

**„Инфраструктура железнице Србије“ а.д.**

**Број: 4/2021-2990-635**

**Дана: 22.09.2021. године**

**Београд**

На основу члана 14. став 7. Закона о безбедности у железничком саобраћају („Службени гласник РС“, број 41/18), Правилника о истраживању несрећа и незгода у железничком саобраћају („Службени гласник РС“, број 58/19), члана 3. став 5. Правилника о пријављивању, истраживању, евидентирању, статистичком праћењу и објављивању података о несрећама и незгодама („Службени гласник РС“, број 32/21) и члана 24. Статута Акционарског друштва за управљање јавном железничком инфраструктуром „Инфраструктура железнице Србије“ Београд („Службени гласник РС“, бр. 60/15 и 73/15 и „Службени гласник Железнице Србије“, број 14/17) Одбор директора „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. је, на седници одржаној 22.09.2021. године, донео

### **ОДЛУКУ**

1. Доноси се Упутство о поступцима у случају несрећа и незгода
2. Упутство из тачке 1. саставни је део ове одлуке.
3. Одлука ступа на снагу даном доношења.
4. Доношењем овог упутства престаје да важи Упутство о поступцима у случају настанка несрећа и незгода на подручју „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. („Службени гласник Железнице Србије“ број 52/18).
5. Упутство објавити на интернет страници Друштва у делу прилози Пословника система управљања безбедношћу (прилог 12.1 - Библиотека-Регистар прописа).
6. Одлуку објавити у „Службеном гласнику Железнице Србије“.

### **Образложење**

Обзиром да је донет Правилником о пријављивању, истраживању, евидентирању, статистичком праћењу и објављивању података о несрећама и незгодама („Службени гласник РС“, број 32/21) указала се потреба да се изврши усаглашавање интерног прописа са новодонетим правилником.

Радна група је поштујући поступак прописан Упутством о изради, доношењу и објављивању интерних аката („Службени гласник Железнице Србије“, број 35/18) спровела поступку усаглашавања интерног акта са новодонетим Правилником о пријављивању, истраживању, евидентирању, статистичком праћењу и објављивању података о несрећама и незгодама („Службени гласник РС“ број 32/21) и у складу са ставом 1. члана 16. Упутства о изради, доношењу и објављивању интерних аката („Службени гласник Железнице Србије“, број 35/18), измена и допуна интерног акта израђена је у облику новог интерног акта.

На основу изнетог, донета је Одлука као у диспозитиву.



**„Инфраструктура железнице Србије“ а.д.**  
**Број: 4/2021-2990-635**  
**Дана: 22.09.2021. године**  
**Београд**

На основу члана 14. став 7. Закона о безбедности у железничком саобраћају („Службени гласник РС“, број 41/18), Правилника о истраживању несрећа и незгода у железничком саобраћају („Службени гласник РС“, број 58/19), члана 3. став 5. Правилника о пријављивању, истраживању, евидентирању, статистичком праћењу и објављивању података о несрећама и незгодама („Службени гласник РС“, број 32/21) и члана 24. Статута Акционарског друштва за управљање јавном железничком инфраструктуром „Инфраструктура железнице Србије“ Београд („Службени гласник РС“, бр. 60/15 и 73/15 и „Службени гласник Железнице Србије“, број 14/17) Одбор директора „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. је, на седници одржаној 22.09.2021. године, донео

## **У П У Т С Т В О**

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

#### **I. УВОДНЕ ОДРЕДБЕ**

##### **Предмет упутства**

##### **Члан 1.**

Упутством о поступцима у случају несрећа и незгода (у даљем тексту: Упутство) детаљније се прописују мере, поступци и послови који се предузимају у случају настанка несрећа и незгода на подручју „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. чије је регулисање према одредбама Правилника о пријављивању, истраживању, евидентирању, статистичком праћењу и објављивању података о несрећама и незгодама (Службени гласник РС“ број 32/21), у надлежности управљача инфраструктуре.

Мере, поступци и послови који нису посебно прописани одредбама овог упутства у свему се организују и обављају на начин како је то прописано одредбама важећих саобраћајно-техничких прописа на подручју „Инфраструктура железнице Србије“ а.д.

##### **Подручје примене**

##### **Члан 2.**

Ово упутство је интерни акт «Инфраструктура железнице Србије» а.д. и примењује се на јавној железничкој инфраструктури којом управља „Инфраструктура железнице Србије“ а.д.

##### **Значење појединих израза**

##### **Члан 3.**

Поједини појмови и изрази употребљени у одредбама овог упутства имају следеће значење:

**деформација колосека** је сваки недостатак везан за континуитет и геометрију колосека који захтева затварање колосека или тренутно смањење дозвољене брзине;

**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;

**железнички превозник** (у даљем тексту: превозник) је привредно друштво, друго правно лице или предузетник који обавља превоз путника и/или робе и који обезбеђује вучу возова или који искључиво пружа услугу вуче возова или маневрисања или који обавља превоз за сопствене потребе;

**исклизнуће воза, маневарског састава или пружног возила** је сваки случај када најмање један точак воза, маневарског састава или пружног возила спадне са шина;

**КМ** је контактна мрежа;

**лом точка или осовине** је лом точка или осовине железничког возила у покрету, који ствара ризик од несреће (исклизнуће или судар);

**незгода** је догађај, осим несреће и озбиљне несреће, који је повезан са саобраћајем возова или маневарског састава и негативно утиче на безбедност саобраћаја;

**несрећа** је нежељен или непланиран изненадан догађај или специфичан низ таквих догађаја који имају штетне последице (судари, исклизнућа, несреће на путном прелазу у истом нивоу, несреће са учешћем лица изазване железничким возилима у покрету, пожари и сл.);

**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;

**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;

**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.);

**погинуло лице** је лице које је погинуло на лицу места или је преминуло у року од 30 дана због последица несреће, искључујући самоубиства;

**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;

**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;

**СС и ТК постројења** су сигнално-сигурносна и телекомуникациона постројења;

**судар воза са железничким возилом** је удар дела једног воза у предњи, задњи или бочни део другог воза, железничког возила или маневарског састава;

*удар 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;

*тешко повређено лице* је свако повређено лице које је хоспитализовано дуже од 24 сата због последица несреће, искључујући покушај самоубиства;

*управљач инфраструктуре* (у даљем тексту: управљач) је друштво капитала или предузетник који је овлашћен за управљање јавном железничком инфраструктуром или инфраструктуром индустријске железнице.

## **Преглед радних места и организационих јединица које морају бити снабдевене овим упутством**

### **Члан 4.**

Овим упутством морају бити снабдевене све организационе јединице „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. које су укључене у послове везане за несреће/незгоде, при чему се под организационом јединицом подразумева сваки облик организованости од нивоа станице/деонице до нивоа сектора/центара.

Са одредбама Упутства на доказан начин дужни су да се упознају запослени и стручне службе свих делатности на нивоу свих организационих делова како би могли уредно да извршавају своје обавезе код настанка несрећа и незгода.

Са одредбама Упутства, упознати све превознике који обављају делатност на подручју „Инфраструктуре железнице Србије“ а.д.

## **II. ПОСТУПАК И НАЧИН ПРИЈАВЉИВАЊА НЕСРЕЋА И НЕЗГОДА**

### **Пријављивање несрећа и незгода**

#### **Члан 5.**

Свака несрећа или незгода настала на подручју „Инфраструктуре железнице Србије“ а.д. мора бити пријављена Центру за истраживање несрећа у саобраћају, републичком инспектору за железнички саобраћај, заинтересованим органима, службама и јединицама.

За сваку несрећу или незгоду даје се прво обавештење о настанку а затим се врши писано пријављивање.

Прво обавештење о несрећи или незгоди даје се телефоном одмах по сазнању о њеном настанку.

Писано пријављивање врши се телеграмом и на обрасцу „Пријава о несрећи/незгоди“ (образец СП-13).

Шеф станице на чијем се подручју догодила несрећа или незгода, одмах, без одлагања телефонским путем пријављује несрећу/незгоду на начин предвиђен у члану 6. овог упутства. Шеф станице с другог подручја, уколико је први сазнао за несрећу/незгоду даје

прво обавештење. Ово обавештење даје и шефу станице с подручја на коме се несрећа/незгода догодила, који предузима даље радње предвиђене овим упутством.

Несрећа/незгода која је настала у станици на најбржи начин се пријављује отправнику возова те станице или диспечеру на телекоманди, а несрећа или незгода која је настала на отвореној прузи - отправнику возова најближе станице. Ову пријаву обавезан је да изврши железнички радник који је у тој несрећи/незгоди учествовао, односно који је приметио или који је за њу сазнао.

Радник који је учествовао у несрећи/незгоди или који је први приметио односно сазнао за несрећу/незгоду насталу на ТК прузи мора о томе одмах обавестити овлашћеног станичног радника поседнуте или повремено поседнуте ТК станице, отправника возова граничне станице односно ТК-диспечера.

На ТК-пругама ово обавештење за непосредну ТК станицу даје ТК диспечер, сам или посредством суседних поседнутих станица.

У граничним станицама, поседнутим ТК станицама и повремено поседнутим ТК станицама у време када је поседнута, прво телефонско обавештење о несрећи/незгоди даје шеф станице, односно овлашћени станични радник.

Осим телефонског обавештења, овлашћени станични радник односно отправник возова дужан је да испостави „Извештај отправника возова о неправилностима за време рада“ (образац СП-9) чију копију предају шефу станице.

У непосредним ТК станицама и повремено поседнутим ТК станицама у време када је поседнута, прво телефонско обавештење о насталој несрећи или незгоди даје ТК диспечер. Осим телефонског обавештења ТК диспечер је дужан да испостави „Извештај отправника возова о неправилностима за време рада“ (образац СП-9) чију копију предаје руководиоцу одељења за оперативне послове, његовом заменику или од њих овлашћеном раднику. Копију испуњеног образаца СП-9 одељење за оперативне послове дужно је да достави шефу станице на чијем подручју је настала несрећа или незгода.

У случајевима када прво телефонско обавештавање даје ТК диспечер према могућностима даје и шефу станице на чијем подручју је настала несрећа или незгода.

Овлашћење за давање информација и изјава за средства јавног информисања у вези несрећа и незгода које по својој природи изазивају пажњу шире јавности, имају генерални директор „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. и лица које власти генерални директор.

### **Прво обавештење о насталој несрећи или незгоди телефонским путем**

#### **Члан 6.**

Прво обавештење о несрећи/незгоди даје се телефоном одмах по сазнању о њеном настанку. Телефонска пријава мора да садржи:

- 1) опис несреће или незгоде;
- 2) датум и време (час и минут) настанка несреће или незгоде;
- 3) место несреће или незгоде, (назив службеног места, километарски положај отворене пруге, објекат и сл.);

- 4) податке о погинулим и/или повређеним лицима и материјалној штети;
- 5) податке о врсти робе и опасностима од исте (само у случају када се ради о транспорту опасне робе): UN број и број за означавање опасности на Наранџастој табли на колима и/или боју, симбол и број Листике опасности на колима;
- 6) опис угрожавања животне средине, ако је настало цурење опасних материја које могу да угрозе животну средину);
- 7) опис предузетих мера за спасавање, ангажовање службе хитне помоћи, полиције и сл.
- 8) податке о возовима или маневарским саставима;
- 9) опис инфраструктурних подсистема на месту несреће или незгоде;
- 10) опис временских услова и географских карактеристика терена;
- 11) наводе о закрчењу суседних колосека;
- 12) опис предузетих мера ради заштите и осигурања места несреће или незгоде;
- 13) податке о железничком особљу и извођачима радова који су укључени у несрећу или незгоду и присутним сведоцима;
- 14) податке о подносиоцу пријаве;
- 15) све друге релевантне податке који би могли да буду од користи Централном одељењу за оперативне послове за доношење одлуке о нивоу комисије коју треба активирати.

Шеф станице коме припада подручје на коме је дошло до несреће/незгоде, његов заменик или овлашћено лице, односно шеф станице коме не припада подручје на коме је дошло до несреће или незгоде, ако је први сазнао за несрећу или незгоду, односно ТК диспечер, прво обавештење телефонским путем даје:

- 1) саобраћајном диспечеру у подручном одељењу/одсеку за оперативне послове;
- 2) суседним и распоредним станицама, ако је пруга постала непроходна;
- 3) станици хитне медицинске помоћи, ако је потребно;
- 4) ватрогасној служби, ако је потребно;
- 5) најближој станици полиције, ако је потребно;
- 6) главном диспечеру за транспорт опасне робе (само када се ради о транспорту опасне робе);
- 7) шефу пружне деонице;
- 8) шефу СС/ТТ/КМ деонице;
- 9) диспечеру ЦДУ на електрифицираним пругама.

Саобраћајни диспечер, односно старији диспечер у одељењима за оперативне послове у којима није систематизован саобраћајни диспечер, прво обавештење телефонским путем даје:

- 1) главном диспечеру у Централном оперативном одељењу;
- 2) електро енергетском диспечеру надлежног ЦДУ-а, на електрифицираним пругама;
- 3) шефу Секције/ОЦ/ОЈ за СП/ГП/ЕТП/Центра за послове помоћног воза.

Главни диспечер у Централном оперативном одељењу прво обавештење телефонским путем даје:

- 1) начелнику Централног оперативног одељења;
- 2) помоћнику директора Сектора за оперативне послове;
- 3) директору, односно заменику Центра за послове помоћног воза ако је потребно;

4) овлашћеном лицу или оперативној служби заинтересованих превозника, контакт особи извођача радова или другог правног субјекта чији је запослени учествовао у несрећи/незгоди.

Главни диспечер за транспорт опасне робе (када се ради о транспорту опасне робе) прво обавештење о несрећи/незгоди, телефонским путем даје:

- 1) овлашћеном лицу или оперативној служби превозника који је обављао превоз опасне робе (размена расположивих информација – сарадња код предузимања безбедносних мера);
- 2) начелнику одељења за праћење опасних материја и посебне превозе;
- 3) директору, односно помоћнику директора Сектора за оперативне послове у Сектору за СП;
- 4) саветнику генералног директора за безбедност у транспорту опасне робе;

Помоћник директора Сектора за оперативне послове, односно начелник ЦОО прво обавештење телефонским путем, слањем СМС поруке, даје:

- 1) директору, односно заменику директора Сектора за СП;
- 2) директору, односно заменику директора Сектора за ЕТП;
- 3) директору, односно заменику директора Сектора за ГП;
- 5) директору, односно заменику директора Центра за унутрашњу контролу;
- 6) саветнику генералног директора за безбедност у транспорту опасне робе (када се ради о транспорту опасне робе), који уколико има потребе допуњује исту на основу својих сазнања, и прослеђује начелнику Одељења за инспекцијске послове транспорта опасне робе МГСИ на број телефона: GSM: +381 62 806 9987 (E-mail: vlado.bogicevic@mgsi.gov.rs.);
- 7) менаџеру за саобраћајне послове;
- 8) менаџеру за одржавање железничке инфраструктуре;
- 9) извршном директору за управљање јавном железничком инфраструктуром;
- 10) Центру за истраживање несрећа у саобраћају Републике Србије на бројеве телефона дате у Прилогу 3;
- 11) републичком инспектору за железнички саобраћај и покрајинском инспектору за железнички саобраћај (само за несреће/незгоде на територији надлежности покрајинског инспектора), на бројеве телефона дате у Прилогу 3.

Извршни директор за управљање јавном железничком инфраструктуром прво обавештење телефонским путем даје генералном директору „Инфраструктура железнице Србије“ а.д.

Када се ради о транспорту опасне робе, саветник генералног директора за безбедност у транспорту опасне робе врши процену сазнања добијених из првог обавештења, и потенцијалних ризика који потичу од несреће/незгоде са колима товарених одређеном опасном робом. Уколико процени да је неопходно, врши допунско усмено информисање:

- 1) генералног директора „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. и/или
- 2) извршног директора за управљање јавном железничком инфраструктуром и/или
- 3) менаџера за саобраћајне послове и/или
- 4) директора Сектора СП, односно помоћника директора Сектора за оперативне послове у Сектору за СП и/или
- 5) директора, односно заменика директора Центра за послове помоћног воза.

**Писана пријава несреће или незгоде**

## Члан 7.

Пријављивање несреће или незгоде, телеграмом врши шеф станице, одмах по прикупљању података са места несреће/незгоде.

Телеграм којим се пријављује несрећа/незгода мора бити јасан и садржати следеће податке:

- 1) датум и време (час и минут) настанка несреће или незгоде;
- 2) опис несреће или незгоде;
- 3) место несреће или незгоде, (назив службеног места, километарски положај отворене пруге, објекат и сл.);
- 4) податке о погинулим и/или повређеним лицима и материјалној штети;
- 5) податке о врсти робе и потенцијалним опасностима (само у случају када се ради о транспорту опасне робе): UN број и број за означавање опасности на Наранцастој табли на колима и/или боју, симбол и број Листике опасности на колима;
- 6) опис угрожавања животне средине ( ако је настало цурење опасних материја које могу да угрозе животну средину и слично);
- 7) опис предузетих мера за спасавање, ангажовање службе хитне помоћи, полиције, називе здравствених установа у којима се пружа помоћ теже и лакше повређеним лицима;
- 8) податке о возовима или маневарским саставима (број воза, релација саобраћаја воза, јединствени број вучног возила, састав воза, начин кретања маневарског састава - вучени или гурани маневарски састав, шта сачињава маневарски састав) јединствени број исклизлих или оштећених возила, да ли су кола празна или товарена, врста товара, да ли се у возу или маневарском саставу налазе кола товарена опасним материјама и њихово место у возу/маневарском саставу);
- 9) опис инфраструктурних подсистема на месту несреће или незгоде;
- 10) опис временских услова и географских карактеристика терена;
- 11) наводе о закочењу суседних колосека;
- 12) предвиђено трајање прекида саобраћаја;
- 13) опис предузетих мера ради заштите и осигурања места несреће/незгоде;
- 14) податке о железничком особљу и извођачима радова који су укључени у несрећу/незгоду и присутним сведоцима;
- 15) податке о нивоу комисије која је активирана за истрагу несреће/незгоде;
- 16) податке о учесницима у несрећи/незгоди који су удаљени са својих послова и радних задатака;
- 17) податке о подносиоцу пријаве;
- 18) све друге релевантне податке који су прикупљени до тренутка давања телеграма.

Писана пријава несреће или незгоде - телеграм упућује се:

- 1) суседним и распоредним станицама;
- 3) шефу пружне деонице;
- 4) шефу СС-деонице;
- 5) шефу ТТ-деонице;
- 6) шефу КМ деонице, односно диспечеру ЦДУ;
- 7) подручном одељењу за оперативне послове/оперативном одсеку;
- 8) централном оперативном одељењу, начелнику ЦОО;
- 9) Секцији/ОЦ/ОЈ/ за СП/ЗОП/ЕТП/послове помоћног воза;
- 10) директору, односно заменику директора Сектора за СП, помоћнику директора за оперативне послове и помоћнику директора за безбедност;
- 11) одељењу за саобраћајне прописе и истрагу несрећа и незгода у Сектору за СП;

- 12) одељењу за праћење опасних материја и посебне превозе (када се ради о транспорту опасне робе);
- 13) директору, односно заменику директора Сектора за ЕТП;
- 14) директору, односно заменику директора Сектора ГП;
- 15) директору, односно заменику Центра за послове помоћног воза;
- 16) директору, односно заменику директора Центра за унутрашњу контролу;
- 17) саветнику генералног директора за безбедност у транспорту опасне робе (када се ради о транспорту опасне робе);
- 18) менаџеру за саобраћајне послове;
- 19) менаџеру за одржавање железничке инфраструктуре;
- 20) овлашћеном лицу или оперативној служби заинтересованих превозника, контакт особи извођача радова или другог правног субјекта чији је запослени учествовао у несрећи или незгоди.

Пријављивање несреће или незгоде писаном пријавом на обрасцу „Пријава о несрећи/незгоди“ (СП-13) врши председник комисије у року од 24 часа од тренутка настанка несреће или незгоде.

Писана пријава на обрасцу СП-13, поред основних података из става 2 овог члана, садржи:

- 1) детаљан опис несреће или незгоде;
- 2) детаљне податке о возовима или маневарским саставима (број воза, релација саобраћаја воза, јединствени број вучног возила, састав воза, начин кретања маневарског састава (вучени или гурани маневарски састав), шта сачињава маневарски састав, јединствени број искљизлих или оштећених возила, да ли су кола празна или товарена, врста товара, да ли се у возу или маневарском саставу налазе кола товарена опасном робом и њихово место у возу/маневарском саставу, врста робе и потенцијалне опасности (само у случају када се ради о транспорту опасне робе: UN број и број за означавање опасности на Наранџастој табли на колима и/или боју, симбол и број Листике опасности на колима);
- 3) детаљан опис инфраструктурних подсистема на месту несреће или незгоде;
- 4) број погинулих и/или повређених лица са назнаком да ли су железничко особље, путници, извођачи радова или трећа лица;
- 5) податке о материјалној штети (на чему је настала и, ако је могуће, процену штете);
- 6) податке о прекиду саобраћаја, о закашњењу и отказивању возова, о закочењу суседних колосека;
- 7) податке о употребљеним средствима за отклањање последица и пружање помоћи настрадалим;
- 8) податке о установама за пружање медицинске помоћи, полицији и другим органима и службама које су изашле на место несреће или незгоде;
- 9) детаљан опис предузетих мера за осигурање места несреће или незгоде;
- 10) друге релевантне податке којима се располаже у вези несреће или незгоде.

Писана пријава (СП-13) доставља се:

- 1) одељењу за саобраћајне прописе и истрагу несрећа и незгода у Сектору за СП у електронској форми на адресу: [prijava.nesrecainezgoda@srbrail.rs](mailto:prijava.nesrecainezgoda@srbrail.rs);
- 2) одељењу за праћење опасних материја и посебне превозе у Сектору за СП (када се ради о транспорту опасне робе) у електронској форми на адресе: [glavni.riddisp@srbrail.rs](mailto:glavni.riddisp@srbrail.rs) и [rid1@srbrail.rs](mailto:rid1@srbrail.rs);

- 3) подручном одељењу/одсеку за оперативне послове/ надлежној служби Секцији/ОЦ за СП;
- 4) овлашћеном лицу или оперативној служби превозника, контакт особи извођача радова или другог правног субјекта, учесника у несрећи или незгоди.

Поред наведеног у претходном ставу, један примерак пријаве (СП-13) остаје у станици а један примерак пријаве (СП-13) се прилаже извештају о истрази.

Писана пријава о несрећи или незгоди, Центру за истраживање несрећа у саобраћају, у складу са одредбама Правилника о истраживању несрећа и незгода у железничком саобраћају („Службени гласник РС“, број 58/19) доставља се у року од 36 часова од настанка несреће или незгоде у електронској форми на адресе дате у Прилогу 3.

Писана пријава о несрећи или незгоди, републичком инспектору за железнички саобраћај и покрајинском инспектору за железнички саобраћај (само за несреће и незгоде на територији надлежности покрајинског инспектора), доставља се у року од 24 часа од настанка несреће или незгоде у електронској форми на адресе дате у Прилогу 3.

Пријављивање несреће/незгоде, писаном пријавом, Центру за истраживање несрећа у саобраћају, републичком инспектору за железнички саобраћај и покрајинском инспектору за железнички саобраћај (само за несреће и незгоде на територији надлежности покрајинског инспектора), врши лице које на предлог директора Сектора за СП, одреди генерални директор посебним решењем.

Писана пријава која се доставља Центру за истраживање несрећа у саобраћају, републичком инспектору за железнички саобраћај и покрајинском инспектору за железнички саобраћај (само за несреће и незгоде на територији надлежности покрајинског инспектора) садржи следеће податке:

- 1) датум и време (час и минут) настанка несреће/незгоде;
- 2) локацију несреће/незгоде (место, пруга, колосек, објекат);
- 3) детаљан опис несреће/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/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 пошиљаоцу пријаве;
- 9) податке о материјалној штети (на чему је настала и оквирну процену штете);
- 10) податке о угрожавању животне средине, (ако је настало цурење опасних материја које могу да угрозе животну средину и слично);
- 11) податке о прекиду саобраћаја и податке о закашњењу и отказивању возова, као и о насталом закрчењу суседних колосека;
- 12) податке о временским условима и географским карактеристикама терена;
- 13) податке о употребљеним средствима за отклањање последица и пружање помоћи настрадалима;

- 14) податке о установама за пружање медицинске помоћи, полицији, надлежним правосудним органима и другим надлежним службама;
- 15) податке о осигурању места несреће/незгоде и предузетим мерама;
- 16) друге податке у вези са несрећом или незгодом.

### **III. ОРГАНИЗАЦИЈА ПОСЛОВА И ПОСТУПАКА У ВЕЗИ НЕСРЕЋА И НЕЗГОДА**

#### **Организација послова у вези несрећа и незгода**

##### **Члан 8.**

За сваку несрећу и незгоду која настане на подручју „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. даје се прво обавештење, врши се писано пријављивање, спроводи се истрага и предузимају се све потребне мере ради пружања помоћи, отклањања последица, рашчишћавања и успостављања саобраћаја.

Носиоци послова из става 1 овог члана су:

- 1) шеф станице, који одмах по сазнању за несрећу/незгоду даје прво обавештење телефонским путем, излази на место несреће/незгоде како би се упознао са правим стањем, обезбедио да се сачувају видни трагови, проценио последице, организовао прво пружање помоћи, дао прву процену о потреби ангажовања служби и средстава за отклањање последица и извршио писано пријављивање телеграмом;
- 2) шеф Секције/ОЦ/ОЈ за СП/ЗОП/ЕТП/послове помоћног воза, који по примљеном обавештењу о несрећ/незгоди, предузимају потребне мере везане за организацију послова приликом указивања помоћи, отклањања последица и рашчишћавања места несреће/незгоде;
- 3) отправник возова у поседнутим станицама, ТК диспечер на ТК прузи, саобраћајни диспечер у надлежном Одељењу за оперативне послове/оперативном одсеку, саобраћајни диспечер у Централном одељењу за оперативне послове и електро енергетски диспечер у ЦДУ на електрифицираним пругама, који су одговорни да се саобраћај на месту на коме је дошло до несреће/незгоде организује на што оптималнији начин и главни диспечер за превоз опасне робе ( у случају транспорта опасне робе) који се стара да информација о потенцијалним опасностима и ризицима од одређене опасне робе буде расположива свим железничким радницима који на било који начин учествују у процесу санације несреће или незгоде (слањем «Безбедносних листа» на расположиве електронске (e-mail) адресе, усменим упозорењима у телефонској комуникацији са запосленима на локацији несреће или незгоде, подручном оперативном одељењу, станици, секцији, помоћном возу, и ост.);
- 4) истражна комисија за несреће и незгоде, која је дужна да предузме све неопходне мере за правилну и благовремену истрагу несрећа и незгода;
- 5) запослени на пословима истраживања, евидентирања и статистичког праћења података о несрећама и незгодама у Секцијама/ОЦ за СП и у Сектору за СП, који су дужни да се старају о правилном току истраге и о свим другим поступцима везаним за несреће и незгоде;
- 6) Сектори/Центар за СП/ГП/ЕТП/послове помоћног воза, по примљеном обавештењу о несрећ/незгоди, предузимају потребне мере везане за организацију и координације послова приликом указивања помоћи, отклањања последица и рашчишћавања места несреће/незгоде.

У случају потребе, за послове указивања помоћи, отклањања последица и рашчишћавања места несреће/незгоде могу се ангажовати и специјализоване организације које располажу потребном опремом, механизацијом или транспортним средствима.

Одлуку о ангажовању организација из предходног става, доноси Генерални директор „Инфраструктура железнице Србије“ а.д, Извршни директор за управљање јавном железничком инфраструктуром или запослени кога они овласте, на предлог директора Сектора/Центра за СП/ГП/ЕТП/послове помоћног воза.

Код транспорта опасне робе, у случају расипања, разливања, истицања или неког другог облика ослобађања опасне робе, превозник је дужан да без одлагања обезбеди, покупи, одстрани, односно одложи опасну робу у складу са законом који уређује управљање отпадом или да га на други начин учини безопасним, односно да предузме све мере ради спречавања даљег ширења загађења.

Послове увиђаја и истраге несрећа и незгода које се догоде на подручју „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. поред истражних комисија управљача и заједничких истражних комисија управљача и превозника, у зависности од врсте несреће или незгоде, врше и судско-истражни органи, органи републичке или покрајинске инспекције за железнички саобраћај, Одељења за инспекцијске послове транспорта опасне робе МГСИ, радници МУП-а и истражитељи Центра за истраживање несрећа у саобраћају Републике Србије.

## **Послови на месту несреће и незгоде**

### **Члан 9.**

Лице које је прво сазнало за несрећу или незгоду дужно је да одмах обавести најближе службено место на прузи или ТК диспечера на прузи опремљеној уређајима телекоманде.

По сазнању о несрећи или незгоди, отправник возова, према потреби, тражи помоћ службе хитне медицинске помоћи или МУП-а (код транспорта опасне робе припадника Сектора за ванредне ситуације МУП-а РС) и обавештава шефа станице.

Отправник возова обавештава шефа станице усмено у непосредној комуникацији у току радног времена, телефонски ван радног времена шефа станице и писано на обрасцу „Извештај отправника возова о неправилностима за време рада“ (СП-9).

На ТК прузи, за ТК-станице које су поседнуте овлашћеним станичним радником, послове из претходног става врши овлашћени станични радник, а за ТК-станице које су непосредне, ТК-диспечер на погодан начин у зависности од месних прилика или посредством суседних поседнутих ТК-станица.

У случајевима када је место несреће/незгоде потребно заштити од лица која нису непосредни учесници или не учествују у истрази а која својим присуством и примедбама могу ометати рад на брзој и ефикасној интервенцији у пружању помоћи, потребно је одмах обавестити надлежу станицу полиције МУП-а РС и затражити њихово ангажовање. Присуство припадника МУП-а РС и Сектора за ванредне ситуације МУП-а РС је неопходно и у ситуацијама несрећа/незгода у транспорту опасне робе, ради обезбеђења локације санације последица несреће/незгоде, са циљем да не дође до непотребног угрожавања здравља и живота присутних лица (чије присуство није неопходно: нпр. представници медија, локални становници, итд.). Припадници Сектора за ванредне ситуације су меродавни да врше процену ризика комплетне ситуације, да дају смернице за управљање

ризацима код санације несреће или незгоде у транспорту опасне робе и да заједно са присутним радницима железнице доносе одлуке и предузимају неопходне радње у циљу што бржег успостављања редовног саобраћаја.

У циљу ефикасности истраге несреће/незгоде и заштите доказа, шеф станице предузима следеће:

- 1) изузима све саобраћајне евиденције како не би долазило до накнадних уписивања и исправљања података;
- 2) закључава станичну поставницу, одузима кључ од отправника возова и чува кључ до доласка истражне комисије;
- 3) уколико треба користити станичну поставницу ради пружања помоћи, пре дозволе за рад, писано утврђује стање бројача за тастере чија се употреба региструје, стање показивача на станичној поставници о забрављењу и блокирању пута вожње, смер приволе, локални рад и укљученост уређаја у систем аутоматског рада, односно систем телекоманде, стање показивача које није карактеристично за редовно стање (блинкање, лажна заузећа, звучни сигнали и сл.);
- 4) забрањује улазак у станична релејна постројења до доласка истражне комисије;
- 5) забрањује улазак у просторије у којима се налазе уређаји регистрофона, односно онемогућава приступ и било какво руковање овим уређајима ако нису у засебној просторији до доласка истражне комисије;
- 6) утврђује положаје у којима се налази попречни и подужни растављачи контактне мреже и истовремено забрањује приступ ормарићу у коме се налазе кључеви растављача до доласка комисије;
- 7) утврђује где су се налазили кључеви скретница и исклизница које се закључавају на лицу места и истовремено одузима уникате кључева скретница и исклизница од отправника возова и чува до доласка истражне комисије.

Шеф станице је дужан да прикупи и сав остали материјал за који сматра да ће бити од интереса за увиђај и истрагу, као и да предузме све мере како би се сачували трагови настале несреће или незгоде до доласка истражне комисије.

До доласка истражне комисије, нису дозвољене никакве интервенције на СС и ТТ постројењима, на постројењима електровуче и ТК-уређајима.

Радници инфраструктуре и остала лица која се затекну на месту несреће или незгоде дужни су да учествују у пружању помоћи унесрећенима и да до доласка истражне комисије чувају све трагове и онемогуће њихово уништавање или уклањање под условом да не угрозе живот и здравље (нпр. у случају транспорта опасне робе када је дошло до цурења опасне робе из кола, где постоји основан ризик за повређивање присутних лица).

Уколико није могуће очувати трагове или је потребно њихово уклањање због указивања помоћи, потребно је предузети мере да се кредом, бојом или на неки други начин обележи односно место, а ако је то немогуће треба фотографисати и скицирати односно подручје са уцртавањем места и положаја трагова.

Истражна комисија, о свом доласку на место несреће/незгоде дужна је да одмах телефоном обавести подручно одељење за оперативне послове/оперативни одсек и Централно одељење за оперативне послове.

О потреби ангажовања помоћног воза или колске дизалице одлучује председник комисије по доласку на место несреће или незгоде о чему обавештава подручно одељење за оперативне послове које захтев преноси Централном оперативном одељењу а Централно оперативно одељење предузима неопходне мере за ангажовање помоћног воза.

Уколико је потребна интервенција електротехничке делатности, председник комисије о томе обавештава подручно оперативно одељење које у случају мањег обима интервенције обавештава подручног електро енергетског диспечера, или подручну СС или ТТ деоницу. У случају када су последице несреће или незгоде такве да је потребна интервенција већег обима, подручно оперативно одељење обавештава Централно одељење за оперативне послове које даље упућује захтев Сектору за ЕТП.

Уколико на сигнално-сигурносном уређају електронског типа постоји могућност чувања историје дешавања потребно је извршити читавање дијагностичким уређајем од стране овлашћеног лица пре интервенције на сигнално-сигурносном уређају.

Уколико је потребна интервенција грађевинске делатности, председник комисије о томе обавештава подручно оперативно одељење које у случају мањег обима интервенције обавештава надлежну деоницу ЗОП-а. У случају када су последице несреће или незгоде такве да је потребна интервенција већег обима подручно оперативно одељење обавештава Централно одељење за оперативне послове које даље упућује захтев Сектору за ГП.

Код ангажовања помоћног воза, колске дизалице, ТМД - а електротехничке и грађевинске делатности потребно је водити рачуна о могућности рада ових техничких средстава, као и о томе да се захтевају техничка средства оптималних карактеристика којима ће се на најбржи могући начин рашчистити место несреће или незгоде.

Место несреће или незгоде потребно је заштитити сигналним знацима у складу са одредбама Правилника о врстама сигнала, сигналних ознака и ознака на прузи („Службени гласник РС“, број 51/20).

Покретање помоћног воза, саобраћај помоћних локомотива и ТМД - а организује подручно оперативно одељење/оперативни одсек у договору са Централним оперативним одељењем.

Непосредно руковођење пословима дизања исклизлих возила, односно пословима рада помоћног воза је у надлежности шефа (пословође) помоћног воза.

Када се ради о несрећи или незгоди у транспорту опасне робе, онда је потребно да шеф помоћног воза који руководи пословима дизања исклизлих кола, односно пословима рада помоћног воза, уважава препоруке и одлуке руководиоца присутних припадника Сектора за ванредне ситуације МУП-а РС, које 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.

Организацијом послова на рашчишћавању и отклањању последица несреће или незгоде, руководи радник саобраћајне делатности кога одреди шеф Секције/ОЦ у договору са подручном оперативном службом и Централним одељењем за оперативне послове.

Када се ради о несрећи или незгоди у транспорту опасне робе, онда је потребно да радник саобраћајне делатности који је одређен да руководи организацијом послова на рашчишћавању и отклањању последица, уважава препоруке и одлуке руководиоца присутних припадника Сектора за ванредне ситуације МУП-а РС, које 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. Дужности радника који руководи организацијом послова на рашчишћавању и отклањању последица несреће или незгоде су:

- 1) да руководи пословима око рашчишћавања и отклањања последица несреће или незгоде и да предузима потребне организационе мере у циљу што бржег успостављања саобраћаја;
- 2) да буде у сталној комуникацији са саобраћајним диспечером у подручном одељењу/одсеку за оперативне послове, са Централним одељењем за оперативне послове, са ТК диспечером на пругама укљученим у телекоманду, са диспечером ЦДУ на електрифицираним пругама, и са главним диспечерима за превоз опасне робе (када се ради о транспорту опасне робе);
- 3) да у току процеса санације несреће или незгоде сарађује са: службама ЗОП/ ЕТП/ послови помоћног воза, представницима превозника, пошљаоца, примаоца робе, са припадницима Сектора за ванредне ситуације МУП-а РС и осталим надлежним државним органима (посебно када се ради о транспорту опасне робе).

### **Послови саобраћајне делатности**

#### **Члан 10.**

Послови саобраћајне делатности код несреће или незгоде на подручју "Инфраструктура железнице Србије" а.д обухватају регулисање кретања помоћног воза и поступак у вези са организацијом саобраћаја по настанку несреће или незгоде.

Главни диспечер у Централном оперативном одељењу или помоћник директора Сектора за оперативне послове у Сектору за СП о потреби ангажовања помоћног воза ради подизања исклизлих возних средстава обавештава директора, односно заменика директора Центра за послове помоћног воза.

Увођење у саобраћај ТМД електротехничке или грађевинске делатности, саобраћајни диспечер подручног оперативног одељења/оперативног одсека, обавља у сарадњи са диспечером ЦДУ и надлежном секцијом ЗОП.

Помоћни воз уводи у саобраћај подручно Одељење за оперативне послове/оперативни одсек, односно Централно одељење за оперативне послове посредством распоредних и ранжирних станица. Ранг воза одређује Централно одељење за оперативне послове у складу са ситуацијом.

Саобраћајни диспечер надлежног подручног Одељења за оперативне послове/оперативног одсека и диспечер Централног Одељења за оперативне послове су дужни да прате ход помоћног воза и по потреби предузимају мере како би он у што краћем времену приспео на одредиште.

У случајевима сметње на средствима за споразумевање, када је споразумевање потпуно немогуће и при саобраћају кроз службена места са ограниченим радним временом за време

прекида службе, саобраћај помоћног воза се обавља у складу са одредбама важећих прописа на подручју "Инфраструктура железнице Србије" а.д.

Директор Сектора за саобраћајне послове, односно помоћник директора Сектора за оперативне послове у Сектору за СП одређује задатке за организацију саобраћаја у случајевима када настане несрећа или незгода која има за последицу дужи прекид саобраћаја на прузи или у станицама које имају значајну улогу у технолошком процесу рада. У осталим случајевима организацију саобраћаја врше саобраћајни диспечери подручног Одељења за оперативне послове, односно главни диспечер Централног Одељења за оперативне послове по одредбама Упутства о организацији и раду оперативне службе на подручју „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. („Службени гласник Железнице Србије”, бр. 21/17, 21/18 и 37/18).

Ако због несреће или незгоде дође до прекида саобраћаја на прузи, о организацији саобраћаја се стара Централно одељење за оперативне послове у смислу доношења одлуке о отпреми возова помоћним превозним путем, ако за то постоје техничке и технолошке могућности (дозвољена маса по осовини, дозвољена маса по дужном метру, врста вуче, пропусна моћ пруге на помоћном превозном путу, начини посетања службених места и слично) као и од тога да ли особље превозника познаје пругу на помоћном превозном путу и тако даље. Предузимање ових оперативних мере мора се вршити у договору са железничким превозницима.

### **Послови Центра за помоћни воз**

#### **Члан 11.**

Послови помоћног воза у случају настанка несреће и незгоде обухватају послове око припреме за интервенцију, отпреме на место рада помоћног воза, рада помоћног воза на рашчишћавању и повратка са места интервенције, а све у складу са Процедуром: Поступак приликом активирања, доласка на место интервенције, интервенције и повратка са места интервенције помоћног воза која је усвојена одлуком Одбора директора „Инфраструктура железнице Србије“ а.д., број: 4/2021-2613-567 од 01.04.2021. године.

Прву информацију о потреби ангажовања помоћног воза ради дизања исклизлих возних средстава директору односно заменику директора Центра за послове помоћног воза, даје главни диспечер у Централном оперативном одељењу или помоћник директора Сектора за оперативне послове у Сектору за СП.

О начину покретања помоћног воза на место интервенције одлучује помоћник директора Сектора за оперативне послове у Сектору за СП уз договор са директором односно замеником директора Центра за послове помоћног воза.

Помоћни воз чине средства за рашчишћавање (интервенцију на санацији места настале несреће или незгоде) и особље помоћног воза.

Средства за рашчишћавање су:

- 1) Колска дизалица,
- 2) Кола помоћног воза за превоз алата, опреме и особља помоћног воза,

- 3) Двопути камион (друмско-шинско возило) за превоз алата, опреме и особља помоћног воза
- 4) Камионски превоз (друмски) опреме и запослених.

Колска дизалица се користи у случајевима када настане потреба дизања тешких кола која су на већој удаљености од колосека, која су исклизла, преврнула се или сурвала низ насип и сл. као и за рашчишћавање тешких делова оштећених возила ради отпреме са места несреће или незгоде. Колска дизалица се користи и у случајевима када је отежано или немогуће применити другу механизацију, односно када се употребом дизалице брже и лакше рашчишћава место несреће или незгоде и брже успоставља саобраћај. О употреби колске дизалице на месту несреће или незгоде одлучује директор Центра за послове помоћног воза односно његов заменик.

Код рада помоћног воза на електрифицираним пругама неопходно је искључење напона и уземљење возног вода - контактне мреже. Код рада шинске дизалице потребна је потпуна или делимична демонтажа контактне мреже у зони рада дизалице.

При раду хидрауличне опреме на електрифицираним пругама није неопходна демонтажа контактне мреже већ само искључење напона из возног вода и његово уземљење испред и иза места рада.

На месту несреће или незгоде, пословима помоћног воза руководи шеф (пословођа) помоћног воза.

Шеф помоћног воза дужан је да пре почетка радова на рашчишћавању донесе план рада помоћног воза у складу са усаглашеним планом рада свих служби, са којим ће се упознати особље помоћног воза и радник који руководи пословима рашчишћавања. Када се ради о несрећи или незгоди у транспорту опасне робе, онда план рада помоћног воза мора да садржи и безбедносне препоруке о опасностима и ризицима (делове «Безбедносног листа» који је добијен од главног диспечера за превоз опасне робе) који потичу од опасне робе која се налази у колима која су предмет рада Помоћног воза.

Полазак помоћног воза на место интервенције, као и долазак на место интервенције мора да буде у најкраћем могућем року без обзира која средства за рашчишћавање се користе (колска дизалица, кола помоћног воза са хидраулучном опремом или двопути камион са хидраулучном опремом).

По доласку на место несреће или незгоде и уз сагласност председника истражне комисије треба извршити све припремне радње које не ометају рад истражне комисије, а све у циљу брже и ефикасније санације последица несреће или незгоде.

Пре почетка интервенције и за време интервенције помоћног воза потребно је придржавати се свих мера безбедности и заштите на раду као и препорука „Безбедносног листа“ и усмених савета главног диспечера за транспорт опасне робе (саветника за безбедност у транспорту опасне робе) код несреће или незгоде у транспорту опасне робе.

По извршеној интервенцији помоћни воз се одмах враћа у домицилну станицу како би се извршиле неопходне припреме и намирнења за даљи рад.

Ако је опрема помоћног воза, шинска дизалица, кола помоћног воза или двопути камион ван употребе због текућег или редовног одржавања о томе као и о процењеном периоду задржавања ван употребе потребно је обавести Централно одељење за оперативне послове.

За мање интервенције, које се могу обављати приручним алатом и опремом помоћног воза, није потребно покретати помоћни воз, већ се превоз опреме и особља може обавити и друмским теретним возилом.

### **Послови електротехничке делатности**

#### **Члан 12.**

Послови електротехничке делатности у случају настанка несреће или незгоде обухватају послове око постојања КМ, ЕЕП, ТТ и СС - постројења.

Када несрећа или незгода настане на електрифицирној прузи интервенцију по потреби врши деоница КМ.

Деоница КМ интервенише у свим случајевима када дође до оштећења КМ, као и у свим случајевима када не дође до оштећења КМ али је због отклањања последица настале несреће или незгоде потребна интервенција на КМ.

Основна опрема деонице КМ је ТМД, алат, мерна, заштитна, сигнална и помоћна средства, основна резервна опрема и материјал (проводници, стезалке, помоћни стуб и сл.). Основна опрема деонице КМ налази се у кругу деонице КМ.

Пре почетка радова треба предузети све мере обезбеђења од струјног удара, а у току обављања радова потребно је у свему се придржавати одредаба важећих прописа који регулишу ову област.

При рашчишћавању места настанка несреће или незгоде пословођа екипе за КМ процењује оштећења на КМ. На основу процене из првог става ове тачке прави се списак потребног материјала и извештава електро енергетски диспечер у ЦДУ захтевајући да се материјал допреми у најкраћем року.

Електро енергетски диспечер (ЕЕД) у ЦДУ предузима све потребне мере да потребан материјал и опрема што пре стигне на место настанка несреће или незгоде.

На електрифицираним пругама где постоји телекомуникациони кабал успоставиће се телефонска веза од места настанка несреће или незгоде до најближег телефонског извода.

На успостављену телефонску везу са места настанка несреће или незгоде није дозвољено прикључење других корисника.

У случају кад су покидане жичне везе, оштећен телекомуникациони кабл и не може се успоставити телефонска веза, стручне службе ТТ обезбедиће одговарајуће радио-уређаје у складу са топографијом терена и покривеношћу радио-пољем.

Разговори који се воде телефоном са места настанка несреће или незгоде или суседних станица морају бити прецизни, кратки и јасни.

Уколико није могуће успоставити телефонску и радио везу са места настанка несреће или незгоде за споразумевање, потребно је користити друмско возило, погодна железничко

возило или курира до првог исправног телефона односно према месним приликама и мобилну телефонију.

Код настанка несреће или незгоде према потреби интервенише и СС деоница. СС деоница врши интервенције у свим случајевима када дође до оштећења на СС постројењима или је потребна помоћ СС деонице. Опрема СС деонице се налази у кругу деонице.

Уколико је приликом настанка несреће или незгоде дошло до уништења каблова за напајање и телекомуникационог кабла, потребно је тражити интервенцију деонице за каблове, односно секције за ЕТП.

У случајевима када настану већа оштећења на КМ, СС и ТТ постројењима, поред територијално надлежне КМ, СС деонице и ТТ деонице, на отклањању последица насталог ванредног догађаја се могу ангажовати и суседне деонице.

Обезбеђење особља и возача ТМД-а електротехничке делатности врши надлежна деоница КМ, односно надлежна секција за ЕТП.

ТМД електротехничке делатности до места догађаја саобраћа као воз или пружно возило за хитне интервенције на постројењима КМ.

На месту настанка несреће или незгоде, пословима из делатности деонице КМ, СС деонице, руководи пословођа екипе, односно руководилац деонице.

Када настану оштећења на КМ, СС и ТТ постројењима при рашчишћавању места настанка несреће или незгоде, потребно је привремено посудање ЕЕП, СС и ТТ постројења ради што бржег успостављања саобраћаја, КМ, ЕЕП, СС и ТТ постројења доводе се у исправно и редовно стање за време одобреног затвора пруге или под саобраћајем у слободним интервалима.

У случајевима када се ТМД електротехничке делатности, односно екипе за КМ, ЕЕП, СС и ТТ налазе на месту несреће или незгоде, а указује се потреба за додатним ангажовањем суседних деоница, пословођа или руководилац деонице је дужан да о томе обавести електро енергетског диспечера или надлежно одељење за оперативне послове.

За мање интервенције на КМ, СС и ТТ постројењима радници одговарајућих деоница користе друмско возило за излазак на место интервенције.

Ако је могуће организовати заједнички излазак екипе за КМ, ЕЕП, СС и ТТ постројења, треба га организовати са ТМД електротехничке делатности, помоћним возом или друмским возилом на начин који обезбеђује најкраће време изласка на место настанка несреће или незгоде.

## **Послови грађевинске делатности**

### **Члан 13.**

Послови грађевинске делатности у вези настанка несреће или незгоде су послови око горњег и доњег строја при настанку оштећења у случају несреће или незгоде. Интервенције

су потребне и у случајевима када настане оштећење и на осталим пружним постројењима која припадају грађевинској делатности.

ТМД грађевинске делатности, остала механизација и особље, налазе се у кругу пружне деонице.

Обезбеђење особља и возача ТМД грађевинске делатности врши надлежна пружна деоница, односно надлежна секција за грађевинску делатност.

ТМД грађевинске делатности са потребном механизацијом до места настанка несреће или незгоде саобраћа као воз или пружно возило.

На месту настанка несреће или незгоде пословима из делокруга рада пружне деонице руководи шеф пружне деонице.

Код несреће или незгоде у транспорту опасне робе, када је дошло до цурења опасне робе из кола, потребно је да радник саобраћајне делатности који је одређен да руководи организацијом послова на рапчишћавању и отклањању последица, и шеф помоћног воза који руководи пословима дизања исклизлих кола, односно пословима рада помоћног воза, пре почетка радова на санацији несреће или незгоде, упознају шефа пружне деонице са безбедносним препорукама о опасностима и ризицима – деловима «Безбедносног листа» који је добијен од главног диспечера за превоз опасне робе. Шеф пружне деонице је дужан да се стара да сва добијена упозорења у вези опасности и ризика од опасне робе, пренесе осталим запосленима грађевинске делатности који ће учествовати у санацији несреће или незгоде.

По извршеној интервенцији, ТМД грађевинске делатности и механизација се одмах враћају у домицилни депо и припремају за следећу интервенцију.

У случајевима када се ТМД грађевинске делатности и механизација налазе на месту несреће или незгоде, а укаже се потреба за додатним ангажовањем суседних деоница, пословођа или шеф деонице је дужан да о томе обавести надлежно одељење за оперативне послове.

За мање интервенције, које се могу извршити приручним алатом, превоз опреме и особља се може извршити и друмским возилом.

Радници пружне деонице су дужни да пружају помоћ и осталим делатностима које интервенишу на местима несреће или незгоде.

## **Поступци са повређеним и усмрћеним лицима**

### **Члан 14.**

Спасовање лица, пружање помоћи унесређеним лицима и њихово збрињавање обухвата поступак извлачења лица која су евентуално остала заробљена у железничким возилима и нису могла бити евакуисана, пружање помоћи повређеним лицима у смислу њихове евакуације до здравствених екипа које пружају прву помоћ, њихов транспорт до здравствених установа или других центара где се врши даље збрињавање свих лица којима је потребна помоћ после несреће.

За пребацивање теже повређених лица у здравствене установе треба користити сва расположива друмска возила на месту несреће.

Железнички радници у поступку пружања прве помоћи обавештавају хитну помоћ и пружају прву помоћ. До доласка специјализованих здравствених екипа, прву помоћ пружају сви запослени који су прошли обуку за пружање прве помоћи а који су присутни у моменту догађаја. До доласка специјализованих здравствених екипа, потребно је пратити здравствено стање повређених, охрабривати их и по могућности не напуштати лице места.

У случајевима када је повређен већи број лица, железнички радници и остала лица која пружају помоћ морају у свему поступати према захтевима медицинског особља које пружа помоћ.

Са лицима која су усмрћена, поступа се у складу са наређењима добијеним од полиције и судско - истражних органа.

Када се укаже могућност, одобри или нареди одвожење усмрћених лица са места несреће, онда одвожење, по правилу, морају вршити надлежне здравствене или комуналне службе.

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.

Поред обавезе организације истраге и пружања помоћи, председник истражне комисије обавља и следеће:

- 1) прикупља податке о здравственом стању лица која су теже повређена и налазе се у здравственим установама где им се пружа помоћ,
- 2) прикупља личне податке о лицима која су теже и лакше повређена или усмрћена,
- 3) саставља списак лица која су теже или лакше повређена, односно усмрћена.

## **Поступци са оштећеном или уништеном робом и/или колима**

### **Члан 15.**

Уклањање робе и/или кола која су оштећена или уништена у несрећи или незгоди започиње се одмах након завршетка рада истражне комисије и осталих органа који су учествовали у истрази несреће или незгоде.

Одлуке у вези са робом и колима која су оштећена или уништена при настанку несреће или незгоде доноси превозник.

Уклањање оштећене или расуте робе са места несреће или незгоде обавља превозник у координацији са радником саобраћајне делатности који руководи радовима на рашчишћавању и отклањању последица.

У случају расипања, разливања, истицања или неког другог облика ослобађања опасног терета или непосредне опасности од расипања, разливања, истицања или неког другог облика ослобађања опасне робе, након достављања обавештења, превозник је дужан да без одлагања обезбеди, покупи, одстрани, односно одложи опасану 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 ст. 5 члана 10

Закона о транспорту опасне робе („Службени гласник РС”, бр. 104/16, 83/18, 95/18-др. закон и 10/19-др. закон).

Ако превозник није у могућности да обезбеди, покупи, одстрани, односно одложи опасану робу у складу са ставом 5 члана 10, дужан је да ангажује о свом трошку правно лице које има одговарајућу дозволу, односно овлашћење за поступање у случају несреће/незгоде у транспорту опасне робе, у складу са ст. 6 члана 10 Закона о транспорту опасне робе („Службени гласник РС“ бр. 104/16, 83/18, 95/18-др. закон и 10/19-др. закон).

#### **IV. ПОСЛОВИ КОД ИСТРАГЕ НЕСРЕЋА И НЕЗГОДА**

##### **Несреће и незгоде које се истражују**

###### **Члан 16.**

Свака несрећа или незгода која настане на подручју „Инфраструктура железнице Србије” а.д. мора се детаљно истражити како би се утврдили сви узроци и околности под којима је настала. У ту сврху потребно је активирати истражну комисију, извршити детаљан увиђај на месту настанка а потом спровести истражни поступак

Истрага се врши у случају следећих несрећа (члан 4. Правилника о пријављивању, истраживању, евидентирању, статистичком праћењу и објављивању података о несрећама и незгодама, („Службени гласник РС“, број 32/21):

- 1) судара воза са железничким возилом,
- 2) судара воза са препреком унутар слободног профила,
- 3) исклизнућа воза, маневарског састава или пружног возила,
- 4) несреће на путном прелазу,
- 5) несреће у којој су страдала лица, изазване железничким возилима у покрету,
- 6) пожара и
- 7) других несрећа

Истрага се врши у случају следећих незгода (члан 4. Правилника о пријављивању, истраживању, евидентирању, статистичком праћењу и објављивању података о несрећама и незгодама, („Службени гласник РС“, број 32/21):

- 1) избегнутог судара воза, маневарског састава или пружног возила са железничким возилом;
- 2) избегнутог судара воза, маневарског састава или пружног возила са препреком унутар слободног профила;
- 3) сломљених шина;
- 4) извијања и других деформација колосека;
- 5) погрешних показивања сигналних знакова;
- 6) пролазака поред сигнала који забрањује даљу вожњу уз пролазак опасне тачке;
- 7) пролазака поред сигнала који забрањује даљу вожњу без проласка опасне тачке;
- 8) сломљених точкова на железничким возилима у саобраћају;
- 9) сломљених осовина на железничким возилима у саобраћају;
- 10) осталих незгода.

**Нивои комисија које активира „Инфраструктура железнице Србије“ а.д., састав, надлежност, начин именовања и услови за лица која се именују у истражне комисије**

**Члан 17.**

У циљу квалитетног и ефикасног увиђаја и правилног спровођења истражног поступка, управљач „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. активира три нивоа истражних комисија:

- 1) истражну комисију за подручје станице;
- 2) истражну комисију оперативног одељења;
- 3) централну истражну комисију.

Истражна комисија за подручје станице делује на надзорном подручју станице које обухвата подручје станице и део отворене пруге до средине одстојања између те станице, односно најудаљенијег службеног места које је под надзором те станице, и суседних станица.

Истражну комисију за подручје станице чине:

- 1) шеф станице или лице овлашћено да га замењује, председник комисије;
- 2) представник грађевинске делатности, члан комисије;
- 3) представник електро-техничке делатности (одговарајуће службе у односу на врсту несреће и незгоде), члан комисије.

Истражну комисију за подручје станице формира шеф станице. За чланове ове комисије шеф станице ће ангажовати представнике оних служби који су потребни за истрагу несреће или незгоде. Ако несрећа или незгода настане у време када шеф станице дежура онда ће шеф једне од суседних станица преузети послове око увиђаја и истраге несреће или незгоде. Секције/ОЦ/ОЈ за СП/ЕТП/ЗОП достављају шефовима станица податке о радницима који се могу ангажовати у раду ових комисија.

Истражна комисија оперативног одељења делује на припадајућем подручју како је то дато у Прилогу I овог упутства. Одељење за оперативне послове у Београду има две комисије оперативног одељења и то са седиштем у Београду и Пожаревцу. Одељење за оперативне послове у Нишу има две комисије оперативног одељења и то са седиштем у Лапову и Нишу.

Истражну комисију оперативног одељења чине:

- 1) представник саобраћајне делатности, председник комисије;
- 2) представник грађевинске делатности, члан комисије;
- 3) представник електро-техничке делатности (одговарајуће службе у односу на врсту несреће и незгоде), члан комисије;
- 4) представник ОЈ за послове помоћног воза, члан комисије (у оперативним одељењима где се налазе ОЈ за послове помоћног воза).

Представнике саобраћајне, грађевинске, електротехничке делатности и ОЈ за послове помоћног воза, за рад комисија на нивоу оперативних одељења дају Секције/ОЦ/ОЈ за СП/ЗОП/ЕТП/послове помоћног воза.

Именовање чланова комисије оперативних одељења врше шефови Секције/ОЦ/ОЈ за СП/ЗОП/ЕТП/послове помоћног воза. За чланове комисија Одељења за оперативне послове,

по могућству, именују се радници са местом становања у месту где се налази и седиште комисије ради бржег окупљања и изласка на место несреће или незгоде.

Распоред обавезне присутности код куће за наредни месец израђује се најкасније до 25. у текућем месецу и доставља заинтересованим организационим јединицама до краја текућег месеца. Решење о обавезној присутности код куће за чланове комисије оперативних одељења, доноси Извршни директор за управљање јавном железничком инфраструктуром, на предлог шефа Секције/ОЦ/ОЈ за СП/ЗОП/ЕТП/послове помоћног воза уз сагласност директора сектора/центра.

Централна истражна комисија делује на подручју „Инфраструктура Железнице Србије“ а.д.

Централну истражну комисију чине:

- 1) представник саобраћајне делатности, председник комисије;
- 2) представник грађевинске делатности, члан комисије;
- 3) представник електро-техничке делатности (одговарајуће службе у односу на врсту несреће и незгоде), члан комисије;
- 4) представник Центра за послове помоћног воза, члан комисије.

Централна истражна комисија истражује несреће и незгоде код којих је усмрћен или теже повређен већи број лица, причињена знатна материјална штета или је настао већи прекид саобраћаја и када настала несрећа или незгода по својој природи изазива пажњу шире јавности. Ова комисија преузима увиђај и истрагу и других несрећа или незгода из надлежности комисија оперативног одељења на захтев Генералног директор или Извршног директор за управљање јавном железничком инфраструктуром „Инфраструктура железнице Србије“ а.д.

Именовање чланова централне истражне комисије врши директор Сектора/Центра за СП/ГП/ЕТП/послове помоћног воза. Подаци о именованим члановима достављају се Сектору за СП где се врши обједињавање, најкасније до 25. у текућем месецу. Уколико се подаци о именованим члановима не доставе до наведеног датума сматра се да нема промена у односу на текући месец. Решење о обавезној присутности код куће за чланове централне истражне комисије доноси Генерални директор „Инфраструктура железнице Србије“ а.д.

За председника и чланове истражних комисија испред „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. могу бити именовани следећи запослени:

- 1) шефови организационих јединица;
- 2) лица са лиценцом за саветника за безбедност у транспорту опасном робом;
- 3) радници који су овлашћени за контролу примене мера заштите на раду и заштите од пожара;
- 4) радници стручно оспособљени за управљање саобраћајем, за послове помоћног воза, за доњи и горњи строј, сигнално-сигурносне уређаје, за телекомуникационе уређаје и за електроенергетске уређаје;
- 5) радници који су овлашћени за вршење процесне контроле.

Лица која се ангажују за рад истражних комисија испред „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. морају имати положен одговарајући стручни испит према Правилнику о стручној спремности радника који непосредно учествују у вршењу железничког саобраћаја („Службени гласник ЗЈЖ”, бр. 10/86, 2/87 и 6/90).

За чланове комисија не могу се ангажовати запослени који непосредно учествују у вршењу железничког саобраћаја.

Изузетак из претходног става су шефови станица који дежурају као отправници возова, а ангажују се као чланови истражне комисије када не дежурају као отправници возова.

Распоред обавезне присутности код куће за чланове истражних комисија мора да садржи следеће податке:

- 1) презиме и име,
- 2) период обавезне присутности код куће;
- 3) тачна адреса места становања;
- 4) контакт телефон.

Распоред обавезне присутности код куће и списак чланова превозника за чланове централне истражне комисије „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. налази се код главног диспечера у Централном одељењу за оперативне послове а распоред обавезне присутности код куће и списак чланова превозника за чланове комисије оперативног одељења налази се код саобраћајног диспечера у подручном одељењу/одсеку за оперативне послове.

Непрекидно трајање обавезне присутности код куће за појединог члана комисије не може бити дуже од 7 (седам) дана у континуитету.

### **Опрема коју користе истражне комисије**

#### **Члан 18.**

У сврху лакшег и бржег утврђивања узрока настанка несреће или незгоде, централна истражна комисија и комисија оперативног одељења морају бити снабдевене комплетом опреме за ислеђење несрећа и незгода који садрже следећу опрему и материјал:

- 1) Дигитални фотоапарат -1 комад;
- 2) Меморијска картица за фотоапарат -1 комад;
- 3) Батерије и пуњачи за фотоапарат;
- 4) Репортерски магнетофон - 1 комад;
- 5) Рефлекторска светилка са комплетом филтера у боји - 2 комад;
- 6) Мерна пантљика, дужине 50 м - 1 комад;
- 7) Мерна трака, дужине 3 м - 1 комад;
- 8) Штоперица- 1 комад;
- 9) Размерник за колосек - 1 комад;
- 10) Справа за мерење исхабаности шина - 1 комад;
- 11) Магнетни термометар - 1 комад;
- 12) Алкотест уређај - 1 комад;
- 13) Кишна кабаница - 6 комад;
- 14) Торба за опрему - 1 комад;
- 15) Футрола за размерник за колосек- 1 комад;
- 16) Футрола за Мерило за мерење размака точкова - 1 комад;
- 17) Универзално мерило IKS 731151 - 1 комад;
- 18) Мерило за мерење размака точкова - 1 комад;

- 19) Кључ за отварање брзиномерних уређаја типа Дојта и Хаслер - 1 комад;
- 20) Кључ број 2 за пружне телефоне -1 комад;
- 21) Усници за алкотест уређај;
- 22) Масне креде, комплет (1 кут. плавих + 1 кут. црвених) - 1 комад;
- 23) Лупа - 1 комад;
- 24) Заштитне рукавице - 1 комад;
- 25) Комплет разних најлон врећица - 1 комад.

Сва побројана опрема се налази у једном коферу и две платнене футроле (Размерник за колосек Robel 83.37 и Мерило за мерење размака точкова) и чини јединствени комплет.

По једним комплетом опреме су снабдевени:

- 1) Сектор за саобраћајне послове за потребе централне истражне комисије;
- 2) Одељења за оперативне послове: Суботица, Зрењанин, Нови Сад, Панчево, Рума, Београд, Зајечар, Пожега, Краљево и Ниш и оперативни одсеци: Лапово и Пожаревац, за потребе оперативних истражних комисија.

Сву опрему и мерне уређаје је потребно одржавати у исправном стању и спремну за употребу у сваком тренутку.

Одржавање комплета опреме у исправном стању, редовном атестирању мерних инструмената и опремања комплета припадајућим потрошним материјалом, обавља Сектор за СП у сарадњи са лицима која су задужена опремом на нивоу Сектора/Секције/ОЦ за СП.

Комплет опреме за истражне комисије мора се налазити у просторијама Централног оперативног одељења, подручног Одељења за оперативне послове, односно оперативног одсека, у стању спремном за употребу.

Код несреће или незгоде која захтева ангажовање оперативне или централне истражне комисије, комплет опреме у исправном стању комисија преузима од одговорног радника у Централном оперативном одељењу/подручном Одељењу за оперативне послове/оперативном одсеку.

Чланови комисије су дужни да приликом употребе комплета опреме о истој воде рачуна у смислу правилног руковања и чувања од губитка и оштећења.

Након завршеног увиђаја, комплет опреме у исправном стању, комисија предаје одговорном раднику у Централном оперативном одељењу/ подручном Одељењу за оперативне послове/ оперативном одсеку.

Поступак примопредаје комплета опреме између комисије и одговорног радника одредиће руководиоца Централног оперативног одељења/ подручног Одељења за оперативне послове/ оперативног одсека.

### **Активирање комисије за увиђај и истрагу несрећа и незгода и излазак на место несреће или незгоде**

#### **Члан 19.**

Главни диспечер у Централном одељењу за оперативне послове „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. у зависности од врсте несреће или незгоде и насталих последица, уз сагласност начелника Централног одељења за оперативне послове и помоћника директора Сектора за оперативне послове, одлучује о нивоу истражне комисије која се активира и о томе обавештава надлежна подручна одељења за оперативне послове.

Генерални директор „Инфраструктура железнице Србије“ а.д, Извршни директор за управљање јавном железничком инфраструктуром, директор Сектора за СП односно помоћник директора Сектора за оперативне послове, на основу примљених информација о несрећи/незгоди и насталим последица, могу одредити ниво истражне комисије која се активира.

Централна истражна комисија и комисија оперативног одељења се активира се на основу распореда дежурства.

Ако је одређено да увиђај и истрагу несреће или незгоде води истражна комисија за подручје станице, саобраћајни диспечер надлежног Одељења за оперативне послове издаје наређење шефу станице да формира комисију.

Чланови истражне комисије који су авизирани за истрагу несреће или незгоде у обавези су да се одмах одазову и на најбржи начин дођу на место окупљања.

По окупљању чланова истражне комисије (ниво оперативне и централне комисије), на најбржи могући начин обавља се њихов превоз до места несреће или незгоде. Превоз се обавља дежурним друмским возилом а у одређеним ситуацијама у циљу што бржег доласка истражне комисије на место догађаја користе се помоћни или други погодни возови, односно неки други начин превоза.

Возила и возаче за оперативну истражну комисију обезбеђује Секција/ОЦ за СП, ГП и ЕТП. Возила и возаче за централну истражну комисију обезбеђује Сектор у чијој су надлежности друмска возила.

За возаче из претходног става, утврђује се распоред дежурства на исти начин као за чланове истражне комисије. Распоред дежурних возача је саставни део распореда дежурства истражних комисија за односно подручје и мора се налазити код саобраћајног диспечера у Одељењу за оперативне послове, односно у Централном одељењу за оперативне послове.

Друмска возила се могу користити и за превоз чланова комисије од места становања до места окупљања, ради бржег окупљања и изласка на место несреће или незгоде. Уколико је дежурним возилом потребно превести већи број радника на место несреће или незгоде онда чланови истражне комисије имају предност при превозу.

Главни диспечер у Централном оперативном одељењу, односно саобраћајни диспечер у подручном Одељењу за оперативне послове и председник истражне комисије дужни су да предузму све мере да комисија што пре изађе на место несреће или незгоде и почне са радом.

### **Обављање увиђаја на месту несреће или незгоде**

## **Члан 20.**

За сваку несрећу или незгоду обавља се увиђај, на месту настанка, у што краћем року.

Када надлежна истражна комисија дође на место несреће или незгоде, шеф станице упознаје чланове комисије са до тада утврђеним чињеничним стањем (усмено и у писаној форми) и предаје прикупљени материјал.

Ако увиђај преузима истражна комисија вишег нивоа, истражна комисија која је до тада водила увиђајни поступак упознаје комисију која преузима увиђај са свим до тада утврђеним чињеницама (усмено и писано у слободној форми) и предаје прикупљени материјал. На захтев истражне комисије која преузима увиђај, комисија која је до тада вршила увиђај, наставља рад заједно са истражном комисијом која је преузела увиђај.

Истражна комисија која врши увиђај детаљно прегледа место несреће или незгоде, прикупља што је могуће више података и материјалних доказа који су од значаја за истрагу. Током увиђаја треба утврдити све показатеље и параметре на уређајима, средствима и постројењима пре, за време и по настанку несреће или незгоде. Показатеље и параметре треба утврдити на поуздан начин уз присуство свих чланова комисије о чему је потребно саставити писани извештај, у слободној форми или на обрасцу „Претходни налаз стања код несреће/незгоде“ (СП-14). Истражна комисија фотографише материјалне доказе и трагове који се налазе на месту увиђаја и сачињава прецизну скицу места несреће или незгоде.

У погледу поступка са железничким возилима која су учествовала у несрећи/незгоди, а у циљу утврђивања способности железничког возила за вожњу на сопственим точковима и утврђивања узрока несреће/незгоде, председник истражне комисије је у обавези да на месту догађаја обезбеди спровођење радњи наведених у члану 11 Правилника о одржавању железничких возила („Службени гласник РС“, број 144/20).

По завршетку увиђаја председник истражне комисије је дужан да телефонским путем упозна саобраћајног диспечера подручног одељења за оперативне послове/оперативног одсека, односно Централно Одељење за оперативне послове о утврђеном чињеничном стању на месту несреће или незгоде.

Председник истражне комисије, по повратку са места несреће или незгоде, у зависности од нивоа комисије која је активирана, усмено или писано извештава шефа Секције/ОЦ или директора Сектора за СП о чињеничном стању утврђеном приликом увиђаја.

## **Спровођење поступака истраге несреће или незгоде**

### **Члан 21.**

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.

Поступак спровођења истраге дат је у Прилогу 2 - Подсетник о поступку при истрази за карактеристичне случајеве несрећа и незгода.

Председник истражне комисије је одговоран за правилно и благовремено спровођење истраге несреће или незгоде.

Ако истрагу преузима истражна комисија вишег нивоа, истражна комисија која је до тада водила истражни поступак упознаје комисију која преузима истрагу са свим до тада утврђеним чињеничним стањем (усмено и у писаној форми) и предаје сав прикупљени материјал. На захтев истражне комисије која преузима истрагу, комисија која је до тада вршила истрагу наставља рад заједно са истражном комисијом која је преузела увиђај.

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, документе и евиденције електронских медија, које сматра релевантним за истрагу, при чему може да:

- 1) непосредно и слободно приступи на место несреће или незгоде и до возила, њихових делова, товара, крхотина, 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 брзиномерних уређаја на возилима и других уређаја за снимање и регистровање, за потребе истраге;
- 4) обави разговоре са сведоцима и учесницима;
- 5) прибави све информације или записе, које поседује власник, управљач, превозник, ималац возила, лице задужено за одржавање или произвођач средстава, која су била укључена у несрећу и незгоду.

Истражна комисија која води истражни поступак одлучује где и када ће обавити саслушања и суочења, односно допуну саслушања учесника у несрећи/незгоди као и узимање изјава сведока. Саслушање учесника у несрећи или незгоди и узимање изјава сведока, ако је могуће, обавља се на месту несреће или незгоде. Саслушање учесника у несрећи или незгоди, узимање изјава сведока и сва суочења обављати у присуству свих чланова истражне комисије. Саслушање и суочење учесника у несрећи или незгоди и узимање изјава сведока 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.

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 32/21), у року од 10 дана, од настанка несреће или незгоде, надлежне јединице и службе, истражној комисији достављају процењену штету и сав остали материјал који омогућава потпуније сагледавање несреће или незгоде и утврђивање одговорности радника који су непосредно учествовали у обављању железничког саобраћаја.

У случају да надлежне јединице прекораче рок из претходног става, председник комисије ургира доставу материјала. Ургирање се врши телеграмом и телеграмска ургенција постаје саставни део истражног материјала. Телеграмска ургенција садржи податке о датуму, времену, месту и врсти несреће или незгоде и податке о врсти истражног материјала чија се достава ургира. Ова ургенција се упућује надлежним организационим јединицама које су биле дужне да доставе одређени материјал и Сектору за СП (Одељењу за саобраћајне прописе и истрагу несрећа и незгода) ради праћења тока истраге.

Извештај о истрази треба саставити тек после прикупљеног целокупног истражног материјала, обављених свих саслушања и пошто су савесно, објективном и свеобухватном анализом, утврђени стварни узроци и одговорност за несрећу или незгоду.

При утврђивању узрока и одговорности учесника као и при састављању Извештаја о истрази сви чланови истражне комисије равноправно учествују.

По састављању Извештаја о истрази у њега се не уносе измене или допуне.

Изглед извештаја о истрази дат је у Прилогу 1 Правилника о пријављивању, истраживању, евидентирању, статистичком праћењу и објављивању података о несрећама и незгодама („Службени гласник РС“, број 32/21) и може се израдити на рачунару или на претходно одштампаном узорку (ручно писан). У случају да се извештај о истрази израђује на одштампаном узорку мора бити уредно и читко попуњен. Истражни материјал уз извештај о истрази мора бити састављен од оригинала, оверених фотокопија или преписа докумената чији садржај се јасно и недвосмислено може прочитати.

Рок за окончање истраге је 30 дана од настанка несреће или незгоде (став 8, члан 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 (став 9, члан 8 Правилника о пријављивању, истраживању, евидентирању, статистичком праћењу и објављивању података о несрећама и незгодама, „Службени гласник РС“, број 32/21).

## **V ПОСТУПЦИ СА ИСТРАЖНИМ МАТЕРИЈАЛИМА**

### **Евиденција несрећа и незгода**

#### **Члан 22.**

За вођење евиденције о несрећама и незгодама користе се:

- 1) образац „Пријава о несрећи/незгоди“ (СП-13),
- 2) књига „Преглед података о насталим несрећама и незгодама“,
- 3) књига евиденције несрећа и незгода.
- 4) пријава ванредног догађаја у транспорту опасне робе

Станице воде евиденцију несрећа и незгода за своје надзорно подручје путем обрасца „Пријава о несрећи/незгоди“ (СП-13), који остаје у станици.

Саобраћајни диспечери у подручном одељењу за оперативне послове и главни диспечер у Централном одељењу за оперативне послове, евиденцију несрећа и незгода воде у књизи „Преглед података о насталим несрећама и незгодама“. Саобраћајни диспечер у Одељењу за оперативне послове, евиденцију несрећа и незгода води за подручје свог оперативног одељења. Главни диспечер у Централном одељењу за оперативне послове, евиденцију несрећа и незгода води за подручје „Инфраструктура железнице Србије“ а.д.

Одељење за прописе и истрагу несрећа и незгода у Сектору за СП и стручни сарадници за истрагу несрећа и незгода у Секцијама/ОЦ за СП, воде евиденцију о несрећама и незгодама у „Књизи евиденције несрећа и незгода“. Одељење за саобраћајне прописе и истрагу несрећа и незгода, евиденцију несрећа и незгода води за подручје „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. Стручни сарадници за истрагу несрећа и незгода у Секцијама/ОЦ за СП, евиденцију несрећа и незгода воде за подручје припадајуће Секције/ОЦ за СП.

Евиденција несрећа и незгода у „Књизи евиденције несрећа и незгода“ закључује се на крају сваког месеца тако што се у првом слободном реду уписује: „Месец- (навести месец и годину) - закључен са редним бројем - (уписати последњи редни број)“. У следећој слободној рубрици уписује се : „У месецу - (навести месец и годину) евидентирано- (број) - несрећа и незгода“. Исти поступак се примењује и на крају године, након што су евидентирани све несреће и незгоде за протеклу годину с тим да се заључивање на крају године може извршити тек након што је извршено закључивање за месец децембар.

Образац „Пријава о несрећи/незгоди“ (СП-13) и књиге: „Преглед података о насталим несрећама и незгодама“ и „Књига евиденције несрећа и незгода“, чувати према важећим одредбама о архивирању документације.

Пријаву ванредног догађаја у транспорту опасне робе, воде главни диспечери за транспорт опасне робе у Одељењу за праћење опасних материја и посебне превозе у Сектору за саобраћајне послове. Главни диспечери за транспорт опасне робе, након завршетка несреће или незгоде ( ванредног догађаја у транспорту опасне робе) и формирања Пријаве ванредних догађаја у транспорту опасне робе, исту прослеђују Саветнику генералног директора за безбедност у транспорту опасне робе, руководству Сектора за саобраћајне послове, и Одељењу за саобраћајне прописе и истрагу несрећа и незгода. Подаци из Пријаве се даље користе за Формирање годишњег извештаја о транспорту опасне робе на мрежи ИЖС а.д. као и разне друге извештаје. Управљање подацима из ове Пријаве као и свим осталим подацима којима свакодневно располажу главни диспечери за транспорт опасне робе, је обавезна безбедносна категорија у транспорту опасне робе (у складу са међународним Правилником RID).

## **Поступци везани за контролу, дистрибуцију и архивирање истражног материјала**

### **Члан 23.**

Када истражна комисија састави Извештај о истрази, оригинални примерак са целокупним истражним материјалом доставља надлежном Одељењу за оперативне послове/оперативном одсеку. Централна истражна комисија, оригинални Извештај о истрази са целокупним иследним материјалом доставља Сектору за СП, Одељењу за прописе и истрагу несрећа и незгода.

Надлежне службе у Одељењу за оперативне послове и у Сектору за СП су дужне да прегледају извештај о истрази са припадајућим материјалом.

Уколико надлежне службе у Одељењу за оперативне послове/Секцији/ОЦ за СП и/или у Сектору за СП утврде да је истрага непотпуна, извештај о истрази се може вратити на допуну истражној комисији уз одређивање рока за допуну истраге. Ако рок није одређен, допунa истраге се спроводи у року од 10 дана.

По један примерак извештаја о истрази, са комплетним материјалом прикупљеним у току истраге, добијају управљач и превозник. Председник комисије предаје примерак извештаја о истрази, са комплетним материјалом, члановима комисије превозника на доказан начин.

Извештај о истрази, са комплетним материјалом прикупљеним у току истраге (оригинал), надлежна Одељења за оперативне послове или надлежне службе у Секцијама/ОЦ за СП, достављају Сектору за СП, Одељењу за саобраћајне прописе и истрагу несрећа и незгода. За своје потребе Одељења за оперативне послове или надлежне службе у Секцијама/ОЦ за СП задржавају копију извештаја о истрази, са припадајућим материјалом.

Извештај о истрази се доставља на све адресе на које је достављена писана пријава на обрасцу СП-13.

За сваку несрећу или незгоду за коју се утврди непосредна лична одговорност, надлежна организациона јединица је дужна да достави извештај о предузетим мерама у року од 8 дана. Извештај треба да садржи податке о несрећи или незгоди на коју се односи и податке о радницима којима су изречене мере. Извештај се доставља надлежном Одељењу за оперативне послове/Секцији/ОЦ за СП, који то прослеђује Сектору за СП у року од 5 дана.

Архивирани предмети у вези несрећа и незгода се чувају према прописима о архивирању документације.

## **Статистичка обрада материјала везаног за несреће и незгоде**

### **Члан 24.**

Надлежне службе за истрагу несрећа и незгода у Секцијама/ОЦ за СП и Одељење за саобраћајне прописе и истрагу несрећа и незгода у Сектору за СП израђују статистички извештај на обрасцу „Статистички извештај о несрећама и незгодама“ (у даљем тексту: статистички извештај).

Статистички извештаји се израђују месечно, квартално, полугодишње и годишње. Месечни статистички извештај се израђује до 10. у месецу за протекли месец. Квартални и полугодишњи статистички извештај се израђује и доставља до 15. априла, 15. јула, 15. октобра и 15. јануара наредне године за задњи квартал претходне године.

Годишњи статистички извештај се израђује и доставља заинтересованим по окончању свих евидентираних несрећа и незгода, до краја фебруара текуће године, за претходну годину.

Надлежне службе за послове истраге несрећа и незгода у Секцијама/ОЦ за СП израђују статистички извештај за подручје припадајуће Секције/ОЦ. Статистички извештај за подручје припадајуће Секције/ОЦ саставља се у два примерка. Један примерак се доставља Сектору за СП, а други се задржава за своје потребе.

Одељење за саобраћајне прописе и истрагу несрећа и незгода у Сектору за СП израђује статистички извештај за подручје „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. у најмање 4 (четири) примерка и доставља према следећем:

- 1) Центру за истраживање несрећа у саобраћају Републике Србије (месечно и годишње);
- 2) Центру система за управљање безбедношћу (месечно);
- 3) Центру за унутрашњу контролу (месечно);

4) примерак који се задржава за своје потребе.

## **Анализе несрећа и незгода**

### **Члан 25.**

Анализе несрећа и незгода врше се у циљу сагледавања стања безбедности железничког саобраћаја.

Анализе несрећа и незгода се врше месечно, квартално, полугодишње и годишње. Врше их Секције/ОЦ за припадајућу територију и Одељење за саобраћајне прописе и истрагу несрећа и незгода у Сектору за СП за подручје ИЖС. Секције/ОЦ за СП анализе достављају Сектору за СП, Одељењу за саобраћајне прописе и истрагу несрећа и незгода.

Циљ анализе је да покаже стање безбедности саобраћаја током протеклог месеца кроз број несрећа и незгода, њихове последице, узроке и ефекте предузетих мера. Посебно се детаљно морају обрадити карактеристични случајеви где је присутно грубо кршење важећих саобраћајно-техничких прописа.

Анализа је предмет поучавања извршног особља током редовног месечног поучавања у циљу указивања на пропусте и предузимања мера да се пропусти у раду који доводе до настанка несрећа и незгода не би понављали.

Анализу несреће или незгоде у транспорту опасне робе врши саветник за безбедност у транспорту опасне робе – начелник одељења за праћење опасних материја и посебне превозе, по налогу саветника генералног директора за безбедност у транспорту опасне робе. Анализа се ради за поједине несреће или незгоде у транспорту опасне робе, у којима је дошло до знатних неправилности: знатног цурења опасне робе (цурење у млазу, изливања, расипања и сл), загађења животне средине, повређивања лица, неправилности у процедуралном смислу, у комуникацији и ост. Анализа треба да садржи и препоруке за будући рад на основу донетих закључака. Анализа са закључцима и препорукама у писаном облику се доставља саветнику генералног директора за безбедност у транспорту опасне робе, који доноси одлуке о даљним корацима ( информисање заинтересованих, додатна обука запослених, увођење одговарајућих мера које треба да спрече поновну појаву несреће или незгоде, успостављање нових процедура и сл.)

## **Сарадња са судско-истражним Органима, полицијом и осигуравајућим друштвима**

### **Члан 26.**

Код несрећа и незгода код којих због последица, увиђај, поред истражне комисије обављају и судско-истражни органи и/или полиција, Центар за истраге несрећа у саобраћају, инспекције, потребно је на свим организационим нивоима омогућити рад истим и пружити потребну помоћ.

Да би се избегли дужи прекиди саобраћаја на месту несреће/незгоде, потребно је благовремено успоставити сарадњу са судско-истражним органима и полицијом по питању њихог изласка и дужине трајања увиђаја.

Код несрећа на путним прелазима, или несрећа изазваних железничким возилима у покрету у којима су страдала трећа лица, морају се предузети све потребне мере како би се у најкраћем могућем времену успоставило редовно функционисање саобраћаја. Ове мере

(уклањање посмртних остатака, померање воза са места догађаја, уклањање хаварисаних друмских возила, увлачење воза у прво службено место) треба предузимати у договору са судско-истражним органима и припадницима полиције.

На захтев судско-истражних органа или полиције „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. доставља тражене податке о несрећи или незгоди, као и евентуална тумачења важећих саобраћајно-техничких прописа.

На захтев осигуравајућих друштава „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. доставља потребне податке о несрећама и незгодама у циљу утврђивања обавеза осигуравајућих друштава према осигураницима, односно ради поступка рефундације новчаних средстава.

## VI. ПРЕЛАЗНЕ И ЗАВРШНЕ ОДРЕДБЕ

### Прелазне одредбе

#### Члан 27.

Упутство ступа на снагу даном доношења.

#### Члан 28.

Даном ступања на снагу овог упутства престаје да важи Упутство о поступцима у случају настанка несрећа и незгода на подручју „Инфраструктуре железнице Србије“ а.д. („Службени гласник Железнице Србије“, број 52/18), донето Одлуком Одбора директора „Инфраструктура железнице Србије“ а.д., број: 4/2018-986-250 од 09.10.2018. године.

### Завршне одредбе

#### Члан 29.

Поступак доношења измена и допуна истоветан је поступку доношења основног текста Упутства.

#### Члан 30.

Упутство се објављује и у електронском облику у PDF формату на службеној интернет страници „Инфраструктура железнице Србије“ а.д.

 **ПРЕДСЕДНИК  
ОДБОРА ДИРЕКТОРА**  
др Небојша Шурдан

ПОДРУЧЈЕ ДЕЛОВАЊА ИСТРАЖНИХ КОМИСИЈА ОПЕРАТИВНОГ ОДЕЉЕЊА

Редни број	Подручје деловања	Границе деловања	Седиште комисије
1.	Секција за СП Београд	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Београд Центар – Батајница - км 21+236- (<i>Нова Пазова</i>)</li> <li>• Београд Центар – Ресник – Младеновац – Велика Плана – км 95+200 – (<i>Марковац</i>)</li> <li>• Београд Центар – Ресник - км 0+825 – (Бела Река)</li> <li>• Раковица – Распутница К/К1 - Јајинци - км 12+045 – (<i>Бели Поток</i>)</li> <li>• (Велико Орашје) - км 41+625 – Велика Плана</li> <li>• Београд Доњи Град (км 7+041) – Београд Дунав – Распутница Панчевачки Мост</li> <li>• Београд Центар – Распутница “Г”</li> <li>• Београд Центар – Панчевачки Мост – Овча - км 15+247 – (<i>Панчево главна станица</i>)</li> <li>• Београд Ранжирна – Распутница Б - Распутница К/К1 - Ресник</li> <li>• Београд Ранжирна – Остружница – Батајница</li> <li>• Београд Ранжирна – Распутница Р – Раковица</li> <li>• Топчидер (км 4+195) – Распутница „Г”-(Раковица)</li> <li>• Овча – Падинска Скела</li> <li>• све остале везне пруге у оквиру београдског чвора</li> </ul>	Одељење за оперативне послове Београд
2.	Организацио на целина за СП Панчево	<ul style="list-style-type: none"> <li>• (<i>Овча</i>) – км 15+247 – Панчево главна станица – Вршац – км 98+314, државна граница – (<i>Stamora Moravita, CFR</i>)</li> <li>• Панчево Главна- Уздин -км 57+108-(Томашевац)</li> <li>• Панчево главна станица – Панчево Војловица</li> <li>• Вршац – Бела Црква</li> <li>• Вршац - Вршац Вашариште</li> <li>• све остале везне пруге у оквиру панчевачког чвора</li> </ul>	Одељење за оперативне послове Панчево
3.	Организацио на целина за СП Пожаревац	<ul style="list-style-type: none"> <li>• (<i>Јајинци</i>) - км 12+045 – Бели Поток – Мала Крсна</li> <li>• Мала Крсна – Велико Орашје - км 41+625 – (<i>Велика Плана</i>)</li> <li>• Мала Крсна – Пожаревац – Бродица – км 178+052 – (<i>Мајданпек</i>)</li> <li>• Смедерево - Мала Крсна</li> <li>• Распутница Језава - Смедерево Лука</li> </ul>	Оперативни одсек Пожаревац
4.	Организацио на целина за СП Рума	<ul style="list-style-type: none"> <li>• (Батајница)-км 21+236-Нова Пазова-Рума-Шид-км 121+950, државна граница –(Товарик,НЗ)</li> <li>• (<i>Инђија</i>) – км 0+955 - Голубинци</li> <li>• Стара Пазова - км 41+837 – (<i>Инђија</i>)</li> <li>• Рума – Шабац – Доња Борина – Зворник Град</li> </ul>	Одељење за оперативне послове Рума

		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Доња Борина – км 0+800, државна граница - (<i>Zvornik Novi, ŽRS</i>)</li> <li>• Шид – Сремска Рача Нова – км 26+052, државна граница – (<i>Dvorovi, ŽRS</i>)</li> </ul>	
5.	Секција за СП Ниш	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Трупале- (км 233+934)– Ниш – Прешево – км 400+452, државна граница – (<i>Tabanovci, MŽ</i>)</li> <li>• Ниш – Димитровград – км 103+930, државна граница – (<i>Kalotina Zapad, BDŽ</i>)</li> <li>• Дољевац – Косаничка Рача - км 84+400</li> <li>• Трупале – Ниш Ранжирна – Распутница Мост – Међурово</li> <li>• Ниш Ранжирна – Црвени Крст</li> <li>• Распутница Мост – Ниш</li> <li>• све остале везне пруге у оквиру нишког железничког чвора</li> </ul>	Одељење за оперативне послове Ниш
6.	Организацио на целина за СП Лапово	<ul style="list-style-type: none"> <li>• (<i>Велика Плана</i>) – км 95+200 — Марковац - Лапово – Сталаћ – Грејач - км 233+934 – (<i>Трупале</i>)</li> <li>• Лапово Варош-расп. и стај.-Лапово ранжирна - Лапово</li> <li>• Лапово-Баточина (4+419)</li> <li>• Сталаћ-км 1+000 (<i>Дедина</i>)</li> <li>• Параћин – Стари Поповац</li> <li>• Распутница Ћуприја – Ћуприја - Параћин</li> <li>• Марковац - Ресавица</li> </ul>	Оперативни одсек Лапово
7.	Организацио на целина за СП Зајечар	<ul style="list-style-type: none"> <li>• (<i>Црвени Крст</i>) - км 3+735 – Матејевац – Зајечар – Прахово Пристаниште</li> <li>• (<i>Бродица</i>) – км 178+052 – Мајданпек – Рготина – Распутница 2</li> <li>• Распутница 1 – Распутница 3</li> </ul>	Одељење за оперативне послове Зајечар
8.	Секција за СП Нови Сад	<ul style="list-style-type: none"> <li>• (<i>Стара Пазова</i>) - км 41+837 – Инђија - Нови Сад – Врбас - км 127+328 (<i>Ловћенац</i>)</li> <li>• (<i>Голубинци</i>) – км 0+955 – Инђија</li> <li>• Нови Сад – Нови Сад Ранжирна - Сајлово</li> <li>• Нови Сад – Озаци - Каравуково - км 75+724 – (<i>Богојево</i>)</li> <li>• Каравуково – Бач</li> <li>• Нови Сад – Римски Шанчеви - Фаркаждин – км 74+728 – (<i>Орловат стај. и укр.</i>)</li> <li>• Римски Шанчеви – Бечеј</li> <li>• Гајдобра – Бачка Паланка</li> <li>• Петроварадин – Беочин</li> <li>• Врбас - км 66+005– (<i>Бечеј</i>)</li> <li>• све остале везне пруге у оквиру новосадског железничког чвора</li> </ul>	Одељење за оперативне послове Нови Сад
9.	Организацио на целина за СП Суботица	<ul style="list-style-type: none"> <li>• (<i>Врбас</i>) – км 127+328 - Ловћенац – Суботица – км 184+582, државна граница – (<i>Kelebia, MAV</i>)</li> <li>• (<i>Erdut, HŽ</i>) – км 41+076, државна граница – Богојево - Суботица</li> <li>• Суботица – Хоргош – км 159+713, државна граница – (<i>Roesce, MAV</i>)</li> </ul>	Одељење за оперативне послове Суботица

		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Сомбор – Кула – км 38+332 – (<i>Врбас</i>)</li> <li>• Суботица – Сента - км 38+188 – (<i>Чока</i>)</li> <li>• Хоргош - Кањижа</li> <li>• Сомбор – Апатин Фабрика</li> <li>• Суботица – Суботица Фабрика</li> <li>• све остале везне пруге у оквиру суботичког железничког чвора и на подручју триангле у Сенти</li> </ul>	
10.	Организацио на целина за СП Зрењанин	<ul style="list-style-type: none"> <li>• (Уздин) -км 57+108- Зрењанин – Кикинда – Банатско Велико Село - км 14+423, државна граница – (<i>Jimbolia, CFR</i>)</li> <li>• Банатско Милошево – Чока – км 38+188 – (<i>Сента</i>)</li> <li>• Орловат стај. и укр. - Орловат - 74+728 - (<i>Фаркаждин</i>)</li> <li>• све остале везне пруге у оквиру зрењаниског железничког чвора као и на подручју триангле код Орловата</li> </ul>	Одељење за оперативне послове Зрењанин
11.	Секција за СП Ужице	<ul style="list-style-type: none"> <li>• (<i>Ресник</i>) – км 0+825 – Бела Река - Пожега – Врбница – км 287+438, државна граница – (<i>Bijelo Polje, ŽICG</i>)</li> <li>• спојни колосек станице Пожега</li> <li>• Шарган Витаси - Мокра Гора - државна граница- (<i>Вишеград</i>)</li> </ul>	Одељење за оперативне послове Пожега
12.	Организацио на целина за СП Краљево	<ul style="list-style-type: none"> <li>• (Баточина) 4+419 – Краљево – Рудница - км 162+584, административна линија – (<i>Лешак</i>)</li> <li>• (<i>Сталаћ</i>) - км 1+000 – Дедина - Краљево – Драгачево - км 136+000 - (<i>Пожега</i>)</li> </ul>	Одељење за оперативне послове Краљево
13.	Организацио на целина за СП Косово Поље	<ul style="list-style-type: none"> <li>• (<i>Рудница</i>) - км 162+584, административна линија – Лешак – Звечан - Косовска Митровица Север</li> </ul>	Одељење за оперативне послове Краљево

## ПОДСЕТНИК О ПОСТУПКУ ПРИ ИСТРАЗИ ЗА КАРАКТЕРИСТИЧНЕ СЛУЧАЈЕВЕ НЕСРЕЋА И НЕЗГОДА

### 1. Судар и избегнут судар возова

У поступку истраживања судара возова и избегнутог судара возова, са циљем утврђивања узрока несреће или незгоде, утврђује се:

- 1) попис свих вучних и вучених возила у возу/маневарском саставу (серије и бројеви возила);
- 2) стање кочница код воза или при маневри (стање показивача закочености, да ли су папуче кочница попуштене или притегнуте, да ли су загрејане и како налажу на точковима);
- 3) начин кочења воза:
  - (1) положај ручица укључено/искључено;
  - (2) положај чеоних славина;
  - (3) положај мењача режима кочења (G-P-R итд.);
  - (4) положај мењача празно/товарено;
  - (5) евентуална притегнутост кочница за осигурање од самопокретања (ручна/притврдна кочница);
  - (6) састав и маса воза (брutto и нето), број кола у возу;
  - (7) потребна кочна маса воза, стварна кочна маса воза;
- 4) на вучним возилима утврдити стање свих брзиномерних уређаја (врста, тип, серијски број, исправност). На основу записа региструјућег брзиномерног уређаја утврдити брзину и да ли је за време вожње дошло до наглог кочења или трзања;
- 5) стање вучних возила пре настанка несреће или незгоде и колико је лица било поред машиновође (помоћника машиновође) у управљачници вучног возила, као и подаци о:
  - (1) нађеном стању кочнице на вучном возилу, положају ручице свих кочника, притиску ваздуха у главном резервоару, у главном воду и у кочионим цилиндрима;
  - (2) снабдевености и исправности пескаре, као и о чињеници да ли је пескара била коришћена пре несреће и да ли постоје трагови кочења (загрејаност точкова и кочних папуча, трагови клизања точкова на шини или точковима);
  - (3) нађеном стању уређаја за контролу будности машиновође, као и да ли је искључна славина овог уређаја била пломбирана;
  - (4) стању пантографа и контактне вода, као и о чињеници да ли је у моменту настанка несреће или незгоде било струје у контактном воду или не;
- 6) стање СС постројења и средстава везе:
  - (1) пре настанка несреће или незгоде, а на основу бележника о сметњама на сигнално-сигурносним и телекомуникационим уређајима, као и на основу података из саобраћајног дневника о пријављеним сметњама при примопредаји службе саобраћајног особља;
  - (2) после отклањања последица несреће или незгоде, а на основу нађеног стања на уређајима и стања сигурносних пломби на опреми;
  - (3) у зависности од оштећења насталих у несрећи/незгоди ако је могуће извршити проверу и пробу функционисања средстава за споразумевање и управљање,

- (4) у зависности од примењеног система осигурања треба анализирати, на основу прописаних и остварених зависности и техничких решења, да ли и у којој мери постоји могућност појаве која би могла бити узрок настанка несреће или незгоде;
- (5) да ли постоје захтеви и одобрени пројекти за отклањање недостатака у опреми на сигнално-сигурносним уређајима;
- (6) у станицама које су осигуране станичним СС уређајем и на пругама опремљеним аутоматским пружним блоком треба анализирати стање и функционисање уређаја пре настанка несреће или незгоде и ако је могуће у зависности од оштећења насталих у несрећи/незгоди извршити проверу и функционално и техничко испитивање рада уређаја ради утврђивања евентуално могућих грешака у конструкцији, манипулацији или одржавању;
- 7) извршење прописа код отпремања и пријема возова (извештај о стању саобраћаја, утврђивање укрштавања и претицања, обезбеђење пута вожње – улаз, излаз, пролаз, давање допуштења, одјаве, сигнала, руковање главним сигнаlima, вођење одговарајућих дневника, бележника и друго);
- 8) детаљно анализирати ситуације у којима се сумња да је саобраћајно особље погрешно руковало уређајима;
- 9) прикупити изјаве на месту несреће свих учесника и сведока а нарочито оних који директно учествују у извршењу железничког саобраћаја;
- 10) податке о оштећењу возила и инфраструктуре;
- 11) податке о томе да ли су шине биле влажне или прекривене материјалом (супстанце, материје итд.) иако временске прилике нису утицале на то;
- 12) какве су биле временске прилике и географске карактеристике терена;
- 13) све друге чињенице и радње које могу бити од значаја за истрагу несреће или незгоде.

## **2. Исклизуће железничких возила на колосеку у правцу и кривини**

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

- 1) код колосека, правац (висински однос шина), кривина (тип шине у колосеку, полупречник кривине, надвишење спољне шине, дужине прелазних рампи за надвишење, дужине и закривљености прелазних кривина, дужине међуправа и међукривина) и нагиб пруге на месту исклизућа и испред исклизућа. Ако се деси исклизуће, лом осовине или шине у кривини потребно је испитати стање пруге, односно да ли у близини места исклизућа има већих улегнућа (подужне и висинске разлике), стање уграђених шина, везу између шина, везу шине са прагом, колосечни прибор, прагове, застор, изоловане саставе шина, справа против бочног померања прагова, справа против путовања шина, жлебове поред возних шина, одводњавања колосека, исправности и положаја пруге у целини и сл.;
- 2) код возила, која су исклизула измерити пречнике точкова и карактеристичне мере профила точкова, посебно венца точка, и мере осовинског склопа, посебно попречно растојање точкова на осовини, констатовати евентуална оштећења и недостатке осовинских склопова која нису последица исклизућа, а могла су бити узрок или су могла допринети исклизућу;

- 3) проверити да ли су обручеви точка померени на телима точкава, да ли су точкови померени на осовини, да ли има знакова прегревања или општећења у лежиштима;
- 4) проверити стање котрљајућих површина точкава на возилима, да немају равна места, налепнице или друга општећења чије димензије нису у складу са техничким прописима, а које су могле изазвати прелом шине;
- 5) анализирати последњи извештај и запис о стању пруге добијен мерним колима за зону исклизнућа и упоредити га са претходним извештајима и записима о стању пруге добијених мерним колима. Посебно обратити пажњу на евентуална прекорачења витоперности, ширине колосека и надвишења;
- 6) начинити скицу са подацима о измереној ширини и надвишењу колосека помоћу ручних мерила на месту исклизнућа, испред и иза у правцу кретања возила са назначеним саставима шина. У случају упадања осовине у колосек мора се измерити и ширина колосека око првог трага исклизнућа у зони од најмање 3 прага уназад и најмање 3 прага унапред;
- 7) у кривинама проверити да ли постоји прелазна кривина, а код S кривина да ли је прелаз између кривина изведен у сагласности са прописима;
- 8) код прелома нивелете потребно је установити да ли између одсека постоји заокругљивање прелома нивелете;
- 9) констатовати стање горњег и доњег строја пруге на самом месту исклизнућа и пре тога;
- 10) утврдити тип шине; на обема шинама утврдити први траг исклизнућа; код прелома шине треба утврдити карактер прелома на бази изгледа преломљеног пресека и на основу тога установити да ли се ради о новом или старом прелому и ако је прелом нов утврдити вероватни узрок;
- 11) ако је до исклизнућа дошло на саставима измерити дилатациони размак између шина на саставима, односно отвор дилатационих справа и проверити исправност спојева;
- 12) у случају пењања венца точка на крајевима везица, утврдити стање везица и због чега су се оне нашле у зони венаца точкава;
- 13) код проширења колосека испод возила, или ако точкови упадну у колосек, потребно је утврдити стање причврсног прибора и прагова на месту и испред места исклизнућа;
- 14) код проширења, прелома шине или када се шина изврне, утврдити стање прагова и причврсног прибора;
- 15) у возу утврдити положај, број, серију свих возила која су исклизла, као и стање оних возила која су била испред и иза њих;
- 16) утврдити стање исклизлих возила с обзиром на њихову исправност, размак точкава, истрошеност венца, стање обруча, кочионог уређаја, сандука, вучног и одбојног уређаја, стање сваког саставног дела возила. У случају да се на колима уоче недостаци или неке мане, потребно је утврдити да ли су оне могле бити узрок исклизнућа или се могу сматрати последицом исклизнућа;
- 17) утврдити размак осовина, дужину возила и масу исклизлих возила, да ли је товар био подједнако распоређен на сваку осовину и сваки точак, како је роба утоварена и у којој станици, да ли је прекорачено дозвољено оптерећење за ту пругу. Ако су натоварена кола исклизла услед прелома осовине, треба утврдити масу товара накнадним мерењем, а ако се исклизнуће десило у кривини, тада масу утврдити и за оба суседна возила;

- 18) утврдити како су возила била заквачена и стање квачила како код исклизлих тако и код неисклизлих возила;
- 19) ако је исклизнуће настало услед прелома осовине, треба утврдити да на котрљајућим површинама точка код означених кола није било оштећења или недостатака која нису у складу са техничким прописима, чије је ударање могло проузроковати лом осовине;
- 20) ако је исклизнуће настало на путном прелазу, скретници или срцу скретнице, треба утврдити стање венца и да ли је могло проузроковати пењање точка;
- 21) утврдити стање кућишта, лежајева, примарног огибљења и вођица;
- 22) треба испитати да обртна постоља нису била спречена у свом окретању (стање бочних поклизника, обртних шоља, централних сворњака), или су недостајали поједини саставни делови;
- 23) треба проверити да са возила није испао неки саставни део преко којег су прешли точкови исклизлих кола;
- 24) на вучним возилима утврдити стање свих брзиномерних уређаја (врста, тип, серијски број, исправност). На основу записа региструјућег брзиномерног уређаја утврдити брзину и да ли је за време вожње дошло до наглог кочења или трзања;
- 25) податке о томе да ли су шине биле влажне или прекривене материјалом (супстанце, материје итд.) иако временске прилике нису утицале на то;
- 26) какве су биле временске прилике и географске карактеристике терена;
- 27) све друге чињенице и радње које могу бити од значаја за истрагу несреће.

### **3. Исклизнуће железничких возила на скретницама**

У поступку истраживања исклизнућа железничких возила на скретници, са циљем утврђивања узрока несреће, утврђује се и:

- 1) тип скретнице, тип шине у колосеку и скретници и мере колосека и скретнице;
- 2) начин постављања и осигурања скретница;
- 3) мере ширине колосека испред и иза скретнице и на подручју скретнице, стање прагова, да ли постоји вибрација или хоризонтално померање језичка;
- 4) положај скретнице непосредно после исклизнућа;
- 5) ако је исклизнуће 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 налаже;
- 6) ако је исклизнуће започело на срцу скретнице извршити проверу геометријских мера у складу са упутствима произвођача и општим упутствима за одржавање скретнице, укључујући и стање шина вођица;
- 7) да ли је скретница била чиста и подмазана;
- 8) стање колосечног прибора;
- 9) ако је скретница укључена у сигурносни уређај, треба утврдити стање уређаја, а нарочито да ли је примећена и пријављена нека неисправност у раду уређаја;

- 10) када је последњи пут извршен технички преглед скретница и да ли су евентуално утврђене неправилности (недостаји) биле пријављене;
- 11) да ли је скретница прекренута испод возила;
- 12) податке о томе да ли су шине биле влажне или прекривене материјалом (супстанце, материје итд.) иако временске прилике нису утицале на то;
- 13) какве су биле временске прилике и географске карактеристике терена;
- 14) све друге чињенице и радње које могу бити од значаја за истрагу несреће.

#### **4. Несреће на путном прелазу (заједничко за све врсте обезбеђења саобраћаја на путним прелазима)**

У поступку истраживања несрећа на путном прелазу (за све путне прелазе, без обзира на мере за осигурање безбедног саобраћаја), са циљем утврђивања узрока несреће, утврђује се:

- 1) основне техничке елементе укрштања железничке пруге и пута (границе опасне зоне, нагиб пута, коту коловоза у односу на горњу ивицу шине, угао укрштања пута и пруге);
- 2) врста осигурања;
- 3) какав је видик у даљину са железничке пруге, као и с пута према долазећем возу;
- 4) какве су биле временске прилике;
- 5) географске карактеристике терена и остале месне прилике;
- 6) интензитет железничког, друмског, пешачког и бициклистичког саобраћаја;
- 7) да ли на путу постоје прописани друмски саобраћајни знаци (знаци I-32 односно I-33) који означавају наилазак на место укрштања пута са пругом у нивоу, саобраћајни знаци приближавања месту укрштања пута и пруге (I-35) као и „Андрејин крст” (I-34). Да ли су саобраћајни знаци били исправни и с које су се удаљености могли уочити из друмских возила;
- 8) ако је до несреће дошло ноћу, да ли су биле осветљене чеоне светилке на возу;
- 9) врсту друмског возила које је учествовало у несрећи (аутомобил, камион, трактор, кола са запрегом итд.), и ако има усмрћених и повређених лица прибележити податке о њима и опис повреде;
- 10) попис свих вучних и вучених возила у возу/маневарском саставу (серије и бројеви возила);
- 11) стање кочница код воза или при маневри (стање показивача закочености, да ли су папуче кочница попуштене или притегнуте, да ли су загрејане и како налажу на точковима);
- 12) начин кочења воза;
- 13) састав и маса воза (брuto и нето), број кола у возу;
- 14) потребна кочна маса воза, стварна кочна маса воза;
- 15) на вучним возилима утврдити стање свих брзиномерних уређаја (врста, тип, серијски број, исправност). На основу записа региструјућег брзиномерног уређаја утврдити брзину и да ли је било употребе сирене вучног возила;

16) стање вучних возила пре настанка несреће и колико је лица било поред машиновође (помоћника машиновође) у управљачници вучног возила, као и подаци о:

(1) положају ручице свих кочника, притиску ваздуха у главном резервоару, у главном воду и у кочионим цилиндрима;

(2) да ли постоје трагови кочења (загрејаност точкова и кочних папуча, трагови клизања точкова на шини или точковима);

(3) нађеном стању уређаја за контролу будности машиновође;

17) извршење прописа код отпремања и пријема возова (обезбеђење пута вожње – улаз, излаз, пролаз, давање допуштења, одјаве и друго);

18) прикупити изјаве на месту несреће свих учесника и сведока а нарочито оних који директно учествују у извршењу железничког саобраћаја;

19) податке о оштећењу возила и инфраструктуре;

20) податке о томе да ли су шине биле влажне или прекривене материјалом (супстанце, материје итд.) иако временске прилике нису утицале на то;

21) све друге чињенице и радње које могу бити од значаја за истрагу несреће.

#### **4а. Несреће на путном прелазу који је обезбеђен саобраћајним знацима на путу и зоном потребне прегледности**

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

1) да ли је учесницима у друмском саобраћају обезбеђена потребна зона прегледности којом се омогућава несметан и непрекинут видик на железничку пругу;

2) да ли је машиновођа благовремено давао сигнални знак „Пази”;

3) да ли на прузи постоје пружне опоменице;

4) све друге чињенице и радње које могу бити од значаја за истрагу несреће.

#### **4б. Несреће на путном прелазу који је обезбеђен светлосним саобраћајним знацима и саобраћајним знацима на путу**

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

1) најмања удаљеност између светлосног саобраћајног знака и осовине колосека;

2) да ли постоје исправни и на прописаном месту саобраћајни знаци на путу:

(1) који означава место укрштања пута/улице и железничког колосека „Андрејин крст”,

(2) који најављују учесницима у друмском саобраћају приближавање путном прелазу опремљеним семафорима,

(3) који прописује брзину саобраћаја возила преко зоне путног прелаза.

3) све друге чињенице и радње које могу бити од значаја за истрагу несреће.

#### **4в. Несреће на путном прелазу који је обезбеђен браницима којима се рукује на лицу места и саобраћајним знацима на путу**

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

- 1) најмања удаљеност између браника и осовине колосека;
- 2) удаљеност места послуживања уређаја путног прелаза од самог путног прелаза и да ли се са места послуживања види путни прелаз;
- 3) да ли је браник био спуштен;
- 4) шта је чувар прелаза предузео да забрани прелаз друмским возилима (у случају квара уређаја за механичко постављање браника), да ли је био на лицу места и да ли је благовремено обуставио саобраћај друмских возила преко путног прелаза;
- 5) да ли су браници снабдевени рефлектујућом плочицом и да ли су снабдевени црвеним светилкама на врху мотке и како су оне функционисале;
- 6) да ли је подручје путног прелаза осветљено посебним осветљењем (ако се догађај десио у току ноћи);
- 7) колико браника послужује односни послужилац;
- 8) све друге чињенице и радње које могу бити од значаја за истрагу несреће.

#### **4г. Несреће на путном прелазу који је обезбеђен аутоматским полубраницима са светлосним саобраћајним знацима и саобраћајним знацима на путу**

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

- 1) постојање и исправност главних или контролних сигнала којима се штити зона прелаза;
- 2) да ли на прузи постоје потребни сигнали укључне тачке (сигнални знаци 57 односно 57а) и сигнал почетак зауставног пута испред путног прелаза код уређаја са даљинском контролом (сигнални знак 58);
- 3) да ли мотке полубраника добро належу у отвореном/затвореном положају и да ли се исправно остварује контрола положаја мотки;
- 4) код уређаја који су у међусобној зависности са главним сигнаlima да ли се у бар једном стално поседнутом службеном месту контролишу положаји мотки, укљученост друмских светлосних сигнала, стање контролног дела уређаја (редовно стање, сметња, квар);
- 5) да ли је прелаз опремљен акустичним звоном, стање звона и јачину звука;
- 6) најмању удаљеност између полубраника и осе колосека;
- 7) код полубраника који се постављају аутоматски најласком воза или тастером из поседнутог службеног места или ако је воз заустављен испред главног сигнала због квара полубраника, треба утврдити којом је брзином воз ишао до путног прелаза;

8) да ли семафори за друмска возила када је прелаз укључен показују црвено светло и да ли су она јасно видљива са пута;

9) код уређаја са контролним светлосним сигнаlima на колосеку (за контролу исправности аутоматског уређаја) да ли су исправно функционисали контролни 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 уређују начин укрштања 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;

10) код уређаја са главним сигнаlima за регулисање железничког саобраћаја којима 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 давао сигнални знак „Пази” и да ли је испред путног прелаза поступио у складу са одредбама прописа којим се уређују начин укрштања 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;

11) анализирати стање и функционисање уређаја пре настанка несреће и ако је могуће у зависности од оштећења насталих у несрећи извршити додатно функционално и техничко испитивање рада уређаја ради утврђивања евентуално могућих грешака у конструкцији, манипулацији или одржавању;

12) стање СС постројења пре настанка несреће, а на основу бележника о сметњама на сигнално-сигурносним уређајима, као и на основу података из саобраћајног дневника о пријављеним сметњама при примопредаји службе саобраћајног особља;

13) детаљно анализирати ситуације у којима се сумња да је железничко особље евентуално погрешно руковало уређајима;

14) све друге чињенице и радње које могу бити од значаја за истрагу несреће.

## **5. Пожар на железничким возилима, објектима, инсталацијама и железничком подручју**

У поступку истраживања несреће-пожар на железничким возилима и незгоде-пожар на објектима, инсталацијама и железничком подручју, са циљем утврђивања узрока несреће, утврђује се:

1) код пожара у возу утврдити врсту и положај возила захваћених пожаром, да ли се запалило вучно возило, кола или роба и каква је роба у возило утоварена;

2) код пожара који се десио на возу који у свом саставу има кола товарена опасном робом, додатно треба утврдити и следеће податке:

(1) UN број и број за означавање опасности на Наранцастој табли на колима и/или боју, симбол и број Листике опасности на колима), навод у товарном листу, подаци са Информативне табле;

(2) ако се опасна роба превозила у кола цистерни, онда треба забележити датум контроле суда (посуде) кола цистерне који је задњи урађен и датум наредне контроле суда цистерне;

остале податке са Таблице од нерђајућег метала, Таблице товариња, Информативне табле и Досијеа о цистерни, означене кодове на телу цистерне, и остало што саветник за безбедност у транспорту опасне робе процени за корисним у зависности од врсте опасне робе и опасности коју она подразумева;

(3) ако се ради о превозу опасне робе Класе 3-9 у загрејаном стању, да ли је температура на спољној страни цистерне или термичке изолације премашила 70 ° С у току превоза;

(4) ако се ради о превозу опасне робе Класе 1, где су кола обележена великим листицама опасности према узорку 1, 1.5 или 1.6, проверити да ли је поштовано „Заштитно одстојање“ у односу на остала кола у возу која су обележена великим листицама опасности према узорцима 2.1, 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1. или 5.2.

3) да ли су се осовинска лежишта грејала;

4) стање мотора код дизел возила, да ли из резервоара цури гориво, да ли је до пожара дошло због неисправности дизел возила;

5) све околности које су утицале на избацивање варница из локомотиве за време пролаза воза или маневре;

6) величина и врста пожара;

7) какве су биле временске прилике и географске карактеристике терена;

8) проценити штету на возилима, објектима, инсталацијама и другој опреми, железничком материјалу и роби корисника превоза;

9) да ли су предузете све мере за спречавање пожара по прописима;

10) установити бројеве возова и време њиховог проласка који су прошли непосредно пре појаве пожара;

11) да ли је пожар изазвало варничење притегнуте кочнице и да ли постоји заштитни лим за заштиту од варница на колима на којима се превози опасна роба за коју међународни Правилник RID прописује да мора да се превози на колима снабденим лимовима за заштиту од варница.

12) стање термичке изолације електричних грејних тела у запаљеним возилима;

13) темељно прегледати целу електричну инсталацију и констатовати нађено стање;

14) установити стање електричног контактнег вода и товара на запаљеним колима ради проверавања евентуалне могућности додира и изазивања електроварнице која би могла да проузрокује пожар;

15) проверити да ли су постојала противпожарна средства на запаљеним возилима и објектима и да ли су коришћена;

16) да ли су при типским испитивањима или при реконструкцији извршене контроле уграђених материјала, опреме и инсталација према тада важећим прописима;

17) све друге чињенице и радње које могу бити од значаја за истрагу несреће.

## **6. Несреће и незгоде у којима су повређена или усмрћена лица**

Код несрећа и незгода у којима су повређена или усмрћена лица, утврђује се:

- 1) старост и пол, својство (путник, треће лице, извођачи радова или запослени код управљача/превозника) повређеног или усмрћеног лица, врста и последица повреде (по лекарском налазу);
- 2) тачан налаз о стању ствари, стању пруге и возила;
- 3) повређена лица и сведоке треба саслушати и утврдити начин и узрок повреде, као и чијом кривицом је дошло до повреде, односно под каквим околностима;
- 4) све друге чињенице и радње које могу бити од значаја за истрагу несреће.

**ПРИЛОГ 3.****КОНТАКТИ НАДЛЕЖНИХ РЕПУБЛИЧКИХ ИНСТИТУЦИЈА КОЈИМА СЕ, НА ОСНОВУ ОДРЕДБИ ЧЛАНА 6. И ЧЛАНА 7. УПУТСТВА, ПРИЈАВЉУЈУ НЕСРЕЋЕ И НЕЗГОДЕ****Центар за истраживање несрећа у саобраћају**

<b>Име и презиме</b>	<b>Број телефона</b>	<b>e-mail адреса</b>
<b>Тамара Шкембовић</b>	060-80-33-507	tamara.skembovic@cins.gov.rs
<b>Стеван Делић</b>	060-80-33-502	stevan.delic@cins.gov.rs
<b>Дежурни</b>	066-80-33-654	-

**Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре - Сектор за инспекцијски надзор**

<b>Име и презиме</b>	<b>Број телефона</b>	<b>e-mail адреса</b>
<b>Саша Тирнанић</b>	064-809-49-91	sasa.tirnanic@mgsi.gov.rs
<b>Катарина Момчиловић</b>	064-809-48-04	katarina.momcilovic@mgsi.gov.rs

**Покрајински секретаријат за енергетику, грађевинарство и саобраћај - Сектор за саобраћај и инспекцијски надзор - Одељење за инспекцијски надзор у саобраћају (пријава само за несреће и незгоде које су се десиле на подручју АП Војводина)**

<b>Име и презиме</b>	<b>Број телефона</b>	<b>e-mail адреса</b>
<b>Јово Милановић</b>	062-884-87-11	jovo.milanovic@vojvodina.gov.rs
<b>Дејан Томић</b>	063-26-39-89	dejan.tomic@vojvodina.gov.rs