

Србија Карго а.д.
Број: 4/2023-1507-385
Датум: 17.08.2023. године
Београд, Немањина 6

На основу Закона о безбедности у железничком саобраћају („Службени гласник РС“, број 41/18), Закона о истраживању несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају („Службени гласник РС“, бр. 66/15 и 83/18), Правилника о истраживању несрећа и незгода у железничком саобраћају („Службени гласник РС“, бр. 58/19), Правилника о пријављивању, истраживању, евидентирању, статистичком праћењу и објављивању података о несрећама и незгодама ("Службени гласник Републике Србије", бр. 32/21), и члана 24. Статута Акционарског друштва за железнички превоз робе „Србија Карго“, Београд („Службени гласник РС“ број 60/2015 и „Службени гласник Железнице Србије“, број 14/17), Одбор директора Акционарског друштва за железнички превоз робе „Србија Карго“, Београд је, на седници одржаној дана 17.08.2023. године, донео

ОДЛУКУ

1. Доноси се Упутство о поступцима у случају настанка несрећа и незгода у Акционарском друштву за железнички превоз робе „Србија Карго“ Београд.
2. Упутство из тачке 1. је саставни део ове Одлуке.
3. Ова одлука ступа на снагу даном доношења.
4. Одлуку објавити у "Службеном гласнику Железнице Србије".

Образложење

У складу са Законом о безбедности у железничком саобраћају („Службени гласник РС“, број 41/18), Законом о истраживању несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају („Службени гласник РС“, бр. 66/15, 83/18), Правилником о истраживању несрећа и незгода у железничком саобраћају („Службени гласник РС“, бр. 58/19), Правилником о пријављивању, истраживању, евидентирању, статистичком праћењу и објављивању података о несрећама и незгодама ("Службени гласник Републике Србије", бр. 32/21), израђено је Упутство о поступцима у случају настанка несрећа и незгода у Акционарском друштву за железнички превоз робе „Србија Карго“ Београд, прописани су и ближе дефинисани начин истраге, евидентирање, пријављивања, статистичко праћење несрећа и незгода у којима су учествовали запослени и/или средства „Србија Карго“ а.д.

Упутством је такође прописан начина вршења анализе након извршених истрага несрећа

и незгода, као и начин објављивања и извештавања о спроведеној анализи.

На основу наведеног донета је одлука као у диспозитиву.



ОДБОР ДИРЕКТОРА

Handwritten signature

Handwritten signature of Dušan Garibović

Душан Гарибовић, дипл.екон.

Handwritten signature of Mira Vukmirović

Мира Вукмировић, маст.екон.

**Акционарско друштво за железнички превоз робе
„СРБИЈА КАРГО“, Београд**

УПУТСТВО

**О ПОСТУПЦИМА У СЛУЧАЈУ НАСТАНКА
НЕСРЕЋА И НЕЗГОДА**

Београд, август 2023. год.

ИЗМЕНЕ, ДОПУНЕ, ИСПРАВКЕ И ТУМАЧЕЊА

Измене и допуне	Број Сл. гласника ЖС	датум	Измене и допуне	Број Сл. гласника ЖС	датум
I			XI		
II			XII		
III			XIII		
IV			XIV		
V			XV		
VI			XVI		
VII			XVII		
VIII			XVIII		
IX			XIX		
X			XX		

ПРЕГЛЕД

радника и радних места који морају бити снабдевени овим упутством

Овим упутством морају бити снабдевени:

а) радници на пословима и радним задацима у извршним јединицама:

- шеф Секције за саобраћај и транспорт,
- заменик шефа Секције за саобраћај и транспорт,
- шеф Секције за вучу возова и техничко-колске послове,
- заменик шефа Секције за вучу возова и техничко-колске послове,
- шеф Секције за одржавање возних средстава,
- заменик шефа Секције за одржавање возних средстава,
- помоћник шефа Секције за локомотиве,
- помоћник шефа Секције за теретна кола,
- шеф ОЈ за саобраћај и транспорт,
- помоћник шефа ОЈ за саобраћај и транспорт,
- шеф ОЈ за вучу возова и техничко колске послове,
- помоћник шефа ОЈ за вучу возова и техничко колске послове,
- шеф ОЈ техничке службе и енергетике,
- шеф ОЈ за одржавање локомотива,
- шеф ОЈ за регенерацију осовинских склопова и теретна кола,
- шеф ОЈ за одржавање теретних кола,
- шеф ОЈ за сервис локомотива,
- начелник подручног саобраћајно-оперативног одељења,
- шеф станице,
- помоћник шефа станице,
- оперативни помоћник шефа станице,
- диспечер вуче и техничко колских послова, надзорник локомотива,
- колски диспечер;

б) радници у Секторима оних делатности који раде на пословима и радним задацима непосредно везаним за регулисање саобраћаја, контролу и извршење послова око поступка у случају настанка несрећа и незгода:

- директор Сектора за саобраћај и транспорт,
- заменик директора за саобраћајне послове при Сектору за саобраћај и транспорт,
- помоћник директора за оперативне послове при Сектору за саобраћај и транспорт,
- директор Сектора за вучу возова и техничко-колске послове,
- заменик директора за вучу возова при Сектору за вучу возова и техничко-колске послове,
- заменик директора за техничко-колске послове при Сектору за вучу возова и техничко-колске послове,
- директор Сектора за одржавање возних средстава,
- заменик директора за локомотиве при Сектору за одржавање возних средстава,
- заменик директора за теретна кола при Сектору за одржавање возних средстава,
- директор Сектора за управљање квалитетом пословања и системима безбедности,
- заменик директора Сектора за управљање квалитетом пословања и системима безбедности,

- помоћник директора за системе безбедности при Сектору за управљање квалитетом пословања и системима безбедности,
- саветник за несреће и негоде при Сектору за управљање квалитетом пословања и системима безбедности,
- инспектор за истраживање несрећа при Сектору за управљање квалитетом пословања и системима безбедности,
- саветник за безбедност и здравље на раду при Сектору за управљање квалитетом пословања и системима безбедности,
- главни координатор за оперативне послове при Сектору за саобраћај и транспорт,
- начелник одељења комерцијалне оператике при Сектору за саобраћај и транспорт,
- главни диспечер одељења комерцијалне оператике при Сектору за саобраћај и транспорт,
- начелник одељења оператике и реда вожње вуче возова при Сектору за вучу возова и техничко-колске послове,
- главни диспечер вуче при Сектору за вучу возова и техничко-колске послове,
- главни диспечер за помоћни воз при Сектору за одржавање возних средстава,
- саветник за транспорт опасног терета при Сектору за саобраћај и транспорт,
- начелник одељења за превоз опасних материја при Сектору за саобраћај и транспорт,
- главни диспечер за превоз опасних материја при Сектору за саобраћај и транспорт,

САДРЖАЈ

I ДЕО - УВОДНЕ ОДРЕДБЕ	1
Члан 1. Предмет Упутства и подручје примене	1
Члан 2. Значење појединих израза.....	2
II ДЕО – НЕСРЕЋЕ И НЕЗГОДЕ КОЈЕ СЕ ИСТРАЖУЈУ И УЗРОЦИ ЊИХОВОГ НАСТАНКА	4
Члан 3. Несреће	4
Члан 4. Незгоде	4
Члан 5. Узроци несрећа и незгода	5
III ДЕО – ДАВАЊЕ ПРВОГ ОБАВЕШТЕЊА О НАСТАНКУ НЕСРЕЋА И НЕЗГОДА	5
Члан 6. Опште одредбе везане за давање првог обавештења о настанку несреће или незгоде ...	5
Члан 7. Давање првог обавештења о несрећи или незгоди насталој на мрежи управљача инфраструктуре, евидентирање и сазивање истражне комисије	6
Члан 8. Давање првог обавештења о несрећи или незгоди насталој на колосецима, у депоима или радионицама "Србија Карго" а.д., евидентирање и сазивање истражне комисије ..	8
Члан 9. Давање првог обавештења о несрећи или незгоди насталој на индустријском колосеку, евидентирање и сазивање истражне комисије.....	9
III ДЕО – ПРИЈАВА НАСТАНКА НЕСРЕЋА И НЕЗГОДА	10
Члан 10. Пријављивање несреће или незгоде од стране истражне комисије	10
Члан 11. Пријављивање несреће или незгоде државним органима.....	11
IV ДЕО – ФОРМИРАЊЕ ИСТРАЖНЕ КОМИСИЈЕ	11
Члан 12. Опште одредбе за формирање истражне комисије	11
Члан 13. Одређивање запослених „Србија Карго“ а.д. који ће учествовати у раду истражне комисије.....	12
Члан 14. Истражна комисија „Србија Карго“ а.д. на нивоу подручног оперативног одељења ..	14
Члан 15. Централна истражна комисија „Србија Карго“ а.д.....	16
V ДЕО – ИСТРАГА НЕСРЕЋА И НЕЗГОДА	16
Члан 16. Излазак истражна комисија на место несреће или незгоде	16
Члан 17. Послови на месту несреће или незгоде.....	17
Члан 18. Увиђајни поступак	19
Члан 19. Поступање са робом и возилима када дође до несреће или незгоде	21
Члан 20. Истражни поступак	21
Члан 21. Реконструкција несреће или незгоде.....	24
Члан 22. Послови на рашчишћавању и отклањању последица настале несреће или незгоде....	25
VI ДЕО – ПОСТУПАК СА ИСЛЕДНИМ МАТЕРИЈАЛОМ НАКОН ОКОНЧАЊА ИСТРАГЕ	26
Члан 23. Поступак везан за контролу, дистрибуцију и архивирање иследног материјала	26
Члан 24. Статистичка обрада иследног материјала.....	27
Члан 25. Анализа несрећа и незгода.....	27
VII ДЕО – ВОЂЕЊЕ ЕВИДЕНЦИЈЕ О НЕСРЕЋАМА И НЕЗГОДАМА	28
Члан 26. Књига пријава несрећа и незгода	28
Члан 27. Пријава о несрећи / незгоди	28
Члан 28. Извештај о истрази	29
Члан 29. Књига евиденције несрећа и незгода	29

Члан 30. Пријава ванредног догађаја у транспорту опасне робе	29
VII ДЕО – ОСТАЛЕ ОДРЕДБЕ ОД ЗНАЧАЈА	30
Члан 31. Сарадња са Центром за истраживање несрећа у саобраћају	30
Члан 32. Сарадња са судско-истражним органима, полицијом и осигуравајућим друштвом ...	30
Члан 33. Објављивање података о несрећама и незгодама.....	31
VIII ДЕО – ПРЕЛАЗНЕ И ЗАВРШНЕ ОДРЕДБЕ.....	31
Члан 34. Прелазне одредбе.....	31
Члан 35. Завршне одредбе	31

ПРИЛОЗИ:

Прилог 1 - Књига пријава несрећа и незгода

Прилог 2 - Пријава о несрећи / незгоди

Прилог 3 - Извештај о истрази

Прилог 4 - Пријава ванредног догађаја у транспорту опасног терета

Прилог 5 - Књига евиденције несрећа и незгода

Прилог 6 - Статистички извештај о несрећама и незгодама

Прилог 7 - Последице несрећа и незгода

Прилог 8 - Подсетник за утврђивање несреће или незгоде

Прилог 9 - Процедура око израде решења за запослене „Србија Карго“ а.д. који су именовани за учешће у раду истражне комисије и распореда дежурства

Прилог 10 - Саслушавање учесника у несрећи или незгоди

Прилог 11 - Контакт подаци надлежних републичких тела и контакт подаци служби у „Србија Карго“ а.д.

„Србија Карго“ а.д.
Број: 4/2023-1507-385
Датум: 17.08.2023. године
Београд

На основу одредби чланова 94. и 95. Закона о безбедности у железничком саобраћају („Службени гласник РС“ број 41/2018), члана 30. став 5 и члана 31. став 1. Закона о истраживању несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају („Службени гласник РС“ број 66/2015 и 83/2018 Правилника опријављивању, истраживању, евидентирању, статистичком праћењу и објављивању података о несрећама и незгодама („Службени гласник РС“ број 32/21) и члана 24. Статута Акционарског друштва за железнички превоз робе „Србија Карго“ Београд („Службени гласник РС“ број 60/15 и „Службени гласник Железнице Србије“ број 14/17), Одбор директора „Србија Карго“ а.д. је дана 17.08.2023. године донео:

УПУТСТВО

О ПОСТУПЦИМА У СЛУЧАЈУ НАСТАНКА

НЕСРЕЋА И НЕЗГОДА

„Србија Карго“ а.д.

I ДЕО - УВОДНЕ ОДРЕДБЕ

Предмет Упутства и подручје примене

Члан 1.

- (1) Упутством о поступцима у случају настанка несрећа и незгода (у даљем тексту: Упутство) детаљније се прописују мере, поступци и послови који се предузимају у случају настанка несрећа и незгода у којима учествују возна средства и/или запослени Акционарског друштва за железнички превоз робе „Србија Карго“, Београд (у даљем тексту: „Србија Карго“ а.д.), начин формирања и надлежност комисије за увиђај и ислеђење несрећа и незгода (у даљем тексту: истражна комисија), пријављивање несрећа и незгода и поступак приликом увиђаја, начин вођења истраге, утврђивање узрока, последица и одговорности, утврђивање материјалне штете, поступак са извештајима о истрази и истражним материјалом, начин вођења евиденција, начин сарадње са Центром за истраживање несрећа у саобраћају, судским и другим надлежним органима.
- (2) Овим Упутством такође су дефинисане одредбе које се односе на догађаје који могу утицати на безбедност железничког саобраћаја.
- (3) Одредбама овог Упутства морају се придржавати сви запослени. „Србија Карго“ а.д.
- (4) Мере, поступци и послови који нису посебно прописани одредбама овог Упутства у свему се организују и обављају на начин како је то прописано одредбама осталих важећих прописа који уређују ову област.

Значење појединих израза

Члан 2.

(1) Поједини појмови и изрази употребљени у овом Упутству имају следеће значење:

- 1) **железнички превозник** је привредно друштво или друго правно лице које је регистровано за претежну делатност пружања услуга железничког превоза робе и/или путника и коме је издата лиценца, уз обавезу да обезбеди вучу, или које обезбеђује само вучу. Железничким превозником, **са аспекта приступа железничкој инфраструктури, услужним објектима и услугама у вези са обављањем железничког превоза**, сматра се и привредно друштво или друго правно лице које обавља железнички превоз за сопствене потребе и коме је издата лиценца за превоз за сопствене потребе;
- 2) **управљач инфраструктуре** је друштво капитала или предузетник који је овлашћен за управљање јавном железничком инфраструктуром, инфраструктуром индустријске железнице или индустријским колосеком;
- 3) **озбиљна несрећа** је судар возова или исклизнуће воза који има за последицу смрт најмање једног лица или тешке повреде пет или више лица или наношење велике штете железничким возилима, железничкој инфраструктури или животној средини, као и друга слична несрећа која има очигледан утицај на безбедност на железници или на управљање безбедношћу;
- 4) **велика штета** у железничком саобраћају је штета коју Центар за истраживање несрећа у саобраћају, по приступу месту несреће, процени у износу од најмање 2 милиона евра у динарској противвредности;
- 5) **несрећа** је нежељен или непланиран изненадан догађај или специфичан низ таквих догађаја који има штетне последице (судари, исклизнућа, несреће на путном прелазу у истом нивоу, несреће са учешћем лица изазване железничким возилима у покрету, пожари и сл.);
- 6) **незгода** је догађај, осим несреће и озбиљне несреће, који је повезан са саобраћајем возова или маневарског састава и негативно утиче на безбедност саобраћаја;
- 7) **Центар за истраживање несрећа у саобраћају** (у даљем тексту ЦИНС) је посебна организација основана законом којим се уређује истраживање несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају у чијој надлежности је између осталог и обављање стручних послова који се односе на истраживање озбиљних несрећа, осталих несрећа и незгода у железничком саобраћају;
- 8) **друге несреће** су све несреће осим судара, судара воза са препреком унутар слободног профила, исклизнућа воза, несрећа на путним прелазима, несрећа у којима су страдала лица изазваних железничким возилима у покрету или пожара на железничком возилу;
- 9) **судар воза са железничким возилом** је удар дела једног воза у предњи, задњи или бочни део другог воза, железничког возила или маневарског састава;
- 10) **судар воза са препреком унутар слободног профила** је удар дела воза у објекте који су причвршћени за пругу или се привремено налазе на њој или у њеној близини (осим на путним прелазима у нивоу, ако су током преласка испали из возила или их је изгубио корисник), укључујући удар у контактну мрежу;
- 11) **исклизнуће воза, маневарског састава или пружног возила** је сваки случај када најмање један точак воза, маневарског састава или пружног возила спадне са шина;
- 12) **несрећа на путном прелазу** је несрећа у којој учествује најмање једно железничко возило и једно или више друмских возила која прелазе путни прелаз у нивоу, остали корисници прелаза, као што су пешаци, или предмети који су привремено присутни на колосеку или се налазе у близини колосека, уколико их је изгубило друмско возило или корисник прелаза;
- 13) **несрећа у којој су страдала лица изазвана железничким возилима у покрету** је несрећа у којој је страдало једно или више лица које је ударило железничко возило или предмет који је прикачен за возило или се од њега откачио; односи се и на лица која

- падну са железничких возила, као и лица које падну или их ударе непричвршћени предмети у току путовања на возилу;
- 14) **пожар** је пожар или експлозија до које дође на железничком возилу (укључујући и његов товар) док саобраћа између полазне и упутне станице, као и када стоји у полазној станици, упутној станици или у међустаници или током маневрисања;
 - 15) **сломљена шина** је свака шина која се изломи на два или више делова, или шина од које се одвоји део метала и тако на возној површини проузрокује пукотину већу од 50 mm по дужини, односно 10 mm по дубини;
 - 16) **деформација колосека** је сваки недостатак везан за континуитет и геометрију колосека који захтева затварање колосека или тренутно смањење дозвољене брзине;
 - 17) **опасна тачка** је место на колосеку које штити сигнал, чији би недозвољени пролазак угрозио безбедност саобраћаја (нпр. међик, скретница, путни прелаз у нивоу и сл.);
 - 18) **лом точка или осовине** је лом точка или осовине железничког возила у покрету, који ствара ризик од несреће (исклизнуће или судар);
 - 19) **изјава** је поступак када учесник несреће или незгоде или друго лице писмено изјављује одређене чињенице без постаљања питања;
 - 20) **знатна штета** је штета на железничким возилима, инфраструктури или животној средини у износу од најмање 150.000 евра у динарској противвредности;
 - 21) **истрага** означава процес који обухвата прикупљање и анализу информација, утврђивање узрока, извођење закључака и утврђивање последица, као и давање безбедносних препорука у циљу превенције несрећа и незгода, када је то потребно;
 - 22) **истражни поступак** је низ активности које следе након увиђајног поступка са циљем да се систематизују и обраде све чињенице у вези утврђивања узрока и одговорности за насталу несрећу или незгоду (анализа свих чињеница до којих се дошло током поступка увиђаја, прикупљања и других чињеница које могу бити од користи у истрази, њихова анализа и обрада, саслушање учесника у несрећи и незгоди као и њихова суочавања), и претходи састављању извештаја о истрази за насталу несрећу и незгоду;
 - 23) **јавна железничка инфраструктура** обухвата целокупну железничку инфраструктуру која чини мрежу којом управља управљач инфраструктуре, искључујући пруге и споредне колосеке (индустријске пруге и колосеке), који су прикључени на мрежу;
 - 24) **индустријска железница** је железница којом управља привредни субјекат и користи је за превоз робе и/или лица за сопствене потребе;
 - 25) **индустријски колосек** је железнички колосек који се прикључује на мрежу и служи за допремање и отпремање робе, као и за почетне, завршне и друге радње (утовар, истовар, маневрисање и сл.) у железничком превозу робе;
 - 26) **путник** је свако лице које путује возом изузев возног особља, укључујући и лице које покушава да уђе у воз или да из њега изађе док је воз у покрету;
 - 27) **погинуло лице** је лице које је погинуло на лицу места или је преминуло у року од 30 дана због последица несреће, искључујући самоубиства;
 - 28) **самоповређивање** је акт лица које је само себи проузроковало телесне повреде;
 - 29) **самоубиство** је чин намерног самоповређивања који доводи до смрти;
 - 30) **саслушање** је поступак испитивања учесника несреће или незгоде и других лица које подразумева постављање различитих питања ради утврђивања чињеничног стања о чему се води записник;
 - 31) **тешко повређено лице** је свако повређено лице које је хоспитализовано дуже од 24 сата због последица несреће, искључујући покушај самоубиства;
 - 32) **смртна повреда** је повреда која је нанета неком лицу у озбиљној железничкој несрећи која има за последицу смрт тог лица у року од 30 дана од повреда нанетих током озбиљне несреће у железничком саобраћају;
 - 33) **суочење** је поступак једновременог испитивања два учесника несреће или незгоде и других лица при чему им се постављају иста питања ради утврђивања чињеничног стања о чему се води записник;

- 34) **увиђај** је излазак истражне комисије на место несреће или незгоде и утврђивање свих релевантних чињеница, увидом на лицу места, узимање првих изјава, утврђивање стања уређаја и опреме, узимање евиденција, снимање места несреће или незгоде и карактеристичних трагова;
 - 35) **слободни профил** је ограничени простор у попречном пресеку управном на средину колосека у који не смеју улазити делови постројења, објеката, ознака, сигнала, наслаге материјала и други предмети;
 - 36) **узроци** су радње, пропусти, догађаји, услови или њихова комбинација, који су довели до несреће или незгоде;
 - 37) **друга укључена лица** су лица чије је пословање у вези са железничким системом, а која нису управљач инфраструктуре или превозник;
 - 38) **умешана лица** су лица која су умешана у несрећу или незгоду и могу бити управљач, железнички превозник, индустријска железница и индустријски колосек;
- (2) Изрази употребљени у овом Упутству, који нису дефинисани ставом (1) овог члана, имају значење одређено законским и подзаконским актима којима се уређује железница и железнички систем.

II ДЕО – НЕСРЕЋЕ И НЕЗГОДЕ КОЈЕ СЕ ИСТРАЖУЈУ И УЗРОЦИ ЊИХОВОГ НАСТАНКА

Несреће

Члан 3.

- (1) Истрага се врши у случају настанка следећих несрећа:
- 1) судар воза са железничким возилом;
 - 2) судар са препреком унутар слободног профила;
 - 3) исклизнуће воза, маневарског састава или пружног возила;
 - 4) несрећа на путном прелазу;
 - 5) несрећа у којој су страдала лица изазвана железничким возилима у покрету;
 - 6) пожар;
 - 7) друге несреће (струјни удар, самоубиство у којем су учествовала железничка возила у покрету и које је довело до поремећаја у саобраћају, повреда лица услед непрописног пењања или силаска са железничких возила у покрету и сл.);
- (2) Ако је смрт или повређивање последица природних узрока, самоубиство и покушај самоубиства које нема утицаја на одвијање железничког саобраћаја и безбедност у железничком саобраћају, а настала су на железничком подручју, такав догађај не сматра се несрећом за коју је потребно спровести истрагу сходно овом Упутству.

Незгоде

Члан 4.

- (1) Истрага се врши у случају настанка следећих незгода:
- 1) избегнут судар воза/маневарског састава са железничким возилом;
 - 2) избегнут судар воза/маневарског састава са препреком унутар слободног профила;
 - 3) сломљена шина;
 - 4) извијање и друге деформације колосека;
 - 5) погрешно показивање сигналних знакова;
 - 6) пролазак поред сигнала који забрањује даљу вожњу уз пролазак опасне тачке;
 - 7) пролазак поред сигнала који забрањује даљу вожњу без проласка опасне тачке;
 - 8) сломљени точкови на железничким возилима у саобраћају;
 - 9) сломљене осовине на железничким возилима у саобраћају;

- 10) остале незгоде (раскинуће воза/маневарског састава, пресечење скретнице, оштећење пантографа, уколико воз наиђе на осигуран путни прелаз, а браници/полубраници се нису спустили услед квара, пролазак воза преко неосигураног путног прелаза без заустављања, квар ваздушне кочнице у току вожње, прекорачење прописане брзине, напад трећих лица на воз, одбегнуће возила које није обезбеђено од самопокретања, удар грома у вучно возило, отпрема воза у погрешном правцу, одбацивање кола на погрешан колосек, заустављање воза испред непроходног места погођеног природном непогодом и остале незгоде које утичу на безбедност одвијања железничког саобраћаја);
- (2) Вожњом поред сигнала који забрањује даљу вожњу из става (1), тачака 6) и 7) овог члана, сматра се:
- 1) пролазак пружног сигнала који забрањује даљу вожњу или непоштовање одредбе за заустављање када систем за заштиту воза није у функцији;
 - 2) пролазак краја одобрења за безбедно кретање предвиђеног системом за заштиту воза;
 - 3) пролазак тачке одређене путем усменог или писменог наређења издатог у складу са важећим прописима;
 - 4) пролазак ознаке за заустављање (осим грудобрана) или ручних сигнала;
- (3) Незгодом се не сматра пролаз воза/маневарског састава поред сигнала који забрањује даљу вожњу уколико се таква вожња извршава по налогу одговорног запосленог који регулише саобраћај.

Узроци несрећа и незгода

Члан 5.

- (1) Основни узроци настанка несрећа и незгода могу бити:
- 1) лични пропуст при вршењу службе (запослених „Србија Карго“ а.д., управљача инфраструктуре, другог железничког превозника или учесника у маневарским пословима);
 - 2) технички узроци:
 - код вучног возила,
 - код осталих возила,
 - на пружи,
 - на СС и ТК постројењима,
 - на стабилним постројењима електровуче,
 - 3) виша сила;
 - 4) непажња путника и трећих лица;
- (2) Подузроци основним узроцима дати су у Прилогу 6.

III ДЕО – ДАВАЊЕ ПРВОГ ОБАВЕШТЕЊА О НАСТАНКУ НЕСРЕЋА И НЕЗГОДА

Опште одредбе везане за давање првог обавештења о настанку несреће или незгоде

Члан 6.

- (1) Запослени „Србија Карго“ а.д. који је непосредно учествовао, који је очевидац или има знања о настанку несреће или незгоде, дужан је да одмах и без одлагања усмено, телефонски или на неки други погодан начин, о томе обавести запослене који врше регулисање саобраћаја код управљача инфраструктуре и заинтересоване запослене у оквиру „Србија Карго“ а.д.

- (2) Уколико у насталој несрећи или незгоди има повређених лица, запослени из става (1) овог члана, дужан је да о томе одмах обавести најближу здравствену установу на број 194 и приступи спасавању, односно укаже прву помоћ повређенима.
- (3) Уколико у насталој несрећи или незгоди има учесника друмског саобраћаја или је дошло до несреће или незгоде са опасним материјама, запослени из става (1) овог члана, дужан је да о томе одмах обавести најближу полицијску станицу МУП-а на број 192.
- (4) Уколико је дошло до несреће или незгоде са опасним материјама или до пожара на возним средствима или роби, запослени из става (1) овог члана, дужан је да о томе одмах обавести орган надлежан за ванредне ситуације на број 193, као и да саопшти све податке који су потребни за предузимање одговарајућих мера у складу са ставом 2, члана 10, Закона о транспорту опасне робе („Службени гласник РС“, бр. 104/2016, 83/2018, 95/2018 – др. закон и 10/2019 – др. закон).
- (5) Прво обавештење о настанку несреће или незгоде мора да садржи:
 - 1) датум и време (час и минут) настанка несреће или незгоде;
 - 2) локацију настанка несреће или незгоде;
 - 3) опис несреће или незгоде;
 - 4) активираних мера за спасавање, ангажовање службе хитне помоћи, полиције итд.;
 - 5) податке о предузетим мерама заштите и осигурања места несреће или незгоде;
 - 6) податке о возовима и њиховом саставу;
 - 7) податке о врсти робе, опасностима од исте и да ли је дошло до угрожавања животне средине (у случају да се ради о транспорту опасне робе);
 - 8) опис инфраструктуре и сигнално сигурносног система;
 - 9) податак о томе да ли је дошло до закрчења суседних колосека;
 - 10) податке о усмрћенима, повређенима, материјалној штети и прекиду саобраћаја;
 - 11) податке о особљу и извођачима радова који су укључени у несрећу или незгоду и присутним сведоцима;
 - 12) податке о подносиоцу обавештења;
 - 13) податке о временским условима и географским карактеристикама терена;
 - 14) друге релевантне податке у вези са несрећом или незгодом.

Давање првог обавештења о несрећи или незгоди насталој на мрежи управљача инфраструктуре, евидентирање и сазивање истражне комисије

Члан 7.

- (1) Уколико је до несреће или незгоде дошло на мрежи управљача инфраструктуре, запослени „Србија Карго“ а.д. из става (1), члана 6, овог Упутства, прво обавештење даје:
 - 1) Отправнику возова најближег службеног места и/или ТК диспечеру на прузи са телекомандом;
 - 2) Диспечеру вуче и ТКП на подручју оног оперативног одељења на чијој територији је дошло до несреће или незгоде, односно колском диспечеру тог подручног оперативног одељења уколико подручно оперативно одељење нема диспечера вуче и ТКП (бројеви телефона диспечера налази се у Прилогу 11 овог Упутства);
 - 3) У случају да постоји потреба обавештава најближу здравствену установу, најближу полицијску станицу МУП-а или орган надлежан за ванредне ситуације у складу са ставом (2), (3) и (4), члана 6, овог Упутства;
- (2) Диспечер вуче и ТКП по пријему информације да је дошло до несреће или незгоде у којој су учествовала средства и/или запослени „Србија Карго“ а.д., односно добијања потврде од запослених „Србија Карго“ а.д. или управљача инфраструктуре, настанак несреће или незгоде евидентира у Књигу пријава несрећа и незгода (образац дат као Прилог 1 овог Упутства).

- (3) Након евидентирања у Књигу пријава несрећа и незгода, Диспечер вуче и ТКП о насталој несрећи или незгоди без одлагања даје прво обавештење (у складу са ставом (5), члана 6, овог Упутства) телефонским путем:
- 1) Главном диспечеру вуче, одељења оператике и реда вожње при Сектору за ВВ и ТКП;
 - 2) Главном диспечеру, одељења комерцијалне оператике;
 - 3) Шефу Секције/ОЈ за СТ;
 - 4) Шефу Секције/ОЈ за ВВ и ТКП;
 - 5) Шефу Секције/ОЈ ЗОВС;
 - 6) Колском диспечеру подручног оперативног одељења;
 - 7) Главном диспечеру за превоз опасних материја одељења превоза опасних материја при Сектору за СТ (код несрећа или незгода са опасним материјама);
- (4) Након давања првог обавештења у складу са ставом (3) овог члана, Диспечер вуче и ТКП сазива комисију „Србија Карго“ а.д. на нивоу подручног оперативног одељења на чијој територији је дошло до несреће или незгоде, односно у најкраћем року обавештава телефонским путем запослене који су према распореду дежурства за тај месец одређени за учешће у раду истражне комисије на нивоу подручног оперативног одељења и организује њихов одлазак на место настанка несреће или незгоде ради вршења увиђаја.
- (5) Поред усменог првог обавештења Диспечер вуче и ТКП о насталој несрећи или незгоди дужан је да путем електронске поште обавести све који су именовани ставом (3) овог члана, саветника за несреће и незгоде и инспектора за истраживање несрећа при Сектору за УКПСБ. Обавештење путем електронске поште треба да садржи податке из става (5), члана 6, овог Упутства и податке о запосленима „Србија Карго“ а.д. који излазе на увиђај.
- (6) Главни диспечер, одељења комерцијалне оператике, по пријему информације да је дошло до несреће или незгоде у којој су учествовала средства и/или запослени „Србија Карго“ а.д., од Диспечера вуче и ТКП подручног оперативног одељења, настанак несреће или незгоде евидентира у Књигу пријава несрећа и незгода (образац дат као Прилог 1 овог Упутства).
- (7) Након евидентирања у Књигу пријава несрећа и незгода, Главни диспечер, одељења комерцијалне оператике о насталој несрећи или незгоди без одлагања даје прво обавештење (у складу са ставом (5), члана 6, овог Упутства) путем СМС поруке (бројеви телефона налази се у Прилогу 11 овог Упутства):
- 1) Начелнику одељења оператике и реда вожње ВВ при Сектору за ВВ и ТКП;
 - 2) Начелнику одељења комерцијалне оператике;
 - 3) Извршном директору за саобраћај;
 - 4) Менаџеру за транспорт и возна средства;
 - 5) Директору и заменицима Сектора за СТ;
 - 6) Директору и заменицима Сектора за ВВ и ТКП;
 - 7) Директору и заменицима Сектора ЗОВС;
 - 8) Директору и заменицима Сектора за УКПСБ;
 - 9) Саветнику за несреће и незгоде при Сектору за УКПСБ;
 - 10) Инспектору за истраживање несрећа при Сектору за УКПСБ;
 - 11) Центру за истраживање несрећа у саобраћају;
 - 12) Републичком инспектору за железнички саобраћај;
 - 13) Дирекцији за железнице;
 - 14) Главном диспечеру за превоз опасних материја одељења превоза опасних материја при Сектору за СТ;
 - 15) Саветнику генералног директора за медије и односе са јавношћу;
- (8) Након давања првог обавештења у складу са ставом (7) овог члана, у случају да се ради о озбиљној несрећи, главни диспечер, одељења комерцијалне оператике сазива комисију „Србија Карго“ а.д. на нивоу сектора (у даљем тексту централна истражна комисија), односно у најкраћем року обавештава телефонским путем запослене који су према распореду

дежурства за тај месец одређени за учешће у раду централне истражне комисије и организује њихов одлазак на место настанка несреће или незгоде ради вршења увиђаја.

- (9) У случају да се ради о несрећи или незгоди при превозу опасне робе, Главни диспечер за превоз опасних материја одељења превоза опасних материја при Сектору за СТ, о томе телефонским путем, без одлагања, обавештава:
- 1) Начелника одељења за превоз опасних материја;
 - 2) Саветника за транспорт опасног терета;
 - 3) Диспечера опасних материја у централном оперативном одељењу управљача инфраструктуром;
- (10) Након што да прво обавештење у складу са ставом (9), овог члана, Главни диспечер за превоз опасних материја, одељења превоза опасних материја при Сектору за СТ даље поступа у складу са одредбама Пословника о раду главног диспечера за превоз опасних материја.
- (11) У случају да се ради о озбиљној несрећи, несрећи са знатном штетом или несрећи са опасним материјама, главни диспечер одељења комерцијалне оператике, поред обавештења СМС поруком, такође телефонским путем, без одлагања, обавештава начелника одељења комерцијалне оператике.
- (12) У случају да се ради о озбиљној несрећи, несрећи са знатном штетом или несрећи са опасним материјама, начелник одељења комерцијалне оператике, телефонским путем, без одлагања, обавештава:
- 1) Извршног директора за саобраћај;
 - 2) Менаџера за транспорт и возна средства;
 - 3) Директора Сектора за СТ;
 - 4) Директора Сектора за ВВ и ТКП;
 - 5) Директора Сектора ЗОВС;
- (13) У случају да се ради о озбиљној несрећи, несрећи са знатном штетом или несрећи са опасним материјама, извршни директор за саобраћај, телефонским путем, без одлагања, обавештава генералног директора.

Давање првог обавештења о несрећи или незгоди насталој на колосецима, у депоима или радионицама "Србија Карго" а.д., евидентирање и сазивање истражне комисије

Члан 8.

- (1) Уколико је до несреће или незгоде дошло на колосецима, у депоима или радионицама „Србија Карго“ а.д., запослени „Србија Карго“ а.д. из става (1), члана 6, овог Упутства, прво обавештење даје:
- 1) Непосредном руководиоцу;
 - 2) Отправнику возова службеног места на које су колосеци прикључени;
 - 3) Диспечеру ВВ и ТКП на подручју оног оперативног одељења на чијој територији је дошло до несреће или незгоде, односно колском диспечеру тог подручног оперативног одељења уколико подручно оперативно одељење нема диспечера вуче и ТКП (бројеви телефона диспечера налази се у Прилогу 11 овог Упутства);
 - 4) У случају да постоји потреба обавештава најближу здравствену установу, најближу полицијску станицу МУП-а или орган надлежан за ванредне ситуације у складу са ставом (2), (3) и (4), члана 6, овог Упутства;
- (2) Диспечер вуче и ТКП по пријему информације да је дошло до несреће или незгоде на колосецима, у депоима или радионицама „Србија Карго“ а.д., односно добијања потврде од запослених „Србија Карго“ а.д., настанак несреће или незгоде евидентира у Књигу пријава несрећа и незгода (образац дат као Прилог 1 овог Упутства).

- (3) Након евидентирања у Књигу пријава несрећа и незгода, Диспечер вуче и ТКП о насталој несрећи или незгоди без одлагања даје прво обавештење (у складу са ставом (5), члана 6, овог Упутства) телефонским путем:
- 1) Главном диспечеру вуче, одељења оператике и реда возње при Сектору за ВВ и ТКП;
 - 2) Главном диспечеру одељења комерцијалне оператике;
 - 3) Шефу Секције/ОЈ за СТ;
 - 4) Шефу Секције/ОЈ за ВВ и ТКП;
 - 5) Шефу Секције/ОЈ ЗОВС;
 - 6) Колском диспечеру подручног оперативног одељења;
 - 7) Представнику других учесника (у случају да су у несрећи или незгоди учествовала средства и/или запослени управљача инфраструктуром, имаоца возних средстава или други учесници);
- (4) Након давања првог обавештења у складу са ставом (3) овог члана, Диспечер вуче и ТКП сазива комисију „Србија Карго“ а.д. на нивоу подручног оперативног одељења на чијој територији је дошло до несреће или незгоде, односно у најкраћем року обавештава телефонским путем запослене који су према распореду дежурства за тај месец одређени за учешће у раду истражне комисије на нивоу подручног оперативног одељења (и запослене који ће вршити увиђај) и организује њихов одлазак на место настанка несреће или незгоде ради вршења увиђаја.
- (5) Поред усменог првог обавештења Диспечер вуче и ТКП о насталој несрећи или незгоди дужан је да путем електронске поште обавести све који су именовани ставом (3) овог члана, саветника за несреће и незгоде и инспектора за истраживање несрећа при Сектору за УКПСБ. Обавештење путем електронске поште треба да садржи податке из става (5), члана 6, овог Упутства и податке о запосленима „Србија Карго“ а.д. који излазе на увиђај.
- (6) Даља процедура је иста као што је то прописано ставовима (6), (7), (8), (9), (10), (11), (12) и (13), члана 7, овог Упутства.
- (7) Непосредни руководиоца организационе јединице на чијем подручју је дошло до несреће или незгоде, дужан је да у најкраћем року, након сазнања, да телеграм са првим доступним информацијама, преко „Србија Карго“ а.д. Телеграфа:
- 1) Станици на коју су колосеци прикључени;
 - 2) Сектору за СТ;
 - 3) Сектору за ВВ и ТКП;
 - 4) Сектору ЗОВС;
 - 5) Сектору за УКПСБ;
 - 6) Центру за унутрашњу контролу;

Давање првог обавештења о несрећи или незгоди насталој на индустријском колосеку, евидентирање и сазивање истражне комисије

Члан 9.

- (1) Уколико је до несреће или незгоде дошло на индустријском колосеку, запослени „Србија Карго“ а.д. из става (1), члана 6, овог Упутства, прво обавештење даје:
- 1) Представнику власника/корисника индустријског колосека;
 - 2) Отправнику возова службеног места на које су колосеци прикључени;
 - 3) Диспечеру вуче и ТКП на подручју оног оперативног одељења на чијој територији је дошло до несреће или незгоде, односно колском диспечеру тог подручног оперативног одељења уколико подручно оперативно одељење нема диспечера вуче и ТКП (бројеви телефона диспечера налази се у Прилогу 11 овог Упутства);

- 4) У случају да постоји потреба обавештава најближу здравствену установу, најближу полицијску станицу МУП-а или орган надлежан за ванредне ситуације у складу са ставом (2), (3) и (4), члана 6, овог Упутства;
- (2) Диспечер вуче и ТКП по пријему информације да је дошло до несреће или незгоде у којој су учествовала средства и/или запослени „Србија Карго“ а.д., односно добијања потврде од запослених „Србија Карго“ а.д. или представника власника/корисника индустријског колосека, настанак несреће или незгоде евидентира у Књигу пријава несрећа и незгода (образац дат као Прилог 1 овог Упутства).
- (3) Даља процедура је иста као што је то прописано ставовима (3), (4), (5), (6), (7), (8), (9), (10), (11), (12) и (13), члана 7, овог Упутства.

III ДЕО – ПРИЈАВА НАСТАНКА НЕСРЕЋА И НЕЗГОДА

Пријављивање несреће или незгоде од стране истражне комисије

Члан 10.

- (1) Пријављивање настале несреће или незгоде у којој су учествовала средства и/или запослени „Србија Карго“ а.д. од стране истражне комисије врши се на обрасцу „Пријава несреће/незгоде“ (образац дат као у Прилогу 2 овог Упутства).
- (2) Писану пријаву из става (1), овог члана, саставља члан у истражној комисији, запослени Сектора за СТ, изузев у случају када је председник истражне комисије запослени „Србија Карго“ а.д., тада писану пријаву саставља председник истражне комисије.
- (3) Писана пријава из става (1), овог члана, мора да садржи следеће податке:
- 1) Датум и време (час и минут) несреће или незгоде;
 - 2) Локацију несреће или незгоде (место, пруга, колосек, објекат);
 - 3) Детаљан опис несреће или незгоде;
 - 4) Податке о возовима и њиховом саставу (идентификационе бројеве воза и возила, товарено/празно, врста товара);
 - 5) Податке о особљу и извођачима радова који су укључени у несрећу или незгоду и присутним сведоцима;
 - 6) Опис инфраструктуре и сигнално-сигурносног система;
 - 7) Број усмрћених и/или повређених лица са знаком да ли су особље, путници или трећа лица;
 - 8) Податке о материјалној штети (на чему је настала и оквирну процену штете);
 - 9) Податке о угрожавању околине ако је настало (цурење опасних материја и слично);
 - 10) Податке о прекиду саобраћаја и податке о закашњењу и отказивању возова, као и о насталом закрчењу суседних колосека;
 - 11) Податке о временским условима и географским карактеристикама терена;
 - 12) Податке о употребљеним средствима за отклањање последица и пружање помоћи настрадалима;
 - 13) Податке о установама за пружање медицинске помоћи, полицији, надлежним правосудним органима и другим надлежним службама;
 - 14) Податке о осигурању места несреће/незгоде и предузетим мерама;
 - 15) Податке о пошиљаоцу пријаве;
 - 16) Друге податке у вези са несрећом или незгодом.
- (4) Писана пријава из става (1), овог члана, доставља се електронском поштом, у року од 24 часа од тренутка настанка несреће или незгоде:
- 1) Саветнику за несреће и незгоде при Сектору за УКПСБ;
 - 2) Инспектору за истраживање несрећа при Сектору за УКПСБ;

- 3) Начелнику Центра за унутрашњу контролу;
- 4) Шефу Секције/ОЈ за СТ;
- 5) Шефу Секције/ОЈ за ВВ и ТКП;
- 6) Шефу Секције/ОЈ ЗОВС;
- 7) Седишној јединици запослених „Србија Карго“ а.д. који су учествовали у несрећи или незгоди;
- 8) Представнику других учесника (у случају да су у несрећи или незгоди на колосецима, у депоима или радионицама „Србија Карго“ а.д. учествовала средства и/или запослени управљача инфраструктуром, имаоца возних средстава или други учесници);

Пријављивање несреће или незгоде државним органима

Члан 11.

- (1) Свака настала несрећа или незгода у којој су учествовала средства и/или запослени „Србија Карго“ а.д. мора се писаним путем пријавити ЦИНС-у и републичком инспектору за железнички саобраћај у року од 36 часова од тренутка настанка.
- (2) Писану пријаву саставља саветник за несреће и незгоде при Сектору за УКПСБ на образцу „Пријава несреће/незгоде“ (образац дат као у Прилогу 2 овог Упутства).
- (3) Писана пријава из става (2), овог члана, саставља се на основу писане пријаве истражне комисије и њен садржај мора бити у складу са ставом (3), члана 10, овог Упутства.

IV ДЕО – ФОРМИРАЊЕ ИСТРАЖНЕ КОМИСИЈЕ

Опште одредбе за формирање истражне комисије

Члан 12.

- (1) „Србија Карго“ а.д. је у обавези да врши истрагу несрећа и незгода у циљу побољшања безбедности железничког саобраћаја и спречавања настанка нових несрећа и незгода.
- (2) У зависности од места настанка несреће или незгоде, увиђај и ислеђење може вршити заједничка истражна комисија или само истражна комисија „Србија Карго“ а.д.
- (3) Ако су у несрећи или незгоди учествовали запослени и/или средства „Србија Карго“ а.д. и управљача инфраструктуре, истрагу спроводи заједничка истражна комисија састављена од представника „Србија Карго“ а.д. и управљача инфраструктуре. Уколико је оваква несрећа или незгода настала у граничном саобраћају, на делу пруге који повезује две граничне станице, истрагу спроводи заједничка истражна комисија састављена од представника „Србија Карго“ а.д. и представника управљача инфраструктуре државе на чијој територији се несрећа или незгода десила. Ако се не може утврдити у којој држави се десила несрећа или незгода, суседни управљачи инфраструктуре се договарају који ће од њих вршити истрагу, или ће је спровести заједно.
- (4) Ако су у несрећи или незгоди учествовали запослени и/или средства „Србија Карго“ а.д. и власника, односно корисника индустријског колосека, истрагу спроводи заједничка истражна комисија састављена од представника „Србија Карго“ а.д. и власника, односно корисника индустријског колосека.
- (5) Ако су у несрећи или незгоди која се догодила на колосецима, у депоима или радионицама „Србија Карго“ а.д. учествовали запослени и/или средства „Србија Карго“ а.д. и имаоца возних средстава или други учесници, истрагу спроводи заједничка истражна комисија састављена од представника „Србија Карго“ а.д. и представника имаоца возних средстава, односно других учесника.

- (6) За све несреће или незгоде које нису настале на колосецима, у депоима или радионицама „Србија Карго“ а.д., заједничку истражну комисију активира управљач инфраструктуре, односно власник/корисник индустријског колосека. Уколико управљач инфраструктуре, односно власник/корисник индустријског колосека не активира заједничку истражну комисију, истрагу спроводи истражна комисија састављена од представника „Србија Карго“ а.д.
- (7) Ако су у несрећи или незгоди која се догодила на колосецима, у депоима или радионицама „Србија Карго“ а.д. учествовали само запослени и средства „Србија Карго“ а.д., истрагу спроводи истражна комисија састављена од представника „Србија Карго“ а.д.
- (8) Укупан број чланова истражне комисије је непаран, а састоји се најмање од председника и два члана.
- (9) Код несреће или незгоде која је настала на колосецима управљача инфраструктуре, односно на индустријском колосеку, председника заједничке истражне комисије, његове заменике и чланове испред управљача инфраструктуре именује управљач инфраструктуре, односно за несреће или незгоде настале на индустријском колосеку, власник, односно корисник индустријског колосека. Чланове „Србија Карго“ а.д. у заједничкој истражној комисији именује „Србија Карго“ а.д.
- (10) Код несреће или незгоде која је настала на колосецима, у депоима или радионицама „Србија Карго“ а.д., председника у истражној комисији, његовог заменика и чланове испред „Србија Карго“ а.д. именује „Србија Карго“ а.д. У случају да су у овој несрећи или незгоди учествовала средства и/или запослени управљача инфраструктуром, имаоца возних средстава или други учесници, за рад у заједничкој истражној комисији своје чланове ће именовати ови учесници.
- (11) Код несреће или незгоде која је настала унутар депоа или радионице „Србија Карго“ а.д., председника истражне комисије именује Сектор ЗОВС у осталим случајевима председника именује Сектор за СТ.
- (12) Ако је за рад истражне комисије потребно учешће других железничких стручњака или стручњака других грана привреде или институција (лекари, психолози, социолози, институти, итд.), путем давања мишљења и објашњења, њих управљач инфраструктуре, уз сагласност или на предлог „Србија Карго“ а.д., именује као чланове истражне комисије или као сараднике.
- (13) Ако постоји сумња да је техничко стање возила од утицаја на узрок несреће или незгоде, у рад истражне комисије се укључују представници лица задуженог за одржавање и/или имаоца возила. Представнике лица задуженог за одржавање и имаоца возила као чланове истражне комисије или као сараднике именује управљач инфраструктуре на предлог „Србија Карго“ а.д.

Одређивање запослених „Србија Карго“ а.д. који ће учествовати у раду истражне комисије

Члан 13.

- (1) У циљу правилног, ефикасног и квалитетног вршења увиђаја и вођења иследног поступка, као и у зависности од врсте и тежине настале несреће или незгоде, испред „Србија Карго“ а.д. истрагу може спроводити:
 - 1) Истражна комисија на нивоу подручног оперативног одељења;
 - 2) Централна истражна комисија;
- (2) Одређивање запослених „Србија Карго“ а.д. који ће учествовати у раду истражне комисије на нивоу подручних оперативних одељења и централне истражне комисије, врши се једном годишње, у децембру текуће године за наредну.

- (3) Предлог запослених „Србија Карго“ а.д. који ће учествовати у раду истражне комисије на нивоу подручних оперативних одељења и централне истражне комисије обједињује Сектор за УКПСБ на основу предлога Сектора за СТ, Сектора за вучу возова и ТКП и Сектора ЗОВС, а одобрава га извршни директор за саобраћај.
- (4) Одобрен предлог запослених „Србија Карго“ а.д. из става (3), овог члана, који ће учествовати у раду истражне комисије на свом подручју деловања, се упућује Центру за правне послове и људске ресурсе ради израде „Решења о именовану запослених Акционарског друштва за железнички превоз робе „Србија Карго“, Београд, који ће учествовати у раду комисије за увиђај и ислеђење несрећа и незгода“, за истражну комисију на нивоу подручног оперативног одељења и централна истражну комисију на. Ова два решења доноси генерални директор.
- (5) За учешће у раду истражне комисије могу буду именовани запослени „Србија Карго“ а.д. према тачки 29, члану 4, Правилник о стручној спреми, стручном оспособљавању и стручном испиту за радна места железничких радника ("Сл.гласник РС", бр.66/22).
- (6) Приликом именовања запослених „Србија Карго“ а.д. за учешће у раду истражне комисије предност треба да имају компетентни запослени саобраћајне, машинске, електротехничке и грађевинске струке који имају велико искуство у железничком систему.
- (7) Запослени који се именују за учешће у раду истражне комисије, по могућности, треба да буду запослени са местом становања у месту где се налази и седиште комисије, ради бржег окупљања и изласка на увиђај.
- (8) Запослени који су решењем из става (4), овог члана, именовани за учешће у раду истражне комисије, у року од 15 дана од именовања морају проћи основну обуку РИД, уколико претходно нису прошли ову обуку, и то на начин како то регулише Правилник о програму оспособљавања и начину провере знања запослених код учесника у транспорту опасног терета у железничком саобраћају, као и о начину на који се поступа са документацијом о њиховом оспособљавању (Сл. гласник РС“, бр. 81/2015).
- (9) На основу решења из става (4), овог члана, на крају сваког месеца се израђује распоред дежурства запослених за наредни месец и благовремено, а најкасније до 25. у месецу доставља управљачу инфраструктуре.
- (10) За истражну комисију на нивоу подручног оперативног одељења, месечни распоред дежурства израђује Секција/ОЈ за СТ за своје подручно оперативно одељење на основу писаног предлога шефова секција за СТ, вучу возова и ТКП и ЗОВС. Овај распоред одобравају сви шефови Секција/ОЈ чијим запосленима је одређено дежурство распоредом за тај месец.
- (11) За централну истражну комисију, распоред дежурства израђује Сектор за УКПСБ на предлог Сектора за СТ, Сектора за вучу возова и ТКП и Сектора ЗОВС, а одобрава га извршни директор за саобраћај.
- (12) Запослени „Србија Карго“ а.д. именовани за рад у истражној комисији дужни су да непрекидно буду у приправности у периоду у којем им је одређено дежурство. Ови запослени су дужни да у периоду предвиђеном распоредом дежурства, дежурство у току радног времена обављају на радном месту, а ван радног места у месту становања.
- (13) Задатак запослених „Србија Карго“ а.д. именованих за рад у истражној комисији је да се у случају настанка несреће или незгоде одмах одазову позиву управљача инфраструктуре или власника, односно корисника индустријског колосека, позиву диспечера за ВВ и ТКП, односно колског диспечера подручног оперативног одељења или главног диспечера одељења комерцијалне оператике и учествују у раду истражне комисије.
- (14) Детаљна процедура око поступка израде решења из става (4), овог члана, распореда дежурства и ко мора и у којем року бити упознат са овим, детаљније је дефинисана у Прилогу 9 овог Упутства.

Истражна комисија „Србија Карго“ а.д. на нивоу подручног оперативног одељења

Члан 14.

- (1) Истражна комисија на нивоу подручног оперативног одељења делује на територији свог подручног оперативног одељења у случају настанка несреће или незгоде из своје надлежности.
- (2) Надлежност истражне комисије на нивоу подручног оперативног одељења су несреће које су дефинисане ставом (1), члана 3, овог Упутства и незгоде које су дефинисане ставом (1), члана 4, овог Упутства, у којима су учествовали запослени и/или средства „Србија Карго“ а.д.
- (3) Границе подручних оперативних одељења у оквиру којих делује истражна комисија на овом нивоу су:
 - 1) Подручно оперативно одељење Београд:
 - Београд Центар – Батајница – км **021+236** – (*Нова Пазова*);
 - Београд Центар – Ресик – Мала Плана – км **089+552** – (*Велика Плана*);
 - Београд Центар – Ресник – км **000+825** – (*Бела Река*);
 - Раковица – Распутница К/К1 – Јајинци – км **012+045** – (*Бели Поток*);
 - Београд Доњи Град (км **007+041**) – Београд Дунав – Распутница Панчевачки Мост;
 - Београд Центар – Распутница Г;
 - Београд Центар – Панчевачки Мост – км **004+688** – (*Овча*);
 - Београд ранжирна – Распутница Б – Распутница К/К1 – Ресник;
 - Београд ранжирна – Остружница – Батајница;
 - Београд ранжирна – Распутница Р – Раковица;
 - (*Топчидер*) – км **004+195** – Распутница Г;
 - Све остале везне пруге у оквиру београдског чвора;
 - 2) Подручно оперативно одељење Зајечар:
 - (*Црвени Крст*) – км **003+735** – Матејевац – Зајечар – Прахово Пристаниште;
 - (*Бродица*) – км **178+052** – Мајданпек – Рготина – Распутница 2;
 - Распутница 1 – Распутница 2;
 - 3) Подручно оперативно одељење Краљево:
 - (Баточина) – км **004+419** – Краљево – Рудница – км **162+584**, административна линија – (*Лешак – Косовска Митровица Север*);
 - (Сталаћ) – км **001+000** – Дедина – Краљево – км **096+300** (*Заблаће*);
 - 4) Подручно оперативно одељење Ниш:
 - (*Ђунис*) – км **199+950** – Алексинац – Ниш – Прешево – км **400+452**, државна граница – (*Табановце, МЖ*);
 - Ниш – Димитровград – км **103+930**, државна граница – (Калотина Запад, БДЖ);
 - Дољевац – Косаничка рача – км **84+400** – (*Подујево*);
 - Трупале – Ниш ранжирна – Распутница Мост – Међурово;
 - Ниш ранжирна – Црвени Крст;
 - Распутница Мост – Ниш;
 - Ниш – Црвени Крст – км **003+735** – (*Матејевац*);
 - Све остале везне пруге у оквиру нишког железничког чвора;
 - 5) Подручно оперативно одељење Нови Сад:
 - (*Стара Пазова*) – км **041+837** – Инђија – Нови Сад – Врбас – км **127+328** – (*Ловћенац*);
 - (*Голубинци*) – км **000+955** – Инђија;

- Нови Сад – Нови Сад ранжирна – Сајлово;
- Нови Сад – Оџаци – Каравуково – км **075+724** – (*Богојево*);
- Каравуково – Бач;
- (Кула) – км 038+332 – Врбас;
- Нови Сад – Римски Шанчеви – Фаркаждин – км **074+728** – (*Орловат*);
- Римски Шанчеви – Бечеј;
- Гајдобра – Бачка Паланка;
- Врбас – км **066+005** – (*Бечеј*);
- Све остале везне пруге у оквиру новосадског железничког чвора;

6) Подручно оперативно одељење Панчево:

- (*Панчевачки Мост*) – км **004+688** – Овча – Панчево главна станица – Вршац – км **98+314**, државна граница – (*Stamora Moravita, CFR*);
- Овча – Падинска Скела;
- Панчево главна станица – Зрењанин – Кикинда – Банатско Велико Село – км **014+423**, државна граница – (*Jumbolia, CFR*);
- Панчево главна станица – Панчево варош – Панчево Војловица;
- Банатско Милошево – Чока – км **038+188** – (*Сента*);
- Орловат стај. и укр. – Орловат – км **074+728** – (Фаркаждин);
- Вршац – Бела Црква;
- Вршац – Вршац Вашариште;
- Све остале везне пруге у оквиру панчевачког и зрењанинског железничког чвора, као и на подручју триангле код Орловата;

7) Подручно оперативно одељење Пожаревац:

- (*Јајинци*) – км **012+045** – Бели Поток – Мала Крсна – Велика Плана;
- Смедерево – Распутница Језава – Радицац – Мала Крсна;
- Распутница Језава – Смедерево Лука;
- Мала Крсна – Пожаревац – Бродица – км **178+052** – (*Мајданпек*);
- (*Мала Плана*) – км **089+552** – Велика Плана – Лапово – Сталаћ – км **199+950** – (*Корман*);
- Распутница Лапово Варош – Лапово ранжирна – Лапово;
- Лапово – Баточина – км **004+419** – Градац;
- Сталаћ – км **001+000** – (*Дедина*);
- Параћин – Стари Поповац;
- Распутница Ћуприја – Ћуприја – Параћин;
- Марковац – Ресавица;

8) Подручно оперативно одељење Рума:

- (*Батајница*) – км **021+236** – Нова Пазова – Рума – Шид – км **121+950**, државна граница – (*Товарник, ХЖ*);
- (*Инђија*) – км **000+955** – Голубинци;
- Стара Пазова – км **041+837** – (*Инђија*);
- Рума – Шабац – Доња Борина – Зворник Град;
- Доња Борина – км **000+800**, државна граница – (*Зворник Нови, ЖРС*);
- Шид – Сремска Рача Нова – км **026+052**, државна граница – (*Дворови, ЖРС*);

9) Подручно оперативно одељење Суботица:

- (*Врбас*) – км **127+328** – Ловћенац – Суботица – км **184+582**, државна граница – (*Келебија, МАВ*);
- (*Ердут*) – км **041+076**, државна граница – Богојево – Суботица;

- Суботица – Хоргош – км 159+713, државна граница – (Реске, МАВ);
- Сомбор – Кула – км 038+332 – (Врбас);
- Суботица – Сента – км 038+188 – (Чока);
- Хоргош – Кањижа;
- Сомбор – Апатин Фабрика;
- Суботица – Суботица Фабрика;
- Све остале везне пруге у оквиру суботичког железничког чвора и на подручју триангле у Сенти;

10) Подручно оперативно одељење Ужице:

- (Ресник) – км 000+825 – Бела Река – Пожега – Врбница – км 287+438, државна граница – (Бијело Поље, ЖЦГ);
- Пожега – Чачак – км 96+300 (Заблаће);
- Спојни колосек станице Пожега;

Централна истражна комисија „Србија Карго“ а.д.

Члан 15.

- (1) Централна истражна комисија врши истраживање озбиљних несрећа, односно несрећа које за последицу имају смрт најмање једног лица или тешке повреде пет или више лица, наношење знатне материјалне штете железничким возилима, железничкој инфраструктури или животној средини или код догађаја који по својој природи изазивају пажњу шире јавности, као и других сличних несрећа које имају очигледан утицај на безбедност на железници или на управљање безбедношћу.
- (2) Централна истражна комисија преузима увиђај и истрагу од истражне комисије на нивоу подручног оперативног одељења за све случајеве који су дефинисани ставом (1), овог члана, у што краћем року, односно одмах по изласку на место несреће.
- (3) Централна истражна комисија може преузети увиђај и истрагу и других несрећа и незгода које су у надлежности истражне комисије на нивоу подручног оперативног одељења на захтев генералног директора или извршног директора за саобраћај.
- (4) Истражна комисија на овом нивоу делује на подручју целе железничке мреже у Републици Србији.

V ДЕО – ИСТРАГА НЕСРЕЋА И НЕЗГОДА

Излазак истражна комисија на место несреће или незгоде

Члан 16.

- (1) Када дође до несреће или незгоде, у којој су учествовала средства и/или особље „Србија Карго“ а.д., увиђај и истрагу врше запослени којима је дежурство одређено у тренутку настанка несреће или незгоде. У случају да из оправданог разлога дежурни запослени није у могућности да изађе на увиђај, позива се запослени који је претходно био дежуран.
- (2) Запослени „Србија Карго“ а.д. који су авизирани за истрагу, у обавези су да се одазову и изађу на место несреће или незгоде.
- (3) Излазак истражне комисије на нивоу подручног оперативног одељења, на место настанка несреће или незгоде, организује Диспечер вуче и ТКП подручног оперативног одељења на чијој територији је дошло до несреће или незгоде, службеним возилом за превоз особља вуче

возова и ТКП или СТ. Које службено возило ће имати приоритет коришћења у ове сврхе, и њему заменско возило, одређују шефови Секција/ОЈ на последњем заједничком састанку текуће године за наредну годину.

- (4) Излазак истражне комисије на нивоу подручног оперативног одељења на место настанка несреће или незгоде, се мора организовати тако да то буде најкасније у року од два часа од момента њеног настанка.
- (5) Излазак централне истражне комисије, на место настанка несреће или незгоде, организује главни диспечер одељења комерцијалне оператике доступним службеним возилом које вози дежурни возач за време чијег дежурства је дошло до несреће или незгоде.
- (6) Распоред дежурства возача који централну истражну комисију возе на место настанка несреће или незгоде, израђује Сектор ЗОВС до 25. у месецу за наредни месец и доставља главном диспечеру одељења комерцијалне оператике и саветнику за несреће и незгоде при Сектору за УКПСБ.
- (7) Организован превоз запослених „Србија Карго“ а.д. који ће учествовати у раду истражне комисије, службеним возилом, се врши од места окупљања, тј. седишне јединице до места настанка несреће или незгоде. Службено возило се може користити и за превоз чланова комисије од места становања до места окупљања, ради бржег окупљања и изласка на место несреће или незгоде.
- (8) Диспечер вуче и ТКП подручног оперативног одељења, односно главни диспечер одељења комерцијалне оператике дужни су да предузму све мере да комисија што пре изађе на место несреће или незгоде и почне са радом.
- (9) Присуство, месту несреће или незгоде, других запослених „Србија Карго“ а.д. који су заинтересовани за увиђај и истрагу се може такође организовати службеним возило али је приоритет организовање превоза запослених који ће учествовати у раду истражне комисије.

Послови на месту несреће или незгоде

Члан 17.

- (1) Запослени „Србија Карго“ а.д. и управљача инфраструктуре који се затекну на месту настанка несреће дужни су да учествују у пружању помоћи унесређенима и да до доласка истражне комисије за несреће и незгоде чувају све трагове и да онемогуће њихово уништење или уклањање. Уколико није могуће очувати трагове или је потребно њихово уклањање због указивања помоћи, треба пре тога предузети мере да се кредом, бојом или на неки други начин обележи односно место, ако то није могуће треба скицирати односно подручје са уцртавањем места, врсте и положаја трагова. Уколико постоје услови, потребно је извршити фотографисање места настанка несреће или незгоде пре него што дође до нарушавања трагова.
- (2) Помоћ је потребно указати прво теже повређеним лицима, чији су животи у опасности, а затим је потребно њихово што хитније пребацивање у здравствене установе, где се пружа потпуна стручна медицинска помоћ. Уколико се не може обавити брзо пребацивање теже повређених лица у здравствене установе, потребно је да екипа здравственог особља на месту несреће или незгоде пружи прву помоћ лицима и припреми их за пребацивање у надлежне здравствене установе.
- (3) Лакше повређеним лицима помоћ се пружа на месту несреће, или у најближим здравственим установама.
- (4) У случајевима када је повређен већи број лица, железнички радници и остала лица која пружају помоћ морају у свему поступати према захтевима руководиоца медицинског особља.

- (5) Са лицима која су усмрћена поступа се у складу са наређењима добијеним од полиције и судских органа. Када се укаже могућност, одобри или нареди одвожење усмрћених лица са места настале несреће, онда одвожење морају вршити надлежне службе.
- (6) Уколико је место несреће или незгоде недоступно за друмско возило, превоз теже повређених и усмрћених лица треба организовати железничким возилом или на неки други погодан начин до најближег места где је могућ прилаз друмских возила.
- (7) Осим обавеза организације и пружања прве помоћи председник истражне комисије је дужан да предузме и следеће поступке:
- да прикупља податке о здравственом стању лица која су теже повређена и налазе се у здравственим установама где им се пружа помоћ;
 - да прикупља и саставља списак лица која су теже и лакше повређена или усмрћена;
- (8) Уколико је железнички радник, запослени “Србија Карго” а.д. непажњом или на други начин проузроковао:
- *несрећу* и на тај начин угрозио безбедност железничког саобраћаја, запослени “Србија Карго” а.д. који је члан истражне комисије ће га привремено искључити из саобраћаја;
 - *незгodu*, запослени “Србија Карго” а.д. који је члан истражне комисије може га привремено искључити из саобраћаја;
- (9) Лица која учествују у истрази дужна су да се током обављања послова придржавају препорука за безбедно обављање истих, како не би угрозили своје здравље или здравље других лица у складу са законима којима се уређује безбедност и здравље на раду.
- (10) У случају када је дошло до несреће на возу у организацији „Србија Карго“ а.д. у којем се превози опасна роба, особље вучног возила је дужно да уколико то услови дозвољавају:
- 1) У случају исклизнућа вучног возила прва је дужност машиновође да се увери да ли су настала и каква оштећења на возилу. Код дизел вучних возила извршити преглед резервоара и система за гориво. У случају цурења горива, искључити изворе струје и покушати спречити даље цурење, а уколико је то немогуће припремити ватрогасно средство. У случају да се машиновођа мора удаљити од вучног возила, задужиће помоћника машиновође да пази како не би дошло до пожара. Код електровучних возила треба спустити пантограф уколико су у вези са контактним водом и искључити изворе струје.
 - 2) У случају несреће или незгоде машиновођа утврђује км положај, место на возу, обим несреће или незгоде, да ли има повређених или усмрћених, да ли је избио пожар или прети избијање пожара и проходност суседног колосека, о чему обавештава отправника возова, ТК диспечера и диспечера вуче и ТКП, тражи помоћ од јединице вуче и искључује напон на електрифицираним пругама, да би јединица вуче знала како даље да поступи. До приспећа помоћи машиновођа је дужан да са осталим особљем обави све могуће припреме које ће олакшати даљи рад, водећи рачуна да се трагови узрока несреће не униште.
 - 3) У свим случајевима несрећа или незгода у саобраћају дужност особља вучног возила је да осигура своје вучно возило. На двоколосечним пругама мора водити рачуна да осигура вожњу другим колосеком.
 - 4) За време мрза код дизел вучних возила потребно је обезбедити воду од замрзавања, а уколико то није могуће, воду испустити из система за хлађење и систем за грејање издувати.
 - 5) Ако вучно возило није оштећено, а остале околности не захтевају другачије, држати спремно возило да у случају потребе може помоћи у раду.
 - 6) После осигурања вучног возила особље вучног возила дужно је да помаже на отклањања последица несреће или незгоде.
 - 7) Код раскинућа особље вучног возила обавештава оба суседна поседнута службена места а на ТК пругама и ТК диспечера. Прво се обавештава оно службено место према

којем је пруга у паду. Код раскинућа воза особље вучног возила мора да осигура кола од самопокретања.

- 8) Увидом у документацију која прати поменуто пошиљку са опасном робом утврди све потребне информације (о врсти опасне робе, мерама за спречавање, односно ублажавање последица, поступак са лицем које дође у контакт са опасном робом, назив правног субјекта који се мора обавестити о насталој несрећи или незгоди при превозу опасне робе) и о томе обавести диспечера вуче и ТКП подручног оперативног одељења на чијој територији је дошло до несреће или незгоде, отправника возова и ТК диспечера;
- 9) Вучно возило, у складу са упутствима за рад стави ван погона;
- 10) Ближе опише положај кола са опасном робом која су учествовала у несрећи или незгоди (усправан положај, преврнута на бок, има истицања опасне робе и сл.) диспечеру вуче и ТКП подручног оперативног одељења на чијој територији је дошло до несреће или незгоде, отправнику возова и ТК диспечеру;
- 11) Када добије даље инструкције предузме све мере које су му наложене у поступцима са поменутом опасном робом као и мере за заштиту личне безбедности, безбедности локалног становништва, заштиту животне средине и заштиту кола и робе у возу;
- 12) Избегне изворе паљења;
- 13) При напуштању локомотиве обуче прописану заштитну одећу и опрему;

Увиђајни поступак

Члан 18.

- (1) За сваку насталу несрећу или незгоду потребно је извршити увиђај на месту њеног настанка, у што краћем року.
- (2) Истражна комисија која врши увиђај треба детаљно да прегледа место настале несреће или незгоде, да дефинише нађено чињенично стање и прикупи што је могуће више података који ће бити од интереса при вођењу истражног поступка. Током увиђајног поступка треба утврдити све показатеље и параметре на уређајима, средствима и постројењима пре, за време и по настанку несреће или незгоде. Показатеље, параметре и остале релевантне чињенице треба утврдити на поуздан начин уз присуство свих чланова комисије, о чему је потребно по извршеном увиђају саставити заједнички писани извештај од стране свих представника у комисији испред „Србија Карго“ а.д., у којем тачност података они потврђују својим потписом. Овај извештај потребно је да представник у комисији испред Сектора за СТ, е-поштом, достави саветнику за несреће и незгоде при Сектору за УКПСБ.
- (3) Чланови истражне комисије који врше увиђај дужни су да на месту настанка несреће или незгоде прикупе сав доказни материјал из области своје делатности. Прикупљање и евидентирање материјала треба извршити у личном бележнику.
- (4) При вршењу увиђаја потребно је користити Подсетник за утврђивање узрока несреће или незгоде (Прилог 8 овог Упутства).
- (5) Истражна комисија потребно је да фотографише материјалне доказе и трагове који се налазе на месту несреће или незгоде и сачини прецизну скицу места настанка несреће или незгоде.
- (6) Учесници у несрећи или незгоди не смеју да напуштају место настанка несреће или незгоде све до доласка истражне комисије, која је дужна да од учесника узме прву изјаву и која ће прикупити доказе од учесника (изузев у случају када учесници у несрећи имају повреде које се хитно морају санирати у здравственој установи).
- (7) Ако увиђај од истражне комисије на нивоу подручног оперативног одељења преузима централна истражна комисија, истражна комисија на нивоу подручног оперативног одељења потребно је да упозна централну истражну комисију са свим до тада утврђеним чињеницама

(усмено и писано у слободној форми) и преда сав до тада прикупљен материјал. По упознавању са свим чињеницама и преузимању прикупљеног материјала, на захтев централне истражне комисије, истражна комисија на нивоу подручног оперативног одељења, може наставити даљи рад на увиђају заједно са централном истражном комисијом. Након завршеног увиђаја централне истражне комисије, истражна комисија на нивоу подручног оперативног одељења наставља рад на отклањању последица несреће или незгоде.

- (8) У погледу поступка са железничким возилима која су учествовала у несрећи или незгоди, а у циљу утврђивања способности железничког возила за вожњу на сопственим точковима и утврђивања евентуалног узрока настале несреће или незгоде, представници у истражној комисији испред „Србија Карго“ а.д. су у обавези да на месту догађаја поступе у складу са чланом 11, Правилника о одржавању железничких возила („Службени гласник РС“, бр. 144/20).
- (9) Региструјућу траку брзиномерног уређаја и мемориски запис из уређаја за регистровање са подацима који се региструју, ако је то могуће на лицу места може преузети овлашћено лице „Србија Карго“ а.д. или се ови подаци преузимају у јединици вуче.
- (10) Када се заврши увиђај несреће или незгоде, представник у истражној комисији испред Сектора за ВВ и ТКП, односно неки други представник у истражној комисији испред „Србија Карго“ а.д., је дужан да телефонским путем о томе упозна диспечера вуче и ТКП подручног оперативног одељења на чијој територији је дошло до несреће или незгоде.
- (11) Након што диспечер вуче и ТКП добије информацију да је увиђај несреће или незгоде завршен, он је дужан да о томе телефонским путем обавести:
- главног диспечера вуче одељења оператике и реда вожње при Сектору за ВВ и ТКП;
 - главног диспечера одељења комерцијалне оператике;
 - колског диспечера подручног оперативног одељења на чијој територији је дошло до несреће или незгоде;
- (12) Уколико подручно оперативно одељење на чијој територији је дошло до несреће или незгоде нема диспечера вуче и ТКП, послове из става (9) и (10), овог члана, обавља колски диспечер тог подручног оперативног одељења.
- (13) По завршетку увиђаја па све док се не расклоне последице несреће и незгоде и не отвори пруга/колосек на којем је дошло до несреће или незгоде за саобраћај, колски диспечер подручног оперативног одељења на чијој територији је дошло до несреће или незгоде, о свим предузетим радњама на месту несреће или незгоде, свако јутро, извештава главног диспечера одељења комерцијалне оператике путем електронске поште.
- (14) Након сваког извештаја који главни диспечер одељења комерцијалне оператике добије од колског диспечера подручног оперативног одељења на чијој територији је дошло до несреће или незгоде, у складу са ставом (12), овог члана, он је у обавези да даље кроз свој дневни извештај, док се не расклоне последице несреће или незгоде и не отвори пруга/колосек на којем је дошло до несреће и незгоде, о свему обавештава:
- 1) Начелника одељења комерцијалне оператике;
 - 2) Извршног директора за саобраћај;
 - 3) Менаџера за транспорт и возна средства;
 - 4) Директора и заменике Сектора за СТ;
 - 5) Директора и заменике Сектора за ВВ и ТКП;
 - 6) Директора и заменике Сектора ЗОВС;
 - 7) Директора и заменике Сектора за УКПСБ;
 - 8) Саветника за несреће и незгоде при Сектору за УКПСБ;
 - 9) Инспектора за истраживање несрећа при Сектору за УКПСБ;
 - 10) Саветника генералног директора за медије и односе са јавношћу;

Поступање са робом и возилима када дође до несреће или незгоде

Члан 19.

- (1) Уклањање робе и возила која су оштећена при настанку несреће или незгоде потребно је започети одмах након завршетка рада истражне комисије и осталих органа који су учествовали у истрази настале несреће или незгоде, по одобрењу истражне комисије.
- (2) Инструкције у вези са робом и возилима која су оштећени при настанку несреће или незгоде даје „Србија Карго“ а.д.
- (3) Уклањање оштећених возила или расуте робе са места настанка несреће или незгоде обавља „Србија Карго“ а.д. у координацији са запосленим управљача инфраструктуре који руководи радовима на рашчишћавању и отклањању последица настале несреће или незгоде. У случају када изостану инструкције „Србија Карго“ а.д. уклањање оштећене робе и возила обавља управљач.
- (4) У случају расипања, разливања, истицања или неког другог облика ослобађања опасне робе или непосредне опасности од расипања, разливања, истицања или неког другог облика ослобађања опасне робе, „Србија Карго“ а.д. је дужан да без одлагања обезбеди, покупи, одстрани, односно одложи опасну робу у складу са законом којим се уређује управљање отпадом или да га на други начин учини безопасним, односно да предузме све мере ради спречавања даљег ширења загађења у складу са ставом (5), члана 10, Закона о транспорту опасне робе („Службени гласник РС“ бр. 104/2016, 83/2018, 95/2018 – др. закон и 10/2019 – др. закон).
- (5) У случају да „Србија Карго“ а.д. није у могућности да обезбеди, покупи, одстрани, односно одложи опасну робу у складу са ставом 5, члана 10, Закона о транспорту опасне робе, дужан је да ангажује о свом трошку правно лице које има одговарајућу дозволу, односно овлашћење за поступање са опасном робом у случају несреће или незгоде овакве врсте у складу са ставом (6), члана 10, Закона о транспорту опасне робе („Службени гласник РС“ бр. 104/2016, 83/2018, 95/2018 – др. закон и 10/2019 – др. закон).

Истражни поступак

Члан 20.

- (1) Истрага почиње увиђајем, а завршава се када истражна комисија нађе да је стање ствари при истрази довољно разјашњено да може да се састави Извештај о истрази.
- (2) Председник истражне комисије је одговоран за правилно и благовремено спровођење истраге несрећа или незгода.
- (3) Истрага отпочиње у што краћем року, а најкасније 15 дана од настанка несреће или незгоде.
- (4) У истрази несрећа или незгода могу да учествују и лица која су независна од „Србија Карго“ а.д. и управљача инфраструктуром, односно власника/корисника индустријског колосека.
- (5) Ако истрагу од истражне комисије на нивоу подручног оперативног одељења преузима централна истражна комисија, истражна комисија на нивоу подручног оперативног одељења потребно је да упозна централну истражну комисију са свим до тада утврђеним чињеницама (усмено и писано у слободној форми) и преда сав до тада прикупљен материјал. По упознавању са свим чињеницама и преузимању прикупљеног материјала, на захтев централне истражне комисије, истражна комисија на нивоу подручног оперативног одељења, може наставити даљи рад на истрази заједно са централном истражном комисијом.
- (6) У складу са чланом 7. Правилника о пријављивању, истраживању, евидентирању, статистичком праћењу и објављивању података о несрећама и незгодама („Службени гласник РС“, број 32/21), истражна комисија може да захтева податке од свих лица која сматра

релевантним за истрагу, као и да задржи и испита предмете, документа и евиденције електронских записа, које сматра релевантним за истрагу, при чему може да:

- 1) Непосредно и слободно приступи месту настанка несреће или незгоде и до возила, њихових делова, товара, крхкотина, као и да уђе на земљиште и у објекте;
 - 2) Непосредно задржи доказе и надзире уклањање трагова или делова возила за потребе истраге;
 - 3) Непосредно преузме записе региструјућих уређаја на возилима и другим уређајима за снимање и регистровање, за потребе истраге;
 - 4) Обави разговор са сведоцима и учесницима;
 - 5) Прибави све информације или записе, које поседују власник, управљач инфраструктуре, службе „Србија Карго“ а.д. које на било који начин имају везе са насталом несрећом или незгодом, ималац возила, лице задужено за одржавање или произвођач средстава која су била укључена у несрећу или незгоду, остали учесници у несрећи или незгоди;
 - 6) Непосредно изврши контролу алко-теста (или других тестова) свих учесника у несрећи или негоди;
 - 7) Обавља реконструкцију несреће или незгоде по потреби;
- (7) Истражна комисија која води истрагу на месту несреће или незгоде узима прве изјаве од свих учесника и сведока и одлучује где и када ће обавити детаљно саслушање, суочавање, односно допунско саслушање учесника у несрећи или незгоди и саслушање сведока. Саслушање и суочавање учесника у несрећи или незгоди и саслушање сведока потребно је обавити у присуству свих чланова истражне комисије. Узимање првих изјава и саслушање свих учесника и сведока мора се обавити тако да се ни на који начин не повреди личност оног који се саслушава, а да се при томе може утврдити право стање ствари, материјална истина и учињене неправилности. Узимање прве изјаве и начин саслушавања запослених „Србија Карго“ а.д. који су учесници у несрећи или незгоди детаљније је дефинисано у Прилогу 10 овог Упутства.
- (8) Сва вучна и вучена возила „Србија Карго“ а.д., односно сва остала вучна и вучена возила из воза или маневарског састава „Србија Карго“ а.д. која су директно учествовала у несрећи или незгоди, при чему су видно оштећена или се сумња да је могло да дође до њиховог оштећења у насталој несрећи или незгоди, морају се упутити у најближу погодну радионицу „Србија Карго“ а.д. на преглед пре пуштања у редован саобраћај. За спровођење ове одредбе директно су одговорни представници у истражној комисији испред „Србија Карго“ а.д.
- (9) Контрола железничких возила која су учествовала у несрећи или незгоди врши се у складу са чланом 11, Правилника о одржавању железничких возила („Службени гласник РС“, број 144/2020)
- (10) У случају да је узрок несреће или незгоде техничко стање возила, лице задужено за одржавање и ималац возила учествују у истрази и предузимају све мере за које су задужени ради елиминисања узрока несреће или незгоде.
- (11) У складу са ставом 3, члана 8, Правилника о пријављивању, истраживању, евидентирању, статистичком праћењу и објављивању података о несрећама и незгодама („Службени гласник РС“, број 32/2021), у року од 10 дана, од настанка несреће или незгоде, све надлежне јединице и службе дужне су да истражној комисији доставе процењену штету на средствима и постројењима, извештај о прегледима и мерењима и сав остали материјал који омогућава потпуно сагледавање несреће или незгоде и утврђивање одговорности радника који су непосредно учествовали у обављању железничког саобраћаја када је дошло до несреће или незгоде. Надлежне јединице и службе ове податке и извештаје су дужне да доставе истражној комисији без посебног захтева.
- (12) Уколико председник истражне комисије није запослени „Србија Карго“ а.д. онда сав иследни материјал од стране надлежних јединица и служби „Србија Карго“ а.д. прикупља

представник у комисији испред Сектора за СТ и у року од 10 дана га доставља председнику комисије и саветнику за несреће и незгоде при Сектору за УКПСБ.

- (13) Уколико се целокупан иследни материјал не достави истражној комисији у року од 10 дана, председник комисије, дужан је да изврши ургирање доставе иследног материјала писаним путем и ова ургенција постаје саставни део иследног материјала. Ургенција се упућује надлежним јединицама и службама које су биле дужне да доставе одређени иследни материјал и саветнику за несреће и незгоде при Сектору за УКПСБ ради праћења тока истраге.
- (14) Уколико председник истражне комисије из става (10), овог члана, није запослени „Србија Карго“ а.д., ургенцију писаним путем ће упутити представник у комисији испред Сектора за СТ, свим надлежним јединицама и службама „Србија Карго“ а.д. које до тада нису доставиле иследни материјал неопходан за истрагу и саветнику за несреће и незгоде при Сектору за УКПСБ ради праћења тока истраге.
- (15) Уколико се и после ургенције у року од 10 дана не достави тражени или ургирани иследни материјал истражној комисији, саветник за несреће и незгоде при Сектору за УКПСБ о томе обавештава директора Сектора за УКПСБ и писаним путем тражи да се спроведе поступак и утврде узроци и одговорности за неблаговремено достављање иследног материјала од надлежних јединица и служби „Србија Карго“ а.д. које то нису учиниле.
- (16) Истражна комисија завршава истрагу када нађе да је стање ствари током истраге довољно разјашњено, састављањем комисијског извештаја о истрази (у даљем тексту: извештај о истрази).
- (17) Извештај о истрази треба саставити тек после прикупљеног целокупног иследног материјала, обављених свих саслушања и пошто су савесно и свеобухватно утврђени стварни узроци и одговорности за насталу несрећу или незгоду.
- (18) Пре него што истекне рок за окончање настале несреће или незгоде, саветник за несреће и незгоде доставља сав доступан иследни материјал тиму за анализу несрећа и незгода. Тим за анализу несрећа и незгода, анализира иследни материјал и саставља записник у који констатује шта је све прикупљено од иследног материјала и до каквог закључка је дошла истражна комисија. Тим за анализу несрећа и незгода може у овај записник унети препоруку за сагледавање додатних чињеница које можда до тада нису биле сагледане и остале препоруке које се односе на безбедност. Записник Тима за анализу несрећа и незгода доставља саветник за несреће и незгоде при сектору за УКПСБ представницима у комисији испред „Србија Карго“ а.д.
- (19) Истражна комисија у свом раду мора бити објективна и у њен рад се морају максимално укључити сви чланови, а њихова одговорност је појединачна.
- (20) При утврђивању узрока и одговорности за насталу несрећу или незгоду и при састављању извештаја о истрази сви чланови истражне комисије учествују равноправно и сви морају потписати извештај о истрази.
- (21) Ако чланови истражне комисије немају заједнички став по питању узрока несреће или незгоде и/или одговорности умешаних запослених, то се констатује у извештају о истрази уз навођење мишљења свих страна. Мишљење свих страна у истражној комисији мора бити аргументовано и детаљно образложено и поткрепљено доказом који се прилаже као иследни материјал и чини његов саставни део.
- (22) Рок за окончање истраге је 30 дана од дана настанка несреће или незгоде како је то дефинисано чланом 8, Правилника о пријављивању, истраживању, евидентирању, статистичком праћењу и објављивању података о несрећама и незгодама („Службени гласник РС“, број 32/21). У случају да се ради о несрећи или незгоди у коју су укључени актери из других држава (лица задужена за одржавање, имаоци возила, претходни превозници, пуниоци итд.), рок за окончање истраге је 60 дана.

- (23) По окончању истраге, представници свих учесника у насталој несрећи или негзоди добијају по један примерак извештаја о истрази са комплетним материјалом прикупљеним у току истраге. Ово се врши на доказан начин.

Реконструкција несреће или незгоде

Члан 21.

- (1) Реконструкција несреће или незгоде је радња која се поразумева када се не могу разјаснити чињенице до којих је теже доћи или када је потребно да се провере приказане чињенице. Реконструкцијом се мора у потпуности приказати догађај. Она се мора извршити и спровести под истим условима и околностима под којим се догађај десио, јер се једино на тај начин може доћи до материјалне истине.
- (2) Одлуку о спровођењу реконструкције несреће или незгоде доноси истражна комисија која је вршила истрагу.
- (3) При реконструкцији догађаја мора се водити рачуна о следећем:
- 1) да је врши лице, односно истражна комисија која је учествовала у увиђају и иследном поступку;
 - 2) да на лицу места буду сва лица која се спомињу да су учествовала у несрећи или незгоди;
 - 3) да се врши у исто време и под истим временским условима под којима се догађај десио;
 - 4) да воз/маневарски састав буде у истом саставу, сигнално-сигурносна средства и остала постројења у истом положају у каквом су била пре догађаја или за време догађаја;
 - 5) да се врши на месту настанка несреће или незгоде, а по потреби на неком другом месту које одреди истражна комисија;
- (4) Да би реконструкција што боље успела и дала несумљиве доказе, није довољно извршити је само једанпут, већ је и поновити, ако за то постоје услови и потреба.
- (5) О реконструкцији треба увек правити скицу, фотографисати и водити записник на лицу места.
- (6) Записник о реконструкцији састоји се из три дела:
- 1) Уводног дела:
 - службено место, односно километарски положај места и дан и час где се врши реконструкција,
 - чланови истражне комисије и по потреби других стручних лица (лица која врше реконструкцију),
 - подаци о присутнима који учествују у реконструкцији несреће или незгоде било као учесници несреће или незгоде или они који спроводе реконструкцију;
 - временске прилике и температура (лепо, мрачно, киша, ветар, магла и сл.),
 - подаци о возу/маневарском саставу, положају сигнално-сигурносних уређаја и осталих постројења који се користе при реконструкцији.
 - 2) Описног дела где се морају констатовати сви догађаји од почетка до завршетка реконструкције несреће или незгоде;
 - 3) Закључног дела где се доноси закључак о несрећи или незгоди;
- (7) Записник о реконструкцији потписују лица односно чланови комисије који врше реконструкцију и присутна лица која су учествовала у несрећи или незгоди (заинтересована за несрећу или незгodu), као и записничар уколико се води записник.

Послови на рашчишћавању и отклањању последица настале несреће или незгоде

Члан 22.

- (1) Одлуку о почетку рашчишћавања и отклањања последица несреће или незгоде доноси истражна комисија након обављеног увиђаја.
- (2) За рашчишћавања и отклањање последица несреће или незгоде користи се помоћни воз, пружне или друмске дизалице, возила за посебне потребе и друга средства.
- (3) Помоћни воз се наручује писаним путем упућивањем телеграма имаоцу помоћног воза од стране управљача инфраструктуром, односно од стране власника/корисника индустријског колосека. Ако је несрећа или незгода настала на колосецима, у депоима или радионицама „Србија Карго“ а.д., помоћни воз наручује главни диспечер одељења комерцијалне оператике.
- (4) На месту несреће или незгоде или неком другом помоћном месту рада, помоћним возом руководи шеф (пословођа) помоћног воза.
- (5) Када се ради о несрећи или незгоди у транспорту опасне робе, онда је потребно да шеф (пословођа) помоћног воза који руководи пословима дизања исклизлих возила односно пословима рада помоћног воза, уважава препоруке и одлуке руководиоца присутних припадника Сектора за ванредне ситуације, који се односе на процену ризика и управљање ризицима који потичу од опасне робе која се на било који начин ослободила (или постоји основана сумња да се може ослободити у току санације) из кола.
- (6) Организацијом послова на рашчишћавању и отклањању последица несреће или незгоде:
 - 1) на колосецима, у депоима или радионицама „Србија Карго“ а.д. руководи одговорни запослени „Србија Карго“ а.д. којег одреди извршни директор за саобраћај;
 - 2) на колосецима управљача инфраструктуре, односно на индустријском колосеку, руководи управљач инфраструктуре, односно власник/корисник индустријског колосека. У овом случају „Србија Карго“ а.д. је у обавези да пружи све техничке и кадровске потенцијале на рашчишћавању и отклањању последица несреће или незгоде;
- (7) Запослени „Србија Карго“ а.д. који руководи организацијом рашчишћавања и отклањања последица несреће или незгоде, има обавезу:
 - 1) да руководи овим пословима и предузима потребне организационе мере у циљу што бржег успостављања редовног рада;
 - 2) да процени потребу ангажовања и врсте помоћног воза и у случају потребе тражи сагласност за ангажовање помоћног воза;
 - 3) да са шефом (пословођом) помоћног воза који врши рашчишћавање и отклањање последица израђује план акција;
 - 4) да у току процеса санације несреће или незгоде сарађује са представницима других учесника, пошиљаоцем, примаоцем или имаоцем робе, са припадницима Сектора за ванредне ситуације и осталим надлежним државним органима (посебно када се ради о транспорту опасне робе).
- (8) Представници у истражној комисији испред „Србија Карго“ а.д. су дужни да присуствују рашчишћавању последица несреће или незгоде и да саставе записник уколико у том процесу дође до додатног оштећења возила или робе који нису последица несреће или незгоде. Овај записник се прилаже у иследни материјал и постаје његов саставни део.

VI ДЕО – ПОСТУПАК СА ИСЛЕДНИМ МАТЕРИЈАЛОМ НАКОН ОКОНЧАЊА ИСТРАГЕ

Поступак везан за контролу, дистрибуцију и архивирање иследног материјала

Члан 23.

- (1) Када је у питању истрага несреће или незгоде коју је водила истражна комисија на нивоу подручног оперативног одељења, оригинални примерак комплетног иследног материјала који припада „Србија Карго“ а.д., Секција за СТ оног оперативног одељења на чијој територији је дошло до несреће или незгоде, уз пропратни акт, доставља службеном поштом саветнику за несреће и незгоде при Сектору за УКПСБ у року од 10 дана од дана окончања истраге. Секција за СТ за себе задржава други оригиналан примерак комплетног иследног материјала (уколико је сачињен), односно копију, и чува га трајно у својој архиви.
- (2) Када је у питању истрага несреће или незгоде коју је водила централна истражна комисија, оригинални примерак комплетног иследног материјала који припада „Србија Карго“ а.д., Сектор за СТ, уз пропратни акт, доставља саветнику за несреће и незгоде при Сектору за УКПСБ у року од 10 дана од дана окончања истраге.
- (3) Копију комплетног иследног материјала на лични захтев могу добити сви чланови истражне комисије засебно.
- (4) Саветник за несреће и незгоде при Сектору за УКПСБ оригинални примерак иследног материјала чува трајно у својој архиви у папирном и електронском облику.
- (5) Када саветник за несреће и незгоде при Сектору за УКПСБ добије примерак иследног материјала он га у електронској форми доставља Тиму за анализе несрећа и незгода.
- (6) Тим за анализе несрећа и незгода је дужан да прегледа Извештај о истрази са припадајућим материјалом и уколико утврди да је истрага непотпуна, извештај о истрази се може вратити на допуну истражној комисији уз одређивање рока за допуну истраге. Ако рок није одређен допуна истраге се спроводи у року од 10 дана.
- (7) По окончању истражног поступка који се односи на неку несрећу или незгоду, саветник за несреће и незгоде при Сектору за УКПСБ може доставити заинтересованим службама у оквиру „Србија Карго“ а.д. иследни материјал у деловима или у целости. Иследни материјал се може давати трећим лицима или организацијама на њихов захтев, само уз сагласност генералног директора „Србија Карго“ а.д.
- (8) За све несреће или незгоде где је истражна комисија на нивоу подручног оперативног одељења у извештају о истрази констатовала одговорност запосленог „Србија Карго“ а.д. за настанак несреће или незгоде, Секција са СТ, на чијем оперативном одељењу је дошло до несреће или незгоде, је дужна да у што краћем року, који није дужи од 5 дана од окончања истраге, уз пропратни акт, достави извештај о истрази електронским и писаним путем оној организационој јединици којој припада одговорни запослени.
- (9) За све несреће или незгоде где је централна истражна комисија у извештају о истрази констатовала одговорност запосленог „Србија Карго“ а.д. за настанак несреће или незгоде, саветник за несреће и незгоде при Сектору за УКПСБ, је дужан да у што краћем року, који није дужи од 5 дана од добијања комплетног иследног материјала, уз пропратни акт, достави извештај о истрази електронским и писаним путем оном Сектору у чијој је надлежности запослени.
- (10) Организационој јединици којој припада одговорни запослени, у року од 20 дана од дана добијања извештаја о истрази је дужна да на доказан начин путем свог Сектора достави саветника за несреће и незгоде извештај о предузетим мерама. Извештај треба да садржи

податке о несрећи или незгоди на коју се односи и податке о запосленима којима су изречене мере, а уз њега је потребно приложити доказ о извршеним мерама.

Статистичка обрада иследног материјала

Члан 24.

- (1) На основу иследног материјала за окончане несреће и незгоде израђује се Статистички извештаји о несрећама и незгодама, део А) Број несрећа и незгода по врстама и узроцима (Прилог 6 овом Упутству) и део Б) Последице несрећа и незгода (Прилог 7 овом Упутству) и њих израђује саветник за несреће и незгоде при Сектору за УКПСБ и доставља Центру за истраживање несрећа у саобраћају, сходно члану 10. Правилника о пријављивању, истраживању, евидентирању, статистичком праћењу и објављивању података о несрећама и незгодама („Службени гласник РС“, број 32/2021).
- (2) Статистички извештаји се израђују месечно и годишње.
- (3) Месечни статистички извештај израђује се до 10. у месецу за протекли месец.
- (4) Годишњи статистички извештај израђује се до краја фебруара текуће године за протеклу годину.
- (5) Статистички извештаји израђују се у најмање 3 примерка и Сектор за УКПСБ их доставља:
 - 1) Центру за истраживање несрећа у саобраћају (месечно и годишње);
 - 2) Центру за унутрашњу контролу (месечно);
 - 3) примерак који се задржава за своје потребе;

Анализа несрећа и незгода

Члан 25.

- (1) Анализа несрећа и незгода врши се у циљу сагледавања стања безбедности железничког саобраћаја.
- (2) Анализу несрећа и незгода за своје подручно оперативно одељење на недељном нивоу врше шефови Секције/ОЈ за СТ, Секције/ОЈ за ВВ и ТКП и Секције/ОЈ ЗОВС о чему сачињавају заједнички записник. Овај записник шефови Секција/ОЈ достављају својим надлежним секторима, саветнику за несреће и незгоде и инспектору за истраживање несрећа при Сектору за УКПСБ. Ова анализа је предмет поучавања извршног особља у циљу указивања на пропусте и предузимање мера да се пропусти у раду који доводе до настанка несрећа и незгода не би понављали.
- (3) Анализу свих несрећа и незгода на месечном и годишњем нивоу врши Тим за анализу несрећа и незгода. На месечном нивоу анализа се врши најкасније до 15. у текућем месецу за све несреће и незгоде код којих је истражни поступак окончан у претходном месецу, а на годишњем нивоу најкасније до 30. априла текуће године за све несреће и незгоде из претходне године. Анализа мора да садржи и безбедносне препоруке као и начине њиховог спровођења. Безбедносне препоруке треба да садрже податке о томе ко је задужен за њихово спровођење, контролу и повратну информацију о учињеном. Извештај са анализе Тима саставља представник Сектора за УКПСБ у Тиму, а да су сагласни са њим сви чланови Тима потврђују својим потписом. Извештај са анализе Тима, представник Сектора за УКПСБ у Тиму који саставља извештај доставља:
 - 1) Кабинету генералног директора;
 - 2) Извршном директору за саобраћај;
 - 3) Менаџеру за транспорт и возна средства;
 - 4) Директору и заменицима директора Сектора за СТ;

- 5) Директору и заменицима директора Сектора за ВВ и ТКП;
 - 6) Директору и заменицима директора Сектора ЗОВС;
 - 7) Директору и заменицима директора Сектора за УКПСБ;
 - 8) Саветнику за несреће и незгоде при Сектору за УКПСБ;
 - 9) Члановима Тима за анализу несрећа и незгода;
- (4) Циљ анализе је да покаже стање безбедности саобраћаја за онај период за који се израђује, кроз број несрећа и незгода, њихових узрока и последица и сагледавање ефеката предузетих мера. Посебно се детаљно морају обрадити карактеристични случајеви где је присутно грубо кршење важећих прописа од стране запослених „Србија Карго“ а.д.
- (5) Анализу несрећа и незгода које су настале при превозу опасне робе врши саветник за транспорт опасног терета при Сектору за СТ за поједине несреће и незгоде при превозу опасне робе у којима је дошло до знатних неправилности: знатног цурења опасне робе (цурења у млазу, изливања, расипања и сл.), загађивања животне средине, повређивања лица, неправилности у процедуралном смислу итд. Анализа треба да садржи и препоруке за будући рад на основу донетих закључака и доставља се директору Сектора за СТ и Сектору за УКПСБ. На основу ове анализе Сектор за УКПСБ доноси одлуке о даљим корацима (информисању заинтересованих, додатна обука запослених, увођење одговарајућих мера које треба да спрече поновну појаву несрећа или незгода, успостављање нових процедура и сл.)

VII ДЕО – ВОЂЕЊЕ ЕВИДЕНЦИЈЕ О НЕСРЕЋАМА И НЕЗГОДАМА

Књига пријава несрећа и незгода

Члан 26.

- (1) Књига пријава несрећа и незгода је књига у којој се евидентирају несреће и незгоде у којима су учествовала средства и/или особље „Србија Карго“ а.д. одмах по њиховом настанку.
- (2) Књигу пријава несрећа и незгода су дужни да воде диспечер вуче и ТКП подручног оперативног одељења на чијој територији је дошло до несреће или незгоде за своје подручно оперативно одељење и главни диспечер одељења комерцијалне оператике за све несреће или незгоде из става (1), овог члана. Уколико подручно оперативно одељење на чијој територији је дошло до несреће или незгоде нема диспечера вуче и ТКП, онда књигу води колски диспечер тог подручног оперативног одељења.
- (3) Књига пријава несрећа и незгода се води у електронској форми за текућу календарску годину. Након што истекне једна календарска година чува се трајно.
- (4) Књига пријава несрећа и незгода се електронском поштом најкасније до петог у месецу доставља саветнику за несреће и незгоде и инспектору за истраживање несрећа при Сектору за УКПСБ и треба да садржи евиденцију од почетка календарске године за коју се води.
- (5) Изглед обрасца Књига пријава несрећа и незгода налази се у Прилогу 1 овог Упутства.

Пријава о несрећи / незгоди

Члан 27.

- (1) Пријава о несрећи / незгоди се саставља у куцаној форми на рачунару у складу са чланом 10 и 11, овог Упутства.
- (2) Пријава о несрећи / незгоди је саставни део иследног материјала и чува се трајно.
- (3) Изглед обрасца Пријава о несрећи / незгоди налази се у Прилогу 2 овог Упутства.

Извештај о истрази

Члан 28.

- (1) Након спроведеног истражног поступка, истражна комисија је дужна да састави Извештај о истрази, он је саставни део иследног материјала и чува се трајно.
- (2) Извештај о истрази се саставља у куцаној форми на рачунару.
- (3) Извештај о истрази се састоји из следећих делова:
 - 1) *I – Уводни део:* у који се уписују подаци о томе где и када је састављен извештај и поводом ког догађаја. Овде се такође наводе сви чланови истражне комисије који су спровели истрагу;
 - 2) *II – Опис несреће или незгоде:* у који се уписује време, место и кратак опис несреће или незгоде, последице, материјална штета (на постројењима, возилима, роби и остали трошкови) и сметње у саобраћају;
 - 3) *III – Закључни део:* у који се уписује мишљење истражне комисије по питању узрока и одговорности и њихова нарочита запажања;
- (4) Изглед обрасца Извештај о истрази налази се у Прилогу 3 овог Упутства.

Књига евиденције несрећа и незгода

Члан 29.

- (1) Књига евиденције несрећа и незгода је књига у којој се евидентирају дешавања о несрећама и незгодама у којима су учествовала средства и/или особље „Србија Карго“ а.д.
- (2) Књигу евиденције несрећа и незгода су дужни да воде све Секције/ОЈ за СТ за своје подручно оперативно одељење и саветник за несреће и незгоде за подручје целе железничке мреже у Републици Србији.
- (3) Књига евиденције несрећа и незгода се води у електронској форми за текућу календарску годину. Након што истекне једна календарска година чува се трајно.
- (4) Књигу евиденције несрећа и незгода свака Секција/ОЈ за СТ, за своје подручно оперативно одељење доставља саветнику за несреће и незгоде и инспектору за истраживање несрећа при Сектору за УКПСБ електронском поштом најкасније до петог у месецу и треба да садржи евиденцију од почетка календарске године за коју се води.
- (5) Изглед обрасца Књига евиденције несрећа и незгода налази се у Прилогу 4 овог Упутства.

Пријава ванредног догађаја у транспорту опасне робе

Члан 30.

- (1) Пријаву ванредног догађаја у транспорту опасне робе води главни диспечер за превоз опасних материја при Сектору за СТ.
- (2) Главни диспечер за превоз опасних материја, након санације несреће или незгоде при превозу опасне робе саставља пријаву ванредног догађаја у транспорту опасне робе и електронским путем доставља:
 - 1) Извршном директору за саобраћај;
 - 2) Директору и заменицима Сектора за СТ;
 - 3) Саветнику за транспорт опасног терета при Сектору за СТ;
 - 4) Саветнику за несреће и незгоде при Сектору за УКПСБ;
 - 5) Начелнику одељења за превоз опасних материја;

- (3) Изглед обрасца Пријава ванредног догађаја у транспорту опасне робе налази се у Прилогу 5 овог Упутства.

VII ДЕО – ОСТАЛЕ ОДРЕДБЕ ОД ЗНАЧАЈА

Сарадња са Центром за истраживање несрећа у саобраћају

Члан 31.

- (1) Центар за истраживање несрећа у саобраћају може издати безбедносне препоруке које се односе на „Србија Карго“ а.д. на основу анализе података и резултата њихове независне истраге за несреће или незгоде у којима су учесник средства и/или особље „Србија Карго“ а.д. сходно члану 35 Закона о истраживању несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају („Службени гласник РС“, број 66/2015 и 83/2018) кроз свој Коначан извештај о истрази.
- (2) Коначан извештај Центра за истраживање несрећа у саобраћају је обавезујући за „Србија Карго“ а.д.
- (3) Безбедносне препоруке које издаје Центар за истраживање несрећа у саобраћају не може бити основ за утврђивање кривице или одговорности за несрећу или незгоду.
- (4) Утицај препорука на безбедност саобраћаја се мора анализирати иако оне нису обавезујуће за „Србија Карго“ а.д.
- (5) Анализу безбедносних препорука спроводе запослени Сектора за СТ, Сектора за вучу возова и ТКП и Сектора ЗОВС који су овлашћени од стране директора тих сектора, уз координацију са саветником за несреће и незгоде при Сектору за УКПСБ.
- (6) Уколико се безбедносне препоруке прихвате, начин њене реализације, прописивање и предузимање мера спроводе Сектор за СТ, Сектор за вучу возова и ТКП и Сектор ЗОВС.
- (7) Уколико је потребно применити безбедносну препоруку спровођењем Акционог плана, Сектор за УКПСБ о томе обавештава Одбор директора „Србија Карго“ а.д. који о томе доноси одлуку.
- (8) О мерама које су проистекле из безбедносне препоруке Сектор за УКПСБ доставља писано обавештење Центру за истраживање несрећа у саобраћају.
- (9) Сектор за УКПСБ једном годишње израђује извештај о мерама које су предузете и које се планирају да се предузму на основу безбедносних препорука Центра за истраживање несрећа у саобраћају и исти доставља Центру.

Сарадња са судско-истражним органима, полицијом и осигуравајућим друштвом

Члан 32.

- (1) „Србија Карго“ а.д. је дужан да сарађује са судско-истражним органима и полицијом на свом подручју ради заједничког деловања у случају настанка несрећа или незгода.
- (2) „Србија Карго“ а.д. је дужан да на захтев, судско-истражних органа и полиције достави све тражене податке о насталој несрећи или незгоди, као и сва тумачења важећих саобраћајно-техничких прописа.
- (3) „Србија Карго“ а.д. је дужан да на захтев, осигуравајућим друштвима достави све потребне податке о несрећама и незгодама који се траже, а ради утврђивања обавеза осигуравајуће куће према осигураницима, односно ради поступка рефундације новчаних средстава.

- (4) Истражна комисија која врши истрагу несрећа или незгода, у случају када је то потребно у сврху истраге, треба да тражи доставу Записника судско-истражних органа или припадника полиције ради прилагања истражном материјалу.

Објављивање података о несрећама и незгодама

Члан 33.

„Србија Карго“ а.д. је у обавези да објави извештај о несрећама и незгодама за претходну годину на службеној интернет страници „Србија Карго“ а.д. најкасније до 30. јуна текуће године за претходну сходно члану 11. Правилника о пријављивању, истраживању, евидентирању, статистичком праћењу и објављивању података о несрећама и незгодама („Службени гласник РС“, број 32/2021).

VIII ДЕО – ПРЕЛАЗНЕ И ЗАВРШНЕ ОДРЕДБЕ

Прелазне одредбе

Члан 34.

- (1) Упутство о поступцима у случају настанка несрећа и незгода „Србија Карго“ а.д. ступа на снагу даном доношења, а примењује се од 01.09.2023. године.
- (2) Даном ступања на снагу овог Упутства престају да важе:
- 1) Упутство о поступцима у случају несрећа и незгода „Србија Карго“ а.д. („Службени гласник ЖС“, бр. 20/19),
 - 2) Наредба бр. 1/2019, директора Сектора за СТ, број 20/2019-2800 од 20.09.2019. године;
 - 3) Наредба о поступању истражне комисије у поступку окончања извештаја о истрази несрећа и незгода, генералног директора, број 1/2020-3623 од 19.08.2020. године;

Завршне одредбе

Члан 35.

- (1) Упутство објавити у „Службеном гласнику ЖС“.
- (2) Поступак доношења измена и допуна Упутства је истоветан поступку доношења основног текста Упутства.
- (3) Непоштовање одредби овог Упутства повлачи дисциплинску одговорност у складу са Законом о раду и Колективним уговором „Србија Карго“ а.д.
- (4) Саставни део овог Упутства су прилози:

Прилог 1 - Књига пријава несрећа и незгода

Прилог 2 - Пријава о несрећи / незгоди

Прилог 3 - Извештај о истрази

Прилог 4 - Пријава ванредног догађаја у транспорту опасног терета

Прилог 5 - Књига евиденције несрећа и незгода

Прилог 6 - Статистички извештај о несрећама и незгодама

Прилог 7 - Последице несрећа и незгода

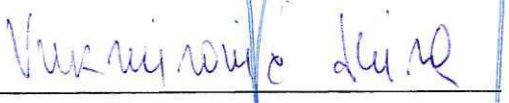
Прилог 8 - Подсетник за утврђивање несреће или незгоде

- Прилог 9 - Процедура око израде решења за запослене „Србија Карго“ а.д. који су именовани за учешће у раду истражне комисије и распореда дежурства
Прилог 10 - Саслушавање учесника у несрећи или незгоди
Прилог 11 - Контакт подаци надлежних републичких тела и контакт подаци служби у „Србија Карго“ а.д.

ОДБОР ДИРЕКТОРА




Душан Гарибовић, дипл.економиста


Мира Вукмировић, маст.економиста





ПРИЈАВА О НЕСРЕЋИ / НЕЗГОДИ

Врста несреће / незгоде:

ВРЕМЕ НАСТАНКА НЕСРЕЋЕ / НЕЗГОДЕ

Датум: Време: (сат и минут) настанка несреће / незгоде

МЕСТО НАСТАНКА НЕСРЕЋЕ / НЕЗГОДЕ

Место: (службено место / деоницу / инд. колосек итд.)

КМ положај: На колосеку број: На скретници број:

Ознака пруге: Назив пруге:

ДЕТАЉАН ОПИС НЕСРЕЋЕ / НЕЗГОДЕ

ПОДАЦИ О ВОЗУ ИЛИ МАНЕВАРСКОМ САСТАВУ
(навести податке о вучном возилу, бр. воза, броју кола у возу / МС, броју кола са РИД материјама, број РИД материје, празно/товарено итд.)

ПОДАЦИ О ЖЕЛЕЗНИЧКОМ ОСОБЉУ КОЈЕ ЈЕ УЧЕСТВОВАЛО У НЕСРЕЋИ / НЕЗГДИ, ИЗВОЂАЧИМА РАДОВА ИЛИ СВЕДОЦИМА

ОПИС ИНФРАСТРУКТУРЕ И СИГНАЛНО - СИГУРНОСНОГ СИСТЕМА

ПОДАЦИ О УСМРЂЕНИМ И ПОВРЕЂЕНИМА (назначити да ли се ради о железничком особљу, путницима или трећим лицима)

ПОДАЦИ О МАТЕРИЈАЛНОЈ ШТЕТИ (на чему је настала и оквирна процена штете)

ПОДАЦИ О УГРОЖАВАЊУ ОКОЛИНЕ (ако је дошло до ослобађања опасне робе и сл.)

ИЗВЕШТАЈ О ИСТРАЗИ

I - Уводни део

Састављен данау станици..... поводом.....

.....

ЧЛАНОВИ КОМИСИЈЕ

- 1. За саобраћајну службу: занимање
- 2. За машинску службу: "
- 3. За грађевинску службу: "
- 4. За електротехничку службу "

II - Опис несреће или незгоде

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

Последице несреће или незгоде

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

Материјална штета

На пругидин. на колима:дин.

На постројењима: дин. на роби: дин.

На вучним возилима:дин. трошкови дизања: дин.

УКУПНО:

Сметње у саобраћају

.....
.....
.....
.....

III - Закључни део

Узрок несреће или незгоде:

.....
.....
.....
.....

Мишљење комисије у погледу кривице и одговорности.

На основу испитаних чињеница и околности утврђених у истрази комисија је дошла до закључка да су за

.....
.....

Одговорни:

1. врши дужност..... крив је

огрешио се о:

2.....

3.....

4.....

одговорни су:

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

Нарочита запажања

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

Мишљење управљача (члан 8. став 4. правилника):

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

Мишљење превозника (члан 8. став 4. правилника):

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

Чланови Комисије

1.
2.
3.
4.
5.

Прилог: Скица места несреће или незгоде

ПРИЈАВА ВАНРЕДНОГ ДОГАЂАЈА У ТРАНСПОРТУ ОПАСНОГ ТЕРЕТА



СЕКТОР ЗА САОБРАЋАЈ И ТРАНСПОРТ

ОДЕЉЕЊЕ ЗА ПРЕВОЗ ОПАСНИХ МАТЕРИЈА

ТЕЛ. 011/ 3618-423 ФАКС. 011/ 3610-775 ЖАТ 51-16 ; МТС064/8462772

е-пошта. **riddisp.kargo@srbrail.rs**

Редни бр. ___ / ___

ОМ:	Датум када се ванредни догађај десио:		
Сат и минут:	Настанак ванредног догађаја		
	Пријаве ванредног догађаја		
Место где се ванредни догађај десио (жел. станица, км. положај пруге,...)			
	Индивидуални број кола (цистерне) и количина робе - товарено (t.)		
	Број означавања опасности опасне робе		
	Број UN		
	Назначење и опис робе		
Узрок настанка ванредног догађаја			
Последице ванредног догађаја			
Прекид редовног саобраћаја (као последица ванредног догађаја) трајао од - до:			

Начин санирања последица ванредног догађаја	
Органи РС који су изашли на лице места где се ванредни догађај десио:	
Подаци радника (службе) која је пријавила ванредни догађај	
Опис ванредног догађаја коментар или било какво објашњење које ће допринети потпуној слици истог:	
Пријаву ванредног догађаја, евидентирао дежурни главни диспечер за превоз опасних материја:	

ПОДСЕТНИК за утврђивање узрока несреће или незгоде

Подсетник има за циљ да истражној комисије на месту настанка догађаја олакша рад, у циљу утврђивања узрока настанка несреће или незгоде. Подсетник за утврђивање узрока несреће садржи податаке које треба прикупити у току увиђајног поступка за карактеристичне случајеве несрећа и незгода у железничком саобраћају, при чему се не искључује могућност и других података које су потребни за утврђивање узрока настанка несреће или незгоде.

Поред тога у Подсетнику су дати изводи из прописа, правилника и упутства која су у примени ради упоредне анализе са утврђеним и измереним подацима узетих на месту несреће или незгоде, што би за резултат требало да има квалитетнији комисијски иследнички извештај, утврђивање правог узрока несреће или незгоде и окончање у прописаним временским роковима.

Карактеристични случајеви несрећа и незгода у железничком саобраћају

A)

- **Судара воза или избегнутог судара возова (удар или избегнут удар дела једног воза у предњи, задњи или бочни део другог воза, железничког возила или маневарског састава,**
- **Судара воза или избегнут судар са препреком унутар слободног профила у објекте, који су причвршћени за пругу или се привремено налазе на њој или у њеној близини (осим на путним прелазима у ниво, ако су током преласка испали из возила или их је изгубио корисник), укључујући удар у контактну мрежу.**

1. Основни подаци о несрећи и незгоди

- 1.1. Датум тачно време и место (станица, колосек, путни прелаз, километарски положај итд.);
- 1.2. Судар воза (навести бројева возова која су учествовала у догађају, ралација на којој су саобраћали, ако се ради о удару воза који улази у станицу са возом који стоји у станици колосек на ком се налази, итд.);
- 1.3. Шематски приказ несреће и незгоде (скица догађаја, шема колосека, станице возних средстава, препреке унутар профила);

2. Увиђајни поступак на месту несреће и незгоде

- 2.1. Време пријема обавештења..... време доласка на место несреће и незгоде.....;
- 2.2. Нађено стање на месту несреће или незгоде (да ли су вршене неке радње после настанка догађаја, а пре доласка комисије);
- 2.3. Детаљан опис настале несреће или незгоде (основни услови кретања возова, станични размак, одјавни простори одсек, блоковни просторни одсек, ако се саобраћај регулише на делу пруге опремљен аутоматским пружним блоком да ли је у функцији, ако није зашто и од када то траје. Који је воз требао да има улаз, пролаз, који је трабао да чека на укрштавање);
- 2.4. Утврђено стање регулисања саобраћаја возова:
 - 2.4.1. Основни подаци о возу:
 - врста воза према материјалу реда вожње, на којој релацији саобраћа;
 - планирана маса воза према материјалу реда вожње, максимална дужина воза, максимална брзина воза, уколико има на том делу пруге лагане вожње, проценат кочења воза;
 - према материјалу реда вожње планирана серија локомотиве са или без пом. Машиновође;
 - 2.4.2. Извршење прописа код отправљања и пријема возова;

2.4.3. Извештај о стању саобраћаја;

2.4.4. Утврђивање укрштавања, мимоилажења, сустизања;

2.4.5. Обезбеђење пута вожње (улаз, излаз, пролаз) давање допуштења, одјаве, сигнала, руковање главним сигнаlima;

2.4.6. Вођење одговарајућих дневника, бележника, општег налога, прилога општег налога, налога за укрштавање, пропусницу за вожњу пружног налога и путни лист за локомотиве возове, моторне гарнитуре ван службе и мотарна пружна возила која саобраћају као воз (С-2) др;

2.5. Утврђено стање на инфраструктурним капацитетима;

2.5.1. Утврђено стање пруге и пружних постројења (оштећење колосека, горњег строја пруге суседних колосека, дужина оштећеног колосека, односно горњег дела пруге, оштећени број дрвених, бетонских прагова, оштећен ситно колосечни прибор, деформација, оштећење, нагњечење или пукнута шина, туцанични застор деформисан, распланиран;

2.6 У каквом су стању СС – постројења:

2.6.1. Пре настале несреће или незгоде, а на основу бележника о сметњама, као и на основу података из примопредаје службе саобраћајног особља;

- да ли су уређаји и постројења у исправном стању или имају детектованих сметње или квар;
- да ли правилно контролишу рад скретница;
- да ли се при руковању поставником образује правилан пут вожње;
- да ли су путеви вожње правилно формиран;
- да ли су и када урађени ванредни и редовни прегледи у складу са Правилником о одржавању сигнално-сигурносних уређаја;

2.6.2. У случају проласка главног сигнала који показује сигнални знак „Стој“, преласка преко осигуране скретнице која није постављена у правилан положају и улаза на заузети колосек или колосек чији међик није слободан, у зависности од примењеног система осигурања треба анализирати, на основу прописаних и остварених зависности и шемотехничких решења, да ли и у којој мери постоји могућност појаве која би могла бити узрок настанка несреће или незгоде;

2.6.3. У случају да постоји сумња да је до несреће или незгоде дошло услед неисправности скретница, горњег или доњег строја пруге, што би могло довести и до неправилног функционисања сигнално-сигурносних и телекомуникационих система, треба анализирати ове неправилности;

2.6.4. Ако постоји сумња да је саобраћајно особље погрешно руковало уређајима ово треба анализирати;

2.6.5. Да ли постоје захтеви и одобрени пројекти на отклањању изразитих слабости у опреми на сигнално-сигурносним уређајима;

2.7. Утврђено стање на средствима за споразумевање

2.7.1. У погледу средстава за споразумевање, телекомандовања или телеконтролу треба са суседним станица утврдити опште стање тих средстава у последње време, а нарочито непосредно пре несреће или незгоде, на основу њихових запажања, пријава, сметњи итд;

2.7.2. На пругама са аутоматским пружним блоком треба анализирати функционисање и техничко испитивање рада уређеја пре и после несреће или незгоде ради утврђивања евентуално могућих грешака, манипулацији или одржавању;

2.8. Утврђено стање стабилних постојења вуче

2.8.1. Утврдити исправност и уредност стабилних постројења вуче, реаговање заштите и да ли је у претходном периоду пре настанка догађаја било писаних неправилности. Утврдити уколико има оштећења и да ли је напон у контактної мрежи искључен и правилно обезбеђено место догађаја;

2.9. Утврђено стање возних средстава,

2.9.1. Утврђено стање вучних возила воза/маневарског састава:

- Број локомотиве, положај на колосеку, бројеви исклизих осовина, точкава;
- Оштећења на деловима, склоповима и уређајима;
- Стање кочница;
- да ли је мењач врсте кочница на вучном возилу укључен у правилан и исправан положа;

- проврити стање, загрејаност, положај и дебљину кочионих уметака, загрејаност точка и осовонског лежаја;
- уколико то услови омогућавају испитати заптивеност главног резервора и главног вода, упоредити са дозвољеним вредностима, извршити почетни степен кочења и проверити да ли кочиони уметци чврсто налажу на точкове. Након тога завести брзо кочење, проверити ходове клипа кочионог цилиндра, а потом кочник ставити у положај вођња проверити да ли је кочница откочила;
- снабдевеност и исправности пескаре, као и о чињеници да ли је пескара била коришћена пре судара;
- Стање у управљачници локомотиве:
 - положај ручице смера;
 - положај ручице директне кочнице;
 - положај ручице аутоматске продужне кочнице;
 - стање прекидачи AS уређаја;
 - стање пнеуматског вентила AS уређаја;
 - стање брзиномера, и поступак са брзиномерном траком;
 - стање радио-диспечерског уређаја;
 - пропратне исправе воза и поступак са њима;

2.9.2 Утврђено стање вучених возила воза/маневарског састава:

- Попис свих возила у возу / маневарском саставу (серија и број возила)
 - прегледом теретнице воза (С-3) утврдири да ли одговара стварном стању код воза и да ли је исправно попуњена у скалду са Правилником о евиденцији коју води железнички превозник и управљач железничке инфраструктуре;
 - код маневарског састава пописати маневарски састав од завршних кола према челу маневарског састава;
- Маса воза/маневарског састава (дужина, тара, нето):
 - код воза упоредити стварно стање према натписима на возилима, и товарном листу и уписаних података у теретници (С-3);
 - код маневарског састава пописати према стварном стању;
- Оштећења на деловима, склоповима и уређајима;
- Стање укључених кочница у возу/маневарском саставу, осим код кола код којих је кочница оправдано искључена или ослистана:
 - код кола код којих је кочница искључена или ослистана проверити у путном лист (С-1) да ли је број кола уписан и наведен разлог (не коче, неисправна кочница). Уколико постоје разлике проверити шта је уписано у теретници воза за кочиону масу а затим проверити Извештај о саставу и кочењу (С-4);
 - уколико има више кола која не коче у возу/маневарском саставу проверити рапоред број некочених осовина између две исправне аутоматске кочнице према одредбама Прилога 3 Правилника о кочницама и кочењу возова и возила;
 - проверити мењаче врсте кочења да ли су постављени у исправном положају. Упоредити са стварним стањем воза (да ли у возу има кола код којих је мењач врсте кочница у положају G број кола и место у возу), према одредбама тачке Прилога 3 Правилника о кочницама и кочењу возова и возила и уписаним подацима у С-1 од стране прегледног радника;
 - проверити мењаче силе да ли су постављени у исправном положају. Упоредити са стварним стањем воза. Код товарених кола уколико су мењачи силе у положају празно проверити са уписаним подацима у С-1 од стране прегледног радника. Упоредити са извештајем о кочењу возова С-4;
- Стање, загрејаност, положај и дебљину кочионих уметака, загрејаност точка и осовонског лежаја;
- Нађено стање положаја кочионих уметака (укочен воз папуче приљубљене по котрљалној површини точка, кочионе папуче одвојене од точка-откочено стање воза);
- Ако је воз укочен измерити ход клипова кочионих цилиндара, ако је откочен преко потезне жице откочног уређаја проверити да ли има преосталог ваздуха у главном воду и кочионим цилиндрима. Преостали ваздух у главном ваздушном возу може се проверити и отварањем чеоне славине на последњим колима у возу или првим колима у возу код којих кочиони уређај није оштечен од последица несреће или незгоде;
- Спајање главног ваздушног вода локомотиве и гарнитуре воза, положај ручице чеоне славине локомотиве и кола у возу;

- оштећења на деловима, склоповима и уређајима оштећених кола у возу. Процена колске штете, од стране прегледача кола. Сва возила која су учествовала у несрећи или незгоди и имају оштећење морају се одмах по завршетку догађаја упутити у радионицу и прегледати на каналу. Тражити и извештај од радионце о прегледу кола ради допуне процене колске штете и цене за оправке кола.

2.10. Утврђено стање товара

Код товарених кола утврдити врсту и стање товара, да ли је дошло до померања, захтевана поправка или претовар. Постоји ли оштећење, делимично оштећење, губитак робе. Да ли је товар-роба из међународног или унутрашњем превози и да ли је под надзором царине.

2.11. Податке о повређеним и усмрћеним лицима

2.12. Изјаве запослених који су учествовали у несрећи и незгоди.

2.13. Изјаве сведока.

В) Исклизнуће железничких возла на колосеку у правцу или у кривини

У поступку истраживања исклизнућа железничких возила на колосеку у правцу и кривини, са циљем утврђивања узрока несреће утврђује се:

1. Основни подаци о несрећи

- 1.1. Датум тачно време и место (станица, колосек, путни прелаз, километарски положај, итд.);
- 1.2. Исклизнуће воза (навести број воза, бројеве исклизлих возила, са колико осовина, обртна постоља су испала, удањеност од колосека, место возила у возу, итд.);
- 1.3. Шематски приказ несреће (скица догађаја, шема колосека, станице возних средстава, итд.)

3. Увиђајни поступак на месту несреће

- 2.1. Време пријема обавештења..... време доласка на место несреће
- 2.2. ;ађено стање на месту несреће или незгоде (да ли су вршене неке радње после настанка догађаја, а пре доласка комисије);
- 2.3. Детаљан опис несреће и незгоде (.....);
- 2.4. Утврђено стање регулисања саобраћаја возова:
 - 2.4.1. Основни подаци о возу:
 - врста воза према материјалу реда вожње, на којој релацији саобраћа;
 - планирана маса воза према материјалу реда вожње, максимална дужина воза, максимална брзина воза, уколико има на том делу пруге лагане вожње, проценат кочења воза;
 - према материјалу реда вожње планирана серија локомотиве са или без пом. машиновође;
- 2.5. Утврђено стање на инфраструктурним капацитетима:
 - 2.5.1. Стање горњег и доњег строја пруге (преглед и контрола система шинског причвршћења, контрола стања прагова, преглед и контрола застора):
 - код исклизнића возног средства односно првог трага пењања венца точка на шину односно колосечни прибор преглед колосека (засторна призма, ширина колосека, исхабаност шина, састави и варови шина, стање колосечног прибора, стање прагова, и остало) врши се уназад до 100 метара возног пута на сваких 5 метара односно на сваком 8 прагу;
 - преглед и контрола система шинског причвршћења;
 - преглед стања система шинског причвршћења обухвата проверу:
 - стања притврђености;
 - постојања оштећења, дотрајалости или недостајућих елемената шинског причвршћења;
 - потребе за чишћењем и подмазивањем;

2.5.2. Контрола стања прагова

При провери стабилности колосека, од укупно испитане количине прагова, сме да буде највише 10% прагова играча, с тим да размак појединих играјућих прагова буде најмање 5 m. На пругама на којима се саобраћај обавља брзином већом од 80 km/h, прагова играча не сме бити на спојевима шина, на 10 m испред и иза вештачких објеката и скретница преко којих пруга прелази. Испитивање исправности уграђених дрвених прагова врши се систематским прегледом, при чему се посебна пажња обраћа на видљива оштећења прагова и на стање чепова, нарочито ако су чепови дрвени. Уочене пукотине и оштећења бетонских прагова заштићују се од продирања воде и оштећења арматуре.

2.5.3.Преглед и контрола застора

Узорковање у циљу утврђивања нивоа загађености туцаника засторне призме, спроводи се уклањањем материјала лопатом испод:

- 1) једног прага – код застора равномерног изгледа;
- 2) најмање три прага, али тако да између ових прагова увек остану по два прага нетакнута – код застора који нема равномеран изглед.

При поступку уклањања материјала испод прагова потребно је обратити посебну пажњу да се не оштети подслој или његов заштитни слој да приликом узорковања не би дошло до захватања и материјала из подслоја и заштитног слоја.

Стање загађености застора одређује се пробним ручним просејавањем туцаника узетог из колосека на местима према избору.

Упоредјују се масе материјала који прође кроз сито од 22,4 mm и материјала који се задржи на ситу.

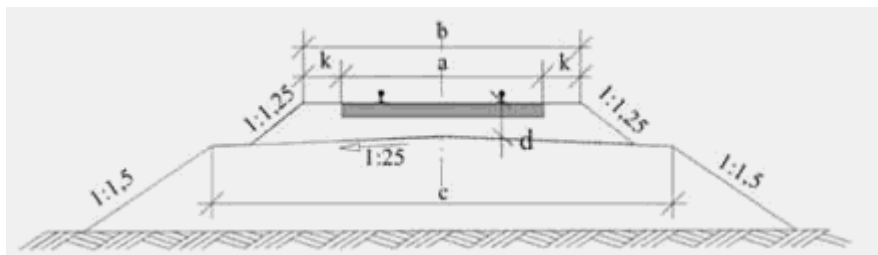
Стање туцаника је:

- 1) исправно, ако је проценат загађености до 7%;
- 2) загађено, ако је проценат загађености од 7 – 15%;
- 3) јако загађено, ако је проценат загађености преко 15%;

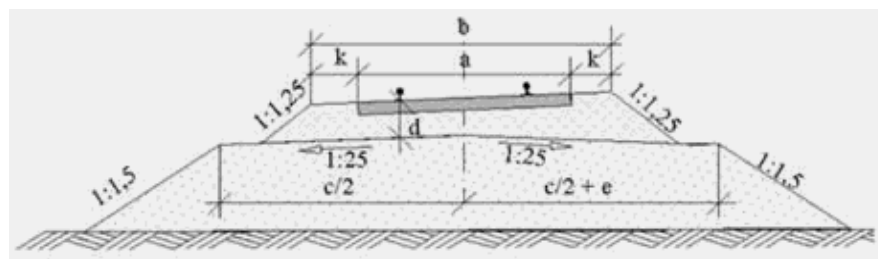
За пролаз кроз сито од 22,4 mm већи од 30% потребна је замена туцаника.

Квалитет засторног материјала, као и облик и димензија засторне призме проверавају се помоћу преносног профила, визуелним прегледом, а и мерењем попречног пресека засторне призме на местима према избору.

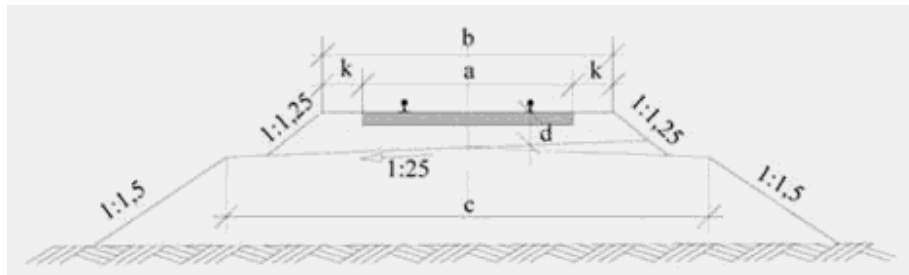
Попречни пресеци засторне призме:



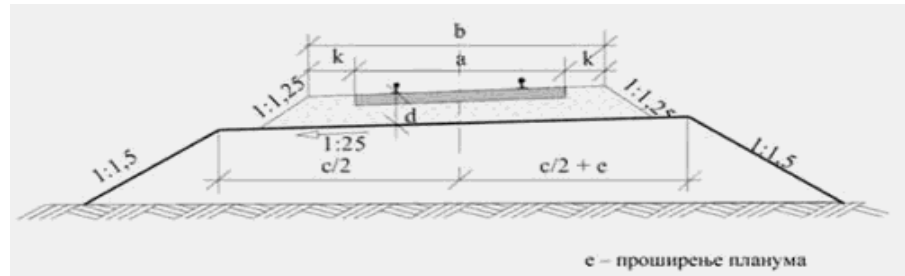
Слика 1. Попречни пресек засторне призме на једноколосечној пруги у правој код двостраног нагиба пленума.



Слика 2. Попречни пресек засторне призме на једноколосечној пруги у кривини код двостраног нагиба пленума



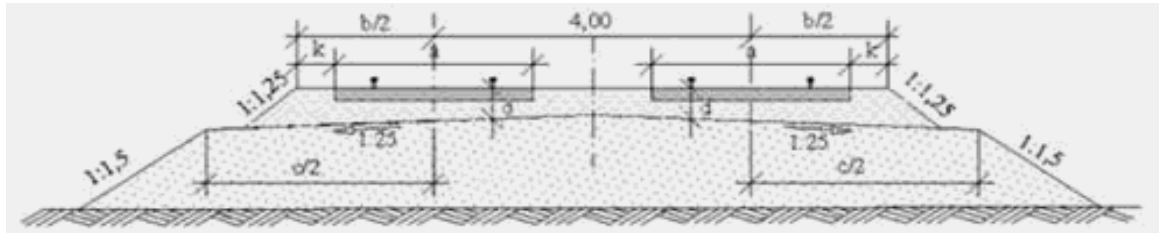
Слика 3. Попречни пресек засторне призме на једноколосечној прузи у правој код једностраног нагиба пленума после машинског решетања застора.



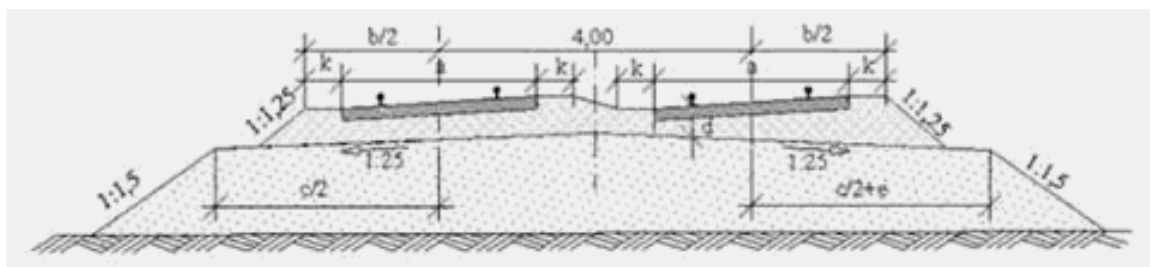
е - проширење планума

е [cm]	h [mm]
0	20-49
10	50-99
20	100-160

Слика 4. Попречни пресек засторне призме на једноколосечној прузи у кривини код једностраног нагиба пленума после машинског решетања застора.



Слика.5. Поречни пресек застра призме код двоколосечне и паралелене пруге у правој



Слика 6. Попречни пресек засторне призме код двоколосечних пруга, у кривини

2.5.4. Исхабаност шина, састави и варови шина

Тип шина. На обема шинама утврдити први траг исклизнућа и нацртати профил шине са унутрашње стране. Ако је унутрашња шина у кривини знатно оједена, треба утврдити да ли је то проузроковало сужавање или проширење колосека, те довело до укочености возила.

Код лома шине треба утврдити напрезање шине и на основу тога установити да ли је лом проузрокован услед истрошености шине или превеликог напрезања.

С обзиром на каквоћу шина, треба утврдити да ли је лом нов или стари, да ли има зарђалих или црних места и сл., што може бити доказ да је постојала пукотина старијег датума, која је довела до лома шина.

Ако је непосредно пред местом исклизнућа примећена немирна вожња, мора се установити да ли су надвишења шина прописна. Нарочито се мора прегледати нагиб унутрашњих шина према хоризонталу, пошто је то важно с обзиром на проширење колосека.

Измерити дилетацију (размак између шина, односно отвор дилатационих справа).

Пошто постоји могућност прескакања точка код састава шина, треба прегледати везице. У случају пењања венца точка на крајевима везица, утврдити да ли су олабавиле, да ли су добро причвршћене уз шине и да не висе због истрошености шинске главе;

У случају пењања точка на главу шине и преко ње потребно је утврдити у кривинама да ли надвишење одговара техничким прописима, као и да ли нагиб бочног похабаног дела главе шине прелази 34° у односу на вертикалну осу;

2.5.5. Ширина колосека

Начинити скицу са подацима о измереној ширини колосека и надвишењу колосека помоћу ручних мерила на месту исклизнућа, испред и иза у правцу кретања возила. У случају упадања осовине у колосек мора се измерити и ширина колосека око првог прага исклизнућа у зони од најмање 3 прага уназад и најмање 3 прага унапред.

потребно је испитати да ли у близини места исклизнућа има већих улегнућа, пукотина, лабавих прагова и сл. Ово нарочито важи на већим насипима и у близини отворених објеката. Код вожње из једне кривине у другу треба утврдити да ли постоји прописана међуправа прописане дужине, без надвишења, односно колика је дужина међуправе и да ли одговара техничким прописима, као и да ли постоје прелазне кривине. Код исклизнућа која су настала у близини објекта мора се утврдити да ли је нивелета пруге испред и иза објекта једнака, постоји ли слободни профил пруге и колосека. Код мањих објеката где су шине причвршћене на дрвеним гредама (мањи отвори) мора се утврдити да ли су уздужни носачи довољно осигурани, да ли је било помицања, као и нагиб и прописна ширина.

У случајевима исклизнућа на дефектним местима пруге или ако су места у оправци, мора се установити да ли су постављени или дати потребни одговарајући сигнали за лагану вожњу и да ли је возно особље било обавештено.

Испитивањем особља треба утврдити да ли су раније запажене неке мане на колосеку, као љуљање кола, ударци.

Измерене величине упоредити са дозвољеним граничним мерама:

- Нормална ширина колосека у правој и кривинама полупречника 250 m и већим, износи 1435 mm.
- Највећа ширина колосека, укључујући и проширење, износи 1470 mm.
- Најмања ширина колосека износи 1426 mm.

Ширина новог колосека, изражена у mm, мери се управно на осу колосека на најужем месту у равни која се налази на 14 mm испод возне површи.

Ширина колосека у експлоатацији се мери управно на осу колосека на најужем месту у равни која се налази на 0-14 mm испод возне површи.

У кружним кривинама полупречника мањег од 250 m, колосек се проширује померањем унутрашње шине од осе колосека.

Проширење колосека у зависности од полупречника кривине дато је у табели 1:

Табела 1: Проширење колосека у зависности од полупречника кривине

Полупречник кривине R	Проширење e	Ширина колосека
[m]	[mm]	
≥ 250	0	1435

Полупречник кривине R	Проширење e	Ширина колосека
[m]	[mm]	
249-200	5	1440
199-150	10	1445
149-120	15	1450
<120	20	1455

2.5.6. Поступност у промени ширине колосека

Проширење колосека почиње иза почетка прелазне кривине (у даљем тексту: ППК) на месту где је полупречник мањи од 250 m и расте постепено, у подједнаким корацама тако да се пуна вредност проширења постигне на крају прелазне кривине (у даљем тексту: ПКК) тј. на почетку кружне кривине (у даљем тексту: ПСК).

Проширење колосека може почети и раније, на месту где је полупречник већи од 250 m.

Код колосека без прелазне кривине, проширење се изводи у правој испред кривине, у подједнаким корацама по појединачним праговима, тако да се потребно проширење постигне на ПСК.

Континуално извођење проширења колосека врши се:

- у кружној кривини без прелазних кривина;
- код кратких међуправца, делом у правој, а делом у кружној кривини;
- у сложеној кривини, тако да се разлика у ширини колосека изравнава ако:
 - има прелазне кривине, у прелазној кривини између оба лука;
 - нема прелазне кривине, разлика у ширини колосека изравнава се на делу кружне кривине са већим полупречником;
 - је дужина прелазне кривине недовољна, разлика у ширини колосека изравнава се по целој дужини прелазне кривине, а продужава се и на део кружне кривине са већим полупречником;
- код кружних кривина супротног смера, тако да се разлика у ширини колосека изравнава:
 - ако су без прелазних кривина али са прописаним међуправцем, на оба шинска трака по целој дужини међуправца;
 - ако нема међуправца а кривине су истог полупречника;
 - ако нема међуправца а кривине су различитих полупречника;
 - ако је међуправец недовољне дужине, разлика у ширини колосека изравнава се по целој дужини међуправца, а продужава се постепеним померањем спољашње и унутрашње шине једног дела обе кривине, или само померањем спољашње и унутрашње шине на делу кривине са већим полупречником, што зависи од дужине међуправца и разлике у величини полупречника кривина;
- код скретница чији је почетак са проширењем, изравнање, због различитих ширине колосека на делу пруге испред и на почетку скретнице, извршава се у колосеку испред скретнице.

2.5.7. Мерење геометрије колосека на магистралним и регионалним пругама

Код нових, унапређених и обновљених магистралних и регионалних пруга спроводи се мерење релативне геометрије колосека, по параметрима дефинисаним стандардом SRPS EN 13848-1, коришћењем мерних система и мерних возила дефинисаних стандардом SRPS EN 13848 (делови од 2 до 4).

Граничне вредности параметара релативне геометрије колосека, дефинисане стандардом SRPS EN 13848-5, су:

- граница за хитну (неодложну) интервенцију (у даљем тексту: ГХИ) – односи се на вредност параметра, која, ако је премашена, захтева предузимање мера за смањење ризика од исклизућа на прихватљив ниво, што се може учинити затвором пруге, санацијом геометрије колосека или смањењем брзине;

- граница интервенције (у даљем тексту: ГИ) односи се на вредност параметра, која, ако је премашена, захтева ванредно одржавање у циљу да вредност индикатора не достигне ГХИ пре следећег мерења;
- граница упозорења (у даљем тексту: ГУ) – односи се на вредност параметра, која, ако је премашена, захтева анализу стања геометрије колосека и укључење у редовно одржавање, ако је потребно.

Толеранције параметара за ГХИ су дефинисане стандардом SRPS EN 13848-5, а толеранције параметара за ГИ и ГУ, дефинишу се у оквиру система управљања безбедношћу управљача инфраструктуре. Одређивање квалитета геометрије колосека дефинисано је стандардом SRPS EN 13848-6.

Вредности дате у Табели 2 и 3 примењују се на номиналне ширине колосека 1435мм и шире. У другом случају граничне вредности могу се мењати у складу са толеранцијама за растојање између лица бандажа на осовини.

Минималне и максималне вредности у Табели 2 и Табели 3 односе се на номиналну ширину колосека и независне су од пројектоване ширине колосека.

SRPS EN 13848-6 стандард не даје максималне вредности ГХИ за средњу ширину колосека, зато што ризик повезан са широм средњом ширином колосека је покривен вредностима ГХИ за изоловане дефекте ширине колосека. Минималне вредности ГХИ за средњу ширину колосека су постављене како би се контролисао један важан параметар који утиче на еквивалентну коничност. Како год, нормативне вредности границе интервенције су дате за максималну ширину колосека.

Табела 2 – Ширина колосека - ГХИ – Изоловани дефекти – Номинална ширина колосека до максималне вредности

Брзина (у km/h)	Нормална ширина колосека до максималне вредности [mm] ГХИ	
	Минимум	Макимум
$V \leq 80$	- 11	+ 35
$80 < V \leq 120$	- 11	+ 35
$120 < V \leq 160$	- 10	+ 35
$160 < V \leq 230$	- 7	+ 28
$230 < V \leq 300$	- 5	+ 28
$300 < V \leq 360$	- 5	+ 28

НАПОМЕНА 1: Осим за брзине веће од 300 km/h, границе хитне интервенције су нормативне.
НАПОМЕНА 2: Ове вредности су заменене вредностима дефинисаним у INF TSI, где се примењују.

Ове вредности у Табели 2, могу бити строже за скретнице и укрштаје како би се испоштовали одређени безбедносни параметри.

Табела 3 – Ширина колосека ГХИ – Номинална ширина колосека до средње вредности ширине колосека преко 100 м

Брзина (у km/h)	Номинална ширина колосека до средње вредности ширине колосека преко 100 м [mm]
	Минимум
$V \leq 40$	N/P
$40 < V \leq 80$	- 8
$80 < V \leq 120$	- 7
$120 < V \leq 160$	- 5
$160 < V \leq 230$	- 5
$230 < V \leq 300$	- 3

$300 < V \leq 360$	- 2
НАПОМЕНА: Осим за брзине преко веће од 300 км/х, граница хитне интервенције су нормативне.	

Споро пропадање средње ширине колосека даје време да се испланира одржавање када се достигне граница интервенције (ГИ), и због тога у нормалним условима, не би требало да се достигну вредности ГХИ.

Минималне вредности у Табели 3 могу бити ”попуштене” за 1мм када је номинални нагиб шине 1:20.

2.5.7.1. Вертикално одступање

Вредности ГХИ изолованих дефеката за вертикално одступање су дати у Табели 4.

Табела 4 – Вертикално одступање - ГХИ – Изоловани дефекти – Од нулте до максималне вредности

Брзина (у км/х)	Од нулте до максималне вредности [mm]	
	Опсег таласне дужине	
	D1	D2
$V \leq 80$	28	N/P
$80 < V \leq 120$	26	N/P
$120 < V \leq 160$	23	N/P
$160 < V \leq 230$	20	24
$230 < V \leq 300$	16	18
$300 < V \leq 360$	14	16
НАПОМЕНА: Осим за брзине преко веће од 300 км/х, граница хитне интервенције су нормативне.		

У Табели 4, за брзине мање или једнак 40 км/х, граница може бити ”попуштена” до 31 мм.

Посебну пажњу треба посветити дефектима кратких таласних дужина који, иако није вероватно, могу постати опасни уколико је њихова амплитуда висока.

2.5.7.2. Надвишење

Овај стандард не даје вредности ГХИ за надвишење, зато што ризик повезан са дефектима надвишења је у вези са витоперности и мањком надвишења. Вредности ГХИ за витоперност су дате у 7.6. Границе мањка надвишења зависе од пројектованог смера колосека, принцип грађења, конструкцију возила и врсту операције на свакој траси.

Треба обратити пажњу на варијације надвишења са таласним дужинама од око 20 м, што може да узрокује већи ризик од исклизнућа за товарне вагоне услед неоптерећености точка које је везано за динамичко понашање.

Сваки Управљач Инфраструктуре може да назначи границе за своју мрежу, узимајући у обзир горе наведене карактеристике.

2.5.7.3. Витоперност

Граница витоперности колосека је функција мерне базе (ℓ) примењена у складу са једном од једначина (погледати Сliku 1):

$$1) \text{ Граница витоперности} = ((20/\ell) + 3) \text{ за } D \leq (R-100)/2 \quad (\text{крива А})$$

са максималном вредности од:

7 mm/m за трасе са пројектованим брзинама $V \leq 200$ км/х;

5 mm/m за трасе са пројектованом брзином $V > 200$ км/х;

2) Граница витоперности = $((20/\ell) + 1,5)$ за $(R-100)/2 < D < (R-50)/1,5$ (крива В)

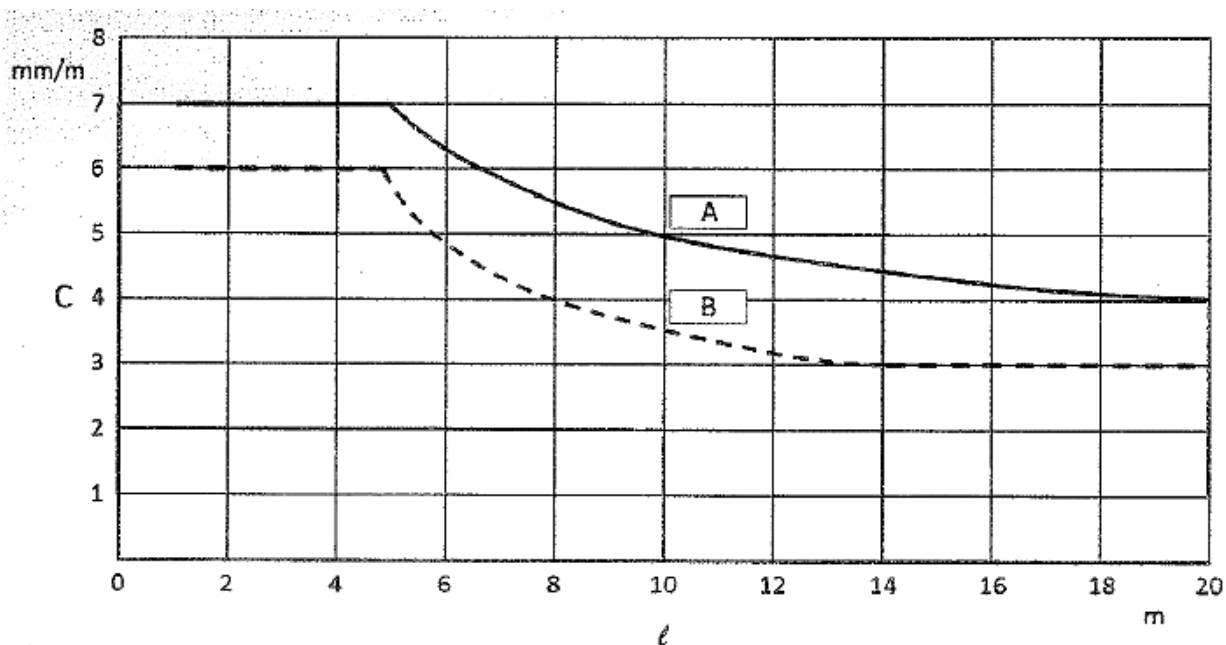
Са максималном вредности од 6 mm/m и минималном вредности 3 mm/m.

У обе једначине:

ℓ је дужина базе витоперности, где је $1,3 \text{ m} \leq \ell \leq 20 \text{ m}$

D је надвишење (у mm)

R је радијус кривине (у m)



Слика 1 – Витоперност – ГХИ – Изоловани дефекти – Од нуле до максималне вредности

Легенда

ℓ је дужина базе витоперности (у m) – погледати Табелу 1

A крива A

B крива B

C ГХИ вредност за витоперност (у mm/m)

Вредности витоперности у складу са Сликаом 1 треба једино да се примењују уколико се витоперност протеже на дужини од најмање 1m.

Минимална дужина базе која се овде разматра је 1,3 m, а максимална 20 m. у складу са ORE B55 RP8.

За номиналну ширину колосека већу од 1435 mm, Управљачи Инфраструктуром треба да дефинишу граничне вредности за сопствену мрежу, нпр. засновану на правилу за претварање вредности параметара за колосек са ширином већом од 1435 mm, у складу са EN 13803.

Може се дозволити прекорачење горе назначене границе надвишења D уколико се изврше друга мерења како би се осигурала безбедност нпр. постављање шине вођице или система за подмазивање шина.

НАПОМЕНА: За дуге базе витоперности, како одређене оштре кривине имају пројектовано високу витоперност, захтевају посебну пажњу при одржавању, зато што су мале вредности између вредности ГХИ и вредности пројектоване витоперности.

2.5.8. Граница упозорења и интервенције

За разлику од граница хитне интервенције, које узимају у обзир интеракцију колосек/возило, као и ризик од неочекиваних догађаја, остали нивои квалитета су углавном везани за политику одржавања.

Политика одржавања може бити усмерена или ка једино одржавања сигурности или постизању доброг квалитета вожње, нижег коштања "животног циклуса" или примамљивије услуге (веће брзине) као додатак сигурности. Границе упозорења и границе интервенције, постављене од стране Управљача Европске Инфраструктуре, ће бити постављене да најмање осигурају безбедност и могу да буду ригорозније да се оствари одређен ниво квалитета вожње.

Због ових разлога, вредности дате у Анексу Б треба сматрати као чисто показне, приказујући уобичајени начин рада код већине Управљача Европске Инфраструктуре.

2.5.9. Средња ширина колосека на дужини већој од 100 м

Граничне вредности дате у Табели 6 су нормативне и примењују се на номиналну ширину колосека од 1435 mm и већу. Представљају разлике од номиналне ширине колосека и независне су од пројектоване ширине колосека.

Табела 6 – Ширина колосека – ГИ – Номинална ширина колосека до средње вредности ширине колосека преко 100 m

Брзина (у km/h)	Номинална ширина колосека до средње вредности ширине колосека преко 100 м [mm]
	Максимум
$V \leq 40$	N/P
$40 < V \leq 80$	N/P
$80 < V \leq 120$	+ 20
$120 < V \leq 160$	+ 20
$160 < V \leq 230$	+ 20
$230 < V \leq 300$	+ 20
$300 < V \leq 360$	+ 20

Када се достигну вредности у Табели 6, посебну пажњу треба обратити на стабилност стабилност вожње товарних вагона у кривинама малог радијуса.

2.5.10. Релативни утицај различитих параметара

2.5.10.1. Систем колосек-возило

Железнички колосек има три функције: ношење воза, његово вођење и прихватање вучне силе и силе кочења. Ове функције воде до вертикалних, бочних и подужних сила између воза и колосека.

Интеракција колосек-возило не може се тачно одредити као детерминистички процес, зато што он зависи од великог броја спољних и унутрашњих фактора система.

Неки спољни фактори нису узети у обзир при одређивању граница хитне интервенције, као што је ветар или резонантни утицај услед доњег строја.

Посматрајући само интеракцију колосек-возило, морају се узети у обзир три типа критеријума:

- Безбедносни параметри

1) Сума усмеравајућих сила ($\sum Y$)

Овај параметар описује ризик од померања колосека под оптерешћењем услед великих сила на колосеку.

Бочни отпор колосека је највише повезан са трећем прагова на туцанику. Онда, зависи од вертикалне силе примењене на колосек. Представљена је преко јако прости законитости, такозване Прудомове (Prud'Homme) формуле или границе, која је дата као:

$$\sum Y \leq k_1 (10 + P_0/3) , \text{ где је:}$$

P_0 статичко оптерећење осовине (у kN);

k_1 једнако је 1 за локомотиве, вучне јединице, и путничка кола; и 0.85 за товарене вагоне.

2) Бочне (Y) и вертикалне (Q) комбинације сила

Однос Y/Q који ствара точак, описује ризик од исклизнућа, одговора пењању бандажа точка на шине.

Однос Y/Q мора да буде нижи од критичне вредности зависно од угла бандажа точка, услова контакта, брзине и других фактора.

- Параметри удобности

Удобност се процењује мерењем вертикалних и бочних убрзања сандука возила (респективно z^{**} о y^{**}).

- Параметри који утичу на „животни циклус компонената

„Животни циклус“ компонената колосека и возила углавном је везано за вертикалне и бочне силе, нарочито у кривинама малог радијуса ($R \leq 600 \text{ m}$), где се морају узети у обзир квази-статичке бочне и вертикалне силе.

2.5.10.2. Утицај параметара геометрије колосека на понашање возила и безбедност

Да би дефинисали квалитет геометије колосека, неопходно је да изаберемо и комбинујемо значајне параметре геометрије колосека, и утврдимо граничне вредности за безбедност узимајући у обзир горе поменуте аспекте интеракције колосек/возило.

Искуство и теоријска разматрања су показала да практично сви параметри геометрије колосека имају утицај на понашање возила.

Одређене комбинације параметара геометрије колосека могли би да имају јак утицај на понашање возила.

Највећи утицаји појединачних параметара геометрије колосека на понашање возила су они назначени X у Табели А.1.

Табела А.1 – Однос између понашања возила и параметара геометрије колосека

Понашање возила (силе и убрзања)	Параметри			
	Ширине колосека	Вертикално одступање	Витоперност / надвишење	Смер колоска
ΣY	X		X	X
Q		X	X	X
Y	X		X	X
y^{**}			X	X
z^{**}		X		
Y / Q	X	X	X	X

Vitopernost i širina koloseka su naročito važni zbog njihovog odgovarajućeg uticaja na opterećenje točka i stabilnost vozila.

2.5.11. Остали критеријуми

Систем колосек-возило треба такође разматрати са становишта осталих критеријума који могу да изазову значајна понашања возила. Ови фактори, као што је наведено испод, иако нису подробно описани у овом Европском Стандарду, разматрани су у границама хитне интервенције постављеним у стандарду. Међутим, екстремни услови који могу створе опасне ситуације, а који нису разматрани:

- мањак или вишак надвишења, који стварају квази-статичке силе које могу да погоршају одзив возила и да створе локални дефект;
- хоризонтална закривљеност, која може да створи значајне квази-статичке силе;
- геометрија контакта точак-шина, нпр. еквивалентна коничност, која је битна за понашање возила при кретању;
- трење точак – шина, које има велики утицај на силе точак-шина;
- степен раста дефекта, како било који колосечни дефект може да напредује између две инспекције, његова амплитуда треба се посматра преко одговарајућих граница и степена раста и осталих сагледаних особина;
- тип возила и стање одржавања, колосек се уобичајено не може подредити само једном типу возила. Како свако возило има своје карактеристике и понашање, треба направити такве одредбе да сва возила, која су у складу са EN 14363 и осталим стандардима безбедности и одржавања возила, могу безбедно да се крећу.
- треба разматрати услове околине. Оптерећење од ветра нпр, може да има квази-статички утицај у истом смислу као недостатак надвишења, као и динамички утицај на возило.

Треба обратити пажњу на чињеницу да облик, комбинација и било каква циклична природа дефеката колосека, може довести до небезбедних ситуација чак и када вредности ГХИ нису прекорачене.

2.6. Утврђено стање возних средстава

2.6.1. У возу утврдити број возила која су исклизла, индивидуални број возила, место исклизних возила у возу, као и возила која нису исклиза али су учествовала у несрећи или имају оштећења;

2.6.2. Утврдити исправност квачења воза и стање теглећег уређаја:

- квачења између вучног возила и првих кола;
- квачење између осталих возила у возу;
- раскинуће, напрелина, деформација, недостатак или непрописана истрошеност делова;

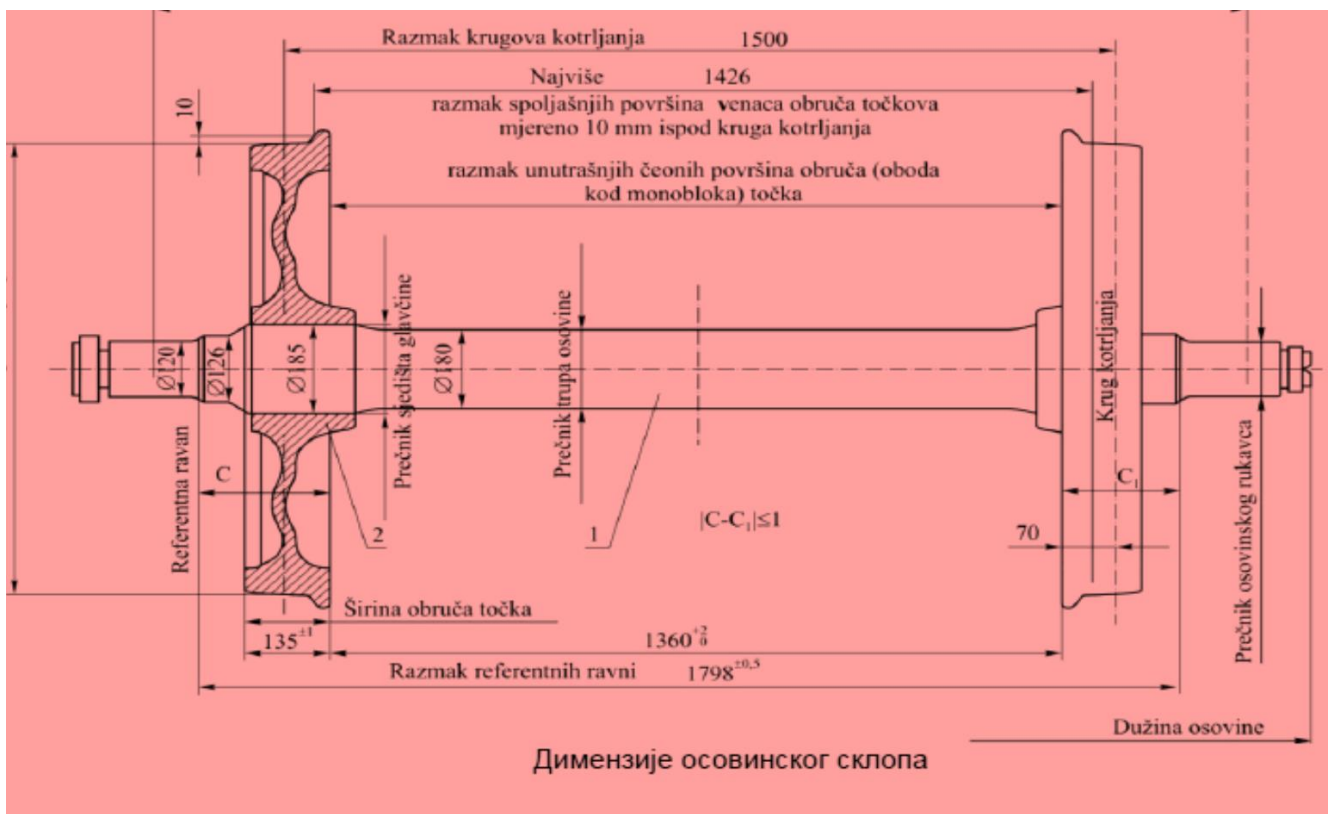
- непрописно осигурање сворњака од испадања;
- завијање или одвијање вретена квачила ручицом;
- ход куке у правцу тегљеника и правцу попречном на тегљеник;
- лабавост куке на повлачење руком у правцу тегљеника;
- вођица куке у чеоној греди да ли је подмазана или деформисана, осим ако није уграђен самоподмазујући уметак, који се не сме подмазивати;
- да нема радова заваривањем .

2.6.3. Утврдити исправност одбојничког уређаја:

- да су осе одбојника у истој равни са осом тегљеника, висина одбојника прописана, а одбојници учвршћени на грудној греди;
- да на деловима одбојника не постоје лом, напрслина, деформација;
- да је сударна чаура чија одбојничка плоча није округла осигурана против обртања и да ход одбојника није блокиран у ма ком положају;
- размак између осе одбојника и горње ивице шине мерен у стању мировања кола;
- висинска разлика између оса наспрамних одбојника;

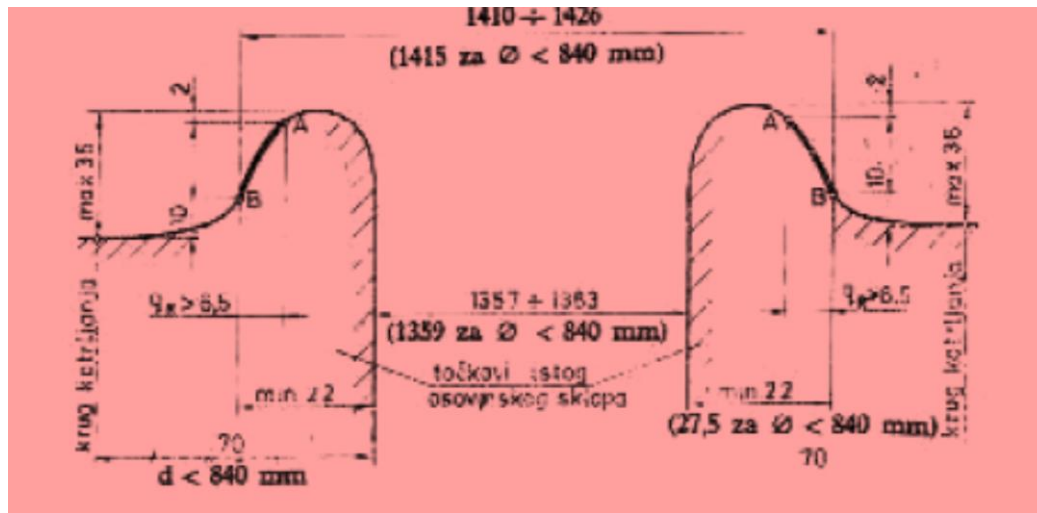
2.6.4. Утврдити стање осовинског склопа:

- да ли су точкови једноделни (моноблок) или дводелни (уобручен);
- да ли су обручи добро причвршћени на точковима, односно да нема померања у страну, да нису лабави, да ли обруч и точак имају недозвољених мана, да ли су точкови добро причвршћени на осовини,
- код моноблок точкова кружни канал који означава границу истошења,
- да ли на површини котрљања постоје трагови: љускања, равних места, налепница и удубљења,
- да ли на моноблок точку и телу точка са обручима има пукотина и знакова кривљења,
- да ли на осовинама има трагова трења;
- да ли се поједине мере осовинских склопова и њихових делова налазе унутар прописаних граница, тј. унутар граничних мера;



Сваку исклизлу осовину треба измерити справом за мерење размака точкова и резултат приложити иследном материјалу.

Мере истрошености венца точка измерити Qg одмерком и резултат приложити иследном материјалу



2.6.5. Утврдити стање огибљење возила:

- да су гибњеви једних кола по типу, мерама и броју листова једнаки, сем код троосовинских кола, где средњи гибњеви могу имати и мањи број листова;
- да су носећи гибњеви добро усађени у свом лежишту;
- да поједини листови нису међусобно померени;
- да на носећем гибњу нема квара који умањује његову еластичност и носивост;
- да су делови вешања исправни и у функцији;
- да ли постоје трагови додиривање, трење или задирање у рам или друге делове обртног постоља;
- да ли су зазори функционисања у границама дозвољених;

2.6.6. Брзину воза установити на основу брзиномерне траке.

2.6.7. Оштећења на деловима, склоповима и уређајима оштећених возила у возу. Процена колске штете, од стране прегледача кола. Сва возила (локомотива кола у возу) која су учествовала у несрећи или незгоди и имају оштећење морају се одмах по завршетку догађаја упутити у радионицу и прегледати на каналу. Тражити и извештај од радионце о прегледу кола ради допуне процене колске штете и цене за оправке кола.

У случају да се на возним средствима покажу недостаци или неке неисправности, потребно је утврдити да ли су оне могле бити узрок исклизнућа или се могу сматрати последицама исклизнућа или као запажања која нису утицала на несрећу.

2.7. Утврђено стање товара

Утврдити код товарених кола границу товарења у односу на носивост кола и категорију пруге, распорд товара у колима - оптерећење по осовини, обртном постољу исклизлих кола. Постоји ли оштећење, делимично оштећење, губитак робе. Да ли је товар-роба из међународног или унутрашњег превоза и да ли је под надзором царине.

2.8. податке о повређеним и усмрћеним лицима,

2.9. изјаве запослених који су учествовали у несрећи и незгоди,

2.10. изјаве сведока

В) ИСКЛИЗНУЋЕ ВОЗИЛА НА СКРЕТНИЦАМА

У поступку истраживања исклизнућа железничких возила на скретницама са циљем утврђивања узрока несреће поступак је исти као код истражног поступка исклизнућа железничких возила на колосеку у правцу и кривини, уз додатно утврђене податке за тип скретнице, тип шине у колосеку и скретници и мере колосека и скретнице;

На скретницама и укрштајима дозвољена су одступања од пројектованих вредности ширине код колосека у експлоатацији:

(a) $+7/-3$ mm за $V \leq 80$ km/h,

(б) $+5/-3$ mm за $V > 80$ km/h.

Дозвољена одступања од прописаних мера за скретнице у експлоатацији су:

(1) $+6$ mm и -3 mm за брзине до 120 km/h,

(2) $+4$ mm и -2 mm за брзине преко 120 до 160 km/h;

Мерење се врши шинским размерником.

За наспрамност састава - 3mm. Ако пројектом није другачије предвиђено, сви састави у скретници морају бити без дилатације. Изузетно се дозвољава дилатација од 4mm код изолованог састава, која се добија искључиво машинским сечењем шина.

Мери се метром.

Размак између отвореног језичка и главне шине на најужем месту мора омогућити несметан пролаз венца точкова возила и не сме бити мањи од 58 mm;

Мери се метром.

За отвор одвојеног језичка, мерено на месту где се стреличасти (шипни) затварач причвршћује на ножицу језичка износи $+4$ mm и -5 mm. При контроли исправности стања стреличастог затварача умеће се између језичка и главне належне шине на месту причвршћења затварача, плочица дебљине 5 mm. Тада се полуга у поставници код централног постављања и затварања скретница не сме затворити - уклопити, а у случају ручног постављања и закључавања скретница тег се не сме пребацити до краја. Ако се скретнице постављају електропоставним справама контролни контакти у справи се не смеју затворити. Ако се умеће плочица дебљине 3mm између језичка и главне належне шине на месту причвршћивања затварача, тада се полуга у поставници код централног постављања и затварања скретнице, мора затворити - уклопити, а у случају ручног постављања и закључавања скретнице, тег се мора пребацити до краја. Код скретница које су осигуране бравом, када се скретнички тег за постављање окрене на супротну страну шип првог стреличастог затварача мора имати преклоп од најмање 10mm а код другог затварача (ако постоји) шип мора ући у зазор шипне полуге. Преклоп код кукастог затварача износи најмање 10 mm.

Мери се метром и одмерком - плочицом.

Треба обратити пажњу на подмазаност клизних јастучића на делу прелазнице, као и на подмазаност потезних мотки (ластин реп);

Обратити пажњу на металне делове скретнице (језичке, врх срца) у смислу да ли је језичак искрзан по возној површини, дали је оједен - исхабан. Обично је језичак бочно исхабан онај који води у скретање што указује на могуће проширење колосека и на лошу везу - притврђеност колосечног прибора за шину и /или праг;

Обратити пажњу на стање скретничке грађе (прагова) у смислу трулости, притврђености колосечног прибора за прагове, укошености прагова нарочито у зони потезних мотки.

Начин постављања и осигурање скретница;

Мере ширине колосека испред и иза скретнице, као и над свим јастучићима, утврдити да ли је лабав корен језичка, да ли има неподбијених прагова, да ли постоји вибрација или хоризонтално померање језичка;

Положај скретнице непосредно после исклизнућа, да ли језичци приљубљују уз главну шину или не, ако не приљубљују, означити разлог (снег, лед, камен, шљунак, неподмазани јастучићи, крива спојна мотка и др);

Да ли је скретница била чиста и подмазана;

Стање колосечног прибора;

Стање скретнице и њено деловање уопште; ако је скретница укопчана у сигурносни уређај, треба утврдити стање и деловање уређаја, а нарочито да ли су пломбирани затвори и да ли је скретничар пре исклизнућа приметио некаве неисправност у деловању уређаја и то пријавио;

Када је последњи пут извршен технички преглед скретница и да ли су евентуално утврђене неисправности (недостаци) биле пријављене;

Да ли је по постављању скретнице у правилан положај пре наилазке воза извршен преглед скретнице;

Да ли је скретница прекренута испод возила;

Ако се исклизнуће десило на срцу скретнице, треба обратити пажњу на шиљак на срцу није знатно окрњен и стање контрашина (шина вођица);

Ако је исклизуће започело на језичку скретнице или је језичак оштећен извршити проверу геометрије језичка према упутствима произвођача и општим упутствима за одржавање скретнице као и мерење евентуалног зазора између језичка скретнице и шине на коју належе.

Г) НЕСРЕЋЕ НА ПУТНОМ ПРЕЛАЗУ

заједничко за све врсте обезбеђења саобраћаја на путним прелазима

У поступку истраживања несрећа на путном прелазу (заједничко за све врсте обезбеђења саобраћаја на путним прелазима) са циљем утврђивања узрока несреће поступак је исти као код карактеристичних истражних поступка описаних у тачкама А, Б, и В, овог Подсетника (потребни податаци од значаја за сам догађај), уз додатно утврђене податке за:

- основне техничке карактеристике укрштања железничке пруге и пута (километарски положај путног прелаза, угао укрштања пруге и пута);
- какав је видик у даљину са железничке пруге, као и с пута према долазећем возу;
- какве су биле временске прилике;
- географске карактеристике терена и остале месне прилике;
- интензитет саобраћаја друмског, железничког, пешачког;
- да ли на путу постоје прописани друмски саобраћајни знаци (знаци који означавају наилазак на место укрштавања пута са пругом у нивоу, саобраћајни знаци приближавања месту укрштавања пута и пруге као и „Андрејин крст“. Да ли су саобраћајни знаци били исправни и са које су се удаљености могли уочити из друмског возила;
- да ли је чело воза правилно сигналисано;
- врсту друмског возила које је учествовало у несрећи (аутомобил, камион, трактро, кола са запрегом и др.), и ако има усмрћених и повређених лица прикупити податке о њима и опис повреде;
- утврђено стање вучних возила воза/маневарског састава:
 - број локомотиве, положај на колосеку, исклиза - бројеви исклизих осовина, точкова;
 - стање кочница - да ли је мењач врсте кочница на вучном возилу укључен у правилан и исправан положај;
 - проврити стање, загрејаност, положај и дебљину кочних уметака, загрејаност точка и осовнског лежаја;
 - уколико то услови омогућавају испитати заптивеност главног резервора и главног вода, упоредити са дозвољеним вредностима, извршити почетни степен кочења и проверити да ли кочни уметци чврсто належу на точкове. Након тога завести брзо кочење, проверити ходове клипа кочног цилиндра, а потом кочник ставити у положај вожња проверити да ли је кочница откочила.
 - снабдевеност и исправности пескарне, као и о чињеници да ли је пескара била коришћена пре судара.

Стање у управљачници локомотиве:

- положај ручице смера;
- положај ручице директне кочнице;
- положај ручице аутоматске продужне кочнице;
- стање прекидачи AS уређаја;
- стање пнеуматског вентила AS уређаја;
- стање брзиномера, и поступак са брзиномерном траком;
- стање радио - диспечерског уређаја;
- пропратне исправе воза и поступак са њима;
- утврђено стање вучених возила воза/маневарског састава;
- попис свих и вучених возила у возу/маневарском саставу (серија и број возила);
- код воза упоредити теретницу(С-3) да ли одговара стварном стању код воза и да ли је исправно попуњена у скалду са Правилником о евиденцији коју воде железнички превозници и управљач железничке инфраструктуре;
- код маневарског састава пописати маневарски састав од завршних кола према челу маневарског састава;
- маса воза/маневарског састава (дужина, бруто, тара, нето);

- код воза упоредити стварно стање према натписима на возилима, и товарном листу и уписаних података у теретници (С-3);
- код маневарског састава пописати према стварном стању;
- стање укључених кочница у возу/маневарском саставу, осим код кола код којих је кочница оправдано искључена или ослистана;
- код кола код којих је кочница искључена или олистана проверити у путни лист (С-1) да ли је број кола уписан и наведен разлог (не коче, неисправна кочница). Уколико постоје разлике проверити шта је уписано у теретници воза за кочну масу а затим проверити Извештај о саставу и кочењу (С-4);
- уколико има више кола која не коче у возу/маневарском саставу проверити рапоред број некочених осовина између две исправне аутоматске кочнице према одредбама Правилника о кочницама и кочењу возова и возила;
- проверити мењаче врсте кочења да ли су постављени у исправни положај. Упоредити са стварним стањем воза (да ли у возу има кола код којих је мењач врсте кочница у положају G број кола и место у возу), према одредбама Правилника о кочницама и кочењу возова и возила и уписаним подацима у С-1 од стране прегледног радника;
- проверити мењаче силе да ли су постављени у исправни положај. Упоредити са стварним стањем воза. Код товарених кола уколико су мењачи силе у положају празно проверити са уписаним подацима у С-1 од стране прегледног радника. Упоредити са извештајем о кочењу возова С-4.
- стање, загрејаност, положај и дебљину кочних уметака, загрејаност точка и осовонског лежаја;
- нађено стање положаја кочних уметака (укочен воз папуче приљубљене по котрљаљној површини точка, кочне папуче одвојене од точка-откочено стање воза);
- ако је воз укочен измерити ход клипова кочних цилиндара, ако је откочен преко потезне жице откочног уређаја проверити да ли има преосталог ваздуха у главном воду и кочним цилиндрима. Преостали ваздух у главном ваздушном воду може се проверити и отварањем чеоне славине на последњим колима у возу или првим колима у возу код којих кочни уређај није оштећен од последица несреће или незгоде;
- спајање главног ваздушног вода локомотиве и гарнитуре воза, положај ручице чеоне славине локомотиве и кола у возу;
- оштећења на деловима, склоповима и уређајима оштећених возила у возу. Процена колске штете, од стране прегледача кола. Сва возила (локомотива кола у возу) која су учествовала у несрећи или незгоди и имају оштећење морају се одмах по завршетку догађаја упутити у радионицу и прегледати на каналу. Тражити и извештај од радионце о прегледу кола ради допуне процене колске штете и цене за оправке кола;
- извршење прописа код отпремаља и пријема возова (обезбеђење пута вожње – улаз, излаз, пролаз, давање допуштења, одјаве и др.);
- прикупити изјаве на месту несреће од свих учесника и сведока а нарочито оних који директно учествују у извршењу железничког саобраћаја;

Несреће на путном прелазу који је обезбеђен саобраћајним знацима на путу зоном потребне прегледности

У поступку истраживања несреће на путном прелазу који је обезбеђен саобраћајним знацима на путу зоном потребне прегледности, са циљем утврђивања узрока несреће утврђује се и:

- да ли је учесницима у друмском саобраћају обезбеђена потребна зона прегледности којом се омогућава несметан и непрекидан видик на пругу;
- да ли је возач друмског возила зауставио возило да би сачекао пролазак воза;
- да ли је машиновођа благовремено давао сигнални знак „пази“ (на основу записа региструјућег брзиномера утврдити употребу, као и брзину, а такође и изјавом сведока железничких радника или лица ван железнице);
- да ли на прузи постоје пружне опоменице;

Према Закону о безбедности у друмском саобраћају:

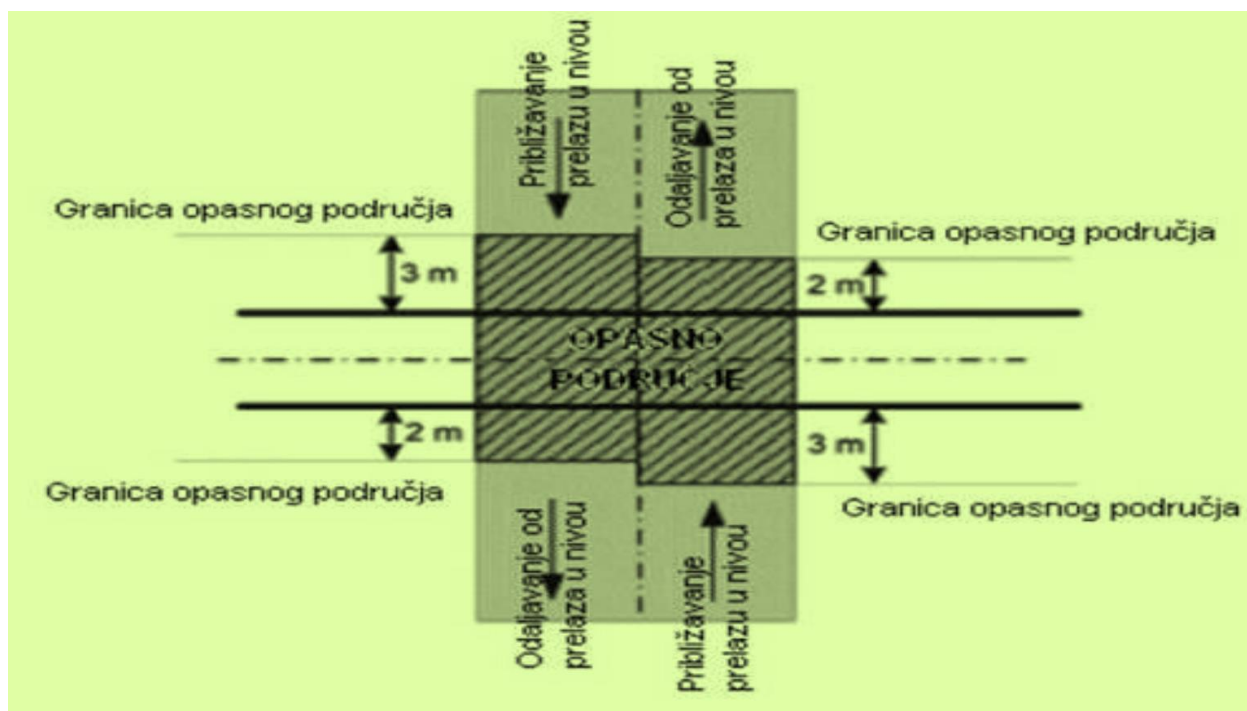
- члан 100 саобраћај на прелазу пута преко железничке пруге прописује да је возач дужан да пропусти шинско возило које се креће по железничкој прузи. Возач који се возилом приближава прелазу пута

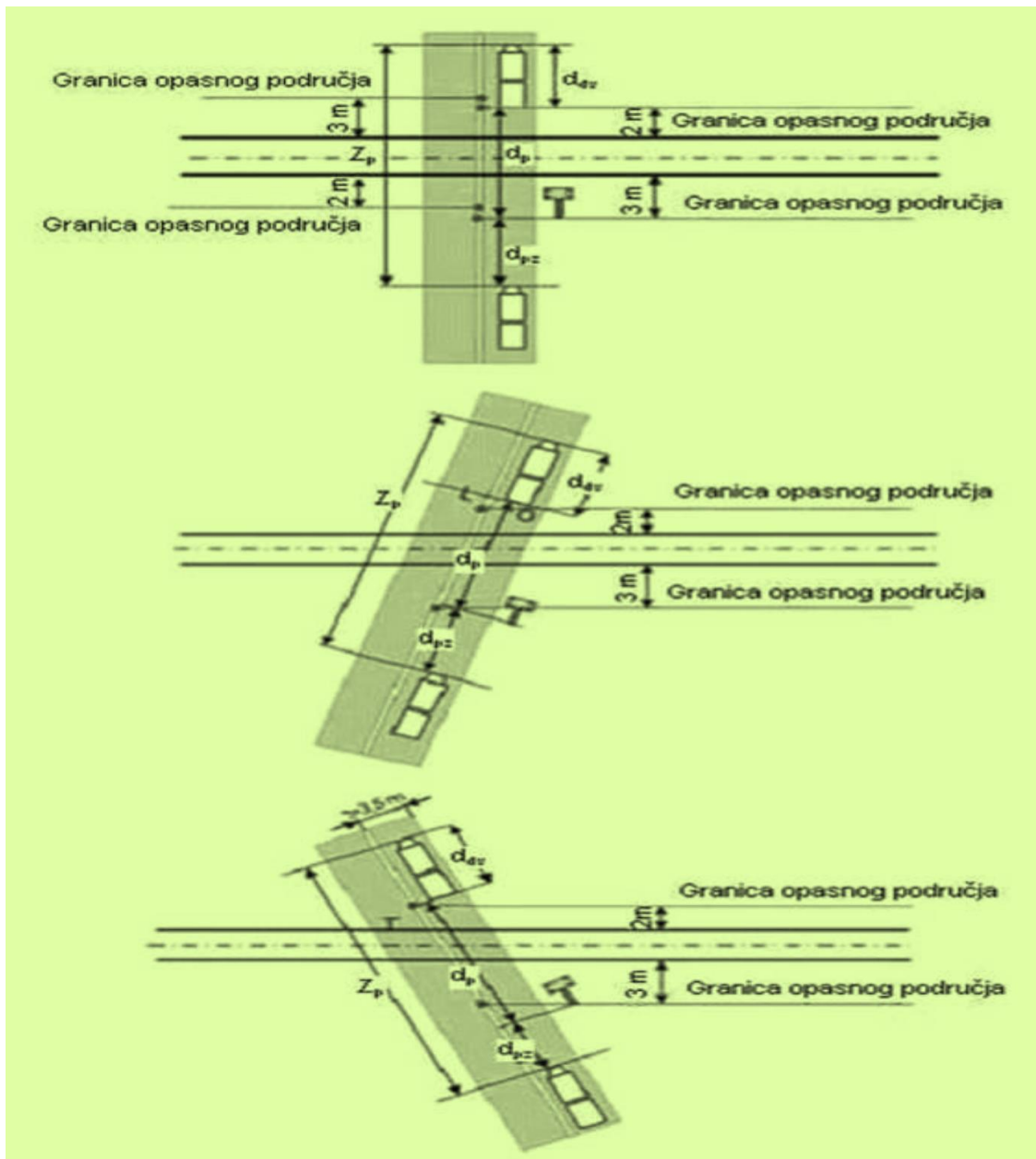
преко железничке пруге, дужан је да кретање возила прилагоди тако да га може зауставити пред уређајем за затварање саобраћаја на прелазу или пред уређајем за давање знакова којима се најављује приближавање воза, односно да може да заустави возило пре него што ступи на железничку пругу,

- чланом 101 прописано је да су учесници у саобраћају дужни да се зауставе пред прелазом пута преко железничке пруге, ако је уређај за затварање саобраћаја спуштен, ако је тај уређај почео да се спушта, односно када им је светлосним саобраћајним знаком којим се најављује приближавање воза прелазу пута преко железничке пруге у истом нивоу без браника, забрањен пролаз.

Према Правинику о начину укрштавања железничке пруге пута, пешачке или бицикличке стазе, место на којем се може извести укрштање и мерама за осигурање безбедног саобраћаја (Сл.гласник РС, бр 89/2016) прописано је:

- опасно подручје на путном прелазу у дужини од 3м са обе стране железничке пруге мерено од осе колосека, односно од осе крајних колосека, када пут прелази преко два или више колосека;





где је:

d_{rz} – дужина возила заустављања друмског возила;

d_p – дужина путног прелаза;

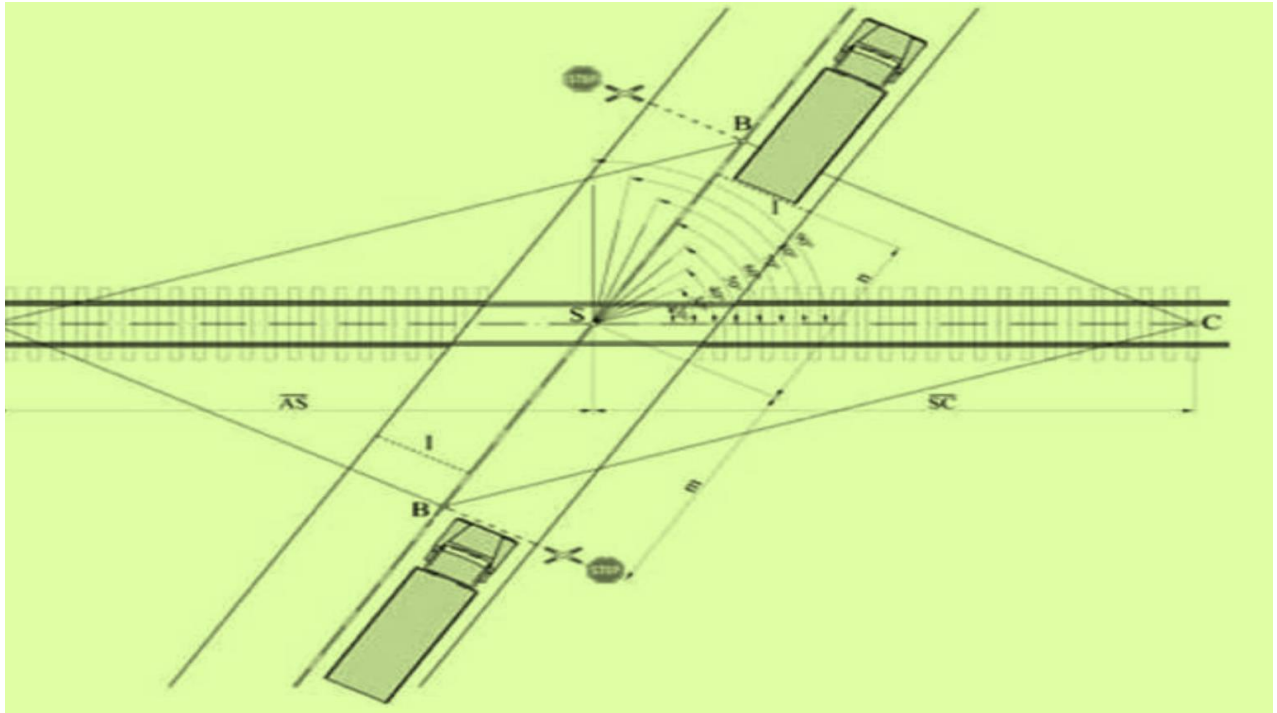
L - линија наспрамна на десну ивицу друмског појаса;

O - тачка пресека десне ивице друмског појаса и границе опасног подручја;

T – тачка пресека невидљиве линије, наспрамне на десну ивицу друмског појаса и невидљиве линије, упоредно са десном ивицом друмског појаса на удаљености од 3,5 м, ако је кловозна трака ужа од 3,5 м а од леве ивице коловоза ако је коловозна трака шири од 3,5 м.

- зона потребне прегледности је тродимензионални простор прегледности у коме се врши безбедно заустављање друмских возила испред саобраћајног знака који означава место на коме пут прелази преко железничке пруге на путном прелазу, а одређује се на основу вредности рачунске брзине друмских возила и највеће допуштене брзине железничког возила на прузи;

- зона потребне прегледности на прелазу пута преко железничке пруге (путног прелаза);



Где је:

B – место на путу са ког учесник у друмском саобраћају мора да приликом приближавања путном прелазу, с обзиром на дозвољену брзину на путу, има непрекинут преглед до места видљивости на прузи у тачки **A** и **C**. Место видљивости са пута на железничку пругу је на раздаљини дужине зауставног пута друмског возила пре саобраћајног знака који означава место прелаза пута преко железничке пруге;

A и **C** – место видљивости на прузи удаљено од путног прелаза, на коме учесник у друмском саобраћају мора са места видљивости на путу у тачки **B** да има могућност да поуздано уочи долазеће возило на прузи и да заустави друмско возило пре саобраћајног знака који означава место преласка пута преко железничке пруге. Место видљивости одређује се израчунавањем пута приближавања железничког возила.

Потребна прегледност одређује се према обрасцу:

$$L_{ppp} = AS = SC = t_{pdv} \cdot \frac{V_z}{3,6} (m)$$

Где је:

L_{ppp} – дужина потребне прегледности с пута на железничку пругу (m);

t_{pdv} – укупно потребно време да друмско возило највеће допуштене дужине крене од тачке **B** (тачка испред саобраћајног знака који означава место на коме пут прелази преко железничке пруге) и својим задњим делом пређе границу слободног профила железничке пруге с друге стране путног прелаза (замишљена линија **l** нормална на осу пута) (s);

V_z - највећа допуштена брзина на железничкој прузи у зони путног прелаза (km/h).

Укупно време потребно да друмско возило највеће допуштене дужине пређе преко подручја путног прелаза,

Односно величина "t_{pdv}" одређује се према:

$$t_{pdv} = t_a + t_v (s),$$

где је:

t_a – време потребно да друмско возило након покретања постигне $V_p = 4 \text{ km/h}$ уз предпостављено равномерно убрзано кретање (s);

t_v - време вожње друмског возила од постизања V_p до преласка линије **l** задњим делом (s).

На путу испред путног прелаза поставља се саобраћајни знак за ограничење брзине, који уједно представља почетак потребне прегледности путног прелаза.

Зона потребне прегледности на путном прелазу мери се по оси железничке пруге од њеног сечења са осом пута на једну и на другу страну железничке пруге и по оси пута од његовог сечења са осом железничке пруге на једну и на другу страну пута, према приказу одређивања зоне потребне прегледности за друмска возила.

Висина зоне потребне прегледности обухвата простор, у висини између 1,0 и 2,5 м мерено изнад коте колсека изнад тачке на путу од које учесник у друмском саобраћају треба да има несметан и непрекидан поглед до тачке потребне видљивости на железничкој прузи, као и простор изнад тачке потребне видљивости на железничкој прузи у висини између 1,5 и 4м мерено изнад горње ивице шине железничке пруге.

Несреће на путном прелазу који је обезбеђен са семафорима и саобраћајним знацима на путу

У поступку истраживања несреће на путном прелазу који је обезбеђен семафорима и саобраћајним знацима на путу, са циљем утврђивања узрока несреће утврђује се и:

- Најмања удаљеност између семафора и колосека;
- Да ли постоје исправни и на прописном месту саобраћајни знаци на путу који означавају:
 - укрштавања пута и пруге „Андерејин крст“;
 - који најављују учесницима у друмском саобраћају приближавање путном прелазу опремљеним светлосном сигнализацијом –семафор;
 - прописану брзину саобраћаја возила преко зоне путног прелаза;

Несрећа на путном прелазу који је обезбеђен браницима или полубраницима којима се рукује на лицу места и саобраћајним знацима на путу

У поступку истраживања несрећа на путном прелазу који је обезбеђен браницима или полубраницима којима се рукује на лицу места и саобраћајним знацима на путу, са циљем утврђивања узрока несреће утврђује се и:

- најмања удаљеност између браника/полубраника и колосека;
- удаљеност места послуживања уређаја путног прелаза од самог путног прелаза и да ли се са места послуживања види путни прелаз;
- да ли је браник/полубраник спуштен;
- да ли је чувар путног прелаза забранио прелаз друског возила (ако је саобраћај на путном прелазу обезбеђен само чуварем путног прелаза), да ли је био на лицу места и да ли је благовремено обуставио саобраћај друмских возила преко путног прелаза;
- да ли су браници/полубраници снабдевени рефлектујучом плочицом и да ли су снабдевени црвеним светуљкама на врху мотке и како су оне функцинисале;
- да ли је подручије путног прелаза осветљен посебним осветљењем (ако се догађај десио у току ноћи);
- ако се руковалац браника/полубраника редовно налази на месту одакле се виде браници, да ли је постављен уређај за давање светлосних и звучних знакова на путу којима се учесници у друмском саобраћају упозоравају о спуштању браника/полубраника и да ли је исти исправан;
- колико браника послужује односни послужилац;

Несреће на путном прелазу који је обезбеђен аутоматским полубраницима са семафорима и саобраћајним знацима на путу

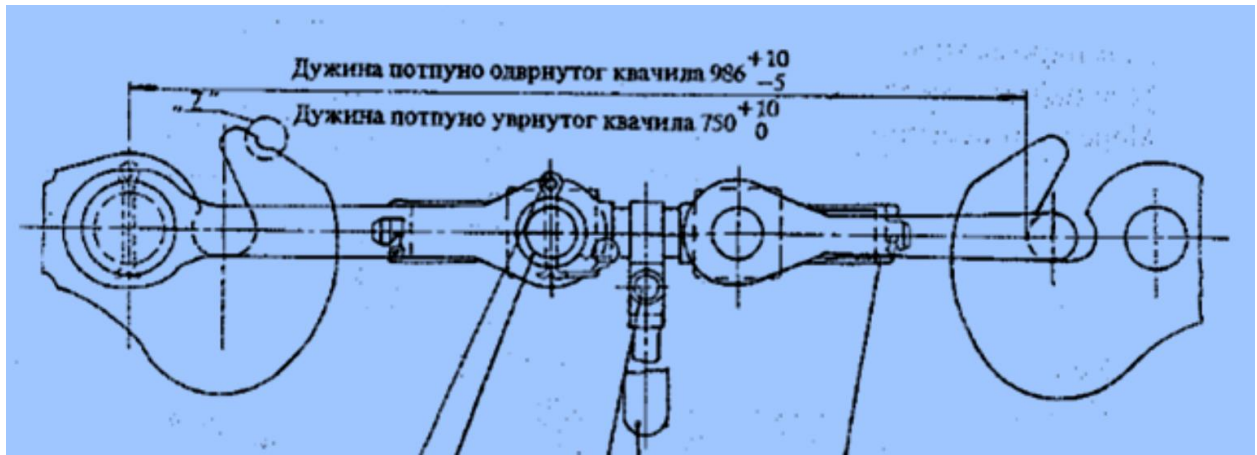
У поступку истраживања несреће на путном прелазу који је обезбеђен аутоматским полубраницима са семафорима и саобраћајним знацима на путу са циљем утврђивања узрока несреће утврђује се:

- постојање и исправност главних или контролних сигнала којима се штити зона прелаза;
- да ли на прузи постоје потребни сигнали укључне тачке (сигнални знаци 57 односно 57а) и сигнал почетка зауставног сигнала испред путног прелаза код уређаја са даљинском контролом (сигнали знак 58);
- да ли мотке полубраника добро налажу у отвореном/затвореном положају и да ли се исправно остварује контрола положаја мотки;
- код уређаја који су у међусобној зависности са главним сигнаlima да ли се бар у једном сталном поседнутом службеном месту контролишу положаји мотки, укљученост друмских светлосних сигнала, стање контролног дела уређаја (редовно стање, сметње, кварови);
- код полубраника који се постављају аутоматским наиласком воза или тастером из поседнутог службеног места ако је воз заустављен испред главног сигнала због квара полубраника, треба утврдити којом брзином је ишао воз до путног прелаза;
- да ли семафор за друмска возила када је прелаз укључен показују црвено светло и да ли су она јасно видљива са пута;
- код уређаја са контролно светлосним сигнаlima на колосеку (за контролу исправности аутоматског уређаја) да ли су исправно функционисали контролно светлосни сигнали за железничка возила, да ли је машиновођа од неосветљеног контролног светлосног сигнала или контролног сигнала који показује да је уређај путног прелаза на квару до путног прелаза давао сигнални знак „Пази“ и да ли је испред путног прелаза поступио у складу са одредбама прописа којим се уређује начин укрштавања железничке пруге и пута, пешачке или бицикличке стазе;
- како је поступио возач друмског возила;
- код уређаја са главним сигнаlima за регулисање железничког саобраћаја којим се штити зона путног прелаза да ли су исправно функционисали главни светлосни сигнали за железничка возила, да ли је машиновођа од главног сигнала којим се штити зона прелаза и који показује сигнални знак „Стој“ или је неосветљен до путног прелаза поступио у складу са одредбама прописа којим се уређује начин укрштавања железничке пруге и пута, пешачке или бицикличке стазе, место на којем се може извести укрштање и мере за осигурање безбедног саобраћаја, као и како је поступио возач друмског возила;
- анализирати стање функционисања уређаја пре настанка несреће и ако је могуће у зависности од оштећења насталих у несрећи;
- стање СС постројења пре настанка несреће, а на основу података о пријављеним сметњама при примопредаји службе саобраћајног особља;
- анализирати ситуацију у коју се сумња да је особље погрешно руковало уређајима;

Д) Раскиниће воза

У поступку истраживања незгоде раскинуће воза са циљем утврђивања узрока незгоде утврђује се:

- Исправност квачења целог воза и исправност тегљеничког и одбојничког у уређаја:
 - начин квачења између вучног возила и првих кола у возу и начин квачења између осталих возила у возу;
 - дужина квачила мерена од нападне тачке стремена квачила па до средине сворњака квачила мора да износи:
 - код потпуно одврнутог квачила $+10 \text{ mm}$,
986
 - код потпуно уврнутог квачила -5 mm ;
 $750 + 10 \text{ mm}$.
0 mm



- да на куки и квачилу не постоји напрстина, деформација, недостатак или непрописана истрошеност делова;
- да не постоји непрописно осигурање сворњака од испадања;
- да није блокирано завијање или одвијање вретена квачила ручицом;
- да није блокиран ход куке у правцу тегљеника и правцу попречном на тегљеник;
- да не постоји лабавост куке на повлачење руком у правцу тегљеника;
- да вођица куке у чеаној греди није неподмазана или деформисана, осим ако није уграђен самоподмазујући уметак, који се не сме подмазивати;
- да нема радова заваривањем ради оправке вучних уређаја;
- да се завојна квачила која нису у употреби обавезно кваче на направе посебно предвиђене за то. Ако су те направе неупотребљиве или недостају, за квачење се првенствено користи завојно квачило тих кола. Квачило треба што дубље уврнути или на други погодан начин осигурати да не виси сувише ниско.
- Исправност одбојничког уређаја:
 - Размак између осе одбојника и горње ивице шине мерен у стању мировања кола мора износити:
 - за кола без оптерећења највише 1.065 mm;
 - за кола под највећим оптерећењем најмање 940 mm;
 - Разлику између оса насрамних одбојника кола у возу, дозвољено
 - 50mm код товарених кола;
 - 80 mm код кола у возу која су увршћена без обзира на тежину;
 - 125mm код товарених и празних кола;
- Исправност избора врсте кочница код воза:
 - положај мењача врсте кочница код вучног возила;
 - положај мењача врсте кочница код вучених возила;

Сматра се да је воз кочен у дејству G(споро дејство), ако су сва возила у возу (кола и локомотиве)кочена у положају G.

Сматра се да је воз кочен брзим дејством (P) у случајевима:

- P/P; сва возила у возу (кола и локомотиве) кочена су у положају P;
- G/P, локомотива на челу воза кочена у положају G, а кола у возу у положају P;
- LL*/P, локомотива и пет првих кола на челу воза кочена су у положају G, а сва остала кола у возу положају P;

**Овај режим кочења познат је и као друга локомотва (LL). Ако једно од првих возила у возу нема исправну кочницу сматра се за (LL). Уколико су зглобне гарнитуре или вагонске јединице које се у експлоатацији не могу раздвајати, и ако возна средства имају више обртних постоља или више од 3 индивидуална осовинска склопа рачунају се као засебне јединице (LL).*

- упоредити стварно стање према натписима на возилима, и товарном листу и уписаних података у теретници(C-3);
- стање укључених кочница у возу, осим код кола код којих је кочница оправдано искључена или ослистана,
- код кола код којих је кочница искључена или ослистана проверити у путни лист (C-1) да ли је број кола уписан и наведен разлог (не коче, неисправна кочница). Уколико постоје разлике проверити

шта је уписано у теретници воза за кочну масу а затим проверити Извештај о саставу и кочењу (С-4);

- уколико има више кола која не коче у возу проверити рапоред број некочених осовина између две исправне аутоматске кочнице према одредбама Правилника о кочницама и кочењу возова и возила Прилог 3.;
- проверити мењаче врсте кочења да ли су постављени у исправни положај. Упоредити са стварним стањем воза (да ли у возу има кола код којих је мењач врсте кочница у положају G број кола и место у возу), према одредбама Правилника о кочницама и кочењу возова и возила Прилог 3 и уписаним подацима у С-1 од стране прегледног радника;
- проверити мењаче силе да ли су постављени у исправни положај. Упоредити са стварним стањем воза. Код товарених кола уколико су мењачи силе у положају празно проверити са уписаним подацима у С-1. од стране прегледног радника. Упоредити са извештајем о кочењу возова С-4;
- стање, загрејаност, положај и дебљину кочних уметака, загрејаност точка и осовонског лежаја;
- нађено стање положаја кочних уметака (укочен воз папуче приљубљене по котрљаљној површини точка, кочне папуче одвојене од точка-откочено стање воза);
- ако је воз укочен измерити ход клипова кочних цилиндара, ако је откочен преко потезне жице откочног уређаја проверити да ли има преосталог ваздуха у главном воду и кочним цилиндрима. Преостали ваздух у главном ваздушном воду може се проверити и отварањем чеоне славине на последњим колима у возу или првим колима у возу код којих кочни уређај није оштећен од последица несреће или незгоде;
- попис свих и вучених возила;
- упоредити теретницу(С-3) да ли одговара стварном стању код воза и да ли је исправно попуњена у скалду са Правилником о евиденцији коју води железнички превозник и управљач железничке инфраструктуре;
- оштећења на деловима, склоповима и уређајима оштећених возила у возу. Процена колске штете, од стране прегледача кола. сва возила (локомотива кола у возу) која су учествовала у несрећи или незгоди и имају оштећење морају се одмах по завршетку догађаја упутити у радионицу и прегледати на каналу. Тражити и извештај од радионце о прегледу кола ради допуне процене колске штете и цене за оправке кола.
- прикупити изјаве на месту несреће од свих учесника и сведока а нарочито оних који директно учествују у извршењу железничког саобраћаја;
- место и начин уврштених кола у возу олистаних ТК листицом;
- место и начин уврштених кола у возу са нарочитом пошиљком;
- извештај из брзиномерне траке.

Ђ) пожар на железничким возилима, објектима, инсталацијама и железничком подручију

У поступку истраживања несреће пожара на железничким возилима, са циљем утврђивања узрока несреће утврђује се:

- код пожара у возу утврдити врсту и положај захвећених возила, да ли се запалило вучно возило, кола или роба и каква је роба товарена;
- код пожара вучних возила проверити електро инсталацију, додатно код дизел вучних возила утврдити стање да ли из резервоара цури гориво, да ли је до пожара дошло због неисправности система за гориво, да ли је машински простор замашћен од уља и да ли је у комбинацији са температуром мотора дошло до пожара;
- утврдити да ли су се осовинска лежишта грејала;
- утврдити место на возилу где се пожар појавио, односно удаљеност кола од локомотиве;
- на упаљеним колима у возу утврдити да ли је пожар изазвао варницење дуго притегнуте кочнице и да ли изнад точкава постоји заштитни лим против варнице;
- установити стање електричног контактне вода и товара на запаљеним колима ради проверавања евентуалне могућности додира и изазивања електроварнице која би могла да проузрокује пожар;

- преконтролисати стање електровезица на саставима шина и утврдити да ли је на њима било варничења приликом проласка возила на којима се појавио пожар;
- утврдити све околности које су утицале на избацавање варнице из локомотиве за време пролаза воза или маневре;
- установити стање електричног контактне вода и товара на запаљеним колима ради проверавања евентуалне могућности додира и изазивања електроварнице која би могла да проузрокује пожар;
- преконтролисати стање електровезица на саставима шина и утврдити да ли је на њима било варничења приликом проласка возила на којима се појавио пожар;
- проверити да ли су постојала противпожарна средства на вучним возилима и да ли су коришћена;
- утврдити величину и врсту пожара, правац ветра и временске прилике и имена очевидаца;
- проценити штету на возилима и роби;
- утврдити и у извештају навести да ли су предузете мере за спречавање пожара по прописима о обезбеђењу имовине од пожара;

У поступку истраживања у несреће пожара на, објектима, инсталацијама и железничком подручју, са циљем утврђивања узрока несреће утврђује се:

- место и време избијања пожара и удаљеност запаљеног објекта или усева од железничког колосека;
- који су возови прошли и када пре избијања пожара;
- да ли су код запаљеног објекта постојала сва прописана противпожарна средства за његову заштиту и да ли су употребљена за гашење;
- имена очевидаца;
- величину и врсту пожара, с назначењем објекта, инсталација који су оштећени или изгорели;
- податке о процењеној штети, о изгорелим објектима, инсталацијама и железничком подручју.

Е) Повреде или усмрћења људи

У поступку истраживања несреће код повреде или усмрћења, са циљем утврђивања узрока несреће утврђује се:

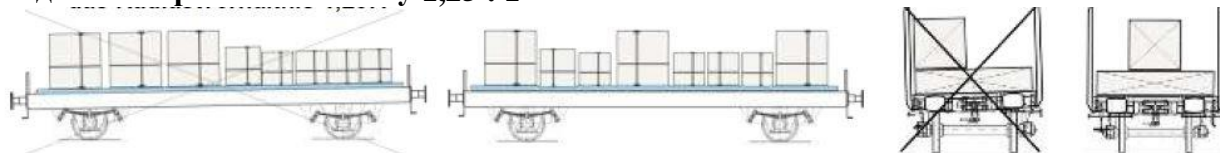
- старост и пол, својство (путник, треће лице, извођача радова, запослени) врста повреде по лекарском налазу;
- тачан налаз о стању ствари, стању пруге и возила;
- код повреде електричном струјом установити у каквом су стању биле направе за изолацију;
- повређена лица и сведоке треба саслушати и утврдити начин и узрок повреде, као и чијом кривицом је дошло до повреде, односно под каквим околностима.

Распоред товара

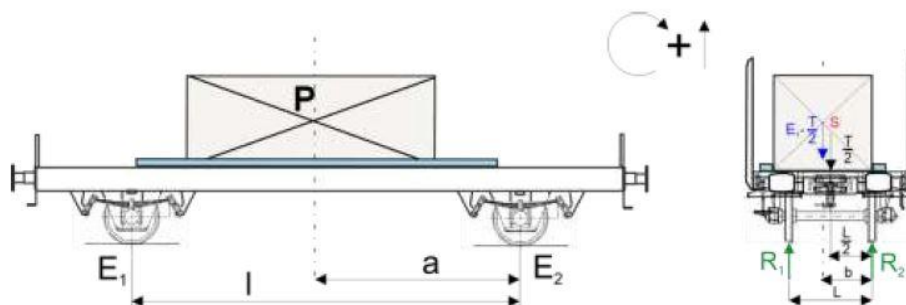
Товар у колима мора бити распоређен што равномерније. При томе не смеју бити прекорачена највећа дозвољена оптерећења по освини.

Оптерећење мора бити тако распоређено да се не прекораче следећи услови:

- код 2-осовинских кола дозвољен однос оптерећења по осовини је 2 : 1
- код кола са обртним постољима однос оптерећења по обртним постољима је 3 : 1
- однос оптерећења по точку 1,25 : 1¹⁾



Поступак прорачуна односа оптерећења по осовини



$$E_1 = \frac{P \cdot x \cdot a}{l} + \frac{T}{2}$$

$$E_2 = (P+T) - E_1$$

укупна маса

ПОДАТКЕ КОЈЕ ТРЕБА ПРИКУПИТИ:

P = маса товарне јединице у t

T = сопствена маса (тара) кола у t

E1, E2 = маса по осовини у t

a, b, l, L = растојање у m

Пример:

$$E_1 = \frac{20 \cdot 4}{8} + \frac{13}{2} = 16,5 \text{ t}$$

$$E_2 = (20 + 13) - 16,5 = 16,5 \text{ t}$$

Однос масе по осовини:

$$\frac{E_1}{E_2} = \frac{16,5}{16,5} = \frac{1}{1} < \frac{2}{1}$$

$$P = 20 \text{ t}$$

$$T = 13 \text{ t}$$

$$a = 4 \text{ m}$$

$$b = 0,82 \text{ m}$$

$$l = 8 \text{ m}$$

$$L = 1,5 \text{ m}$$

Закључак:

Превоз пошиљке може се дозволити, јер је однос оптерећења по освини мањи од 2:1. Пошиљка ипак не сме да се превози на пругама категорије А, јер је маса по осовини E1 већа од 16 t.

Поступак прорачуна за однос оптерећења по точку:

$$\Sigma M_{(R_2)} = R_1 \cdot L - (E_1 - \frac{T}{2}) \cdot b - \frac{T}{2} \cdot \frac{L}{2} \quad \Rightarrow \quad R_1 = \frac{(E_1 - \frac{T}{2}) \cdot b + \frac{T \cdot L}{2}}{L}$$

$$R_2 = E_1 - R_1$$

$$R_1 = 8,72 \text{ t}$$

$$R_2 = 7,78 \text{ t}$$

$$\frac{R_1}{R_2} = \frac{8,72}{7,78} = \frac{1}{1,12}$$

Закључак:

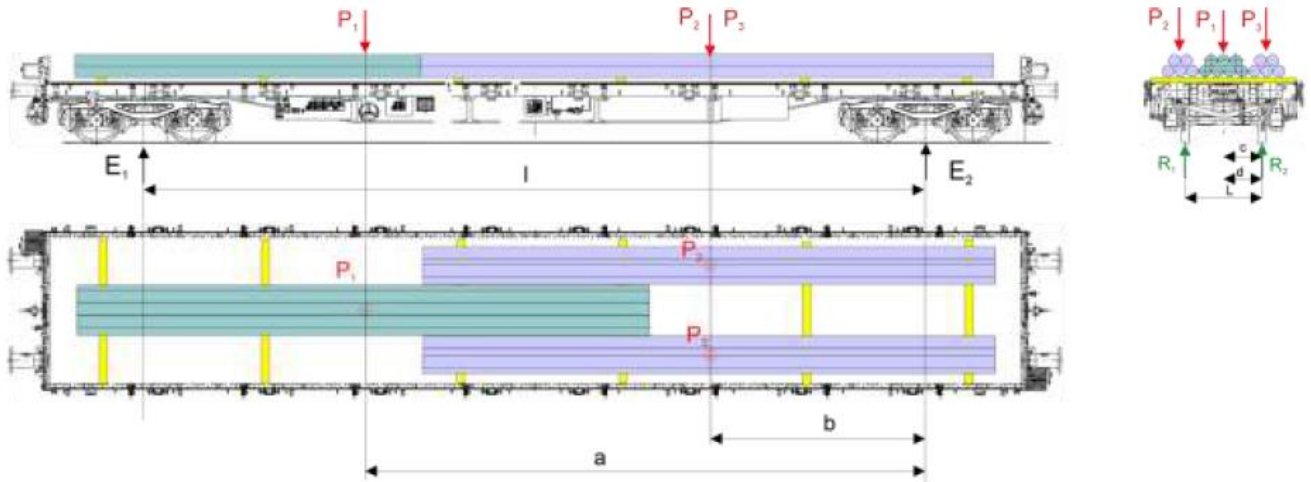
Однос оптерећења по точку R1/R2 је мање од 1:1,25¹⁾. Према томе, превоз ове пошиљке је дозвољен.

1) За пруге са ширином колосека 1435 mm или више, граничне вредности за разлике масе по точку одржане су ако тежиште товара није померено у попречном правцу више од:

- 10 cm код потпуно оптерећених кола
- 15 cm код полуоптерећених кола

За пруге са ширином колосека мањом од 1435 mm потребан је посебан прорачун.

Поступак прорачуна за однос оптерећења по обртним постољима (товар је симетрично распоређен у попречном правцу)



$$E_1 = \frac{(P_1 * a) + (P_2 * b) + (P_3 * b)}{l} + \frac{T}{2}$$

$$E_2 = \underbrace{(P_1 + P_2 + P_3 + T)}_{\text{Укупна маса}} - E_1$$

P_1, P_2, P_3 = маса сваке утоварне јединице у t
 T = сопствена маса кола у t
 E_1, E_2 = маса по обртном постољу у t
 a, b, c, d, L, l = растојање у m

Пример:

$$E_1 = \frac{28 * 13,67 + 16 * 3,67 + 16 * 3,67}{17,33} + \frac{24,5}{2} = 41,11 \text{ t} \quad \text{, по осовинском склопу} \quad 20,55 \text{ t}$$

$$E_2 = (28 + 16 + 16 + 24,5) - 41,11 = 43,39 \text{ t} \quad \text{, по осовинском склопу} \quad 21,7 \text{ t}$$

Однос оптерећења обртних постоља:

$$\frac{E_2}{E_1} = \frac{43,39}{41,11} = \frac{1,06}{1} < \frac{3}{1}$$

$P_1 = 28 \text{ t}$
 $P_2 = 16 \text{ t}$
 $P_3 = 16 \text{ t}$
 $T = 24,5 \text{ t}$
 $a = 13,67 \text{ m}$
 $b = 3,67 \text{ m}$
 $c = 0,75 \text{ m}$
 $L = 1,5 \text{ m}$
 $l = 17,33 \text{ m}$

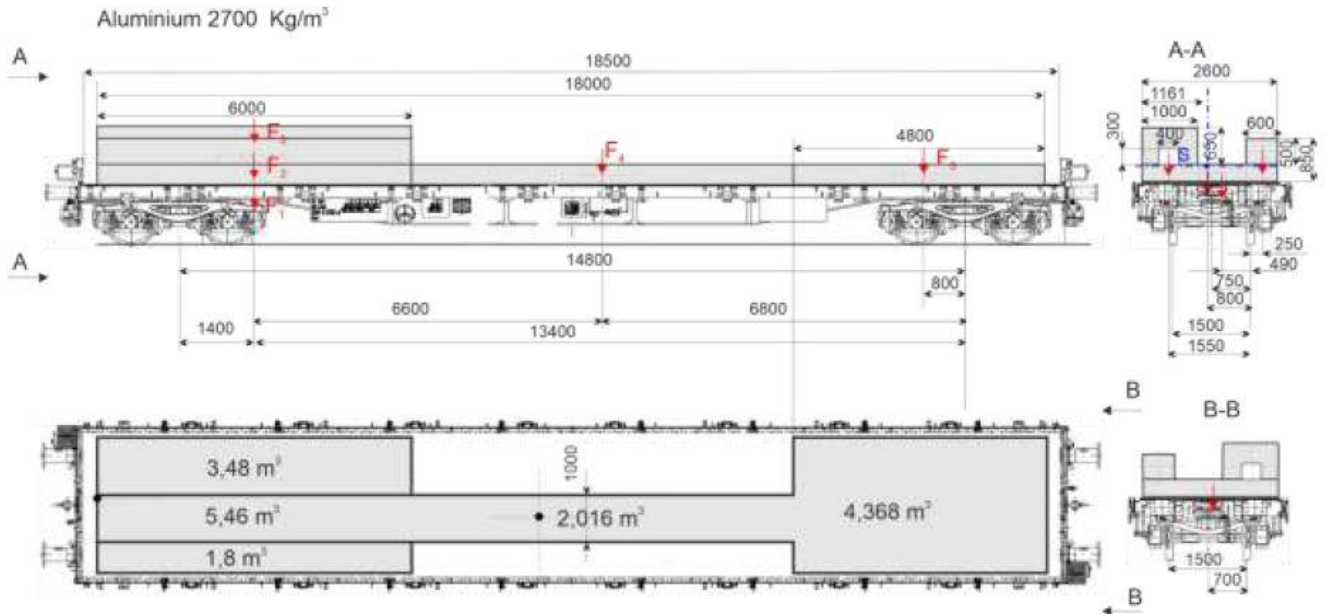
Закључци:

Превоз пошилјке може се дозволити јер је однос оптерећења по обртним постољима мањи од 3:1; међутим пошилјка се не може превозити на пругама категорије С, јер је осовинско оптерећење веће од 20 t.

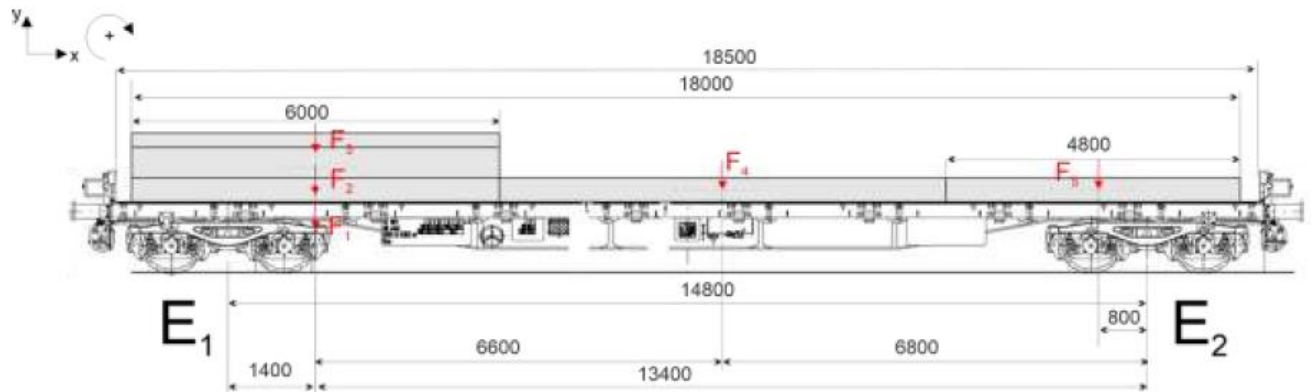
Није неопходан прорачун односа оптерећења по точку, пошто се положај тежишта товара поклапа са тежиштем кола у попречном правцу услед симетричног распореда товара.

Резултат тога је однос оптерећења по точку $R_1:R_2 = 1:1$.

Поступак прорачуна односа оптерећења по обртним постољима и оптерећења по точку на основу практичног примера (товар није распоређен симетрично у уздужном и попречном правцу), подаци о дужини у mm, запремина у m³, тара кола 22,5 t.



Поступак прорачуна односа оптерећења по обртним постољима



Поступак прорачуна појединачних оптерећења на основу запремине и густине за алуминијум 2700 kg/m³

$$F_1 = 14,74 \text{ t}$$

$$\Sigma M_{(E_2)} = 0 \quad \Sigma F_{(y)} = 0$$

$$F_2 = 4,86 \text{ t}$$

$$F_3 = 9,40 \text{ t}$$

$$E_1 = \frac{(F_1 + F_2 + F_3) * 13400 + F_4 * 6800 + F_5 * 800}{14800} + \frac{T}{2}$$

$$F_4 = 5,99 \text{ t}$$

$$F_5 = 11,79 \text{ t}$$

$$E_2 = F_1 + F_2 + F_3 + F_4 + F_5 - A + \frac{T}{2}$$

$$46,78 \text{ t}$$

$$E_1 = 40,89 \text{ t} \quad , \text{ по освинском склопу } 20,45 \text{ t}$$

$$E_2 = 28,39 \text{ t} \quad , \text{ по осовинском склопу } 14,20 \text{ t}$$

Закључак:

Превоз пошиљке може се дозволити јер је однос оптерећења по обртним постољима мањи од 3:1; међутим пошиљка се не може превозити на пругама категорије С, јер је осовинско оптерећење веће од 20 t.

Поступак прорачуна односа оптерећења по осовини

Обртно постоље 1

Тежиште товара S_L се утврђује у посебном кораку

$$A = 21,43 \text{ t}$$

$$B = 19,46 \text{ t}$$

$$R_1 = A/2 = 10,72 \text{ t}$$

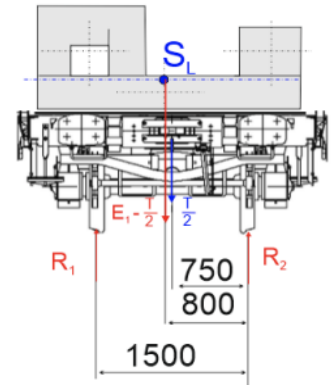
$$R_2 = B/2 = 9,73 \text{ t}$$

$$\frac{R_2}{R_1} = \frac{9,73}{10,72} = \frac{1}{1,10}$$

$$\Sigma M_{(R_2)} = 0 \quad \Sigma F_{(y)} = 0$$

$$A = \frac{(E_1 - \frac{T}{2}) * 800 + \frac{T}{2} * 750}{1500}$$

$$B = E_1 - \frac{T}{2} + \frac{T}{2} - A$$



Обртно постоље 2

Тежиште товара S_L се утврђује у посебном кораку

$$A = 13,62 \text{ t}$$

$$B = 14,76 \text{ t}$$

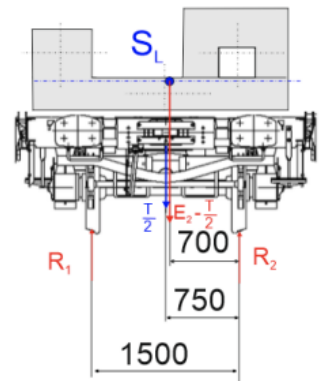
$$R_1 = A/2 = 6,81 \text{ t}$$

$$R_2 = B/2 = 7,38 \text{ t}$$

$$\frac{R_2}{R_1} = \frac{6,81}{7,38} = \frac{1}{1,08}$$

$$A = \frac{\frac{T}{2} * 750 + (E_2 - \frac{T}{2}) * 700}{1500}$$

$$B = E_2 - \frac{T}{2} + \frac{T}{2} - A$$



Поступак прорачуна за допуштено одступање положаја тежишта товара у попречном правцу кола

R_1, R_2 = маса кола по точку у t

E_1, E_2 = маса по осовини, односно по обртном постољу у t

(прорачун

видети примере)

T = сопствена маса кола у t

P_A = маса товарне јединице на посматраном осовинском склопу, односно обртном постољу у

$$t = E_1, E_2 - \frac{T}{2} \quad \{E_1; E_2\} - \frac{T}{2}$$

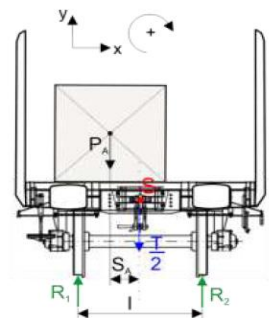
s_A = растојање тежишта товарне јединице од уздужне осе кола у

Q = гранично оптерећење у t из растера које треба узети у обзир за

за меродавну категорију пруге

M = бруто маса кола ($T + Q$)

L = нормално растојање између оса шина унутар колосека



Услов

$$\frac{R_1}{R_2} \leq \frac{10}{8} \quad S_A \leq \frac{L}{18} * \left(1 + \frac{T}{2 * P_A} \right)$$

За ширину колосека 1435 mm L=1,5 m:

$$S_A \leq \frac{1}{12} * \left(1 + \frac{T}{2 * P_A} \right)$$

Поступак прорачуна за одређивање односа оптерећења по точку

Маса товара: P₁=22 t, P₂ =10 t, P₃ =15 t

Прорачун се може извести на једном осовинском склопу, јер је товар у подужном правцу кола натоварен симетрично.

Положај тежишта сваке товарне јединице мора се одредити за попречни правац: у овом случају наведена су растојања a=400 mm, b=500 mm и c=1550 mm.

Четвороосовинска кола – сопствене масе T= 22 t

$$\sum M_{R_2} = 0 = R_1 * L - \frac{P_1 * c}{4} - \frac{P_2 * b}{4} + \frac{P_3 * a}{4} - \frac{T}{8} * L$$

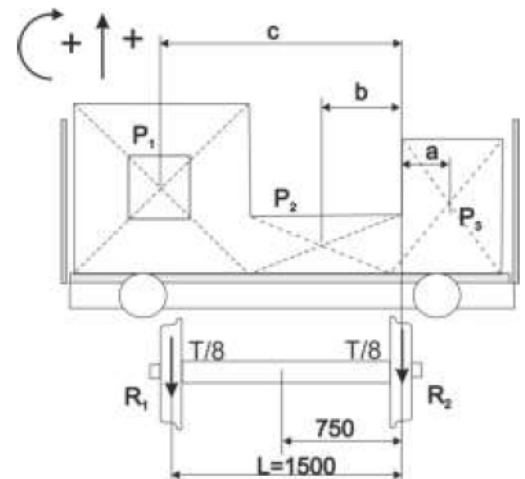
$$R_1 = \frac{\frac{P_1 * c}{4} + \frac{P_2 * b}{4} - \frac{P_3 * a}{4}}{L} + \frac{T}{8}$$

$$R_1 = \frac{5,5 * 1550 + 2,5 * 500 - 3,75 * 400}{1500} + \frac{22}{8} = 8,27 \text{ t}$$

$$R_2 = \frac{P_1}{4} + \frac{P_2}{4} + \frac{P_3}{4} + \frac{T}{4} - R_1$$

$$R_2 = (5,5 + 2,5 + 3,75 + 5,5) - 8,27 = 8,98 \text{ t}$$

$$\frac{R_1}{R_2} = \frac{8,27}{8,98} = \frac{1}{1,09} < \frac{1}{1,25}$$



Однос оптерећења R₁/R₂ је мање од 1:1,25. Према томе, превоз ове пошиљке је дозвољен.


Појединачне робе

Највећи дозвољени појединачни товари исписани су у растеру на колима. Они се добијају из начина ослањања и дужине терета (нарочито на плато колима).



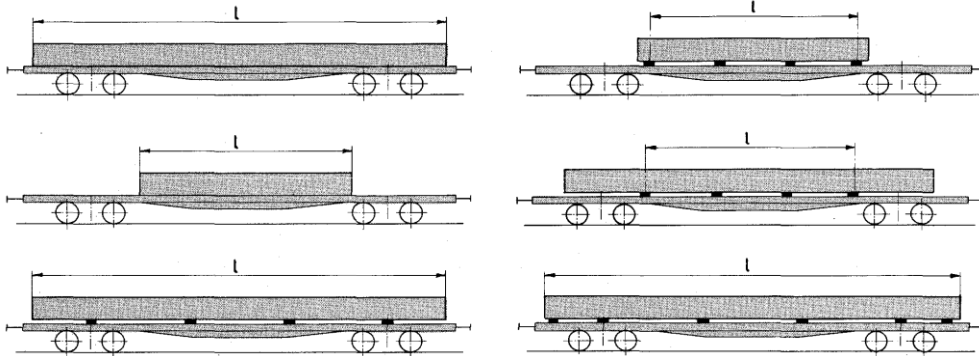
Постоје два начина ослањања:

- а) – товар лежи на колском поду или на најмање 4 подметача који су постављени попречно. Ако се средине спољашњих подметача налазе на или изван осовинских склопова или сворњака обртних постоља, тада се за дужину налегања узима целокупна дужина товара.

Највећи терет исписан је испод ознаке 

а наспрам одговарајућем растојању:

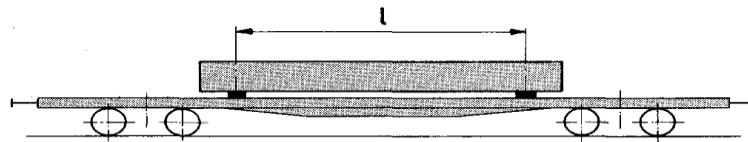
Дужина налегања = l



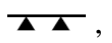

- б) – Товари који слободно леже на 2 попречна подметача.

Највећи товар је исписан испод знака , а наспрам одговарајућем растојању:

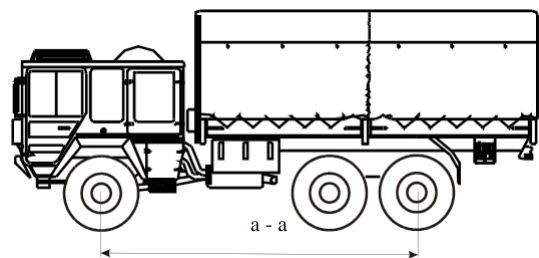
Дужина налегања = l



Овакав начин товарења је дозвољен и преко спољањих осовинских склопова, односно сворњака обртних постоља само ако вредности одговарају исписаним у растеру за појединачне товари.

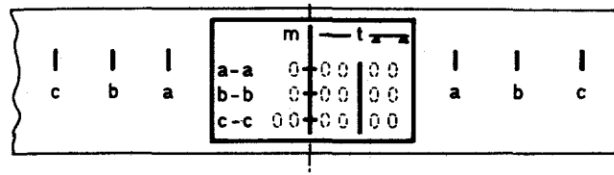
Ако није исписан знак , товар се може поставити на два попречна подметача уколико нису прекорачене вредности код знака .

При товарењу возила са више осовина, као меродавно растојање „а-а“ узима се увек удаљеност између крајњих осовина возила.

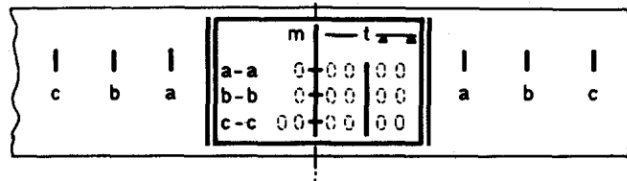


Вредности које су наведене у оквиру растера за појединачне товари важе растери за следеће ширине налегања:

- најмање 2 m (код једноструко уоквиреног растера)



- најмање 1,2 m (код двоструко уоквиреног растера)

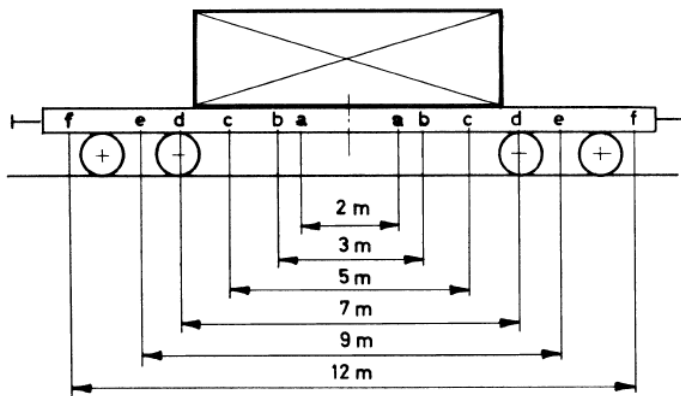


Ако крајеви товара или средине спољашњих подметача леже између две ознаке, тада се дозвољени товар може одредити интерполацијом.

Пример прорачуна:

Дозвољена маса товара дужине налегања 6,5 m

A	B1	B2	C
44 t	50 t	52 t	60



	m	t
a-a	2	35
b-b	3	37
c-c	5	43
d-d	7	51
e-e	9	60
f-f	12	60

Разлика дужине: $7m - 5m = 2m$

Разлика масе: $51t - 43t = 8t$

Товар прелази ознаку c-c за 1,5 m, те за ово прекорачење дозвољена маса износи:

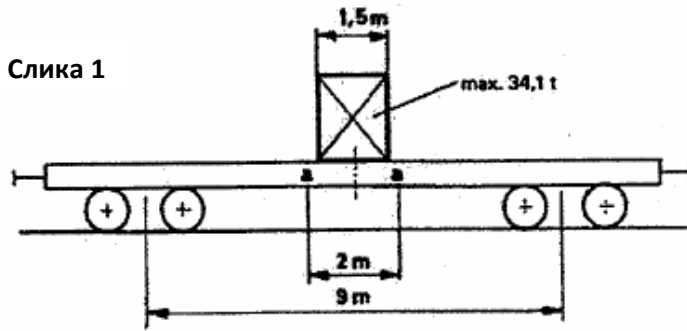
$$\frac{8t}{2m} \times 1,5m = 6t$$

Товар, који непосредно лежи на колском поду, сме да има масу до

$$43t + 6t = 49t$$

Пример прорачуна

Дозвољена маса товара који лежи директно на колском поду у средини кола између ознака а-а (слика 1).



Слика 2

	m	t	t
a-a	2	35	40
b-b	3	37	47
c-c	5	43	56
d-d	7	51	58
e-e	9	60	60
f-f	12	60	28

Пошто товар лежи непосредно на колском поду, за појединачне товари у средини кола меродавне су масе исписане на колима испод ознаке _____ (слика 2).

Товар лежи између знака а – а, те је највећу дозвољену масу потребно пронаћи на следећи начин.

1. Полази се од теоретски дозвољене масе у средини кола. Она се добија множењем вредности дате за знак а – а (=35 t) са одговарајућим коефицијентом из следеће табеле..

Растојање између осовина или сворњака обртних постоља	6 m	7 m	8 m	9 m	10 m	11 m	12 m	13 m	14 m	15 m	16 m	17 m
1,5 m	0,88	0,89	0,90	0,92	0,93	0,93	0,94	0,94	0,95	0,95	0,95	0,96
2,0 m	0,83	0,86	0,88	0,89	0,90	0,91	0,92	0,92	0,93	0,93	0,94	0,94
2,5 m	0,79	0,82	0,84	0,86	0,86	0,89	0,90	0,90	0,91	0,92	0,92	0,93
3,0 m	0,75	0,78	0,81	0,83	0,85	0,86	0,88	0,88	0,89	0,90	0,91	0,91

Из тога следи маса товара теоретски дозвољена на средини кола:

$$0,89 \times 35 \text{ t} = 31,15 \text{ t}$$

2. Та маса се повећава за вредност у зависности од растојања а-а и од дужине товара:

- растојање а-а = 2 m

- дужина товара = 1,5 m

- разлика маса за а-а _____ и теоретски дозвољене масе товара на средини кола:

$$35 \text{ t} - 31,15 \text{ t} = 3,85 \text{ t}$$

$$\frac{3,85 \text{ t} \times 1,5 \text{ m}}{2 \text{ m}} = 2,89 \text{ t}$$

Товар који лежи директно на поду кола сме имати масу до:

$$31,15 \text{ t} + 2,89 \text{ t} = \underline{34,04 \text{ t}} . .$$

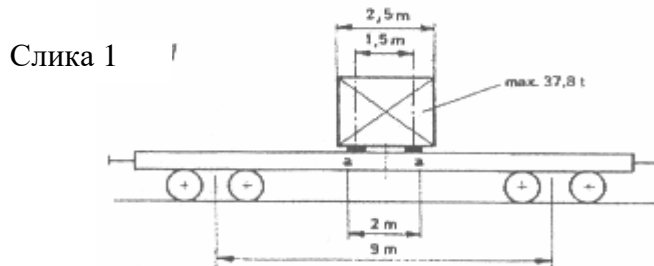
3. У овом случају категорија пруга не поставља никакво ограничење (слика 3).

4. Слика 3

	A	B	C
s	44,0	52,0	60,0

Пример прорачуна

Дозвољена маса товара који лежи на 2 подметача постављена између ознака а-а и на једнаким размацима (симетрично) од средине кола (слика 1).



Слика 1

Слика 2

	m	t
a-a	2	40
b-b	3	47
c-c	5	56
d-d	7	58
e-e	9	60
f-f	12	28

Пошто товар лежи на 2 м подметача, за појединачне товари на средини кола, меродавне су

масе исписане на колима испод ознака $\Delta \Delta$ (слика 2).

Као дужине налегања које треба узети у обзир вреде растојања између оба подметача, измена од њихових средина.

Ти подметачи леже између ознака а-а, а највећа дозвољена маса проналази се на следћи начин:

1. полази се од теоретски дозвољене масе товара на средини кола. Она се израчунава множењем вредности дате за знак а-а (=40 t) са одговарајућим коефицијентом из следеће табеле.

Растојање између осовина или сворњака обртних	6 m	7 m	8 m	9 m	10 m	11 m	12 m	13 m	14 m	15 m	16 m	17 m
1,5 m	0,75	0,79	0,81	0,83	0,85	0,86	0,87	0,88	0,89	0,90	0,91	0,91
2,0 m	0,67	0,71	0,75	0,78	0,80	0,82	0,83	0,85	0,86	0,87	0,88	0,88
2,5 m	0,58	0,64	0,69	0,72	0,75	0,77	0,79	0,81	0,82	0,83	0,84	0,85
3,0 m	0,50	0,57	0,63	0,67	0,70	0,73	0,75	0,77	0,79	0,80	0,81	0,82

Из тога следи теоретски дозвољена маса на средини кола:

$$0,78 \times 40 \text{ t} = 31,2 \text{ t}$$

2. Та се маса повећава за вредност која зависи од растојања а-а и дужине товара:

- растојање а-а = 2m

- растојање између подметача = 1,5 m

- разлика масе за а- $\Delta \Delta$ и теоретски дозвољене масе на средини кола:

$$40 \text{ t} - 31,2 \text{ t} = 8,8 \text{ t}$$

$$\frac{8,8 \text{ t} * 1,5 \text{ m}}{2 \text{ m}} \approx 6,6 \text{ t}$$

Товар који лежи само на два подметача сме, дакле, имати масу до:

$$31,2 t + 6,6 t = 37,8 t .$$

3. Ни у овом случају категорије пруге не постављају никаква ограничења (слика 3).

4. Слика 3

	A	B	C
s	44,0	52,0	60,0

Процедура око израде решења за запослене „Србија Карго“ а.д. који су именовани за учешће у раду истражне комисије и распореда дежурства

Прилог 9 детаљније прописује процедуру која претходи изради решења за запослене „Србија Карго“ а.д. који су именовани за учешће у раду истражне комисије, израду распореда дежурства и све рокове који се морају испоштовати у вези са тим, сходно ставу (15), члана 13, Упутства о поступцима у случају настанка несрећа и незгода.

Процедура око израде решења за запослене „Србија Карго“ а.д. који су именовани за учешће у раду истражне комисије

- (1) Шефови Секција/ОЈ за СТ, Секција/ОЈ за вучу возова и ТКП и Секција/ОЈ ЗОВС најкасније до 5. децембра текуће године, у обавези су да доставе директору свог Сектора предлог запослених које треба именовати за учешће у раду истражне комисије на нивоу њиховог подручног оперативног одељења у наредној календарској години. У једном оперативном одељењу¹ највише може бити именовано по пет запослених у Секцији/ОЈ за СТ, Секцији/ОЈ за вучу возова и ТКП и Секцији/ОЈ ЗОВС.
- (2) Уколико директор Сектора није сагласан са предлогом шефа своје Секције/ОЈ везано за запослене које треба именовати за учешће у раду истражне комисије на нивоу неког од подручних оперативног одељења, тражиће исправку предлога. Када су директори Сектора за СТ, Сектора за вучу возова и ТКП и Сектора ЗОВС сагласни са предлозима шефова својих Секција/ОЈ око запослених које треба именовати за учешће у раду истражне комисије на нивоу подручних оперативних одељења, дужни су писаним путем најкасније до 10. децембра текуће године, за наредну, да доставе предлог за све своје Секције/ОЈ разврстано према подручним оперативним одељењима, Сектору за УКПСБ.
- (3) Директор Сектора за СТ, Сектора за вучу возова и ТКП и Сектора ЗОВС такође најкасније до 10. децембра, за наредну годину, дужан је да достави предлог запослених које треба именовати за учешће у раду централне истражне комисије и то писаним путем Сектору за УКПСБ. Испред Сектора за СТ, Сектора за вучу возова и ТКП и Сектора ЗОВС може бити именовано највише пет запослених за учешће у раду централне истражне комисије.
- (4) За сваког запосленог који се прелаже да буде именован за учешће у раду истражне комисије на нивоу подручног оперативног одељења и централне истражне комисије, Сектор за СТ, Сектор за вучу возова и ТКП и Сектор ЗОВС потребно је да достави следеће податке:
 - 1) Име и презиме запосленог;

¹ Према Правилнику о организацији и систематизацији Акционарског друштва за железнички превоз робе „Србија Карго“ а.д. – Београд дефинисано је десет подручно оперативних одељења и то Београд, Зајечар, Краљево, Ниш, Нови Сад, Панчево, Пожаревац, Рума, Суботица и Ужице на њихове границе дефинисане су чланом 14, Упутства о поступцима у случају настанка несрећа и незгода.

- 2) Радно место;
 - 3) Место становања;
 - 4) Адреса становања;
 - 5) Контакт телефон;
 - 6) Адреса е-поште;
- (5) Када Сектор за УКПСБ од Сектора за СТ, Сектора за вучу возова и ТК и Сектора ЗОВС добије спискове свих запослених који се предлажу да буду именовани за учешће у раду истражне комисије на нивоу подручног оперативног одељења и централне истражне комисије, Сектор за УКПСБ је дужан да обједини списак ових запослених достави извршном директору за саобраћај на сагласност, најкасније до 15. децембра.
- (6) Након што се извршни директор за саобраћај сагласи са предлогом запослених који ће бити именовани испред „Србија Карго“ а.д. за рад у истражној комисији, Сектор за УКПСБ писаним путем доставља списак свих запослених које треба именовати за учешће у раду истражне комисије на нивоу подручног оперативног одељења и централне истражне комисије, Центру за правне послове и људске ресурсе. Центар за правне послове и људске ресурсе на основу ових спискова запослених израђује решење о њиховом именовању.
- (7) Центар за правне послове и људске ресурсе је дужан најкасније до 20. децембра да изradi решење за именовање запослених „Србија Карго“ а.д. који ће учествовати у раду истражне комисије на нивоу подручног оперативног одељења и централне истражне комисије и достави их генералном директору. Ова два решења доноси генерални директор.
- (8) Када генерални директор донесе решења, Центар за правне послове их доставља Сектору за УКПСБ, Сектору за СТ, Сектору за вучу возова и ТКП, Сектору ЗОВС и именованима.
- (9) У случају да постоји потреба за изменом решења, да се додају нови или избришу постојећи запослени који су именовани за учешће у раду истражне комисије кораци су следећи:
- 1) Секција упућује предлог за измену решења матичном Сектору,
 - 2) Сектор чијег запосленог треба додати или избрисати из решења овај предлог доставља Сектору за УКПСБ,
 - 3) Сектор за УКПСБ предлог за измену решења доставља извршном директору за саобраћај и ако је извршни директор за саобраћај сагласан измена се упућује Центру за правне послове и људске ресурсе,
 - 4) Центар за правне послове и људске ресурсе израђује решење о измени годишњег решења о именовању запослених који ће учествовати у раду истражне комисије и доставља га генералном директору који доноси ово решење.
 - 5) Центар за правне послове решење које је донео генерални директор доставља Сектору за УКПСБ, Сектору чији је запослени додат у годишње решење или је избрисан из њега и именованом.
- (10) На основу решења о именовању запослених који ће учествовати у раду истражне комисије на свом подручју деловања мора се изradити распоред дежурства најкасније до 25. децембра за јануар и доставити управљачу инфраструктуре. Распоред дежурства се на даље, према поменутом решењу израђује се сваког месеца, најкасније до 25. у месецу за наредни месец.
- (11) Дежурство запослених се не може планирати у време годишњег одмора или било ког планираног приватног или пословног одсуства запосленог из места становања.
- (12) Распоред дежурства за истражну комисију на нивоу подручног оперативног одељења израђује Секција/ОЈ за СТ за своје подручно оперативно одељење тако што

обједини распоред које добије од Секције за вучу возова и ТКП и Секције ЗОВС са својим распоредом. На обједињен распоред дежурства сви шефови Секција/ОЈ стављају свој потпис и као такав распоред је валидан. Потписан распоред Секција/ОЈ за СТ доставља електронском поштом:

- 1) запосленима којима је дежурство одређено распоредом,
 - 2) директору Сектора за СТ и његовим заменицима,
 - 3) директору Сектора за вучу возова и ТКП и његовим заменицима,
 - 4) директору Сектора ЗОВС и његовим заменицима,
 - 5) саветнику за несреће и незгоде при Сектору за УКПСБ,
 - 6) инспектору за истраживање несрећа при Сектору за УКПСБ,
 - 7) подручној саобраћајној оперативи управљача инфраструктуре,
 - 8) диспечеру вуче возова и ТКП подручног оперативног одељења, односно колском диспечеру уколико подручно оперативно одељење нема диспечера вуче возова и ТКП,
- (13) У случају да постоји потреба за изменом распореда дежурства за истражну комисију на нивоу подручног оперативног одељења, распоред дежурства ће изменити Секција/ОЈ за СТ и потписан распоред од стране свих шефова Секција доставиће свима којима је достављен првобитни распоред.
- (14) Распоред дежурства централне истражне комисије израђује Сектор за УКПСБ на основу предлога Сектора за СТ, Сектора за вучу возова и ТКП и Сектора ЗОВС. Овај распоред одобрава извршни директор за саобраћај својим потписом и Сектор за УКПСБ распоред доставља:
- 1) запосленима којима је дежурство одређено распоредом,
 - 2) главном диспечеру и начелнику комерцијалне оперативке при Сектору за СТ,
 - 3) извршном директору за саобраћај,
 - 4) менаџеру за транспорт и возна средства,
 - 5) кабинету генералног директора „Србија Карго“ а.д.,
 - 6) кабинету генералног директора управљача инфраструктуре,
- (15) У случају да постоји потреба за изменом распореда дежурства централне истражне комисије, предлог измене распореда дежурства ће Сектор који предлаже измену доставити писаним путем Сектору за УКПСБ. Сектор за УКПСБ овај предлог доставља извршном директору на сагласност и након што добије сагласност Центру за правне послове и људске ресурсе.
- (16) Предлог измене распореда дежурства се даје благовремено пре планиране измене.

Саслушавање учесника у несрећи или незгоди

- (1) Узимање изјаве и саслушање учесника у несрећи или незгоди врши се у присуству свих чланова комисије.
- (2) Узимање изјава и саслушавање ће често бити главни извор информација у разумевању узрока настанка несреће или незгоде. У неким случајевима биће готово немогуће јасно разумети шта се догодило без интервјуисања оних који су били учесници.
- (3) Лице/лица која узимају изјаву треба да воде рачуна о начину на који се узима изјава или саслушавају запослени јер може да постоји низ фактора који могу утицати на тачност изјаве које су дали они који су учествовали у догађају и они који су му присуствовали:
 - Учесници ће имати бројна ограничења у начину на који су упамтили информације што значи да су изјаве обично непотпуне, делимично конструисане и у неким случајевима непоуздана;
 - Лице које узима изјаву или саслушава такође може утицати на учеснике кроз постављена питања, начин на који им се постављају питања и начин на који се гради слика онога што се догодило.
 - Страх од последица по појединце који су укључени у пружање тачне изјаве, као што је губитак посла или нека друга мера.
- (4) Током увиђаја изјаву треба узети од свих учесника или сведока у слободној писаној форми или преко гласовног записа док су све информације кључне за истрагу свеже у сећању учесника или сведока. Ако је то потребно лица која узимају изјаву треба да поставе што више питања како би се покрили сви аспекти и добили описи свих догађаја који су претходили настанку несреће или незгоде.
- (5) Током истраге потребно је извршити комисијско саслушање запослених тако што ће лица која врше саслушање унапред припремити питања која ће дати одговор о томе шта се све догодило и радње које су учесници извршили пре настанка несреће или незгоде, али и радње које су предузели након настанка несреће или незгоде. Питања морају да буду конципирана тако да на њих учесници не одговарају са да или не или да наводе учеснике на одговор, треба да буду конципирана тако да се утврде све појединости и чињенице на што је то могуће опширнији начин.
- (6) Уколико се током истраге појави потреба може се извршити и допуна саслушања учесника.
- (7) Поред записника саслушања ако постоји сумња неког од лица који узимају изјаву или чланова комисије да је узрок настанка несреће или незгоде лични пропуст запосленог „Србија Карго“ а.д. при вршењу службе, учесника, онда се уз комисијско саслушање запосленом даје да попуни и „Упитник утицаја људског фактора на настанак несреће и незгоде“. Овај упитник је део иследног материјала и уз остали прикупљени иследни материјал се доставља саветнику за несреће и незгоде при Сектору за УКПСБ, на даљу обраду.

Упитник утицаја људског фактора на настанак несреће и незгода:

(упитник се попуњава непосредно након несреће/незгоде чим се за то створе услови, а оптимално би било приликом саслушавања запослених „Србија Карго“ а.д. који су учествовали у несрећи или незгоди у присуству свих чланова истражне комисије)

Р.б.	Питање	Одговор учесника несреће / незгоде			Коментар
		Да	Не	Не знам	
1.	Да ли је постојао недостатак комуникације који је на било који начин могао утицати на ову несрећу / незгоду				
2.	Да ли је било недостатка у тимском раду који је на било који начин могао утицати на ову несрећу / незгоду				
3.	Да ли је било недостатка асертивности који је на било који начин могао утицати на ову несрећу / незгоду (асертивност подразумева исказивање мисли, осећања и уверења на директан, искрен и социјално прихватљив начин уз уважавање права других људи.)				
4.	Да ли је било недостатка знања који је на било који начин могао утицати на ову несрећу / незгоду				
5.	Да ли је недостатак неког ресурса утицао на ову несрећу / незгоду				
6.	Да ли је недостатак свести о догађају (безбедносним аспектима при превозу) на било који начин могао утицати				

	на ову несрећу / незгоду				
7.	Да ли је код Вас постојао осећај одсутности (из било ког разлога смањена пажња и присебност) а који је на било који начин могао утицати на ову несрећу / незгоду				
8.	Да ли је постојао према Вама притисак у раду који је на било који начин могао утицати на ову несрећу / незгоду				
9.	Да ли је непоштовање норми (технолошких времена за извршење свих задатака при превозу, смањена или продужена) на било који начин могла утицати на ову несрећу / незгоду				
10.	Да ли је рутина (процес рада који се стално извршава у једном облику у циклусима а онда изненада дође до промене) на било који начин могао утицати на ову несрећу / незгоду				
11.	Да ли је замор на било који начин могао утицати на ову несрећу / незгоду				
12.	Да ли осећате низак ниво радне и моралне свести и да ли је на било који начин могао утицати на ову несрећу / незгоду				
13.	Да ли је код Вас постојао недостатак мотивације који је на било који начин могао утицати на ову несрећу / незгоду				

	Да ли сте били изложени стресу , који је на било који начин могао утицати на ову несрећу / незгоду				
14.	Да ли је била присутна одсутност психо-физичка способност и слично могла на било који начин утицати на ову несрећу / незгоду				

Потпис запосленог:

КОНТАКТ ПОДАЦИ НАДЛЕЖНИХ РЕПУБЛИЧКИХ ТЕЛА

Центар за истраживање несрећа у саобраћају

Име и презиме	Контакт телефон	Адреса електронске поште
Тамара Шкембовић	060/8033502	tamara.skembovic@cins.gov.rs
Стеван Делић	060/8033507	stevan.delic@cins.gov.rs
Иван Нешић	066/8033654	ivan.nesic@cins.gov.rs

Републички инспектор за железнички саобраћај

Име и презиме	Контакт телефон	Адреса електронске поште
Саша Тирнанић	064/8094991	sasa.tirnanic@mgsi.gov.rs

Дирекција за железнице

Име и презиме	Контакт телефон	Адреса електронске поште
Наташа Церовић	011/3611841	natasa.cerovic@raildir.gov.rs

КОНТАКТ ПОДАЦИ СЛУЖБИ У "СРБИЈА КАРГО" А.Д.

Подручно оперативно одељење Београд

Диспечер вуче и ТКП		Колски диспечер	
Контакт тел.	е-пошта	Контакт тел.	е-пошта
011/2577234			
064/8106865	dispecervuce.bgran@srbcargo.rs	064/8452476	kolskidispecer.bgran@srbcargo.rs

Подручно оперативно одељење Зајечар

Диспечер вуче и ТКП		Колски диспечер	
Контакт тел.	е-пошта	Контакт тел.	е-пошта
019/425048		019/425048	
064/8106845	/	064/8072960	kolskidispecer.zajecar@srbcargo.rs

Подручно оперативно одељење Краљево

Диспечер вуче и ТКП		Колски диспечер	
Контакт тел.	е-пошта	Контакт тел.	е-пошта
036/312561		036/334962	
064/8106825	dispecervuce.kraljevo@srbcargo.rs	064/8072966	kolskid.kraljevo@kraljevo

Подручно оперативно одељење Ниш

Диспечер вуче и ТКП		Колски диспечер	
Контакт тел.	е-пошта	Контакт тел.	е-пошта
018/238438		018/238438	
064/8452368	dispecervuce.nisck@srbcargo.rs	064/8452875	kolskidispecer.nis@srbcargo.rs

Подручно оперативно одељење Нови Сад

Диспечер вуче и ТКП		Колски диспечер	
Контакт тел.	е-пошта	Контакт тел.	е-пошта
064/8947470 064/8106686	masdispns@gmail.com	021/442184 064/8072959	kolskidispecer.ns@srbcargo.rs

Подручно оперативно одељење Панчево

Диспечер вуче и ТКП (Зрењанин)		Колски диспечер (Панчево)	
Контакт тел.	е-пошта	Контакт тел.	е-пошта
023/566772 064/8106862	masdispns@gmail.com	013/313949 064/8289721	kolskidispecer.pancevo@srbcargo.rs
		Колски диспечер (Зрењанин)	
		Контакт тел.	е-пошта
		023/562457 064/8511828	kolskid.zrenjanin@srbcargo.rs

Подручно оперативно одељење Пожаревац

Надзорник вуче и ТКП (Пожаревац)		Колски диспечер (Пожаревац)	
Контакт тел.	е-пошта	Контакт тел.	е-пошта
012/522-053 0648106662	/	012/514071 064/8072961	kolskidispecer.pozarevac@srbcargo.rs
Диспечер вуче и ТКП (Лапово)		Колски диспечер (Лапово)	
Контакт тел.	е-пошта	Контакт тел.	е-пошта
034/6795574 064/8106723	masdisp.lapovo@srbcargo.rs	034/850245 064/8162788	kolskidispecer.lapovo@srbcargo.rs

Подручно оперативно одељење Рума

Диспечер вуче и ТКП		Колски диспечер	
Контакт тел.	е-пошта	Контакт тел.	е-пошта
022/472475 064/8106843	dispecervuce.ruma@srbcargo.rs	022/2301005 064/8106578	kolskidisp.ruma@srbcargo.rs

Подручно оперативно одељење Суботица

Диспечер вуче и ТКП		Колски диспечер	
Контакт тел.	е-пошта	Контакт тел.	е-пошта
064/8106860	dispecervuce.subotica@srbcargo.rs	064/8072958	kolskid.subotica@srbcargo.rs

Подручно оперативно одељење Ужице

Диспечер вуче и ТКП		Колски диспечер	
Контакт тел.	е-пошта	Контакт тел.	е-пошта
031/811432 064/8106832	dispecervuce.pozega@srbcargo.rs	031/713055 064/8072962	kolskidispecer.pozega@srbcargo.rs

Главни диспечер

Главни диспечер вуче		Главни диспечер комерцијалне оператике	
Контакт тел.	е-пошта	Контакт тел.	е-пошта
064/8452581	masinskidisp_glavni@srbcargo.rs	011/361242 064/8072957	roba.kolskidisp@srbcargo.rs roba.glavnidisp@srbcargo.rs
Главни диспечер превоза опасних материја			
Контакт тел.		е-пошта	
011/3618423 064/8462722		rid.disp@srbcargo.rs	

Начелник одељења комерцијалне оператике

Име и презиме	Контакт телефон	Адреса електронске поште
Томислав Ратков	064/8162887	tomislav.ratkov@srbцapro.rs

Помоћник директора сектора

Име и презиме	Контакт телефон	Адреса електронске поште
Бошко Ђуровић	064/8106585	bosko.djurovic@srbcargo.rs

Начелник одељења превоза опасних материја

Име и презиме	Контакт телефон	Адреса електронске поште
Бранко Смиљић	064/8452261	branko.smiljic@srbcargo.rs

Саветник за несреће и незгоде

Име и презиме	Контакт телефон	Адреса електронске поште
Небојша Међедовић	064/8462835	nebojsa.medjedovic@srbcargo.rs

Инспектор за истраживање несрећа

Име и презиме	Контакт телефон	Адреса електронске поште
Радмила Вукадиновић	064/8452814	radmila.vukadinovic@srbcargo.rs