



СЛУЖБЕНИ ГЛАСНИК

ГОДИНА XXXVIII БРОЈ 52
9. октобар 2018.

„ЖЕЛЕЗНИЦЕ СРБИЈЕ“ АКЦИОНАРСКО ДРУШТВО

АКЦИОНАРСКО ДРУШТВО ЗА УПРАВЉАЊЕ ЈАВНОМ ЖЕЛЕЗНИЧКОМ ИНФРАСТРУКТУРОМ “ИНФРАСТРУКТУРА ЖЕЛЕЗНИЦЕ СРБИЈЕ”

**Одлука Одбора директора
„Инфраструктура железнице Србије” а.д.
(од 4.10.2018. године)
Број: 4/2018-966-247**

На основу члана 24. Статута Акционарског друштва за управљање јавном железничком инфраструктуром „Инфраструктура железнице Србије“, Београд, (Службени гласник РС, бр. 60/15, 73/15 и Службени гласник „Железнице Србије“, број 14/17), Одбор директора „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. је, на седници одржаној дана 4.10.2018. године, донео

О Д Л У К У

1. Доноси се Упутство за употребу радио-везе на делу пруге Црвени Крст-Зајечар и Привремени прилог Упутства за употребу радио-везе на делу пруге Црвени Крст-Зајечар.
2. Упутство и Привремени прилог из тачке 1. су саставни део ове одлуке.
3. Ова одлука ступа на снагу даном доношења.
4. Одлуку објавити у Службеном гласнику „Железнице Србије“.

О б р а з л о ж е њ е

Изграђеним системом радио-везе на делу пруге број 216: Црвени Крст–Зајечар–Прахово Пристаниште од станице Црвени Крст до станице Вражогрнац, који је успостављен 2007. године (Упутство за употребу радио-везе на делу пруге Црвени крст-Зајечар, рег. бр. 7, дел. број 15/07-911 од 6.7.2007. године, са I изменама дел. број 15/10-1483 од 10.9.2010. год) постигнут је велики учинак у функционисању, организацији и безбедности саобраћаја.

Даљим отуђењима ТТ каблова, на подручју ОЦ за СП Зајечар, а са циљем стварања услова за безбедно регулисање саобраћаја возова, кретања пружних возила и маневарских састава, 2015.године, део пруге Црвени Крст-Зајечар, на делу од Зајечара до Вражогрнаца, привремено је укључен у систем радио-везе Црвени-Крст Зајечар, док не буде редовно изграђен систем радио-везе на делу Зајечар-Прахово Пристаниште. Стабилне радио-станице из службених места Палилула и Подвис, привремено су премештене у станицу Вражогрнац и на ПП у km: 113+912 (Привремени прилог упутства за употребу радио-везе на делу пруге Црвени Крст-Зајечар, дел. број 20/2015-491 од 17.3.2015. године, рег. број 119).

У циљу безбедног и уредног одвијања саобраћаја, кретања маневарских састава и пружних возила „Инфраструктура железнице Србије“ а.д, у складу са потребама и законском регулативом врши измену и дограђу постојећег система радио-везе, како је у више наврата инсистирало од стране ОЦ за СП Зајечар (допис број 40/2018-I-783/1 од 30.3.2018. године). путем Сектора за СП (допис број 15/2018-391 од 30.3.2018. године), а на основу предложеног од стране Сектора за ЕТП (допис број 21/2018-380) и усвојеног техничког решења (допис број 21/2018-488 од 9.5.2018. године), омогућена је доказива комуникација унутар станице Сврљиг између отправника возова и скретничара, при формирању пута вожње као и између отправника возова и маневристe при послуживању индустријског колосека МИН-ДИВ, односно за потребе затварања и отварања путног прелаза у км 39+606 од стране отправника возова, на потег, извршено је укључивање две преносне радио-станице типа Моторола ГП 340, у постојећу ВХФ мрежу.

С тим у вези због великог броја измена у основном Упутству (у складу са пројектном документацијом) које су ступиле на снагу доношењем Правилника о техничким условим и одржавању железничке телекомуникационе мреже („Службени гласник РС“, број 38/2017) , као и у Привременом прилогу упутства за употребу радио-везе на делу пруге Црвени

Крст-Зајечар, који је у складу са изведеним стањем и потребама за посудањем службених места, донета је Одлука као у диспозитиву.

В.Д. ГЕНЕРАЛНОГ ДИРЕКТОРА

 Др Милољуб Јевтић

**Одлука Одбора директора
 „Инфраструктура железнице Србије” а.д.
 (од 4.10.2018. године)
 Број: 4/2018-966-247**

На основу члана 24. Статута Акционарског друштва за управљање јавном железничком инфраструктуром „Инфраструктура железнице Србије“, Београд, (Службени гласник РС, бр. 60/15, 73/15 и Службени гласник „Железнице Србије“, број 14/17), Одбор директора „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. је, на седници одржаној дана 4.10.2018. године, донео

У П У Т С Т В О
за употребу радио-везе на делу пруге Црвени Крст-Зајечар

1. УВОДНЕ ОДРЕДБЕ

1.1 Уводне напомене

1.1.1 На подручју којим управља „Инфраструктура железнице Србије“ а.д, услед бројних отуђења и других негативних појава, постоје значајни проблеми у вези обезбеђења функционалности средстава за споразумевање на пругама и деловима пруга са ваздушним ТТ кабловима. Ови проблеми су изражени и на регионалној прузи број 216: Црвени Крст – Зајечар – Прахово пристаниште.

1.1.2 У таквим околностима, а са циљем стварања услова за безбедно регулисање саобраћаја возова, кретање пружних возила и маневарских састава, део регионалне пруге број 216, од станице Црвени Крст до станице Зајечар, 2007. године опремљен је радио-мрежом са стабилним радио-станицама за остваривање радио-везе између појединих службених односно радних места путем репетитора.

1.1.3 Овај издвојени систем радио-везе представља основни систем за споразумевање на прузи број 216 од станице Црвени Крста до станице Зајечар и омогућава уредно и квалитетно споразумевање између службених односно радних места (слика 1).



Слика 1: Радио мрежа на делу пруге Црвени Крст-Зајечар

1.2 Предмет упутства

1.2.1 Овим упутством даје се основни опис техничко-технолошког решења система радио-везе на делу пруге Црвени Крст–Зајечар, који поред расположивог некомплетног стабилног система телефонских веза, представља основу средстава за споразумевање на овом делу пруге и употребљава се за послове организовања и регулисања саобраћаја возова, односно кретања пружних возила и маневарских састава.

1.2.2 Овим упутством описан је изглед, техничко-експлоатационе карактеристике и начин употребе стабилних радио-станица.

1.2.3 Овим упутством прописан је начин обављања службе, а у вези с тим и дужности и обавезе запослених (поступци у вези начина споразумевања – најава предаје, предаја и пријем саопштења, послови у вези звоновних сигнала, објављивања саобраћаја возова, укрштавања возова, поступци код службених места са ограниченим радним временом), као и поступак када настане сметња или отказ на систему радио-везе.

1.3 Опште одредбе

1.3.1 Са одредбама овог упутства на доказив начин морају бити упознати сви запослени у службеним местима и на радним местима где су уграђене стабилне радио-станице, запослени који обављају послове у распоредним станицама којима припада овај део пруге, као и запослени који обављају послове надзорне службе, односно послове процесне или унутрашње контролне, заинтересоване стручне службе свих Сектора, Секција и свих организационих јединица које на било који начин учествују у регулисању саобраћаја и вршењу службе на делу пруге (Ниш односно Ниш ранжирна) - Црвени Крст – Зајечар.

1.3.2. Поступци који нису посебно прописани одредбама овог упутства морају се организовати и извршавати на начин како је то прописано одредбама опште важећих саобраћајно-техничких прописа и осталим упутствима и наређењима која се примењују на подручју јавне железничке мреже пруга којим управља „Инфраструктура железнице Србије“ а.д.

1.3.3. Са овим упутством морају на доказив начин бити упознати отправници возова у службеним местима на делу пруге (Ниш односно Ниш Ранжирна) – Црвени Крст – Зајечар, чувари путних прелаза у km 4+438 „Комрен“ и у km 7+500 „Пантелеј“ и саобраћајни диспечери у Одељењима за оперативне послове Зајечар и Ниш.

1.3.4. Ово упутство мора бити прилог Пословних редова станица свих службених места на делу пруге Црвени Крст – Зајечар. Упутство се такође мора налазити и као прилог Пословног реда станице Ниш и Ниш Ранжирна, као станица које припадају распоредним одсецима делу пруге на које се односе одредбе овог упутства. Ово упутство мора се налазити и на радним местима чувара путних прелаза који су опремљени стабилним радио-станицама као и на радним местима саобраћајних диспечера у Одељењима за оперативне послове Ниш и Зајечар који обављају оперативне послове који се односе на део пруге Црвени Крст – Зајечар.

1.3.5 Овим упутством морају бити снабдевене и извршне и организационе јединице саобраћајне делатности, грађевинске делатности и електротехничке делатности у оквиру послова инфраструктуре као и заинтересоване стручне службе матичних Сектора.

1.3.6 Самостално руковање стабилном радио-станицом дозвољено је само запосленима који су упознати са техничко-експлоатационим карактеристикама система радио-везе, оспособљени за руковање стабилном радио-станицом и који су дали писмену изјаву да су упознати са начином рада стабилне радио-станице и начином вршења споразумевања, као и да се осећају способним за самостално обављање службе.

1.3.7 Сваки запослени који обавља службу на делу пруге (Ниш односно Ниш Ранжирна) – Црвени Крст – Зајечар, мора имати у виду да се ниједним прописом, па ни овим упутством, не могу предвидети све ситуације и за њих прописати поступци, тако да се очекује да у сваком појединачном случају задржи присебност и да, у духу одредаба општих прописа и овог упутства, учини све што је у интересу уредног и безбедног одвијања саобраћаја возова, односно кретања пружних возила и маневарских састава.

2. ТЕХНИЧКО-ТЕХНОЛОШКЕ ОДРЕДБЕ

2.1 Основе система радио-везе

2.1.1 Основу система радио-везе чине стабилне радио-станице типа „Motorola GM 360“ са припадајућим антенским системом и напојним уређајем.

2.1.2 За обједињавање рада стабилних радио-станица тј. остваривање веза између стабилних радио-станица употребљава се репетитор типа „Motorola GM 500“ са припадајућим антенским и напојним уређајем. Репетитор је монтиран на објекту емисионе станице.

2.1.3 Основа организовања радио-мреже дата је у шематском облику на слици 2.



Слика 2: Шематски приказ основе организовања радио-мреже

2.1.4 Ова радио-мрежа обезбеђује се остваривањем семидуплексне везе преко репетитора, а омогућава да се у једном тренутку врши предаја поруке само са једне стабилне радио-станице која се прима на свим осталим радио-станицама укљученим у систем радио-везе. Појединачне везе између стабилних радио-станица без посредовања везе преко репетитора користи само служба одржавања преко сервисног канала.

2.1.5 Једновремена предаја и пријем порука на једној стабилној радио-станици или једновремена предаја порука са две стабилне радио-станице није могућа.

2.1.6 Радио-мрежа укључена је на регистрофон који се налази у станици Ниш.

2.1.7 За употребу овог система радио-везе обезбеђена су два канала и то:

- један радни канал који носи назив „Радни канал“ и
- један сервисни канал који носи назив „Сервисни канал“.

За ове канале су одређене и потврђене фреквенције од стране надлежног органа, а са потребним подацима располажу надлежне службе електротехничке делатности.

2.1.8 Систем радио-везе редовно се употребљава на радном каналу, а само за потребе службе одржавања система радио-везе користи се сервисни канал.

2.2 Службена и радна места укључена у радио-мрежу

2.2.1 У радио-мрежу на делу пруге Црвени Крст–Зајечар укључена су службена места која регулишу саобраћај возова: Црвени Крст, Матејевац, Грамада*, Сврљиг, Палилула*, Подвис*, Књажевац, Минићево, Грљан и Зајечар. У овим службеним местима стабилне радио-станице налазе се у канцеларији отправника возова, на њиховим радним местима. Систем радио-везе на овом делу пруге не обухвата службена места на отвореној прузи односно стајалишта и товаришта.

2.2.2 У ову радио-мрежу осим службених места која учествују у регулисању саобраћаја возова укључени су и путни прелази :

- у km 4+346: „Комрен“ и
- у km 7+500: „Пантелеј“.

Стабилне радио-станице се налазе на радним местима чувара путних прелаза.

2.2.3 Да би се обезбедило оперативно праћење извршења саобраћаја односно предузимале потребне оперативне мере на делу пруге Црвени Крст–Зајечар у систем радио-везе укључена су и радна места саобраћајних диспечера у Одељењима за оперативне послове Зајечар и Ниш.

2.2.4 Да би се обезбедио надзор и контрола рада у оквиру радио-мреже је и служба одржавања система радио-везе којој је омогућено и дозвољено да у свему користи ову радио-везу за потребе њеног одржавања.

2.2.5 Преглед свих организационих јединица и радних места укључених у систем радио-везе као и називи који се за та места појављују на дисплеју стабилних радио- станица дати су у Табели 1.

Табела 1: Преглед службених и радних места укључених у радио-мрежу

Р. бр.	Организациона јединица на прузи	Радно место	Назив на дисплеју
1.	Одељење за ОП Ниш	саобаћ. диспечер	Operativnonis
2.	станица Црвени Крст	отправник возова	Crveni Krst
3.	ПП у km 4+436 „Комрен“	чувар путног прелаза	PP Komren
4.	ПП у km 7+500 „Пантелеј“	чувар путног прелаза	PP Pantelej
5.	станица Матејевац	отправник возова	Matejevac
6.	укрсница Грамада*	отправник возова	Gramada
7.	станица Сврљиг	отправник возова	Svrljig
8.	укрсница Палилула*	отправник возова	Palilula
9.	станица Подвис*	отправник возова	Podvis
10.	станица Књажевац	отправник возова	Knjazevac
11.	станица Минићево	отправник возова	Minicevo
12.	станица Грљан	отправник возова	Grljan
13.	станица Зајечар	отправник возова	Zaječar
14.	Одељење за ОП Зајечар	саобраћ. диспечер	Operativnoza
15.	Служба одржавања система радио- везе		Servis

* Монтирана је потребна антена опрема али нису уграђене стабилне радио-станице. У случају да настане потреба за посудањем ових службених места, она ће бити опремљена стабилним радио-станицама и о томе ће бити обавештени сви заинтересовани.

2.3 Опис стабилне радио - станице

2.3.1 Стабилну радио-станицу типа „Motorola GM 360“ чини кућиште радио-станице, микрофон, антена и напојни уређај. Предња страна кућишта радио-станице представља управљачко-контролни део и садржи одговарајуће светлосне и механичке елементе: светлосне показиваче, дугме за укључивање (искључивање) и регулисање јачине звука, прикључак за микрофон, информациони дисплеј, тастере и звучник (Слика 3).



Слика 3: Изглед стабилне радио-станице

• Светлосни показивачи

Светлосни показивачи: црвени, жути и зелени налазе се на горњем левом делу кућишта, с лева на десно. Њихова значења дата су у Табели 2:

Табела 2: Светлосни показивачи на предњој плочи радио станице

Светлосни показивач	Намена	Стање	Значење
Црвени	за заузетост радног канала показује да је радни канал заузет предајом са сопствене или са неке друге радио-станице	светли мирном светлошћу	врши се предаја са ове радио- станице
		светли трепћућом светлошћу	радни канал је заузет јер нека друга радио-станица врши предају

Жути	за активност радио станице показује да ли је радио- станица укључена (активна) или није укључена (није активна)	светли мирном светлошћу	радио-станица је укључена (активна је)
		не светли	радио-станица није укључена (није активна)
Зелени	за припрему радио- станице за рад показује да се радио- станица по укључењу припрема за рад	светли мирном светлошћу	укључена радио-станица се припрема за рад и још није спремна за употребу
		не светли	радио-станица није спремна за употребу, кратко притиснути тастер предаје на стоном микрофону

• Дугме за укључење (искључење) и подешавање јачине звука

Стања која се остварују притиском на ово дугме дата су у Табели 3.

Табела 3: Дугме за укључење (искључење) и јачину звука	
Врста деловања на дугме	Ефекат деловања
дужи притисак ако је радио-станица искључена	радио-станица се укључује
дужи притисак ако је радио-станица укључена	радио-станица се искључује
окретање надесно	повећава се јачина емитованог звука
окретање налево	смањује се јачина емитованог звука

• Прикључак за микрофон

У доњем левом углу налази се утичница за микрофон, могућа стања дата су у Табели 4.

Табела 4: Утичница за микрофон	
Врста деловања	Ефекат деловања
прикључак микрофона је утакнут	микрофон се може употребљавати
прикључак микрофона је извучен	микрофон се не може употребљавати

• Информациони дисплеј

Служи за приказ изабраног канала на коме се ради, са њега се читава одакле је позив, тј. одакле је упућен последњи позив. Показивања дисплеја дата су у Табели 5.

Табела 5: Информациони дисплеј	
На дисплеју је исписано:	Значење :
„Radni kanal“	радио-систем ради на радном каналу
исписан текст „Сервисни канал“	радио-систем ради на резервном каналу
исписан назив места (у време упућивања позива)	место из којег се упућује позив у време упућивања позива
„backlight Tmd“ у трајању од 0,5 s	извршено је укључивање позадинског осветљења дисплеја

Идентификација радног места врши се у комуникацији две и више фиксних радио- станица.

• Тастери

Испод информационог дисплеја налази се десет тастера који су распоређени у два реда од по пет тастера, а груписани су према наменама: тастери за избор радног канала, функцијски тастери и тастери за регулисање осветљења дисплеја.

Тастери за избор радног канала су централни тастери са стилизованим стрелицама нагоре и надоле. Притиском на ове тастере, врши се промена радног канала ако постоји више радних канала. С обзиром да постоји само један радни канал, тастере за избор радног не треба употребљавати. Притиском на неки од ових тастера чује се звучни сигнал али не долази до промене канала.

Функцијски тастери су значајни за функционалност радио-станице и у овом радио- систему није дозвољена њихова употреба од стране корисника. Евентуална употреба ових тастера не изазива никакве аудио-визуелне манифестације.

Тастери за регулисање осветљавања информационог дисплеја носе ознаке P1 и P2, крајње леви, односно P3 и P4, крајње десни тастери. Употребљавају се за укључивање позадинског осветљења дисплеја. Употреба било ког од ова четири

тастера има потпуно исти ефекат. Када се притисне неки од наведених тастера на дисплеју се укључује позадинско осветљење и порука „backlight Tmd“ која се гаси у року од 0,5 s. Позадинско осветљење остаје укључено 5 s после чега се аутоматски гаси.

- **Звучник**

На десној страни предње плоче налази се звучник који се користи за емитовање пријемне поруке.

2.3.2 **Опис микрофона** – микрофон може бити: **стони и ручни**. Врста микрофона не утиче на функционалност радио-везе већ само на начин употребе.

Стони микрофон на доњем делу сталка има два тастера (Слика 4):

- тастер предаје (десни) за предају порука, мора бити притиснут све време када се врши предаја саопштења. Уколико тастер није притиснут за време предаје саопштења, оно неће бити емитовано;
- тастер без функције (леви) у овом систему радио-везе нема никаквих функција.

Са леве стране ручног микрофона налази се тастер предаје. Његова намена је иста као код тастера предаје код стоног микрофона. Употреба микрофона могућа је само ако је утакнута утичница за микрофон и радио-станица укључена.



Слика 4: **Стони микрофон**

Ручни микрофон са своје леве стране има тастер предаје. Намена и употреба тастера предаје је у свему истоветна тастеру предаје код стоног микрофона. У садашњем стању у употреби су стони микрофони.

2.3.3 **Антена** – свака стабилна радио-станица има своју антену са кружним зрачењем типа TRIVAL AD – 11/G. Антена је смештена на погодном месту на крову зграде службеног места односно службене зграде у којој се налази стабилна радио-станица.

2.3.4 **Напојни уређај** – Напојни уређај стабилне радио-станице састоји се од основног и помоћног извора напајања. Стабилна радио-станица нема резервни извор напајања. Основни извор напајања је прикључак на градску ЕДБ мрежу преко AC/DC исправљача напона 220V, 50Hz/12V службеног места где је смештена стабилна радио-станица. Помоћни извор напајања за стабилну радио-станицу су акумулаторске батерије капацитета 12V/40Ah којима се обезбеђује употреба радио-станице у времену до 6 сати. Акумулаторске батерије смештене су, на погодном месту, уз стабилну радио-станицу.

2.4 Остали елементи система радио-мреже

2.4.1 **Репетитор** – У овом упутству нису дати опис и технички подаци за репетиторе који се налази на планини Тупижници и на локацији Вишеград јер су искључиво у функцији остаривања система радио-везе, што је од значаја за службу одржавања. Репетитор има свој напојни уређај који је истоветан напојном уређају стабилне радио-станице.

2.4.2 **Регистрофон** - Овај систем радио-везе укључен је у регистрофон који се налази у станици Ниш. Путем овог регистрофона обезбеђено је једнострано снимање радио-везе.

2.4.3 У вези употребе регистрофона важе одредбе Упутства за коришћење регистрофона типа MDD500/MDR2000 (*Упутство Ж. бр. 285/04-301 од 27.01.04. године, рег.бр. 371, ЖТП „Београд“*).

2.5 Остале технолошке одредбе

2.5.1 Систем радио-везе на делу пруге Црвени Крст–Зајечар представља основни систем за споразумевање путем кога редовно комуницирају службена и радна места која су укључена у систем радио-везе. Елементи старог система везе (класични индукторски телефони повезани путем ваздушних водова) користе се само у изузетним случајевима и у обиму колико је то могуће с обзиром да је тај систем везе некомплетан. Исто се односи и на споразумевање путем телефонских прикључака укључених у систем стабилне јавне телекомуникационе мреже.

2.5.2 Свака стабилна радио-станица у овом систему радио-везе је отпремна када отпрема сопствене фонограме (телеграме) или када транзитира телеграме које је примила.

2.5.3 Свака стабилна радио-станица је упутна када прима фонограме (телеграме) за себе или за транзитирање. Давање осталих телеграма (фонограма) путем овог система могуће је само изузетно у слободним интервалима и ако се давањем тих телеграма (фонограма) не ремети организовање и извршење саобраћаја на делу пруге Црвени Крст – Зајечар.

2.5.4 Овај систем радио везе прилагођен је тако да је време предаје ограничено на 60 секунди. Уколико је за поруку која се предаје потребно више од 60 секунди веза се аутоматски прекида и за наставак предаје поруке веза се мора поново успоставити.

2.5.5 У случају да је регистрофон неисправан или искључен односно када није обезбеђено доказно споразумевање сва споразумевања која се остварују путем радио- везе, а односе се на послове регулисања и извршења саобраћаја морају се вршити у присуству сведока.

2.5.6 Систем радио-везе на овој прузи је у употреби свакодневно 24 сата непрекидно.

2.5.7 Стабилна радио станица која се налази у службеном месту односно на радном месту са прекидом службе у употреби је само у време када се служба обавља.

Када је служба у прекиду, односно када нема других запослених који би употребљавали радио-станицу (чувар станице, чувар путног прелаза) стабилна радио-станица мора бити искључена.

2.5.8 Стабилне радио-станице типа „Motorola GM 360“ су основно средство електротехничке делатности односно Секције за ЕТП Ниш, а организационим јединицама Секције за саобраћајне послове Ниш, ОЦ за СП Зајечар, Одељењима за саобраћајне послове Зајечар и Ниш као и Секцији ЗОП Зајечар, стабилне радио-станице са припадајућом опремом су дате на коришћење.

3. ИЗВРШНЕ ОДРЕДБЕ

3.1 Руковање радио станицом

(а) – укључивање радио-станице

3.1.1 Да би се радио-станица укључила/искључила потребно је дуже притиснути дугме за укључивање/искључивање и јачину звука.

Након тога:

- чује се једноличан тон из звучника у трајању од око 1 секунде;
- на светлосним показивачима светли зелена светлост која показује да се радио-станица припрема за рад и
- на информативном дисплеју исписује се порука „Ž.S.“.

Ово значи да је радио-станица укључена и да је у току припрема за њену употребу али се у то време радио-станица још не може употребљавати.

3.1.2 Када је радио-станица спремна за употребу:

- гаси се показивач за припрему радио- станице за рад односно зелена светлост и
- текст на информационом дисплеју се мења и показује „Радни канал“,
- и може почети њено коришћење.

(б) – поступак пријема саопштења

3.1.3 Када је радио-станица у употреби, а следи пријем саопштења настаје следеће стање:

светлосни показивач за заузетост радног канала светли црвеном трепћућом светлошћу (радни канал заузет) и да није могућа предаја већ само пријем поруке;

- на информативном дисплеју исписује се назив места одакле се прима порука и
- чује се аудио порука која се емитује односно прима путем звучника.

3.1.4 На стабилној радио-станици која прима позив у време пријема позива није потребно ништа радити већ је довољно само слушати аудио поруку која се прима.

3.1.5 Назив места које се појављује на дисплеју означава место одакле је позив примљен и тај назив остаје на дисплеју све до наредног позива који буде примљен на истој стабилној радио станици.

(в) – поступак предаје саопштења

3.1.6 Када је радио-станица у употреби, а следи предаја саопштења потребно је да:

- радио-станица буде укључена односно светлосни показивач за активност радио-станице светлети мирном жутом светлошћу;
- говорни канал буде слободан односно светлосни показивач за заузетост радног канала буде таман.

3.1.7 Осим тога потребно је на микрофону држати притиснут тастер за предају и у микрофон изговорити поруку која се упућује.

Тастер за предају мора бити притиснут све време предаје поруке јер ће у противном бити пренет само део поруке који је упућен у време док је тастер притиснут.

3.1.8 Када се са стабилне радио-станице упућује позив, на стабилној радио-станици светли црвеном мирном светлошћу светлосни позивач заузетости канала.

(г) – регулисање јачине звука

3.1.9 Када је потребно променити јачину звука аудио- сигнала који се прима дугме за укључење/искључење и јачину звука треба окренути:

- удесно до жељеног нивоа за повећање јачине звука;
- улево до жељеног нивоа за смањење јачине звука.

(д) – промена радног канала

3.1.10 Када се радио-станица употребљава на радном каналу, а потребно је прећи на рад на сервисни канал треба притиснути један од тастера за избор радног канала и промена канала настаје одмах аутоматски.

Притиском на један од тастера за избор радног канала аутоматски се мења радни канал и на дисплеју се појављује текст „Сервисни канал“ после чега се стабилна радио- станица употребљава на исти начин као и када се употребљава на радном каналу.

3.1.11 Када се радио- станица употребљава на резервном каналу, а потребно је прећи на рад на радном каналу треба притиснути један од тастера за избор радног канала и радио- станица се аутоматски враћа на рад на радном каналу, а на дисплеју се исписује текст “Радни канал”.

3.1.12 Приликом промене канала назив канала остаје на дисплеју све док не буде примљен први позив.

(ђ) – осветљавање дисплеја

3.1.13 Када запослени који употребљава стабилну радио-станицу жели да осветли подлогу дисплеја која је редовно неосветљена то чини притиском једног од тастера Р1, Р2, Р3 или Р4.

3.1.14 Осветљење позадине се врши аутоматски и траје 5 секунди после чега се само гаси.

(з) – искључивање радио станице

3.1.15 Да би се радио-станица која је укључена искључила потребно је дуге притиснути дугме за укључивање/искључивање и јачину звука.

3.1.16 По притиску дугмета за укључивање/искључивање и јачину звука радио- станица се аутоматски искључује, тако што се искључује дисплеј и светлосни показивачи који су светлели у време искључења радио станице. Никаквих аудио ефеката код искључења радио станице нема.

3.1.17 По искључењу радио-станице она се не може употребљавати до поновног укључења.

3.2 Поступци при споразумевању

(а) – основне одредбе

3.2.1 С обзиром да је системом радио- везе обухваћено укупно 13 корисника, а да се располаже само једним радним каналом, неопходно је да се споразумевање обавља брзо и ефикасно да би радни канал био слободан што дуже, односно да би његова расположивост била већа.

3.2.2 Сва саопштења која се дају морају бити кратка, јасна, концизна и недвосмислена како неби настале нејасне ситуације. Посебно се мора водити рачуна да се тачно зна из којег службеног односно радног места за које службено односно радно место се упућује саопштење.

3.2.3 Код употребе система радио-везе треба водити рачуна да приоритет имају возни фонограми (телеграми) чији се садржај односи на регулисање саобраћаја возова, кретање пружних возила и маневарских састава (допуштења, одјаве, авизе, утврђивање укрштавања, наређења за писмено обавештавање возног особља и сл.) у односу на фонограме (телеграме) чији се садржај односи на остали рад у вези са саобраћајем возова (ред вожње посебних возова, промене у саобраћају возова, закашњења возова).

3.2.4 Код давања бројева фонограма изостаје навођење ознаке „f“ (*ознака за пословни телеграм*) због убрзања рада и скараћивања времена заузетости радног канала.

3.2.5 С обзиром да је време трајања предаје саопштења ограничено на 60 секунди, после сваког давања било каквог саопштења морају се изговорити речи: „Крај предаје“. Ове речи морају бити саставни део краја сваког фонограма.

3.2.6 Уколико на крају фонограма нису дате речи „**Крај предаје**“ сматра се да фонограм није уредно предат односно да није комплетан.

3.2.7 Када је регистрофон у функцији и обезбеђује снимање споразумевања која се односе на регулисање саобраћаја возова, односно кретање пружних возила и маневарских састава (тражење и давање допуштења, давање одјаве, утврђивање укрштавања итд.) споразумевање не треба вршити у присуству сведока.

3.2.8 Када регистрофон не обезбеђује доказано споразумевање неопходно је обезбедити сведока. Сведока обезбеђује службено место које упућује фонограм пре почетка упућивања фонограма. То чини на начин као када се примаоцу најављује давање фонограма али са напоменом: „Позива се сведок“. За сведока треба позивати позадије службено место.

3.2.9 У случају настанка било каквих нејасноћа или сумњи у вези примања и давања фонограма потребно је пре поступања по датом фонограму извршити проверу веродостојности, садржаја и уредност предаје односно пријема фонограма. Ово се чини позивањем службеног места које је предало односно примило фонограм.

(б) – Процедуре давања фонограма

3.2.10 Позивање и одазивање

Пре сваког давања фонограма позивање и одазивање се врши на следећи начин:

„**Овде** (назив станице, презиме о. возова), **позива се** (назив станице) **примате ли** (укрштавање, допуштење, авизу, одјаву, презиме о. возова).”

„**Овде** (назив станице, презиме о. возова), **примам.**”

При предавизирању путним прелазима позивање и одазивање се врши на следећи начин:

„**Овде** (назив станице, презиме о. возова), **примате ли предавизу.**”

„**Овде** (назив станице, презиме о. возова), **примам.**”

3.2.11 Поступак давања фонограма о укрштавању

Понуда и обавештење о примању укрштавања :

„**Број** **воз број** **укрстиће се да возом број** у (назив станице, презиме о. возова), **крај предаје.**”

„**Број** **воз број** **укрстиће се да возом број** у (назив станице), **споразуман** (презиме о. возова), **крај предаје.**”

Потврда пријема фонограма о утврђеном укрштавању даје станица утврђеног укрштавања, односно станица која даје пристанак за укрштавање, као и све остале станице које су присуствовале утврђивању укрштавања станици која је нудила телеграм о укрштавању возова и то:

„(Назив станице).....**Разумео.** (презиме о. возова)“

Одбијање понуђеног фонограма за укрштавање

„**Број**....., **укрштавање у станици**..... **немогуће** (презиме о.возова), **крај предаје.**“

3.2.12 Поступак тражења допуштења

Понуда и обавештење о пријему фонограма о допуштењу:

„**Број** **примате ли воз број** (презиме о.возова), **крај предаје**”

„**Број** **воз број**..... **примам** (презиме о.возова), **крај предаје**”

Потврда пријема

„(Назив станице која је тражила допуштење) *Разумео*. (презиме о. возова).“

Одбијање понуђеног фонограма о допуштењу

„*Број*....., *нека чека воз бр*..... (презиме о.возова), *крај предаје*“

„*Број*..... *нека чека воз бр*..... *минута*.... (презиме о. возова), *крај предаје*“

3.2.13 Поступак око пријављивања одласка воза**Давање авизе**

„*Воз број*.....*оде на време или у ... час...мин.* (презиме о. возова), *крај предаје*. ”

3.2.14 Поступак око давања фонограма предавизирања одласка воза**Предавизирање путном прелазу**

„*Број* *воз бр*.....*полази из станице* *у* (презиме о. возова), *крај предаје*. ”

Потврда пријема

„ *Број* *путни прелаз* (назив путног прелаза),*Разумео* (презиме чувара путног прелаза).“

3.2.15 Поступак око давања одјаве**Давање одјаве**

„*Број*.....*воз бр*.....*овде* (презиме отправника возова), *крај предаје* ”

Потврда пријема

„(Назив станице која је добила одјаву)*Разумео*. (презиме о.возова).“

3.2.16 Давање расписа

У случају да путем радио везе треба дати распис пре давања расписа потребно је обезбедити да сва службена места која треба да приме распис буду присутна на радио вези. То се чини тако што се једним саопштењем позову сва она службена места која треба да приме распис са напоменом да предстоји давање расписа. На тај позив сва позвана службена места морају се одазвати и потврдити да су присутна и спремна за пријем расписа.

Када се телеграм (или више телеграма) односи на више станица (прималаца), онда се даје одједном расписом.

Отправник возова који даје распис на линији и обавештава станице о давању расписа фонограмом :

Позивање и одазивање

„*Овде*..... (назив станице, презиме о. возова) *распис од*..... (назив станице) *до*.....“ и позива све станице почев од најудаљније.

Када станице чују фонограмом расписа, морају се припремити за пријем и када буду позване , морају се одазвати речима:

„*Овде* (назив станице)“ , свака станица онда када на њу дође ред.

Када се одазову све позване станице приступа се давању расписа. После завршене предаје расписа најудаљенија (крајња) станица понавља текст примљеног расписа ради сравњења, при чему остале станице и станица која је дала распис контролишу исправност примљеног текста. По завршеном сравњењу дају се потврде на примљене расписе, и то почев од најудаљеније станице.

Потврда пријема

„*Бр*.....*примио у*..... (назив станице, презиме о. возова)“

Станица која је дала распис уноси примљене потврде пријема у ТТ дневник, уписујући број и презиме лица које је примило телеграм.

Уколико нека станица није присуствовала пријему расписа треба и њу регистровати у ТТ дневник како би јој распис био предат накнадно.

3.2.17 Ако је за давање фонограма потребно више од 60 s, веза ће се аутоматски прекинути. Везу је потребно поново успоставити и наставити давање фонограма, тако да се садржај фонограма преда у целости. У овим случајевима прималац је дужан да буде спреман на поновно успостављање везе и наставак пријема фонограма.

(в) – евидентирање саопштења

3.2.18 У случајевим када је регистрофон исправан и уредно функционише сва примљена и дата саопштења морају се евидентирати у одговарајуће рубрике саобраћајног дневника (тражење и давање допуштења, дата одјава и сл.), односно

евидентирати у целости (у пуном тексту) у одговарајући бележник (телеграфско-телефонски дневник С-43 и сл.) зависно од врсте фонограма.

3.2.19 У случајевима када је регистрофон неисправан или не функционише уредно сва примљена и дата саопштења, укључујући и фонограме које дају сведоци, морају се евидентирати у телеграфско-телефонски дневник С-43, у целости.

3.3 Начин вршења појединих послова

(а) – основне одредбе

3.3.1 Поједини послови у вези регулисања саобраћаја возова, односно кретања пружних возила и маневарских састава, у овом систему радио-везе не могу да се обављају у складу са општим прописима. У вези давања звоновних сигналних знакова, објављивања саобраћаја возова, укрштавања возова као и код службених места са ограниченим радним временом поступа се у складу са одредбама овог упутства.

3.3.2 За сва споразумевања која се обављају у вези ових послова мора бити у свему испоштован начин споразумевања који је прописан одредбама овог упутства.

(б) – поступци у вези звоновних сигналних знакова

3.3.3 Радио-веза представља основни систем за споразумевање, који онемогућава давање звоновних сигнала, па се по питању објављивања вожње возова и објављивања опасности поступа као да је уређај за давање звоновних сигнала у квару.

(в) – сигнални знаци за објављивање вожње воза

3.3.4 На делу пруге Црвени Крст – Зајечар објављивање вожње воза врши се у складу са одредбом чл. 5 тач. 15 Сигналног правилника, при чему се уместо телефонског споразумевања користи радио-веза, односно објављивање вожње воза врши се пријавом поласка воза која се даје радио-везом, фонограмом који гласи :

„Воз број долази“.

3.3.5 На делу пруге Ниш - Црвени Крст објављивање вожње воза врши се електричним сигналним звоном, давањем одговарајућег сигналног знака.

3.3.6 Сви остали послови у вези давања сигналах знакова за објављивање вожње воза обављају су према одредбама чл. 5 тач. 9 – 19, Сигналног правилника.

(г) – сигнални знак за опасност

3.3.7 На делу пруге Црвени Крст – Зајечар објављивање опасности врши се давањем фонограма који гласи: “**Опасност**, - (називи службених места међустаничног растојања на којем је настала опасност)” . У овом случају речи „Крај предаје“ изостају али се по предузимању мера мора дати објашњење о разлозима давања овог фонограма.

3.3.8 На делу пруге Ниш - Црвени Крст објављивање опасности врши се електричним сигналним звоном, давањем одговарајућег сигналног знака.

3.3.9 Сви остали послови у вези давања сигналног знака опасности обављају су према одредбама чл. 5 тач. 20 до 29 Сигналног правилника.

(д) – поступци у вези објављивања саобраћаја возова

3.3.10 На распоредним одсечима којима припада део пруге где је у употреби систем радио-везе (Ниш–Зајечар, за возове за превоз путника и Ниш Ранжирна–Зајечар, за теретне возове) нису сва службена места укључена у систем радио-везе тако да не постоји могућност да једновременно сва службена места добијају Извештај о променама у саобраћају, тако да се у вези давања и примања Извештаја о променама у саобраћају возова поступа на начин који је прописан одредбама овог упутства.

3.3.11 На распоредном одсеку Ниш – Зајечар поступа се према следећем:

(а) – смер Ниш – Зајечар

- станица Ниш извештај о променама у саобраћају возова даје телефоном на ОВ линији као фонограм станици Црвени Крст
- станица Црвени Крст транзитира извештај о променама у саобраћају возова путем радио-везе фонограмом свим осталим службеним местима до распоредне станице Зајечар

(б) – смер Зајечар – Ниш

- станица Зајечар извештај о променама у саобраћају возова даје путем радио-везе као фонограм свим службеним местима до станице Црвени Крст
- станица Црвени Крст транзитира извештај о променама у саобраћају возова телефоном на ОВ линији као фонограм станици Ниш

3.3.12 На распоредном одсеку Ниш Ранжирна – Зајечар поступа се према следећем:

(а) – смер Ниш Ранжирна – Зајечар

- станица Ниш Ранжирна извештај о променама у саобраћају возова даје телефоном на ОВ линији као фонограм станици Црвени Крст
- станица Црвени Крст транзитира извештај о променама у саобраћају возова путем радио-везе фонограмом свим осталим службеним местима до распоредне станице Зајечар

(б) – смер Зајечар – Ниш Ранжирна

- станица Зајечар извештај о променама у саобраћају возова даје путем радио-везе као фонограм свим службеним местима до станице Црвени Крст
- станица Црвени Крст транзитира извештај о променама у саобраћају возова телефоном на ОВ линији као фонограм станици Ниш Ранжирна

3.3.13 Сви остали послови у вези објављивања промена у саобраћају возова обављају се према одредбама чл. 33 Саобраћајног правилника и чл. 24 Саобраћајног упутства .

(ђ) - поступци у вези укрштавања возова

3.3.14 Сва укрштавања која утврђују службена места на делу пруге Црвени Крст – Зајечар обављају се употребом радио-везе према одредбама чл. 50 и 51, Саобраћајног правилника Процедура давања фонограма дата је у делу (б) тачке 3. 2 овог упутства.

3.3.15 У случајевима када станица Ниш треба да одреди укрштавање на делу пруге Црвени Крст – Зајечар станица Ниш ће захтевати од станице Црвени Крст да то учини и по извршеном да обавести станицу Ниш. Сва споразумевања по овом питању између станице Ниш и Црвени Крст морају се вршити на доказан начин.

3.3.16 Сви остали послови у вези укрштавања возова обављају су према одредбама одсека X (чл. 50. и 51) Саобраћајног правилника 2.

(е) - поступци у случају прекида саобраћајне службе у службеним местима

3.3.17 Када је у службеном месту које је опремљено радио везом служба организована са ограниченим радним временом пре прекида службе отправник возова је дужан у свему да поступи на начин како је то прописано одредбама чл. 33 Упутства 40.

3.3.18 Када су испуњени услови за прекид службе, а службено место остаје непосредно, отправник возова је дужан да искључи стабилну радио станицу, што чини на начин који је прописан одредбама тач. 3.1.14. овог упутства.

3.3.19 Пре почетка службе отправник возова је дужан да укључи стабилну радио станицу, што чини на начин који је прописан одредбама тач. 3.1.1. овог упутства.

3.3.20 На почетку службе, пошто је стабилна радио станица укључена, отправник возова је дужан у свему да поступи на начин како је то прописано одредбама чл. 33 Саобраћајног упутства.

3.3.21 У случајевима када је службено место са ограниченим радним временом, али када у време када се не врши служба, службено место остаје поседнуто чуварем станице, чуварем путног прелаза или неким другим службеним лицем стабилна радио станица се у време завршетка службе отправника возова не искључује већ се даље користи од стране запосленог који поседује службено место.

3.4 Поступци у случају кvara

(а) – пријављивање отказа и сметњи

3.4.1 У случају недостатка уређаја или система који може да угрози безбедно и уредно одвијање саобраћаја или у случају настанка сметње на радио-станици која нитно не утиче на њено функционисање и не угрожава одвијање саобраћаја потребно је да отправник возова (чувар путног прелаза) одмах:

- изврши проверу да ли је за радио-станицу прикључено напајање и антенски кабл;
- отклони друге недостатке које може сам отклонити.

Ако сметњу (отказ) не може сам да отклони отправник возова обавештава службу одржавања о времену, месту и врсти сметње (отказа), са што детаљнијим описом, а чувар путног прелаза обавештава отправника возова надзорне станице или првог поседнутог службеног места

3.4.2 Отказ или сметња пријављује се саобраћајном диспечеру у Одељењу за оперативне послове Зајечар. Саобраћајни диспечер у Одељењу за оперативне послове Зајечар примљену пријаву о отказу или сметњи одмах прослеђује служби за одржавање система радио-везе у Нишу. Ово се чини, ако је могуће, путем радио-везе, а ако то није могуће, путем телефона укљученог у јавну телекомуникациону мрежу или посредовањем неког другог службеног или радног места.

3.4.3 У вези пријављивања кварова и сметњи у свему се поступа као код осталих СС односно ТТ уређаја и постројења односно у складу са општим прописима.

(б) – поступци у случају сметњи и отказа на стабилној радио- станици

3.4.4 У случају отказа на стабилној радио-станици, ако је недостатак такве природе да се не може отклонити на лицу места од стране запослених из службе одржавања и да није могућа њена употреба, потребно је да електротехничка делатност, до оправке стабилне радио станице у том службеном месту, односно на том радном месту, обезбеди резервну радио-станицу која ће омогућити обављање радио-саобраћаја до оправке стабилне радио-станице.

3.4.5 У случају отказа на стабилној радио-станици, ако је недостатак такве природе да се не може отклонити на лицу места од стране запослених из службе одржавања и да није могућа њена употреба, потребно је да електротехничка делатност, обезбеди резервну радио-станицу која ће вршити посредством неког другог службеног или радног места исту је немогуће употребљавати при чему треба имати у виду одредбу чл. 79 тач.1 Правилника 2, али се морају предузети све мере како би безбедност саобраћаја била очувана.

3.4.6 У случају отказа на стабилној радио-станици, ако је квар такве природе да се споразумевање не може вршити ни посредством неког другог службеног или радног места па се иста не може употребљавати треба имати у виду одредбу чл. 79 тач. 2 Саобраћајног правилника.

3.4.7 У случају отказа на стабилној радио-станици која се налази на путном прелазу ако је недостатак такве природе да се споразумевање не може вршити ни посредством неког другог службеног или радног места поступа се према одредбама чл. 63 тач. 5 Саобраћајног правилника односно сматра се да је путни прелази необезбеђен, о чему возно особље мора бити обавештено општим налогом.

3.4.8 У случајевима да се споразумевање не може вршити употребом радио-везе потребно је да се поступа у складу са одредбама Упутства о начину регулисања саобраћаја у условима ограничених могућности при споразумевању на подручју Секције за СТП Зајечар (Упутство дел. бр. 144-031/01 од 15.01.01. године, регистарски број 295, ЖТП “Београд”)

(в) – поступци у случају отказа или сметње на регистрофону

3.4.9 У случају отказа или сметње на регистрофону, у случају да се регистрофон искључи из употребе или у било којем другом случају када регистрофон у станици Ниш не ради, а како је обезбеђено само једнострано снимање, то не постоји доказно споразумевање па се сва споразумевања која се односе на регулисање саобраћаја возова, односно кретања пружних возила и маневарских састава, на делу пруге Црвени Крст–Зајечар морају вршити путем сведока.

3.4.10 Да регистрофон не ради утврђује унутрашњи отправник возова станице Ниш на основу показивача рада регистрофонског уређаја, а који се налазе у канцеларији унутрашњег отправника возова станице Ниш.

(г) - посебне одредбе за станице Ниш и Црвени Крст

3.4.11 Када унутрашњи отправник возова станице Ниш утврди да регистрофон не ради дужан је одмах обавестити посебним фонограмом унутрашњег отправника возова станице Црвени Крст о насталој ситуацији и потреби да се сва споразумевања која се односе на регулисање саобраћаја возова, односно кретања пружних возила и маневарских састава, на делу пруге Црвени Крст - Зајечар морају вршити путем сведока.

3.4.12 Када је унутрашњи отправник возова станице Црвени Крст примио фонограм да у станици Ниш регистрофон не ради обавезан је да одмах путем система радио- везе да распис – фонограм свим службеним местима на делу пруге од станице Црвени Крст до станице Зајечар да регистрофон на који је везана радио-веза не ради и да се сва споразумевања морају вршити путем сведока.

(д) – вођење података о отказима и сметњама

3.4.13 Евидентирања насталих сметњи и отказа (врста, време и место настанка) као и евидентирање отклањања сметњи и отказа (време отклањања, стручно образложење узрока итд.) на систему радио- везе врши се у Бележнику сметњи В-11.

3.4.14 У вези вођења ових евиденција у свему се поступа према одредбама чл. 39 Саобраћајног упутства.

3.4.15 Споразумевања која се врше у смислу одредаба тач. 3.4.2 овог Упутства отправник возова и саобраћајни диспечер су обавезни да евидентирају у С-43.

4. ПРЕЛАЗНЕ И ЗАВРШНЕ ОДРЕДБЕ

4.1. Прелазне одредбе

4.1.1 Ово упутство ступа на снагу даном доношења.

4.1.2 Почетак примене овог упутства биће одређен и објављен посебним телеграмом „Инфраструктура железнице Србије” а.д.

4.2 Завршне одредбе

4.2.1 Ступањем на снагу овог упутства престаје да важи Упутство за употребу радио-везе на делу пруге Црвени Крст-Зајечар, деловодни број 15/07-911 од 06.07.2017. године, регистарски број 7, као и Упутство о I Изменама и допунама: рег. бр. 61, деловодни број 15/10-1483 од 10.09.2010. године.

4.2.2 Ступањем на снагу овог упутства престаје да важи Привремени прилог упутства за употребу радио-везе на делу пруге Црвени Крст-Зајечар, 20/2015-491, 17.03.2015. године, рег. бр.119.

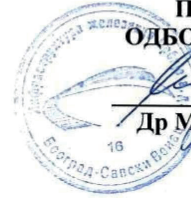
4.2.3 Поступак доношења измена и допуна овог упутства истоветан је поступку по којем се доноси основни текст упутства.

4.2.4. За примену одредби овог упутства надлежан је Сектор за саобраћајне послове.

4.2.5. Ово упутство се објављује у Службеном гласнику „Железнице Србије“, као посебно издање.

ПРЕДСЕДНИК
ОДБОРА ДИРЕКТОРА

Др Милош Јевтић



Одлука Одбора директора
„Инфраструктура железнице Србије” а.д.
(од 4.10.2018. године)
Број: 4/2018-966-247

На основу члана 24. Статута Акционарског друштва за управљање јавном железничком инфраструктуром „Инфраструктуре железнице Србије“, Београд, (Службени гласник РС, бр. 60/15, 73/15 и Службени гласник „Железнице Србије“, број 14/17), Одбор директора „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. је, на седници одржаној дана 4.10.2018. године, донео

ПРИВРЕМЕНИ ПРИЛОГ У П У Т С Т В А за употребу радио-везе на делу пруге Црвени Крст -Зајечар

1. УВОДНЕ ОДРЕДБЕ

1.1 Уводне напомене

У циљу безбедног и уредног одвијања саобраћаја, кретања маневарских састава и пружних возила „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. у складу са потребама и законском регулативом врши измену и догрању постојећег система радио-везе.

1.1.2 Издвојеним системом радио-везе на делу пруге број 216: Црвени Крст–Зајечар–Прахово Пристаниште од станице Црвени Крст до станице Зајечар који је успостављен 2007. године постигнут је велики учинак у функционисању, организацији и безбедности саобраћаја.

1.1.3 Даљим отуђењима ТТ каблова, на подручју ОЦ за СП Зајечар, а са циљем стварања услова за безбедно регулисање саобраћаја возова, кретања пружних возила и маневарских састава, 2015. године, део пруге Црвени Крст-Зајечар, на делу од станице Зајечар до распутнице Вражогрнац, привремено је укључен у систем радио-везе, тако што су радио-станице из непосредних службених места премештена у станицу Вражогрнац и на ПП у km 113+912 : „42“.

1.1.4 Потребе за остваривањем доказне комуникације 2018. године, у станици Сврљиг наметнуле су укључивање две преносне радио-станице типа „Motorola GP 340“, у станици Сврљиг у постојећу ВХФ мрежу.

1.1.5 У таквим условима, на поменутом делу пруге за безбедно одвијање железничког саобраћаја изграђен је издвојени систем радио-везе који се састоји од одређеног броја стабилних радио-станица путем којих се остварује радио-веза између појединих службених односно радних места, путем репетитора. Овај систем радио-везе представља основни систем за споразумевање на овој прузи.

1.1.6 С тим у вези постоји потреба за доношењем, објављивањем и применом овог привременог прилога Упутства за употребу радио-везе на делу пруге Црвени Крст-Зајечар.

1.2 Предмет привременог прилога упутства

1.2.1 Овим привременим прилогом се укључује привремено део пруге Зајечар – Вражогрнац у систем радио-везе Црвени Крст – Зајечар који представља основу средстава за споразумевање на овом делу пруге и употребљава се за послове организовања и регулисања саобраћаја возова, односно кретања пружних возила и маневарских састава, на делу пруге Зајечар – Вражогрнац.

1.2.2 Овим привременим прилогом дате су техничке карактеристике преносних радио-станица које су саставни део постојеће радио- мреже и које ће се користити у рејону станице Сврљиг.

1.3 Опште одредбе

1.3.1 Са одредбама овог привременог прилога Упутства на доказив начин морају бити упознати сви заинтересовани запослени који службу обављају на делу пруге Зајечар – Вражогрнац као и заинтересоване стручне службе свих Сектора, ОЦ-а као и свих организационих јединица које учествују у регулисању саобраћаја и вршењу службе на делу пруге Зајечар – Вражогрнац, као и сви заинтересовани запослени на делу пруге Црвени Крст – Зајечар.

1.3.2 Поступци који нису посебно прописани одредбама овог привременог прилога морају се у свему организовати и извршавати на начин како је то прописано одредбама опште важећих саобраћајно-техничких прописа и осталим упутствима и наређењима која се примењују на подручју којим управља „Инфраструктура железнице Србије“ а.д.

1.3.3 Овај привремени прилог мора бити прилог Пословних редова станица свих службених места на делу пруге Црвени Крст – Зајечар – Вражогрнац. Упутство је такође прилог Пословног реда станице Ниш и Ниш Ранжирна.

Ово упутство мора да се налази на радним местима чувара путних прелаза који су опремљени стабилним радио-станицама као и на радним местима саобраћајних диспечера у Одељењима за оперативне послове Ниш и Зајечар .

1.3.4 Овим Упутством морају бити снабдевене и извршне и организационе јединице саобраћајне делатности, грађевинске делатности и електротехничке делатности у оквиру послова инфраструктуре .

1.3.5. Самостално руковање стабилном (преносном) радио-станицом и самостално вршење службе на радним местима отправника возова, чувара путних прелаза и саобраћајних диспечера дозвољава се само запосленима који су упознати са техничко-експлоатационим карактеристикама система радио-везе, који су оспособљени за руковање стабилном (преносном) радио-станицом и који су дали писмену изјаву да су упознати са начином рада радио-станице и начином вршења споразумевања те да се осећају способним за самостално обављање службе.

2. ТЕХНИЧКО-ТЕХНОЛОШКЕ ОДРЕДБЕ

Комплетне техничко – технолошке одредбе овог привременог прилога упутства за део пруге Зајечар - Вражогрнац истоветне су са техничко – технолошким одредбама Упутства за употребу радио везе на делу пруге Црвени Крст – Зајечар, поглавље 2.

2.2 Службена и радна места укључена у радио-мрежу

2.2.1 У систем радио-везе на делу пруге Црвени Крст-Зајечар привремено је укључена станица Вражогрнац. Стабилна радио-станица налази се у канцеларији отправника возова, на радном месту отправника возова.

У овај систем радио укључен је и путни прелаз у km 113+912. Код овог путног прелаза стабилна радио-станица налази се у објекту путног прелаза, на радном месту чувара путног прелаза којим га поседује у турнусу 12/24/12/48.

Табела 1: Преглед службених и радних места укључених у радио мрежу

Р. бр.	Организациона јединица на прузи	Радно место	Назив на дисплеју
1.	Одељење за оперативне послове Ниш	саобраћајни диспечер	Operativnonis
2.	станица Црвени Крст	отправник возова	Crveni Krst
3.	ПП у km 7+500 :Пантелеј"	чувар путног прелаза	PP Pantelej
4.	ПП у km 4+436 : "Комрен"	чувар путног прелаза	PP Komren
5.	станица Матејевац	отправник возова	Matejevac
6. 7. 8.	станица Сврљиг	отправник возова, скретничар, маневриста	Svrljig
9.	станица Књажевац	отправник возова	Knjazevac
10.	станица Минићево	отправник возова	Minicevo
11.	станица Грљан	отправник возова	Grljan
12.	станица Зајечар	отправник возова	Zajecar
13.	Одељење за оперативне послове Зајечар	саобраћајни диспечер	Operativnoza
14.	ПП у km 113+912 : „42“	чувар путног прелаза	PP 42
15.	станица Вражогрнац	отправник возова	Vrazognac
16.	Служба одржавања система радио везе		Servis

2.3 Опис ручне радио-станице

2.3.1 Ручна радио-станица је типа „Motorola GP 340“ и обухвата кућиште радио-станице са тастерима за команде и микрофоном, антеном и напојним уређајем.



Слика 1: Изглед ручне радио станице

Команде ручне радио станице

Команде ручне радио станице унутар кућишта чине: прекидач за избор радног канала, дугме за укључење (искључење) и регулисање јачине звука, тастер предаје говора као и светлосна индикација (ЛЕД) и три бочна (програмибилна) тастера, која нису у употреби.

Светлосна индикација

Значења светлосног показивача на кућишту ручне радио станице, који се налази у близини антене, дата су у Табели 2.

Табела 2: Светлосни показивач ручне радио-станице

<i>Светлосни показивач</i>	<i>Стање</i>	<i>Значење</i>
Црвени	светли мирном светлошћу	станица је на предаји;
	светли трепћућом светлошћу	заузет канал, станица је на пријему;
Жути	светли мирном светлошћу	станица је примила позив;
	светли трепћућом светлошћу	станица подсећа на примљени позив;
Зелени	светли мирном светлошћу	успешно укључена станица;
	светли трепћућом светлошћу	станица скенира (испитује) радио канале;

Антиена

Антиена омогућава пријем и предају сигнала који обезбеђује функционисање ручне- радио станице.

Напојни уређај

Напојни уређај ручне радио-станице чине акумулаторска батерија и пуњач.

3.1 ИЗВРШНЕ ОДРЕДБЕ

3.1.1 Комплетне Извршне одредбе овог привременог прилога за део пруге Зајечар-Вражогрнац које се односе на руковање радио-станицом поступак пријема и давања саопштења као и остали поступци при споразумевању истоветни су са Извршним одредбама важећег Упутства за употребу радио-везе на делу пруге Црвени Крст-Зајечар, дел. број

3.1.2 Руковање радио станицом Motorola GP 340**Укључивање ручне радио станице**

За укључивање ручне радио станице потребно је окренути прекидач за укључивање (искључивање) и регулисање јачине звука (On-Off/Volume) у смеру кретања казаљке на часовнику. Тиме се укључује станица и бира интензитет звука. Након укључења после кратког периода ће се чути кратак звучни сигнал и у истом интервалу засветлити зелена ЛЕД као потврда да је станица укључена.

Окретањем дугмета у супротном смеру врши се искључење радио станице.

Избор радног канала

Избор канала се врши **Прекидачем избора канала** у случају да је одобрено више канала. Ако је одобрен један канал, сваки пребацивањем на други или следећи канал ће се чути непрекидан звук – неисправности.

Поступак пријема саопштења

Када је радио станица у употреби, а следи пријем саопштења настаје следеће стање:

- ЛЕД светли црвеном трепћућом светлошћу, која показује да је радни канал заузет и да није могућа предаја већ само пријем поруке;
- чује се аудио порука која се емитује, односно прима путем звучника.

На радио станици која прима позив, у време пријема позива довољно је само слушати аудио поруку која се прима.

Поступак предаје саопштења

Када је радио станица у употреби, а следи предаја саопштења потребно је да:

- је радио канал слободан;
- Притиском на **Тастер предаје говора** почиње пренос информација. Предаја поруке треба да буде јасна, прецизна са навођењем учесника разговора;
- За време предаје светли црвена ЛЕД;
- Да би се јасно чуо саговорник треба водити рачуна да када се говори, удаљеност од микрофона не буде већа од 5 cm.

Регулисање јачине звука

Ако је потребно подесити јачину звука (аудио сигнала) који се прима, **Укључивање – искључивање и регулисање јачине звука** треба окренути:

- удесно до жељеног нивоа за повећање нивоа јачине звука;
- улево до жељеног нивоа ако је потребно да се смањи ниво јачине.
- Напомена: крајњи леви положај искључује радио-станицу;

Искључивање радио станице

Прекидач **Укључивање – искључивање и регулисање јачине звука** окренути у крајњи леви положај, окретањем у смеру супротном од казаљке на сату. Код искључења радио станице нема никаквих аудио ефеката. По искључењу радио станице, иста се не може употребљавати до поновног укључења.

3.1.2. 1 Руковање акумулаторском батеријом

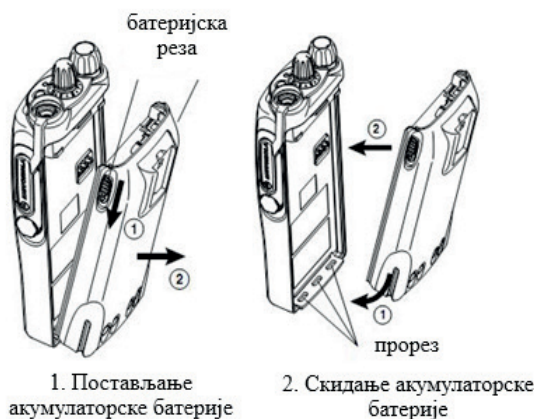
1. Постављање акумулаторске батерије:

- Убацити испусте на доњем делу батерије у прорезе на доњем делу кућишта радио-станице;
- Притиснути горњи део батерије према станици све док се не чује „клик“.

1. Скидање акумулаторске батерије:

Искључити радио станицу;

- Повући батеријске резе истовремено на оба краја према доле;
- Одвојити горњи део акумулаторске батерије од станице и скинути батерију.



Слика 2: Руковање акумулаторском батеријом

3.1.2.2 Пуњење акумулаторске батерије

1. Код слабог капацитета акумулаторске батерије радио станица ће испрекиданим звучним сигналом упозоравати на неопходност пуњења.
2. Пуњење акумулаторске батерије се врши на собној температури.
3. Док се једна акумулаторска батерија користи на станици, друга се пуни, чиме је обезбеђен непрекидни рад радио станице.
4. Забрањено је држати радио-станицу са батеријом у пуњачу када је батерија напуњена, односно коришћење пуњача као постоље за радио-станицу.
5. За пуњење акумулаторске батерије треба користити искључиво достављени пуњач.
6. Пуњач треба укључити на наизменични напон од 220V/50Hz, значење индикације на пуњачу дато је у Табели 6 :

Табела 3: Индикације на пуњачу

Црвено мирно	Акумулатор се пуни
Зелено мирно	Акумулатор је потпуно напуњен
Црвено трепћуће	Акумулатор се не може напунити
Жуто трепћуће	Пуњач се спрема за пуњење
Зелено трепћуће	Акумулатор је 90% напуњен

3.1.3 Посебне одредбе за станицу Сврљиг

3.1.3.1 У циљу безбедног одвијања саобраћаја и комуникације унутар саме станице између отправника возова и скретничара при формирању пута вожње, као и између отправника возова и маневристе при послуживању индустријског колосека МИН-ДИВ, односно за потребе затварања и отварања путног прелаза у km 39+606, од стране отправника возова, на потег обезбеђене су две преносне радио-станице путем којих се обавља комуникација на доказив начин између наведених учесника у саобраћају.

3.1.3.2 Начин обезбеђања путног прелаза km 39+606 прописан је посебним Наређењем шефа станице.

4. ПРЕЛАЗНЕ И ЗАВРШНЕ ОДРЕДБЕ ПРИВРЕМЕНОГ ПРИЛОГА

4.1 Прелазне одредбе

4.1.1 Овај привремени прилог ступа на снагу даном његовог објављивања.

4.1.2 Почетак примене овог привременог прилога одређен је посебним телеграмом „Инфраструктура железнице Србије” а.д.

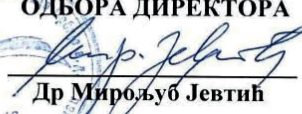
4.2 Завршне одредбе

4.2.1 Ступањем на снагу овог привременог прилога упутства престаје да важи Привремени прилог упутства за употребу радио-везе на делу пруге Црвени Крст-Зајечар, 20/2015-491 од 17.03.2015. године, рег. бр.119.

4.2.3 Поступак доношења измена и допуна овог прилога истоветан је поступку по којем се доноси основни текст прилога.

4.2.4 За примену одредби овог прилога надлежан је Сектор за саобраћајне послове.

4.2.5 Овај прилог се објављује у Службеном гласнику „Железнице Србије“, као посебно издање.

ПРЕДСЕДНИК
ОДБОРА ДИРЕКТОРА

Др Мирољуб Јевтић



**Одлука Одбора директора
„Инфраструктура железнице Србије” а.д.
(од 4.10.2018. године)
Број: 4/2018-967-247**

На основу члана 24. Статута Акционарског друштва за управљање јавном железничком инфраструктуром „Инфраструктура железнице Србије“, Београд („Службени гласник РС“, бр. 60/15, 73/15 и Службени гласник „Железнице Србије“, број 14/17), Одбор директора „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. је, на седници одржаној дана 4.10.2018. године, донео

ОДЛУКУ

1. Доноси се ажурирани Пословник система управљања безбедношћу Акционарског друштва за управљање јавном железничком инфраструктуром „Инфраструктура железнице Србије“, Београд - Верзија 2.1.
2. Одлука ступа на снагу даном доношења.
3. Одлуку објавити у Службеном гласнику „Железнице Србије“.
4. Пословник система управљања безбедношћу, објавити на интернет страници Друштва у делу на коме се налази Пословник система управљања безбедношћу као Верзију 2.1. где је потребно да замени постојећу Верзију 1.1.

Образложење

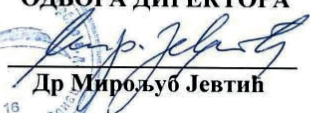
Одлуком Одбора директора број 4/2017-377-124 од 18.10.2017. године усвојен је Пословник система управљања безбедношћу Акционарског друштва за управљање јавном железничком инфраструктуром „Инфраструктура железнице Србије“, Београд чија успостава представља законску обавезу и услов за добијање сертификата о безбедности за

управљање јавном железничком инфраструктуром на основу Закона о безбедности и интероперабилности железнице („Службени гласник РС“, бр. 104/2013, 66/2015 - др. закон и 92/2015), који је у међувремену престао да важи.

Ступањем на снагу Закона о безбедности у железничком саобраћају („Службени гласник РС“, број 41/2018), Закона о интероперабилности железничког система („Службени гласник РС“, број 41/2018) и Закона о железници („Службени гласник РС“, број 41/2018), Правилника о здравственим условима које морају испуњавати железнички радници („Службени гласник РС“, број 24/17) и већег броја интерних аката Друштва укључујући и Правилник о организацији и систематизацији послова („Службени гласник РС“, бр. 60/17, 1/18, 7/18, 10/18, 12/18, 14/18, 18/18, 28/18 и 32/18), Упутство о изради, доношењу и објављивању интерних аката (Службени гласник „Железнице Србије“, број 35/18), Правилник о организацији и обављању послова унутрашње контроле и надзора („Службени гласник РС“, број 13/17) и Упутство о организацији и раду оперативне службе (Службени гласник „Железнице Србије“, бр. 21/17, 21/18 и 37/18) указала се потреба за ажурирањем постојећег Пословника система управљања безбедношћу.

Ажурирани Пословник система управљања безбедношћу Акционарског друштва за управљање јавном железничком инфраструктуром „Инфраструктура железнице Србије“, Београд је израђен у складу са одредбама Закона о безбедности у железничком саобраћају („Службени гласник РС“, број 41/2018) и по елементима који су дефинисани Правилником о заједничким безбедносним методама за оцену усаглашености са захтевима за добијање сертификата о безбедности и о елементима система за управљање безбедношћу („Службени гласник РС“, број 71/15).

На основу изнетог донета је Одлука као у диспозитиву.

ПРЕДСЕДНИК
ОДБОРА ДИРЕКТОРА

Др Мирољуб Јевтић

**Одлука Одбора директора
„Инфраструктура железнице Србије“ а.д.
(од 4.10.2018. године)
Број: 4/2018-968-247**

На основу члана 24. став 1. тачка 9) Статута Акционарског друштва за управљање јавном железничком инфраструктуром „Инфраструктура железнице Србије“, Београд („Службени гласник РС“, бр. 60/15, 73/15 и Службени гласник „Железнице Србије“, број 14/17), Одбор директора „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. је, на седници одржаној дана 4.10.2018. године, донео

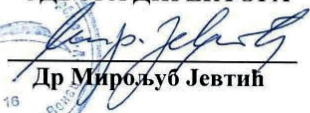
О Д Л У К У

1. Превознику „Србија Воз“ а.д. додељују се на коришћење трасе возова са коригованим елементима, чији је списак наведен у Прилогу 1. Одлуке.
2. Задужују се директор Сектора за приступ железничкој инфраструктури и менаџер за саобраћајне послове да сачине предлог текста Анекса 11 Уговора о коришћењу јавне железничке инфраструктуре са превозником „Србија Воз“ а.д. и доставе га генералном директору на потпис.
3. Ову одлуку објавити у Службеном гласнику „Железнице Србије“.

О б р а з л о ж е њ е

Превозник „Србија Воз“ а.д. обратио се „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. дописом број: 1/2018-1609 од 27.09.2018. године, са захтевом за доделу траса возова са коригованим елементима.

С обзиром да су у питању ванредни захтеви за доделу траса као и да је захтеване трасе могуће доделити превознику у складу са Редом вожње 2017/2018. и Изјавом о мрежи за ред вожње за 2018. годину, одлучено је као у диспозитиву.

ПРЕДСЕДНИК
ОДБОРА ДИРЕКТОРА

Др Мирољуб Јевтић

Прилог 1:

Редни број	Број воза	Релација саобраћаја	Врста вуче	Серија локомотиве	Маса воза (t)	L (m)	Календар саобраћаја	Напомене
1.	2900	Ниш-Топчидер	Е	441	200	98	Р	од 2.10.2018.
2.	2907	Топчидер-Ниш	Е	441	200	98	Р	од 1.10.2018.

**Одлука Одбора директора
„Инфраструктура железнице Србије” а.д.
(од 4.10.2018. године)
Број: 4/2018-973-247**

На основу члана 24. Закона о раду („Службени гласник РС“, бр. 24/05, 61/05, 54/09, 32/13, 75/14, 13/17- одлука УС и 113/17) и члана 24. тачка 18) Статута Акционарског друштва за управљање јавном железничком инфраструктуром „Инфраструктура железнице Србије” Београд, („Службени гласник РС“, бр. 60/15, 73/15 и Службени гласник „Железнице Србије“, број 14/17), Одбор директора Акционарског друштва за управљање јавном железничком инфраструктуром „Инфраструктура железнице Србије” Београд, је, на седници одржаној 4.10.2018. године, донео

ОДЛУКУ

1. Доноси се Правилник о изменама и допунама Правилника о организацији и систематизацији послова Акционарског друштва за управљање јавном железничком инфраструктуром „Инфраструктура железнице Србије”, Београд (Службени гласник „Железнице Србије“, бр. 60/17, 1/18, 7/18, 10/18, 12/18, 14/18, 18/18, 28/18, 32/18, 36/18, 37/18, 39/18 и 40/18)
2. Правилник из тачке 1. саставни је део ове одлуке.
3. Одлука ступа на снагу даном доношења.
4. Одлуку објавити у Службеном гласнику „Железнице Србије“.

**ПРЕДСЕДНИК
ОДБОРА ДИРЕКТОРА**

Др Мирољуб Јевтић

**Одлука Одбора директора
„Инфраструктура железнице Србије” а.д.
(од 4.10.2018. године)
Број: 4/2018-973-247**

На основу члана 24. Закона о раду („Службени гласник РС“, бр. 24/05, 61/05, 54/09, 32/13, 75/14, 13/17-УС и 113/17) и члана 24. тачка 18) 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 Акционарског друштва за управљање јавном железничком инфраструктуром „Инфраструктура железнице Србије” Београд, је, на седници одржаној 4.10.2018. године, донео

ПРАВИЛНИК

**о измени и допуни Правилника о организацији и систематизацији послова
Акционарског друштва за управљање јавном железничком инфраструктуром „Инфраструктура железнице
Србије”, Београд**

Члан 1.

1. Мења се Правилник о организацији и систематизацији послова Акционарског друштва за управљање јавном железничком инфраструктуром „Инфраструктура железнице Србије”, Београд (Службени гласник „Железнице Србије“, бр. 60/17, 1/18, 7/18, 10/18, 12/18, 14/18, 18/18, 28/18, 32/18, 36/18, 37/18, 39/18 и 40/18) –Табеларни преглед у следећем:

1. 60700 – Сектор за некретнине и попис**1) 60703 – Одељење за попис**

- После послова под редним бројем 2 – Главни организатор за попис, систематизују се нови послови под редним бројем „3 – Главни координатор за попис“, са следећим условима: у колони степен стручне спреме уписује се: „7“; у колони назив завршене школе или факултет уписује се: „ФДС, ФТС; у колони број извршилаца уписује се: „1“; у колони шифра описа посла уписује се: „3682“.

2) 60708 – Одељење за заштиту железничке инфраструктуре

- Код послова под редним бројем „2 – Главни пројектант“ у колони број извршилаца број „2“ замењује се бројем „3“; остали услови остају непромењени.

2. Сектор за финансијске послове**1) 61200 – Управа Сектора Београд**

- Код послова под редним бројем „3 – Помоћник директора Сектора“, у колони број извршилаца број „2“ замењује се бројем „1“; остали услови остају непромењени.
- После послова под редним бројем 4 – Стручни сарадник – секретар, систематизују се нови послови под редним бројем „5 – Саветник директора Сектора“, са следећим условима: у колони степен стручне спреме уписује се: „7“; у колони назив завршене школе или факултет уписује се: „ФДС, ФТС; у колони број извршилаца уписује се: „1“; у колони шифра описа посла уписује се: „3683“.

Члан 2.

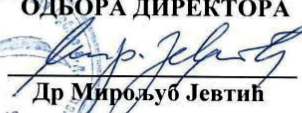
Саставни део овог правилника чини Прилог 1. измене и допуне описа послова.

Члан 3.

Овај правилник ступа на снагу даном доношења.

Члан 4.

Овај правилник објавити у Службеном гласнику „Железнице Србије“.

ПРЕДСЕДНИК
ОДБОРА ДИРЕКТОРА

Др Миролуб Јевтић

**Прилог 1.**

Део Правилника о организацији и систематизацији послова који се односи на описе послова, мења се и допуњује, тако да гласи:

3682 – Главни координатор за попис – Координира пословима пописа имовине и обавеза; прати прописе и упутства из области пописа; учествује у изради плана вршења пописа имовине и обавеза; даје упутства, прати и контролише извршење пописа; координира и контролише организатора, контролора пописа и процесних контролора; контролише и испуњавање плана рада; учествује у сачињавању годишњег извештаја о извршеном попису; контролише обједињену материјално-финансијску документацију класе I и класе 0; организује попис нематеријалних улагања и пласмана по рачунима; израђује извештај о обавезама, потраживањима и инвестицијама у току; учествује у вршењу пописа; обавља и друге послове неопходне за ефикасно функционисање одељења у којем ради, по налогу непосредног руководиоца.

3683 – Саветник директора Сектора – Припрема предлоге и даје сугестије за изналажење оптималних решења из делатности финансијског пословања; прати законске прописе и регулативе из области финансијског пословања; учествује у раду комисија и других радних група; ради на пословима везаним за реализацију и повлачења средстава из буџета РС; прати и сарађује са министарствима РС у циљу усаглашавања износа повучених средстава; организује и координира послове текуће репродукције, обрачуна и исплате зараде; по налогу директора сектора обавља и друге послове у складу са насталим потребама за ефикасно извршавање послова и задатака Сектора у целини.

**Одлука Одбора директора
„Инфраструктура железнице Србије” а.д.
(од 4.10.2018. године)
Број: 4/2018-975-247**

На основу члана 24. став 1. тачка 9) Статута Акционарског друштва за управљање јавном железничком инфраструктуром „Инфраструктура железнице Србије“, Београд („Службени гласник РС“, бр. 60/15, 73/15 и Службени гласник „Железнице Србије“, број 14/17), Одбор директора „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. је, на седници одржаној 4.10.2018. године донео:

О Д Л У К У

1. Превознику „NCL NEO CARGO LOGISTIC“ д.о.о. додељују се на коришћење трасе возова, чији су основни елементи наведени у Прилогу 1. Одлуке.
2. Задужују се директор Сектора за приступ железничкој инфраструктури и менаџер за саобраћајне послове да сачине предлог текста Уговора о коришћењу јавне железничке инфраструктуре за ad – hoc трасе са превозником „NCL NEO CARGO LOGISTIC“ д.о.о. и доставе га генералном директору на потпис.
3. Ову одлуку објавити у „Службеном гласнику Железнице Србије“.

О б р а з л о ж е њ е

Превозник „NCL NEO CARGO LOGISTIC“ д.о.о. обратио се „Инфраструктура железнице Србије“ а.д., ad – hoc захтевима за доделу траса возова, чији су основни елементи наведени у Прилогу 1. Одлуке.

С обзиром да је захтеване трасе могуће доделити превознику у складу са Редом вожње 2017/2018 и Изјавом о мрежи за ред вожње за 2018. годину, одлучено је као у диспозитиву.

**ПРЕДСЕДНИК
ОДБОРА ДИРЕКТОРА**

Др Милољуб Јевтић

Прилог 1:

Редни број	Број воза	Релација саобраћаја	Врста вуче	серија лок.	Маса воза (t)	L (m)	Календар саобраћаја	Напомене
1	75242	Црвени Крст-Суботица тер.	електро	441	80	15,5	4.10.2018.	
2	52933	Суботица тер.-Црвени Крст	електро	441	780	520	4./5.10.2018.	
3	75242	Црвени Крст-Суботица тер.	електро	441	192	35	6./7.10.2018.	
4	43691	Државна граница-Суботица	електро	441	1600+80	520	7/8.10.2018.	
	52933	Суботица-Црвени Крст	електро	441	1600+80+112	520		
	42087	Црвени Крст-Димитровград	дизел	661	1600+112	520		
		Димитровград-Државна граница	електро	461	1600+128	520		
5	47496	Рума-Брасина-Државна граница	дизел	661	1300+112	518	8.10.2018.	
6	75224	Брасина-Шабач	дизел	661	112	18,5	8.10.2018.	

7	42086	Државна граница-Димитровград	електро	461	1400+128	535	8.10.2018.	
		Димитровград-Црвени Крст	дизел	661	1400+112	535		
	52932	Црвени Крст-Суботица	електро	461	1400+120	535		
	48680	Суботица-Државна граница	електро	441	1400+80	535		

**Одлука Одбора директора
„Инфраструктура железнице Србије” а.д.
(од 8.10.2018. године)
Број: 4/2018-977-249**

На основу члана 24. став 1. тачка 9) Статута Акционарског друштва за управљање јавном железничком инфраструктуром „Инфраструктура железнице Србије“, Београд („Службени гласник РС“, бр. 60/15, 73/15 и Службени гласник «Железнице Србије», број 14/17), Одбор директора „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. је, на седници одржаној дана 8.10.2018. године, донео

О Д Л У К У

1. Превознику „NCL NEO CARGO LOGISTIC“ д.о.о. додељује се на коришћење траса воза, чији су елементи наведени у Прилогу 1. Одлуке.
2. Задужују се директор Сектора за приступ железничкој инфраструктури и менаџер за саобраћајне послове да сачине предлог текста Уговора о коришћењу јавне железничке инфраструктуре за ад – нос трасе са превозником „NCL NEO CARGO LOGISTIC“ д.о.о. и доставе га генералном директору на потпис.
3. Ову одлуку објавити у Службеном гласнику “Железнице Србије”.

О б р а з л о ж е њ е

Превозник „NCL NEO CARGO LOGISTIC“ д.о.о. обратио се „Инфраструктура железнице Србије“ а.д., ад – нос захтевом за доделу трасе воза заведеним под бројем 16/2018-607 од 8.10.2018. године, чији су основни елементи наведени у Прилогу 1. Одлуке.

С обзиром да је захтевану трасу могуће доделити превознику у складу са Редом вожње 2017/2018 и Изјавом о мрежи за ред вожње за 2018. годину, одлучено је као у диспозитиву.

**ПРЕДСЕДНИК
ОДБОРА ДИРЕКТОРА**

Др Милош Јевтић

Прилог 1:

Редни број	Број воза	Релација саобраћаја	Врста вуче	Серија лок.	Маса воза (t)	L (m)	Календар саобраћаја	Напомене
1	47499	Државна граница-Брасина-Рума	дизел	661	712	518	8.10.2018.	

**Одлука Одбора директора
„Инфраструктура железнице Србије” а.д.
(од 8.10.2018. године)
Број: 4/2018-978-249**

На основу члана 24. став 1. тачка 9) Статута Акционарског друштва за управљање јавном железничком инфраструктуром „Инфраструктура железнице Србије“, Београд („Службени гласник РС“, бр. 60/15, 73/15 и Службени гласник „Железнице Србије“, број 14/17), Одбор директора „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. је, на седници одржаној дана 8.10.2018. године, донео

О Д Л У К У

1. Превознику „ЗГОП“ а.д. додељује се на коришћење траса воза, чији су основни елементи наведени у Прилогу 1. Одлуке.
2. Задужују се директор Сектора за приступ железничкој инфраструктури и менаџер за саобраћајне послове да сачине предлог текста Уговора о коришћењу јавне железничке инфраструктуре за ad-hoc трасе са превозником „ЗГОП“ а.д. и доставе га генералном директору на потпис.
3. Ову одлуку објавити у Службеном гласнику „Железнице Србије“.

О б р а з л о ж е њ е

Превозник „ЗГОП“ а.д., обратио се „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. ad-hoc захтевом за доделу трасе воза заведеним под бројем: 16/2018-606 од 5.10.2018. године.

С обзиром да је захтеване трасе могуће доделити превознику у складу са Редом вожње 2017/2018 и Изјавом о мрежи за ред вожње за 2018. годину, одлучено је као у диспозитиву.

**ПРЕДСЕДНИК
ОДБОРА ДИРЕКТОРА**

Др Милољуб Јевтић

Прилог 1:

Редни број	Број воза	Релација саобраћаја	Врста вуче	Серија локомотиве	Маса воза (t)	L (m)	Календар саобраћаја	Напомене
1	53491	Нови Сад Ранж.– Голубинци – Стара Пазова	дизел	485	74	41	9.10.- 12.10.2018.	

**Одлука Одбора директора
„Инфраструктура железнице Србије” а.д.
(од 8.10.2018. године)
Број: 4/2018-979-249**

На основу члана 24. став 1. тачка 9) Статута Акционарског друштва за управљање јавном железничком инфраструктуром „Инфраструктура железнице Србије“, Београд („Службени гласник РС“, бр. 60/15, 73/15 и Службени гласник „Железнице Србије“, број 14/17), Одбор директора „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. је, на седници одржаној дана 8.10.2018. године, донео

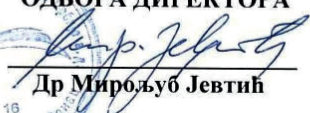
О Д Л У К У

1. Превознику „Комбиновани превоз“ д.о.о. додељују се на коришћење трасе возова, чији је списак са основним елементима наведен у Прилогу 1. Одлуке.
2. Задужују се директор Сектора за приступ железничкој инфраструктури и менаџер за саобраћајне послове да сачине предлог текста Анекса 12. Уговора о коришћењу јавне железничке инфраструктуре са превозником „Комбиновани превоз“ д.о.о. и доставе га генералном директору на потпис.
3. Ову одлуку објавити у Службеном гласнику „Железнице Србије“.

Образложење

Превозник „Комбиновани превоз“ д.о.о. обратио се „Инфраструктура железнице Србије“ а.д., ванредним захтевима за доделу траса возова заведеним под бројевима: 16/2018-554, 555, 556 и 557 од 20.9.2018. године, чији је списак са основним елементима наведен у Прилогу 1. Одлуке.

С обзиром да је захтеване трасе могуће доделити превознику и да се могу извршити корекције елемената траса возова у складу са Редом вожње 2017/2018. и Изјавом о мрежи за ред вожње за 2018. годину, одлучено је као у диспозитиву.

**ПРЕДСЕДНИК
ОДБОРА ДИРЕКТОРА**

Др Мирољуб Јевтић

Прилог 1:

Редни број	Број воза	Релација саобраћаја	Врста вуче	Серија локомотиве	Маса воза (t)	L (m)	Календар саобраћаја	Напомене
1	57351	Црвени Крст -Ниш	електро	441	1316	350	Ф	
2	57350	Ниш- Црвени Крст	електро	441	1316	350	Ф	
3	53988	Пирот - Дољевац	дизел	667(647)	1416	350	Ф	
4	53989	Дољевац - Пирот	дизел	667/647	616	350	Ф	

**Одлука Одбора директора
„Инфраструктура железнице Србије“ а.д.
(од 8.10.2018. године)
Број: 4/2018-980-249**

На основу члана 24. став 1. тачка 9) Статута Акционарског друштва за управљање јавном железничком инфраструктуром „Инфраструктура железнице Србије“, Београд („Службени гласник РС“, бр. 60/15, 73/15 и Службени гласник „Железнице Србије“, број 14/17), Одбор директора „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. је, на седници одржаној дана 8.10.2018. године, донео

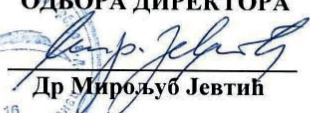
ОДЛУКУ

1. Превознику „EURORAIL LOGISTICS“ д.о.о. додељују се на коришћење трасе возова, чији је списак са основним елементима наведен у Прилогу 1. Одлуке.
2. Задужују се директор Сектора за приступ железничкој инфраструктури и менаџер за саобраћајне послове да сачине предлог текста Анекса 4. Уговора о коришћењу јавне железничке инфраструктуре са превозником „EURORAIL LOGISTICS“ д.о.о. и доставе га генералном директору на потпис.
3. Ову одлуку објавити у Службеном гласнику „Железнице Србије“.

Образложење

Превозник „EURORAIL LOGISTICS“ д.о.о. обратио се „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. ванредним захтевима за доделу траса возова, чији је списак са основним елементима наведен у Прилогу 1. Одлуке.

С обзиром да је захтеване трасе могуће доделити превознику у складу са Редом вожње 2017/2018. и Изјавом о мрежи за ред вожње за 2018. годину, одлучено је као у диспозитиву.

**ПРЕДСЕДНИК
ОДБОРА ДИРЕКТОРА**

Др Мирољуб Јевтић

Прилог 1:

Редни број	Број воза	Релација саобраћаја	Врста вуче	Серија локомотиве	Маса воза (t)	L (m)	Календар саобраћаја	Напомене
1	53993	Панчево гл - Смедерево	Е	461	960+120	500	Ф	
2	75928	Смедерево-Панчево гл.	Е	461	120	20	Ф	

**Одлука Одбора директора
„Инфраструктура железнице Србије” а.д.
(од 8.10.2018. године)
Број: 4/2018-981-249**

На основу члана 24. став 1. тачка 9) Статута Акционарског друштва за управљање јавном железничком инфраструктуром „Инфраструктура железнице Србије“, Београд („Службени гласник РС“, бр. 60/15, 73/15 и Службени гласник „Железнице Србије“, број 14/17), Одбор директора „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. је, на седници одржаној дана 8.10.2018. године, донео

ОДЛУКУ

1. Превознику „NCL NEO CARGO LOGISTIC“ д.о.о. додељују се на коришћење трасе возова, чији је списак са основним елементима наведен у Прилогу 1. Одлуке.
2. Задужују се директор Сектора за приступ железничкој инфраструктури и менаџер за саобраћајне послове да сачине предлог текста Анекса 2. Уговора о коришћењу јавне железничке инфраструктуре са превозником „NCL NEO CARGO LOGISTIC“ д.о.о., и доставе га генералном директору на потпис.
3. Ову одлуку објавити у Службеном гласнику „Железнице Србије“.

Образложење

Превозник „NCL NEO CARGO LOGISTIC“ д.о.о. обратио се „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. ванредним захтевима за доделу траса возова чији је списак са основним елементима наведен у Прилогу 1. Одлуке.

С обзиром да је захтеване трасе могуће доделити превознику у складу са Редом вожње 2017/2018. и Изјавом о мрежи за ред вожње за 2018. годину, одлучено је као у диспозитиву.

**ПРЕДСЕДНИК
ОДБОРА ДИРЕКТОРА**

Др Милољуб Јевтић

Прилог 1:

Редни број	Број воза	Релација саобраћаја	Врста вуче	Серија локомотиве	Маса воза (t)	L (m)	Календар саобраћаја	Напомене
1	75214	Рума-Суботица	електро	461/441/661	120	19,8	Ф	
2	75222	Брасина-Рума	дизел	661	112	18,5	Ф	
3	75291	Црвени Крст-Димитровград	дизел	661	112	18,5	Ф	
4	75243	Суботица-Црвени Крст	електро	461/441/661	120	19,8	Ф	
5	52492	Црвени Крст-Суботица тер-	електро	461	1720	520	Ф	

6	52493	Суботица тер- Црвени Крст	електро	461	1720	520	Ф	
7	48438	Рума-Брасина- Државна граница	дизел	661	1412	450	Ф	
8	48439	Државна граница- Брасина-Рума	дизел	661	1312	450	Ф	

**Одлука Одбора директора
„Инфраструктура железнице Србије” а.д.
(од 9.10.2018. године)
Број: 4/2018-982-250**

На основу члана 24. став 1. тачка 9) Статута Акционарског друштва за управљање јавном железничком инфраструктуром „Инфраструктура железнице Србије“, Београд („Службени гласник РС“, бр. 60/15, 73/15 и Службени гласник „Железнице Србије“, бр. 14/17), Одбор директора „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. је, на седници одржаној 9.10.2018. године, донео

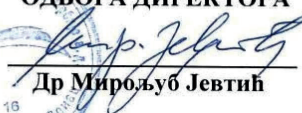
О Д Л У К У

1. Превознику „Деспотија” д.о.о. додељује се на коришћење траса воза, чији су основни елементи наведени у Прилогу 1. Одлуке.
2. Задужују се директор Сектора за приступ железничкој инфраструктури и менаџер за саобраћајне послове да сачине предлог текста Уговора о коришћењу јавне железничке инфраструктуре за ad-hoc трасе са превозником „Деспотија” д.о.о. и доставе га генералном директору на потпис.
3. Ову одлуку објавити у Службеном гласнику „Железнице Србије“.

О б р а з л о ж е њ е

Превозник „Деспотија” д.о.о. обратио се „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. ad-hoc захтевом за доделу трасе воза заведеним под бројем: 16/2018-608 од 8.10.2018. године.

С обзиром да је захтевану трасе могуће доделити превознику у складу са Редом вожње 2017/2018 и Изјавом о мрежи за ред вожње за 2018. годину, одлучено је као у диспозитиву.

**ПРЕДСЕДНИК
ОДБОРА ДИРЕКТОРА**

Др Мирољуб Јевтић

Прилог 1:

Редни број	Број воза	Релација саобраћаја	Врста вуче	Серија локомотиве	Маса воза (t)	L (m)	Календар саобраћаја	Напомене
1	75099	Марковац - Ниш	електро	461-105	120	20	10.10.- 12.10.2018.	

**Одлука Одбора директора
„Инфраструктура железнице Србије” а.д.
(од 9.10.2018. године)
Број: 4/2018-986-250**

На основу члана 24. Статута Акционарског друштва за управљање јавном железничком инфраструктуром „Инфраструктура железнице Србије“, Београд („Службени гласник РС“, бр. 60/15, 73/15 и Службени гласник „Железнице Србије“, број 14/17), Одбор директора „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. је, на седници одржаној 9.10.2018. године, донео

О Д Л У К У

1. Доноси се Упутство о поступцима у случају настанка несрећа и незгода на подручју „Инфраструктура железнице Србије“ а.д.
2. Упутство из тачке 1. саставни је део ове одлуке.
3. Ова одлука ступа на снагу даном доношења.
4. Одлуку објавити у Службеном гласнику „Железнице Србије“.

О б р а з л о ж е њ е

На основу одредби чл. 94. и 95. Закона о безбедности у железничком саобраћају („Службени гласник РС“, број 41/2018) и одредби Правилника о истраживању, евидентирању, статистичком праћењу и објављивању података о несрећама и незгодама („Службени гласник РС“, број 4/16), у Сектору за Саобраћајне послове је урађено Упутства о поступцима у случају настанка несрећа и незгода на подручју „Инфраструктура железнице Србије“ а.д.

Овим упутством детаљније се прописују мере, поступци и послови које треба предузети и извршити у случају настанка несрећа и незгода на подручју „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. а чије је регулисање према одредбама Правилника о истраживању, евидентирању, статистичком праћењу и објављивању података о несрећама и незгодама остављено у надлежност управљача инфраструктуре.

На основу изнетог, донета је Одлука као у диспозитиву.

**ПРЕДСЕДНИК
ОДБОРА ДИРЕКТОРА**

Др Миролуб Јевтић



**Одлука Одбора директора
„Инфраструктура железнице Србије” а.д.
(од 9.10.2018. године)
Број: 4/2018-986-250**

На основу члана 24. Статута Акционарског друштва за управљање јавном железничком инфраструктуром „Инфраструктура железнице Србије“, Београд („Службени гласник РС“, бр. 60/15, 73/15 и Службени гласник „Железнице Србије“, број 14/17), Одбор директора „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. је, на седници одржаној 9.10.2018. године, донео

У П У Т С Т В О

**О ПОСТУПЦИМА У СЛУЧАЈУ НАСТАНКА НЕСРЕЋА И НЕЗГОДА НА ПОДРУЧЈУ
„ИНФРАСТРУКТУРА ЖЕЛЕЗНИЦЕ СРБИЈЕ” а.д.**

1. Уводне одредбе

1.1. Предмет упутства

- 1.1.1. Овим упутством се детаљније прописују мере, поступци и послови које треба предузети и извршити у случају настанка несрећа и незгода на подручју „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. а чије је регулисање према одредбама Правилника о истраживању, евидентирању, статистичком праћењу и објављивању података о несрећама и незгодама, остављено у надлежности управљача инфраструктуре
- 1.1.2. Мере, поступци и послови које треба предузети и извршити, а који се овим Упутством прописују су:
 - организација послова у вези несрећа и незгода,
 - обавештавање и пријављивање насталих несрећа и незгода,

- активирање и излазак истражне комисије на место несрећа и незгода,
- мере које треба предузети на месту несреће и незгоде одмах по њиховом настанку,
- увиђајни поступци на месту несрећа и незгода и прикупљање иследног материјала,
- истражни поступци ради утврђивања свих околности узрока и одговорности за настанак несрећа и незгода,
- поступак окончања и архивирања предмета несреће и незгоде,
- послови појединих делатности на месту несреће или незгоде и током иследног поступка,
- поступци са унесрећеним лицима, оштећеном или уништеном робом,
- евиденције и статистичка обрада материјала несрећа и незгода,
- израда статистичких извештаја о несрећама и незгодама,
- сарадња са судско-истражним органима, МУП-ом, осигуравајућим друштвима и Центром за истраживање несрећа у саобраћају Републике Србије

1.2. Основни појмови

1.2.1. Поједини појмови и изрази употребљени у одредбама овог Упутства имају следећа значења:

- **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.),
- **незгода** је догађај који је повезан са саобраћајем возова и негативно утиче на безбедност саобраћаја, а не спада у несреће,
- **истрага** означава процес који обухвата прикупљање и анализу информација, извођење закључака, укључујући у то и утврђивање узрока и, у зависности од случаја, давање безбедносних препорука у циљу превенције несрећа и незгода, а састоји се од увиђајног и истражног поступка,
- **увиђајни** поступак је поступак који обухвата излазак на место несреће или незгоде од стране истражне комисије и утврђивање свих релевантних чињеница прегледом, увидом, снимањем, фотографисањем места несреће или незгоде и трагова, узимањем првих изјава, узимањем потребних узорака и евиденција, утврђивањем стања постројења и њихових карактеристичних елемената,
- **истражни** поступак је поступак који следи после увиђајног поступка, а који подразумева свеобухватне анализе, систематизацију и обраду свих релевантних чињеница са циљем утврђивања узрока и одговорности за настанак несреће или незгоде, те састављање извештаја о истрази (ту спадају послови анализе свих чињеница утврђених током увиђајног поступка, прикупљање свих других чињеница значајних за свеобухватно сагледавање настале несреће или незгоде, њихова обрада и анализа, саслушање учесника у несрећи или незгоди и других лица, као и њихова суочења),
- **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,
- **изјава** је поступак када учесник несреће или незгоде или друго лице писмено изјављује одређене чињенице без постављања питања,
- **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,
- **лица за рашишћавање места несреће или незгоде** су запослени којима је дужност да организују и учествују у рашишћавању последица несреће или незгоде. Ово могу да чине тек пошто то одобри истражна комисија, односно пошто се заврши увиђајни поступак.
- **истражена комисија** је комисија чији су чланови запослени којима је дужност да организују и врше истрагу,
- **погинуло лице** је лице које је погинуло на лицу места или је преминуло у року од 30 дана због последица несреће, искључујући самоубиства,
- **тешко повређено лице** је свако повређено лице које је хоспитализовано дуже од 24 сата због последица несреће, искључујући покушај самоубиства

1.3. Опште одредбе

1.3.1. Послови у вези несрећа и незгода обухватају:

- послове пре настанка несреће или незгоде
- послове после настанка несреће или незгоде

1.3.2. Послови пре настанка несреће или незгоде обухватају:

- обезбеђење присуства запослених који у случају настанка несреће или незгоде морају одмах изаћи на место настанка несреће или незгоде,
- обезбеђење услова да присутни запослени могу брзо и ефикасно изаћи на место настале несреће или незгоде,
- обезбеђење услова да се неопходном опремом за рад истражних органа на месту настале несреће или незгоде може несметано располагати и употребљавати и
- обезбеђење помоћних возова и пружне механизације која се према насталим потребама мора употребити за расчишћавање места настале несреће или незгоде и санацију последица.

- 1.3.3.** Послови обезбеђења присуства запослених који у случају настанка несреће или незгоде морају изаћи на место настанка несреће или незгоде организују се тако да се обезбеђује присуство код куће за запослене који су у појединим истражним комисијама у складу са одредбама Појединачног колективног уговора. За ове послове на нивоу “Инфраструктура железнице Србије” а.д. надлежни су Сектори за СП, ГП, ЕТП и ТКП, а на нивоима оперативних одељења Секције/ОЦ за СП, ГП, ЕТП и ТКП.
- 1.3.4.** Послови обезбеђења услова да присутни запо-слени могу брзо и ефикасно изаћи на место настале несреће обухватају обезбеђење дежурног возила које у свако време може бити упућено на место настале несреће или незгоде са члановима истражних комисија.:
- За ове послове на нивоу “Инфраструктура железнице Србије” а.д. надлежан је Сектор коме припадају друмска возила, а на нивоима оперативних одељења Секције/ОЦ за СП, ГП, ЕТП и ТКП.
- 1.3.5.** Послови после настанка несреће или незгоде обухватају
- обавештавање о насталој несрећи или незгоди и активирање потребних екипа за пружање помоћи, рашчишћавање и санацију последица
 - спасавање лица, пружање помоћи унесрећеним лицима и њихово збрињавање уз претходно предузимање мера за спречавање тежих и неповољнијих последица
 - утврђивање тока, околности, обима, узрока и одговорности за насталу несрећу или незгоду
 - санацију последица настале несреће или незгоде
- 1.3.6.** Послови обавештавања о насталој несрећи обухватају:
- прво обавештавање о насталој несрећи или незгоди које може дати било које лице које је прво сазнало или уочило настанак несреће или незгоде (железнички радници, путници или трећа лица у железничком саобраћају) у смислу обавештавања о настанку. Без обзира што ово обавештење неће садржати потребан степен детаљности, оно је од битног значаја за ефикасност предузимања даљих мера у условима настале несреће или незгоде
 - обавештавање и активирање служби за пружање хитне медицинске помоћи, ватрогасно-спасилачких екипа, обавештавање полицијских, судско-истражних и инспекцијских органа
 - активирање истражне комисије
 - активирање помоћног воза и екипа за рашчишћавање и санацију последица
 - писано пријављивање настале несреће или незгоде пошто је већ утврђен одређени обим података о насталој несрећи или незгоди.
- 1.3.7.** Послови спасавања лица, пружање помоћи унесрећеним лицима и њихово збрињавање уз предузимање мера за спречавање тежих и неповољнијих последица су послови који у свим ситуацијама имају апсолутну предност и највећи приоритет у извршењу.
- Спавање лица, пружање помоћи унесрећеним 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 настале несреће или незгоде
- Предузимање мера за спречавање тежих и неповољнијих последица обухвата следеће:
- искључење напона у постројењима контактне мреже и обезбеђење места настале несреће или незгоде (постављање мотки за уземљење),
 - гашење пожара када је то могуће урадити на безбедан начин а да се при том не појаве додатни ризици за људе који интервенишу и остале присутне,
 - онемогућавање даљег ослобађања опасне робе из железничких кола од стране специјализованих екипа (стручне екипе из привреде са посебном опремом и алатима као и припадници сектора за ванредне ситуације МУП-а РС који поседују специјалистичко знање и заштитну опрему приликом интервенције),
 - заустављање свих других возова, пружних возила или маневарских састава који би могли угрозити место настале несреће или незгоде.
- Послови спасавања лица, пружања помоћи унесрећенима и њихово збрињавање, послови гашења пожара и послови везани за онемогућавање даљег ослобађања опасне робе из железничких кола су послови којима руководе органи хитне медицинске помоћи, руководиоци ватрогасно-спасилачких јединице и руководиоци стручних екипе за манипулације са опасним материјама, а сва друга лица и добровољци који пружају помоћ морају поступати по њиховим налозима. До доласка стручних екипа које руководе овим пословима добровољци и добронамерна лица могу предузимати потребне радње али уз потребну пажњу и предузимање мера личне заштите тако да додатно не угрозе своје животе или животе оних лица којима пружају помоћ.
- Послови искључења напона и обезбеђења места настале несреће или незгоде, као и заустављање свих других возила односно заштиту подручја на коме је настала несрећа или незгода су у надлежности железничких радника који учествују у регулисању саобраћај возова и деоница контактне мреже.
- 1.3.8.** Послови који се односе на утврђивање тока, околности, обима, узрока и одговорности настанка несреће или незгоде, односно послови истраге насталих несрећа или незгода, обухватају две етапе и то:
- послове на месту настале несреће или незгоде - преглед места настале несреће или незгоде и утврђивање укупног чињеничног стања на терену са потребним степеном детаљности, преглед и испитивања уређаја, прикупљање

доказног материјала, фотографисање, скицирање места несреће или незгоде и све друго што је непосредно везано за рад на месту настале несреће или незгоде.

- послове по завршетку прегледа места несреће или незгоде - послови који се односе на анализе тока настанка несреће или незгоде, пројектовану и реализовану технологије рада, анализу нормативне регулисаности појединих питања, симулације или реконструкције несреће или незгоде, анализа садржаја изјава, извештаја, саслушања, анализа сметњи, кварова и начина одржавања како инфраструктурних капацитета тако и возних средстава и свега што води објективном, стручном и на прописима заснованом утврђивању узрока и одговорности, као и предлагање мера да не настају нове или сличне несреће или незгоде.

Послови који се односе на организовање и извршење истраге незгода или несрећа су у надлежности председника истражне комисије који је одговоран да се ти послови изведу стручно и објективно и у свему засновано на нормативној регулативи.

- 1.3.9.** Послови санације последица настале несреће или незгоде су послови који обухватају рашчишћавање места настале несреће или незгоде и довођење инфраструктурних постројења прво у стање да се саобраћај може организовати а потом и у редовно стање.

Ови послови могу почети након завршетка рада истражне комисије, односно могу почети тек пошто председник истражне комисије дозволи почетак санације последица несреће или незгоде.

Послови који се односе на санацију последица настале несреће или незгоде су у надлежности стручних служби и извршних јединица “Инфраструктуре железнице Србије” а.д. којима руководи запослени из Секције/ОЦ за саобраћајне послове као руководиоца рашчишћавања. Поједини послови у овом домену предузимају се уз претходне договоре и сагласност са железничким превозницима.

- 1.3.10.** Сви поступци и послови који нису посебно прописани одредбама овог Упутства морају се у свему организовати и обављати на начин како је то прописано одредбама важећих саобраћајно-техничких прописа на подручју „Инфраструктура железнице Србије“ а.д.

- 1.3.11.** Овим Упутством морају да буду снабдевене све организационе јединице, при чему се под организационим јединицама подразумева сваки облик организованости од нивоа службеног места до нивоа Сектора/Центара.

- 1.3.12.** Са одредбама овог Упутства морају на доказан начин бити упознати сви заинтересовани запослени. Такође, са одредбама овог Упутства морају на доказан начин бити упознати и стручне службе свих делатности на нивоу свих организационих делова како би могли уредно да извршавају своје обавезе код насталих несрећа и незгода.

- 1.3.13.** Са одредбама овог Упутством потребно је упознати све превознике који своју делатност обављају на подручју којим управља „Инфраструктура железнице Србије“ а.д.

- 1.3.14.** Сваки запослени који обавља било које послове у вези несреће или незгоде мора имати у виду чињеницу да се ниједним прописом, па ни овим Упутством не могу предвидети сви могући случајеви и прописати поступци у вези с тим. Потребно да сваки запослени у тим случајевима и ситуацијама задржи присебност и у духу општих прописа предузме и учини све што је у интересу очувања живота свих лица, заштите животне средине, заштите основних средстава „Инфраструктуре железнице Србије“ а.д. и примљене робе на превоз, те тачног утврђивања узрока и одговорности за настале несреће и незгоде.

2. Подела несрећа и незгода

2.1. Несреће

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.).

Несреће се деле на:

- *Судар воза са железничким возилом* - удар дела једног воза у предњи, задњи или бочни део другог воза, железничког возила или маневарског састава;
- *Судар воза са препреком унутар профила* - 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;
- *Исклизнуће воза или маневарског састава* - сваки случај када најмање један точак воза или маневарског састава спадне са шина;
- *Несрећа на путном прелазу* - 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 возилом у покрету* - 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 са железничких возила, као и лица која падну или их ударе непричвршћени предмети у току путовања на возилу;
- *Пожар* - 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;

- *Друге несреће* - све несреће осим судара воза са железничким возилом, судара воза са препреком унутар слободног профила, исклизнућа воза, несрећа на путним прелазима, несрећа у којима су страдала лица изазваним железничким возилима у покрету или пожара на железничком возилу.

2.2. Незгоде

Незгода је догађај који је повезан са саобраћајем возова и негативно утиче на безбедност саобраћаја, а не спада у несреће.

Незгоде се деле на:

- *избегнут судар воза са железничким возилом* - када је због недозвољеног кретања воза могло доћи до удара дела једног воза у предњи, задњи или бочни део другог воза, железничког возила или маневарског састава;
- *избегнут судар воза са препреком унутар слободног профила* - када је могло доћи до удара 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;
- *пролаз воза или пружног возила поред сигнала којим се забрањује даља вожња или места од кога је даља вожња забрањена*, осим у случају када се таква вожња одвија по налогу надлежног лица које регулише саобраћај - у ову категорију спадају и пролаз воза кроз службено место у којем је по материјалу реда вожње требао имати бављење, одлазак воза или возила из службеног места када нису испуњени услови за вожњу, недозвољено маневрисање (неблаговремено обустављање маневрисања, прелазак сигнала граница маневрисања и сл.);
- *сломљена шина* - 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 мм по дужини, односно 10 мм по дубини;
- *сломљен точак или осовина* - лом точка или осовине железничког возила у покрету, који ствара ризик од несреће (исклизнуће или судар);
- *деформација колосека* - сваки недостатак везан за континуитет и геометрију колосека који захтева затварање колосека или тренутно смањење дозвољене брзине;
- *раскинуће воза* - када се влачни уређаји покидају из било ког разлога;
- *остале незгоде* - судари возила при маневрисању, одбегнућа железничких возила, пресечења скретница, кварови сигнално - сигурносних система чије су манифестације мање рестриктивне од потребних, пролази воза или возила преко путних прелаза осигураних СС уређајима који нису обезбеђени за пролаз воза или возила, падање предмета у слободан профил пруге који могу угрозити безбедан саобраћај, елементарне непогоде које према последицама не спадају у несреће (поплаве, лавине, одрони, клизање терена, лед, атмосферска пражњења и сл.), погрешно руковање растављачем контактне мреже, необезбеђен или неправилно обезбеђен пут вожње и сл.

3. Пријављивање несрећа и незгода

3.1. Почетне одредбе

- 3.1.1. Свака несрећа или незгода настала на подручју „Инфраструктуре железнице Србије“ а.д. мора бити пријављена заинтересованим органима, службама и јединицама.
- 3.1.2. За сваку насталу несрећу или незгоду мора да се да прво обавештење о њеном настанку, а затим да се изврши и њено писано пријављивање.
- 3.1.3. Прво обавештење о насталој несрећи или незгоди даје се телефоном одмах по сазнању о њеном настанку.
- 3.1.4. Писано пријављивање даје се телеграмом и на обрасцу „Пријава ванредног догађаја“ (образац С-76)
- 3.1.5. Несрећу или незгоду по правилу, пријављује шеф станице на чијем се подручју несрећа или незгода десила.
- 3.1.6. Шеф станице на чијем се подручју десила несрећа или незгода, мора одмах и без одлагања дати прва обавештења телефоном о насталој несрећи или незгоди заинтересованим и позвати лица чије је присуство неопходно ради учествовања у отклањању настале несреће или незгоде ради регулисања саобраћаја возова или учествовања у истражној комисији, не чекајући на све податке које треба да садрже телеграм и писмена пријава.
- 3.1.7. У првом телефонском обавештењу о насталој несрећи или незгоди, шеф станице мора нагласити о којој несрећи или незгоди се ради, да ли се у саставу воза налазе кола са RID ознакама и да ли је због насталих последица потребна интервенција Хитне помоћи, ватрогасних екипа, као и да ли је за отклањање последица настале несреће или незгоде потребна помоћ других јединица, за дизање возила, оправку и преглед возила, пруге и постројења, или нека друга. На двоколосечној или паралелној прузи потребно је знати и који су колосеци проходни, а на електрифицираним пругама да ли су стабилна постројења електричне вуче оштећена и у којој мери.
- 3.1.8. Уколико је за несрећу или незгоду прво сазнао шеф станице с другог подручја, прво обавештења мора сам дати. Ово обавештење мора дати и шефу станице с подручја на којем се несрећа или незгода десила, после чега шеф подручне станице преузима даље радње предвиђене овим упутством.
- 3.1.9. Несрећа или незгода која је настала у станици мора се на најбржи начин пријавити 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 или незгоди учествовао, односно који је приметио или који је за њу сазнао.

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

3.1.11. Прво телефонско обавештење мора да садржи најнужније податке о месту, врсти и последицама несреће или незгоде, да ли има људских жртава, да ли је оштећен или закрчен колосек паралелне пруге или други колосек двоколосечне пруге, односно да ли су оштећена стабилна постројења електричне вуче на електрифицираним пругама.

Прво телефонско обавештење даје се зависно од врсте настале несреће или незгоде, заинтересованима, као што је одређено у тачки 3.2 овог упутства.

3.1.12. 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 насталој несрећи или незгоди даје отправник возова, односно овлашћени станични радник.

3.1.13. Осим телефонског обавештења, овлашћени станични радник односно отправник возова дужни су да испоставе „Извештај отправника возова о неправилностима за време рада“ (образац С-23) чију копију предају шефу станице. На основу података из образаца С-23 и података које је сам прикупио и утврдио шеф станице саставља образац „Пријава ванредног догађаја“ (образац С-76).

У непосредним ТК станицама и повремено поседнутим ТК станицама у време када је непосредна, 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 С-23) чију копију предаје руководиоцу одељења за оперативне послове, његовом заменику или од њих овлашћеном раднику. Копију испуњеног образаца С-23 одељење за оперативне послове дужно је да достави шефу станице на чијем подручју је настала несрећа или незгода. На основу података из образаца С-23 и података које је сам прикупио и утврдио шеф станице саставља образац „Пријава ванредног догађаја“ (образац С-76).

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

За несреће и незгоде које по својој природи изазивају пажњу шире јавности, потребно је извршити обавештавање јавности путем средстава јавног информисања.

Овлашћење за давање информација и изјаве за средства јавног информисања у вези са насталим ванредним догађајем имају генерални директор „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. и радници које овласти генерални директор.

Информације и изјаве које се дају морају се заснивати само на утврђеном чињеничном стању.

Подаци о узроцима, штети и одговорности могу се дати тек пошто их утврди истражна комисија.

3.2. Прво обавештење о насталој несрећи или незгоди

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

Телефонски извештај којим се обавештава о насталој несрећи или незгоди мора да садржи:

- врсту несреће или незгоде,
- податке о особи која је пријавила догађај (име, презиме, радно место, телефон)
- број воза,
- место на коме се несрећа или незгода десила, километарски положај,
- да ли има усмрћених и повређених,
- потребна помоћна средства (помоћни воз, помоћно људство, Хитна или нека друга помоћ итд.),
- да ли је наступио прекид или сметња у одвијању саобраћаја и
- да ли су стабилна постројења електричне вуче оштећена и у којој мери
- да ли се у саставу воза налазе кола са РИД одзнакама и да ли је дошло до ослобађања опасних материја.

3.2.2. За настану несреће или незгоду, прво обавештење телефоном даје:

а) шеф станице коме припада подручје на коме је дошло до несреће или незгоде, његов заменик или овлашћено лице, односно шеф станице коме не припада подручје на којем је дошло до несреће или незгоде, ако је овај први сазнао за настану несреће или незгоду, односно ТК диспечер:

- саобраћајном диспечеру у подручном одељењу/одсеку за оперативне послове,
- суседним и распоредним станицама, ако је пруга постала непроходна,
- станици Хитне медицинске помоћи, ако је потребно,
- ватрогасној служби, ако је то потребно,
- најближој станици полиције, ако је потребно
- шефу пружне деонице,

- шефу СС-деонице,
 - шефу ТТ-деонице,
 - шефу КМ деонице, односно енергетском диспечеру ЦДУ, на електрифицираним пругама
 - надзорнику прегледача кола.
- b) *Саобраћајни диспечер у подручном одељењу за оперативне послове:*
- главном диспечеру у Централном оперативном одељењу,
 - електро енергетском диспечеру надлежног ЦДУ-а, на електрифицираним пругама,
 - шефу Секције/ОЦ за СП,
 - судско - истражним органима надлежним за односну територију, ако је то потребно
- c) *Главни диспечер у Централном оперативном одељењу:*
- директору, односно помоћнику директора Сектора за оперативне послове у Сектору за СП,
 - директору, односно заменику директора Сектора за ЕТП,
 - директору, односно заменику у директора Сектора за ГП,
 - директору, односно заменику директора Сектора за ТКП,
 - директору, односно заменику директора Центра за унутрашњу контролу,
 - главном диспечеру за праћење превоза опасне робе (само за несреће или незгоде у којима су учествовала железничка возила са РИД ознакама)
 - овлашћеном лицу или оперативној служби превозника, контакт особи извођача радова или другог правног субјекта чији је запослени учествовао у несрећи или незгоди
 - Центру за истраживање несрећа у саобраћају Републике Србије,
 - инспектору за железнички саобраћај (републичком или покрајинском)
- d) *Директор, односно помоћник директора Сектора за оперативне послове у Сектору за СП:*
- Извршном директору за управљање јавном железничком инфраструктуром.
- e) *Извршни директор за управљање јавном железничком инфраструктуром:*
- Генералном директору „Инфраструктура железнице Србије“ а.д.

3.3. Пријављивање несреће или незгоде телеграмом

- 3.3.1. Пријављивање настале несреће или незгоде телеграмом мора извршити шеф станице, одмах по прикупљању података на месту настанка несреће или незгоде.
- 3.3.2. Телеграм којим се пријављује несрећа или незгода мора бити јасан и садржати следеће податке:
- дан, месец и година, сат и минут када се несрећа или незгода десила,
 - врсту несреће или незгоде,
 - место на коме се несрећа или незгода десила, километарски положај,
 - број воза, серија и број вучног возила,
 - кратак опис догађаја,
 - да ли има усмрћених и повређених,
 - индивидуални број исклизлих или оштећених возила, да ли су кола товарена или празна а ако су у питању кола означена ознакама RID, уписати и UN број и број за означавање опасности (бројеви који се налазе на наранџастој табли на колима са обе подужне стране); ОМ број превоза; позицију кола у возу; да ли у том возу има још кола са опасним материја.
 - да ли су оштећена и у којој мери пруга и постројења
 - СС, ТТ, ЕЕП и КМ-а,
 - предвиђено трајање прекида саобраћаја,
 - предузете мере за отклањање последица и успостављање саобраћаја и потребна помоћна средства,
 - називе здравствених установа у којима се пружа помоћ теже и лакше повређеним лицима,
 - која комисија врши увиђај и истрагу настале несреће или незгоде,
 - да ли су учесници у несрећи или незгоди удаљени са својих послова и радних задатака,
 - временске прилике у тренутку настанка несреће или незгоде,
 - за несреће или незгоде потребно је навести да ли се ради о отвореној прузи или станичном подручју, а за несреће или незгоде настале на путним прелазима потребно је дати и податак о начину осигурања путног прелаза
- 3.3.3. „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. може одредити да се у телеграму дају и други подаци о насталој незгоди или несрећи.
- 3.3.4. Ако се до предаје телеграма о насталој несрећи или незгоди нису могли прикупити подаци који би могли тачно да укажу на узрок, а расположивим подацима узрок се није могао са сигурношћу утврдити, онда навести „узрок још није утврђен“.
- 3.3.5. Пријава настанка несреће или незгоде телеграмом даје се:
- суседним и распоредним станицама,
 - електро енергетском диспечеру надлежног ЦДУ-а,
 - шефу пружне деонице,

- шефу СС-деонице,
- шефу ТТ-деонице,
- шефу КМ деонице, односно енергетском диспечеру ЦДУ
- надзорнику прегледача кола,
- подручном одељењу за оперативне послове,
- централном оперативном одељењу,
- одељењу за праћење опасних материја и посебних превоза
- шефу Секције/ОЈ за СП,
- овлашћеном лицу или операцији превозника, контакт особи извођача радова или другог правног субјекта чији је запослени учествовао у несрећи или незгоди
- директору, односно заменику директора Сектора за СП,
- сектору за СП, одељењу за саобраћајне прописе и истрагу несрећа и незгода,
- директору, односно заменику директора Сектора за ЕТП,
- директору, односно заменику директора Сектора ГП,
- директору, односно заменику у директора Сектора за ТКП,
- директору, односно заменику директора Центра за унутрашњу контролу,
- извршном директору за управљање јавном железничком инфраструктуром,
- генералном директору,
- организационој јединици превозника

3.4. Пријављивање несреће или незгоде на обрасцу „Пријава ванредног догађаја“ (образац S-76)

- 3.4.1.** Пријављивање настале несреће или незгоде пријавом на обрасцу „Пријава ванредног догађаја“ (образац S-76) врши шеф станице, односно његов помоћник у року од 24 часа од тренутка настанка несреће или незгоде
- 3.4.2.** 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. Уколико до подношења писмене пријаве није утврђен узрок настанка несреће или незгоде, онда у пријави треба навести „узрок се утврђује“.
- 3.4.3** Попуњен образац „Пријава ванредног догађаја“ (образац S-76) доставља се обавезно:
- Сектору за СП, Одељењу за саобраћајне прописе и истрагу несрећа и незгода,
 - подручном одељењу за оперативне послове,
 - СС за ислеђење несрећа и незгода у Секцијама/ОЦ за СП
 - заинтересованим организационим јединицама превозника,
 - примерак који остаје у станици и
 - примерак који се прилаже Извештају о истрази

4. Организација послова у вези несрећа и незгода

4.1. Почетне одредбе

- 4.1.1.** За сваку несрећу и незгоду која настане на подручју „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. мора се дати прво обавештење, извршити писано пријављивање, спровести увиђајни и истражни поступак и морају се предузети све потребне мере ради пружања помоћи, отклањања последица, рашчишћавања и успостављања саобраћаја на месту настанка несреће или незгоде.
- 4.1.2.** Основни носиоци послова из тач. 4.1.1. овог Упутства су:
- Шеф станице, који одмах по сазнању за настанак несреће или незгоде мора дати прво обавештење, изаћи на место настанка несреће или незгоде како би се упозна са правим стањем, обезбедио да се сачувају видни трагови, оценио тежину ванредног догађаја, организовао прво пружање помоћи, захтевао ангажовање потребних служби и средстава за отклањање последица и извршио увиђајни и истражни поступак за несреће и незгоде из његове надлежности.
 - Шеф Секције/ОЦ за СП или радник овлашћен да га замењује.
 - ТК диспечер на ТК прузи, саобраћајни диспечер у надлежном Одељењу за оперативне послове, 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 или незгоде организује на што оптималнији начин.
 - Истражна комисија за несреће и незгоде, која је дужна да предузме све неопходне мере за правилну и благовремену истрагу несрећа и незгода.
 - Запослени на пословима истраживања, евиденти-рања и статистичког праћења података о несрећама и незгода у Секцијама/ОЦ за СП и у Сектору за СП, који су дужни да се старају о правилном току истражног поступка и о свим другим поступцима везаним за несреће и незгоде.
 - Сектори основних делатности, односно њихове Секције, који су дужне да одмах по примљеном обавештењу

о настанку несреће или незгоде приступе указивању помоћи и отклањању последица. Директори Сектора основних делатности дужни су да, зависно од врсте несреће или незгоде, непосредно или посредно организују извршење послова своје делатности.

- 4.1.3.** У случају потребе, за послове указивања помоћи, отклањања последица и рашчишћавања места настанка несреће или незгоде могу се ангажовати и специјализоване организације које располажу потребном опремом, механизацијом или транспортним средствима. Одлуку о ангажовању ових организација доноси Генерални директор „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. Извршни директор за управљање јавном железничком инфраструктуром или запослени кога они овласте на предлог шефова Секција основних делатности.
- 4.1.4.** Послове увиђаја и истраге несрећа и незгода које се догоде на подручју „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. осим истражних комисија управљача и заједничких комисија управљача и превозника, а у зависности од врсте несреће или незгоде врше и судско-истражни органи, органи републичке или покрајинске инспекције за железнички саобраћај, радници МУП-а и истражитељи Центра за истраживање несрећа у саобраћају Републике Србије.

4.2. Послови на месту ванредног догађаја

- 4.2.1.** Лице које је прво сазнало за настанак несреће или незгоду дужно је да одмах на најбржи могући начин обавести најближе службено место на прузи или ТК диспечера на прузи опремљеној уређајима телекоманде.
- 4.2.2.** Отправник возова је дужан да, према потреби, тражи помоћ службе хитне медицинске помоћи и ватрогасне службе и обавести шефа станице о насталој несрећи или незгоди. Обаштење се мора извршити усмено у току радног времена шефа станице, телефонски ван радног времена шефа станице и писано на обрасцу С-23 (“Извештај отправника возова о неправилностима за време рада”). На ТК прузи за ТК-станице које су поседнуте овлашћеним станичним радником, послове из првог става ове тачке врши овлашћени радник, а за ТК-станице које су непосредне ТК-диспечер на погодан начин, зависно од месних прилика или посредством суседних поседнутих ТК-станица.
- 4.2.3.** У случајевима када је место настанка несреће или незгоде потребно заштити од лица која нису учесници у несрећи или незгоди 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 јединицу МУП-а односно најближу станицу полиције и затражити њихово учешће.
- 4.2.4.** Осим обавештења из тачки 4.1.1 и 4.1.2 обавештење и пријављивање насталог ванредног догађаја треба извршити и по одредбама тачке 3. овог Упутства.
- 4.2.5.** У смислу тач. 4.1.3 под а), шеф станице треба да предузме и следеће поступке:
- одузимање свих саобраћајних образаца како не би долазило до накнадних уписивања и исправљања података,
 - одузимање евиденције о правдању употребљених тастера код електро-релејних уређаја и евиденције о примопредаји службе,
 - закључавање станичне поставнице, одузимање кључа од отправника возова и чување кључа до тренутка доласка истражне комисије.
 - Уколико треба користити станичну поставницу ради пружања помоћи, потребно је пре дозвољавања рада, писмено утврдити 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.).
 - пломбирати станична релејна постројења, релејне кућице на путним прелазима и отвореној прузи и забранити сваки улазак у њих,
 - пломбирати просторије у којима се налазе уређаји регистрофона и забранити улазак у њих, односно онемогућити приступ и било какво руковање овим уређајима ако они нису у засебној просторији.
 - утврдити положаје у којима се налази попречни и подужни растављачи контактне мреже,
 - утврдити где су се налазили кључеви скретница и исклизница, које се закључавају на лицу места.
- 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 комисије за увиђај и ислеђење.
- 4.2.6.** На СС и ТТ постројењима, на постројењима електровуче и ТК-уређајима нису дозвољене никакве интервенције до доласка комисије за увиђај и истрагу несреће или незгоде.
- 4.2.7.** Радници инфраструктуре и остала лица која се затекну на месту настанка несреће или незгоде дужни су да учествују у пружању помоћи унесрећенима и да до доласка комисије за увиђај и истрагу несрећа и незгода чувају све трагове и онемогуће њихово уништење или уклањање.
- 4.2.8.** 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, а ако је то немогуће треба скицирати односно подручје са уцртавањем места, врста и положаја трагова
- 4.2.9.** О потреби ангажовања помоћног воза или кол-ске дизалице одлучује председник комисије по доласку на место настанка несреће или незгоде о чему обавештава подручно одељење за оперативне послове које захтев преноси

Централном оперативном одељењу. Централно оперативно одељење предузима неопходне мере за ангажовање помоћног воза, обавештава директора Сектора за ТКП, односно заменика, који на основу информација са терена одлучује шта је од опреме потребно за интервенцију тј. да ли ће се покренути део помоћног воза са двопутим возилом или камионским превозом или ће помоћни воз вући локомотива или ТМД.

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

4.2.11. Ако 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 већих размера подручно оперативно одељење обавештава централно оперативно одељење које даље упућује захтев Сектору за ГП.

4.2.12. Код наручивања 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 наруче техничка средства оптималних карактеристика којима ће се на најбржи могући начин рашчистити место настанка несреће или незгоде, односно поштовати „Процедуру активирања помоћног воза“.

4.2.13. Место настале несреће или незгоде потребно је заштитити сигналним знацима пружног особља или постављењем радника.

Послове из првог става ове тачке обављају радници грађевинске делатности према одредбама важећих саобраћајно-техничких прописа на подручју „Инфраструктура железнице Србије“ а.д.

4.2.14. Маневрисање и покретање помоћног воза, ТМД - а и осталих шинских возила ма које делатности организује радник саобраћајне службе. Сви захтеви за покретање шинских возила морају се испоставити раднику саобраћајне службе, који је једино надлежан за организацију саобраћаја на месту настанка несреће или незгоде.

4.2.15. Организацијом послова на рашчишћавању и отклањању последица настале несреће или незгоде у зависности од последица, на месту настанка несреће или незгоде руководи радник саобраћајне делатности кога одреди подручна оперативна служба у договору са централним оперативним одељењем.

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

4.2.16. Дужности радника који руководи организацијом послова на рашчишћавању и отклањању последица настале несреће или незгоде су:

- да са руководиоцима делатности које врше рашчишћавање и отклањање последица израђује план акција појединих екипа,
- да руководи пословима око рашчишћавања и отклањања последица настале несреће или незгоде предузима потребне организационе мере у циљу што бржег успостављања саобраћаја,
- да координира са саобраћајним диспечером у подручном Одељењу за оперативне послове као и са Централним одељењем за оперативне послове “Инфраструктура железнице Србије” а.д. а на електрифицираним пругама и са електро енергетским диспечером а на ТК-пругама и са ТК-диспечером,
- да кординира са судско-истражним органима, органима МУП-а као и са железничким истражним органима на месту насталог ванредног догађаја.

4.2.17. Истражна комисија, о свом доласку на место настанка несреће или незгоде дужна је да одмах телефоном обавесте подручно и Централно одељење за оперативне послове.

4.3. Послови саобраћајне делатности

4.3.1. Послови саобраћајне делатности код настанка 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.

4.3.2. Помоћни воз који се упућује на место несреће или незгоде може бити помоћни воз са колском дизалицом, кола помоћног воза без дизалице, двопутно возило са лукас опремом, камионски превоз лукас опреме и запослених помоћног воза, ТМД електротехничке и грађевинске делатности и помоћне локомотиве.

4.3.3. О пријему захтева за упућивање помоћног воза главни диспечер у Централном одељењу за оперативне послове упућује захтев Сектору за ТКП писано телеграмом.

4.3.4. Ако је потребно у саобраћај увести ТМД елек-тротехничке или грађевинске делатности, потребна је координација електро енергетског диспечера ЦДУ, надлежног органа грађевинске делатности и саобраћајног диспечера.

4.3.5. Помоћни воз уводи у саобраћај надлежно подручно Одељење за оперативне послове, односно Централно одељење за оперативне послове посредством распоредних и ранжирних станица.

Ранг воза одређује Централно оперативно одељење у односу на последице настале несреће или незгоде.

4.3.6. Саобраћајни диспечер надлежног подручног Одељења за оперативне послове и Централног Одељења за оперативне послове “Инфраструктура железнице Србије” а.д. дужни су да прате ход помоћног воза и по потреби предузимају мере како би он у што краћем времену приспео на место несреће или незгоде

- 4.3.7.** Када постоје сметње на средствима за споразумевање, када је споразумевање потпуно немогуће и на пругама са ограниченим радним временом за време прекида службе, ранг и начин саобраћаја помоћног воза регулисани су одредбама важећих прописа на подручју “Инфраструктура железнице Србије” а.д.
- 4.3.8.** 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. (деловодни број: 1/2017-269/1-95 од 11.5.2017. године).
- 4.3.9.** Ако због настанка 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 посудања службених места и слично) као и од тога да ли особље превозника познаје пругу на помоћном превозном путу и тако даље. Предузимање ових оперативних мера мора се вршити уз консултације и уз сагласност са железничким превозницима који претходно морају бити обавештени о таквој могућности.

4.4. Послови службе за ТКП

- 4.4.1.** Послови службе за ТКП у случају настанка несреће или незгоде обухватају послове око припреме, отпреме и рада помоћног воза.
- 4.4.2.** Помоћни воз чине средства за расшчишћавање (интервенције) и особље воза.
Средства за расшчишћавање су:
- колска дизалица и
 - помоћна кола са хидрауличном (лукас) опремом и ручним алатом потребним за дизање.
 - двопуто возило са лукас опремом, или камионски превоз опреме и запослених
- 4.4.3.** Колска дизалица користи се 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 расшчишћавање тешких делова оштећених возова ради отпреме са места насталог ванредног догађаја.
Колска дизалица се користи и у случајевима када је отежано или немогуће применити другу механизацију, односно кад се употребом дизалице брже и лакше расшчишћава место ванредног догађаја и успоставља саобраћај.
Под појмом “на већој удаљености” треба подразумевати удаљеност од 15 метара и више.
Колска дизалица употребљава се на неравним теренима, усецима и засецима ширине преко 5 односно 10 метара.
Колска дизалица је практично неупотребљива за рад у тунелима.
Код рада колске дизалице * и дизања лукас опремом на електрифицираним пругама неопходно је искључење напона у возном воду а по потреби и демонтажа контактне мреже.
- 4.4.4.** Хидраулична опрема се користи као допуна при раду колске дизалице или самосталне интервенције (дизање и поновно постављање на колосек искизних или преврнутих кола и сл.). Она се користи преваходно а колска дизалица само ако се процени да је поробна њена употреба.
При раду хидрауличне опреме на електрифицираним пругама није неопходно демонтажа контактне мреже већ само искључење напона из возног вода и његово уземљење.
- 4.4.5.** На месту настанка несреће или незгоде пословима из делтности помоћног воза руководи шеф (пословођа) помоћног воза.
О употреби колске дизалице на месту несреће или незгоде, одлучује директор Сектора за ТКП, односно његов заменик.
Шеф помоћног воза дужан је да на месту ванредног догађаја пре почетка радова на расшчишћавању донесе план рада, са којим ће се упознати особље помоћног воза.
План из трећег става ове тачке мора бити усаглашен са планом рада осталих служби које раде на отклањању последица и са њим се мора упознати радник који руководи пословима расшчишћавања.
- 4.4.6.** Почетак интервенције помоћног воза мора бити најкасније на четири сата, када се користи дизалица, односно на два сата, када се користе само помоћна кола са хидрауличном опремом, од тренутка изласка на граничник домицилне станице.
По доласку на место несреће или незгоде, време припреме за рад колске дизалице може износити максимално 2 сата.
- 4.4.7.** Пре почетка интервенције и за време интервенције је потребно придржавати се свих мера безбедности и заштите на раду. Ово је посебно важно када се радници налазе у близини колске дизалице када интервенишу.
- 4.4.8.** По извршеној интервенцији помоћни воз и колска дизалица се морају одмах вратити у домицилни депо и припремити се за следећу интервенцију.
- 4.4.9.** Ако се колска дизалица или помоћна кола не налазе у домицилу због оправке, интервенције и сл., односна секција дужна је да телеграмом обавести Централно одељење за оперативне послове да се средства за расшчишћавање не налазе у домицилном депоу.

4.4.10. За мање интервенције, које се могу обављати и приручним алатом из опреме помоћних кола, није потребно покретати помоћни воз, већ се превоз опреме и особља може обавити и друмским возилом.

4.5. Послови електротехничке делатности

- 4.5.1.** Послови електротехничке делатности у случају настанка несреће или незгоде обухватају послове око постојања КМ, ЕЕП, ТТ и СС-постројења.
- 4.5.2.** Када несрећа или незгода настане на електри-фицирној прузи интервенцију по потреби врши деоница 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.
- 4.5.3.** 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.
- 4.5.4.** 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.
- 4.5.5.** 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.
- 4.5.6.** Електро енергетски диспечер (ЕЕД) у ЦДУ предузима све потребне мере да потребан материјал и опрема што пре стигне на место настанка несреће или незгоде.
- 4.5.7.** На електрифицираним пругама где постоји телекомуникациони кабал успоставиће се телефонска веза од места настанка несреће или незгоде до најближег телефонског извода.
- 4.5.8.** На успостављену телефонску везу са места настанка несреће или незгоде није дозвољено прикључење других корисника.
- 4.5.9.** У случају кад су покидане жичне везе, оштећен телекомуникациони кабл и не може се споставити телефонска веза, стручне службе ТТ обезбедиће одговарајуће радио-уређаје у складу са топографијом терена и покривеношћу радио-пољем.
- 4.5.10.** Разговори који се воде телефоном са места настанка несреће или незгоде или суседних станица морају бити прецизни, кратки и јасни.
- 4.5.11.** Уколико није могуће успоставити телефонску и радио везу са места настанка несреће или незгоде за споразумевање, потребно је користити друмско возило, погодно железничко возило или курира до првог исправног телефона односно према месним приликама и мобилну телефонију.
- 4.5.12.** 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.
- 4.5.13.** 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.
- 4.5.14.** 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.
- 4.5.15.** Обезбеђење особља и возача ТМД-а електротех-ничке делатности врши надлежна деоница КМ, односно надлежна секција за ЕТП.
- 4.5.16.** ТМД електротехничке делатности до места ванредног догађаја саобраћа као помоћни воз.
- 4.5.17.** На месту настанка несреће или незгоде, пословима из делатности деонице КМ, СС деонице, руководи пословођа екипе, односно руководица деонице. Радник из првог става ове тачке који руководи пословима отклањања последица настале несреће или незгоде, дужан је да пре почетка радова на односним постројењима сагледа стање ствари и донесе план рада, са којим упознаје екипу радника који ће вршити интервенције. План из другог става ове тачке мора бити услажен са планом рада осталих служби које раде на отклањању последица настале несреће или незгоде и мора бити познат раднику који руководи целокупним пословима на отклањању последица.
- 4.5.18.** Када настану оштећења на КМ, СС и ТТ постројењима при рашчишћавању места настанка несреће или незгоде, потребно је привремено поседање 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.
- 4.5.19.** 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 руководица деонице је дужан да о томе обавести електро енергетског диспечера или надлежно одељење за оперативне послове.
- 4.5.20.** За мање интервенције на КМ, СС и ТТ постро-јењима 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.

4.6. Послови грађевинске делатности

- 4.6.1.** 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.
- 4.6.2.** ТМД грађевинске делатности, остала механизација и особље, налазе се у кругу пружне деонице.
- 4.6.3.** Обезбеђење особља и возача ТМД грађевинске делатности врши надлежна пружна деоница, одно-сно надлежна секција за грађевинску делатност.
- 4.6.4.** Активирање пружне деонице, односно секције за грађевинску делатност врши се на начин прописан овим упутством.
- 4.6.5.** ТМД грађевинске делатности са потребном меха-низацијом до места настанка несреће или незгоде саобраћа као помоћни воз.
- 4.6.6.** На месту настанка несреће или незгоде пословима из делокруга рада пружне деонице руководи руководилац пружне деонице.
Пословођа пружне деонице је дужан да пре почетка радова на пружним постројењима сагледа стање ствари и донесе план рада, с којима ће упознати раднике који ће вршити интервенцију.
План рада мора бити усаглашен са радом осталих служби које раде на отклањању последица несреће или незгоде и мора бити познат раднику који руководи целокупним пословима на отклањању последица.
- 4.6.7.** Радник из првог става тач. 4.6.6 је дужан да на месту несреће или незгоде утврди врсту и количину материјала који је потребан за интервенцију и да се стара о њиховој брзој и благовременој достави на место несреће или незгоде.
- 4.6.8.** По извршеној интервенцији ТМД грађевинске делатности и механизација се одмах морају одмах вратити у домицилни депо и припремити за следећу интервенцију.
- 4.6.9.** 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 руководилац деонице је дужан да о томе обавести надлежно одељење за оперативне послове.
- 4.6.10.** За мање интервенције, које се могу извршити приручним алатом, превоз опреме и особља се може извршити и друмским возилом.
- 4.6.11.** Радници пружне деонице су дужни да пружају помоћ и осталим делатностима које интервенишу на местима несреће или незгоде.

4.7. Поступци у вези с повређеним и усмрћеним лицима

- 4.7.1.** 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 настале несреће или незгоде.
За пребацивање теже повређених лица у здравствене установе треба користити сва расположива друмска возила на месту несреће или незгоде.
Железнички радници у поступку пружања прве помоћи позивају хитну помоћ и пружају прву помоћ. До доласка специјализованих здравствених екипа организацију прве помоћи пружају сви запослени који су прошли обуку за пружање прве помоћи а који су присутни у моменту догађаја. До доласка хитне помоћи, потребно је пратити здравствено стање повређених, охрабривати их, не напуштати лице места (ако је то могуће) и придржавати се општих правила:
„Пре свега не штетити.“ и „Не чинити више него што се од вас очекује.“
- 4.7.2.** 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.
- 4.7.3.** Са лицима која су усмрћена, поступа се у скла-ду са наређењима добијеним од полиције и судско - истражних органа.
- 4.7.4.** Када се укаже могућност, одобри или нареди одво-жење усмрћених лица са места настале несреће, онда одвожење, по правилу, морају вршити надлежне здравствене или комуналне службе.
- 4.7.5.** 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.
- 4.7.6.** Осим обавезе организације и пружања 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 личне податке о лицима која су теже и лакше повређена или усмрћена,
- да састави списак лица која су теже или лакше повређена, односно усмрћена.

4.8. Поступци са оштећеном или уништеном робом и/или колима

- 4.8.1.** Уклањање робе која је оштећена или уништена 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.
- 4.8.2.** Инструкције у вези са робом и колима која су оштећена или уништена при настанку несреће или незгоде даје превозник.
- 4.8.3.** Уклањање оштећене или расуте робе са места настанка несреће или незгоде организоваће радником саобраћајне делатности који руководи радовима на рашчишћавању и отклањању последица настале несреће или незгоде.
- 4.8.4.** У случају када изостану инструкције превозника уклањање оштећене или уништене робе и/или кола организоваће радник саобраћајне делатности који руководи радовима на рашчишћавању и отклањању последица настале несреће или незгоде.
- 4.8.5.** 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, превозник је дужан да без одлагања обезбеди, покупи, одстрани, 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.
- 4.8.6.** Ако превозник није у могућности да обезбеди, покупи, одстрани, односно одложи опасан терет, 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.

5. Послови код истраге несрећа и незгода

5.1. Истражна комисија за несреће и незгоде

- 5.1.1.** За сваку несрећу или незгоду која настане на подручју “Инфраструктура железнице Србије” а.д. мора се извршити увиђајни поступак на месту њеног настанка, а потом спровести истражни поступак.
- 5.1.2.** У циљу квалитетног и ефикасног увиђаја на месту настанка несреће или незгоде, као и брзог и правилног спровођења истражног поступка, одређују се истражне комисије и то:
- истражна комисија за подручје станице,
 - истражна комисија оперативнг одељења и
 - истражна комисија “Инфраструктура железнице Србије” а.д.
- 5.1.3. 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:
- шеф станице или лице овлашћено да га замењује, председник комисије,
 - представник грађевинске делатности, члан комисије,
 - представник електро-техничке делатности (одго-варајуће службе у односу на врсту несреће и незгоде), члан комисије,
 - представник а техничко-колске делатности.

Истражна комисија за подручје станице истражује:

- несреће на путном прелазу у случају да није било усмрћених или повређених лица,
- ломове шина,
- ломове точкова или осовина,
- деформације колосека,
- раскинућа воза и
- остале незгоде (раскинуће маневарског састава, одбегнуће железничких возила, пресечења скретница, елементарне непогоде које према последицама не спадају у остале несреће (поплаве, лавине, одрони, клизање терена, лед, атмосферска пражњења и сл.), погрешно руковање растављачем контактне мреже, необезбеђен или неправилно обезбеђен пут вожње и сл.).

Комисију за подручје станице формира шеф станице.

За чланове ове комисије шеф станице ће ангажовати представнике оних служби које су потребне за истрагу настале несреће или незгоде.

Секције/ОЦ основних делатности дужне су да достављају шефовима станица податке о радницима који се могу ангажовати у раду ових комисија ангажује о свом трошку правно лице које има одговарајућу дозволу, односно овлашћење за поступање у случају.

5.1.4. Истражна комисија оперативног одељења делује на припадајућем подручју како је то дато у прилогу I овог Упутства.

Одељење за оперативне послове у Београду има три комисије за оперативне послове и то са седиштем у Београду, Пожаревцу и Панчеву.

Одељење за оперативне послове у Нишу има две комисије и то са седиштем у Лапову и Нишу.

Истражну комисију оперативног одељења чине:

- представник саобраћајне делатности, председник комисије,
 - представник грађевинске делатности, члан комисије,
 - представник електро-техничке делатности (одго-варајуће службе у односу на врсту несреће и незгоде), члан комисије,
 - представник техничко-колске делатности, члан комисије
- Истражна комисија оперативног одељења истражује:
- сударе воза са железничким возилима,
 - сударе воза са препреком унутар слободног профила,
 - исклизнућа воза или маневарског састава,
 - несреће на путном прелазу,
 - несреће у којима су страдала лица изазване железничким возилом у покрету,
 - пожаре,
 - избегнуте сударе воза са железничким возилом,
 - избегнуте сударе воза са препреком унутар слободног профила,
 - пролаз воза или пружног возила поред сигнала којим се забрањује даља вожња или места од кога је даља вожња забрањена, осим у случају када се таква вожња одвија по налогу надлежног лица које регулише саобраћај,
 - друге несреће,
 - остале незгоде.

Представнике грађевинске делатности, електротехничке делатности и техничко-колске делатности за рад комисија на нивоу оперативних одељења дају Секције/ОЦ за СП, ГП, ЕТП и ТКП.

Именовање чланова комисије оперативних одељења врше шефови Секције/ОЦ за СП, ГП, ЕТП и ТКП. За чланове комисија Одељења за оперативне послове потребно је именовати по могућству само раднике са местом становања у месту где се налази и седиште комисије ради бржег окупљања и изласка на место настанка несреће или незгоде.

Податке о именованим члановима за наредни месец треба благовремено, а најкасније до 20. у месецу доставити шефу Одељења за оперативне послове, који ће на основу њих израдити распоред обавезне присутности код куће на основу кога ће се активирати (позивати) комисија Одељења за оперативне послове.

Распоред обавезне присутности код куће за наредни месец треба да буде израђен најкасније до 25. текућег месеца и да буде достављен свим заинтересованим организационим јединицама основних делатности и Сектору за СП најкасније до краја текућег месеца.

5.1.5. Истражна комисија „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. делује на подручју „Инфраструктура железнице Србије“ а.д.

Истражну комисију „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. чине:

- представник саобраћајне делатности, председник комисије,
- представник грађевинске делатности, члан комисије,
- представник електро-техничке делатности (одговарајуће службе у односу на врсту несреће и незгоде), члан комисије,
- представник техничко-колске делатности, члан комисије

Истражна комисија „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. истражује несреће и незгоде код којих је усмрћен или теже повређен већи број лица, причињена знатна материјална штета или је настао већи прекид саобраћаја, када настала несрећа или незгода по својој природи изазива пажњу шире јавности.

Ова комисија мора преузети увиђај и истрагу и других несрећа или незгода из надлежности комисија Одељења за оперативне послове ако Генерални директор или Извршни директор за управљање јавном железничком инфраструктуром „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. то захтевају.

Именовање чланова истражне комисије „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. врше директори Сектора основних делатности а податке о именованим члановима је потребно благовремено, а најкасније до 25. у месецу, доставити Сектору за СП. Ако се подаци о именованим члановима не доставе до наведеног датума сматраће се да нема промена у односу на текући месец.

Решење о распореду обавезне присутности код куће доноси Генерални директор „Инфраструктура железнице Србије“ а.д.

5.1.6. Ангажовање чланова комисија из редова превозника и власника индустријских колосека.

Ако су у несрећу или незгоду укључени особље и / или средства превозника, у истражну комисију је потребно укључити и представнике заинтересованих превозника.

Именовање чланова комисије, представника превозника, врши сам превозник. Списак чланова који се могу укључити у рад свих истражних комисија превозник доставља управљачу инфраструктуре најкасније до 25. у месецу за наредни месец.

Када се обавља истрага несреће на индустријском колосеку којим управља ималац индустријског колосека, уколико је у несрећи или незгоди учествовало особље „Инфраструктура железнице Србије“ а.д, члан комисије је и представник „Инфраструктура железнице Србије“ а.д.

5.1.7. Укупан број чланова истражних комисија из тачки 5.1.3, 5.1.4 и 5.1.5 је непаран и састоји се најмање од три представника основних делатности (председник комисије и два члана).

За чланове истражне комисије могу бити именовани:

- шефови организационих јединица;
- радници који су овлашћени за превоз опасних материја,
- радници који су овлашћени за контролу примене мера заштите на раду и заштите од пожара;
- стручњаци за управљање саобраћајем, за техничко-колску делатност, доњи и горњи строј, сигнално-сигурносне уређаје, за телекомуникационе уређаје и за електроенергетске уређаје;
- радници који су овлашћени за вршење унутрашње контроле.

5.1.8. Сваки члан комисије мора да има положен одговарајући стручни испит према Правилнику о стручној спреми радника који непосредно учествују у вршењу железничког саобраћаја и не сме непосредно да учествује у обављању железничког саобраћаја.

Изузетак из првог става ове тачке су шефови станица који дежурају као отправници возова, а ангажују се као чланови истражне комисије када не дежурају као отправници возова:

Ако несрећа или незгода настане у време када шеф станице дежура онда ће шеф једне од суседних станица преузети послове око увиђаја и истраге настале несреће или незгоде.

5.1.9. Ако је за рад истражне комисије потребно учешће других железничких стручњака или стручњака других грана привреде или институција (лекари, психолози, социолози, институти, итд.), у виду мишљења и објашњења, њих „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. именује као чланове комисије или као сараднике посебним решењем о додатим члановима истражне комисије.

5.1.10. Распоред обавезне присутности код куће за чланове истражних комисија из тачке 5.1.4 и 5.1.5 овог Упутства мора да садржи следеће податке:

- презиме и име,
- период времена обавезне присутности код куће,
- тачна адреса места становања,
- број службеног мобилног телефона,
- број телефона у стану и
- број телефона на радном месту.

5.1.11. Распоред обавезне присутности код куће и списак чланова превозника за чланове комисије „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. мора да се налази код главног диспечера у Централном одељењу за оперативне послове „Инфраструктура железнице Србије“ а.д, а распоред обавезне присутности код куће и списак чланова превозника за чланове комисије Одељења за оперативне послове мора да се налази код саобраћајног диспечера у подручном одељењу/одсеку за оперативне послове.

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

5.1.13. У сврху лакшег и бржег утврђивања узрока настанка несреће или незгоде, Комисије из тачке 5.1.4 и 5.1.5 овог Упутства морају бити снабдевене комплетом опреме за ислеђење несрећа и незгода. Комплекти садрже следећу опрему и материјал:

1.	Дигитални фотоапарат HP Photosmart M22	1 ком.
2.	Меморијска картица за фотоапарат Transcend Ultra Speed 128Mb	1 ком.
3.	Комплет за фотоапарат: 4 Ni-Mh аку. батерије R-6 и 1 пуњач Vipow CR998	1 ком.
4.	Репортерски магнетофон Panasonic RR-QR160	1 ком.
5.	Рефлекторска светиљка са комплетом филтера у боји	2 ком.
6.	Мерна пантљика BMI, дужине 50 м	1 ком.
7.	Мерна трака UNIOR, дужине 3 м	1 ком.
8.	Штоперица Rucanor	1 ком.
9.	Размерник за колосек Robel 83.37	1 ком.
10.	Справа за мерење исхабаности шина Robel 85.01 - SKM 1	1 ком.
11.	Магнетни термометар Robel 85.20	1 ком.
12.	Комплет: Алкотест уређај Dräger Alcotest 74 10 са пуњачем и футролом	1 ком.
13.	Кишна кабаница	6 ком.
14.	Торба за опрему	1 ком.
15.	Футрола за размерник за колосек Robel 83.37	2 ком.
16.	Футрола за Мерило за мерење размака точкова	1 ком.
17.	Универзално мерило IKS 731151 - xxx	1 ком.
18.	Мерило за мерење размака точкова	1 ком.
19.	Кључ за отварање брзиномерних уређаја типа Дојта и Хаслер	1 ком.
20.	Кључ број 2 за пружне телефоне	1 ком.
21.	Усници за алкотест уређај (паковање 100 ком.)	1 ком.
22.	Масне креде, комплет (1 кут. плавих + 1 кут. црвених)	1 ком.
23.	Лупа	1 ком.
24.	Заштитне рукавице	1 ком.
25.	Комплет празних дискета и дискова	1 ком.
26.	Комплет разних најлон врећица	1 ком.

Наведени материјал мора се налазити код саобраћајног диспечера у Одељењу за оперативне послове за комисију Одељења за оперативне послове, односно у Централном оперативном одељењу за комисију „Инфраструктура железнице Србије“ а.д.

Начин задуживања, чувања и употребе комплета опреме детаљно је прописан Наређењем сталног значаја број 4/07 (акт Сектора за саобраћајне послове број 15/07 од 13.6.2007. године).

5.2. Активирање комисије за увиђај и истрагу несрећа и незгода и излазак на место настале несреће или незгоде

5.2.1. Главни диспечер у Централном одељењу за оперативне послове „Инфраструктура железнице Србије“ а.д., зависно од врсте настале несреће или незгоде, уз сагласност помоћник директора Сектора за оперативне послове у Сектору за СП одлучује коју истражну комисију треба активирати 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 у Сектору за СП по примљеном обавештењу за настану несреће или незгоду могу одредити коју комисију за увиђај и истрагу настале несреће или незгоде треба активирати и упутити на место настанка несреће или незгоде.

5.2.2. Истражну комисију која ће вршити увиђај и истрагу настале несреће или незгоде потребно је одмах активирати на основу распореда дежурства из тачке 5.1.10 овог Упутства.

Ако је одређено да увиђај и истрагу настале несреће или незгоде води истражна комисија за подручје станице, потребно је да саобраћајни диспечер надлежног Одељења за оперативне послове наложи шефу станице да одмах формира комисију по одредбама тачке 5.1.3 овог Упутства.

5.2.3. Чланови истражне комисије који су авизирани за увиђај и истрагу настале несреће или незгоде дужни су да се одмах одазову и на најбржи могући начин дођу на место окупљања.

5.2.4. По окупљању чланова истражне комисије потребно је на најбржи могући начин извршити њихов превоз до места настанка несреће или незгоде.

5.2.5. Превоз чланова истражне комисије, по правилу, врши се дежурним друмским возилом.

Чланови комисије за увиђај и истрагу несрећа и незгода могу у циљу што бржег доласка на место ванредног догађаја користити и помоћне или друге погодне возове, односно неки други начин превоза.

5.2.6. Возило за истражну комисију Одељења за оперативне послове обезбеђују Секције/ОЦ за СП, ГП, ЕТП и ТКП на чијој се територији налази Одељења за оперативне послове.

Возило за комисију „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. обезбеђује Сектор у чијој су надлежности друмска возила.

5.2.7. За возила и возача из тачке 5.2.6 потребно је сваког месеца утврђивати распоред дежурства на истоветан начин као за чланове истражне комисије. Распоред дежурних возила и возача саставни је 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 „Инфраструктура железнице Србије“ а.д.

5.2.8. Друмска возила из тачке 5.2.6 потребно је користити и ради бржег окупљања чланова комисије која излази на место настанка несреће или незгоде.

5.2.9. Уколико је дежурним возилом на место настанка несреће или незгоде потребно превести већи број радника, онда чланови истражне комисије имају предност превоза овим возилом.

5.2.10. Главни диспечер у централном оперативном одељењу односно саобраћајни диспечер у Одељењу за оперативне послове и председник истражне комисије за увиђај и истрагу настале несреће или незгоде дужни су да предузму све мере да комисија што пре изађе на место настанка несреће или незгоде и почне са радом.

5.3. Увиђајни поступак код настале несреће или незгоде

5.3.1. За сваку насталу несрећу или незгоду потребно је извршити увиђај, на месту њеног настанка, у што краћем року.

5.3.2. Када надлежна истражна комисија дође на место настанка несреће или незгоде, шеф станице је дужан да је упозна са утврђеним чињеничним стањем и да јој преда прикупљени материјал.

Утврђивање чињеничног стања из првог става ове тачке треба учинити писано, а писани извештај о стању је потребно одмах доставити истражној комисији која врши истрагу настале несреће или незгоде.

5.3.3. Ако увиђајни поступак преузима истражна комисија вишег нивоа надлежности, онда је потребно да истражна комисија која је до тада водила увиђајни поступак упозна комисију која преузима увиђајни поступак са свим до тада утврђеним чињеничним стањем и да јој преда сав прикупљени материјал.

Утврђивање чињеничног стања из првог става ове тачке треба учинити писано, а писани извештај о чињеничном стању је потребно одмах доставити истражној комисији која преузима истрагу настале несреће или незгоде.

На захтев истражне комисије која је преузела увиђај, комисија која је до тада вршила увиђај мора да настави рад заједно са истражном комисијом која је преузела увиђај и да јој помаже у раду.

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

Током увиђајног поступка треба утврдити све показатеље и параметре на уређајима, средствима и постројењима пре, за време и по настанку несреће или незгоде.

Показатеље и параметре из другог става ове тачке треба утврдити на поуздан начин и комисијски, о чему је потребно саставити писани извештај.

5.3.5. 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 приручнику-бележнику.

5.3.6. При увиђају је потребно користити Подсетник за утврђивање узрока несреће или незгоде, који је дат у прилогу овог Упутства.

5.3.7. Радна јединица на чијој територији је настала не-срећа или незгода је дужна да на месту настале несреће или незгоде обезбеди потребна помоћна средства да би се увиђај вршио на начин како је то предвиђено Подсетником.

5.3.8. ТК-диспечер по настанку несреће или незгоде, зависно од њене врсте, дужан је да одмах утврди стање на ТК-уређајима у ТК-центру и то за место настале несреће или незгоде и за суседне станице.

При утврђивању стања из првог става ове тачке потребно је посебно обратити пажњу на елементе из тачки 4.2.5 и 4.2.6 овог Упутства.

Утврђивање стања из првог става ове тачке треба учинити писано, а писани извештај о стању је потребно одмах доставити истражној комисији која врши истрагу настале несреће или незгоде.

5.3.9. По извршеном увиђају председник надлежне истражне комисије је дужан да телефоном упозна саобраћајног диспечера у Одељењу за оперативне послове, односно Централно Одељење за оперативне послове „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. о утврђеном чињеничном стању на месту настанка несреће или незгоде.

5.3.10. Истражна комисија која врши истрагу настале несреће или незгоде, по повратку са места настанка несреће или незгоде треба да усмено или писано извести надлежног руководиоца, односно Сектор за СП о чињеничном стању утврђеном у увиђајном поступку.

5.4. Истрага несреће или незгоде

- 5.4.1.** Истрага почиње увиђајем, а завршава се када истражна комисија нађе да је стање ствари при истрази довољно разјашњено да може да се састави комисијски извештај о истрази. Комисијски извештај о истрази саставља се на образцу Извештај о истрази (Прилог 1 Правилника о истраживању, евидентирању, статистичком праћењу и објављивању података о несрећама и незгодама)
- 5.4.2.** Председник истражне комисије је одговоран за правилно и благовремено спровођење истраге несреће или незгоде.
- 5.4.3.** Уколико истрагу преузима друга истражна комисија, истражна комисија која је до тада водила истрагу, дужна је да прикупљени иследни материјал у целости преда комисији која преузима истрагу.
Истражну комисију која преузима истрагу треба упознати са свим чињеницама које су током иследног поступка већ утврђене.
На захтев комисије која је преузела истрагу, чланови комисије која је до тада вршила истрагу, морају и даље да учествују у истрази и поступају по наређењу ове комисије.
- 5.4.4.** Истражна комисија може, за потребе свог рада, да 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, крхотина, као и да уђе на земљиште и у објекте,
 - непосредно задржи доказе и надзире уклањање трагова или делова возила за потребе истраге,
 - непосредно преузме записе региструјућих брзиномерних уређаја на возилима и других уређаја за снимање и регистровање, за потребе истраге и
 - прибави све информације или записе, које поседује власник, управљач и превозник или произвођач средства, која су била укључена у несрећу или незгоду.
- 5.4.5.** У току истражног поступка настале несреће или незгоде, надлежна истражна комисија мора да обави саслушање учесника у несрећи или незгоди, саслушање сведока, а по потреби и суочења и допуне саслушања.
Истражна комисија која води истражни поступак одлучује где и када ће обавити саслушања и суочења, односно допуне саслушања.
Саслушање учесника у несрећи или незгоди треба, према могућностима, обавити на месту несреће или незгоде.
- 5.4.6.** Саслушање учесника у несрећи или незгоди, саслушање сведока и сва суочења треба обавити у присуству свих чланова истражне комисије.
- 5.4.7.** Саслушање учесника у несрећи или незгоди, са-слушања сведока и суочење треба обавити тако да се ни на који начин не повреди личност оног који се саслушава, али на начин да се може утврдити право стање ствари, материјална истина и учињене неправилности.
- 5.4.8.** Одговарајуће организационе јединице су дужне да без посебног захтева у року од 10 дана, комисији која води истрагу доставе процене и износе материјалних штета са потребним спецификацијама и то: за возна средства (вучна возила и кола), постројења горњег и доњег строја, СС и ТТ постројења, стабилна постројења електровуче, трошкове дизања и рада помоћног воза и висину штете на роби.
- 5.4.9.** Надлежне организационе јединице и службе дужне су да у року од 10 дана, од дана настанка несреће или незгоде, без посебног захтева, истражној комисији доставе сав неопходан иследни материјал који ће омогућити потпуније сагледавање несреће или незгоде, утврђивање узрока настанка и одговорности.
- 5.4.10.** Уколико се целокупан иследни материјал из тачке 5.4.8 и 5.4.9 не достави комисији која води истрагу у року од 10 дана, комисија која води истрагу, дужна је да изврши ургирање доставе материјала. Ургирање се врши телеграмом и телеграмска ургенција постаје саставни део истражног материјала.
Телеграмска ургенција мора садржати податке о времену, месту и врсти настале несреће или незгоде и податке о врсти истражног материјала, чије достављање се ургира. Ова ургенција се упућује надлежним организационим јединицама које су биле дужне да доставе одређени материјал и Сектору за СП са назнаком „чита“.
- 5.4.11.** Уколико се и после ургенције из тачке 5.4.10 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 надлежном Одељењу за оперативне послове са писаним образ-ложењем да се истражни поступак није могао у року окончати због недостављања потребног иследног материјала.
Писмено образложење такође се мора дати и за случајеве када се истражни материјал не може у потпуности комплетирати због непрофесионалног понашања члана истражне комисије.
- 5.4.12.** Одељења за оперативне послове по пријему непотпуног истражног материјала дужно је да исти чува а од организационе јединице која поред ургенција није доставила иследни материјал тражи да се спроведе поступак и утврде узроци и одговорност за неблаговремено достављање иследног материјала и неодговарање на достављање ургенције а о свему треба известити Сектор за СП У случајевима када ургенције треба упутити превознику материјал је потребно проследити Сектору за СП, Одељењу за саобраћајне прописе и истрагу несрећа и незгода које ће извршити ургенцију.
- 5.4.13.** Непотпуни иследни материјал из тач. 5.4.12, Одељење за оперативне послове, вратиће комисији која је водила истрагу када се достави део истражног материјала који је недостајао. Истражна комисија, која је почела истрагу,

мора до краја обрадити истражни материјал и формирати Извештај о истрази.

- 5.4.14.** 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 настану несреће или незгоду.
- 5.4.15.** При утврђивању узрока и одговорности учесника као и при састављању Извештаја о истрази сви чланови истражне комисије морају равноправно учествовати.
- 5.4.16.** Члан истражне комисије може издвојити своје мишљење, али то мора учинити до тренутка састављања Извештаја о истрази.
У том случају овај члан истражне комисије не потписује Извештај о истрази, већ издвојено мишљење, које мора бити аргументовано и детаљно образложено.
- 5.4.17.** По састављању Извештаја о истрази у њега се не смеју уносити било какве измене или допуне.
- 5.4.18.** Рок за окончање истраге је 30 дана од настанка несреће или незгоде.
- 5.4.19.** Извештај о истрази са припадајућим прилозима се саставља у потребном броју примерака, водећи рачуна о обавези из чл. 8 став 6 Правилника о истраживању, евидентирању, статистичком праћењу и објављивању података о несрећама и незгодама, да се извештај о истрази доставља на све адресе на које је достављена пријава.

5.5. Поступци око окончања и архивирања Извештаја о истрази несрећа и незгода

- 5.5.1.** Када истражна комисија за подручје станице, односно истражна комисија одељења за оперативне послове састави Извештај о истрази, дужна је да све примерке са целокупним истражним материјалом достави СС за истрагу несрећа и незгода у Секцијама/ОЦ
Када Комисија „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. састави Извештај о истрази дужна је да све примерке са целокупним истражним материјалом достави Сектору за СП, Одељењу за прописе и истрагу несрећа и незгода.
- 5.5.2.** Надлежне службе у Одељењу за оперативне послове и у Сектору за СП су дужне да прегледају истражни материјал.
- 5.5.3.** Уколико се утврди да истражни материјал није прописно обрађен, односно да случај несреће или незгоде није правилно истражен или да је учињен неки други пропуст, материјал се враћа на допуну истражној комисији која је водила истражни поступак.
Допуна се мора извршити у року од 10 дана.
- 5.5.4.** Када се утврди да је истражни материјал комплетан, треба га доставити свим заинтересованим према следећем:
- а) Одељење за оперативне послове доставља:
 - Организационим јединицама чији су радници одговорни за настану несреће или незгоду, по један примерак,
 - Сектору за СП - један примерак,
 - један примерак задржава за своје потребе и потребе архиве.
 - б) Сектор за СП доставља:
 - организационим јединицама чији су радници одговорни за настану несреће или незгоду, ако је истражни поступак водила Комисија „Инфраструктура железнице Србије“ а.д, 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,
 - један примерак се задржава за своје потребе и потребе архиве.
- 5.5.5.** У случајевима када истрагу несреће или незгоде спроводи Заједничка истражна комисија управљача и превозника, Извештај о истрази са припадајућем материјалом председник Заједничке истражне комисије уручује члану комисије превозника на доказан начин.
- 5.5.6.** 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, податке о радницима којима су изречене мере, висину штете и начин на који је она решена.
Извештај се доставља Одељењу за оперативне послове, који то прослеђује Сектору за СП у року од 5 дана на основу којег се врши окончање предмета и његово архивирање.
- 5.5.7.** Архивирани предмете у вези несрећа и незгода чувати према прописима архивске службе.

6. Поступци са истражним материјалима

6.1. Евиденција несрећа и незгода

- 6.1.1.** За вођење евиденције о насталим несрећама и незгодама служе:
- образац „Пријава ванредног догађаја“ (образак S-76),
 - књига „Преглед података о насталим несрећама и незгодама“.,
 - књига евиденције несрећа и незгода.
- 6.1.2.** Евиденцију о насталим несрећама и незгодама дужни су да воде:

- све станице на подручју „Инфраструктура железнице Србије“ а.д.,
- Одељења за оперативне послове,
- Централно одељење за оперативне послове и
- Сектор за СП.

- 6.1.3.** Станице воде евиденције насталих несрећа и незгода за своје надзорно подручје путем обрасца „Пријава ванредног догађаја“ (образац S-76), који остаје у станици.
- 6.1.4.** Саобраћајни диспечери у подручном одељењу за оперативне послове и главни диспечер у Централном одељењу за оперативне послове, евиденцију насталих несрећа и незгода воде у књизи „Преглед података о насталим несрећама и незгодама“.
- Саобраћајни диспечер у Одељењу за оперативне послове, евиденцију из првог става ове тачке води за подручје свог оперативног одељења.
- Главни диспечер у Централном одељењу за оперативне послове, евиденцију из првог става ове тачке води за подручје „Инфраструктура железнице Србије“ а.д.
- 6.1.5.** СС за истрагу несрећа и незгода у Секцијама/ОЦ за СП, и Сектор за СП, Одељење за прописе и истрагу несрећа и незгода евиденцију насталих несрећа и незгода воде у Књизи евиденције несрећа и незгода (Прилог 2. Правилника о истраживању, евидентирању, статистичком праћењу и објављивању података о несрећама и незгодама).
- СС за истрагу несрећа и незгода у Секцијама/ОЦ за СП, евиденцију из првог става ове тачке води за подручје Секције/ОЦ.
- Сектор за СП, евиденцију из првог става ове тачке води за подручје „Инфраструктура железнице Србије“ а.д.
- 6.1.6.** Евиденције из тач. 6.1.4 и 6.1.5 воде се месечно и годишње.
- На крају сваког месеца, тј. пошто су евидентирани све несреће и незгоде за протекли месец, евиденција се закључује на тај начин 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“.
- На крају године, тј. пошто су евидентирани све несреће и незгоде за протеклу годину, врши се закључивање за годишњи период, на начин одређен у другом ставу ове тачке, али тако да се односи на период протекле године. Закључивање на крају године може се извршити тек пошто је извршено закључивање за месец децембар.
- 6.1.7.** Образац „Пријава ванредног догађаја“ (образац S-76), књигу „Преглед података о насталим несрећама и незгодама“ и Књигу евиденције несрећа и незгода чувати према важећим одредбама о архивирању документације.
- 6.1.8.** Наведене евиденције служе као основа за статистичку обраду материјала везаног за несреће и незгоде и разне анализе, те их треба правилно и савесно водити.

6.2. Статистичка обрада материјала везаног за несреће и незгоде

- 6.2.1.** СС за истрагу несрећа и незгода у Секцијама/ОЦ за СП и Сектору за СП састављају статистички извештај на образцу „Статистички извештај о несрећама и незгодама“ (Прилог 3 Правилника о истраживању, евидентирању, статистичком праћењу и објављивању података о несрећама и незгодама) .
- 6.2.2.** Статистички извештај из прве тачке овог члана саставља се месечно, квартално, полугодишње и годишње и доставља заинтересованима према одредбама тач.6.2.3 овог Упутства.
- Месечни статистички извештај треба саставити и доставити до 10. у месецу за протекли месец.
- Квартални и полугодишњи статистички извештај треба саставити и доставити до 15. априла, јула, октобра, односно јануара наредне године за одговарајући протекли период.
- Годишњи статистички извештај треба саставити и доставити до 30. јануара за период протекле године.
- 6.2.3.** СС за истрагу несрећа и незгода у Секцијама/ОЦ за СП саставља статистички извештај за подручје припадајуће Секције/ОЦ.
- Статистички извештај за подручје припадајуће Секције/ОЦ саставља се у два примерка. Један примерак доставља се, Сектору за СП, а други се задржава за своје потребе.
- Сектор за СП саставља статистички извештај за подручје „Инфраструктура железнице Србије“ а.д.
- Статистички извештај за подручје „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. саставља се у најмање 4 (четири) примерка и доставља према следећем:
- Центру за истраживање несрећа у саобраћају Републике Србије (месечно и годишње),
 - Центру за технички надзор инфраструктуре (месечно)
 - Центру за унутрашњу контролу (месечно),
 - примерак који се задржава за своје потребе.

6.3. Анализе несрећа и незгода

- 6.3.1.** Ради сагледавања стања безбедности железничког саобраћаја, потребно је вршити анализе несрећа и незгода које треба да покажу који су основни узроци настанка несрећа и незгода и мера које треба предузети у циљу смањења угрожавања безбедности и редовности железничког саобраћаја.
- 6.3.2.** Анализе из тач. 6.3.1 овог члана треба да врше Секције/ОЦ и Сектор за СП и то за припадајућу територију.

Анализа треба да покаже кретање 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.

Анализе треба да буду 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.

6.3.3. Секције/ОЦ за СП врше анализу несрећа и незгода за своје подручје месечно, квартално, полугодишње и годишње.

Анализа треба да покаже кретање безбедности саобраћаја током посматраног периода 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.

Анализе из првог става ове тачке достављају се Сектору за СП, Секцијама на припадајућем подручју и задржавају за своје потребе.

6.3.4. Сектор за СП врши анализе несрећа и незгода месечно, квартално, полугодишње и годишње.

Анализа из првог става ове тачке треба да покаже кретање безбедности саобраћаја током посматраног периода 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.

6.4. Сарадња са судско-истражним органима, полицијом и осигуравајућим друштвима

6.4.1. „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. на свим организационим нивоима дужна је да сарађује са судско-истражним органима и полицијом на свом подручју ради заједничког деловања у случају настанка несреће или незгоде.

6.4.2. Да би се избегли дужи прекиди саобраћаја на местима настанка несрећа и незгода, посебно у случајевима налета воза или железничког возила на друмска возила или на трећа лица, на прелазима или отвореној прузи, морају се предузимати мере што бржег успостављања саобраћаја. Ове мере (уклањање усмрћених са колосека, померање воза са лица места; увлачење у прво службено место) треба предузимати у договору са судско-истражним органима и припадницима полиције

6.4.3. „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. дужна је, да на захтев, судско-истражним органима или полицији достави све тражене податке о насталој несрећи или незгоди, као и евентуална тумачења важећих саобраћајно-техничких прописа.

6.4.4. „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. дужна је да, на захтев, осигуравајућим друштвима достави потребне податке о несрећама и незгодама за који се траже, а ради утврђивања обавеза осигуравајућих друштава према осигураницима, односно ради поступка рефундације новчаних средстава.

6.4.5. Комисија која врши истрагу несреће или незгоде, у случајевима када је то потребно у сврху истраге, треба да тражи доставу Записника судско-истражних органа или припадника полиције ради комплетирања истражног материјала.

Прелазне и завршне одредбе

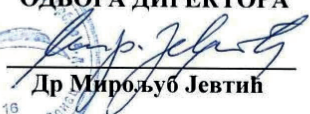
6.1. Прелазне одредбе

6.1.1. Ово Упутство ступа на снагу даном доношења.

6.1.2. Ступањем на снагу овог упутства престаје примена Упутства о поступцима у случају настанка ванредног догађаја на подручју ЖТП-а „Београд“ (предмет бр. 2030/91 од 2.4.1991. године) објављено у Службеном гласнику ЖТП „Београд“ бр. 10 од 30.9.1991. године.

6.2. Завршне одредбе

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

ПРЕДСЕДНИК
ОДБОРА ДИРЕКТОРА

Др Мирољуб Јевтић



ПРИЛОГ 1: Подручје деловања комисија оперативних одељења

Редни број	Подручје деловања	Границе деловања	Седиште комисије
1	Секција Београд	- Београд – Савски Мост - Нови Београд – Батајница - км 21+236 - <i>(Нова Пазова)</i> - Београд – Ресник – Младеновац – Велика Плана – км 105+837 – <i>(Распутница Лапово Варош)</i> - Раковица – Распутница К/К1 - Јајинци - км 12+045 – <i>(Бели Поток)</i> <i>(Велико Орашје)</i> - км 41+625 – Велика Плана - Београд – Београд Дунав – Панчевачки Мост - Београд Центар - Нови Београд - Београд Центар – Распутница “Т” - Београд Центар – Панчевачки Мост – Овча - км 15+247 – <i>(Панчево главна станица)</i> - Београд Ранжирна – Распутница Б - Распутница К/К1 - Ресник - Београд Ранжирна – Остружница – Батајница - Београд Ранжирна – Распутница Р – Раковица - Топчидер – Савски Мост - Овча – Падинска Скела - Марковац – Свилајнац – Ресавица - све остале везне пруге у оквиру београдског чвора	Одељење за оперативне послове Београд
2	Организациона целина Панчево	<i>(Овча)</i> – км 15+247 – Панчево главна станица – Вршац – км 98+314, државна граница – <i>(Stamora Moravita, CFR)</i> - Панчево главна станица – Панчево Војловица <i>(Сечањ)</i> – км 38+095 – Бока – Вршац – Бела Црква - све остале везне пруге у оквиру панчевачког чвора	Одељење за оперативне послове Београд (чланови комисије су из ОЦ Панчево)
3	Организациона целина Пожаревац	<i>(Јајинци)</i> - км 12+045 – Бели Поток – Мала Крсна - Мала Крсна – Велико Орашје - км 41+625 – <i>(Велика Плана)</i> - Мала Крсна – Пожаревац – Бродица – км 178+052 – <i>(Мајданпек)</i> - Смедерево - Мала Крсна	Оперативни одсек Пожаревац

4	Организациона целина Рума	• (Инђија) – км 0+955 - Голубинци • Стара Пазова - км 41+837 – (Инђија) • Рума – Шабач – Доња Борина – Зворник Град • Доња Борина – км 0+800, државна граница - (Zvornik Novi, ŽRS) • Шид – Сремска Рача Нова – км 26+052, државна граница – (Dvorovi, ŽRS)	Одељење за оперативне послове Рума
5	Секција Ниш	• (Грејач) - км 233+934 – Трупале – Ниш – Прешево – км 400+452, државна граница – (Tabanovci, MŽ) • Ниш – Димитровград – км 103+930, државна граница – (Kalotina Zapad, BDŽ) • Дољевац – Косаничка Рача - км 84+400 • Трупале – Ниш Ранжирна – Распутница Мост – Међурово • Ниш Ранжирна – Црвени Крст • Распутница Мост – Ниш • све остале везне пруге у оквиру нишког железничког чвора	Одељење за оперативне послове Ниш
6	Организациона целина Лапово	• (Марковац) – км 105+837 – Распутница Лапово Варош – Лапово Ранжирна - Лапово – Сталаћ – Грејач - км 233+934 – (Трупале) • Параћин – Стари Поповац • Распутница Ћуприја – Ћуприја - Параћин	Оперативни одсек Лапово
7	Организациона целина Зајечар	• (Црвени Крст) - км 3+735 – Матејевац – Зајечар – Прахово Пристаниште • (Бродица) – км 178+052 – Мајданпек – Рготина – Распутница 2 • Распутница 1 – Распутница 3	Одељење за оперативне послове Зајечар
8	Секција Нови Сад	• (Стара Пазова) - км 41+837 – Инђија - Нови Сад – Врбас - км 127+328 (Ловћенац) • (Голубинци) – км 0+955 – Инђија • Нови Сад – Нови Сад Ранжирна - Сајлово • Нови Сад – Озаци - Каравуково - км 75+724 – (Богојево) • Каравуково – Бач • Нови Сад – Римски Шанчеви - Фаркаждин – км 74+728 – (Орловат) • Римски Шанчеви – Бечеј • Гајдобра – Бачка Паланка • Петроварадин – Беочин • Врбас - км 66+005– (Бечеј) • све остале везне пруге у оквиру новосадског железничког чвора	Одељење за оперативне послове Нови Сад

9	Организациона целина Суботица	• (Врбас) – км 127+328 - Ловћенац – Суботица – км 184+582, државна граница – (Kelebia, MAV) • (Erdut, HŽ) – км 41+076, државна граница – Богојево - Суботица • Суботица – Хоргош – км 159+713, државна граница – (Roesce, MAV) • Сомбор – Кула – км 38+332 – (Врбас) • Суботица – Сента - км 38+188 – (Чока) • Хоргош - Кањижа • Сомбор – Апатин Фабрика • Суботица – Суботица Фабрика • све остале везне пруге у оквиру суботичког железничког чвора и на подручју триангле у Сенти	Оперативни одсек Суботица
10	Организациона целина Зрењанин	• (Панчево Главна станица) – км 17+084* – Зрењанин – Кикинда – Банатско Велико Село - км 14+423, државна граница – (Jimbolia, CFR) • Банатско Милошево – Чока – км 38+188 – (Сента) • Зрењанин – Сечањ – км 38+095 – (Бока) • све остале везне пруге у оквиру зрењаниског железничког чвора као и на подручју триангле код Орловата	Одељење за оперативне послове Зрењанин
11	Секција Ужице	• (Ресник) – км 0+825 – Бела Река - Пожега – Врбница – км 287+438, државна граница – (Bijelo Polje, ŽICG) • спојни колосек станице Пожега	Одељење за оперативне послове Пожега
12	Организациона целина Краљево	• (Лапово) - км 0+905 – Баточина – Краљево – Рудница - км 162+584, административна линија – (Лешак) • (Сталаћ) - км 1+000 – Дедина - Краљево – Драгачево - км 136+000 - (Пожега)	Одељење за оперативне послове Краљево
13	Организациона целина Косово Поље	• (Рудница) - км 162+584, административна линија – Лешак – Звечан - Косовска Митровица Север	Одељење за оперативне послове Краљево

ПРИЛОГ 2: Подсетник за утврђивање узрока несреће или незгоде на месту где се догодила

1. Да би истражна комисија, била у могућности да утврди прави узрок несреће или незгоде и да га истражи у што краћем року, потребно је да у зависности од врсте несреће или незгоде на лицу места утврди и забележи следеће:

1) Код судара воза са железничким возилом, избегнутог судара воза са железничким возилом, а делимично и при догађајима на путним прелазима:

- а) Тачно време када се догађај десио и како раде часовници локомотивског, возопратног и станичног особља;
- б) Стање поседнутих кочница код воза или при маневри (да ли су папуче кочница попуштене или притиснуте и да ли су загрејане);
- в) 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;
 - Број сваког возила с поседнутом кочницом, уз назначење имена и презимена кочничара;
 - Распоред поседнутих кочница у возу или делу воза који се ручно кочи и да ли је кочионо место било окренуто напред или назад у односу на правац вожње;
 - Да ли на локомотиви (моторним колима) постоји направа за мерење брзине, да ли је пломба на њој оштећена и који знак носи;
- г) У каквом су стању била вучна возила пре ванредног догађаја 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 будноси машиновође, као и о томе да ли је искључена славина овог уређаја била пломбирана;
 - Стање пантографа електролокомотива и контактне вода, као и о чињеници да ли је у моменту ванредног догађаја било струје у контактном воду или не.
- д) У каквом су стању СС – постројења и средства везе, и то:
 - Пре настанка несреће, а на основу бележника о сметњама и прекидима на сигнално сигурносним и телекомуникационим уређајима, као и на основу података из саобраћајног дневника о пријављеним сметњама при примопредаји службе саобраћајног особља;
 - После раскрчења последица несреће, а на основу нађеног стања на уређајима, на основу анализе могућих узрока појаве несреће, 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 настале несреће;
 - У случају да постоји сумња да је до несреће 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 уређајима ово треба анализирати;
 - Да ли постоје захтеви и одобрени пројекти на отклањању изразитих слабости у опреми на сигнално-сигурносним уређајима;
 - У погледу средстава за споразумевање, телекомандовања или телеконтролу треба са суседним станицама и возним (пружним) диспачером утврдити опште стање тих средстава у последње време а нарочито непосредно пре несреће, на основу њихових запажања, пријава, смењи итд;
 - Код аутоматског пружног блока треба анализирати његово функционисање пре и после несреће ради утврђивања евентуално могућих грешака у конструкцији, манипулацији или одржавању;
- е) Извршење прописа код отправаљања 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.;
- ж) Подаци о оштећењу возила и пруге.

2) Код исклизућа воза или маневарског састава у правцу или кривини:

а) 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 правгова 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;

б) 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 заокруљивању 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 исклизућа и пре тога на 100 м.

За шине: тип шина. На обема шинама утврдити први траг исклизућа 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 остojала пукотина старијег датума, која је довела до лома шина.

Ако је непосредно пред местом исклизућа 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.

д) Измерити дилатацију (размак између шина, односно отвор дилатационих справа);

е) 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;

ф) 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 исклизућа;

г) 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 посредни трулост – дотрајалост, те материјал за причвршћење шина за праг није могао издржати, па је избачен из прага или расклиматан;

х) Код слегнућа потребно је утврдити да ли је горњи строј добро подбијен, те да ли је пред местом ванредног догађаја настало улегнуће колосека у већој мери. Ако се колосек пре исклизућа деформисао, а исклизућа 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;

и) Код исклизућа 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 мањх 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;

ј) Начинити скицу по ширини колосека, надвишењу колосека на месту исклизућа, ширини колосека на саставима до 100 м пред местом исклизућа и у правцу вожње. У случају упадања осовине у колосек мора се помоћу направа за мерење измерити и ширина колосека од првог трага исклизућа уназад, унапред и у средини;

к) 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;

л) У случајевима исклизућа 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;

м) 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;

н) 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;

о) Утврдити размак осовина, дужину возила (од спољње површине супротних одбојника) и оптерећење исклизлих возила, да ли је товар био поједнако раздељен 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;

р) Измерити висину одбојника и размак на истој страни од средине једног до средине другог одбојника, како исклизлог, тако и непосредно заквачених неисклизлих возила, ознчити каква су возила била непосредно квачена и стање квачила;

қ) 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 точова 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;

р) 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 исклизнућа 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 зарибала, 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 исклизнућа 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 исклизнућа локомотиве потребно је утврдити да ли је исклизла локмотива 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 зарибане и да ли су подмазане. Код исклизнућа 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 исклизнућа 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 исклизнућа 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 исклизнућа, да ли језичци приљубљују уз главну шину или не, ако не приљубљују, означити разлог (снег, лед, камен, шљунак, неподмазани јастучићи, крива спојна мотка и др);
- e) Да ли је скретница била чиста и подмазана;
- f) Стање притега и спојница;
- g) Стање скретнице и њено деловање уопште; ако је скретница укопчана у сигурносни уређај, треба утврдити стање и деловање уређаја, а нарочито да ли су пломбирани затвори и да ли је скретничар пре исклизнућа приметио некаве неисправности 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 наилаaska 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 на путним прелизима треба утврдити:**А – ако је саобраћај на путном прелазу обезбеђен саобраћајним знацима на путу и зоном потребне 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

В – ако је саобраћај на путном прелазу обезбеђен браницима (којима се рукује на лицу места или на потег) односно полубраницима који се постављају аутоматски наиласком воза и светлосно-звучним уређајима за најаву наилаaska воза, аутоматским светлосно-звучним уређајима за најаву наилаaska воза или само чуварем прелаза:

- 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 браника или полубраника, да ли има звоно и да ли полуге браника или полубраника добро налажу;
- d) Стање звоновог уређаја на путном прелазу, јачина звука, да ли га возач друмског возила, и с које удаљености (с обзиром на правац и јачину ветра) може чути;
- e) Најмања удаљеност између браника или полубраника 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 браник или полубраник 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 браници 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 и полубраника који се постављају наиласком воза, ако је воз заустављен испред главног сигнала због кvara уређаја на путном прелазу, треба утврдити којом је брзином воз ишао до путног прелаза;
- k) Код аутоматског уређаја са светлосно-звучним сигналимa 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 односно послужилац;
- n) Ако је до гажења дошло ноћу, да ли су биле осветљене чеоне светилке на возу, да ли је путни прелаз био осветљен, а где се и браници осветљавају да ли су његове светилке 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 на железничким возилима

- 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 утицале 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 и на роби примљеној на превоз.
- h) Утврдити и у извештају навести да ли су предузете мере за спречавање пожара по прописима коју регулишу ову материју;
- i) Установити бројеве возова и време њиховог проласка поред кола у пожару непосредно пре појаве овог пожара;
- j) На упаљеним колима у возу утврдити 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 контактнег вода и товара на запаљеним колима ради проверавања евентуалне могућности додира и изазивања електроварнице која би могла да проузрокује пожар;
- o) Преконтролисати стање електровезица на саставима шина и утврдити да ли је на њима било варничења приликом проласка возила на којима се појавио пожар;
- p) Проверити да ли су постојала противпожарна средства на запаљеним колима и да ли су стављена у дејство (да ли су коришћена).

6) Код повреде или усмрћења лица треба навести:

- a) Име и пол, занимање и адресу повређеног (усмрћеног) лица, трајање боловања, последице повреде, радна способност по лекарском налазу;
 - b) За повређене раднике, по могућности, трајање болести и последице повреде;
 - c) Код повреде електричном струјом установити у каквом су стању биле направе за изолацију;
- 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.
- Сва мерења и проверавања обавља надлежни члан комсије, и то у присуству осталих чланова.

**Одлука Одбора директора
„Инфраструктура железнице Србије” а.д.
(од 9.10.2018. године)
Број: 4/2018-987-250**

На основу члана 24 Статута Акционарског друштва за управљање јавном железничком инфраструктуром „Инфраструктура железнице Србије”, Београд, (Службени гласник РС, бр. 60/15, 73/15 и Службени гласник „Железнице Србије”, број 14/17), Одбор директора „Инфраструктура железнице Србије” а.д. је, на седници одржаној 9.10.2018. године, донео

О Д Л У К У

1. Доноси се Упутство о поступку издавања дозволе за регулисање железничког саобраћаја и начину њене употребе
2. Упутство из тачке 1. саставни је део ове одлуке.
3. Ова одлука ступа на снагу даном доношења.
4. Одлуку објавити у Службеном гласнику „Железнице Србије”.

О б р а з л о ж е њ е

У складу са постојећом законском регулативом, као и на основу записника о редовним инспекцијским надзорима од стране инспектора Покрајинског секретаријата за енергетику, грађевинарство и саобраћај, при Сектору за саобраћај и инспекцијски надзор у саобраћају и грађевини, а у складу са дописом број 143-347-168/2018-05-1 од 12.7.2018. године, којим је продужен рок за издавање дозвола за регулисање железничког саобраћаја до 25.9.2018. године и извршење наложене мере по Записнику број 143-347-168/2018-05 од 25.5.2018. године, установљена је процедура за издавање дозвола за регулисање железничког саобраћаја.

На основу изнетог донета је Одлука као у диспозитиву.

**ПРЕДСЕДНИК
ОДБОРА ДИРЕКТОРА**

Др Милош Јевтић



**Одлука Одбора директора
„Инфраструктура железнице Србије” а.д.
(од 9.10.2018. године)
Број: 4/2018-987-250**

На основу члана 24 Статута Акционарског друштва за управљање јавном железничком инфраструктуром „Инфраструктура железнице Србије”, Београд, (Службени гласник РС, бр. 60/15, 73/15 и Службени гласник „Железнице Србије”, број 14/17), Одбор директора „Инфраструктура железнице Србије” а.д. је, на седници одржаној 9.10.2018. године, донео

У П У Т С Т В О

**о поступку издавања дозвола за регулисање
железничког саобраћаја и начину њене употребе**

Предмет уређивања

Члан 1.

Овим упутством уређује се поступак издавања, ажурирања/измене података, обнављања, издавања дупликата као и продужења важења дозволе за регулисање железничког саобраћаја-исправе на основу које имаоц права стиче право да регулише железнички саобраћај, као и начин њене употребе.

Право на регулисање железничког саобраћаја

Члан 2.

На лични захтев имаоца права, дозволу за регулисање железничког саобраћаја издаје Акционарско друштво за управљање јавном железничком инфраструктуром „Инфраструктура железнице Србије”, Београд (у даљем тексту Друштво) лицу које испуњава услове прописане чланом 73 Закона о безбедности у железничком саобраћају, („Службени гласник РС”, број 41/18).

Право на регулисање железничког саобраћаја може да стекне лице које испуњава следеће услове:

- 1) да је психички и физички способно да регулише железнички саобраћај, односно да испуњава здравствене услове у складу са Правилником о здравственим условима које морају испуњавати железнички радници („Службени гласник РС”, број 24/17) и да поседује важеће лекарско уверење;
- 2) да је навршило 18 година живота;
- 3) да има прописано стручно образовање;
- 4) да се практично стручно оспособљавало под надзором лица које је стручно оспособљено за регулисање железничког саобраћаја;
- 5) да је положило прописан стручни испит за регулисање железничког саобраћаја;
- 6) да му одлуком надлежног органа није забрањено да регулише железнички саобраћај;
- 7) да анексом Уговора о раду, обавља послове на радном месту ТК-диспечер, отправник возова или шеф станице који дежура, односно помоћника шефа станице који дежура ;
- 8) да је поднело захтев на прописаном обрасцу.

Образац захтева за издавање дозволе за регулисање железничког саобраћаја

Члан 3.

Образац захтева за издавање дозволе за регулисање железничког саобраћаја Образац 1. (у даљем тексту-захтев), дат је у Прилогу овог упутства и чини његов саставни део. Подносиоц захтева дужан је да благовремено поднесе захтев за прво издавање дозволе као и издавање нове дозволе у случају када је неопходно ажурирати/изменити личне податаке (промена презимена), обновити дозволу (промена радног места) или издати дупликат (због губљења дозволе).

Подношење захтева за прво издавање, ажурирања/измене података, обнављање или издавање дупликата дозволе за регулисање железничког саобраћаја

Члан 4.

Образац 1., захтева за издавање дозволе за регулисање железничког саобраћаја, под тачком 1. и 2., попуњава запослени који подноси захтев. Образац захтева под тачком 3., попуњава непосредни руководиоца (шеф станице, шеф Одељења за оперативне послове, шеф Секције/ОЦ за СП - за шефа станице који дежура), након што се лично уверио у тачност уписаних података, увидом у лекарско уверење, односно бележник о провери стручне обучености, Образац Ж-9, у складу са Правилником о стручној спреми радника који непосредно учествују у вршењу железничког саобраћаја („Службени гласник ЗЈЖ”, бр. 10/86, 2/87 и 6/90).

Члан 5.

При подношењу захтева за издавање дозволе за регулисање железничког саобраћаја, подносилац је у оба-вези да приложи попуњен захтев у два примерка и три фотографије димензије (2,5X3,0cm) при чему фотокопију попуњеног и овереног захтева (Образац 1.и 2.) задржава за себе и користи уместо дозволе до тренутка издавања дозволе за регулисање железничког саобраћаја при самосталном обављању службе.

Поступак издавања дозволе за регулисање железничког саобраћаја

Члан 6.

При првом издавању дозволе за регулисање железничког саобраћаја, при ажурирању/измени личних података, издавању дупликата или обнављању дозволе за регулисање железничког саобраћаја запослени подноси Образац 1., непосредном руководиоцу коју му издаје потврду са датумом и временом пријема захтев. Ову потврду запослени чува као доказ да је благовремено поднео захтев.

Након попуњавања података од стране подносиоца захтев, непосредни руководиоца је у обавези да изврши допуну и оверу попуњених података у захтеву, наведених под тачком 3. (члан 4. овог упутства), при чему додатно печата залепљену фотографију у левом доњем углу, тако да печат делом захвата Образац 1., а делом фотографију. Оба оверена примерка захтева за издавање дозволе за регулисање железничког саобраћаја, непосредни руководиоц прослеђује надлежном Одељењу за радне односе, при Сектору за људске ресурсе и опште послове на доказив начин, у што краћем року.

Потврда о испуњавању услова за издавање дозволе за регулисање железничког саобраћаја и архивирање Обрасца 1.

Члан 7.

При пријему захтев, одговорно лице Одељења за радне односе Сектора за људске ресурсе и опште послове, извршиће проверу свих релевантних података у складу са чланом 73. Закона о безбедности у железничком саобраћају („Службени гласник РС“, број 41/2018) из персоналног досијеа, односно утврдити да ли подносилац захтева испуњава услове за

поседовање Дозволе за регулисање железничког саобраћаја, одмах по пријему захтева.

Уколико подносиоц захтев испуњава наведене услове за издавање дозволе, одговорно лице надлежног Одељења за радне односе Сектора за људске ресурсе и опште послове издаје Потврду о испуњавању услова за издавање дозволе за регулисање железничког саобраћаја, Образац 2., чији је изглед дат у Прилогу овог упутства. По један примерак Обрасца 1. са залепљеном и печатираним фотографијом и Образац 2., архивира у персоналном досијеу, док ће други примерак Обрасца 1., са једном залепљеном и другом приложеном фотографијом и Образац 2., послати Сектору за људске ресурсе и опште послове за издавање дозволе, а фотокопију Обрасца 1. и Обрасца 2. вратити подносиоцу захтева.

Основ за регулисање железничког саобраћаја до тренутка издавања дозволе

Члан 8.

Потврда да је запослени поднео захтев, као и фотокопија Обрасца 1. и Обрасца 2., представљају исправе на основу којих имаоц права самостално може да обавља послове регулисања саобраћаја до тренутка издавања дозволе за регулисање железничког саобраћаја.

Изглед дозволе за регулисање железничког саобраћаја

Члан 9.

Изглед и садржина обрасца дозволе за регулисање железничког саобраћаја прописан је Правилником о обрасцу дозволе за управљање вучним возилом, обрасцу додатног овлашћења и обрасцу дозволе за регулисање железничког саобраћаја („Службени гласник РС“, бр. 22/16 и 89/16) .

Издавање дозволе за регулисање железничког саобраћаја

Члан 10.

По приспећу Образац 1. и Образац 2., у Сектор за људске ресурсе и опште послове, одговорно лице које је задужено за унос података у кадровски информациони систем дужно је да ажурира податке и изда дозволу под првим слободним серијским бројем и достави на потпис овлашћеном лицу.

Уручивање дозволе за регулисање железничког саобраћаја

Члан 11.

Дозволу за регулисање железничког саобраћаја имаоцу права уручује непосредни руководиоца (шеф станице, шеф Одељења за оперативне послове, шеф Секције/ОЦ за СП) при чему је обавезан да архивира Образац 4., потврду о уручивању дозволе, коју својеручно потписује ТК-диспечер, шеф станице који дежура, помоћник шефа станице који дежура, односно отправник возова. По један примерак потврде чува се у архиви организационе јединице, други у персоналном досијеу, а трећи се доставља Сектору за људске ресурсе и опште послове и чува се уз Образац 1., као доказ да је имаоцу права дозвола уручена. Својеручни потпис на Образацу 1. и Обрасцу 4., морају бити идентични.

Рок важења дозволе

Члан 12.

У складу са чланом 74. Закона о безбедности у железничком саобраћају („Службени гласник РС”, број 41/18), Дозвола за регулисање железничког саобраћаја издаје се ТК-диспечеру, отправнику возова, помоћнику шефа станице који дежура и шефу станице који дежура, старости до 45 година са роком важења од пет година, а лицима старијим од 45 година са роком важења од две године.

О року важења дозволе за регулисање железничког саобраћаја имаоц дозволе води рачуна сам и одговоран је за благовремено подношење захтева за издавање дозволе.

Продужење рока важења дозволе за регулисање железничког саобраћаја

Члан 13.

По истеку рока важења дозволе из члана 12. овог упутства, продужење рока важења дозволе за регулисање железничког саобраћаја врши шеф надлежне Секције/ОЦ за СП, на лични захтев запосленог који подноси на Образацу 3., који је дат у Прилогу овог упутства. Уз овај образац подносилац захтева за продужење дозволе за регулисање железничког саобраћаја прилаже на увид фотокопију важећег лекарског уверења.

Образац 3., под тачком 1. и 2., попуњава подносилац захтев, под тачком 3. непосредни руководиоца, а под тачком 4., шеф Секције/ОЦ за СП, односно овлашћено лице које продужава рок важења дозволе, на основу уверења о здравственој способности, којим се потврђује да је подносилац овог захтева психички и физички способан да регулише железнички саобраћај. Уз овај захтев не прилаже се фотографија.

Образац 3. се доставља надлежном Одељењу за радне односе Сектора за људске ресурсе и опште послове у два примерка при чему се један примерак задржава у персоналном досијеу подносиоца Обрасца 3., а други доставља Сектору за људске ресурсе и опште послове, на знање и архивирање.

Обавеза показивања дозволе овлашћеном лицу

Члан 14.

У току обављања послова регулисања железничког саобраћаја лице које обавља послове регулисања саобраћаја (ТК-диспечер, отправник возова, шеф станице који дежура) мора да има код себе дозволу за регулисање железничког саобраћаја и дужно је да је покаже на захтев овлашћеног лица Дирекције, главног истражитеља за железнички саобраћај (ЦИНС), републичког инспектора за железнички саобраћај, инспектора Центра за УК, саобраћајног контролора, шефа Секције за СП, односно шефа ОЦ, председника комисије за ислеђење несрећа и незгода, као и шефа станице.

Обавеза вођења евиденције о издатим дозволама

Члан 15.

Одговорно лице при Сектору за људске ресурсе и опште послове води евиденцију о издатим дозволама за регулисање железничког саобраћаја, у складу са чланом 74. Закона о безбедности у железничком саобраћају („Службени гласник РС”, бр. 41/18). Евиденција мора да садржи: број дозволе, име и презиме носиоца дозволе, радно место носиоца дозволе, датум издавања дозволе, рок важења дозволе, продужење важења дозволе. Сви достављени захтеви за издавање дозволе за регулисање железничког саобраћаја и све издате Потврде о испуњавању услова за издавање дозволе за регулисање железничког саобраћаја морају бити скениране и чуване у електронској форми у Сектору за људске и опште послове, у складу са чланом 30. Правилника о организацији и систематизацији послова Акционарског друштва за управљање јавном железничком инфраструктуром „Инфраструктура железнице Србије”, Београд (Службени гласник „Железнице Србије”, бр. 60/17, 1/18, 7/18, 10/18, 12/18, 14/18, 18/18, 28/18, 32/18, 36/18, 37/18, 39/18 и 40/18) везано за архивирање персоналне документације запослених.

Подносилац захтева сагласан је да Друштво у складу са Законом о безбедности у железничком саобраћају („Службени гласник РС”, бр. 41/18) води евиденцију о издатим дозволама.

Одузимања дозволе од стране овлашћеног лица

Члан 16.

Одузимања дозволе од стране овлашћеног лица (члан 14. овог упутства), врши се у присуству непосредног руководиоца који ће одмах предузети мере и обезбедити замену запосленог коме се одузима дозвола.

Обавезе непосредног руководиоца при одузимању дозволе

Члан 17.

На другој спољној страни дозволе резервисан је простор за „Напомене”. Овај простор служи за уписивање мера које се предузимају против имаоца дозволе који се не придржава прописа о безбедности у железничком саобраћају и то:

- суспензија са радног места ;
- забрана обављања регулисања саобраћаја у ограниченом трајању,
- као и у свим осталим случајевима када не испуњава бар један услов за поседовање дозволе за регулисање железничког саобраћаја.

У напомену се уписује ознака „О” – одузета, датум/„В” – враћена, датум (нпр. „О-01.08.18/“”) са значењем да је дозвола дана 1.8.2018. године одузета, а „В-1.9.18.“, за значењем да је дозвола за регулисање железничког саобраћаја враћена на коришћење запосленом као и број акта по коме је предмет вођен.

О сваком одузимању дозволе привременог карактера, непосредни руководиоца ће испоставити акт (извештај), који доставља надлежном Одељењу за радне односе при Сектору за људске и опште послове који се архивира у персоналном досијеу, као и шефу надлежне Секције /ОЦ за СП који ће предузети одговарајуће мере.

У периоду када је у напомену унет датум са којим је дозвола одузета, запослени нема право да обавља послове регулисања саобраћаја, а дозволу предаје шефу станице на чување до истека мере забране када у напомену уписује ознаку „В” са датумом враћања коришћење дозволе за регулисање железничког саобраћаја запосленом.

Укидање права на дозволу за регулисање железничког саобраћаја

Члан 18.

Престанак радног односа по било ком основу и трајно губљење здравствене способности представља основ за губитак права на дозволу за регулисање саобраћаја и њено одузимање.

Злоупотреба дозволе за регулисање железничког саобраћаја

Члан 19.

Свака злоупотреба дозволе сматра се повредом радне обавезе.

Ступање на снагу овог упутства

Члан 20.

Ово упутство ступа на снагу даном доношења и објављује се у Службеном гласнику „Железнице Србије“.

ПРЕДСЕДНИК
ОДБОРА ДИРЕКТОРА

Др Мирољуб Јевтић





Образац 1

Секција/ОЦ/Управа/ станица
Дел. број:
Датум:

ЗАХТЕВ ЗА ИЗДАВАЊЕ ДОЗВОЛЕ ЗА РЕГУЛИСАЊЕ ЖЕЛЕЗНИЧКОГ САОБРАЋАЈА**1. Подаци о подносиоцу захтева**

Име, име оца и презиме

Назив радног места, домицил

Датум и место рођења

ЈМБГ

Контакт телефон

Пребивалиште-адреса (податак Л.К.)

Место за
фотографију

Димензије
2,5х3 cm

2. Подаци о дозволи за регулисање железничког саобраћаја

Захтев подносим за:

1. Прво издавање дозволе за регулисање железничког саобраћаја
2. Ажурирање/измену
3. Обнављање
4. Дупликат
5. Број дозволе (осим за прво издавање) _____

Потпис подносиоца захтева¹⁾²⁾

1) Под пуном материјалном и кривичном одговорношћу да су подаци назначени на овом захтеву истинити као и да сам упознат/а и сагласан/а да је издавач дозволе по потреби може извршити проверу података из овог захтева и затражити додатне информације. Такође изјављујем да сам издавачу дозволе добровољно ставио/ла на располагање своје личне податке.

3. Подаци које попуњава непосредни руководиоца (шеф станице/шеф одељења за оперативне послове, шеф ОЦ за СП или шеф Секције):

1. Запослени /а _____ подедује лекарско уверење под бројем _____
са роком важења до _____.

2. Запослени је обавио редовну проверу стручне обучености дана _____.

2) Изјављујем под пуном материјалном и кривичном одговорношћу да су сви подаци које сам навео/надела у овом обрасцу истинити и тачни.

Потпис непосредног руководиоца²⁾, М.П.



Образац 2

Сектор за људске ресурсе и опште послове
Одељење за радне односе
Дел. број:
Датум:

**ПОТВРДА О ИСПУЊАВАЊУ УСЛОВА ЗА ИЗДАВАЊЕ ДОЗВОЛЕ ЗА РЕГУЛИСАЊЕ
ЖЕЛЕЗНИЧКОГ САОБРАЋАЈА**

Запослени

Име, име оца и презиме

Назив радног места

Датум и место рођења

ЈМБГ

КИБ

Пребивалиште-адреса (податак Л.К)

**испуњава услове за издавање дозволе за регулисање железничког
саобраћаја.**

*Контролише и архивира одговорно лице Одељења за радне односе
М.П.



Образац 3

Секција/ОЦ/Управа/ станица

Дел. број:

Датум:

**ЗАХТЕВ ЗА ПРОДУЖЕЊЕ ДОЗВОЛЕ ЗА РЕГУЛИСАЊЕ ЖЕЛЕЗНИЧКОГ
САОБРАЋАЈА****1. Подаци о подносиоцу захтева**

Име, име оца и презиме

Назив радног места, домицил

Датум и место рођења

Контакт телефон

2. Подаци о дозволи за регулисање железничког саобраћајаПодносим Захтев за ПРОДУЖЕЊЕ дозволе за регулисање железничког саобраћаја
серијски број _____ од _____**3. Захтеву прилажем фотокопију лекарског уверења број _____ са роком
важења до _____.**

Потпис подносиоца захтева

4. Са продужењем дозволе до _____ 20 _____ године, сагласан:

Шеф станице/шеф Одељења за ОП послове

**5. Продужено важење дозволе за регулисање железничког саобраћаја број _____
_____ до _____ 20 _____ године :**

Шеф секције за СП/ шеф ОЦ за СП



Образац 4

Секција/ОЦ/Управа/ станица

Дел. број:

Датум:

ПОТВРДА

О ПРЕУЗИМАЊУ ДОЗВОЛЕ ЗА РЕГУЛИСАЊЕ ЖЕЛЕЗНИЧКОГ САОБРАЋАЈА ОД

СТРАНЕ _____
(име и презиме)

Дана _____ уручена ми је дозвола , сериски број _____

Својеручни потпис имаоца дозволе

С а д р ж а ј

Акционарско друштво за управљање јавном железничком инфраструктуром “Инфраструктура железнице Србије”

Упутство за употребу радио-везе на делу пруге Црвени Крст-Зајечар	2
Привремени прилог Упутства за употребу радио-везе на делу пруге Црвени Крст-Зајечар	15
Одлуке Одбора директора „Инфраструктура железнице Србије” а.д. (од 4.10.2018. године)	20-21
Правилник о измени и допуни Правилника о организацији и систематизацији послова Акционарског друштва за управљање јавном железничком инфраструктуром „Инфраструктура железнице Србије”, Београд	22
Одлука Одбора директора „Инфраструктура железнице Србије” а.д. (од 4.10.2018. године)	24
Одлуке Одбора директора „Инфраструктура железнице Србије” а.д. (од 8.10.2018. године)	25-29
Упутство о поступцима у случају настанка несрећа и незгода на подручју „Инфраструктура железнице Србије“ а.д.	30
Упутство о поступку издавања дозвола за регулисање железничког саобраћаја и начину њене употребе	60

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