



СЛУЖБЕНИ ГЛАСНИК

ГОДИНА XXXVIII БРОЈ 19
28. април 2018.

„ЖЕЛЕЗНИЦЕ СРБИЈЕ“ АКЦИОНАРСКО ДРУШТВО

АКЦИОНАРСКО ДРУШТВО ЗА ЖЕЛЕЗНИЧКИ ПРЕВОЗ РОБЕ „СРБИЈА КАРГО“

**Одлука Скупштине
„Србија Карго“ а.д.
(од 27.4.2018. године)
Број: 5/2018-75-44**

На основу члана 16. тачка 5. Статута Акционарског друштва за железнички превоз робе „Србија Карго“, Београд („Службени гласник РС“, број 60/2015 и „Службени гласник Железнице Србије“, број 14/2017), Скупштина Акционарског друштва за железнички превоз робе „Србија Карго“, Београд је, на седници одржаној 27.4.2018. године, донела

ОДЛУКУ

о усвајању Извештаја о степену усклађености планираних и реализованих активности из Програма пословања „Србија Карго“ а.д. за период 1.1. - 31.3.2018. године

1. Усваја се Извештај о степену усклађености планираних и реализованих активности из Програма пословања „Србија Карго“ а.д. за период 1.1. - 31.3.2018. године.
2. Одлуку објавити у Службеном гласнику „Железнице Србије“.
3. Одлуку доставити Министарству привреде.



**Одлука Одбора директора
„Србија Карго“ а.д.
(од 27.4.2018. године)
Број: 4/2018-550-177**

На основу одредби члана 125. и 126. Закона о безбедности и интероперабилности железнице („Службени гласник РС“, број 104/13, 66/15-други закон и 92/15), члана 30. став 5. и члана 31. став 1. Закона о истраживању несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају („Службени гласник РС“, број 66/2015), Правилника о истраживању, евидентирању, статистичком праћењу и објављивању података о несрећама и незгодама („Службени гласник РС“, број 4/16) и члана 24. Статута Акци-

онарског друштва за железнички превоз робе „Србија Карго“, Београд („Службени гласник РС“, број 60/2015 и Службени гласник „Железнице Србије“, број 14/2017), Одбор директора „Србија Карго“ а.д. је, на седници одржаној 27.4.2018. године, донео

ОДЛУКУ

1. Доноси се Упутство о поступцима у случају несрећа и незгода „Србија Карго“ а.д.
2. Упутство из тачке 1. саставни је део ове одлуке.
3. За реализацију ове одлуке задужује се директор Сектора за саобраћајно - транспортне послове.
4. Одлука ступа на снагу даном доношења.
5. Одлуку објавити у Службеном гласнику „Железнице Србије“.



**Одлука Одбора директора
„Србија Карго“ а.д.
(од 27.4.2018. године)
Број: 4/2018-550-177**

На основу одредби члана 125. и 126. Закона о безбедности и интероперабилности железнице („Службени гласник РС“ број 104/13, 66/15- други закон и 92/15), члана 30. став 5 и члана 31. став 1 Закона о истраживању несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају („Службени гласник РС“ број 66/2015), Правилника о истраживању, евидентирању, статистичком праћењу и објављивању података о несрећама и незгодама („Службени гласник РС“ број 4/16), члана 24. Статута Акционарског друштва за железнички превоз робе „Србија Карго“ Београд („Службени гласник РС“ број 60/15 и Службени гласник „Железнице Србије“ број 14/17), Одбор директора „Србија Карго“ а.д. је, на седници одржаној дана 27.4.2018. године, донео

УПУТСТВО О ПОСТУПЦИМА У СЛУЧАЈУ НЕСРЕЋА И НЕЗГОДА “Србија Карго” а.д.

Опште одредбе

Члан 1.

Одредбама Упутства о поступцима у случају несрећа и незгода (у даљем тексту: Упутство) уређују се поступци у случају настанка несрећа и незгода у којима учествује воз, вучно возило или особље Акционарског друштва за железнички превоз робе „Србија Карго“ (у даљем тексту: „Србија Карго“ а.д.), начин формирања и надлежност истражних комисија, пријављивање и поступак на мести несрећа и незгода, начин вођења истраге, поступак са извештајима о истрази и истражним материјалом, начин сарадње са Центром за истраживање несрећа у саобраћају, судским и другим органима.

Овим упутством такође су дефинисане одредбе које се односе на догађаје који могу утицати на безбедност железничког саобраћаја.

Са овим Упутством, на доказан начин, морају бити упознати сви запослени Србија Карга који:

- раде на радном месту машиновођа, помоћника машиновође и машиновође на маневри,
- раде у станицама,
- учествују у одржавању вучних и вучених возила,
- учествују у просесу рада где може доћи до несреће или незгоде,
- оперативно прате организацију саобраћаја,
- врше надзор над радом извршног особља,
- врше контролу безбедности,
- врше ревизију путних листова и брзиномерних трака.

Значење појединих израза

Члан 2.

Поједини Изрази употребљени у овом Упутству имају следеће значење:

- **велика штета** је штета коју Центар за истраживање несрећа, по приступу месту несреће, процени у износу од најмање два милиона евра;
- **деформација колосека** је сваки недостатак везан за континуитет и геометрију колосека који захтева затварање колосека или тренутно смањење дозвољене брзине;
- **железнички превозник** (у даљем тексту: превозник) је привредно друштво, друго правно лице или предузетник који је регистрован за обављање делатности јавног превоза, уз обавезу да обезбеди вучу или пружа само услугу вуче;
- **извештај о истрази** је писмени извештај истражне комисије по повратку са места настале несреће или незгоде.
- **изјава** је поступак када учесник несреће или незгоде или друго лице писмено изјављује одређене чињенице без постаљања питања;

- **исклизнуће воза или маневарског састава** је сваки случај када најмање један точак воза или маневарског састава спадне са шине;
- **истрага** обухвата све активности везане за прикупљање и анализу прикупљеног материјала, информација, утврђивање узрока, давање закључка, безбедоносних препорука, у циљу превентиве;
- **истражна комисија** је комисија чији су чланови запослени код управљача и код превозника чија је обавеза да организују и врше увиђај несреће, незгоде и истрагу исте;
- **истражни материјал** представљају све одузете евиденције и обрасци, да не би долазило до накнадног уписивања и исправљања података, скице и фотографије са лица места, захтевани извештаји и сл.;
- **истражни поступак** је низ активности које следе након увиђајног поступка са циљем да се систематизују и обраде све чињенице у вези утврђивања узрока и одговорности за настану несреће или незгоду (анализа свих чињеница до којих се дошло током поступка увиђаја, прикупљања и других чињеница које могу бити од користи у истрази, њихова анализа и обрада, саслушање учесника у несрећи и незгоди као и њихова суочавања), да се састави извештај о истрази за настану несреће и незгоду;
- **јавна железничка инфраструктура** је пруга са свим припадајућим објектима, постројењима, уређајима и слично у функцији железничког саобраћаја, као добро у општој употреби у својини Републике Србије, коју могу користити сви железнички превозници и железнички превозници за сопствене потребе под једнаким условима;
- **КМ** је контактна мрежа;
- **лица за рашчишћавање места несреће или незгоде** су запослени којима је дужност да организују и учествују у рашчишћавању последица несреће или незгоде;
- **лом точка или осовине** је лом точка или осовине железничког возила у покрету који ствара ризик од несреће (исклизнуће или судар);
- **незгода** је догађај који је повезан са саобраћајем возова или маневарског састава и негативно утиче на безбедност саобраћаја (изузев несреће);
- **несрећа** је нежељен или непланиран изненадни догађај или специфичан низ таквих догађаја који имају штетне последице (судари, исклизнућа, несрећа на путном прелазу у истом нивоу, несрећа 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 превоза;

- **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; ту спадају и лица која падну или их ударе непричвршћени предмети у току путовања на возилу;
- **озбиљна несрећа** је судар возова или исклизнуће воза који има за последицу смрт најмање једног лица или тешке повреде пет или више лица или nanoшење велике штете железничким возилима, железничкој инфраструктури или животној средини, као и друга слична несрећа која има очигледан утицај на безбедност на железници или на управљање безбедношћу;
- **остале несреће** су несреће које по последицама нису озбиљне несреће;
- **погинуло лице** је лице које је погинуло на лицу места или преминуло у року од 30 дана због последица несреће, искључујући самоубиство;
- **пожар** је пожар или експлозија до које дође на железничком возилу (укључујући његов товар) док саобраћа између полазне и упутне станице, као и када стоји у полазној станици, упутној станици или у међустаници или током маневрисања;
- **путник** је свако лице које путује возом изузев возног особља, укључујући и лице које покушава да уђе у воз или да из њега изађе док је воз у покрету;
- **самоповређивање** је акт лица које је само себи проузроковало телесне повреде;
- **самоубиство** је чин намерног самоповређивања које доводи до смрти;
- **саслушање** је поступак испитивања учесника несреће или незгоде и других лица које подразумева постављање различитих питања ради утврђивања чињеничног стања о чему се води записник;
- **сломљена шина** је свака шина која се изломи на два или више делова, или шина од које се одвојио део метала и тако на возној површини проузрокује пукотину већу од 50 мм по дужини, односно 10 мм по дубини;
- **смртна повреда** је повреда која је нанета неком лицу у озбиљној железничкој несрећи која има за последицу смрт тог лица у року од 30 дана од повреда нанетих током озбиљне несреће у железничком саобраћају;
- **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;
- **судар воза са препреком унутар слободног профила** је удар дела воза у објекте који су причвршћени за пругу или се привремено налазе на њој или њеној близини (осим на путним прелазима у нивоу, ако су током преласка испала из возила или их је изгубио корисник), укључујући удар у контактну мрежу;
- **суочење** је поступак једновременог испитивања

два учесника несреће или незгоде и других лица при чему им се постављају иста питања ради утврђивања чињеничног стања о чему се води записник;

- **тешко повређено лице** је свако повређено лице које је хоспитализовано дуже од 24 сата због последица несреће, искључујући покушај самоубиства;
- **увиђај** је излазак истражне комисије на месту несреће или незгоде и утврђивање свих релевантних чињеница, увидом на лицу места, узимање првих изјава, утврђивање стања уређаја и опреме, узимање евиденција, снимање места несреће или незгоде и карактеристичних трагова;
- **управљач инфраструктуре** (у даљем тексту: управљач) је друштво капитала или предузетник који је овлашћен за управљање јавном железничком инфраструктуром;

Несреће и незгоде које се истражују

Члан 3.

Истрага се врши у случају следећих **несрећа**:

- судара воза са железничким возилом,
- судара воза са препреком која задире у слободан профил,
- исклизнућа воза или маневарског састава,
- несрећа на путном прелазу,
- несрећа у којој су страдала лица, изазване железничким возилима у покрету,
- пожара,
- других несрећа.

Ако је смрт или повређивање последица природних узрока, самоубиства, локација путника изван подручја која су обично намењена за путнике и особље, деловање трећег лица, или када су повреде резултат самоповређивања, такав догађај не сматра се несрећом.

Истрага се врши у случају следећих **незгода**:

- избегнутог судара воза са железничким возилом,
- избегнутог судара воза са препреком унутар слободног профила,
- пролаза воза или пружног возила поред сигнала којим се забрањује даља вожња, осим у случају када се таква вожња одвија по налогу надлежног лица које регулише саобраћај,
- сломљене шине,
- сломљеног точка или осовине,
- деформације колосека,
- раскинућа воза,
- осталих незгода.

На безбедност железничког саобраћаја могу да утичу **остали догађаји** код којих постоје, или не, штетне последице изазване намерним деловањем или другим утицајем (убиства, самоубиства, покушаји убиства и самоубиства, крађа уређаја и опреме на прузи, дејства трећих лица, елементарне непогоде, пропусти у раду и сл.).

Опште одредбе формирања истражних комисија за несреће или незгоде

Члан 4.

У циљу побољшања безбедности железничког саобраћаја и спречавања несрећа и незгода управљач и превозник су обавезни да их истражују.

Ако су у несрећу или незгоду укључени особље и средства управљача и превозника, истрагу спроводи истражна комисија, састављена од представника управљача и превозника.

Ако је у несрећу или незгоду укључено само особље и имовина управљача истрагу спроводи само управљач.

Ако је у несрећу или незгоду укључено само особље и имовина превозника истрагу спроводи сам превозник.

Када се обавља истрага несрећа или незгода на индустријском колосеку, који послужују радници железничког превозника, члан комисије је и представник (имаоца) индустријског колосека.

У истрази несрећа или незгода могу да учествују и лица која су независна од управљача и превозника.

Сваку несрећу или незгоду у железничком саобраћају управљач и превозник пажљиво и детаљно истражују, како би се утврдили сви узроци и околности под којима су настали. Управљач и превозник предузимају мере којима се елиминишу узроци настанка несрећа или незгода и дају препоруку да спрече настајање узрока несрећа или незгода.

За сваку несрећу и незгоду у којој учествују особље и средства управљача и „Србија Карго“ а.д. мора се извршити увиђај на месту његовог настанка, а потом спровести истражни поступак.

У циљу квалитетног и ефикасног увиђаја на месту несреће и незгоде, као и брзог и правилног спровођења иследног поступка одређују се комисије за увиђај и ислеђења несрећа и незгода и то:

- **истражна комисија за подручје станице, радионице и на индустријском колосеку,**
- **истражна комисија подручног оперативног одељења и**
- **истражна комисија на нивоу сектора управљача и „Србија Карго“ а.д.**

Истражну комисију за несреће и незгоде, у којој је учествовало вучно возило, воз или запослени „Србија Карго“ а.д. може да формира:

- **управљач, ако се несрећа или незгода десила на мрежи управљача железничком инфраструктуром.** Раду такве истражне комисије мора да присуствује представник „Србија Карго“ а.д.
- Особље које именује „Србија Карго“ а.д. као члана истражне комисије у станици је шеф станице или запослени по овлашћењу шеф станице

као и представници оних служби „Србија Карго“ а.д. који су заинтересовани за насталу несрећу или незгоду;

- Списак запослених „Србија Карго“ а.д. који могу бити ангажовани на нивоу истражне комисије подручних оперативних одељења, у ком периоду текућег месеца са бројевима телефона, налази се код старијег диспечера подручног оперативног одељења управљача и код диспечера вуче, одељења за саобраћајно-транспортне послове Карго секције (у даљем тексту: подручна оперативна служба);
- Списак запослених „Србија Карго“ а.д. који могу бити ангажовани у случају озбиљних несрећа, у ком периоду текућег месеца са бројевима телефона, налази се код саобраћајног диспечера управљача, централног оперативног одељења управљача и код главног диспечера одељења комерцијалне оператике;
- „Србија Карго“ а.д. распоред дежурства за случај несрећа или незгода доставља управљачу до 25-ог у месецу за наредни месец.

- **„Србија Карго“ а.д. ако се несрећа или незгода десила на колосецима и у радионицама „Србија Карго“ а.д. где се гарирају и одржавају вучна возила и одржавају теретна кола.** Истражне комисије формира извршни директор „Србија Карго“ а.д. на основу предлога директора Сектора и шефова Карго секција. У саставу комисије је и представник правног субјекта са којим је потписан уговор о одржавању колосека (обавезно грађевинске струке), позивање је обавеза руководиоца објекта на коме је настала несрећа или незгода.

Укупан број чланова истражне комисије је непаран.

Истражна комисија састоји се од најмање три запослена, председника и најмање два члана.

Председник истражне комисије коју формира управљач увек је представник управљача.

Председника, чланове и њихове заменике из редова управљача именује управљач, а чланове из редова „Србија Карго“ а.д. именује „Србија Карго“ а.д.

Подаци о именованим члановима, односно распоред дежурства за чланове комисија мора да садржи следеће податке:

- период времена када се дежура,
- име и презиме,
- тачна адреса места становања,
- број мобилног телефона,
- број телефона на радном месту.

Предлог чланова истражне комисије подручног оперативног одељења као и потребне податке за распоред дежурства даје шеф Карго секције, а одобрава извршни директор.

Предлог чланова истражне комисије на нивоу сектора као и потребне податке за распоред дежурства даје извршни директор, а одобрава генерални директор.

Податке о именованим члановима треба благовремено, а најкасније до 25-ог у месецу доставити управљачу, који ће на основу тога дати распоред дежурства истражне комисије подручног оперативног одељења.

Сваки члан истражне комисије мора да има положен одговарајући стручни испит према Правилнику 646 и не сме непосредно да учествује у обављању железничког саобраћаја.

За чланове истражне комисије могу бити именовани:

- 1) шефови организационих јединица;
- 2) радници који су овлашћени за превоз опасних материја код „Србија Карго“ а.д;
- 3) радници који су овлашћени за контролу примене мера заштите на раду и заштите од пожара;
- 4) стручњаци за управљање саобраћајем или одржавањем железничких возила;
- 5) радници који су овлашћени за вршење унутрашње контроле.

За чланове истражне комисије подручног оперативног одељења именовати по могућности само раднике са местом становања у месту где се налазе и седишта комисија, ради бржег окупљања и изласка на место несреће или незгоде.

Са циљем бржег изласка на место несреће или незгоде чланови истражне комисије подручног оперативног одељења и истражне комисије на нивоу сектора непрекидно дежурају у периоду у којем су одређени за дежурство.

У току радног времена дежурство обављају на радном месту, а ван радног времена у месту становања и не смеју да се удаљавају када су у распореду дежурства одређени за дежурство.

Дежурство једне истражне комисије може трајати најдуже седам дана у току једног месеца.

Председник истражне комисије подручног оперативног одељења и председник истражне комисије на нивоу сектора су одговорни да чланови истражних комисија морају бити снабдевени потребним материјалом и инвентаром.

Ако је за рад истражне комисије потребно мишљења и тумачење других железничких стручних лица или стручних лица других грана привреде или институција (лекари, психолози, социолози, институти итд), именује их управљач као чланове комисије или сараднике.

Ако дође до догађаја који утиче на безбедност железничког саобраћаја, а који није несрећа или незгода, именује се комисија коју формирају генерални директор управљача и генерални директор „Србија Карго“ а.д. по принципу формирања истражне комисије за несреће или незгоде. Задатак тако формиране комисије је да прикупи податке и објасни околности под којима се десио догађај и уколико је могуће утврди одговорност за настали догађај. Тако прикупљени материјал као **комисијска информација** доставља се свима којима је достављена прва информација као и правном субјекту чији је запослени одговоран за догађај.

У граничном саобраћају, на делу пруге који повезује две граничне станице, истрагу несреће или незгоде обављају радници управљача државе на чијој територији се несрећа или незгода догодила. Ако се не може утврдити у којој држави се десила несрећа или незгода, суседни управљачи се договарају који ће од њих вршити истрагу, или ће је спровести заједно.

Истражна комисија за подручје станице, радионице и на индустријском колосеку

Члан 5.

Истражна комисија за подручје станице делује на надзорном подручју станице у следећем саставу:

- 1) особље које именује управљач,
 - председник истражне комисије је шеф станице или запослени по овлашћењу шеф станице,
 - чланови истражне комисије су представници оних служби који су заинтересовани за настану несреће или незгоду;
- 2) особље које именује „Србија Карго“ а.д. као члан истражне комисије,
 - шеф станице или запослени по овлашћењу шеф станице;
 - представници оних служби који су заинтересовани за настану несреће или незгоду.

Надлежност ове истражне комисије су несреће или незгоде из групе:

- 1) **несрећа**
 - несрећа на путним прелазима и ван њих на железничком подручју;
 - исклизнуће и налет возила при маневрисању;
 - пожар;
 - судар и налет пружних возила;
- 2) **незгода**
 - пресечење скретница;
 - раскинуће воза;
 - незгоде на индустријским колосецима.

На колосецима и у радионицама „Србија Карго“ а.д. истрагу несреће или незгоде обавља истражна комисија, коју формира шеф Карго секције и која ће спровести истажни поступак у оквиру своје надлежности.

Када се обавља истрага несреће или незгоде на индустријском колосеку, који послужују запослени „Србија Карго“ а.д. члан комисије је и представник власника (имаоца) индустријског колосека.

Када се обавља истрага несреће или незгоде на индустријском колосеку која се десила при маневрисању вучним возилом и особљем власника или имаоца права коришћења индустријског колосека, ако су у несрећи или незгоди учествовали и железничка кола за превоз робе који су у надлежности „Србија Карго“ а.д. као власника или превозника, члан комисије за ислеђење коју формира власник или ималац индустријског колосека је и представник кога одреди шеф Карго секције.

Секције основних делатности су дужне да шефовима станица достављају податке о радницима који се могу ангажовати у овим комисијама.

Истражна комисија подручног оперативног одељења**Члан 6.**

Истражна комисија подручног оперативног одељења делује на отвореној прузи и на подручју надзорних станица, у случају несреће или незгоде из своје надлежности, у саставу:

- 1) особље које именује управљач,
 - председник саобраћајна делатност,
 - представници оних служби који су заинтересовани за настану несреће или незгоду.
- 2) особље које именује „Србија Карго“ а.д.
 - члан истражне комисије подручног оперативног одељења;
 - представници оних служби који су заинтересовани за настану несреће или незгоду.

Надлежност ове истражне комисије су несреће или незгоде из групе:

- 1) **несрећа**
 - судар воза са железничким возилом;
 - судар воза са препреком унутар слободног профила;
 - исклизнуће воза или маневарског састава;
 - несрећа на путном прелазу;
 - несрећа у којој су страдала лица, изазване железничким возилима у покрету;
 - пожара;
 - других несрећа.
- 2) **незгода**
 - избегнутог судара воза са железничким возилом;
 - избегнутог судара воза са препреком унутар слободног профила;
 - пролаза воза или пружног возила поред сигнала којим се забрањује даља вожња, осим у случају када се таква вожња одвија по налогу надлежног лица, које регулише саобраћај;
 - сломљене шине;
 - сломљеног точка или осовине;
 - деформације колосека;
 - раскинућа воза;
 - осталих незгода.

Истражна комисија на нивоу сектора**Члан 7.**

Надлежност ове комисије је озбиљна несрећа тј. судар, налет или исклизнуће воза који има за последицу смрт најмање једног лица или тешке повреде пет или више лица или наношење велике штете железничким возилима, железничкој инфраструктури или животној средини, као и друга слична несрећа која има очигледан утицај на безбедност на железници или на управљање безбедношћу.

Истражна комисија преузима истражни увиђај и ислеђење других истражних комисија нижег нивоа по наређењу генералног директора управљача инфраструктуре.

Истражна комисија на нивоу сектора делује у следећем саставу:

- 1) особље које именује управљач,
 - председник саобраћајна делатност,
 - представници оних служби који су заинтересовани за настану несреће или незгоду.
- 2) особље које именује „Србија Карго“ а.д.
 - члан истражне комисије;
 - представници оних служби који су заинтересовани за настану несреће или незгоду.

Распоред дежурства за чланове истражне комисије на нивоу сектора налази се код саобраћајног диспечера централног оперативног одељења управљача инфраструктуре и код главног диспечера одељења комерцијалне оператике „Србија Карго“ а.д.

Превоз чланова истражне комисије до места несреће организује управљач инфраструктуре доступним возилом.

Лица која учествују у истрази дужна су да се током обављања послова придржавају препорука за безбедно обављање истих, како не би угрозили своје здравље или здравље других лица у складу са законима којима се уређује безбедност и здравље на раду.

Пријављивање несрећа и незгода**Члан 8.**

Несрећа и незгода могу настати на мрежи управљача као и на колосецима и у радионицама „Србија Карго“ а.д.

У случају опасности, односно у случају несрећа и незгода, „Србија Карго“ а.д. и управљач дужни су да одмах обавесте орган надлежан за ванредне ситуације и полицију, као и да саопште све податке који су потребни за предузимање одговарајућих мера у складу са ст. 2 члана 10 Закона о транспорта опасне робе („Службени гласник РС“ бр. 104/2016).

С обзиром на водећу улогу управљача у случају несрећа и незгода на јавној железничкој инфраструктури, непосредно обавештавање релевантних државних органа о таквим догађајима и њихово пријављивање врши управљач према члану 125 Закона о безбедности и интероперабилности железнице („Службени гласник РС“ број 104/13, 66/15- други закон и 92/15).

Лице које је прво сазнало за настану несреће или незгоду, запослени „Србија Карго“ а.д. дужно је да одмах, на најбржи могући начин, уколико се несрећа или незгода десила:

- **на мрежи управљача** обавести диспечера вуче, одељења за саобраћајно-транспортне послове Карго секције (у даљем тексту: подручна оперативна служба);
- **на колосецима и у радионицама „Србија Карго“ а.д.** обавести непосредног руководиоца и диспечера вуче подручне оперативне службе.

Прво обавештавање о насталој несрећи или незгоди даје се телефоном одмах по сазнању о њеном настанку. Списак бројева телефона дат као Прилог 7 Упутства. Телефонски извештај мора да садржи информације о:

- врсти несреће или незгоде,
- броју воза и броју локомотиве,
- месту на коме се несрећа или незгода десила, са подацима километарског положаја и пруге на којој се десило,
- броју усмрћених и/или повређених,
- потребним помоћним средствима (помоћна локомотива, помоћни воз, помоћно људство, санитарска или нека друга помоћ),
- прекиду или сметњи у одвијању саобраћаја,
- оштећењу стабилних постројења електричне вуче,
- временске прилике.

Уколико се несрећа или незгода десила на колосецима или у радионици „Србија Карго“ а.д. непосредни руководиоца организационе јединице дужан је да у најкраћем могућем року да телеграм са првим информацијама:

- станици на коју су колосеци прикључени,
- Карго секцији,
- Сектору за саобраћајно-транспортне послове,
- Сектору за вучу возова,
- Сектору ЗОВС,
- Центру за унутрашњу контролу.

У зависности од места настанка несреће или незгоде и након првог обавештавања о насталој несрећи односно незгоди спроводе се следећи поступци:

- **на мрежи управљача** запослени „Србија Карго“ а.д. који сазна или учествује у несрећи или незгоди о томе мора обавестити диспечера вуче подручне оперативне службе. Диспечер вуче подручне оперативне службе одмах по пријему информације односно потврде од управљача, бележи пријаву у Књигу пријава несрећа и незгода (образац дат као Прилог 1 овог Упутства) и о томе обавештава главног диспечера одељења комерцијалне оператике и шефа Карго секције. Главни диспечер одељења комерцијалне оператике обавештава начелника одељења комерцијалне оператике и бележи пријаву у Књигу пријава несрећа и незгода. У случају несрећа и незгода РИД робе обавештава главног диспечера за превоз опасних материја у случају несрећа обавештава начелника одељења за превоз опасних материја и саветнике за РИД. Начелник одељења комерцијалне оператике обавештава директоре Сектора и извршног директора. Извршни директор обавештава генералног директора. Подручна оперативна одељења и одељење комерцијалне оператике „Србија Карго“ а.д. са оперативним одељењима секција и сектора упарављача настављају даље прикупљање информација, договарају се око неопходних активности за ислеђење. Управљач одлучује која истражна комисија излази на место несреће или незгоде, обавештава главног диспечера одељења комерцијалне оператике. Главни диспечер одељења комерцијалне оператике, у случају изласка:

- *истражне комисије за подручје станице*, обавештава диспечера вуче подручне оперативне службе, који обавештава чланове истражне комисије на подручју станице, представника „Србија Карго“ а.д. односно шефа станице или лице овлашћено од стране шефа станице;
- *истражне комисије подручног оперативног одељења*, обавештава диспечера вуче подручне оперативне службе који обавештава чланове истражне комисије, представника „Србија Карго“ а.д. и организује њихов одлазак на место несреће или незгоде;
- *истражне комисије на нивоу сектора*, обавештава чланове истражне комисије, представника „Србија Карго“ а.д. и организује одлазак чланова истражне комисије на место несреће.

- **на колосецима и у радионицама „Србија Карго“ а.д.** обавести непосредног руководиоца и диспечера вуче подручне оперативне службе. Диспечер вуче одмах по пријему информације, бележи пријаву у Књигу пријава несрећа и незгода и о томе обавештава главног диспечера одељења комерцијалне оператике, шефа Карго секције, а по потреби и станицу на којој су колосеци прикључени, надлежну станицу МУП-а, хитну помоћ, ватрогасце и сл. Главни диспечер одељења комерцијалне оператике обавештава начелника одељења комерцијалне оператике и бележи пријаву у Књигу пријава несрећа и незгода. У случају несрећа и незгода РИД робе обавештава главног диспечера за превоз опасних материја. Главни диспечер за превоз опасних материја у случају несрећа обавештава начелника одељења за превоз опасних материја и саветнике за РИД. Начелник одељења комерцијалне оператике обавештава директоре Сектора и извршног директора. Извршни директор обавештава генералног директора.

Главни диспечер „Србија Карго“ а.д. процењује несрећу или незгоду и у случају:

- *несреће или незгоде на нивоу истражне комисије за подручје станице, радионице и на индустријском колосеку*: диспечер вуче обавештава шефа Карго секције који формира истражну комисију, у саставу шефа ОЈ за одржавање, шефа ОЈ за вучу и запослених које одређује шеф Карго секције, која ће спровести истражни поступак у оквиру своје надлежности;
- *несреће или незгоде на нивоу истражне комисије подручног оперативног одељења*: диспечер вуче обавештава шефа Карго секције који формира истражну комисију (шеф Карго секције, заменици шефа Карго секције односно чланови истражне комисије подручног оперативног одељења, шефа ОЈ за

одржавање, шефа ОЈ за вучу или запослени кога одреди шеф Карго секције);

- *озбиљне несреће*: обавештава чланове истражне комисије на нивоу сектора и организује одлазак истражне комисије на место несреће.

„Србија Карго“ а.д. има обавезу пријављивања настале несреће или незгоде у којој је учествовало вучно возило, воз или запослени „Србија Карга“ а.д. Пријаву на обрасцу „Пријава несреће/незгоде“ (образац дат као Прилог 1 овог Упутства) саставља члан истражне комисије односно шеф ОЈ за одржавање или шеф ОЈ за вучу у року од 24 часа од тренутка настанка такве несреће или незгоде и доставља саветнику за СУБ који је одговоран за пријављивање несрећа и незгода Центру за истраживање несрећа и Републичком инспектору за железнички саобраћај.

Пријава мора садржати што детаљније податке о насталој несрећи или незгоди. Поред осталог мора да садржи место и време, опширнији опис и узрок несреће или незгоде, временске прилике, учеснике у несрећи или незгоди, стање утврђено на лицу места, број усмрћених и повређених лица и приближну процену штете. Ако до подношења писмене пријаве није утврђен узрок настанка несреће или незгоде, онда у пријави треба навести „узрок несреће или незгоде се утврђује“.

Послови на месту несрећа и незгода

Члан 9.

Запослени „Србија Карга“ а.д. и управљача који се затекну на месту настанка несреће дужни су да учествују у пружању помоћи унесрећенима и да до доласка истражне комисије за несреће и незгоде чувају све трагове и да онемогуће њихово уништење или уклањање. Уколико није могуће очувати трагове или је потребно њихово уклањање због указивања помоћи, треба пре тога предузети мере да се кредом, бојом или на неки други начин обележи односно место, ако то није могуће треба скицирати односно подручје са уцртавањем места, врсте и положаја трагова. Уколико постоје услови, потребно је извршити фотографисање места настанка несреће или незгоде пре него што дође до нарушавања трагова.

Помоћ је потребно указати прво теже повређеним лицима, чији су животи у опасности, а затим је потребно њихово што хитније пребацивање у здравствене установе, где се пружа потпуна стручна медицинска помоћ. Уколико се не може обавити брзо пребацивање теже повређених лица у здравствене установе, потребно је да екипа здравственог особља на месту несреће или незгоде пружи прву помоћ лицима и припреми их за пребацивање у надлежне здравствене установе.

Лакше повређеним лицима помоћ се пружа на месту несреће, или у најближим здравственим установама.

У случајевима када је повређен већи број лица, железнички радници и остала лица која пружају помоћ

морају у свему поступати према захтевима руководиоца медицинског особља.

Са лицима која су усмрћена поступа се у складу са наређењима добијеним од полиције и судских органа. Када се укаже могућност, одобри или нареди одвожење усмрћених лица са места настале несреће, онда одвожење морају вршити надлежне службе.

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.

Осим обавеза организације и пружања прве помоћи председник истражне комисије је дужан да предузме и следеће поступке:

- да прикупља податке о здравственом стању лица која су теже повређена и налазе се у здравственим установама где им се пружа помоћ,
- да прикупља и саставља списак лица која су теже и лакше повређена или усмрћена.

Организација послова на рашчишћавању и отклањању последица настале несреће или незгоде и успостављању саобраћаја:

- **на мрежи управљача** је обавеза управљача. Обавеза „Србија Карго“ а.д. је да пружи све техничке и кадровске потенцијале на рашчишћавању и отклањању последица настале несреће или незгоде;
- **на колосецима и у радионицама „Србија Карго“ а.д.** је обавеза „Србија Карго“ а.д.

Запослени „Србија Карго“ а.д. који руководи организацијом рашчишћавања и отклањања последица (шеф ОЈ за вучу, шеф ОЈ за одржавање), има обавезу;

- да са руководиоцима делатности које врше рашчишћавање и отклањање последица израђује план акција појединих екипа,
- да руководи пословима око рашчишћавања и отклањања последица несрећа или незгода и предузима потребне организационе мере у циљу што бржег успостављања редовног рада,
- да координира са судско-истражним органима, органима МУП-а,
- да процени потребу ангажовања и врсте помоћног воза и у случају потребе тражи сагласност за ангажовање помоћног воза.

Помоћни воз се наручује писменим путем упућивањем телеграма имаоцу помоћног воза од стране одељења комерцијалне оператике управљача односно „Србија Карго“ а.д. ако је несрећа или незгода на колосецима на којима се одржавају или гарирају вучна возила „Србија Карго“ а.д.

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

Увиђајни поступак

Члан 10.

За сваку настану несреће или незгоду потребно је извршити увиђај на месту њеног настанка, у што краћем року.

Истражна комисија која врши увиђај треба детаљно да прегледа место настале несреће или незгоде, да дефинише нађено чињенично стање и прикупи што је могуће више података који ће бити од интереса при вођењу истражног поступка.

Током увиђајног поступка треба утврдити све показатеље и параметре на уређајима, средствима и постројењима пре, за време и по настанку несреће или незгоде на поуздан начин и комисијски, о чему је потребно саставити писани Извештај о истрази (образац дат као Прилог 3 овог Упутства).

Чланови комисије који врше увиђај дужни су да на месту настанка несреће или незгоде прикупе сав материјал из области своје делатности. Прикупљање и евидентирање материјала треба извршити у личном бележнику.

При увиђају је потребно користити Подсетник за утврђивање узрока несреће или незгоде (образац дат као Прилог 5 овог Упутства).

По извршеном увиђају запослени „Србија Карго“ а.д. као члан истражне комисије коју формира управљач железничке инфраструктуре, је дужан да телефоном о томе упозна диспечера вуче подручне оперативне службе који о извршеном увиђају обавештава главног диспечера у одељењу комерцијалне оператике.

Када надлежна истражна комисија, коју формира управљач железничке инфраструктуре, дође на место настанка несреће или незгоде, шеф станице односно председник истражне комисије нижег ранга која је до тада вршила увиђај, дужан је да је упозна са утврђеним чињеничним стањем и да јој преда до тада прикупљени материјал.

Поступање са робом и возилима при настанку несреће или незгоде

Члан 11.

Уклањање робе и возила која су оштећена при настанку несреће или незгоде потребно је започети одмах након завршетка рада истражне комисије и осталих органа који су учествовали у истрази настале несреће или незгоде, по одобрењу истражне комисије.

Инструкције у вези са робом и возилима која су оштећени при настанку несреће или незгоде даје „Србија Карго“ а.д.

Уклањање оштећених возила или расуте робе са места настанка несреће или незгоде обавља „Србија Карго“ а.д. у координацији са запосленим управљача који руководи радовима на рашчишћавању и отклањању последица настале несреће или незгоде. У случају када изостану инструкције „Србија Карго“ а.д. уклањање оштећене робе и возила обавља управљач.

У случају када је дошло до несреће на возу у организацији „Србија Карго“ а.д. у коме се превози опасни терет, особље вучног возила дужно је да:

- одмах обавести диспечера вуче подручне оперативне службе „Србија Карго“ а.д. надлежног отправника возова односно ТК диспечера и контактира диспечера опасних материја у централном оперативном одељењу управљача ако за то постоји могућност;
- воз заустави на одговарајућем месту, узимајући у обзир врсту опасности (нпр. пожар, губитак товара), локалне услове (нпр. тунели, насељена места) и могуће мере које предузимају снаге за спашавање (приступачност, евакуација), уколико је могуће у договору са управљачем;
- локомотиву, у складу са упутствима за рад, стави ван погона;
- увидом у документацију која прати поменуто пошиљку са опасним теретом утврди све потребне информације (о врсти опасног терета, мере за спречавање односно ублажавање последица, поступак са лицем које дође у контакт са опасним теретом, назив правног субјекта који се мора обавестити о насталој несрећи или незгоди са опасним теретом), и о томе обавести диспечера вуче подручне оперативне службе, отправника возова односно ТК диспечера и диспечера опасних материја у централном оперативном одељењу управљача;
- ближе опише положај кола са опасним теретом која су незгоди (исклизла, усправан положај, преврнута на бок, има истицања опасног терета и сл.);
- када добије даље инструкције предузме све мере које су му наложене у поступцима са поменутим опасним теретом као и мере за заштиту личне безбедности, безбедности локалног становништва, заштита животне средине и заштиту кола и робе у возу;
- избегне изворе паљења;
- при напуштању локомотиве обуче прописану одећу упозорења.

У случају расипања, разливања, истицања или неког другог облика ослобађања опасног терета или непосредне опасности од расипања, разливања, истицања или неког другог облика ослобађања опасног терета, након достављања обавештења, превозник је дужан да без одлагања обезбеди, покупи, одстри, односно одложи опасан терет 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. 104/2016).

Ако превозник није у могућности да обезбеди, покупи, одстри, односно одложи опасан терет 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 ванредног догађаја у складу са посебним прописом у складу са ст. 6 члана 10 Закона о транспорту опасне робе („Службени гласник РС“ бр. 104/2016).

Истрага несрећа или незгода

Члан 12.

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.

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

Учесници у несрећи не смеју да напуштају место несреће све до изласка истражне комисије, којој су дужни да дају изјава и која ће прикупити доказе од учесника (изузетно у случају када учесници у несрећи имају повреде које се хитно морају санирати у здравственој установи).

Истражна комисија може да за потребе свог рада, захтева информације од свих за које сматра да могу да пруже информације које су релевантне за истрагу, као и да задржи и испита предмете, документе и евиденције електронских медија, које сматра релевантним за истрагу, при чему може да:

- непосредно и слободно приступи на место несреће или незгоде и до возила, њихових делова, товара, крхотине, као и да уђе на земљиште и у објекте;
- непосредно задржи доказе и надзире уклањање трагова или делова возила за потребе истраге;
- непосредно преузима записе региструјућих уређаја на возилима и других уређаја за снимање и регистровање, за потребе истраге;
- непосредно изврши контролу алко теста (или других тестова) учесника у негоди или несрећи.

У току истражног поступка настале несреће или незгоде, надлежна истражна комисија мора да обави саслушања учесника у несрећи или незгоди, саслушање сведока, а по потреби и суочења и допуне саслушања.

Саслушање учесника у несрећи или незгоди треба, према могућностима, обавити на месту несреће или незгоде.

Саслушање учесника у несрећи или незгоди, саслушање сведока и сва суочења треба обавити у присуству свих чланова комисије.

Организационе јединице основних делатности су дужне да без посебног захтева у року од 10 дана, председнику надлежне истражне комисије који води истрагу доставе процену и износе материјалних штета са потребним спецификацијама и то за возна средства, трошкове дизања и рада помоћног воза, висине штете на роби, директне и индиректне трошкове изазване прекидом саобраћаја у складу са Правилником о заједничким показатељима безбедности у железничком саобраћају („Службени гласник РС“, 60/2015 и 89/2016).

Радионице су дужне да приликом евидентирања уласка кола и локомотива са места, несреће/незгоде у радионицу евидентирају:

- датумом приспећа кола/локомотива,
- бројем телеграма о пријави несреће/незгоде,
- висином штете на предметним колима/локомотивама,

- датум када је висина штете прослеђена члановима истражне комисије.

Уколико се целокупан материјал не достави комисији која води истрагу у року од 10 дана, председник комисије која води истрагу, дужан је да изврши писмено ургирање доставе материјала. Уколико се и после ургенције у року од 8 дана не достави тражени или ургирани истражни материјал, комисија која води истражни поступак, дужна је да целокупан до тада прикупљени материјал достави одељењу за истраживање несрећа и незгода.

Одељење за истраживање несрећа и незгода по пријему непотпуног материјала дужно је да исти чува, а од организационе јединице која поред ургенције није доставила иследни материјал тражи да се спроведе поступак и утврде узроци и одговорност за неблаговремено достављање иследног материјала и неодговарање на достављене ургенције, а о свему треба известити саветника за СУБ.

Непотпуни иследни материјал одељењу за несреће и незгоде вратиће комисији која је водила истрагу када се део истражног материјала који је недостајао достави.

Истражна комисија која је почела истрагу, мора до краја обрадити истражни материјал и формирати Извештај о истрази.

Извештај о истрази треба саставити тек после прикупљеног целокупног истражног материјала, обављених свих саслушања и пошто су савесно и свеобухватно утврђени стварни узроци и одговорности за настанак несреће или незгоде.

При утврђивању узрока и одговорности учесника као и при састављању извештаја о истрази сви чланови истражне комисије морају равноправно учествовати и сви потписати извештај о истрази.

Члан „Србија Карго“ а.д. у истражној комисији који формира управљач железничке инфраструктуре мора потписати извештај о истрази уколико је сагласан са истим. Уколико није сагласан мора издвојити своје мишљење, али то мора учинити до тренутка састављања/потписивања извештаја о истрази и не потписује извештај о истрази већ само издвојено мишљење. Издвојено мишљење мора бити аргументовано и детаљно образложено. У таквим случајевима када не може да се донесе заједнички закључак о узроку несреће или незгоде као и одговорност за несрећу односно незгоду, ангажује се Центар за истраживање несрећа у саобраћају како би се догађај окончао и утврдили узрок и одговорност. Иследни материјал који је истражна комисија прикупила доставља се Центру за истраживање несрећа у саобраћају. Закључци и препоруке Центра за истраживање несрећа у саобраћају су обавезујуће за све актере несрећа или незгода.

Рок за окончање истраге је 30 дана од настанка несреће или незгоде.

Извештај о истрази са припадајућим прилозима се саставља у најмање три истоветна примерка, а по потреби и у више примерака.

Поступак са извештајем о истрази несреће и незгоде**Члан 13.**

Када истражна комисија састави извештај о истрази дужна је да један примерак достави „Србија Карго“ а.д.

Иследничком извештају треба приложити:

- претходни налаз, образац,
- пријаву о несрећи или незгоди,
- путни лист са прилозима,
- записничко саслушање свих саслушаних радника, повређених лица и сведока,
- скицу и фотографије несреће или незгоде,
- графички преглед о служби за последња 72 сата пре несреће или незгоде,
- опис састава воза – шематски приказ возила по реду, где код сваког возила треба означити: број, серију, сопственост, тип ваздушне кочнице, да ли су кола товарена или празна, масу товарених кола, опис састава воза, шематски приказ и распоред возних средстава у возу код кога се десила несрећа или незгода,
- изводе из телеграфског, телефонског, сигналног и саобраћајног дневника који се односе на несрећу или незгоду, а оверила их је истражна комисија,
- траке за мерење брзине и регистрофонску траку, односно записник о читању брзиномерне траке и записник о преслушавању регистрофонског уређаја уколико то комисија нађе за потребно,
- регистрофонски запис на којем су снимљени службени разговори значајни за разјашњење појединих момената несреће или незгоде,
- рачун штете за оштећена и уништена возила и рачун трошкова за дизање возила,
- рачун штете за оштећену пругу и рачун трошкова за оправку пруге,
- рачун штете за остала оштећена постројења и рачун трошкова за њихову оправку,
- препис записника о оштећењу робе, односно записник о оштећењу имовине трећих лица,
- директне трошкове изазване прекидом саобраћаја,
- списак лица за које је испостављен записник о несрећном случају и саме записнике о несрећним случајевима за повређене путнике,
- лекарске налазе за повређена лица,
- прописане пријаве о несрећи на послу за усмрћене и повређене железничке раднике (Извештаје о повреди на раду),
- податке о одговорности и о раније изреченим мерама за окривљене раднике,
- којим је установама и органима власти пријављена несрећа или незгода,
- препис записника извиђај органа МУП-а, судских органа уколико постоје елементи за кривично гоњење.

Уколико се утврди да истражни материјал није прописно обрађен, односно случај несреће или незгоде није правил-

но истражен или да је учињен неки други пропуст, материјал се враћа на допуну комисији односној надлежној служби управљача инфраструктуре која води истражни поступак. Допуна се мора извршити у року од 10 дана.

Уколико се и после извршене допуне, утврди да је истражни поступак који је водио управљач инфраструктуре неправилно вођен или се не може прихватити закључак у извештају о истрази, захтева се од управљача да се формира посебна истражна комисија управљача железничке инфраструктуре којој ће бити придружен као члан и запослени „Србија Карго“ а.д.

Посебно формиране истражне комисије имају обавезу да размотре целокупан истражни материјал, по потреби допуне истражни материјал и донесу своје закључке које ће дати у свом извештају о истрази који је коначан.

Комплетан истражни материјал треба доставити заинтересованим према следећем:

- организационим јединицама чији су запослени одговорни за насталу несрећу или незгоду, по један примерак;
- надлежном јавном тужилаштву, на њихов захтев, један примерак;
- осигуравајућем друштву, на њихов захтев, један примерак;
- Министарству за грађевинарство, саобраћај и инфраструктуру, односно инспекцији за железнички саобраћај, на њихов захтев, један примерак;
- заинтересованом превознику (уколико су у несрећи или незгоди укључени особље и средства превозника), један примерак;
- један примерак се задржава за своје потребе и потребе архиве.

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 који се односи, податке о радницима којима су изречена мере, висина штете и начин на који је она решена, тиме се сматра да је предмет окончан и исти се трајно архивира.

Поступак са истражним материјалом**Члан 14.**

За вођење евиденција о насталим несрећама и незгодама у којим је учествовало вучно возило, воз или запослени „Србија Карго“ а.д. служе:

- „Књига пријава несрећа и незгода“ књига у којој се врши пријава несрећа и незгода у којима је учествовало вучно возило, воз или запослени „Србија Карго“ а.д. Прво обавештавање о несрећама и незгодама у Карго секцијама евидентира диспечер вуче, подручне оперативне службе, док главни диспечер, одељења комерцијалне оператике, евидентира прво обавештавање о свим

несрећама и незгодама у којима је учествовало вучно возило, воз или запослени „Србија Карго“ а.д.

- „Пријава несреће/незгоде“ који се налази у одељењу за саобраћајно-транспортне послове, Карго секције и испоставља је члан истражне комисије, шеф ОЈ за одржавање, шеф ОЈ за вучу или запослени кога одреди шеф Карго секције.
- „Књига евиденције несрећа и незгода“ књига у којој се врши евиденција дешавања несрећа и незгода у којима је учествовало вучно возило, воз или запослени „Србија Карго“ а.д. На основу извештаја о истрази, подаци о несрећама и незгодама евидентирају се у Књигу евиденције несрећа и незгода. Евиденцију воде начелник одељења за саобраћајно-транспортне послове у Карго секцијама и начелник одељења за истраживање несрећа и незгода, у електронском облику.
- „Статистички извештај о несрећама и незгодама, део А) Број несрећа и незгода по врстама и узроцима и део Б) Последице несрећа и незгода (образац дат као Прилог 6 овог Упутства), које води одељење за истраживање несрећа и незгода, у електронском облику.

Наведени обрасци архивирају се и чувају трајно у Карго секцији превозника (Пријава несреће/незгоде, Књига евиденције несрећа и незгода) и код начелника одељења комерцијалне оператике на нивоу сектора Књига евиденције несрећа и незгода.

Реконструкција несреће или незгоде

Члан 15.

Реконструкција је радња која се поразумева када се не могу разјаснити чињенице до којих је теже доћи или када је потребно да се провере приказане чињенице. Реконструкцијом се мора у потпуности приказати догађај. Она се мора извршити и спровести под истим условима и околностима под којим се догађај десио, јер се једино на тај начин може доћи до материјалне истине.

Да би се догађај могао приказати у потпуности и под истим условима под којима се догађао, као основа за извођење реконструкције служи претходни налаз.

При реконструкцији догађаја мора се водити рачуна о следећем:

- да је врши лице, односно истражна комисија која је учествовала у извиђају и ислеђењу,
- да на лицу места буду сва лица која се спомињу да су учествовала у несрећи или незгоди,
- да се врши у исто време и под истим временским условима под којима се догађај десио,
- да воз буде у истом саставу, сигнално-сигурносна средства и остала постројења у истом положају у каквом су била пре догађаја или за време догађаја.

Да би реконструкција што боље успела и дала несумњиве

доказе, није довољно извршити је само једанпут, већ је и поновити, ако за то постоје услови и потреба.

О реконструкцији треба увек правити скицу, фотографисати и водити записник на лицу места.

Записник о реконструкцији састоји се из три дела:

- уводног,
- описног и
- закључног.

У уводном делу се ставља:

- службено место, односно километарски положај места и дан и час где се врши реконструкција,
- чланови комисије (лица која врше реконструкцију),
- присутна лица која су учествовала у несрећи или незгоди,
- временске прилике и температура (лепо, мрачно, киша, ветар, магла итд.),
- какав је састав воза, положај сигнално-сигурносних средстава и осталих постројења.

У описном делу мора се констатовати све што се догађа од почетка до завршетка реконструкције.

У закључном делу се доноси закључак о несрећи или незгоди.

Записник о реконструкцији потписују лица односно чланови комисије који врше реконструкцију и присутна лица која су учествовала у несрећи или незгоди (заинтересована за несрећу или незгоду), као и записничар уколико се води записник.

Статистичка обрада

Члан 16.

Одељење за истраживање несрећа и незгода води Статистички извештај о несрећама и незгодама, део А) Број несрећа и незгода по врстама и узроцима и део Б) Последице несрећа и незгода. Одељење за истраживање несрећа и незгода има обавезу слања извештаја Центру за истраживање несрећа и незгода у саобраћају, месечно и годишње сходно члану 10. Правилника о истраживању, евидентирању, статистичком праћењу и објављивању података о несрећама и незгодама („Службени гласник РС“, број 4/2016).

Месечни статистички извештај треба доставити до 10-ог у месецу за протекли месец.

Годишњи статистички извештај треба саставити и доставити до 30. јануара текуће године за протеклу годину.

Поред Центра за истраживање несрећа и незгода у саобраћају, месечни и годишњи извештај о несрећама и незгодама доставља се:

- Одељењу контроле безбедности,
- Министарству за грађевинарство, саобраћај и инфраструктуру, инспекцији за железнички саобраћај.

Један примерак се задржава за своје потребе.

Анализа несрећа и незгода**Члан 17.**

Анализе несрећа и незгода раде се за сваку несрећу/незгоду посебно, као и збирно на месечном и годишњем нивоу.

Анализа мора да садржи и безбедоносне препоруке као и начине њиховог спровођења. Безбедоносна препорука треба да садржи податке о томе ко је задужен за спровођење, контролу и повратну информацију о учињеном.

Анализа несрећа и незгода на месечном и годишњем нивоу има за циљ да омогући унапређење безбедности на железници и превенцију несрећа. Ову анализу ради одељење за истраживање несрећа и незгода.

Анализа треба да покаже кретање безбедности саобраћаја током посматраног периода кроз број несрећа и незгода, њихове последице, узроке и ефекте предузетих мера на наложене безбедоносне препоруке. Посебно се детаљно морају обрадити карактеристични случајеви где је присутно грубо кршење важећих саобраћајних и техничких прописа. Анализа треба да уочи и укаже на појаву истих или сличних несрећа и незгода. Потражити и открити могући узрок и путем дописа заинтересованима наложити безбедоносне препоруке, као и повратну информацију о учињеном.

Извештаји о извршеним анализама треба да садрже писане закључке и препоруке о предузимању неопходних мера које проистичу из статистичких обрада или које доставља одељење за истраживање несрећа и незгода.

Предлог се доставља одбору директора „Србија Карго“ а.д. који у случају потребе доноси одлуку да се закључак анализе и препоруке прихвате и спроведу кроз предложени Акциони план у којем су потврђени мере и начини како препоруке реализовати, исте се могу уврстити у План редовног односно ванредног школовања или донети евентуално одговарајућа решења. За спровођење таквог Акционог плана одговоран је шеф Карго секције, а спроводи га начелник одељења саобраћајно-транспортних послова, шеф станице, шеф ОЈ вуче или пословође као и запослени који обављају послове безбедности.

Сарадња са Центром за истраживање несрећа у саобраћају**Члан 18.**

Препоруке сходно члану 35 Закона о истраживању несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају („Службени гласник РС“ број 66/2015) може да донесе Центар за истраживање несрећа у саобраћају путем Наредбе.

Наредбе Центра за истраживање несрећа у саобраћају су обавезујуће за „Србија Карго“ а.д.

Начин реализације наложених безбедоносних препорука, предузимањем и прописивањем одговарајућих мера,

спроводи Сектор за саобраћајно-транспортне послове, Сектор за вучу возова и Сектор за одржавање возних средстава.

Сектор за саобраћајно-транспортне послове у делу за безбедност доставља предлог одбору директора „Србија Карго“ а.д. која у случају потребе доноси одлуку да се закључак анализе и безбедоносне препоруке и спроведу путем Акционог плана.

Сектор за саобраћајно-транспортне послове у делу за безбедност једном годишње израђује извештај о мерама које су предузете и које се планирају да се предузму на основу безбедоносних препорука Центра за истраживање несрећа у саобраћају и исти доставља Центру.

Сарадња са судско-истражним органима, полицијом и осигуравајућим друштвима**Члан 19.**

Превозник је дужан да сарађује са судско-истражним органима и полицијом на свом подручју ради заједничког деловања у случају настанка несреће или незгоде.

Превозник је дужан да на захтев, судско истражним органима и полицији достави све тражене подстке о насталој несрећи или незгоди, као и сва тумачења важећих саобраћајно-техничких прописа.

Превозник је дужан да на захтев, осигуравајућим друштвима достави потребне податке о несрећама и незгодама за који се тражи, а ради утврђивања обавеза осигуравајуће куће према осигураницима, односно ради поступка рефундације новчаних средстава. Осигуравајућим друштвима се по правилу доставља извештај о истрази.

Комисија која врши истрагу несреће или незгоде, у случају када је то потребно у сврху истраге, треба да тражи доставу Записника судско-истражних органа или припадника полиције ради прилагања истражном материјалу.

Завршне одредбе**Члан 20.**

Ово Упутство ступа на снагу даном доношења, а примењује се од 1.6.2018. године.

Члан 21.

Упутство објавити у Службеном гласнику "Железнице Србије".

ОДБОР ДИРЕКТОРА
Душан Гарибовић
Мира Вукмировић
Владимир Булатовић



Прилог 2

ПРИЈАВА НЕСРЕЋЕ/НЕЗГОДЕ

Дана: _____ 20____ год. у _____ у _____ сати и _____ минута, десило се следеће:

This image shows a blank sheet of white paper with horizontal ruling lines. The lines are evenly spaced and extend across the width of the page. There are no margins, text, or other markings on the paper.

_____ 20____ год.
(жиг и датум)

Шеф јединице

НАПОМЕНА: У пријаву о несрећи или незгоди уносе се подаци о врсти, месту и времену настанка несреће или незгоде, опис и узрок несреће или незгоде, број воза и локомотиве, железнички радници који су учествовали у вршењу саобраћаја приликом несреће или незгоде, број погинулих, теже и лакше повређених лица, приближна процена материјалне штете, процена дужине прекида саобраћаја, временске прилике, потребна средства за отклањање и пружање помоћи пострадалима, да ли је настало закрчење суседних колосека, предузете мере и коме је пријава достављена.

Прилог 3

ИЗВЕШТАЈ О ИСТРАЗИ

I - Уводни део

Састављен дана _____ у станици _____ поводом _____

ЧЛАНОВИ КОМИСИЈЕ

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

II - Опис несреће или незгоде

Последице несреће или незгоде

Материјална штета

На пружи _____ дин. _____ на колима: _____ дин.

На постројењима: _____ дин. _____ на роби: _____ дин.

На вучним возилима: _____ дин. _____ трошкови дизања: _____ дин.

УКУПНО: _____

Сметње у саобраћају

III - Закључни део

Узрок несреће или незгоде:

Мишљење комисије у погледу кривице и одговорности.

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

Одговорни:

1. _____ врши дужност: _____ крив је

огрешио се о:

2. _____

3. _____

4. _____

одговорни су:

Нарочита запажања

(Одвојено мишљење појединих чланова комисије)	Чланови Комисије
	1. _____
	2. _____
	3. _____
	4. _____
	5. _____
	Потпис:

Прилог: Скица места несреће или незгоде

Прилог 4

(Назив управљача/превозника)

КЊИГА ЕВИДЕНЦИЈЕ НЕСРЕЋА И НЕЗГОДА

[illegible]

Прилог 6

**ПОДСЕТНИК
за утврђивање узрока несреће или незгоде**

1. Да би истражна комисија били у могућности да утврде прави узрок несреће или незгоде и да га иследе у што краћем року, потребно је да према врсти несреће или незгоде утврде и у претходни налаз унесу следеће податке:
 - 1) ***Код судара возова, налета возова, избегнутог судара возова и налета возова, а делимично и при догађајима на путним прелазима:***
 - a) Тачно време када се догађај десио и како раде часовници локомотивског, возопратног и станичног особља;
 - b) Стање поседнутих кочница код воза или при маневри (да ли су папуче кочница попуштене или притиснуте и да ли су загрејане);
 - c) Начин кочења воза:
 - Ваздушно кочење брзог дејства, ваздушно кочење лаганог дејства, ваздушно кочење мешовитог дејства (брзог и лаганог), мешовито кочење (ваздушно брзог дејства и ручно, односно ваздушно кочење лаганог дејства и ручно) и ручно;
 - Положај искључених кочних уређаја на возилима (чеоних и искључних славина);
 - Положај мењача дејства распоредника (врсте кочнице, силе кочења, начин откочивања и за вожњу на равници и паду);
 - Састав и оптерећење воза, количина кола у возу;
 - Прописано бруто за кочење, стварно кочено бруто;
 - Број сваког возила с ваздушном кочницом укљученом у ваздушни вод и њихов распоред у возу;
 - Да ли на вучном возилу постоји направа за мерење брзине, да ли је пломба на њој оштећена и који знак носи;
 - d) У каквом су стању била вучна возила пре несреће или незгоде и колико је лица било поред машиновође (помоћник машиновође) у управљачници вучног возила (командном месту), као и подаци о:
 - Нађеном стању кочница на вучном возилу, положај ручице кочника, притиску ваздуха у главном резервоару, у главном воду и у кочионим цилиндрима; ако постоји електромагнетна кочница, установити напон акумулаторске батерије;
 - Снабдевеност и исправности пескаре, као и о чињеници да ли је пескара била коришћена пре судара и да ли постоје трагови енергичног кочења (загрејаност бандажа и кочионих папуча, трагови клизања точкова на шини или точковима);
 - Нађеном стању уређаја за контролу будности машиновође, као и о томе да ли је искључена славина овог уређаја била пломбирана;
 - Стање пантографа електролокомотива и контактном вода, као и о чињеници да ли је у моменту несреће или незгоде било струје у контактном воду или не.
 - e) У каквом су стању СС – постројења и средства везе, и то:

- Пре настале несреће или незгоде, а на основу бележника о сметњам и прекидима на сигнално сигурносним и телекомуникационим уређјима, као и на основу података из саобраћајног дневника о пријављеним сметњама пр примопредаји службе саобраћајног особља;
 - После раскрчења последица несреће или незгоде, а на основу нађеног стања на уређјима, на основу анализе могућих узрока појаве несреће или незгоде, при чему треба утврдити и стање сигурносних пломби на апаратима пре и после овог догађаја;
 - У случају преласка главног сигнала који показује сигнални знак "Стој", преласка преко осигуране скретнице у неправилном положају и налета на заузети колосек или колосек чији међик није слободан, у зависности од примењеног система осигурања треба анализирати, на основу прописаних и остварених зависности и шемотехничких решења, да ли и у којој мери постоји могућност појаве која би могла бити узрок насталог, несреће или незгоде;
 - У случају да постоји сумња да је до несреће или незгоде дошло услед неисправности скретница, горњег или доњег строја пруге, што би могло довести и до неправилног функционисања сигнално-сигурносних и телекомуникационих система, треба анализирати ове неправилности;
 - Ако постоји сумња да је саобраћајно особље погрешно манипулисало уређјима ово треба анализирати;
 - Да ли постоје захтеви и одобрени пројекти на отклањању изразитих слабости у опреми на сигнално-сигурносним уређјима;
 - У погледу средстава за споразумевање, телекомандовања или телеконтролу треба са суседним станица и возним (пружним) диспачером утврдити опште стање тих средстава у последње време, а нарочито непосредно пре несреће или незгоде, на основу њихових запажања, пријава, сметњи итд;
 - Код аутоматског пружног блока треба анализирати његово функционисање пре и после несреће или незгоде ради утврђивања евентуално могућих грешака у конструкцији, манипулацији или одржавању;
- f) Извршење прописа код отпраљвања 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 др;
- g) Подаци о оштећењу возила и пруге.

2) Код исклизућа у правцу или кривини:

- a) Правац, полупречник кривине и нагиб пруге на месту исклизућа и пред њим. Ако се деси исклизуће, лом осовине или шине у кривини и поред на први поглед доброг стања пруге, колосека, потребно је испитати да ли у близини места исклизућа има већих улегнућа, пукотина, лабавих прагова и сл. Ово нарочито важи на већим насипима и у близини отворених објеката. Затим обавезно проверити стање похабаности бандажа, нарочито венца точка, да нису прекорачене дозвољене толеранције;
- b) Ако исклизу кола са већим размаком осовина у кривини, онда је потребно, с обзиром на отпор и напрезање, измерити радијус кривине на месту исклизућа. Код вожње из једне кривине у другу треба утврдити да ли постоји прописана међуправа прописане дужине, без надвишења, односно колика је дужина међуправе и да ли одговара техничким прописима, као и да ли постоје прелазне кривине.

Код прелома нивелете потребно је установити да ли између одсека који лежи у паду и одсека који је на успону постоји заокругљивању прелома нивелете, које је предвиђено другачије за главне, а другачије за споредне и узане пруге.

- с) Стање горњег и доњег строја пруге (врста, прагова и потпуност шљунчаног застора) на самом месту исклизнућа и пре тога на 100 м.

За шине: тип шина. На обема шинама утврдити први траг исклизнућа и нацртати профил шине са унутрашње стране.

Ако је унутрашња шина у кривини знатно оједена, треба утврдити да ли је то проузроковало сужавање или проширење колосека, те довело до укочености возила.

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

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

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

Исто тако треба проверит стање бандажа на возилима, да немају заравнине, чија стрелица (ф) прелази техничким прописима предвиђену величину, које су могле изазвати прелом шине.

- d) Измерити дилетацију (размак између шина, односно отвор дилатационих справа);
- e) Пошто постоји могућност прескакања точка код састава шина, треба прегледати везице. У случају пењања венца точка на крајевима везица, утврдити да ли су олабавиле, да ли су добро причвршћене уз шине и да не висе због истрошености шинске главе;
- f) У погледу ситног материјала, код проширења колосека испод возила, или ако точкови упадну у колосек, потребно је утврдити да ли је причвршћење шина прописно извршено испред места исклизнућа;
- g) У случају лома или проширења треба утврдити распоред прагова, то јест, број и знак за сваку поједину шину. Код проширења, када се шина изврне, утврдити стање прагова: да ли су били довољно осигурани, као и да ли је посреди трулост – дотрајалост, те материјал за причвршћење шина за праг није могао издржати, па је избачен из прага или расклиматан;
- h) Код слегнућа потребно је утврдити да ли је горњи строј добро подбијен, те да ли је пред местом несреће или незгоде настало улегнуће колосека у већој мери. Ако се колосек пре исклизнућа деформисао, а исклизнућа је настало у кривини мора се утврдити да ли је шљунчани застор могао пружити довољну отпорност сили возила, да ли мере шљунчаног застора по шини одговарају прописима. Код доњег строја мора се пазити да није дошло до наглог слегања насипа, до помицања шљунчаног застора или клизања земље. На путим прелазима утврдити да ли је услед јаког и дуготрајног мраза наступило бубрење планума, које је створило грбине у колосеку на прелазу, као и на отвореној прузи;
- i) Код исклизнућа која су настала у близини објекта мора се утврдити да ли је нивелета пруге испред и иза објекта једнака, постоји ли слободни профил пруге и колосека. Код мањих објеката где су шине причвршћене на дрвеним гредама (мањи отвори) мора се утврдити да ли су уздужни носачи довољно осигурани, да ли је било помицања, као и нагиб и прописна ширина;
- j) Начинити скицу по ширини колосека, надвишењу колосека на месту исклизнућа, ширини колосека на саставима до 100 м пред местом исклизнућа и у правцу вожње. У случају

упадања осовине у колосек мора се помоћу направа за мерење измерити и ширина колосека од првог трага исклизнућа уназад, унапред и у средини;

- k) У случају пењања точка на главу шине и преко ње потребно је утврдити у кривинама да ли надвишење одговара техничким прописима, као и да ли нагиб бочног похабаног дела главе шине прелази 34° у односу на вертикалну осу;
- l) У случајевима исклизнућа на дефектним местима пруге или ако су места у оправци, мора се установити да ли су постављени или дати потребни одговарајући сигнали за лагану вожњу и да ли је возно особље било обавештено. Испитивањем особља треба утврдити да ли су раније запажене неке мане на колосеку, као љуљање кола, ударци и сл;
- m) У возу утврдити положај, број, серију, сопственице свих возила која су исклизла, као и стање оних возила која су била пред њима и иза њих;
- n) Утврдити стање исклизлих возила с обзиром на њихову исправност, размак точкова, истрошеност венца, стање обруча (бандажа), кочионог уређаја, сандука, влачног уређаја, стање сваког саставног дела који долаз у обзир. У случају да се на колима покажу недостаци или неке мане, потребно је утврдити да ли су оне могле бити узрок исклизнућа или се могу сматрати последицама исклизнућа;
- o) Утврдити размак осовина, дужину возила (од спољње површине супротних одбојника) и оптерећење исклизлих возила, да ли је товар био поједнако подељен на сваку осовину и сваки точак, како је роба утоварена и у којој станици, затим да ли је тежина премашила дозвољено оптерећење за 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;
- p) Измерити висину одбојника и размак на истој страни од средине једног до средине другог одбојника, како исклизлог, тако и непосредно заквачених неисклизлих возила, означити каква су возила била непосредно квачена и стање квачила;
- q) Сваку исклизлу осовину треба измерити справом за мерење размака точкова и резултат приложити иследном материјалу.

Код прегледа осовине треба установити да ли су обручи (бандажи) добро причвршћени на точковима, односно да нема померања у страну, да нису лабави, да ли обруч и точак имају недозвољених мана, да ли су точкови добро причвршћени на осовини, да осовина у глави није искривљена и да није загрејана.

Савијеност, односно искривљеност осовине може се утврдити на следећи начин: измерити размак точкова горе и доле, потом кола покренути за пола обруча и поново измерити размак точкова на истом местима.

Ако измерени размаци нису једнаки, значи да је осовина савијена. Ако се добију исти размаци, онда ради контроле треба помакнути осовину још за четврт обрта точка и поново измерити размак.

Ако је прескок осовне настао преко крајева лежишта, треба испитати да ли је висина венца код исклизлих кола већа од дозвољене мере;

- r) Ако је исклизнуће настало услед прелома осовине, треба утврдити да на бандажима код означених кола није било улегнућа већих од технички прописима предвиђених, чије је ударање могло проузроковати лом осовине, ако је исклизнуће настало на путном прелазу, скретници или срцу скретнице, треба утврдити да обод венца није био веће висине и тако проузроковао пењање точка.

У случају љуљања кола примећеног пре исклизнућа, односно једностраног хода неког возила, треба утврдити да уздужни носачи, односно читаво постоље није савијено и да услед тога није дошло до поремећаја товара или неједнаког оптерећења точкова и осовина.

Утврдити стање мазалица, гибњева и ножица, пошто неисправност ових делова може да проузрокује укоченост возила, а то доводи до пењања точка и до евентуалног лома шина. Код кола са већим размаком осовина утврдити да ли лежаји имају потребно слободно помицање – шетање и да ли вешалице код гибња има слободно помицање.

Ако су се шине размакнуле на иначе уредно одржаваном колосеку, сем случаја упадања осовина између шина, а у возу су се налазила кола с обртњима на којима су товарени тугачки предмети, треба утврдити да ли је укоченост кола проузроковала проширење колосека услед непокретности или заривавања обртних постоља, или исхабаних венаца точкова изнад дозвољене толеранције.

Код исклизућа 4-осовних кола у кривинама треба испитати да обртна постоља нису била спремна у свом кретању и какво је њихово окретање у погледу надвишења, да нису обртна лежишта заривала, или издигнута из свог лежишта, или су недостајали поједини саставни делови. Осим тога, треба испитати да није испао неки саставни део, као, на пример, влачни уређај, колска врата, папуча, део товара преко којег су прешли точкови исклизлих кола.

Код исклизућа теретних кола у кривинама важно је утврдити да ли су исклизла кола имала одбојнике и како су квачила била стегнута, те колика је била висина одбојника изнад горње ивице шине, и да ли размак одбојника одговара прописаним мерама: то утврдити како за исклизла тако и за суседно непосредно квачена возила која нису исклизла.

Код исклизућа локомотиве потребно је утврдити да ли је исклизла локомотива смела, саобраћати на дотичном делу пруге с обзиром на оптерећење по осовини и прилагођавање у кривинама, у случајевима да локомотива проузрокује проширење колосека, треба установити да ли слободна осовина има своју помицљивост, да ли су вођице зариване и да ли су подмазане. Код исклизућа у кривинама треба испитати како је било затегнуто квачило и како се односило код прилагођавања у кривини. Треба даље утврдити да ли су сви делови који морају бити на доњем строју локомотиве на свом месту, извршити преглед бандажа и оштрице венца бандажа. Брзину треба установити на основу брзиномерне траке или саслушањем пружног и возног особља. Затим треба установити да ли је за време вожње дошло до наглог кочења или трзања и које је возило наишло и најпре исклизло. У сваком случају треба испитати да ли је локомотива исклизла већ раније, где, због чега, с каквим последицама и каква је оправка извршена на постољима.

Приликом свих исклизућа и других догађаја који изискују потребу мерења колосека и возила по извршеном извиђању и премеравању комисија ће сравнити све утврђене мере с техничким прописима и констатовати да ли има недозвољених одступања од прописаних мера или не.

3) Код исклизућа возила на скретницама треба утврдити:

- a) Тип и мере скретнице;
- b) Начин постављања и осигурање скретница;
- c) Мере ширине колосека испред и иза скретнице, као и над свим јастучићима, утврдити да ли је лабав корен језичка, да ли има неподбијених прагова, да ли постоји вибрација или хоризонтално померање језичка;
- d) Положај скретнице непосредно после исклизућа, да ли језичци приљубљују уз главну шину или не, ако не приљубљују, означити разлог (снег, лед, камен, шљунак, неподмазани јастучићи, крива спојна мотка и др);
- e) Да ли је скретница била чиста и подмазана;
- f) Стање притега и спојница;

- g) Стање скретнице и њено деловање уопште; ако је скретница укупчана у сигурносни уређај, треба утврдити стање и деловање уређаја, а нарочито да ли су пломбирани затвори и да ли је скретничар пре исклизнућа приметио некаве неисправност у деловању уређаја и то пријавио;
- h) Када је последњи пут извршен технички преглед скретница и да ли су евентуално утврђене неисправности (недостаци) биле пријављене;
- i) Да ли је по постављању скретнице у правилан положај пре наиласка воза извршен преглед скретнице;
- j) Да ли је пребачена скретница испод возила;
- k) Ако се исклизнуће десило на срцу скретнице, треба обратити пажњу на шиљак на срцу није знатно окрњен и да контрашина (шина вођица) није олабавила;
- l) Ако је лабав корен језичка, а праг на том месту неподбијен, приликом преласка возила језичак се одваја од шине, упоредити размак исклизлог возила с дужином језичка.

4) Код несрећа или незгода на путним прелизима треба утврдити:

А – ако је саобраћај на путном прелазу обезбеђен троуглом прегледности

- a) Какав је видик у даљину са железничке пруге, као и с пута према долазећем возу, какве су биле временске прилике;
- b) Да ли је машиновођа благовремено давао сигнални знак "пази", ово треба утврдити по изјавама незаинтересованих железничких радника или лица ван железнице;
- c) Да ли на прузи постоје пружне опоменице;
- d) Чиме је на друму означен непосредни прелаз преко пруге, да ли су знаци били исправни и с које су се удаљености могли уочити с друмског возил, као и да ли је возач могао приметити наилазак воза;
- e) Да ли је возач зауставио возило да би сачекао пролазак воза

Б – ако је саобраћај на путном прелазу обезбеђен браницима (којима се рукује на лицу места или на потег, односно браницима који се постављају аутоматски наиласком воза), само чуварем прелаза или аутоматски светлосним сигнаlima:

- a) Чиме је заштићен путни прелаз;
- b) Какав је видик у даљини са железничке пруге, као и с пута према долазећем возу, какве су временске прилике;
- c) Систем баника, да ли има звоно и да ли полуге баника добро налажу;
- d) Стање звона на банику, јачина звука, да ли га послужилац са свог места може чути, као и возач друмског возила, и с које удаљености (с обзиром на правац и јачину ветра);
- e) Најмања удаљеност између баника и шина;
- f) Удаљеност места послуживања путног прелаза од самог путног прелаза и да ли се с места послуживања види путни прелаз;
- g) Да ли је баник био спуштен;
- h) Шта је чувар прелаза предузео да забрани прелаз друмским возилима (ако је саобраћај на путном прелазу обезбеђен само чуварем прелаза), да ли је био на лицу места и да ли је благовремено обуставио саобраћај друмских возила преко путног прелаза;
- i) Да ли су баници снабдевени црвеним рефлексним стаклом које одбија светлост и како је оно функционисало, или су снабдевени светилкама, и да ли су оне биле осветљене, да ли је путни прелаз осветљен посебним осветљењем (ако се догађај десио у току ноћи);

- j) Код браника који се постављају наиласком воза, ако је воз заустављен испред главног сигнала због квара браника, треба утврдити којом је брзином воз ишао до путног прелаза;
- k) Код аутоматског уређаја са светлосним сигнаlima на путном прелазу да ли су функционисали сигнални знаци за друмска возила и контролни светлосни сигнали испред путног прелаза за контролу неисправности аутоматског уређаја за осигурање путног прелаза с воза, да ли је машиновођа од неосветљеног контролног светлосног сигнала до путног прелаза давао сигнални знак "пази" и да ли је испред путног прелаза стао, како је поступио возач друмског возила;
- l) Да ли постоји могућност да је послужилац браника дирао справе с обзиром на пломбирани затвор;
- m) Колико браника послужује односни послужилац;
- n) Ако је до гажења дошло ноћу, да ли су биле осветљене чеоне светиљке на возу, да ли је путни прелаз био осветљен, а где се и браници осветљавају да ли су његове светиљке биле упаљене;
- o) Врсту прегаженог друмског возила (аутомобил, камион, трактор, кола за запрегом итд), установити висину штете, а ако има и повређених лица прибележити и њихове личне податке и опис повреде, трајање боловања и последице озлеђења с обзиром на радну способност.

5) Код пожара:

А – Код пожара возила:

- a) Код пожара у возу утврдити удаљеност упаљених возила од локомотиве, какава је роба у возило утоварена, како су била олистана, да ли су били затворени прозори, да ли је у колима било пукотина и да ли су се запалила кола или роба;
- b) Утврдити место на возилу где се пожар појавио, односно удаљеност кола од локомотиве;
- c) Утврдити да ли су се осовинска лежишта грејала;
- d) Утврдити стање мотора код дизел-возила, да ли из резервоара цури гориво, да ли је до пожара дошло због неисправности дизел.возила;
- e) Утврдити све околности које су тицале на избацивање варнице из локомотиве за време пролаза воза или маневре;
- f) Утврдити величину и врсту пожара, правац ветра и временске прилике за време проласка последњих возова, нагиб пруге и имена очевидаца;
- g) Проценити штету на возилима, а ако је у питању примљена роба на превоз, поступити по одредбама Упутства 163/ неznam;
- h) Утврдити и у извештају навести да ли су предузете мере за спречавање пожара по прописима о обезбеђењу имовине од пожара;
- i) Установити бројеве возова и време њиховог проласка који су прошли поред кола у пожару непосредно пре појаве овог пожара;
- j) На упаљеним колима у возу утврдит да ли је пожар изазвао варничење дуго притегнуте кочнице и да ли изнад точкова постоји заштитни лим против варнице;
- k) Ако на колима у пожару постоји електрични уређаји, утврдити стање осигурача електричних струјних кола;
- l) Утврдити стање термичке изолације електричних грејних тела у запаљеним колима;
- m) Темељно прегледати целу електричну инсталацију и констатовати нађено стање;
- n) Установити стање електричног контактнoг вода и товара на запаљеним колима ради проверавања евентуалне могућности додира и изазивања електроварнице која би могла да проузрокује пожар;

- о) Преконтролисати стање електровезица на саставима шина и утврдити да ли је на њима било варничења приликом проласка возила на којима се појавио пожар;
- р) Проверити да ли су постојала противпожарна средства на запаљеним колима и да ли су стављена у дејство (да ли су коришћена).

Б – Код пожара на објектима и усевима дуж пруге или у станици:

- а) Утврдити место и време избијања пожара и удаљеност запаљеног објекта или усева од железничког колосека;
- б) Установити кој су возови прошли и када пре избијања пожара;
- с) Установити да ли су код запаљеног објекта постојала сва прописана противпожарна средства за његову заштиту и да ли су употребљена за гашење;
- д) Утврдити правац ветра и временске прилике за време проласка последњих возова, нагиб пруге, имена очевидаца;
- е) Установити да ли је на неким колима возова који су прошли поред објекта на којем се појавио пожар било пећи за огрев чврстим горивом и да ли је одатле избачена шљака која је могла изазвати пожар на објекту;
- ф) У сваком случају треба утврдити величину и врсту пожара, с назначењем објекта, усева и др, (податке о процењеној штети, узрок, податке о изгорелим предметима, стоци, повређеним људима). Приликом пожара мора се саставити записник о оштећеној имовини с представницима народних власти. Ако је у питању роба предата на превоз, поступити по одредбама Упутства 163.

б) Код повреде или усмрћења људи треба навести:

- а) Име и пол, занимање и стан повређеног (усмрћеног) лица, трајање боловања, последице повреде, радна способност по лекарском налазу;
- б) За сваки несрећни случај који се деси путнику саставља се записник о несрећном случају;
- с) Тачан налаз о стању ствари, стању пруге и возила;
- д) За повређене раднике, по могућности, трајање болести и последице повреде;
- е) Код повреде праскалицом назначити фабрику и датум израде праскалице;
- ф) Код повреде електричном струјом установити у каквом су стању биле направе за изолацију;
- г) У сваком случају повређена лица и сведоке треба саслушати и утврдити начин и узрок повреде, као и чијом кривицом је дошло до повреде, односно под каквим околностима.

2. Сва мерења и проверавања обавља надлежни члан комсије, и то у присуству осталих чланова.

Прилог 7

**СПИСАК БРОЈЕВА ТЕЛЕФОНА
ГЛАВНИХ ДИСПЕЧЕРА И ДИСПЕЧЕРА ВУЧЕ**

радно место	мобилни тел.	фиксни тел.
главни диспечер вуче оперативног одељења вуче	064/8452581	011/3618198
главни диспечер одељења комерцијалне оператике	064/80-72-957	011/361-84-25
диспечер вуче одељења за стп, Карго секције СУБОТИЦА	064/8106860	024/556-601
диспечер вуче одељења за стп, Карго секције НОВИ САД	064/8106855	021/6398937
диспечер вуче одељења за стп, Карго секције БЕОГРАД	064/8106865	011/2577-172
диспечер вуче одељења за стп, Карго секције НИШ	064/8452368	018/238-438
диспечер вуче одељења за стп, Карго секције ПАНЧЕВО	064/8106862	023/566-772
диспечер вуче одељења за стп, Карго секције ПОЖАРЕВАЦ	064/8106662; 064/8106215; 064/8106723	012/222-053; 012/227-357; 034/6795574
диспечер вуче одељења за стп, Карго секције РУМА	064/8106843	022/470-790
диспечер вуче одељења за стп, Карго секције КРАЉЕВО	064/8106725	036/334-962
диспечер вуче одељења за стп, Карго секције УЖИЦЕ	064/8106832	031/713-055
диспечер вуче одељења за стп, Карго секције ЗАЈЕЧАР	064/8106745	019/425-048

Измене, допуне, исправке и тумачења

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

ПРЕГЛЕД
радника и радних места
који морају бити снабдевени овим упутством

Овим упутством морају бити снабдевени:

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

- шеф Карго секције,
- заменик шефа Карго секције,
- шеф ОЈ за одржавање локомотива,
- шеф ОЈ за одржавање теретних кола,
- шеф ОЈ за сервис локомотива,
- шеф ОЈ за вучу возова,
- начелник одељења за саобраћајно-транспортне послове,
- шеф станице,
- помоћник шефа станице,
- оперативни помоћник шефа станице,
- диспечер вуче,
- колски диспечер;

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

- директор сектора за вучу возова,
- заменик директора сектора за вучу возова,
- директор сектора за саобраћајно-транспортне послове,
- заменик директора сектора за саобраћајно-транспортне послове,
- директор сектора за одржавање возних средстава,
- заменик директора сектора за одржавање возних средстава,
- начелник оперативног одељења вуче,
- главни диспечер вуче,
- начелник одељења комерцијалне оператике,
- главни диспечер одељења комерцијалне оператике.
- саветници за РИД
- одељење за безбедност и здравља на раду

С а д р ж а ј

Акционарско друштво за железнички превоз робе “Србија Карго”

Одлука о усвајању Извештаја о степену усклађености планираних и реализованих активности из Програма пословања „Србија Карго“ а.д. за период 1.1. - 31.3.2018. године	1
Упутство о поступцима у случају несрећа и незгода “Србија Карго” а.д.	2

СЛУЖБЕНИ ГЛАСНИК

Издаје: “Железнице Србије” акционарско друштво
Уредник службених гласила: Весна Гојић Вучићевић
Уредништво: Медија центар “Железнице Србије”, Немањина 6, Београд
Телефон: 011/3618-344, ЖАТ: 369 и 13-69

Штампа: д.о.о. “КОМАЗЕЦ”, Инђија