který přijížděl ve směru jízdy vlaku z pravé strany kolem zabezpečovacího přejezdového zařízení PZS 3 SBI v činnosti. Řidič autobusu nereagoval na zvukovou návěst „POZOR“ dávanou strojvedoucím vlaku. Ve vzdálenosti 15 metrů před přejezdem strojvedoucí zjistil, že je autobus v průjezdném průřezu a okamžitě použil rychločinné brzdění. Autobus byl odhozen na výstražník, čelo vlaku zastavilo po ujetí dráhy 268 m od místa střetnutí.

4.2 Rozbor

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

- Rozborem záznamu rychloměru bylo zjištěno, strojvedoucí nepřekročil nejvyšší dovolenou rychlost.
- Před střetnutím byla dávana návěst „POZOR“ lokomotivní houkačkou.
- Kontrolou dokladů k železničnímu přejezdu t. j. „Záznamníku poruch sdělovacího zařízení“, záznamů o provedených pravidelných kontrolách a funkční zkouškou železničního přejezdu bylo zjištěno, že železniční přejezd byl v době příjezdu autobusu k přejezdu v činnosti.
- Složky integrovaného záchranného systému přijely na místo MU neprodleně po jejím nahlášení a okamžitě zahájily záchranné práce t. j. vyproštění zraněných a zabezpečení životních funkcí s následnou přepravou do zdravotnických zařízení, zajištění místa MU a zamezení zvýšení následků MU.

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

Výše uvedeným šetřením bylo zjištěno, že řidič autobusu porušil:

- ustanovení § 6, odstavce 3, Zákona č. 266/1994 Sb. v platném znění
- ustanovení § 29, odstavce 1, písmeno a) Zákona 361/2000 Sb. v platném znění

- ustanovení § 29, odstavce 1, písmeno b) Zákona 361/2000 Sb. v platném znění

4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou

Nebyly zjištěny.

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

Nebyly 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

Nebyly zjištěny.

5 PŘIJATÁ OPATŘENÍ

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

Nebyla přijata.

6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ

Nebyla přijata.

V Brně dne 1. března 2007

Ing. Stanislav Handl, v. r.
vrchní inspektor
Územní inspektorát Brno

Ing. Michal Miklenda, v. r.
ředitel
Územního inspektorátu Brno

7 PŘÍLOHY

Tato zpráva neobsahuje přílohy.