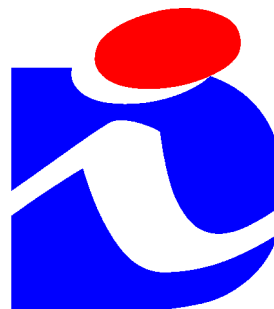




Česká republika
Czech Republic



Drážní inspekce
The Rail Safety Inspection Office

Zpráva o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události

Vykolejení drážních vozidel při posunu na dráze – vlečce:

„Vlečka Tonaso a.s.“

zaústěné do 2. traťové koleje výhybkou č. 1 v km 522,245
mezi železničními stanicemi Ústí nad Labem sever a Povrly

Čtvrtek, 3. září 2009

Investigation Report of Railway Accident

Derailment of the wagons of the shunting movement during shunting
(siding accident)
Siding Vlečka Tonaso a. s. (between Ústí nad Labem sever and Povrly stations)

Thursday, 3rd September 2009

Č. j.: 6-2758/2009/DI

SUMMARY

Grade:	accident
Date and time:	3 rd September 2009, 8:30 (6:30 GMT)
Occurrence type:	train derailment
Description:	Derailment of 2 empty wagons of shunting movement during shunting
Type of train:	shunting movement
Location:	Siding Vlečka Tonaso a. s. (between Ústi nad Labem sever and Povrly stations), km 0,091, track No. 48a
Parties:	ESON, s. r. o. (IM of the siding) ČD Cargo, a. s. (RU)
Consequences:	no fatality and injury total cost CZK 115 000,-
Direct cause:	operations (siding personnel) – operational error (wrong positions of the switch)
Underlying cause:	competence and training (siding personnel didn't qualifications and experiences)
Root cause:	Organization of work and SMS – IM ignored the obligation to implement the systemic training of the siding personnel
Recommendations:	not issued

Obsah

Summary	3
1 Souhrn	8
2 Údaje týkající se mimořádné události	9
2.1 Mimořádná událost	9
2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události	9
2.1.2 Popis mimořádné události a místa nehody, včetně činnosti integrovaného záchranného systému a záchranné služby	9
Obr. 1: Plánek místa vzniku mimořádné události	10
2.1.3 Rozhodnutí zahájit zjišťování příčin a okolností vzniku, sestava týmu odborně způsobilých osob a způsob vedení zjišťování příčin a okolností vzniku	10
2.2 Okolnosti mimořádné události	11
2.2.1 Zúčastnění zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, osoby ve smluvním poměru a další zúčastnění a svědci	11
2.2.2 Vlaky a jejich řazení, včetně registračních čísel jednotlivých drážních vozidel	11
2.2.3 Popis součástí dopravní cesty dráhy, zabezpečovacího systému (tj. zejména stav kolejí, výhybek, staveb, návěstidel a vlakového zab. zařízení)	11
2.2.4 Použití komunikačních prostředků	12
2.2.5 Práce prováděné na místě mimořádné události a v její blízkosti	12
2.2.6 Aktivace plánu pro případ mimořádné události na dráze a sled událostí	12
2.2.7 Aktivace plánu integrovaného záchranného systému, policie a zdravotnické záchranné služby a sled událostí	12
2.3 Úmrtí, zranění a materiální škody	12
2.3.1 U cestujících a třetích osob, zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru	12
2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku	12
2.3.3 Na drážních vozidlech, součástech dopravní cesty a na životním prostředí	12
2.4 Vnější okolnosti	13
2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje	13
3 Záznam o podaných vysvětleních	13
3.1 Souhrn podaných vysvětlení (podléhá ochraně identity osob)	13
3.1.1 Zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním	

poměru	13
3.1.2 Jiné osoby	16
3.2 Systém zajišťování bezpečnosti	16
3.2.1 Rámcová organizace a způsob, jakým jsou udílány a prováděny pokyny	16
3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a jejich prosazování	21
3.2.3 Postup vnitřní kontroly bezpečnosti a jejich výsledky	22
3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty	22
3.3 Právní a jiná úprava	23
3.3.1 Příslušné komunitární a vnitrostátní právní předpisy	23
3.3.2 Jiné předpisy, např. provozní řád, pracovní řád, předpisy pro údržbu, platné technické normy a další vnitřní předpisy	23
3.4 Činnost drážních vozidel a technických zařízení	24
3.4.1 Systém řízení, signalizace a zabezpečení, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat	24
3.4.2 Součásti dráhy	24
3.4.3 Komunikační prostředky	24
3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat	25
3.5 Dokumentace o provozním systému	25
3.5.1 Opatření učiněná zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, pokud jde o řízení, signalizaci a zabezpečení dopravy	25
3.5.2 Výměna verbálních hlášení v souvislosti s mimořádnou událostí včetně dokladů ze záznamového zařízení	26
3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události	26
3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky	27
3.6.1 Pracovní doba zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, kteří byli účastníky události	27
3.6.2 Zdravotní stav a osobní situace, které měly vliv na mimořádnou událost, včetně fyzického nebo psychického stresu	27
3.6.3 Uspořádání vybavení řídicího pracoviště nebo vozidla, která má vliv na jeho ovládání a užívání	27
3.7 Předchozí mimořádné události podobného charakteru	27
4 Analýza a závěry	27
4.1 Konečný popis mimořádné události	27
4.1.1 Konečný popis mimořádné události na základě zjištěných skutečností v bodě 3	27
4.2 Rozbor	28

4.2.1 Zhodnocení zjištěných skutečností podle bodu 3 a uvedení závěrů o příčině mimořádné události a činnosti záchranných služeb	28
4.3 Závěry	31
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	31
4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou	31
4.3.3 Příčiny, které jsou způsobeny předpisovým rámcem a v používání systému zajišťování bezpečnosti	31
4.4 Doplnující zjištění	32
4.4.1 Nedostatky a opomenutí zjištěné během zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události, které však nejsou významné pro závěry o příčinách	32
5 Přijatá opatření	32
5.1 Seznam opatření, která byla v důsledku mimořádné události již učiněna nebo přijata	32
6 Bezpečnostní doporučení	33
7 Přílohy	34
Foto 1: Vykolejená drážní vozidla	34
Foto 2: Západková zkouška výhybky č. 45 zkušební měrkou „6 mm“	35
Foto 3: Celkový pohled	35

1 SOUHRN

- Skupina události: nehoda
- Vznik události: 3. 9. 2009, 8:30 hodin
- Popis události: vykolejení dvou drážních vozidel při posunu
- Dráha, místo: dráha – vlečka „Vlečka Tonaso a.s.“, zaústěná do 2. traťové koleje, výhybkou č. 1 v km 522,245 mezi železničními stanicemi Ústí nad Labem sever a Povrly, km 0,091, kolej č. 48a
- Zúčastnění: ESON, s. r. o. (dále též provozovatel dráhy – vlečky)
se sídlem Krakovská 1346/15, 110 01 Praha 1, Nové Město
- ČD Cargo, a. s. (dále též dopravce)
se sídlem Praha 7, Holešovice, Jankovcova 1569/2c
- Následky: celková škoda činí 115 000,- Kč
- Bezprostřední příčiny: zahájení posunu přes výhybku v posunové cestě, která nebyla přestavena pro zamýšlený směr jízdy, ale do odbočného směru.
- Zásadní příčiny: Činnosti při provozování dráhy a drážní dopravy na dráze – vlečce „Vlečka Tonaso a.s.“ prováděné při obsluze vlečky dopravcem vykonávaly osoby odborně nezpůsobilé, neboť neměly pro tyto činnosti složené odborné zkoušky předepsané provozovatelem dráhy – vlečky, nezúčastnily se jím stanoveného pravidelného školení a nebyly prokazatelně seznámeny s Technologickou dokumentací provozu na dráze – vlečce, zpracovanou v souladu s VPR.
- Příčiny v systému bezpečnosti.:
Drážní doprava nebyla provozována dle smlouvy č. 22D/9/2009, o provozování drážní dopravy na dráze – vlečce „Vlečka Tonaso a.s.“, uzavřené mezi dopravcem a provozovatelem dráhy – vlečky, a to zejména ignorováním povinnosti zajistit odbornou způsobilost zaměstnanců dopravce v souladu s touto smlouvou, nezpracováním Technologické dokumentace provozu na dráze – vlečce „Vlečka Tonaso a.s.“ a nerespektováním ustanovení vnitřních předpisů provozovatele dráhy – vlečky.
- Bezp. doporučení: nevydáno

2 ÚDAJE TÝKAJÍCÍ SE MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI

2.1 Mimořádná událost

2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události

Dne 3. 9. 2009 v 8:30 hodin došlo na dráze – vlečce „Vlečka Tonaso a.s.“ (dále též vlečka), zaústěné do 2. traťové koleje výhybkou č. 1 v km 522,245 mezi železničními stanicemi (dále též žst.) Ústí nad Labem sever a Povrly, na vlečkové koleji č. 48a, v km 0,091 k vykolejení dvou drážních vozidel (dále též DV) řazených na konci posunového dílu.

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

Dopravce při provádění obsluhy vlečky po předchozí domluvě s provozovatelem dráhy – vlečky najel s hnacím drážním vozidlem (dále též HDV) na soupravu patnácti DV, kterou posunovači vlečky sestavili na koleji č. 101c, a jež pro svou délku zasahovala přes kolej č. 101c, část koleje č. 46 až do koleje č. 48, přičemž předposlední DV stálo na výhybce č. 45, resp. přední podvozek stál na výhybce a zadní podvozek před výhybkou č. 45 ve směru zamýšlené jízdy posunového dílu. Po provedení zkoušky brzdy a soupisu vozů byl posun zahájen tím, že vedoucí posunu dal strojvedoucímu pokyn, aby opatrně vytahoval vozy, a před rozjezdem soupravy nastoupil na poslední levou stupačku posledního DV. Po ujetí cca 20 m uslyšel zvuky skřípění a viděl, jak se předposlední DV vyklání od osy své jízdy. Strojvedoucímu dal radiostanicí pokyn „Stůj, zastavte všemi prostředky“ a souprava po dalších cca 5 m zastavila.

Ohledáním místa vzniku mimořádné události (dále též MU) bylo zjištěno, že posunová cesta pro posun se soupravou začínala od konce posunového dílu, tj. od posledního DV, které stálo před zahájením posunu na koleji č. 48 před výhybkou č. 45 ve směru zamýšlené jízdy po kolejích č. 48, 46, 101c a 101b. Výhybka č. 45 tak byla dotčenou výhybkou v posunové cestě. Prohlídkou bylo zjištěno, že poslední DV posunového dílu stojí zadním podvozkem na koleji č. 48a ve vzdálenosti 40,8 metru od hrotu výhybky č. 45, přední podvozek je na koleji č. 48a vykolejený, přizvednutý 13 cm nad temenem kolejnice. Předposlední DV stojí předním podvozkem na koleji č. 48 a zadní podvozek je vykolejený na koleji č. 48a vlevo ve směru jízdy posunového dílu po předchozí jízdě po této koleji. Třetí DV od konce soupravy stojí nevykolejené a vizuálně nepoškozené na koleji č. 48 ve směru jízdy posunového dílu. Dalších dvanáct DV včetně HDV stojí nevykolejena a nepoškozena na kolejích postavené posunové cesty. Předposlední vůz je se sousedními vozy svěšen šroubovkami a brzdovými hadicemi a je do nich zaklíněn nárazníky.

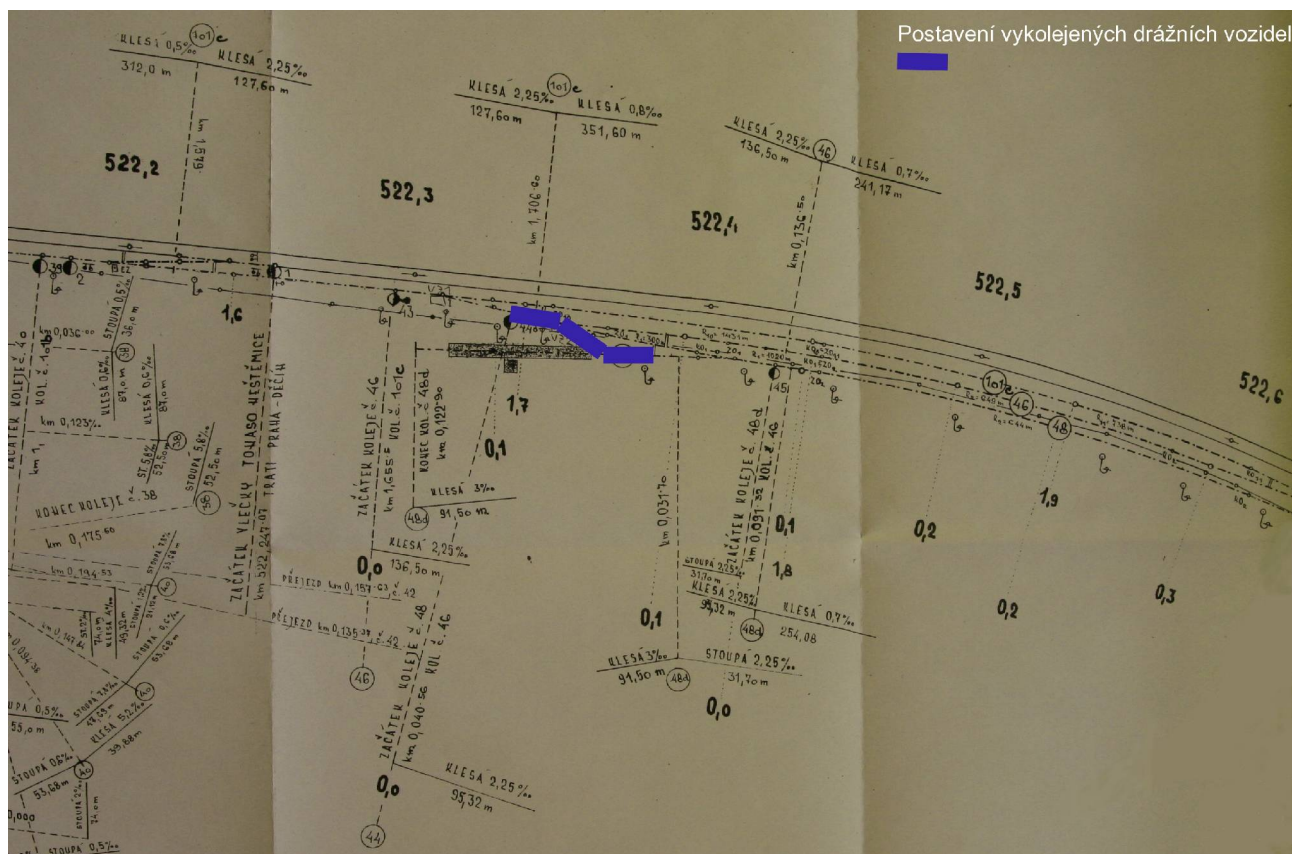
Výhybka č. 45 je ručně stavěná, vložená v koleji č. 48 pro umožnění jízdy na kolej č. 48a, která je kusá. Před příjezdem vrchního inspektora (dále též VI) Drážní inspekce (dále též DI) bylo s pohyblivou částí výhybky již manipulováno, z tohoto důvodu je uváděn pouze stav zjištěný po jeho příjezdu. Levý závěrový hák výhybky jeví známky poškození (je tzv. natažen) a nedoléhá po celé ploše ke svěrací čelisti. Na konci oblíny, která zaklesává za svěrací čelist, je naražen. Jazyky nejsou viditelně poškozeny, jejich hroty jsou čisté bez

deformací. Výhybkové návěstidlo na stojanu chybí. Závaží výměníku je opatřeno zašlým černobílým nátěrem, číslo výhybky je málo zřetelné. Stoličky jsou namazány.

Místo vykolejení, bod „0“, bylo stanoveno na koleji č. 48a, kde na pravém kolejnicovém pásu ve směru jízdy posledního DV a zadního podvozku předposledního DV posunového dílu je ve vzdálenosti 40,8 metrů od hrotu jazyka výhybky č. 45 stopa po sjetí kola DV z temene hlavy kolejnice. Znatelné stopy po jízdě vykolejených DV dále pokračují na železničním svršku až k vykolejenému zadnímu podvozku předposledního DV posunového dílu. Ve vykolejeném stavu ujel posunový díl 24 metrů.

Na místě byl zajištěn záznam registračního rychloměru HDV, provedena orientační dechová zkouška u osob zúčastněných na MU a změřen železniční svršek včetně výhybky č. 45. Při MU nedošlo k omezení provozování drážní dopravy.

Na místě MU zasahovala složka integrovaného záchranného systému (dále též IZS) Policie České republiky (dále též PČR), Krajského ředitelství policie Severočeského kraje. Zápis o ohledání místa mimořádné události je součástí spisu.



Obr. 1: Plánek místa vzniku mimořádné události

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

Vznik MU byl DI na Centrální ohlašovací pracoviště (dále jen COP) oznámen pověřenou osobou ke zjišťování příčin a okolností vzniku MU dopravce (dále jen pověřená osoba) v 9:24 hodin. Dle druhu a následkům (rozsahu předběžné škody) se jednalo o MU, u kterých DI přímo nevyjíždí na místo jejich vzniku. Z tohoto důvodu byl bez zbytečného odkladu vydán souhlas k zahájení odklizovacích prací. Tento souhlas byl v 10:10 hodin

odvolán, a to na žádost PČR a pověřené osoby, kteří ve smyslu ustanovení § 11 odst. 2, písm. b), bodu 3 vyhlášky 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy, v platném znění (dále též vyhláška č. 376), požádali DI o výjezd na místo MU a o zjištění příčin a okolností jejího vzniku.

DI této žádosti vyhověla a na místo vzniku MU se dostavil VI Územního inspektorátu Praha (dále jen ÚI Praha) a po provedeném šetření byl ve 12:45 hodin vydán nový souhlas k uvolnění dráhy – vlečky.

Na základě zjištěných skutečností nebylo nutné sestavovat tým vrchních inspektorů DI. Šetřením a zjišťováním příčin a okolností vzniku MU byl pověřen VI ÚI Praha. Šetření vycházelo z vlastních poznatků, zjištění na místě MU, včetně vyhodnocení fotodokumentace a měření železničního svršku.

2.2 Okolnosti mimořádné události

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

- strojvedoucí, zaměstnanec firmy ČD Cargo, a. s., provozní jednotka Ústí nad Labem (dále jen PJ Ústí);
- vedoucí posunu, zaměstnanec firmy ČD Cargo, a. s., PJ Ústí;
- posunovač, zaměstnanec firmy ČD Cargo, a. s., PJ Ústí;
- mistr dráhy – vlečky (vedoucí vlečky), zaměstnanec firmy ESON, s. r. o.;
- posunovač, zaměstnanec firmy ESON, s. r. o.

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

Posunový díl byl sestaven z HDV řady 742.105-0 a patnácti DV. Jako poslední a předposlední byla řazena prázdná DV řady Habis, č. 33 80 2762711-0 a 33 80 2762789-6, revize provedeny dne 17. 10. 2003.

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

Dráha – vlečka je zaústěna do 2. traťové koleje celostátní dráhy Praha-Bubeneč – Děčín hl. n. v km 522,245 výhybkou č. 1 mezi železničními stanicemi Ústí nad Labem sever a Povrly. Vlečku tvoří jeden posunový obvod. Na vlečce je provozována pouze nákladní doprava, pohyb DV je zde uskutečňován jako posun.

Část vlečkové koleje č. 48 před výhybkou č. 45 stoupá 2,25 ‰, kolejnice tvaru S 49, betonové pražce PB3, upevnění na žebrových podkladnicích S4P1.

Výhybka č. 45 tvar JS 49 1:7,5-190 LI je ručně stavěná s hákovým závěrem, ocelovými pražci, kolejnice tvar S 49, upevnění kolejnic tvaru T.

Část vlečkové koleje č. 48 za výhybkou č. 45 v přímém směru stoupá 2,25 ‰, kolejnice tvaru S 49, betonové pražce PB2, upevnění na žebrových podkladnicích S4P1.

Část vlečkové koleje č. 48a za výhybkou č. 45 do odbočného směru klesá 3 ‰, kolejnice tvaru S 49, betonové pražce PB2, upevnění na žebrových podkladnicích S4P1.

2.2.4 Použití komunikačních prostředků

V průběhu posunu byly používány radiokomunikační prostředky mezi zaměstnanci dopravce, vedoucím posunu, posunovačem a strojvedoucím.

2.2.5 Práce prováděné na místě mimořádné události a v její blízkosti

Před vznikem MU nebyly na místě MU a v jeho blízkosti prováděny žádné stavební ani udržovací práce.

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

Aktivace plánu byla provedena v souladu vyhláškou č. 376. Vznik MU ohlásil vedoucí posunu výpravčímu ústředního stavědla Sever, který pak postupoval dle Ohlašovacího rozvrhu společného pro provozovatele dráhy celostátní, Správu železniční dopravní cesty, státní organizace, a dopravce. Vznik MU ohlásila DI pověřená osoba dopravce, vrchní inspektor Českých drah, a. s., Regionálního inspektorátu bezpečnosti železniční dopravy (dále jen RIBŽD) Ústí nad Labem dne 3. 9. 2009 v 9:24 hodin.

Postup dopravce dle ohlašovacího rozvrhu byl dodržen.

Mistr dráhy – vlečky postupoval dle Ohlašovacího rozvrhu provozovatele dráhy – vlečky, zpracovaného pro předmětnou dráhu – vlečku. Vznik MU ohlásila DI pověřená osoba provozovatele dráhy – vlečky elektronickou poštou dne 7. 9. 2009 v 7:26 hodin.

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

MU byla oznámena IZS ve smyslu vyhlášky č. 376 bez zbytečného odkladu po zjištění skutečností pověřeným zaměstnancem dopravce.

Na místě MU zasahovala PČR, Krajské ředitelství policie Severočeského kraje, odd. železniční policie, spis veden pod č. j. KRPU-23760-2/TČ-2009-041050. Rychlá záchranná služba ani hasičský záchranný sbor nebyl aktivován.

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 nedošlo k újmě na zdraví zaměstnanců provozovatele dráhy – vlečky, dopravce ani jiných osob.

2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku

Při MU nevznikla škoda na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku.

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

Při MU došlo ke škodě na DV řady Habis 33 80 276 2789-6 a 33 80 276 2711-0. Celková výše škody byla komisionálně odhadnuta na 65 000 Kč. Při MU došlo ke škodě na bezpečnostních jímkách, které jsou součástí železničního svršku, ve výši 50 000 Kč. Při MU nedošlo ke škodě na životním prostředí. Celková škoda byla vyčíslena na 115 000 Kč.

2.4 Vnější okolnosti

2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje

V době vzniku MU bylo zataženo, nesnížená viditelnost, teplota 24 °C. GPS souřadnice: 50°40'34.49"N, 14°6'45.365"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

Se zaměstnanci zúčastněnými na MU byly PČR v Ústí nad Labem sepsány podle § 158 odstavce 5 trestního řádu Úřední záznamy o podaných vysvětleních. Dále byl vyhotoven Zápis se zaměstnancem dopravce ve funkci strojvedoucí. Dokumenty jsou součástí spisu MU.

Z Úředního záznamu o podaném vysvětlení sepsaného s vedoucím posunu, zaměstnancem ČD Cargo, a. s., vyplývá:

- po vjezdu na vlečku s pěti nákladními vozy zastavili v úrovni útulku mistra vlečky, se kterým si vyměnil papírovou dokumentaci, dohodl postup při obsluze vlečky a převzal od něj klíče od pomocného stavědla;
- podle dohody odstavili dovezených pět vozů na vlečkovou kolej č. 3, kde vyčkali, až posun vlečky přidá na již připravených deset vozů k odtažení dalších pět vozů, a po tomto úkonu najeli na skupinu patnácti vozů, které měli odvézt z vlečky;
- zkontroloval přivěšení HDV k vozům a řekl posunovači, aby prošel skupinu patnácti vozů, zda někde vzadu na vozech není utažená ruční brzda, dal na poslední vůz dvě viaflexové koncovky a vyndal z pod posledního vozu zarážku, pokud tam je. Sám projednal s mistrem vlečky prošlou revizi jednoho vozu a šel provádět soupis vozů, kdy šel po pravé straně vozů směrem od HDV ke konci vozů. Asi u šestého nebo sedmého vozu mu posunovač radiostanicí oznámil, že skupina vozidel je označena viaflexovými odrazkami, zarážka tam není a souprava nebyla nijak zajištěna. Poté řekl posunovači, ať nechá soupravu zabrzdit a potom udělá zkoušku brzdy;
- po vykonání zkoušky brzdy se posunovač vracel směrem k pomocnému stavědlu vlečky a asi u osmého vozu se s vedoucím posunu potkali a posunovač oznámil, že je vše v pořádku. Vedoucí posunu dále pokračoval v soupisu dalších vozů směrem ke konci posunového dílu, když došel asi ke třináctému či čtrnáctému vozu, míjel výhybku, kterou pohledem na vzdálenost asi 10 metrů zkontroloval, jestli je správně přestavená. Jelikož na této výměně stála vozidla, mohl tuto výměnu zkontrolovat pouze zjištěním, zda je správně přestavené závaží výhybky. Závaží výhybky bylo v poloze ke kolejím, tedy ve směru jeho příchodu doleva;

- po příchodu na konec soupravy zkontroloval, zda je poslední vůz „okoncován“ (pozn. zpracovatele: označen návěstí „Konec vlaku“) a není zajištěn zarážkou proti ujetí;
- zarážka tam nebyla a vůz byl „okoncován“, proto dal radiostanicí pokyn strojvedoucímu zálohy, aby opatrně vytahoval vozy. Než se souprava rozjela, nastoupil na levou stupačku na konci posledního vozu ve směru jízdy a po ujetí asi 20 metrů zaslechl něco jako skřípění či vrzání a spatřil, jak se čtrnáctý vůz vyklání doleva. Okamžitě dal radiostanicí pokyn strojvedoucímu zálohy „Stůj, zastavte všemi prostředky“ a souprava asi po 5 metrech zastavila. Šel se podívat, co se stalo, a zjistil vykolejení předposledního vozu;
- vykolejení vozu oznámil radiostanicí strojvedoucímu, posunovači a výpravčímu ústředního stavědla Sever, následně toto oznámil zástupci mistra vlečky;
- na doplnění udal, že když najížděli na skupinu patnácti odstavených nezajištěných vozů, tak první vůz stál na koleji č. 101b asi ve vzdálenosti dvou vozů od konce koleje č. 101b směrem na Ústí nad Labem.

Na položenou otázku: „Kdy jste byl naposled proškolen o provozu na vlečce Tonaso a čím se na této vlečce, tedy jakými předpisy, řídíte?“ vedoucí posunu odpověděl: „Proškolen jsem byl v roce 2005 a dále mohu říci, že přesné datum je uvedeno u mého zaměstnavatele ve výkazech. Na otázku, podle jakých předpisů, jak je provozována drážní doprava na vlečce Tonaso, uvádím, že je to podle vlečkového provozního řádu a to je vnitřní předpis Tonasa a přípojového provozního řádu vlečky pro vlečku Tonaso. To znamená, že předpisy SŽDC(ČD) D1, D2 na vlečce neplatí.“

Na položenou otázku: „Jakým způsobem je organizován posun na vlečce Tonaso?“ vedoucí posunu odpověděl: „Způsobem podle přípojového řádu vlečky Tonaso, podle přípojového řádu změna č. 2 vlečky Tonaso, článku 3 organizace posunu na dráze vlečce.“

Na položenou otázku: „Kdo dle Vás nese zodpovědnost, a podle kterých předpisů, za postavení výhybky č. 45?“ vedoucí posunu odpověděl: „Podle druhé změny přípojového provozního řádu pro vlečku Tonaso z roku 2005 je článek č. 3 organizace posunu na dráze vlečce, kdy jeden z bodů říká, že za postavení výhybek na příslušnou odevzdávkovou kolej a volnost příslušných námezníků odpovídá mistr dráhy – vlečky, dále souhlas k posunu mi dává mistr vlečky po předání klíče pomocného stavědla.“

Na položenou otázku: „Proč bylo posunováno vámi posunovým dílem z koleje č. 48, když na této koleji může posunovat pouze vlečka?“ vedoucí posunu odpověděl: „Proto, že všechny předávkové koleje byly obsazeny a já chtěl vyhovět vlečkařovi vlečky. Dále uvádím, že nemám na této koleji, tedy na koleji č. 48, posunovat.“

Z Úředního záznamu o podaném vysvětlení sepsaného s posunovačem, zaměstnancem ČD Cargo, a. s., vyplývá:

- po vjezdu na vlečku vedoucí posunu řekl, že na předávkové koleji je zatím odstaveno deset nákladních železničních vozů a že budou čekat, než tam vlečka dodá ještě dalších pět nákladních vozů. Po deseti nebo patnácti minutách bylo na předávkovou kolej přiřazeno zbývajících pět vozů, celkem jich tam bylo patnáct. Po najetí na odstavené vozy k nim přivěsil HDV, jinak s nimi nehýbali, ani je dál nespěšovali;
- vedoucí posunu jej vyslal provést kontrolu zajištění vozů, případně odstranit zarážky, povolit brzdy na vozech a umístit koncové viaflexové odrazky;

- šel ve směru od útulku vlečky Tonaso jako na Děčín po pravé straně vozů, pohledem provedl kontrolu svěšení vozů a zabrzdění vozů. Nezjistil žádnou závadu, vozy byly řádně svěšené, nebyly brzděné, ani nebyly zarážkami založené;
- když přišel asi k předposlednímu vozu soupravy, všiml si výhybky, která byla na straně přiléhající k vozům. Zda bylo rameno přestavníku výhybky dotlačeno do konečné polohy, nebyl schopen uvést, ale bylo na straně přiléhající ke koleji, tedy ve správném postavení ve směru zamýšlené jízdy. Toto kontroloval pohledem, i když to není jeho povinností, ale je takto zvyklý dle předpisů ČD D2;
- následně došel na konec soupravy, kde zavěsil koncovky, a posléze šel po druhé straně ve směru k HDV, asi na úrovni šestého vozu za HDV potkal na své straně vedoucího posunu, kterému ústně řekl, že je vše v pořádku. Vedoucí posunu to vzal na vědomí s tím, že dodělá soupis. Přitom šel po straně, po níž se on vracel od konce vozů. Asi po deseti minutách, kdy on sám byl již u pomocného stavědla, nahlásil vedoucí posunu radiostanicí, že se může povytahovat. Asi po půl minutě dal vedoucí posunu návěst „Stůj, zastavte všemi prostředky“, kterou ještě asi třikrát opakoval do zastavení soupravy, a pak řekl, že vypadli;
- počkal na vedoucího posunu a společně to šli ohlásit vedoucímu vlečky a poté se šli podívat, co se vlastně stalo. Zda mezitím někdo manipuloval s výhybkou, neví.

Ze Zázpisu se zaměstnancem sepsaným dopravcem se strojvedoucím, zaměstnancem ČD Cargo, a. s., vyplývá, že jím podané vysvětlení potvrzuje údaje uvedené vedoucím posunu a posunovačem dopravce.

Z Úředního záznamu o podaném vysvětlení sepsaného s vedoucím vlečky (též mistrem dráhy – vlečky) vyplývá:

- s vedoucím posunu dopravce bylo domluveno, že na 4. koleji odstaví přivezené vozy a posun vlečky zasune již k deseti připraveným vozům, zasahujícím na konci přes výhybku č. 45, dalších pět vozů ze 6. koleje na které stál. Následně po nasunutí vozů uhnou na kolej č. 20 a tím jim uvolní dráhu – vlečku a pak můžou jezdit. Toto bylo provedeno a dále jejich počínání na vlečkových kolejích nesledoval, neboť věděli sami, co mají dělat;
(poznámka zpracovatele: dle vedoucího posunu dopravce se jednalo o kolej č. 3)
- po odstavení vlečkové lokomotivy odešel do výrobních prostor firmy a okolo 9:15 hodin mu zavolal jeho zástupce, že ČD Cargo vypadlo s nákladními vozy a aby se dostavil na místo, což neprodleně učinil.

Na položenou otázku: *„Podle čeho, tedy podle jakých předpisů se řídí provoz na vlečce Tonaso a kdo za ten posun odpovídá?“* mistr dráhy – vlečky odpověděl: *„Řídí se podle platných vnitřních předpisů vlečky Tonaso, a to vydaných dne 1. 11. 2008, dále za posun odpovídá vedoucí posunu dopravce, kdy toto je uvedeno v předpisech vlečky Tonaso s platností od dne 1. 11. 2008. Tedy v tomto případě měl odpovědnost vedoucí posunu ČD Cargo.“*

Na položenou otázku: *„Kdo může provádět posun na vašich vlečkových kolejích, v jaké míře a podle jakých předpisů se účastníci posunu řídí při posunu na vlečce Tonaso?“* mistr dráhy – vlečky odpověděl: *„Může u nás jezdit každý dopravce, který má uzavřenou smlouvu o provozování drážní dopravy na naší vlečce a má odborně a zdravotně způsobilé zaměstnance, kdy odbornou způsobilost uvádí vnitřní předpis vlečky Tonaso. V případě této nehodové události to byli zaměstnanci ČD Cargo.“*

Na položenou otázku: *„Kdy naposledy se prováděl posun či nějaká jiná manipulace přes výhybku č. 45 vlečky Tonaso, dále kdy se posuvalo či prováděla jiná činnost na*

vozy stojící přes výhybku č. 45?“ mistr dráhy – vlečky odpověděl: „Naposledy před vznikem nehody bylo odstaveno naší firmou celkem deset vozů a to předešlého dne, tedy 2. 9. 2009 mezi 12:00 hodinou a 13:00 hodinou. Následně dne 3. 9. 2009 bylo k těmto vozům přiřazeno dalších pět vozů, k pojezdu těch prvních deseti vozů nedošlo. Nikterak se s vozy nepojíždělo z naší strany před převzetím zálohy ČD Cargo dne 3. 9. 2009.“

Na položenou otázku: „Proč celá souprava vozů nebyla přistavena na předávkovou kolej, kde by si je převzal pracovník ČD Cargo?“ mistr dráhy – vlečky odpověděl: „Proto, že by ty vozy stály přes výhybku č. 2 a ČD Cargo by k nám nemohlo zajet, předávková kolej byla krátká pro sestavu těchto vozů.“

Na položenou otázku: „Byla z vaší strany, tedy ze strany firmy Eson předána veškerá dokumentace k provozování drážní dopravy na vaší vlečce Tonaso a to kdy, kým a jakým způsobem?“ mistr dráhy – vlečky odpověděl: „Veškerá dokumentace nebyla předána, byla předána jen smlouva o provozování drážní dopravy na vlečce Tonaso, dále vlečkový přepravní řád Vlečky Tonaso ze dne 1. 11. 2008, a to jak v elektronické podobě, tak i v písemné podobě včetně mapy kolejistiště vlečky Tonaso. ...Předání bylo ještě před podpisem smlouvy, tedy před 12. 6. 2009. Dále po podpisu smlouvy o provozování drážní dopravy na vlečce Tonaso byla Českou poštou zaslána tato smlouva ČD Cargo.“

Z Úředního záznamu o podaném vysvětlení sepsaného s posunovačem vlečky vyplývá, že jím podané vysvětlení potvrzuje údaje uvedené vedoucím vlečky (též mistrem dráhy – vlečky) PČR.

Dokumentace je součástí spisu MU.

3.1.2 Jiné osoby

V místě vzniku MU ani v nejbližším okolí nebyly přítomny jiné osoby, ani se žádné jiné osoby na provozování dráhy – vlečky a drážní dopravy nepodílely.

3.2 Systém zajišťování bezpečnosti

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

Vztažné požadavky bezpečného provozování dráhy jsou stanoveny v následujících právních předpisech a technologických postupech obsažených ve vnitřních předpisech provozovatele dráhy – vlečky a dopravce:

A) Právní předpisy:

A1) Povinnosti vlastníka dráhy - § 20 odst. (1) zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění (dále jen zákon):

(1) Vlastník dráhy je povinen zajistit údržbu a opravu dráhy v rozsahu nezbytném pro její provozuschopnost a umožnit styk dráhy s jinými dráhami.

A2) Povinnosti provozovatele dráhy – § 22 odst. (1) písm. a), b), c) zákona:

(1) Provozovatel dráhy je povinen

a) provozovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení,

b) vydat ke dni zahájení provozování dráhy vnitřní předpis o provozování dráhy a o odborné způsobilosti a znalosti osob zajišťujících provozování dráhy a způsobu jejich ověřování včetně systému pravidelného školení,

c) zajistit, aby provozování dráhy prováděly osoby, které jsou zdravotně a odborně způsobilé.

A3) Povinnosti dopravce – § 35 odst. (1) písm. a), b), d), e), f), g), odst. (2) písm. f) zákona:

(1) Dopravce je povinen

a) provozovat drážní dopravu podle pravidel provozování drážní dopravy, platné licence a smlouvy uzavřené s provozovatelem dráhy o provozování drážní dopravy na dráze,

b) vydat ke dni zahájení provozování drážní dopravy vnitřní předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob zajišťujících provozování drážní dopravy a způsob jejich ověřování, včetně systému pravidelného školení,

d) při provozování drážní dopravy používat drážní vozidla a určená technická zařízení s platným průkazem způsobilosti a v technickém stavu, který odpovídá schválené způsobilosti,

e) zajistit, aby drážní vozidla řídily osoby, které mají platný průkaz způsobilosti k řízení,

f) zajistit, aby drážní dopravu prováděly osoby, které jsou zdravotně a odborně způsobilé,

g) se řídit při provozování drážní dopravy pokyny provozovatele dráhy udílenými při organizování drážní dopravy.

(2) Dopravce, který provozuje drážní dopravu na dráze celostátní nebo na dráze regionální, který je držitelem platné licence, je dále povinen

f) zavést systém zajišťování bezpečnosti drážní dopravy a zajistit jeho dodržování.

A4) Provozovatel dráhy a dopravce jsou povinni – § 49 odst. (3) písm. b) zákona:

b) zajistit místo mimořádné události a provést dokumentaci stavu v době vzniku mimořádné události.

A5) Pravidla provozování dráhy – § 2 odst. (4) vyhlášky č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, v platném znění (dále jen vyhláška č. 173):

(4) K zajištění činností a pro stanovení odborné způsobilosti osob zúčastněných na zabezpečení dráhy, obsluze dráhy a organizování drážní dopravy, vykonávají-li tyto činnosti zaměstnanci provozovatele dráhy, slouží technologické postupy obsažené ve vnitřních předpisech provozovatele dráhy.

A6) Pravidla provozování dráhy – § 23 odst. (7) vyhlášky č. 173:

(7) Drážní dopravu na vlečce smí řídit jen odborně způsobilé osoby.

A7) Pravidla provozování dráhy – § 23 odst. (10) vyhlášky č. 173:

(10) Při provozování vlečky musí být stanoveny jednotné technologické postupy pro:

a) organizování drážní dopravy, zabezpečování jízd drážních vozidel ...

A8) Pravidla provozování dráhy – § 24 vyhlášky č. 173:

Zjednodušené řízení drážní dopravy

Pro vlečku, na které je provozována pouze nákladní doprava a smí být pojížděna drážními vozidly rychlostí do 40 km.h⁻¹, lze

a) pohyb drážních vozidel uskutečňovat jako posun (přitom platí přiměřeně ustanovení § 16).

A9) Pravidla provozování dráhy – § 16 odst. (11) vyhlášky č. 173:

(11) Činnosti při provádění posunu, zejména ... a posun při provozování drážní dopravy na vlečce se řídí technologickými postupy stanovenými provozovatelem dráhy.

A10) Pravidla provozování drážní dopravy – § 33 odst. (2) vyhlášky č. 173:

(2) K zajištění činností podle odstavce 1 a pro stanovení odborné způsobilosti osob zúčastněných na provozování drážní dopravy, vykonávají-li tyto činnosti zaměstnanci dopravce, slouží jednotné technologické postupy obsažené ve vnitřních předpisech dopravce.

A 11) Technické podmínky provozuschopnosti dráhy celostátní regionální a vlečky – § 25 odst. (2) vyhlášky č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, v platném znění (dále jen vyhláška č. 177):

(2) U kolejí a výhybek musí být udržován rozchod a geometrická poloha koleje v rozmezí dovolených tolerancí obsažených v technické normě uvedené v příloze č. 5 pod položkou 160.

A 12) Technické podmínky provozuschopnosti dráhy celostátní regionální a vlečky – § 25 odst. (4) vyhlášky č. 177:

(4) Opatření výhybek, kolejových křižovatek, výhybkových konstrukcí a jejich součástí nesmí překročit hodnoty uvedené v příloze č. 6.

B) Provozování dráhy – vlečky a drážní dopravy na dráze – vlečce se řídí technologickými postupy obsaženými ve vnitřních předpisech vlečky Tonaso (VP), ve Vlečkovém provozním řádu vlečky „Tonaso a.s.“ ze dne 1. 11. 2008 (VPŘ) a smlouvy č. 22D/9/2009 o provozování drážní dopravy na dráze – vlečce „Vlečka Tonaso a.s.“ ze dne 11. 6. 2009 uzavřené mezi provozovatelem dráhy – vlečky a dopravcem (dále též smlouva č. 22D/9/2009).

B1) Vztažené technologické postupy pro jednotlivé činnosti obsažené ve vnitřních předpisech vlečky:

- VP D2 článek 73: „Výhybky může obsluhovat pouze odborně způsobilá osoba“;
- VP D2 článek 77: „Výhybka je správně přestavena pokud je přestavena pro požadovaný směr a odborně způsobilá osoba zjistí:
77.1. u ručně přestavovaných výhybek všechny tyto okolnosti:
77.1.1 na výhybce není zjevné poškození a porucha, která nedovoluje jízdu vozidel;
77.1.2 jazyk výhybky přiléhá k opornici;
77.1.3 páka se závažím dosedá do krajní polohy k zemi.“
- VP D2 článek 80: „Výhybku je zakázáno pojíždět, souhlas k jízdě nesmí odborně způsobilá osoba dát, není-li výhybka správně přestavena pro požadovaný směr jízdy, s výjimkou výhybek, které se přestavují přímo pod drážními vozidly.“;
- VP D2 článek 141: „Správně postavená posunová cesta musí mít pojížděné výhybky, výkolejky v posunové cestě, kolejové křižovatky s přestavitelnými srdcovkami, točny, přesuvny a kolejové zábrany přestaveny do správné polohy pro zamýšlenou jízdu...“;
- VP D2 článek 149: „Zaměstnanec řídící posun je povinen: ...
149.2 zajistit plnění technologických postupů stanovených tímto předpisem pro posun;
149.4: dát první pokyn k zahájení pohybu posunového dílu jen za podmínky, že:
149.4.2 je správně postavená posunová cesta...“

B2)

- VP Ok2 článek 50: „K zajištění provozování dráhy nebo provozování drážní dopravy musí mít osoby, které se přímo podílejí na činnostech, spojených s provozováním dráhy nebo provozováním drážní dopravy kvalifikaci podle právních předpisů a předpisů provozovatele. Kvalifikaci podle právních předpisů získá osoba u drážního úřadu a kvalifikaci podle předpisů provozovatele získá od provozovatele nebo jím pověřené právnické nebo fyzické osoby.“;
- VP Ok2 článek 56: „Provozovatel stanovuje a ověřuje způsobilost osobám obsluhující technické zařízení potřebné pro provozování dráhy nebo provozování drážní dopravy a osobám, které se podílejí na provozování drážní dopravy nebo na provozování dráhy.“;
- VP Ok2 článek 352 písm. d): „odborná zkouška č. 1001 – strojvedoucí... zkouška pro ověření znalostí k řízení hnacího drážního vozidla nebo speciálního hnacího drážního vozidla na dráze provozované provozovatelem pro strojvedoucí cizího dopravce. Tuto zkoušku organizuje a provádí určený zaměstnanec provozovatele není-li smlouvou o provozování drážní dopravy stanovenou jinak ...“;
- VP Ok2 článek 354 písm. d): „odborná zkouška č. 1003 – řízení a provádění posunu pro vlečku Tonaso a.s. provozovatele: zkouška pro ověření znalostí k řízení a provádění posunu na dráze provozované provozovatelem pro zaměstnance cizího dopravce. Tuto zkoušku organizuje a provádí určený zaměstnanec provozovatele není-li smlouvou o provozování drážní dopravy stanovenou jinak. ...
... Poznámka: zaměstnanec odborně způsobilý k řízení a provádění posunu:
a) provádí pracovní činnost na základě pracovní smlouvy, podle ustanovení právních předpisů, vnitřních předpisů a ostatních pokynů provozovatele nebo pověřené osoby.
b) musí mít stanovenou zdravotní způsobilost.
c) je též odborně způsobilý pro pracovní činnost:
... – řízení a provádění posunu a PMD
... – obsluha, čištění, mazání výhybek ...
... – činnost zaměstnance řídicího drážní dopravu ...“
- VP Ok2 článek 401: „Prohlubování, doplňování a ověřování odborných znalostí je základní náplní pravidelného školení zaměstnanců. Náplň pravidelného školení stanovuje pověřený zaměstnanec.“
- VP Ok2 článek 403: „Neúčast na pravidelném školení je nutné považovat za důvod ztráty odborné způsobilosti a vykonání mimořádné zkoušky.“
- VP Ok2 článek 420: „Účast na pravidelném školení je povinná pro všechny zaměstnance, kteří pro výkon pracovní činnosti musí mít odbornou zkoušku. Pro tyto zaměstnance musí být zajištěno školení podle potřeby provozovatele dráhy a drážní dopravy při:
a) vydání nových právních norem nebo vnitřních předpisů
b) vydání změn právních norem nebo vnitřních předpisů
c) nedodržel-li zaměstnanec ustanovení právních norem nebo předpisů
d) projevil-li zaměstnanec neznalost ustanovení právních norem nebo vnitřních předpisů
e) je-li potřebné prokázat odbornou způsobilost zaměstnance.
Mimo tyto potřeby se pravidelné školení neprovádí.“

B3)

- VPŘ článek 4: *Seznam pracovních činností provozovatele:*
(pozn. zpracovatele – čl. řeší předepsanou kvalifikaci pro jednotlivé funkce, resp. pracovní činnosti)
... pro funkci strojvedoucí, řízení HDV stanovena kvalifikace odborná zkouška č. 1001 – strojvedoucí cizí dopravce;
... pro funkci vedoucí posunu, řízení, provádění posunu stanovena kvalifikace odborná zkouška č. 1003 – řízení a provádění posunu cizím dopravcem;
- VPŘ článek 13: *„... Místem odevzdávky a přejímky vozidel je vlečková kolej č. 101b, nedohodne-li se mistr vlečky a vedoucí posunu, případně výpravčí jinak“;*
- VPŘ článek 20 bod 6.3: *„při provozování dráhy a drážní dopravy, organizaci a řízení jízdy drážních vozidel v prostoru dráhy-vlečky až k mezníku styku drah dodržovat ustanovení technologických postupů uvedených ve vnitřním předpisu provozovatele dráhy-vlečky“;*
- VPŘ článek 21: *„na vlečce pro provozování drážní dráhy a provozování drážní dopravy platí ustanovení vnitřních předpisů provozovatele dráhy, pokud není smlouvou stanoveno jinak.“*

B4)

- smlouva č. 22D/9/2009):

článek 3 bod 2 stanoví, že místem vzájemné odevzdávky DV na vlečce jsou koleje dráhy – vlečky č. 101a, 101b, 101c, 3, 102;

článek 3 bod 3: *„...Odborné způsobilosti a znalosti osob, zajišťujících provozování dráhy a způsobu jejich ověřování včetně systému pravidelného školení jsou uvedeny ve VP Ok2.“;*

článek 4 bod 1: *„Dopravce garantuje odbornou a zdravotní způsobilost svých zaměstnanců, kteří vykonávají činnosti při provozování drážní dopravy na vlečce dle zákona.“;*

článek 4 bod 2: *„Pro organizování a provozování drážní dopravy na vlečce platí „Vlečkový provozní řád“. Provozovatel vlečky se zavazuje předat dopravci do sídla Provozní jednotky dopravce Ústí nad Labem ... jeden výtisk „Vlečkového provozního řádu.“;*

článek 4 bod 3: *„Provozovatel drážní dopravy určí zaměstnance, který bude seznámen s celými vlečkovými předpisy a bude osobou pověřenou ke školení z vlečkových předpisů.“;*

článek 4 bod 4: *„Provozovatel vlečky souhlasí, aby bylo provozování drážní dopravy na vlečce upraveno Technologickou dokumentací provozu na dráze vlečce, zpracovanou v souladu s „Vlečkovým provozním řádem“.“;*

článek 4 bod 6: *„Při organizování a řízení drážní dopravy ... a na vlečce se postupuje podle pravidel pro provozování dráhy a drážní dopravy, upravených vyhl. MD čís. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád ... a podle „Vlečkového provozního řádu“.“;*

článek 4 bod 8: *„Organizaci a provádění posunu na vlečce, včetně souvisejících činností železničního dopravního provozu, upravuje platná Technologická dokumentace provozu na dráze-vlečce.“;*

článek 5 bod 3: „Opatření na místě vzniku mimořádné události podle ustanovení § 9 vyhlášky číslo 376/2006 Sb. v plném rozsahu zajistí pověřená odborně způsobilá osoba dopravce v součinnosti s pověřenou odborně způsobilou osobou provozovatele dráhy – vlečky.“

C) Vztažné technologické postupy pro jednotlivé činnosti obsažené ve vnitřních předpisech dopravce:

C1) Směrnice PERs28-B-2009, Zkušební a výcvikový řád, účinnost od 1. 5. 2009:

článek 4.3 Seznámení zaměstnanců s vnitřními předpisy provozovatele vlečky

bod 4.3.2.2: „V případě, že provozovatel vlečky stanovil odbornou způsobilost pro zaměstnance ČDC pro výkon činností na styku drah a při organizování a provozování drážní dopravy na vlečce, jsou odchylná ustanovení předpisu provozovatele vlečky od IN ČDC uvedena v Technologické dokumentaci provozu na vlečce v příloze č. 8 TDPP ŽST. S obsahem Přílohy č. 8 TDPP ŽST budou zúčastnění zaměstnanci prokazatelně seznámeni. Záznam o prokazatelném seznámení bude uveden v tiskopisech dle čl. 4.2.2.1. Zaměstnanci ČDC však musí absolvovat odborné zkoušky a příslušné školení dle vnitřního předpisu provozovatele vlečky. Zápis o provedené zkoušce je nutno uvést do „Výkazu o zkouškách“ a zaměstnanci jsou povinni se zúčastňovat školení nařízeného provozovatelem dráhy. Účast na školení je potvrzena v upraveném „Výkazu o účasti na školení“.“

Poznámka zpracovatele – vysvětlení použitých zkratk:

ČDC – ČD Cargo, a. s., IN – interní norma, TDPP ŽST – Technologická dokumentace provozního pracoviště.

Byla porušena jednotlivá ustanovení právních předpisů uvedená v bodech A2, A3, A5, A6, A7, A8, A9, A10, A11 a A12, dále byla porušena ustanovení vnitřních předpisů provozovatele dráhy – vlečky a dopravce uvedená v bodech B1, B2, B3 a C1.

3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a jejich prosazování

- Zaměstnanci provozovatele dráhy – vlečky byli v době vzniku MU odborně způsobilí k výkonu své funkce;
- Strojvedoucí dopravce má platný průkaz způsobilosti k řízení drážního vozidla, evidenční číslo 506545, vydaný Drážním úřadem dne 27. 4. 2009. V kartě znalosti tratě je evidováno platné seznání traťových poměrů pro vlečku, žst. Ústí nad Labem sever a přilehlé traťové úseky;
- Vedoucí posunu a posunovač dopravce byli odborně způsobilí pro řízení a provádění posunu na dráze celostátní a regionální;
- Provozovatel dráhy – vlečky stanovil svými vnitřními předpisy odbornou způsobilost (kvalifikaci) pro funkci strojvedoucí (odborná zkouška č. 1001 pro činnost strojvedoucího cizího dopravce) a pro funkci vedoucí posunu, posunovač (odborná zkouška 1003 pro činnost řízení a provádění posunu cizím dopravcem). Zaměstnanci dopravce zúčastnění na MU a vykonávající uvedené činnosti na vlečce stanovené odborné zkoušky nevykonali;
- Provozovatel dráhy – vlečky stanovil svými vnitřními předpisy systém pravidelného školení zaměstnanců cizích dopravců, provádějících na dráze – vlečce činnosti při provozování dráhy a drážní dopravy. Provádění tohoto pravidelného školení zaměstnanců dopravce bylo ustanovením článku 4, bodu 3 smlouvy č. 22D/9/2009

přeneseno na dopravce s tím, že pro tuto činnost určí svého zaměstnance seznámeného s celými vlečkovými předpisy, jenž bude osobou pověřenou ke školení z vlečkových předpisů. Tento zaměstnanec nebyl dopravcem určen, požadované pravidelné školení z vlečkových předpisů pro zaměstnance dopravce nebylo prováděno.

Zaměstnanci dopravce ve funkci strojvedoucí, vedoucí posunu a posunovač, zúčastnění na MU, nebyli z výše uvedených důvodů v době vzniku MU odborně způsobilí pro výkony svých funkcí a pracovních činností na dráze – vlečce.

Dokumentace je součástí spisu MU.

3.2.3 Postup vnitřní kontroly bezpečnosti a jejich výsledky

Provozovatel dráhy – vlečky ve svých vnitřních předpisech stanovil odbornou způsobilost a systém pravidelného školení zaměstnanců dopravce provádějících na vlečce činnosti při provozování dráhy a drážní dopravy. Povinnost odborné způsobilosti zaměstnanců dopravce a provádění jejich pravidelného školení, včetně dodržování svých vnitřních předpisů, zapracoval do „Vlečkového provozního řádu vlečky Tonaso a.s.“ a do „Smlouvy č. 22D/9/2009 o provozování drážní dopravy na dráze – vlečce „Vlečka Tonaso a.s.““. Předání VPR dopravci bylo provedeno ještě před podpisem uvedené smlouvy, tj. před 12. 6. 2009. Šetřením bylo zjištěno, že provozovatel dráhy – vlečky svojí kontrolní činností od vydání vztažných vnitřních předpisů, tj. od 1. 11. 2008, nezjistil, že v úvahu přicházející zaměstnanci dopravce nemají těmito předpisy předepsané odborné zkoušky, ač je měl sám zkoušet. Umožnil tak provádět činnosti při provozování dráhy a drážní dopravy osobám, které nebyly odborně způsobilé.

Dále nezjistil rozpor mezi ustanovením čl. 3, bodu 2 smlouvy č. 22D/9/2009, kde jako místo odevzdávky DV jsou uvedeny vlečkové koleje č. 101a, 101b, 101c, 3, 102, a mezi ustanovením VPR čl. 13, kde místem odevzdávky a přejímky DV je stanovena pouze vlečková kolej č. 101b s dovětkem, „*nedohodne-li se mistr vlečky a vedoucí posunu jinak*“. Dopravce ve své směrnici PERs28-B-2009, „Zkušební a výcvikový řád“, s účinností od 1. 5. 2009, uvedl povinnost v případech, kdy provozovatel vlečky stanovil pro zaměstnance ČDC vlastní odbornou způsobilost, zapracovat do dokumentu „Technologická dokumentace provozu na vlečce“ odchylná ustanovení jeho vztažných vnitřních předpisů od předpisů dopravce a prokazatelně s nimi seznámit zúčastněné zaměstnance. Současně v této směrnici stanovil pro zaměstnance ČDC absolvovat odborné zkoušky a příslušné školení dle vnitřního předpisu provozovatele vlečky. Přestože tato směrnice byla s účinností od 26. 6. 2009 rozpracována do podmínek PJ Ústí na Labem, nebylo do dne vzniku MU účinnou kontrolní činností dopravce zajištěno její plnění, tj. vydání „Technologické dokumentace provozu na vlečce Tonaso a.s.“, seznámení zúčastněných zaměstnanců dopravce s odchylnými ustanoveními vztažných vnitřních předpisů provozovatele dráhy – vlečky a absolvování odborných zkoušek včetně pravidelného školení těmito předepsanými předpisy.

Dopravce tak neúčinnou kontrolní činností umožnil, aby na dráze – vlečce vykonávaly činnosti při provozování drážní dopravy osoby, které nebyly odborně způsobilé.

3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty

- Změnu úřední povolení pro provozování dráhy – vlečky „Vlečka Tonaso a.s.“ vydal drážní správní úřad pro provozovatele dráhy ESON, s. r. o.: Ev. číslo ÚP/2008/261-5 č. j. 3-2748v/08-DU/Sf ze dne 1. 8. 2008;

- Licenci pro provozování drážní dopravy vydal drážní správní úřad pro dopravce ČD Cargo, a. s.: L/2008/1454 č. j.: 3-3842/07-DÚ/Le, ze dne 3. 1. 2008 ve znění platných změn;
- smlouva č. 22D/9/2009 o provozování drážní dopravy na dráze – vlečce „Vlečka Tonaso a.s.“ ze dne 11. 6. 2009 uzavřené mezi provozovatelem dráhy – vlečky ESON, s. r. o., a dopravcem ČD Cargo, a. s.
- VPŘ Vlečkový provozní řád vlečka Tonaso a.s. s účinností od 1. 11. 2008.

3.3 Právní a jiná úprava

3.3.1 Příslušné komunitární a vnitrostátní právní předpisy

- Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění;
- Vyhláška č. 101/1995 Sb., řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, v platném znění (dále jen vyhláška č. 101);
- Vyhláška č. 173/1995 Sb., dopravní řád drah, v platném znění;
- Vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, v platném znění;
- Vyhláška č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách;
- Zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon č. 262).

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

Při zjišťování příčin a okolností vzniku této MU byly posuzovány technologické postupy obsažené v následujících vnitřních předpisech provozovatele dráhy – vlečky a dopravce.

Vnitřní předpisy provozovatele dráhy – vlečky, schválené osobou odborně způsobilou dne 1. 11. 2008, platné v době vzniku MU:

- VP D1 NÁVĚSTNÍ SOUSTAVA VLEČKY;
- VP D2 PRAVIDLA PROVOZOVÁNÍ DRÁHY;
- VP V1 PRAVIDLA PROVOZOVÁNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY;
- VP Op16 MÍSTNÍ PROVOZNÍ BEZPEČNOSTNÍ PŘEDPIS;
- VP D17 O BEZPEČNOSTI A POSTUPECH PŘI VZNIKU MIMOŘÁDNÝCH UDÁLOSTÍ NA DRÁZE;
- VP Ok2 O ZNALOSTI OSOB, ZPŮSOBU OVĚŘOVÁNÍ A SYSTÉMU PRAVIDELNÉHO ŠKOLENÍ (dále jen VP OK2);
- VP V2 PRAVIDLA O ORGANIZAČNÍM ZAJIŠTĚNÍ ÚDRŽBY DRÁŽNÍCH VOZIDEL;
- VPŘ VLEČKOVÝ PROVOZNÍ ŘÁD vlečka „TONASO A.S.“ (dále jen VPŘ).

Vnitřní předpisy dopravce:

- Zkušební a výcvikový řád, schválený výkonným ředitelem ČDC dne 6. 4. 2009, vedený pod č.j.PERS28-B-2009, platný v době vzniku MU;

- Opatření ředitele PJ Ústí n. L. ke stanovení odborné způsobilosti zaměstnanců PJ dle IN PERs28-B-2009, schválený ředitelem PJ Ústí, s účinností od 26. 6. 2009, platný v době vzniku MU.

3.4 Činnost drážních vozidel a technických zařízení

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

Pro zabezpečení jízdy na vlečku, z vlečky a k obsluze železničního přejezdu slouží zabezpečovací zařízení umístěné na pomocném stavědle 1 (dále jen PSt1) a pomocném stavědle 2 (dále jen PSt2), které je zapojeno do systému dráhy celostátní. Na těchto zařízeních nebyly zjištěny závady, jejich obsluha neměla souvislost se vznikem MU.

3.4.2 Součásti dráhy

Na základě žádosti PČR zajistila pověřená osoba dopravce kontrolní měření, které provedli zaměstnanci Správy železniční dopravní cesty, státní organizace (dále jen SŽDC). Kontrolní měření externím subjektem, SŽDC, bylo provedeno dle vyjádření dopravce z důvodu, že provozovatel dráhy – vlečky nebyl schopen toto měření zajistit. Šetřením bylo zjištěno, že dle smlouvy č. 22D/9/2009 čl. 5 bodu 3 měl opatření na místě vzniku MU zajistit v plném rozsahu dopravce.

Vyhodnocení měření železničního svršku na koleji č. 48a ve 30 bodech (metrech) od bodu „0“ bylo provedeno na základě kontrolního měření ruční rozchodkou s vodováhou. Měření v 10 bodech (metrech) za bodem „0“ nebylo provedeno z důvodu postavení vykolejených drážních vozidel. Dále bylo provedeno měření výhybky č. 45 včetně provedení západkové zkoušky na výhybce č. 45.

Vyhodnocení naměřených hodnot bylo provedeno v souladu s normou ČSN 73 6360-2 se zjištěnými závadami:

- překročení mezních provozních odchylek IAL „mez bezodkladného zásahu veličiny zborcení koleje“ pro rychlostní pásmo $R_p 0$ na měřící základně 6 m v pěti bodech a na základně 12 m v šesti bodech;
- nevyhovující západková zkouška na levém jazyku výhybky č. 45 na 6 mm; zjištěna mezera mezi závěrovým hákem a svěrací čelistí 8 mm (k natažení zdvihacích tyčí a závěrného háku mohlo dojít i následkem nesprávné jízdy DV);
- překročení mezních provozních odchylek vzdálenosti pojížděné hrany klínu srdcovky od vedoucí hrany přídržnice – L.

Zjištěné překročení těchto hodnot nevyhovují legislativnímu podkladu (viz čl. 3.2.1 A11, A12). Bod „0“ byl nalezen na koleji č. 48a, 40,8 m za hrotem jazyka výhybky č. 45. Vykolejení nastalo ve chvíli, kdy zadní podvozek již nebyl schopen pokračovat ve své jízdě po koleji č. 48a. Šetřením bylo zjištěno, že uvedené závady nebyly v příčinné souvislosti se vznikem MU. Vyhodnocení externím subjektem, SŽDC, je součástí spisu MU.

3.4.3 Komunikační prostředky

Při používání radiokomunikačních prostředků, radiostanic, zaměstnanci dopravce nebyly zjištěny závady.

3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat

HDV mělo platný „Průkaz způsobilosti drážního vozidla“, ev. č. PZ 7207/02-V.20, vydaný Drážním úřadem v Praze dne 6. 11. 2002. Poslední technická prohlídka provedena dne 7. 8. 2009. Rozborem rychloměrného proužku bylo zjištěno, že v době vzniku MU nebyla překročena nejvyšší povolená rychlost 10 km.h⁻¹. Posouzením technického stavu HDV nebyly zjištěny závady, u vykolejených DV řady Habis bylo zjištěno pouze poškození vzniklé následkem jejich vykolejení. Technický stav HDV a vykolejených DV nebyl příčinou vzniku MU.

3.5 Dokumentace o provozním systému

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

Drážní dopravu na vlečce organizuje mistr dráhy – vlečky. Pohyb DV na vlečce je uskutečňován jako posun. Mistr dráhy – vlečky odpovídá v době pravidelné, nebo mimořádné obsluhy vlečky, že na dráze – vlečce nebudou prováděny jízdy DV jiných dopravců a za zajištění bezpečnosti provádění drážní dopravy, v souvislosti s provozováním dráhy – vlečky a organizováním drážní dopravy. Mistr dráhy – vlečky stanovil vedoucímu posunu dopravce postup při obsluze vlečky. Tento postup spočíval v tom, že posunový díl dopravce vyčkal na ukončení posunu vlečky, který přidával dalších pět DV na deset DV řady Habis připravených k odsunu již dne 2. 9. 2009 na koleji 101c, která z důvodu uvolnění výhybky č. 2 pro vjezd dopravce na vlečku zasahovala až do koleje č. 48 za výhybku č. 45. Po odstavení vlečkového HDV na kolej č. 20 dal mistr dráhy – vlečky souhlas k zahájení posunu dopravce. Koleje č. 101c, 46 a 48 nejsou stanoveny jako předávkové koleje, ale VPŘ umožňuje po domluvě dopravci jejich obsluhu, což bylo v tomto případě splněno. Byla také splněna povinnost vyplývající z technologických postupů obsažených ve vnitřních předpisech provozovatele dráhy – vlečky, kdy jízdy na vlečce může provádět v danou chvíli pouze jeden dopravce.

Úkolem dopravce při obsluze vlečky bylo odvezení připravených patnácti vozů z vlečky. Po njetí HDV dopravce na připravenou skupinu DV prováděl vedoucí posunu a z jeho příkazu i posunovač úkony k vytažení DV z vlečky. Šetřením bylo zjištěno, že v jejich průběhu šli oba kolem výhybky č. 45, ovšem její postavení pro zamýšlený směr posunu zkontrolovali pouze pohledem na závaží páky, neboť na výhybce stál vůz a navíc byli přesvědčeni, že se nejedná o jejich povinnost. Jak vyplývá z podaných vysvětlení, oba se při obsluze vlečky řídili „Přípojovým provozním řádem OPŘ Ústí nad Labem č. j.: 3310/2002 – S pro vlečku Tonaso a.s. Neštětice odbočující na širé trati mezi stanicemi Ústí nad Labem sever a Povrly“ (dále jen PPR) s účinností od 18. 3. 2005. Mimo jiné je v části C, bodu 3 uvedeno: „Souhlas k posunu na odevzdávkovém kolejišti dráhy – vlečky dává vedoucímu obsluhy vlečkového vlaku mistr dráhy – vlečky“ a „za postavení výhybek na příslušnou odevzdávkovou kolej a volnost příslušných námezníků odpovídá mistr dráhy – vlečky.“

Uvedený PPR, předložený při šetření MU jako platný v době jejího vzniku, byl novelizován změnou č. 2 v roce 2005 za platnosti smlouvy „Smlouva o styku vzájemně zaústěných drah a o provozování drážní dopravy mezi ČD, a. s. OPŘ Ústí nad Labem a ESON, s. r. o. č. 357/2004-11/1“. Mezi dopravcem a provozovatelem dráhy byla v roce 2008 uzavřena nová smlouva „Smlouva o provozování drážní dopravy na dráze – vlečce č. 24D/9/2008“, novelizace PPR v této souvislosti provedena nebyla. Smlouva z roku 2008 pozbyla

účinnosti na základě uzavření smlouvy č. 22D/9/2009 ze které vyplývá, že PPŘ v době vzniku MU pro organizování a provozování drážní dopravy na dráze – vlečce již neplatil.

Vedoucí posunu a posunovač dopravce zúčastnění na MU při provádění posunu na vlečce tak nejednali v souladu s platnými technologickými postupy obsaženými ve vnitřních předpisech provozovatele dráhy – vlečky, neboť s nimi nebyli seznámeni.

Provozovatel dráhy – vlečky stanovil pro zaměstnance dopravce provádějící na vlečce činnosti při provozování dráhy a drážní dopravy znalost svých vnitřních předpisů ověřenou odbornou zkouškou. Provedení této zkoušky měl zajistit sám, pokud smluvně nebude stanoveno jinak. Smlouva č. 22D/9/2009 provedení odborných zkoušek neřeší, jejich provedení měl tedy zajistit provozovatel dráhy – vlečky, což neučinil.

Doprovce, přestože na základě ustanovení čl. 4 VPR a čl. 3 odst. 3 smlouvy věděl, že odbornou způsobilost stanovil provozovatel dráhy – vlečky svým vnitřním předpisem VP Ok2, nerefletoval na odbornou způsobilost svých zaměstnanců, ačkoliv tak dle své směrnice PERs28-B-2009, „Zkušební a výcvikový řád“, učinit měl. Nezpracoval rovněž touto směrnicí vyžadovanou technologickou dokumentaci provozu na dráze – vlečce, která měla v souladu s VPR dle smlouvy č. 22D/9/2009 upravovat provozování drážní dopravy na Vlečce Tonaso a.s., a kterou měl (viz směrnice) dát výše uvedeným zaměstnancům prokazatelně na vědomí.

Uvedené závady byly zjištěny DI při výkonu státního dozoru ve věcech drah, provedených v rámci zjišťování příčin a okolností vzniku uvedené MU jak u provozovatele dráhy – vlečky, tak i u dopravce. Protokoly jsou součástí spisu MU.

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

V souvislosti se vznikem MU probíhalo předávání pokynů mezi zúčastněnými zaměstnanci provozovatele dráhy – vlečky a dopravce a mezi zaměstnanci dopravce při příjezdu na vlečku a při provádění posunu ústně a radiostanicemi. Obsah pokynů vyplývá z Úředních záznamů o podaném vysvětlení podle § 158 odstavce 5 trestního řádu, provedených PČR v Ústí nad Labem uvedených v článku 3.1.1. Zařízení pro záznam verbální komunikace není na vlečce zřízeno.

V udílení pokynů nebyly zjištěny závady.

3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události

Opatření k ochraně a zabezpečení místa MU bylo zajištěno pověřenou osobou, zaměstnancem provozovatele dráhy – vlečky v souladu s vyhláškou č. 376. Po příchodu pověřené osoby provozovatele drážní dopravy a orgánů činných v trestním řízení byla DI požádána o zahájení zjišťování příčin a okolností na místě vzniku MU. Na základě této žádosti byl odvolán již udělený souhlas k zahájení odklizovacích prací daný COP DI. Vzhledem k původnímu souhlasu byla již před příjezdem VI na místo vzniku MU prováděna manipulace s pohyblivou částí ručně stavěné výhybky č. 45. Nový souhlas k zahájení odklizovacích prací byl vydán v průběhu šetření VI ÚI Praha ve 12:45 hodin (viz též čl. 2.1.3).

3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky

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

Šetřením bylo zjištěno, že pracovní doba všech osob zúčastněných na MU byla v souladu se zákoníkem práce. Zaměstnavatelé zajistili podmínky pro odpočinek před směnou v souladu s § 90 zákona č. 262.

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

Všichni zúčastnění zaměstnanci provozovatele dráhy – vlečky a dopravce byli v době MU zdravotně způsobilí k výkonu zastávané funkce. Zaměstnanci provozovatele dráhy – vlečky a dopravce se podrobují pravidelným lékařským prohlídkám v souladu s ustanovením vyhlášky č. 101. Zdravotní stav a osobní situace, které mohly mít vliv na vznik MU, včetně fyzického a psychického stresu, nebyly zjištěny. Orientační dechová zkouška u zúčastněných osob na MU byla provedena s negativním výsledkem. Dokumentace je součástí spisu 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

Na předmětné dráze – vlečce nejsou evidovány MU podobného charakteru.

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 3. 9. 2009 byla provedena dopravcem obsluha vlečky „Vlečka Tonaso a.s.“. Vlečkový vlak byl odbaven dle platného technologického postupu pro sjednání jízdy mezi celostátní dráhou, žst. Ústí nad Labem sever, a vlečkou. Vlečkový vlak 86188 zastavil v úseku 2. traťové koleje za výhybkou č. 1 ve směru do žst. Povrly v úrovni útulku mistra dráhy – vlečky, kde byla vedoucím posunu dopravce předána dokumentace od přivezených DV a mistrem dráhy – vlečky provedeno předání klíčů od pomocného stavědla PSt2 a současně upřesněn postup provedení obsluhy vlečky. Tento postup spočíval v tom, že pět přivezených DV na vlečku odevzdá dopravce provozovateli dráhy – vlečky na vlečkovou kolej č. 3 a zde vyčkává na souhlas k dalšímu posunu. Tento souhlas byl

podmíněn ukončením posunu vlečky, který přidával dalších pět DV na deset DV řady Habis připravených k odsunu již dne 2. 9. 2009 na koleji 101c, a která z důvodu uvolnění výhybky č. 2 pro vjezd dopravce na vlečku zasahovala až do koleje č. 48 za výhybku č. 45, přičemž předposlední DV stálo na výhybce č. 45, resp. jeho přední podvozek stál na výhybce a zadní před výhybkou č. 45 ve směru zamýšlené jízdy posunového dílu. Po ukončení posunu vlečky a odstavení vlečkového HDV na koleji č. 20 dal mistr dráhy – vlečky souhlas k zahájení posunu dopravce. Úkolem dopravce při obsluze vlečky bylo odvezení připravených patnácti vozů z vlečky, kdy posunová cesta pro posun se soupravou začínala od konce posunového dílu, tj. od posledního DV, které stálo před zahájením posunu na koleji č. 48 před výhybkou č. 45 ve směru zamýšlené jízdy po kolejích č. 48, 46, 101c, 101b. Výhybka č. 45 byla dotčenou výhybkou v posunové cestě. Dopravce najel s HDV na první vůz skupiny 15 DV, jenž stál již na koleji č. 101b. Při najetí na odstavené vozy nebylo jak při posunu vlečky, tak i při posunu dopravce s těmito vozy pohybováno. Posunovač přivěsil HDV a od vedoucího posunu dostal pokyny k označení posledního vozu soupravy návěstí „Konec vlaku“, kontrole zajištění vozů, k odstranění zárážek a povolení brzd. Vedoucí posunu provedl soupis vozů a v jeho průběhu nařídil provedení zkoušky brzdy. S posunovačem se potkali v úrovni asi osmého DV vlevo ve směru zamýšlené jízdy posunového dílu, kdy se posunovač vracel směrem k HDV a oznámil vedoucímu posunu, že je vše v pořádku. Vedoucí posunu prováděl dále soupis soupravy a zkontroloval označení posledního DV viaflexovými odrazkami. Oba zaměstnanci dopravce procházeli při těchto činnostech kolem výhybky č. 45, přičemž její postavení pro zamýšlený směr posunu kontrolovali pouze pohledem na závaží páky, neboť na výhybce stál vůz a navíc byli přesvědčeni, že se nejedná o jejich povinnost. Vedoucí posunu dal poté radiostanicí pokyn strojvedoucímu k uvedení posunového dílu do pohybu a před rozjezdem nastoupil na levou stupačku na konci posledního DV ve směru jízdy. Po ujetí asi 20 metrů zaslechl něco jako skřípění či vrzání a spatřil, jak se čtrnácté DV vyklání doleva. Okamžitě dal radiostanicí strojvedoucímu zálohy návěst „Stůj, zastavte všemi prostředky“. Ohledáním místa vzniku MU bylo zjištěno vykolejení posledního a předposledního DV s tím, že zadní podvozek posledního DV stál na koleji č. 48a a přední podvozek byl na této koleji vykolejen. Zadní podvozek předposledního DV byl rovněž vykolejen na koleji č. 48a, přičemž přední podvozek DV stál na koleji č. 48.

4.2 Rozbor

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

Při zjišťování příčin a okolností vzniku uvedené MU vycházela DI zejména z následujících skutečností:

- Šetření MU na místě jejího vzniku zahájila DI na základě žádosti PČR a pověřené osoby dopravce ve smyslu ustanovení § 11 odst. 2, písm. b), bodu 3 vyhlášky č. 376. DI této žádosti vyhověla a na místo vzniku MU se dostavil VI ÚI Praha po předchozím odvolání již uděleného souhlasu k zahájení odklizovacích prací. Před příjezdem VI na místo vzniku MU byla, vzhledem k původně udělenému souhlasu, prováděna manipulace s pohyblivou částí ručně stavěné výhybky č. 45. DI tedy vycházela pouze ze stavu zjištěného po příjezdu VI na místo vzniku MU;
- Souprava DV připravených k odsunu byla sestavena na kolejích č. 101b, 101c, částečně na koleji 46 a 48 tak, že první DV stálo na koleji 101b a poslední DV za

- výhybkou č. 45 na koleji č. 48. Předposlední DV soupravy pak stálo částečně na výhybce č. 45 tak, že přední podvozek (posuzováno dle směru zamýšlené jízdy posunového dílu) stál na výhybce a zadní podvozek před výhybkou. Posunová cesta pro posun se soupravou začínala od konce posunového dílu, tj. od posledního DV před výhybkou č. 45 ve směru zamýšlené jízdy po kolejích č. 48, 46, 101c, 101b. Výhybka č. 45 byla dotčenou výhybkou v posunové cestě;
- Koleje č. 46 a 48 nejsou ve smlouvě č. 22D/9/2009 ani VPŘ uvedeny jako odevzdávkové koleje, ale ustanovení VPŘ umožňuje po domluvě dopravci jejich obsluhu, což bylo v tomto případě splněno. Provozovatel dráhy – vlečky v souvislosti s určením odevzdávkových kolejí porušil ustanovení VPŘ čl. 2, neboť nezajistil shodu mezi ustanovením čl. 3 bodu 2 smlouvy č. 22D/9/2009, kde jako místo odevzdávky DV jsou uvedeny vlečkové koleje č. 101a, 101b, 101c, 3, 102, a mezi ustanovením VPŘ čl. 13, kde místem odevzdávky a přejímky DV je stanovena pouze vlečková kolej č. 101b s dovětkem, nedohodně-li se mistr vlečky a vedoucí posunu jinak;
 - Šetřením bylo zjištěno, že po zahájení posunu došlo k jízdě předního podvozku předposledního DV ve směru zamýšlené jízdy posunového dílu po koleji č. 48, přičemž zadní podvozek tohoto DV a poslední DV jela po koleji č. 48a. Tento stav trval do chvíle, kdy vzhledem ke skutečnosti, že přenášená tažná síla nepůsobila v ose pohybu zadního podvozku předposledního DV, nebyl tento podvozek schopen pokračovat ve své jízdě po koleji č. 48a a vykolejil. Následně pak vlivem tohoto vykolejení vykolejil i přední podvozek zadního DV na koleji č. 48a. Ve vykolejeném stavu ujel posunový díl cca 24 m;
 - Bod „0“, první stopa, kdy kolo DV opustilo temeno hlavy kolejnice, byl při ohledání místa MU nalezen na koleji č. 48a, na pravé kolejnici, 40,8 m za hrotem jazyka výhybky č. 45. Při ohledání této výhybky bylo zjištěno, že hroty jazyků výhybky byly čisté a bez deformací;
 - Vyhodnocením měření železničního svršku a výhybky č. 45 byly zjištěny závady na srdcovce, levém závěrovém háku výhybky včetně nevyhovující západkové zkoušky a dále v překročení mezních provozních hodnot zborcení koleje č. 48a;
 - Při posuzování zjištěných skutečností byl stav součástí dráhy vyhodnocen jako závada, která není v přímé souvislosti s bezprostřední příčinou vzniku MU, neboť vzdálenost 40,8 m bodu „0“ od hrotu jazyka výhybky č. 45, absence mechanických stop na hrotech jazyků výhybky a konečné postavení podvozků vykolejených vozů jsou okolnosti, které jednoznačně svědčí o tom, že výhybka č. 45 v posunové cestě nebyla v době zahájení posunu přestavena pro zamýšlený směr jízdy posunového dílu, ale odbočným směrem na kolej č. 48a;
 - Vnitřní předpis provozovatele dráhy – vlečky VP D2 platný v době vzniku MU stanovuje v čl. 149 (149.2, 149.4, 149.4.2) mj. povinnost zaměstnance řídicího posun zajistit plnění technologických postupů stanovených tímto předpisem pro posun a dále dát první pokyn k zahájení pohybu posunujícího dílu jen za podmínky, že je správně postavená posunová cesta. V čl. 141 definuje správně postavenou posunovou cestu (pojížděné výhybky v posunové cestě musí být přestaveny do správné polohy pro zamýšlenou jízdu). V čl. 73, 77 a 80 stanovuje, že výhybky může obsluhovat pouze odborně způsobilá osoba, dále, kdy je výhybka správně přestavena (pokud je přestavena pro zamýšlený směr) a jak to osoba odborně způsobilá zjistí u ručně přestavovaných výhybek (na výhybce není zjevné poškození a porucha, která nedovoluje jízdu vozidel, jazyk výhybky přiléhá k opornici; páka se závažím dosedá do krajní polohy k zemi).

Povinnost dodržovat ustanovení technologických postupů při provozování dráhy a drážní dopravy, organizaci a řízení jízdy drážních vozidel v prostoru dráhy-vlečky uvedených ve vnitřním předpisu provozovatele dráhy-vlečky stanoví VPŘ v čl. 20 bodu 6.3 a v čl. 21;

Platnost VPŘ pro dopravce stanoví smlouva č. 22D/9/2009 v čl. 4 bodu 2 a 6.

- Zaměstnanci dopravce ve svých zápisech uvádí, že není jejich povinností kontrola postavené posunové cesty, a argumentují druhou změnou přípojového provozního řádu pro vlečku Tonaso z roku 2005 článkem č. 3 organizace posunu na dráze vlečce, kdy jeden z bodů říká, že za postavení výhybek na příslušnou odevzdávkovou kolej a volnost příslušných námezníků odpovídá mistr dráhy – vlečky, dále souhlas k posunu dává mistr vlečky po předání klíče pomocného stavědla.

Šetřením bylo zjištěno, že uvedený technologický postup dopravce vyplývá z „Přípojového provozního řádu OPŘ Ústí nad Labem, č. j.: 3310/ 2002 – S, pro vlečku Tonaso a.s. Neštěmice odbočující na širé trati mezi žst. Ústí nad Labem sever a Povrly“ s účinností od 18. 3. 2005, který není v souladu s vydanými vnitřními předpisy provozovatele dráhy – vlečky platnými od 1. 11. 2008 a pro obsluhu vlečky je neplatný (viz předchozí odrážka). Dle smlouvy č. 22D/9/2009 čl. 4 bodů 4 a 8 měl dopravce vypracovat Technologickou dokumentaci provozu na dráze – vlečce, která bude v souladu s VPŘ a dle které budou zaměstnanci dopravce při obsluze vlečky postupovat. Tuto dokumentaci dopravce do dne vzniku MU nevypracoval, a to i přesto, že mu tuto povinnost ukládá i jeho vnitřní předpis, Směrnice PERs28-B-2009, Zkušební a výcvikový řád, a to včetně prokazatelného seznámení v úvahu přicházejících zaměstnanců s tímto dokumentem.

Vedoucí posunu a posunovač dopravce zúčastnění na MU při provádění posunu na vlečce nejednali v souladu s platnými technologickými postupy obsaženými ve vnitřních předpisech provozovatele dráhy – vlečky, neboť s nimi nebyli seznámeni;

- Provozovatel dráhy – vlečky svým vnitřním předpisem VP Ok2 čl. 50, 56, 352, 354, 401, 403, 420 stanovil pro zaměstnance dopravce, vykonávající na dráze – vlečce činnosti při provozování dráhy a drážní dopravy, odbornou způsobilost, sestávající ze složení předepsaných odborných zkoušek a účasti na pravidelném školení. Stanovené odborné zkoušky zapracoval i do čl. 4 VPŘ. Pro provádění odborných zkoušek určil svého odborně způsobilého zaměstnance, provádění školení zaměstnanců pak přenesl na dopravce ustanovením čl. 4 bod 1 a 3 smlouvy č. 22D/9/2009.

Šetřením bylo zjištěno, že zaměstnanci dopravce zúčastnění na MU neměli předepsané odborné zkoušky složeny, ani se nezúčastnili pravidelného školení z vlečkových předpisů;

- Dopravce, přestože na základě ustanovení čl. 4 VPŘ a čl. 3 odst. 3 smlouvy věděl, že odbornou způsobilost stanovil provozovatel dráhy – vlečky svým vnitřním předpisem VP Ok2, nereflektoval na odbornou způsobilost svých zaměstnanců (viz čl. 3.5.1), ačkoliv tak dle své směrnice PERs28-B-2009, Zkušební a výcvikový řád, učiniti měl.

Svým přístupem k plnění ustanovení smlouvy č. 22D/9/2009, VPŘ, vnitřních předpisů a svojí neúčinnou kontrolní činností umožnili provozovatel dráhy – vlečky a dopravce provádění činností při provozování dráhy a drážní dopravy osobám zúčastněným na MU, které v době jejího vzniku nebyly odborně způsobilé.

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 vzniku MU bylo zahájení posunu přes výhybku v posunové cestě, která nebyla přestavena pro zamýšlený směr jízdy, ale do odbočného směru.

Faktory, které přispěly k MU:

- Zaměstnanci dopravce zúčastnění na MU při provádění posunu na vlečce nejednali v souladu s platnými technologickými postupy obsaženými ve vnitřních předpisech provozovatele dráhy – vlečky, neboť s nimi nebyli seznámeni.
- Neúčinnost kontrolního systému stran zúčastněných na MU tím, že nedostatky, jež navodily okolnosti pro vznik MU, nebyly zjištěny a odstraněny.

4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou

Činnosti při provozování dráhy a drážní dopravy na dráze – vlečce „Vlečka Tonaso a.s.“, prováděné při obsluze vlečky dopravcem, vykonávaly osoby odborně nezpůsobilé, neboť neměly pro tyto činnosti složené odborné zkoušky předepsané provozovatelem dráhy – vlečky, nezúčastnily se jím stanoveného pravidelného školení a nebyly prokazatelně seznámeny s Technologickou dokumentací provozu na dráze – vlečce, zpracovanou v souladu s VPR.

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

Drážní doprava nebyla provozována dle smlouvy č. 22D/9/2009, o provozování drážní dopravy na dráze – vlečce „Vlečka Tonaso a.s.“, uzavřené mezi dopravcem a provozovatelem dráhy – vlečky, a to zejména ignorováním povinnosti zajistit odbornou způsobilost zaměstnanců dopravce v souladu s touto smlouvou, nezpracováním Technologické dokumentace provozu na dráze – vlečce „Vlečka Tonaso a.s.“ a nerespektováním ustanovení vnitřních předpisů provozovatele dráhy – vlečky.

Ke vzniku MU došlo z důvodu porušení právních předpisů:

- § 22 odst. (1) písmene c) zákona [viz čl. 3.2.1 A2];
- § 35 odst. (1) písmene a) a f) a odst. (2) písmene f) zákona [viz čl. 3.2.1 A3];
- § 2 odst. (4) vyhlášky č. 173 [viz čl. 3.2.1 A5];
- § 16 odst. (11) vyhlášky č. 173 [viz čl. 3.2.1 A9];
- § 23 odst. (7) a (10) vyhlášky č. 173 [viz čl. 3.2.1 A6, A7];
- § 24 vyhlášky č. 173. [viz čl. 3.2.1 A8];
- § 33 odst. (2) vyhlášky č. 173 [viz čl. 3.2.1 A10];

- §35 odst. (1) písm a) [viz čl. 3.2.1 A3] ve smyslu smlouvy č. 22D/9/2009 porušení článku 3 bodu 2 a 3, článku 4 bodu 1, 2, 3, 4, 6, 8 a článku 5 bodu 3 smlouvy [viz čl. 3.2.1 B4]

aplikovaných a rozpracovaných v technologických postupech ve vnitřních předpisech provozovatele dráhy VP D2 článku 73, 77, 80, 141, 149 [viz čl. 3.2.1 B1], VP Ok2 článku 50, 56, 352 písmene d), 354 písmene d), 401, 403, 420 [viz čl. 3.2.1 B2], VPŘ článku 4, 13, 20 bodu 6.3, 21 [viz čl. 3.2.1 B3] a dopravce Zkušební a výcvikový řád článku 4.3, bodu 4.3.2.2 [viz čl. 3.2.1 C1].

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

Technický stav výhybky č. 45 a železničního svršku koleje č. 48a na dráze – vlečce (viz článek 4.2.1).

5 PŘIJATÁ OPATŘENÍ

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

- Provozovatel dráhy – vlečky dočasně uznal odbornou a zdravotní způsobilost zaměstnanců ČD Cargo, a. s., kteří vykonávají činnosti při provozování dráhy a drážní dopravy na vlečce, stanovenou vnitřními předpisy dopravce do doby účinnosti nové smlouvy o provozování drážní dopravy;
- Dopravce vypracoval přílohu vnitřního předpisu, „*Technologická dokumentace provozu na dráze-vlečce Vlečka Tonaso a.s.*“, která je v souladu s platným VPŘ;

6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ

Vzhledem ke zjištěným okolnostem a příčinám MU nebylo bezpečnostní doporučení DI vydáno.

V Praze dne 7. ledna 2011.

Radim Sucháč v. r.
vrchní inspektor
Územního inspektorátu Praha

Zdeněk Malý v. r.
ředitel
Územního inspektorátu Praha

7 PŘÍLOHY



Foto 1: Vykolejená drážní vozidla



Foto 2: Západková zkouška výhybky č. 45 zkušební měrkou „6 mm“



Foto 3: Celkový pohled