

Преузето са www.pravno-informacioni-sistem.rs

На основу члана 30. став 6, члана 32. став 9. и члана 35. став 7. Закона о истраживању несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају („Службени гласник РС”, бр. 66/15 и 83/18),

Министар грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре доноси

ПРАВИЛНИК

о истраживању несрећа и незгода у железничком саобраћају

"Службени гласник РС", број 58 од 16. августа 2019.

I. УВОДНЕ ОДРЕДБЕ

Члан 1.

Овим правилником прописује се поступак и начин пријављивања несрећа и незгода у железничком саобраћају, начин спровођења поступка истраживања несрећа и незгода у железничком саобраћају које врши Центар за истраживање несрећа у саобраћају (у даљем тексту: Центар) и начин спровођења поступка за праћење безбедносних препорука.

Члан 2.

Изрази употребљени у овом правилнику имају следеће значење:

- 1) железнички превозник је привредно друштво, друго правно лице или предузетник који обавља превоз путника и/или робе и који обезбеђује вучу возова или који искључиво пружа услугу вуче возова или маневрисања или који обавља превоз за сопствене потребе;
- 2) управљач инфраструктуре је друштво капитала или предузетник који је овлашћен за управљање јавном железничком инфраструктуром или инфраструктуром индустријске железнице;
- 3) знатна штета је штета на железничким возилима, инфраструктури или животној средини у износу од најмање 150.000 евра у динарској противвредности;
- 4) тешко повређено лице је свако повређено лице које је хоспитализовано дуже од 24 сата због последица несреће, искључујући покушај самоубиства;
- 5) друга укључена лица су лица чије је пословање у вези са железничким системом, а која нису управљач и железнички превозник;
- 6) умешана лица су лица која су умешана у несрећу или незгоду и могу бити управљач, железнички превозник, индустријска железница и индустријски колосек.

II. ПОСТУПАК И НАЧИН ПРИЈАВЉИВАЊА НЕСРЕЋА И НЕЗГОДА

Члан 3.

Железнички превозници, управљач, друга укључена лица и Дирекција за железнице (у даљем тексту: Дирекција) ако има сазнања, морају без одлагања да обавесте Центар о несрећи или незгоди у железничком саобраћају, у складу са законом.

Члан 4.

Лица из члана 3. овог правилника, о озбиљној несрећи у железничком саобраћају, несрећи у железничком саобраћају, незгоди у железничком саобраћају, као и осталим несрећама у железничком саобраћају (у даљем тексту: несреће и незгоде) без одлагања обавештавају Центар телефонским путем.

Обавештење из става 1. овог члана садржи:

- 1) датум и време (час и минут) несреће или незгоде;
- 2) локацију несреће или незгоде;
- 3) опис несреће или незгоде;
- 4) активирани мере за спасавање, ангажовање служби хитне помоћи, полиције итд.;
- 5) податке о возовима и њиховом саставу;
- 6) опис инфраструктуре и сигнално-сигурносног система;
- 7) податке о усмрћенима, повређенима, материјалној штети и прекиду саобраћаја;
- 8) податке о особљу и извођачима радова који су укључени у несрећу или незгоду и присутним сведоцима;
- 9) податке о подносиоцу обавештења;
- 10) податке о временским условима и географским карактеристикама терена;
- 11) друге податке у вези са несрећом или незгодом.

Члан 5.

Умешана лица достављају писану пријаву о несрећи или незгоди Центру електронским путем у року од 36 часова од настанка несреће или незгоде.

Пријава из става 1. овог члана садржи следеће податке:

- 1) датум и време (час и минут) несреће или незгоде;
- 2) локацију несреће или незгоде (место, пруга, колосек, објекат);
- 3) детаљан опис несреће или незгоде;

- 4) податке о возовима и њиховом саставу (идентификационе бројеве воза и возила, товарено/празно, врста товара);
- 5) податке о особљу и извођачима радова који су укључени у несрећу или незгоду и присутним сведоцима;
- 6) опис инфраструктуре и сигнално-сигурносног система;
- 7) број усмрћених и/или повређених лица са знаком да ли су особље, путници или трећа лица;
- 8) податке о пошиљаоцу пријаве;
- 9) податке о материјалној штети (на чему је настала и оквирну процену штете);
- 10) податке о угрожавању околине ако је настало (цурење опасних материја и слично);
- 11) податке о прекиду саобраћаја и податке о закашњењу и отказивању возова, као и о насталом закрчењу суседних колосека;
- 12) податке о временским условима и географским карактеристикама терена;
- 13) податке о употребљеним средствима за отклањање последица и пружање помоћи настрадалима;
- 14) податке о установама за пружање медицинске помоћи, полицији, надлежним правосудним органима и другим надлежним службама;
- 15) податке о осигурању места несреће/незгоде и предузетим мерама;
- 16) друге податке у вези са несрећом или незгодом.

III. НАЧИН СПРОВОЂЕЊА ПОСТУПКА ИСТРАЖИВАЊА НЕСРЕЋА И НЕЗГОДА

Члан 6.

По пријему обавештења о несрећи или незгоди, у складу са подацима из обавештења добијеног телефонским путем, одлучује се да ли ће се приступити увиђају на месту несреће или незгоде.

О изласку на место несреће или незгоде одмах се обавештава телефоном и/или електронским путем подносилац обавештења из члана 3. овог правилника.

У случају изласка на место несреће или незгоде, подносилац обавештења о несрећи или незгоди обезбеђује место несреће или незгоде до изласка, ради спречавања евентуалног уништења или мењања релевантних доказа.

Члан 7.

Центар и други надлежни органи морају окончати увиђај на месту несреће или незгоде у најкраћем могућем року, тако да управљач може што пре поправити оштећену инфраструктуру и успоставити железнички саобраћај, у складу са законом.

Члан 8.

О почетку истраге одлучује се по добијеном обавештењу или после прикупљених података о несрећи или незгоди.

Обавештење о почетку истраге објављује се на интернет страници Центра.

Члан 9.

Ради спровођења поступка истраживања несрећа и незгода:

- 1) достављају се подаци, докази, резултати и документа неопходна за спровођење истраге, у складу са прописима којима се уређује тајност података;
- 2) обезбеђује се приступ и попис свих доказа на месту несреће или незгоде;
- 3) обезбеђује се сигурно поступање са доказима, укључујући чување доказа од стране умешаних лица.

Члан 10.

Ради прикупљања података неопходних за вођење истрага различитих несрећа и незгода, остварује се сарадња са надлежним правосудним органима, полицијом и другим органима и организацијама.

Надлежни правосудни органи који воде истрагу достављају надлежном Центру списе и исправе, односно њихове копије, потребне за вођење поступка истраживања несрећа и незгода у железничком саобраћају, ако се тиме не омета истражни поступак у складу са законом којим се уређује кривични поступак, у складу са законом.

Полиција и други органи и организације који воде истрагу достављају надлежном Центру списе и исправе, односно њихове копије, потребне за вођење поступка истраживања несрећа и незгода у железничком саобраћају, ако се тиме не омета истражни поступак у складу са законом којим се уређује кривични поступак.

Члан 11.

Поступак истраживања, за карактеристичне случајеве несрећа и незгода, дат је у Прилогу – Поступак истраживања за карактеристичне случајеве несрећа и незгода у железничком саобраћају, који је одштампан уз овај правилник и чини његов саставни део.

IV. НАЧИН СПРОВОЂЕЊА ПОСТУПКА ЗА ПРАЋЕЊЕ БЕЗБЕДНОСНИХ ПРЕПОРУКА

Члан 12.

Дирекција, други органи и организације којима је упућена безбедносна препорука, потврђују пријем безбедносне препоруке и обавештавају Центар у року од 90 дана од пријема о планираним мерама за спровођење безбедносне препоруке са временом потребним за извршење појединих мера.

Члан 13.

Праћење безбедносних препорука врши се на основу извештаја који се подноси за издате безбедносне препоруке из претходне године и чији су саставни део предузете или планиране мере неопходне за спровођење безбедносне препоруке која је узета у обзир на одговарајући начин.

Извештајем из става 1. овог члана детаљно се образлажу мере које су предузете или чије се предузимање разматра, време потребно за њихово предузимање и разлози зашто нису предузете.

Уз извештај из става 2. овог члана достављају се докази о предузетим мерама.

Члан 14.

По пријему извештаја из члана 13. овог правилника, Центар обавештава Дирекцију, друге органе и организације којима је упућена безбедносна препорука о томе да ли је предузетим или планираним мерама спроведена безбедносна препорука.

V. ЗАВРШНА ОДРЕДБА

Члан 15.

Овај правилник ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у „Службеном гласнику Републике Србије”.

Број 110-00-00034/2019-04

У Београду, 7. августа 2019. године

Министар,

проф. др **Зорана З. Михајловић**, с.р.

ПОСТУПАК ИСТРАЖИВАЊА ЗА КАРАКТЕРИСТИЧНЕ СЛУЧАЈЕВЕ НЕСРЕЋА И
НЕЗГОДА У ЖЕЛЕЗНИЧКОМ САОБРАЋАЈУ

1. Судар и избегнут судар возова

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

- 1) попис свих вучних и вучених возила у возу/маневарском саставу (серије и бројеви возила);
- 2) стање кочница код воза или при маневри (стање показивача закочености, да ли су папуче кочница попуштене или притегнуте, да ли су загрејане и како налажу на точковима);
- 3) начин кочења воза:
 - (1) положај ручица укључено/искључено;
 - (2) положај чеоних славина;
 - (3) положај мењача режима кочења (G-P-R итд.);
 - (4) положај мењача празно/товарено;
 - (5) евентуална притегнутост кочница за осигурање од самопокретања (ручна/притврдна кочница);
 - (6) састав и маса воза (брuto и нето), број кола у возу;
 - (7) потребна кочна маса воза, стварна кочна маса воза;
- 4) на вучним возилима утврдити стање свих брзиномерних уређаја (врста, тип, серијски број, исправност). На основу записа региструјућег брзимерног уређаја утврдити брзину и да ли је за време вожње дошло до наглог кочења или трзања;
- 5) стање вучних возила пре настанка несреће или незгоде и колико је лица било поред машиновође (помоћника машиновође) у управљачници вучног возила, као и подаци о:
 - (1) нађеном стању кочнице на вучном возилу, положају ручице свих кочника, притиску ваздуха у главном резервоару, у главном воду и у кочионим цилиндрима;
 - (2) снабдевености и исправности пескаре, као и о чињеници да ли је пескара била коришћена пре несреће и да ли постоје трагови кочења (загрејаност точкова и кочних папуча, трагови клизања точкова на шини или точковима);
 - (3) нађеном стању уређаја за контролу будности машиновође, као и да ли је искључна славина овог уређаја била пломбирана;

(4) стању пантографа и контактне воде, као и о чињеници да ли је у моменту настанка несреће или незгоде било струје у контактном воду или не;

б) стање СС постројења и средстава везе:

(1) пре настанка несреће или незгоде, а на основу бележника о сметњама на сигнално-сигурносним и телекомуникационим уређајима, као и на основу података из саобраћајног дневника о пријављеним сметњама при примопредаји службе саобраћајног особља;

(2) после отклањања последица несреће или незгоде, а на основу нађеног стања на уређајима и стања сигурносних пломби на опреми;

(3) у зависности од оштећења насталих у несрећи/незгоди ако је могуће извршити проверу и пробу функционисања средстава за споразумевање и управљање,

(4) у зависности од примењеног система осигурања треба анализирати, на основу прописаних и остварених зависности и техничких решења, да ли и у којој мери постоји могућност појаве која би могла бити узрок настанка несреће или незгоде;

(5) да ли постоје захтеви и одобрени пројекти за отклањање недостатака у опреми на сигнално-сигурносним уређајима;

(6) у станицама које су осигуране станичним СС уређајем и на пругама опремљеним аутоматским пружним блоком треба анализирати стање и функционисање уређаја пре настанка несреће или незгоде и ако је могуће у зависности од оштећења насталих у несрећи/незгоди извршити проверу и функционално и техничко испитивање рада уређаја ради утврђивања евентуално могућих грешака у конструкцији, манипулацији или одржавању;

7) извршење прописа код отпремања и пријема возова (извештај о стању саобраћаја, утврђивање укрштавања и претицања, обезбеђење пута вожње – улаз, излаз, пролаз, давање допуштења, одјаве, сигнала, руковање главним сигнаlima, вођење одговарајућих дневника, бележника и друго);

8) детаљно анализирати ситуације у којима се сумња да је саобраћајно особље погрешно руковало уређајима;

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

10) податке о оштећењу возила и инфраструктуре;

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

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

13) све друге чињенице и радње које могу бити од значаја за истрагу несреће или незгоде.

2. Исклизнуће железничких возила на колосеку у правцу и кривини

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

- 1) код колосека, правац (висински однос шина), кривина (тип шине у колосеку, полупречник кривине, надвишење спољне шине, дужине прелазних рампи за надвишење, дужине и закривљености прелазних кривина, дужине међуправа и међукривина) и нагиб пруге на месту исклизнућа и испред исклизнућа. Ако се деси исклизнуће, лом осовине или шине у кривини потребно је испитати стање пруге, односно да ли у близини места исклизнућа има већих улегнућа (подужне и висинске разлике), стање уграђених шина, везу између шина, везу шине са прагом, колосечни прибор, прагове, застор, изоловане саставе шина, справа против бочног померања прагова, справа против путовања шина, жлебове поред возних шина, одводњавања колосека, исправности и положаја пруге у целини и сл.;
- 2) код возила, која су исклизнула измерити пречнике точкова и карактеристичне мере профила точкова, посебно венца точка, и мере осовинског склопа, посебно попречно растојање точкова на осовини, констатовати евентуална оштећења и недостатке осовинских склопова која нису последица исклизнућа, а могла су бити узрок или су могла допринети исклизнућу;
- 3) проверити да ли су обручеви точка померени на телима точкова, да ли су точкови померени на осовини, да ли има знакова прегревања или оштећења улежиштења;
- 4) проверити стање котрљајућих површина точкова на возилима, да немају равна места, налепнице или друга оштећења чије димензије нису у складу са техничким прописима, а које су могле изазвати прелом шине;
- 5) анализирати последњи извештај и запис о стању пруге добијен мерним колима за зону исклизнућа и упоредити га са претходним извештајима и записима о стању пруге добијених мерним колима. Посебно обратити пажњу на евентуална прекорачења витоперности, ширине колосека и надвишења;
- 6) начинити скицу са подацима о измереној ширини и надвишењу колосека помоћу ручних мерила на месту исклизнућа, испред и иза у правцу кретања возила са назначеним саставима шина. У случају упадања осовине у колосек мора се измерити и ширина колосека око првог трага исклизнућа у зони од најмање 3 прага уназад и најмање 3 прага унапред;
- 7) у кривинама проверити да ли постоји прелазна кривина, а код S кривина да ли је прелаз између кривина изведен у сагласности са прописима;

- 8) код прелома нивелете потребно је установити да ли између одсека постоји заокругљивање прелома нивелете;
- 9) констатовати стање горњег и доњег строја пруге на самом месту исклизнућа и пре тога;
- 10) утврдити тип шине. На обема шинама утврдити први траг исклизнућа. Код лома шине треба утврдити карактер лома на бази изгледа преломљеног пресека и на основу тога установити да ли се ради о новом или старом лому и ако је лом нов утврдити вероватни узрок лома;
- 11) ако је до исклизнућа дошло на саставима измерити дилатациони размак између шина на саставима, односно отвор дилатационих справа и проверити исправност спојева;
- 12) у случају пењања венца точка на крајевима везица, утврдити стање везица и због чега су се оне нашле у зони венаца точкова;
- 13) код проширења колосека испод возила, или ако точкови упадну у колосек, потребно је утврдити стање причврсног прибора и прагова на месту и испред места исклизнућа;
- 14) код проширења, лома шине или када се шина изврне, утврдити стање прагова и причврсног прибора;
- 15) у возу утврдити положај, број, серију свих возила која су исклизла, као и стање оних возила која су била испред и иза њих;
- 16) утврдити стање исклизлих возила с обзиром на њихову исправност, размак точкова, истрошеност венца, стање обруча, кочионог уређаја, сандука, вучног и одбојног уређаја, стање сваког саставног дела возила. У случају да се на колима уоче недостаци или неке мане, потребно је утврдити да ли су оне могле бити узрок исклизнућа или се могу сматрати последицом исклизнућа;
- 17) утврдити размак осовина, дужину возила и масу исклизлих возила, да ли је товар био подједнако распоређен на сваку осовину и сваки точак, како је роба утоварена и у којој станици, да ли је прекорачено дозвољено оптерећење за ту пругу. Ако су натоварена кола исклизла услед прелома осовине, треба утврдити масу товара накнадним мерењем, а ако се исклизнуће десило у кривини, тада масу утврдити и за оба суседна возила;
- 18) утврдити како су возила била заквачена и стање квачила како код исклизлих тако и код неисклизлих возила;
- 19) ако је исклизнуће настало услед прелома осовине, треба утврдити да на котрљајућим површинама точка код означених кола није било оштећења или недостатака која нису у складу са техничким прописима, чије је ударање могло проузроковати лом осовине;

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

3. Исклизнуће железничких возила на скретницама

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

- 1) тип скретнице, тип шине у колосеку и скретници и мере колосека и скретнице;
- 2) начин постављања и осигурања скретница;
- 3) мере ширине колосека испред и иза скретнице и на подручју скретнице, стање прагова, да ли постоји вибрација или хоризонтално померање језичка;
- 4) положај скретнице непосредно после исклизнућа;
- 5) ако је исклизнуће започело на језичку скретнице или је језичак оштећен извршити проверу геометрије језичка према упутствима произвођача и општим упутствима за одржавање скретнице као и мерење евентуалног зазора између језичка скретнице и шине на коју належе;
- 6) ако је исклизнуће започело на срцу скретнице извршити проверу геометријских мера у складу са упутствима произвођача и општим упутствима за одржавање скретнице, укључујући и стање шина вођица;
- 7) да ли је скретница била чиста и подмазана;
- 8) стање колосечног прибора;

9) ако је скретница укључена у сигурносни уређај, треба утврдити стање уређаја, а нарочито да ли је примећена и пријављена нека неисправност у раду уређаја;

10) када је последњи пут извршен технички преглед скретница и да ли су евентуално утврђене неправилности (недостаци) биле пријављене;

11) да ли је скретница прекренута испод возила;

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

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

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

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

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

1) основне техничке елементе укрштања железничке пруге и пута (границе опасне зоне, нагиб пута, коту коловоза у односу на горњу ивицу шине, угао укрштања пута и пруге);

2) количину (врсту) осигурања;

3) какав је видик у даљину са железничке пруге, као и с пута према долазећем возу;

4) какве су биле временске прилике;

5) географске карактеристике терена и остале месне прилике;

6) интензитет железничког, друмског, пешачког и бициклистичког саобраћаја;

7) да ли на путу постоје прописани друмски саобраћајни знаци (знаци I-32 односно I-33) који означавају наилазак на место укрштања пута са пругом у нивоу, саобраћајни знаци приближавања месту укрштања пута и пруге (I-35) као и „Андрејин крст“ (I-34). Да ли су саобраћајни знаци били исправни и с које су се удаљености могли уочити из друмских возила;

8) ако је до несреће дошло ноћу, да ли су биле осветљене чеоне светиљке на возу;

9) врсту друмског возила које је учествовало у несрећи (аутомобил, камион, трактор, кола са запрегом итд.), и ако има усмрћених и повређених лица прибележити податке о њима и опис повреде;

10) попис свих вучних и вучених возила у возу/маневарском саставу (серије и бројеви возила);

11) стање кочница код воза или при маневри (стање показивача законности, да ли су папуче кочница попуштене или притегнуте, да ли су загрејане и како налажу на точковима);

12) начин кочења воза:

13) састав и маса воза (брuto и нето), број кола у возу;

14) потребна кочна маса воза, стварна кочна маса воза;

15) на вучним возилима утврдити стање свих брзиномерних уређаја (врста, тип, серијски број, исправност). На основу записа региструјућег брзиномерног уређаја утврдити брзину и да ли је било употребе сирене вучног возила;

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

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

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

(3) нађеном стању уређаја за контролу будности машиновође;

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

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

19) податке о оштећењу возила и инфраструктуре;

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

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

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

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

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

- 2) да ли је машиновођа благовремено давао сигнални знак „Пази“;
- 3) да ли на прузи постоје пружне опоменице;
- 4) све друге чињенице и радње које могу бити од значаја за истрагу несреће.

4б. Несреће на путном прелазу који је обезбеђен са семафорима и саобраћајним знацима на путу

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

- 1) најмања удаљеност између семафора и осовине колосека;
- 2) да ли постоје исправни и на прописаном месту саобраћајни знаци на путу:
 - 1) који означава место укрштања пута/улице и железничког колосека „Андрејин крст“,
 - 2) који најављују учесницима у друмском саобраћају приближавање путном прелазу опремљеним семафорима,
 - 3) који прописује брзину саобраћаја возила преко зоне путног прелаза,
- 3) све друге чињенице и радње које могу бити од значаја за истрагу несреће.

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

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

- 4) најмања удаљеност између полубраника/браника и осовине колосека;
- 5) удаљеност места послуживања уређаја путног прелаза од самог путног прелаза и да ли се са места послуживања види путни прелаз;
- 6) да ли је браник/полубраник био спуштен;
- 7) шта је чувар прелаза предузео да забрани прелаз друмским возилима (ако је саобраћај на путном прелазу обезбеђен само чуваром прелаза), да ли је био на лицу места и да ли је благовремено обуставио саобраћај друмских возила преко путног прелаза;
- 8) да ли су браници/полубраници снабдевени рефлектујућом плочицом и да ли су снабдевени црвеним светилкама на врху мотке и како су оне функционисале;

9) да ли је подручје путног прелаза осветљен посебним осветљењем (ако се догађај десио у току ноћи);

10) ако се руковалац браника/полубраника редовно налази на месту одакле се не виде браници, да ли је постављен уређај за давање светлосних и звучних знакова на путу којима се учесници у саобраћају на путу упозоравају о спуштању браника и да ли је исти исправан;

11) колико браника послужује односни послужилац;

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

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

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

1) постојање и исправност главних или контролних сигнала којима се штити зона прелаза;

2) да ли на прузи постоје потребни сигнали укључне тачке (сигнални знаци 57 односно 57а) и сигнал почетак зауставног пута испред путног прелаза код уређаја са даљинском контролом (сигнални знак 58);

3) да ли мотке полубраника добро належу у отвореном/затвореном положају и да ли се исправно остварује контрола положаја мотки;

4) код уређаја који су у међусобној зависности са главним сигнаlima да ли се у бар једном стално поседнутом службеном месту контролишу положаји мотки, укљученост друмских светлосних сигнала, стање контролног дела уређаја (редовно стање, сметња, квар);

5) да ли је прелаз опремљен акустичним звоном, стање звона и јачину звука;

6) најмању удаљеност између полубраника и осе колосека;

7) код полубраника који се постављају аутоматски наиласком воза или тастером из поседнутог службеног места или ако је воз заустављен испред главног сигнала због квара полубраника, треба утврдити којом је брзином воз ишао до путног прелаза;

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

9) код уређаја са контролним светлосним сигнаlima на колосеку (за контролу исправности аутоматског уређаја) да ли су исправно функционисали контролни светлосни сигнали за железничка возила, да ли је машиновођа од неосветљеног контролног светлосног сигнала или контролног

сигнала који показује да је уређај путног прелаза на квару до путног прелаза давао сигнални знак „Пази” и да ли је испред путног прелаза поступио у складу са одредбама прописа којим се уређују начин укрштања железничке пруге и пута, пешачке или бицикличке стазе, место на којем се може извести укрштање и мере за осигурање безбедног саобраћаја, као и како је поступио возач друмског возила;

10) код уређаја са главним сигнаlima за регулисање железничког саобраћаја којима се штити зона путног прелаза да ли су исправно функционисали главни светлосни сигнали за железничка возила, да ли је машиновођа од главног сигнала којим се штити зона прелаза и који показује сигнални знак „Стој” или је неосветљен до путног прелаза давао сигнални знак „Пази” и да ли је испред путног прелаза поступио у складу са одредбама прописа којим се уређују начин укрштања железничке пруге и пута, пешачке или бицикличке стазе, место на којем се може извести укрштање и мере за осигурање безбедног саобраћаја, као и како је поступио возач друмског возила;

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

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

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

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

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

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

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

2) да ли су се осовинска лежишта грејала;

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

- 4) све околности које су утицале на избацавање варница из локомотиве за време пролаза воза или маневре;
- 5) величина и врста пожара;
- 6) какве су биле временске прилике и географске карактеристике терена;
- 7) проценити штету на возилима, објектима, инсталацијама и другој опреми, железничком материјалу и роби корисника превоза;
- 8) да ли су предузете све мере за спречавање пожара по прописима;
- 9) установити бројеве возова и време њиховог проласка који су прошли поред возила у пожару непосредно пре појаве овог пожара;
- 10) да ли је пожар изазвало варничење притегнуте кочнице и да ли изнад постоји заштитни лим против варница;
- 11) стање термичке изолације електричних грејних тела у запаљеним возилима;
- 12) темељно прегледати целу електричну инсталацију и констатовати нађено стање;
- 13) установити стање електричног контактнег вода и товара на запаљеним колима ради проверавања евентуалне могућности додира и изазивања електроварнице која би могла да проузрокује пожар;
- 14) проверити да ли су постојала противпожарна средства на запаљеним возилима и објектима и да ли су коришћена;
- 15) да ли су при типским испитивањима или при реконструкцији извршене контроле уграђених материјала, опреме и инсталација према тада важећим прописима;
- 16) све друге чињенице и радње које могу бити од значаја за истрагу несреће.

6. Повреда или усмрћење лица

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

- 1) старост и пол, својство (путник, треће лице, извођачи радова или запослени код управљача/превозника) повређеног (усмрћеног) лица, врста и последице повреде, по лекарском налазу;
- 2) тачан налаз о стању ствари, стању пруге и возила;
- 3) повређена лица и сведоке треба саслушати и утврдити начин и узрок повреде, као и чијом кривицом је дошло до повреде, односно под каквим околностима;

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