

# EURÓPSKA LEGISLATÍVA PREPRAVY NEBEZPEČNÝCH VECÍ A IMPLEMENTÁCIA PRÁVNÝCH PORIADKOV V LEGISLATÍVNOM PROSTREDÍ SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Matej Babin<sup>1</sup>

Kľúčové slová: smernica, nariadenie, železničná doprava, predpisy, normy

## Skupiny smerníc

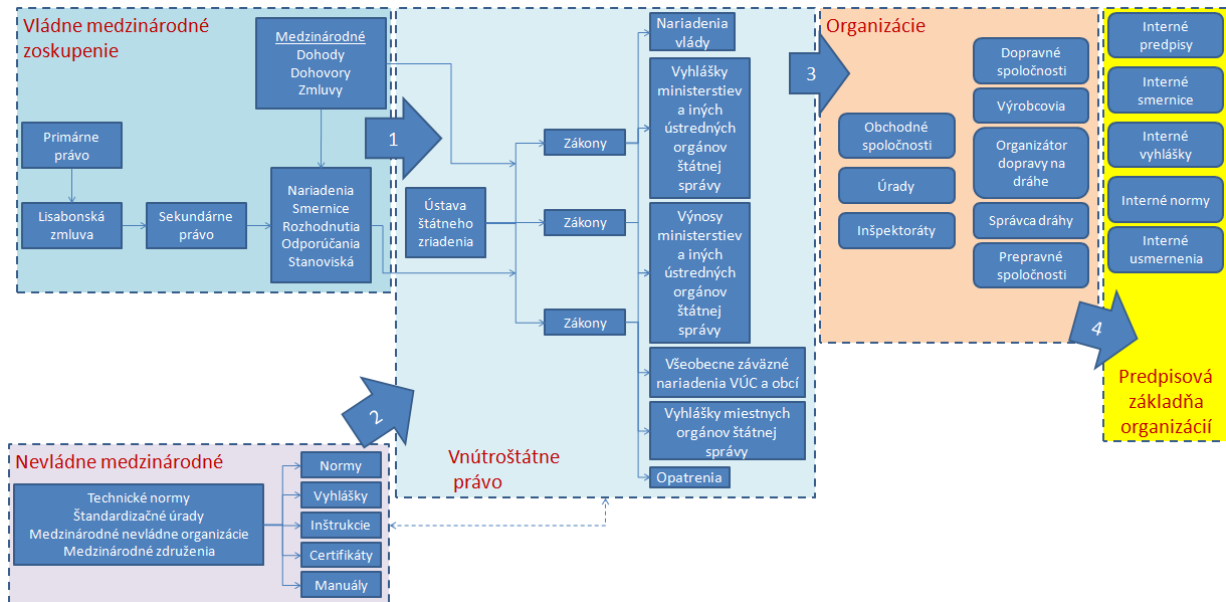
Ako už bolo spomenuté vyššie rozhodnutím vrcholových predstaviteľov a expertov pre nebezpečné veci je potrebné prijať celé súbory nariadení, smerníc a vyhlášok, ktoré je potrebné implementovať v príslušných stanovených termínoch. Najviac smerníc sa zaoberá najmä chemickým priemyslom a chemickými produktmi, ktoré je potrebné správne zaradiť. Na tieto činnosti potom nadväzujú zväzky smerníc zaoberajúce sa prepravou (najčastejšie ide o nádoby, ktoré by mali poskytovať vysokú mieru bezpečnosti pri manipulácii, skladovaní a samotnej preprave). Okrem takýchto nádob je možné nebezpečné veci prepravovať aj voľne ložené. Súbor noriem a smerníc z tejto oblasti sa najčastejšie zaoberajú najmä presnými technickými parametrami, dôkladnosťou kontrol technického stavu, označovania takýchto vozidiel ap. Ďalšou skupinou smerníc sú smernice o rádioaktívnych materiáloch, nakladaní s nimi atď. Neposlednou skupinou, ktorú možno zaradiť medzi nebezpečné veci sú odpady, odpadové hospodárstvo, nebezpečné odpady ako aj samotná likvidácia odpadov. Nariadenie CLP harmonizuje aj legislatívu v oblasti kozmetických výrobkov, hračiek, odpadu z elektrických a elektronických zariadení, emisií prchavých organických zlúčenín a vozidiel po dobe životnosti.

Nakoľko nie je možné všetky odpady likvidovať priamo na mieste využíva sa aj vo veľkej miere práve preprava nebezpečných odpadov aj po železnici. Niektoré odpady však nie sú priamo považované za nebezpečné avšak počas prepravy sa môžu vyskytnúť okolnosti, ktoré môžu ohroziť bezpečnosť okolia. Napr. železný šrot môže byť časom kontaminovaný a vyžarovať rádioaktivitu. V tomto prípade je dôležitá smernica 2008/98/ES o odpade. Reguluje najmä spoločnosti likvidujúce alebo inak nakladajúce s odpadom, aby vypracovávali postupy v súlade s ochranou životného prostredia a zdravie ľudí (teda kvázi prijímatelia tovaru).

---

<sup>1</sup> Žilinská univerzita v Žiline, Fakulta prevádzky ekonomiky dopravy a spojov, [matej.babin@fpedas.uniza.sk](mailto:matej.babin@fpedas.uniza.sk)

Pôvodcovia odpadov (kvázi odosielatelia) musia preskúmať a správne informovať o obsahu odpadu a stave nebezpečenstva. Určuje povinnosť označovať nebezpečný odpad v súlade s medzinárodnými normami ako aj normami EÚ. Nebezpečné odpady sa nesmú zmiešavať. Smernica definuje nebezpečný odpad a je uvedený vo forme zoznamu v prílohe III.



Obrázok 1 Prehľad implementačného procesu jednotlivých legislatívnych prostredí

Zdroj: autor

Smernice a nariadenia, ktoré regulujú prepravu nebezpečných vecí nepriamo, ale majú zásadný vplyv na prepravu ako takú bez rozdielu zásielky sú právne poriadky tzv. železničných balíčkov. K železničným smerniciam pribudla aj agenda interoperability, ktorú malo pod patronátom UIC, čo teraz z územného hľadiska platnosti spôsobuje komplikácie. Pod technickú špecifikáciu interoperability patria najmä časti o vozidlovej interoperabilite (jednotné technické parametre – rozmery...), vlakovom a traťovom zabezpečovacom zariadení ETCS, ktorý má byť súčasťou siete TEN – T. Rovnako tak aj parametricky zjednotená sieť TEN – T, ako aj informačný a komunikačný systém – vzájomná komunikácia medzi manažermi infraštruktúry ako aj s dopravcami. Nemenej dôležitá je agenda sledovania energetickej spotreby každého jedného HDV t.j. fakturácia spotreby jazdy vlaku s cieľom znižovania energetickej náročnosti. Posledné dve agendy okrem iného, má v kompetencii Európska železničná agentúra (ERA).

Smernice a nariadenia	Názov	Dopĺňa	Rok	Cieľ
Smernica 91/440/EC	o rozvoji železníc spoločenstva		1991	Oddelenie účtovníctva prevádzkovateľov dráhy a prevádzkovateľov osobnej a nákladnej dopravy na dráhe
Smernica 95/18/EC	o udeľovaní licencií železničným podnikom		1995	Pravidlá udeľovania licencií železničným podnikom a prideľovania trás, výpočet poplatkov za infraštruktúru
Smernica 95/19/EC	o prideľovaní kapacity železničnej infraštruktúry a stanovení poplatkov za infraštruktúru			
<b>Prvý železničný balíček</b>				
Smernica 12/2001/EC	o rozvoji železníc	91/440	2001	Prvý krok k otvoreniu európskeho železničného trhu, súťaž v medzinárodnej železničnej nákladnej doprave v rámci EÚ, zriadenie regulačných orgánov
Smernica 13/2001/EC	o udeľovaní licencií	95/18		
Smernica 14/2001/EC	o prideľovaní kapacity železničnej infraštruktúry a stanovení poplatkov...			
Smernica 16/2001/EC	o interoperabilite transeurópskej konvenčnej železničnej sústavy			
<b>Druhý železničný balíček</b>				
Smernica 49/2004/EC	o bezpečnosti	95/18	2001/14	Druhý krok smerom k otvoreniu železničného trhu EÚ, celý trh má byť otvorený súťaži, vytvorenie Európskej železničnej agentúry
Smernica 50/2004/EC	o interoperabilite	96/48	2001/16	
Smernica 51/2004/EC	o rozvoji železníc			
Nariadenie č. 881/2004	sa ustanovuje EŽA (ERA)			
<b>Tretí železničný balíček</b>				
Smernica 58/2007/EC	ktorou sa mení a dopĺňa 91/440		2007	Otvorenie trhu železničnej osobnej dopravy s medzinárodnými službami v r. 2010, podmienky certifikácie rušňovodičov
Smernica 59/2007/EC	o certifikácii rušňovodičov			
Nariadenie č. 1370/2007	o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave			
Nariadenie č. 1371/2007	o právach a povinnostiach cestujúcich			

Obrázok 2 Prehľad železničných balíčkov

Zdroj: autor

### Smernica 2008/68/ES o vnútrozemskej preprave nebezpečného tovaru

Udáva právomoci všetkým zúčastneným štátom na dohodách RID/ ADR/ ADN aby mali možnosť vyňať časť, ktorú nepoužívajú (ADN a alebo RID). Stav prepravy NV, ktorý by mohol z akejkoľvek príčiny ohroziť na danom území životné prostredie alebo životy, majetky obyvateľov môžu byť takéto prepravy zakázané. Predpokladá úplnú harmonizáciu RID a SMGS do roku 2018. Ruší a nahrádza niekoľko predošlých smerníc. V prílohe sú uvedené jednotlivé dohody (poriadky). Každá krajina osobitne má vymedzené obmedzenia aj ich platnosť. Samozrejmosťou je potreba implementácie Smernica rady ES/96/46 k prispôsobeniu právnych predpisov členských štátov pre železničnú prepravu nebezpečného tovaru.

### Smernica 2000/18/ES o minimálnych požiadavkách na skúšky bezpečnostných poradcov pre prepravu nebezpečného tovaru cestnou, železničnou alebo vnútrozemskou vodnou dopravou

Táto smernica predkladá členským štátom únie vytvoriť podmienky pre zavedenie určitého stupňa kvality bezpečnostných poradcov. Každý štát si môže tieto kritéria nastaviť a pripraviť avšak tak aby mohol vzniknúť jednotný systém vzájomného uznávania certifikátov bezpečnostných poradcov medzi štátmi navzájom. Samozrejmosťou stanovených kritérií by mala byť technická spoľahlivosť, spôsobilosť ako aj nezávislosť v gescii jedného povereného

orgánu. Je možné vymedziť obmedzenie znalosti len na špecifickú triedu tovaru v závislosti na výrobnom podniku. V neposlednom rade špecifikuje aj konkrétne okruhy tém potrebné pre skúšky. Tieto skúšky by mali byť pravidelne vypracovávané a odovzdávané na konzultácie v podobe katalógu pre ostatné členské štáty.

### **Smernica 2004/49/ES o bezpečnosti železníc spoločenstva**

Táto smernica súčasne mení aj smernicu 95/18/ES o udeľovaní licencií železničným podnikom a smernici 2001/14/ES o pridelení kapacity železničnej infraštruktúry, vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry a bezpečnostnej certifikácii. Konštatuje, že bezpečnosť a jej zvyšovanie by mala byť primárnou úlohou železničných podnikov avšak na úrovni optimálnej prevádzky. Okrem požiadaviek na technickú bezpečnosť ako aj požiadavka kvality na zhotoviteľov od dodávateľov bezpečnostných konštrukcií, je tiež potreba zjednotenia metodiky a hodnotenia bezpečnosti. Zaviedla a charakterizovala bezpečnostné osvedčenia a certifikáty, ktoré musí železničný podnik získať aby mohol začať prevádzku na dráhe, ako aj bezpečnostné povolenie pre manažérov infraštruktúry. Zadefinovali spoločnú metodiku hodnotenia bezpečnosti, ktorej agendu naprieč všetkými štátmi má Európska železničná agentúra. Metodika sa nazýva Common Safety Indicators (CSI) (spoločné bezpečnostné indikátory) a má naplňať ciele tzv. Common Safety Targets (CST). Ďalšími požiadavkami smernice sú opatrenia pre oblasti národných predpisov, systémy riadenia bezpečnosti, školenia, uvedenie do prevádzky používaného železničného vozového parku a harmonizáciu bezpečnostných povolení. Veľmi dôležitou kapitolu predstavuje bezpečnostný orgán. Teda aké by mali byť jeho úlohy, zásady rozhodovania ako aj zostava výročných správ a ich uverejňovanie. Ustanovuje jednotné pravidlá zisťovania, klasifikáciu a zatriedenie mimoriadnych udalostí, ich inšpekciu a prešetrenie ale aj vydávať odporúčania pre zvyšovanie bezpečnosti. Smernica je zakončená prílohami.

### **Zákon č. 513/2009 Z. z. o dráhach**

Ustanovuje všeobecné zásady súvisiace so vstupom a pohybom na dráhe. Čiže rozdelenie dráh, príslušných zariadení, spôsobilosti a možnosti (podmienky) prístupu na dráhu. Okrem toho bližšie pre nebezpečné veci stanovuje:

Určené činnosti sú plnenie cisternových vozňov, cisternových kontajnerov a vymeniteľných nadstavieb plynmi a inými nebezpečnými látkami.

Služby poskytované železničným podnikom – doplnkové služby – služby na základe špecifických dohôd so zákazníkmi o kontrole prepravy nebezpečného tovaru o pomoci pri jazde netypických vlakov.

- Ak by došlo k podstatnej zmene bezpečnostných predpisov alebo k zavedeniu novej technológie ovplyvňujúcej bezpečnosť, prevádzkovateľ dráhy alebo dráhový podnik rozhodne, že určení zamestnanci sa zúčastnia mimoriadneho preškolenia a podrobia skúške. Určení zamestnanci sú povinní zúčastniť sa mimoriadneho preškolenia a podrobiť sa skúške.

- Osoba poverená výkonom kontroly zamestnancov prevádzkovateľa dráhy a dráhového podniku je oprávnená odobrať doklad o odbornej spôsobilosti zamestnancovi, ktorý sa dopustil pri výkone práce vážneho odborného pochybenia, ktoré ohrozilo bezpečnosť a plynulosť prevádzky dráhy alebo dopravy na dráhe, najmä porušením alebo zanedbaním bezpečnostných alebo prevádzkových predpisov a pravidiel.

- Manažér infraštruktúry je okrem základných povinností prevádzkovateľa dráhy podľa § 30 povinný poskytovať bezpečnostnému orgánu informácie a údaje potrebné na posúdenie stavu bezpečnosti prevádzkovej dráhy a dopravy na dráhe, úrovne dopravných služieb a dodržiavania národných bezpečnostných predpisov a na vedenie evidencie a štatistiky.

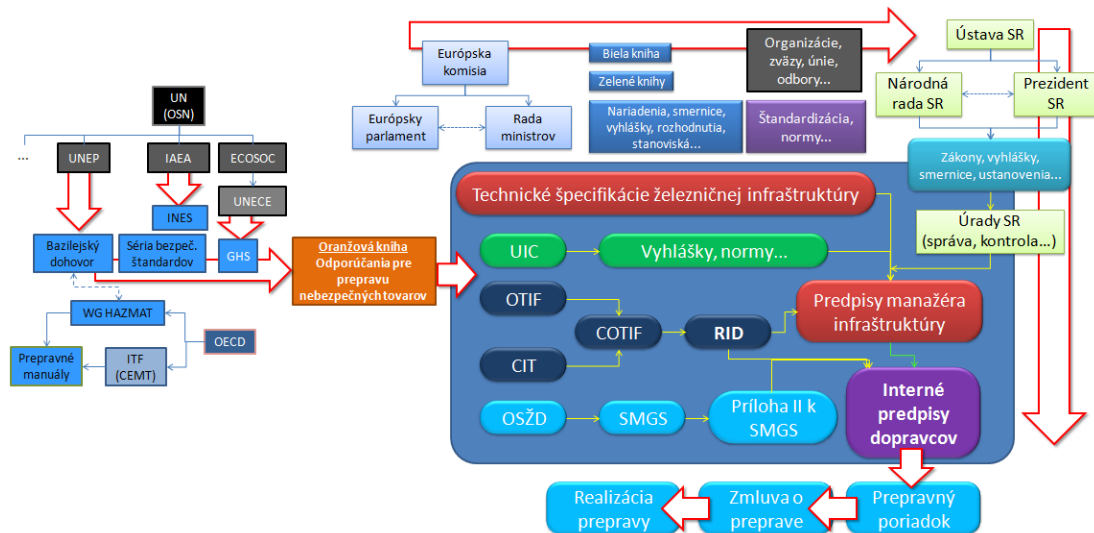
- Regulačný orgán môže požadovať od železničných podnikov, aby sa podieľali na monitorovaní dodržiavania bezpečnostných noriem a určených pravidiel. Železničné podniky sú povinné v rámci svojich možností vyhovieť tejto požiadavke.

## **Zákon č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach**

V poradí druhý základný zákon, ktorý je kľúčový pre železničnú dopravu je zákon, ktorý vymedzuje rámec dopravných služieb, upravuje vzájomné vzťahy dopravcov a prepravcov. Ako aj implementoval (sa stotožnil) smernicu Európskeho parlamentu a Rady 2008/68/ES z 24. septembra 2008 o vnútrozemskej preprave nebezpečného tovaru. A tiež liberalizačnú smernicu o certifikácii rušňovodičov a zdefinoval aj verejnú správu v doprave na dráhach. Definuje vybrané pojmy. Preprave nebezpečných vecí je venovaný §23. Definuje rozsah možnosti použitia slovného spojenia preprava nebezpečného tovaru. Sú to všetky činnosti spojené s prepravou po železnici mimo činností v areáli prepravcu. Ďalším bodom uvádza územný rozsah platnosti dohovoru COTIF 1999 a samotného dodatku RID. Z toho vyplýva, že ktoríkoľvek subjekt prepravy nebezpečných vecí musí spĺňať podmienky vymedzené dodatok C dohovoru COTIF. Avšak pri špecifických vymenovaných situáciách si

vyhradzuje znenie zákona sprísniť všeobecné podmienky pre dosiahnutie vyššej bezpečnosti. Zakazuje uskutočnenie prepravy na území SR v piatich vymenovaných prípadoch (napr. ide o prepravu látok obsahujúcich dioxíny alebo furány, alebo o prepravu rádioaktívnych látok husto obývaným územím alebo chráneným územím, ap.). Avšak na tieto zákazy je možné dostať výnimku z regulačného orgánu. Ak však regulačný orgán tak učiní musí o tom informovať Európsku komisiu. Európska komisia môže vydať výnimku aj na niektoré prepravy, ktoré nespĺňajú pravidlá RID. To sú najmä prípady – preprava nízkeho množstva rádioaktívnych látok, miestne prepravy na krátke vzdialenosti, miestne prepravy na určených vlakových trasách, ktoré sú súčasťou vymedzeného výrobného procesu a majú prísne kontrolované podmienky. Po oznámení z EK je možné regulačným orgánom vymedziť právoplatnosť prepravy na 6 rokov nediskriminačne podľa požiadavky. Regulačný orgán môže aj dohodnúť prepravy s regulačnými orgánmi iných štátov osobitné podmienky prepravy medzi danými štátmi. Jestvujúce ministerstvo (MDPT teraz MDVRR) je regulačný orgán prepravy nebezpečných vecí. Regulačný orgán taktiež vydáva osvedčenia o školení bezpečnostného poradcu pre prepravu nebezpečných vecí. Štátny dozor a štátny technický dozor dohliada na prevádzkovateľov dráh, dráhové podniky, odosielateľov a príjemcovia tovaru a ostatné osoby zúčastňujúce sa na doprave na dráhach, pri nakládke a vykládke tovaru a údržbe dráhových vozidiel dodržiavajú požiadavky tohto zákona a vykonávacích predpisov a Poriadku pre medzinárodnú železničnú prepravu nebezpečného tovaru (RID) a právne záväzných aktov Európskych spoločenstiev, ktoré sa vzťahujú na dopravu na dráhach a na postavenie, práva a povinnosti dopravcov a cestujúcich. Bezpečnostný orgán uloží pokutu od 2 000 eur do 20 000 eur manažérovi infraštruktúry, železničnému podniku, odosielateľovi nebezpečných vecí alebo osobe zúčastnenej na nakládke a vykládke nebezpečného tovaru, ktorá nedodržala podmienky prepravy nebezpečných vecí podľa medzinárodnej zmluvy alebo tohto zákona alebo podmienky určené rozhodnutím regulačného orgánu alebo ktorá uskutočnila prepravu nebezpečného tovaru, ktorú zakázal regulačný orgán. V prípadoch ak sa bude uskutočňovať preprava podľa Dohody SMGS, musí dopravca vopred nahlásiť takúto prepravu regulačnému orgánu, pričom takáto preprava sa potom bude riadiť prílohou II k SMGS. Pre tento prípad je potom možné používať previazané cisternové vozne širokého rozchodu ak spĺňajú predpísané požiadavky (výroba pred 1.6.2005, spĺňajú požiadavky prílohy II k SMGS, a sú udržiavané podľa predpisov platných do 30.6.2005, kvôli tomu sa využíva prečerpávacie zariadenie v Čiernej nad Tisou). Taktiež je možné používať aj cisterny zakázané pri odseku RID ak to regulačný úrad povolí. Špecifickou požiadavkou pre výkon a získanie osvedčenia rušnovodiča je znalosť symbolov používaných pri preprave

nebezpečných vecí. V prípade nehody musí spolupracovať s príslušnými orgánmi a poskytnúť bezodkladne informácie týkajúce sa radenia vozňových zásielok s nebezpečnými vecami z vlakovej dokumentácie.



Obrázok 3 Schéma postupnosti toku legislatívy a predpisov uplatňovaných v železničnej nákladnej doprave  
Zdroj: autor

## Prehľad zákonov súvisiacich s prepravou nebezpečných vecí

### 1. Zákon č. 513/1991 Z. z. – Obchodný zákonník:

- Zmluva o skladovaní – Skladovateľ môže odstúpiť od zmluvy ak ukladateľ zatajil nebezpečnú povahu veci a ak hrozí skladovateľovi značná škoda,
- Zmluva o kontrolnej činnosti,
- Zasielateľská zmluva,
- Zmluva o preprave vecí,
- Zmluva o nájme dopravného prostriedku,
- Zmluva o prevádzke dopravného prostriedku,
- Zmluva o sprostredkovaní,
- Zmluva o obchodnom zastúpení,

2. Zákon 245/2010 o odbornej spôsobilosti, zdravotnej spôsobilosti a psychickej spôsobilosti osôb pri prevádzkovaní dráhy a dopravy na dráhe,

3. Zákon 47/2012 o civilnej ochrane obyvateľstva,

4. Zákon 470/2011 (124/2006) o bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci,

5. Zákon 55/2007 o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia,

6. Zákon 314/2001 o ochrane pred požiarmi,

7. § 99 zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 180/1996 Z. z. Colný zákon v znení neskorších predpisov,
8. norma STN 12 798 - nebezpečné veci,
9. Zákon 293/2007 o uznávaní odborných kvalifikácií,
10. Zákon 51/1988 o banskej činnosti, výbušninách a o štátnej banskej správe,
11. Vyhláška Slovenského banského úradu č. 71/1988 Zb. o výbušninách,
12. Zákon 179/1998 o obchodovaní s vojenským materiálom,
13. Zákon 246/1993 o zbraniach a strelive,
14. Zákon č.139/1998 o omamných látkach, psychotropných látkach a prípravkoch,
15. Zákon 268/2000 o zaobchádzaní s prekurzormi omamných látok a psychotropných látok,
16. Zákona 129/1998 o zákaze chemických zbraní,
17. Zákon 76/1998 o ochrane ozónovej vrstvy Zeme,
18. Zákon 455/1991 Zb. o živnostenskom podnikaní (živnostenský zákon),
19. Zákon 541/2004 Z. z. o mierovom využívaní jadrovej energie (atómový zákon)
20. Vyhláška Úradu jadrového dozoru SR č. 55/2006 Z. z. o podrobnostiach v havarijnom plánovaní pre prípad nehody alebo havárie.

Viazaná živnosť:

Živnosť	Preukaz spôsobilosti	Poznámka
Havarijný technik alebo špecialista na prevenciu závažných priemyselných havárií	- osvedčenie o odbornej spôsobilosti havarijného technika alebo - osvedčenie o odbornej spôsobilosti špecialistu na prevenciu závažných priemyselných havárií	§ 12 ods. 6 zákona č. 261/2002 Z. z. o prevencii závažných priemyselných havárií a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov
Podnikanie v oblasti nakladania s nebezpečným odpadom	- vysokoškolské vzdelanie prvého alebo druhého stupňa príslušného technického, prírodovedného, farmaceutického, poľnohospodárskeho, veterinárneho alebo - stredoškolské vzdelanie príslušného technického, poľnohospodárskeho alebo zdravotníckeho smeru a najmenej päť rokov praxe v príslušnom odbore	§ 40 ods. 9 zákona č. 223/2001 Z. z. o odpadoch v znení neskorších predpisov
Zasielateľstvo	- stredoškolské vzdelanie a najmenej 2 roky praxe v odbore alebo - vysokoškolské vzdelanie a najmenej jednoročná prax v odbore	
Prevádzkovanie závodného hasičského útvaru	- oprávnenie na zriaďovanie a prevádzkovanie závodného hasičského zboru	§ 17 ods. 1 písm. n) zákona č. 314/2001 Z. z.
Bezpečnostný technik	- osvedčenie bezpečnostného technika	§ 23 zákona č. 124/2006 Z. z. v znení zákona č. 309/2007 Z. z.
Činnosť bezpečnostného poradcu	- osvedčenie o odbornej príprave alebo - osvedčenie o odbornej spôsobilosti bezpečnostného poradcu	§ 20 ods. 10 zákona č. 168/1996 Z. z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov § 36 ods. 1 písm. i) zákona č. 514/2009 Z.z. o doprave na dráhach § 5a ods. 4 zákona č.338/2000 Z. z.

Obrázok 4 Prehľad živností, ktoré majú vplyv na prepravu nebezpečných vecí

Zdroj: autor

## Predpis ŽSR Ž1 Pravidlá železničnej prevádzky

Základnou a podstatnou funkciou existencie predpisu Ž1 je vymedzenie a určenie správania sa jednotlivých subjektov v priestoroch ŽSR. Vymedzuje pravidlá potrebné na zaistenie ako bežnej dopravnej prevádzky na tratiach a príslušných zariadeniach ŽSR, tak aj



za mimoriadnych okolností, ktoré môžu nastať. Preprava nebezpečných vecí je zohľadnená okrem bežných prevádzkových a bezpečnostných opatrení (tak ako všeobecné vozňové zásielky) aj špecifickými opatreniami pri vybratých dopravných situáciách. Jedná sa najmä o časť „Posun hnacími dráhovými vozidlami“ odsek 546 – vedúci posunu usmerňuje svojimi pokynmi rýchlosť posunujúceho zariadenia (jazdu vodiča na HDV) kvôli zvýšenému riziku vozňov naloženými nebezpečnými látkami tzv. „veľmi opatrný posun“. Ďalej časť „Nesprevádzaný posun“ odsek 601 časť e – je potrebné vyrozumieť vodiča posunujúceho HDV o zvýšenej pozornosti pri zachádzaní na vozne, skupinu vozňov loženými nebezpečnými látkami. Časť „Nehodové udalosti“ odsek 1242 – Každý zamestnanec ŽSR ako aj dopravcu je povinný hlásiť únik nebezpečných látok, požiar ap. výpravcovi v najbližšej dopravni (alebo jednej zo susedných staníc) – ten zaistí zákaz jazdy akýchkoľvek vlakov na dané miesto a v prípade úniku nebezpečných látok musia byť privolaný hasiči. V odseku 1247 – Odborný záchranný útvar (hasičský a záchranný zbor) riadi situáciu a všetky potrebné pracovné činnosti v oblasti, lokalite, na mieste kde prišlo k takejto nehodovej udalosti a vlakový personál asistuje danému útvaru pri výzve opustenia danej lokality iných osôb.

V časti „Zaradovanie vozňov naložených zásielkami nebezpečného tovaru“ v odseku 1344 je uvedené skutočnosť, že pre zaradovanie takýchto vozňov platí Príloha 2 predpisu Ž1. Pre prepravu a manipuláciu zásielok polepených vozňov, kontajnerov ap. v zmysle predpisu RID platí osobitný predpis. Poslednou časťou spojenou s osobitnými postupmi zásielok tovarov v režime RID, RID/ ADR, Príloha 2 k SMGS či Dohoda 1520 je časť „Preprava a brzdenie previazaných vozňov na rozchod 1435 mm odsek 1503 – previazané vozne s nebezpečným tovarom môžu byť prepravované v počte najviac 6 v jednej skupine oddelenými spojovacími vozňami, takáto skupina môže byť zaradená aj bezprostredne za HDV či služobný vozeň. Takéto vozne musia mať samočinnú tlakovú brzdú zapnutú do priebežnej brzdy, bez zapojenia do priebežnej brzdy nemusia byť zapojené najviac 3 vozne zaradené len na konci vlaku (podmienka vypnutia priebežnej brzdy), avšak ich spojovacie vozne musia mať zapnutú a fungujúcu priebežnú brzdú.

Samotná príloha 2 obsahuje časť „Označenie vozňov naložených zásielkami nebezpečného tovaru“. Primárnou zásadou je absolútna platnosť príslušných polepených nálepiek a vykonanie pokynov viažucich sa ku významu takýchto nálepiek. Pričom pri radení vozňov treba dbať na oddelenie vozňov ako aj vozňov s kontajnermi polepenými nálepkami výbušné vzoru 1, 1.5, 1.6 a nálepkami vzoru 2.1, 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 5.2. Pričom minimálna medzera musí byť aspoň 18 m, čo predstavuje dva dvojsové alebo jeden štvorosí (alebo viacsové) ochranný vozeň. Rovnaký postup treba zachovať aj pri nálepkách triedy 7 všetkých

vzorov a dráhovými vozidlami obsadenými osobami či živými zvieratami, pričom platí zásada, že do vzdialenosti menšej ako 2 m ku týmto vozňom je zakázané sa priblížiť (ručná brzda sa nesmie obsadiť). V tomto zmysle sa za ochranné vozne považujú všetky prázdne vozne a vozne ložné nepolepené nálepkami v zmysle RID. Ďalej príloha obsahuje vyobrazenie vzorov nálepiek a inštrukcie k oranžovému označeniu. Kde všade musia byť nalepené a význam Kemmlerovho kódu. Ďalšia časť sa zaoberá označeniami vyznačenými na vozňoch – látky prepravované v zohriatom stave, význam oranžového pásu na cisternách, význam výstražnej nálepky „nebezpečenstvo“ s lebkou a prekríženými kosťami a vyobrazenie nálepiek pre obmedzenie posunu, ako aj nálepky zakazujúce zaradiť vozeň do vlaku.

Stupne posunu:

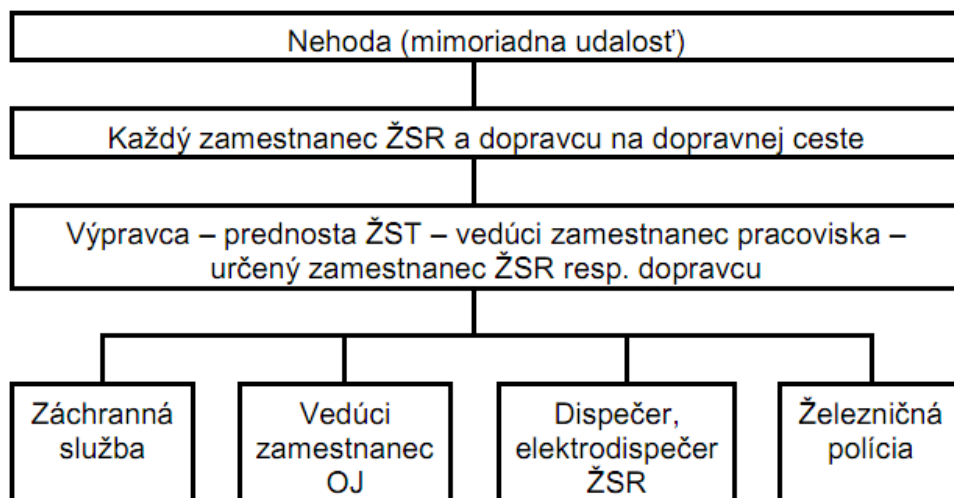
- Zákaz jazdy cez zvažný pahorok (pre zriaďovacie stanice s takýmto vybavením)
- 1. stupeň (nálepka !) – posun odrazom a spúšťanie len za predpokladu zaistenia zastavenia dvoma zarážkami alebo ručnou brzdou z plošiny vozňa
- 2. stupeň (nálepka !!) – posun odrazom a spúšťanie realizované len pre brzdenie ručnou brzdou z plošiny vozňa
- 3. stupeň (nálepka !!!) – posun odrazom a spúšťaným zakázaný, možno posunovať len zachádzaním

## **Predpis ŽSR Ž 17 Nehody a mimoriadne udalosti**

Predmetná interná norma sa zaoberá kategorizáciou, evidenciou, zisťovaním, riešením a vymedzovaním organizačných postupov pri vzniku nehody alebo mimoriadnej udalosti. Kategorizuje tri základné skupiny a 5 resp. 6 podskupín obvyklých nehôd. Kategória A je definovaná ako vážne nehody (smrteľný úraz, poškodenie životného prostredia, hmotná škoda min. 2 000 000,- € ap.), kategória B sú menšie nehody (ťažký úraz, škoda min. 2 660,- €...) a posledná kategória C sú incidenty (napr. C1 – lom koľajnice, C3 – chyba signalizácie atď. C6 až C9 – neobsadené)/ pozn. kategória D sú prevádzkové poruchy/. Pre účely tejto práce je dôležitý najmä kapitola 6 – povinnosť hlásiť nehody. Škodová udalosť – sa vyhodnotí do výšky sumy vynaloženej na odstránenie škôd, uvedenia do stavu pred poškodením. Pri úniku akéhokoľvek množstva nebezpečnej veci do životného prostredia sa postupuje podľa RID článku 1.8.5.3. Posúdenie o rozsahu poškodenie vykonáva zamestnanec VOJ, ktorá je správcom dráhy. Spomínaný článok RID ešte presne vymedzuje množstvá, pri ktorých sa začína evidovať únik. Pričom každý zamestnanec ŽSR ako aj zamestnanec dopravcu je povinný hlásiť akúkoľvek nehodovú či mimoriadnu udalosť vzniknutú na dopravnej ceste ŽSR výpravcovi najbližšej stanice alebo priamemu vyššiemu nadriadenému. V prípade ak vznikne nehodová alebo mimoriadna udalosť v obvode s vlastným koľajiskom inej

organizačnej jednotky postupuje sa podľa „Zvolávacieho plánu“ /schéma/ kde sú uvedené hierarchické postupy hlásenia. Pri zisťovaní príčin vzniku nehody postupujú najmä orgány v trestnom konaní alebo vyšetrovacie orgány. Napriek tomu ŽSR a dopravca je povinný prijať postupy a opatrenia na predchádzanie vzniku takýchto nehôd o ktorých neskôr informuje vyšetrovací a bezpečnostný orgán. Pri úniku alebo hrozbe úniku nebezpečných látok je neodkladne potrebné zavolať zložku ZPOŽ alebo zložku IZS. Pri zisťovaní príčin a samotnom vyšetrowaní musia absolútne zamestnanci dopravcu ako aj dopravca plne spolupracovať pri poskytovaní materiálov či potrebných meraniach. V prípade ak jestvuje podozrenie zo vzniku nehody prepravovaným tovarom záznamy a dokumentáciu (obhliadku miesta) vykonávajú zamestnanec poverený vyšetrowaním a oprávnený zamestnanec dopravcu.

Mimoriadne udalosti sú kategorizované do dvoch skupín. M1 – vážne mimoriadne udalosti (smrteľný úraz, poškodenie životného prostredia ap.) a M2 – menšie mimoriadne udalosti (rozsahy menších škôd). Kategória D8 „Bližšie nešpecifikované poruchy vzniknuté v súvislosti s pohybom železničného vozidla nezaraďené ako nehody“ – nehody spôsobené pri pohybe vozidla s malými škodami sú napr. únik škodlivých a nebezpečných látok pri preprave z nádrže železničného vozidla.



Obrázok 5 Hierarchia ohlasovacej postupnosti pri nehodovej udalosti

Zdroj: Ž 17

### **Predpis ŽSR Bz 1 Bezpečnosť zamestnancov v podmienkach ŽSR**

Bz 1 je predpis, ktorý implementuje smernicu 2004/49/ES (tzv. bezpečnostnú smernicu), ktorá je reflektovaná v zákone o dráhach (513/2009 Z.z.). Poukazuje najmä na bezpečnosť zamestnancov a stanovuje minimálne požiadavky na pracoviská, používanie komunikácii, zaistenie bezpečnosti pri práci a bezpečnostné opatrenia vedúce k predchádzaniu pracovných úrazov. Okrem toho v súvislosti s prepravou nebezpečných vecí definuje

pracovisko so zvýšeným nebezpečenstvom vzniku úrazu. Pričom takéto pracovisko si okrem bežných opatrení vyžaduje aj zvýšenú pozornosť zamestnanca prípadne aj špecifické podmienky BOZP (prečerpávanie pohonných hmôt ap.). Taktiež vytvára kolíznú normu v prípade niektorých špecifických činnosti ako napr. ochrana pred rizikami expozíciou chemických látok, expozíciou azbestu, či pri používaní chemických látok a prípravkov, alebo overenie platnosti smernice stanovujúcej správnosť evidencie, registrácie a vyšetrowanie pracovných úrazov ako aj chorôb z povolania. Nariaďuje prácu s nebezpečnými látkami a to dodržiavanie nasledujúcich zásad: práca len takých zamestnancov, ktorí boli riadne poučení (zaškolení) o pracovných postupoch; riadne poučení a oboznámení s návodom na použitie; ako aj riadne disponujú primeranými vedomosťami a zručnosťami s ohľadom na odbornú spôsobilosť. V prípade vzniku nebezpečnej situácie treba neodkladne kontaktovať priameho nadriadeného a to aj o možných závadách či nedostatkoch, ktoré by mohli ohroziť bezpečnosť či životy alebo zdravie osôb alebo bezpečnosť prevádzky. V Bz 1 sú uvedené aj príslušné predpisy, ktoré presne vymedzujú limity hodnôt škodlivosti vplyvov expozície (hranice škodlivosti) nebezpečnými látkami. Vzhľadom na možnosti prevencie na pracovisku sa najčastejšie využívajú označenia, zvýraznenia, technické či iné bezpečnostné upozornenia daných miest. Bližšie stanovujú uvedené platné predpisy. Ak si povaha práce vyžaduje osobné ochranné pracovné prostriedky tie sa musia zaistiť na dostupné miesta s príslušnými návodmi na použitie ako aj školenie/ poučenie v prípade, že si to povaha práce s OOPP vyžaduje. OOPP sa využíva len počas doby plnenia pracovných úloh podľa pokynov.

### **Predpis ŽSR Oo 23 Doprava a preprava vybraných rádioaktívnych materiálov po tratiach ŽSR**

Tento predpis má tri hlavné časti – všeobecnú, zabezpečovanie dopravných činností pri preprave a organizáciu havarijnej odozvy. Hlavným poslaním tohto predpisu je regulácia prepráv vyhorelého jadrového paliva, čerstvého jadrového paliva a uránového koncentráту. Tieto prepravy môže realizovať len dopravca, ktorý disponuje povinnými dokumentmi stanovenými ÚRŽD. Ako prepravca týchto komodít je na Slovensku jediná spoločnosť a tou je JAVYS a.s., pre medzinárodné prepravy to môžu byť aj iné spoločnosti. Tento predpis určuje a deleguje osoby, ktoré musí zaistiť pre prepravu prepravca a ktoré dopravca. Ďalej presne definuje parametre, ktoré musia naplniť komodity aby boli prijaté na prepravu. Rieši možné rizikové situácie, ktoré by ohrozili úspešnosť prepravy ako aj prípravu, školenia, tréningy a postupy riešenia vzniknutých situácií. Určuje aj spoluprácu s ostatnými orgánmi

štátnej správy. Celá druhá kapitola presne popisuje postup prepravy a náležité podmienky.

Akým je napríklad radenie vlaku:

- HDV nezávislej trakcie,
- 1 sprievodný osobný vozeň,
- 1 ochranný vozeň radu Eas,
- špeciálne vozne so zásielkou,
- 1 ochranný vozeň radu Eas,
- 1 sprievodný osobný vozeň,
- HDV nezávislej trakcie.

V tomto predpise je aj vyriešený spätný beh vozňov k odosielateľovi ako aj sledovanie a kontrola či výkon prác popri prepravnej trase. Všetky úkony musia prebiehať v súlade s požiadavkami Úradu jadrového dozoru. Je možné do tejto činnosti zapojiť aj zložky civilnej ochrany pri ŽSR. V poslednej tretej časti sú dopodrobna rozobrané všetky okolnosti pre mimoriadne udalosti. Teda opis a kategorizácia, spôsoby hodnotenia, štruktúry zásahových zložiek a ich úlohy pri zásahu, hierarchia velenia a organizačných postupov ap. V závere kapitoly sú uvedené množstvá a materiály pre prípad vzniku požiaru ako aj náležité ochranné vybavenie zásahovej jednotky. Koniec predpisu tvoria prílohy s podrobnými konkrétnymi údajmi ako napr. telefónne čísla, technické údaje podľa bezpečnostných noriem IAEA ap.

Zdroj: príslušný predpis, smernica, zákon a pod.