



Crna Gora

Nacionalna komisija za istraživanje nesreća i ozbiljnih nezgoda vazduhoplova, vanrednih događaja koji ugrožavaju bezbjednost željezničkog saobraćaja i pomorskih nezgoda i nesreća

Adresa: Đoka Miraševića broj 19b
81000 Podgorica, Crna Gora
tel: +382 20 652 160
fax: +382 20 652 160
www.kinns.gov.me

Broj: 02 – 17

Datum: 27.01.2026. godine

KONAČAN IZVJEŠTAJ O ISTRAZI VANREDNOG DOGAĐAJA

Vrsta vanrednog događaja: Incident

Mjesto: Stanica Danilovgrad

Datum: 07.03.2025. godine



Crna Gora

Nacionalna komisija za istraživanje nesreća i ozbiljnih nezgoda vazduhoplova, vanrednih događaja koji ugrožavaju bezbjednost željezničkog saobraćaja i pomorskih nezgoda i nesreća

Adresa: Đoka Miraševića broj 19b
81000 Podgorica, Crna Gora
tel: +382 20 652 160
fax: +382 20 652 160
www.kinns.gov.me

U ovom Izvještaju prikazani su rezultati istraživanja vanrednog događaja - incidenta kada je mašinovođa lokalnog putničkog voza 7106 koji je saobraćao na relaciji Podgorica-Nikšić prošao pored izlaznog signala od koga je dalja vožnja zabranjena i presječenja skretnice broj 1(km 33+848) u pravcu ukrsnice Ostrog.

Na osnovu člana 115 Zakona o bezbjednosti, organizaciji i efikasnosti željezničkog prevoza, stav 1("Službeni list Crne Gore, br. 1/14") i člana 23. Direktive 2004/49/EZ Evropskog Parlamenta i Savjeta Evropske Unije(Direktiva o bezbjednosti na željeznici), Nacionalna komisija za istraživanje nesreća i ozbiljnih nezgoda vazduhoplova, vanrednih događaja koji ugrožavaju bezbjednost željezničkog saobraćaja i pomorskih nezgoda i nesreća(u daljem tekstu KINNS) je uradio i objavio ovaj konačni izvještaj.

U ovom izvještaju sve veličine su izražene u skladu sa Međunarodnim sistemom jedinica(SI).

Značenje skraćenica upotrijebljenih u tekstu je objašnjeno u pojmovniku.

Cilj istraga je utvrđivanje uzroka i mogućnost unapređenja bezbjednosti u željezničkom saobraćaju i ni u kojem slučaju nije utvrđivanje krivice ili odgovornosti.

Istrage su nezavisne i odvojene od sudskih ili upravnih postupaka i ne smiju dovesti u pitanje utvrđivanje krivice ili odgovornosti pojedinaca.

Konačni izvještaj ne može biti korišten kao dokaz u sudskom postupku koji ima za cilj utvrđivanje građanskopravne, kaznenopravne ili upravne odgovornosti pojedinca.



Crna Gora

Nacionalna komisija za istraživanje nesreća i ozbiljnih nezgoda vazduhoplova, vanrednih događaja koji ugrožavaju bezbjednost željezničkog saobraćaja i pomorskih nezgoda i nesreća

Adresa: Đoka Miraševića broj 19b
81000 Podgorica, Crna Gora
tel: +382 20 652 160
fax: +382 20 652 160
www.kinns.gov.me

POJMOVNIK SKRAĆENICA

KINNS - Nacionalna komisija za istraživanje nesreća i ozbiljnih nezgoda vazduhoplova, vanrednih događaja koji ugrožavaju bezbjednost željezničkog saobraćaja i pomorskih nezgoda i nesreća

ŽICG AD – Željeznička infrastruktura Crne Gore AD

ŽPCG AD – Željeznički prevoz Crne Gore AD

OŽVS AD – Održavanje željezničkih vozni sredstava AD

MUP- Ministarstvo unutrašnjih poslova

EMV- Elektomotorni voz

CAF- Proizvođač EMV

PP- Putni prelaz

AS – Autostop uređaj

DTŠ – Dugi trak šinski



Crna Gora

Nacionalna komisija za istraživanje nesreća i ozbiljnih nezgoda vazduhoplova, vanrednih događaja koji ugrožavaju bezbjednost željezničkog saobraćaja i pomorskih nezgoda i nesreća

Adresa: Đoka Miraševića broj 19b
81000 Podgorica, Crna Gora
tel: +382 20 652 160
fax: +382 20 652 160
www.kinns.gov.me

SADRŽAJ:

1. REZIME

2. NEPOSREDNE ČINJENICE O VANREDNOM DOGAĐAJU

2.1. Osnovni podaci o vanrednom događaju

2.1.1. Datum, vrijeme i mjesto vanrednog događaja

2.1.2. Opis vanrednog događaja

2.1.3. Odluka o pokretanju istrage, sastav tima istražitelja i vođenje istrage

2.2. Pozadina vanrednog događaja

2.2.1. Uključeni željeznički radnici, izvođači radova, druga lica i svjedoci

2.2.2. Vozovi koji su učestvovali u vanrednom događaju i njihov sastav

2.2.3. Infrastruktura i signalno – sigurnosni sistem

2.2.4. Sredstva za sporazumijevanje

2.2.5. Aktiviranje plana za slučaj opasnosti na željeznici i slijed događaja

2.3. Poginuli, povrijeđeni i materijalna šteta

2.3.1. Putnici, treća lica i željeznički radnici uključujući izvođače radova

2.3.2. Roba, prtljag i ostala imovina

2.3.3. Željeznička vozila, infrastruktura i okolina

2.3.4. Spoljašnje okolnosti – vremenski uslovi i geografske koordinate

3. ZAPISNIK O ISTRAZI I ISPITIVANJU

3.1. Rezime svjedočenja

3.1.1. Željezničkih radnika

3.1.2. Ostalih svjedoka

3.2. Sistem upravljanja bezbjednošću

3.2.1. Organizacioni okvir i način izdavanja i izvršavanja naređenja

3.2.2. Zahtjevi koje mora da ispuni željezničko osoblje i kako se primjenjuju

3.2.3. Postupci interne provjere i kontrole i njihovi rezultati

3.3. Relevantni međunarodni i nacionalni propisi

3.3.1. Zakon o željeznici (“Službeni list CG”, broj 27/13)

3.3.2. Zakon o bezbjednosti, organizaciji i efikasnosti željezničkog prevoza (“Službeni list CG”, broj 1/14)

3.3.3. Pravilnik o vrstama signala, signalnih oznaka i oznaka na pruzi

3.3.4. Pravilnik o održavanju signalno-sigurnosnih uređaja

3.3.5. Saobraćajni pravilnik 2

3.4. Funkcionisanje vozila i tehničkih postrojenja

3.4.1. Kontrola, upravljene i signalizacija



Crna Gora

Nacionalna komisija za istraživanje nesreća i ozbiljnih nezgoda vazduhoplova, vanrednih događaja koji ugrožavaju bezbjednost željezničkog saobraćaja i pomorskih nezgoda i nesreća

Adresa: Đoka Miraševića broj 19b
81000 Podgorica, Crna Gora
tel: +382 20 652 160
fax: +382 20 652 160
www.kinns.gov.me

3.4.2. Infrastruktura

3.4.3. Sredstva za sporazumijevanje

3.4.4. Željeznička vozila

3.5. Odvijanje i regulisanje saobraćaja

3.5.1. Radnje koje je preduzelo osoblje koje upravlja regulisanjem i kontrolom saobraćaja i signalizacijom

3.5.2. Razmjena govornih poruka u vezi sa vanrednim događajem

3.6. Interfejs između ljudi, mašina i organizacije

3.6.1. Radno vrijeme umiješanog osoblja

3.6.2. Zdravstvene i lične okolnosti koje imaju uticaja na vanredni događaj, uključujući u to prisustvo fizičkog i psihičkog stresa

4. ANALIZA I ZAKLJUČCI

4.1. Završni pregled toka događaja i donošenje zaključka o događaju na osnovu činjenica utvrđenih u toku istrage i ispitivanja

4.2. Diskusija – analiza činjenica utvrđenih u toku istrage i ispitivanja sa ciljem izvođenja zaključaka u vezi sa uzrocima vanrednog događaja

4.2.1. Pregled voznih sredstava na licu mjesta i stanje infrastrukture

4.2.2. Održavanje voznih sredstava

4.2.3. Analiza brzinomjerne trake

4.3. Zaključci o uzrocima vanrednog događaja

4.3.1. Direktni i neposredni uzroci vanrednog događaja 4.3.2. Osnovni uzroci koji proizilaze iz vještina, postupaka i održavanja

4.3.3. Glavni uzroci vanrednog događaja koji proizilaze iz uslova utvrđenih pravnim okvirom i primjene sistema za upravljanje bezbjednošću

4.3.4. Dodatne primjedbe o nedostacima i manama utvrđenih tokom istrage, ali bez značaja za zaključke o uzrocima

5. BEZBJEDONOSNE PREPORUKE



1. REZIME

Dana 07.03.2025. godine u stanici Danilovgrad u 19.02 h došlo je do vanrednog događaja – incidenta kada je mašinovođa lokalnog putničkog voza 7106(EMV CAF 101-103) koji je saobraćao na relaciji Podgorica Nikšić, nakon izvršene manipulacije sa putnicima, pokrenuo voz i prošao pored izlaznog signala Do 3 sa trećeg staničnog kolosjeka i ako je isti pokazivao signalni znak 4: “Stoj” koji označava da je dalja vožnja od glavnog signala zabranjena i presjekao skretnicu broj 1 u (km 33+884) u pravcu ukrsnice Ostrog.

U vrijeme prolaska pored izlaznog signala koji je pokazivao signal za zabranjenu vožnju na istom međustaničnom rastojanju(Ostrog-Danilovgrad) saobraćao je direktni teretni voz 52103 koji je prošao ukrsnicu Ostrog u 18.24 h.

Mašinovođa lokalnog putničkog voza uočivši da je napravio propust i da mu u susret dolazi direktni teretni voz 52103 zaustavlja voz 7106 u km 33-821(čelo voza), odmah izlazi iz voza i trči prema direktnom teretnom vozu 52103 davajući mu zaustavni signal signalnom svjetiljkom, nakon čega se direktni teretni voz zaustavlja u km 33+710(čelo voza). Vozna lokomotiva je bila LOK 461-026.

U ovom vanrednom događaju nije bilo usmrćenih, teže ili lakše povrijeđenih trećih lica, putnika i željezničkih radnika.

Nijesu oštećena stabilna postrojenja elektro vuče.

Na željezničkim vozilima nije bilo oštećenja.

Na skretnici broj 1 nastala su izvjesna oštećenja odnosno manja materijalna šteta.

Uzročni faktor predmetnog vanrednog događaja-incidenta je prolazak mašinovođe lokalnog putničkog voza 7106 pored izlaznog signala Do 3 sa trećeg staničnog kolosjeka koji je pokazivao signalni znak 4: “Stoj” i koji označava da je dalja vožnja od glavnog signala zabranjena(tačka 4.3.1.).

Doprinosni faktor:

- Mašinovođe često rade pod velikim pritiskom- odgovornost za bezbjednost, poštovanje brzine, signalizacije, korišćenje komunikacione opreme tako da greška mašinovođe ne mora biti rezultat nepažnje ili neodovornosti već psihološki razumljiv ishod kognitivnog opterećanja(tačka 3.6.2.)

Sistemske faktori:

- redovno i vanredno održavanje komandno - kontrolnog i napojnog dijela uređaja putnih prelaza(tačka 3.2.3.)

- vožnja voza brzinom većom od propisane brzine po knjižici reda vožnje odnosno opšteg naloga I(tačka 4.2.3.)

- pokretanje voza nakon nastanka vanrednog događaja - incidenta(tačka 4.2.3.)

Komisija za istraživanje nesreća i ozbiljnih nezgoda vazduhoplova, vanrednih događaja koji ugrožavaju bezbjednost željezničkog saobraćaja i pomorskih nezgoda i nesreća na osnovu sprovedene istrage ovog vanrednog događaja – incidenta, u cilju povećanja bezbjednosti željezničkog sistema daje sledeće bezbjedonosne preporuke:



Crna Gora

Nacionalna komisija za istraživanje nesreća i ozbiljnih nezgoda vazduhoplova, vanrednih događaja koji ugrožavaju bezbjednost željezničkog saobraćaja i pomorskih nezgoda i nesreća

Adresa: Đoka Miraševića broj 19b
81000 Podgorica, Crna Gora
tel: +382 20 652 160
fax: +382 20 652 160
www.kinns.gov.me

ŽPCG AD, Montecargo AD i ŽICG AD izdaju se:

BP 01/25 Uključeni željeznički prevoznik ŽPCG AD bi trebao da u narednom periodu podigne kvalitet redovnog školovanja izvršnog osoblja.

BP 02/25 Uključeni željeznički prevoznik ŽPCG AD Podgorica treba da procijeni rizik kod prekoračenja brzine voza propisane knjižicom reda vožnje ili drugim dokumentom (Opšti nalog I za voz br. 7106) implementacijom dodatne sigurnosne mjere za upravljanje rizikom u slučajevima kada se mašinovođa ne pridržava ograničenja brzine.

BP 03/25 Željeznički prevoznici trebalo bi da kod redovnih zdravstvenih pregleda izvršnog osoblja, u skladu sa ugovorom sa zdravstvenom institucijom kod koje sa obavlja ljekarski pregled, definišu značaj psihičke sposobnosti za uspješno obavljanje poslova sa akcentom na procjenu rizika za ugrožavanje bezbjednosti željezničkog saobraćaja.

BP 04/25 Upravljač infrastrukturom ŽICG AD Podgorica u budućem periodu mora da podigne kvalitet održavanja komandno - kontrolnog i napojnog dijela uređaja putnih prelaza u cilju povećanja bezbjednosti željezničkog saobraćaja.

Ministarstvu saobraćaja izdaju se:

BP 05/25 Ministarstvo saobraćaja trebalo bi da prilikom izrade godišnjih finansijskih planova za održavanje željezničke infrastrukture posebno obrati pažnju na obezbjeđenje neophodnih finansijskih sredstava za tekuće i investiciono održavanje komandno - kontrolnog i napojnog dijela uređaja putnih prelaza, u skladu sa zahtjevima ŽICG AD, a u cilju povećanja bezbjednosti željezničkog saobraćaja.

BP 06/25 Ministarstvo saobraćaja, Direkcija za inspekcijski nadzor u željezničkom saobraćaju trebalo bi da u narednom periodu povećaju učestalost kontrole na pravilnom sprovođenju propisanih mjera za obezbjeđenje saobraćaja na putnim prelazima i na mjestima ukrštanja željezničkih pruga sa putevima.

2. NEPOSREDNE ČINJENICE O VANREDNOM DOGAĐAJU

2.1. Osnovni podaci o vanrednom događaju

2.1.1. Datum, vrijeme i mjesto vanrednog događaja

Do vanrednog događaja je došlo dana 07.03.2025. godine u 19.02 h u stanici Danilovgrad.

2.1.2. Opis vanrednog događaja

Kategorija vanrednog događaja: Incident

Na slici 1. je data skica situacije stanice Danilovgrad i dijela pruge Nikšić-Podgorica, sa osnovnim podacima o željezničkoj infrastrukturi u cilju što boljeg definisanja vanrednog događaja.



Crna Gora

Nacionalna komisija za istraživanje nesreća i ozbiljnih nezgoda vazduhoplova, vanrednih događaja koji ugrožavaju bezbjednost željezničkog saobraćaja i pomorskih nezgoda i nesreća

Adresa: Đoka Miraševića broj 19b
81000 Podgorica, Crna Gora
tel: +382 20 652 160
fax: +382 20 652 160
www.kinns.gov.me

U stanici Danilovgrad nije u funkciji četvrti kolosjek zbog smetnji na skretnici broj 4 i iskliznice broj 3.

Mašinovođa lokalnog putničkog voza 7106(EMV CAF 101-103) po završetku manipulacije sa putnicima(jedan izašao i dva ušla u voz) zatvara vrata na EMV i pokreće voz nakon provjere u redu vožnje vrijeme polaska voza. Dolaskom na izlazni signal koji je pokazivao zabranjenu vožnju mašinovođa posluhuje "AS" uređaj i prolazi izlazni signal Do 3 sa trećeg staničnog kolosjeka i ako je isti pokazivao signalni znak 4: "Stoj" koji označava da je dalja vožnja od glavnog signala zabranjena. Mašinovođa presijecanjem skretnice broj 1(km 33+884) uočava da je napravio propust i odmah zavodi brzo kočenje i zaustavlja voz u km 33+821(čelo voza) u pravcu ukrsnice Ostrog. Nakon zaustavljanja voza primjećuje svijetla u susret, istrčava iz voza i trči u susret vozu i daje zaustavni signal sa signalnom svjetiljkom. Mašinovođa teretnog voza 52103 je nakon prolaska pored ulaznog signala uočava EMV CAF i da neko daje zaustavni signal sa lampom. Odmah nakon toga zavodi brzo kočenje i zaustavlja voz u km 33+710(čelo voza).

Istovremeno TK dispečer na uređaju uočava da voz 7106 u 19.01h pravi zauzeće na skretnici broj 2, a u istom trenutku voz 52103 gazi na ulazni signal. Nakon toga odmah poziva mašinovođu putničkog voza 7106 da zakoči voz.

2.1.3. Odluka o pokretanju istrage, sastav tima istražitelja i vođenje istrage

KINNS je obaviješten o nastanku vanrednog događaja od strane saobraćajnog dispečera. Na osnovu primljenih informacija i činjenica koje je utvrdio, nakon neposrednog izlaska na licu mjesta glavni istražioc za vanredne događaje koji ugrožavaju bezbjednost željezničkog saobraćaja odlučeno je da KINNS pokrene istragu predmetnog vanrednog događaja shodno članu 115 Zakona o bezbjednosti, organizaciji i efikasnosti željezničkog prevoza, stav 1("Službeni list Crne Gore, br. 1/14") i člana 23. Direktive 2004/49/EZ Evropskog Parlamenta i Savjeta Evropske Unije(Direktiva o bezbjednosti na željeznici).

Istraživanje koje provodi KINNS je potpuno razdvojeno od istraživanja koja sprovode druga nadležna tijela u okviru svojih ovlašćenja saglasno nacionalnim propisima i sporazumima.

Popis pravnih akata, nacionalnih zakona i podzakonskih akata te internih uputstava korištenih tokom istrage navedenog vanrednog događaja - incidenta:

- 1. Zakon o željeznici("Službeni list CG", broj 27/13)**
- 2. Zakon o bezbjednosti, organizaciji i efikasnosti željezničkog prevoza("Službeni list CG", broj 1/14)**
- 3. Pravilnik o vrstama signala, signalnih oznaka i oznaka na pruzi**
- 4. Pravilnik o održavanju signalno-sigurnosnih uređaja**
- 5. Saobraćajni pravilnik 2**

2.2. Pozadina vanrednog događaja



Crna Gora

Nacionalna komisija za istraživanje nesreća i ozbiljnih nezgoda vazduhoplova, vanrednih događaja koji ugrožavaju bezbjednost željezničkog saobraćaja i pomorskih nezgoda i nesreća

Adresa: Đoka Miraševića broj 19b
81000 Podgorica, Crna Gora
tel: +382 20 652 160
fax: +382 20 652 160
www.kinns.gov.me

2.2.1. Uključeni željeznički radnici, izvođači radova, druga lica i svjedoci

U predmetnom vanrednom događaju učestvovao je mašinovođa lokalnog putničkog voza 7106(EMV CAF 101-103), mašinovođa teretnog voza 52103 i TK dispečer.

U predmetnom vanrednom događaju nijesu učestvovali izvođači radova, druga lica i svjedoci.

2.2.2. Vozovi koji su učestvovali u vanrednom događaju i njihov sastav

U vanrednom događaju učestvovali su:

- lokalni putnički voz 7106 koji se sastojao od trodjelne garniture EMV CAF Civity. Trodjelna garnitura se sastoji od motornih kola broj 101-9, međukola broj 102-2 i prikolice broj 103-3
- teretni voz 52103 koji se sastojao od lokomotive 461-026 i 17 teretnih kola serije Eas

2.2.3. Infrastruktura i signalno - sigurnosni sistem

Vanredni događaj se desio u km 33+450 - km 33+990 u staničnom području stanice Danilovgrad.

Rad SS uređaja u stanici Danilovgrad se kontroliše putem sigurnosnog TK uređaja ESA 11.

2.2.4. Sredstva za sporazumijevanje

Telefonska veza na kojoj se vrši regulisanje saobraćaja vozova se snima registrofonima u Podgorici. Sporazumijevanje između osoblja koje reguliše saobraćaj u službenim mjestima sa voznim osobljem, vrši se putem opštih naloga i signalnih znakova osoblja vučnih vozila i staničnog osoblja.

2.2.5. Aktiviranje plana za slučaj opasnosti na željeznici i slijed događaja

Po obavještenju saobraćajnog dispečera aktivirana je prvostepena komisija za isleđenje vanrednih događaja ŽICG AD, a zbog težine vanrednog događaja aktivirane su sve tri drugostepene komisije odnosno članovi drugostepenih komisija u ŽICG AD Podgorica, ŽPCG AD Podgorica i MONTECARGO AD Podgorica i zajednički su sproveli istragu predmetnog vanrednog događaja.

2.3. Poginuli, povrijeđeni i materijalna šteta

2.3.1. Putnici, treća lica i željeznički radnici uključujući izvođače radova

U vanrednom događaju nije bilo povrijeđenih niti poginulih putnika, trećih lica i željezničkih radnika uključujući izvođače radova.

2.3.2. Roba, prtljag i ostala imovina

U vanrednom događaju nije bilo štete na robi, prtljagu i ostaloj imovini.

2.3.3. Željeznička vozila, infrastruktura i okolina

U vanrednom događaju nije bilo štete na željezničkim vozilima.

Na skretnici br. 1 u Danilovgradu usled vanrednog događaja nastala je manja materijalna šteta.

2.3.4. Spoljašnje okolnosti – vremenski uslovi i geografske karakteristike



Crna Gora

Nacionalna komisija za istraživanje nesreća i ozbiljnih nezgoda vazduhoplova, vanrednih događaja koji ugrožavaju bezbjednost željezničkog saobraćaja i pomorskih nezgoda i nesreća

Adresa: Đoka Miraševića broj 19b
81000 Podgorica, Crna Gora
tel: +382 20 652 160
fax: +382 20 652 160
www.kinns.gov.me

Mjesto nastanka vanrednog događaja se nalazi na području grada Danilovgrada, u stanici Danilovgrad. Konfiguracija terena ravničarsko – brdska, nadmorska visina približno 50 m. Vremenski uslovi: smanjena vidljivost u sumrak.

3. ZAPISNIK O ISTRAZI I ISPITIVANJU

Podaci, činjenice i dokazi u vezi nastalog vanrednog događaja, prikupljeni su i utvrđeni na osnovu:

- Uviđaja koji je izvršio KINNS;
- Materijala dostavljenog od ŽICG AD;
- Materijala dostavljenog od ŽPCG AD
- Materijala dostavljenog od MONTECARGO AD

Za vanredni događaj, uviđaj na licu mjesta je obavila prvostepena komisija ŽICG AD i drugostepena komisija ŽICG AD, ŽPCG AD i MONTECARGO AD odnosno zajednički formirana drugostepena komisija od upravljača infrastrukture i operatera u prevozu putnika i operatera u prevozu robe.

3.1. Rezime svjedočenja

Radna grupa KINNS je 13.03.2025. godine u prostorijama KINNS obavila razgovor sa mašinovođom lokalnog putničkog voza 7106, koji je zaposlen kod željezničkog prevoznika ŽPCG AD Podgorica. Od ŽPCG pribavljeni su Zapisnici saslušanja zaposlenih koji su se nalazili u službi kod putničkog voza 7106(mašinovođa i kondukter).

Od MONTECARGO AD pribavljeni su Zapisnici saslušanja zaposlenih koji su se nalazili u službi kod teretnog voza 52103(mašinovođa i pomoćnik mašinovođe).

Od ŽICG AD pribavljeni su zapisnici sa saslušanja zaposlenih koji su se nalazili u službi(TK dispečer i otpravnik vozova)

3.1.1. Željezničkih radnika

Mašinovođa koji je upravljao lokalnim putničkim vozom 7106 na relaciji Podgorica – Nikšić je izjavio da je po dolasku u stanicu Danilovgrad otvorio vrata voza zbog manipulacije sa putnicima. Po završetku manipulacije zatvorio je vrata na vozu i pokrenuo voz nakon što je pogledao u redu vožnje vrijeme polaska. Dolaskom na izlazni signal koji pokazuje zabranjenu vožnju poslužuje “AS” uređaj i prolazi signal. Nakon što je uočio da skretnica broj 1 vodi u skretanje na drugi kolosjek zavodi brzo kočenje i zaustavlja voz. Po zaustavljanju primjećuje svijetla u susret, istrčava ispred voza i trči ka vozu dajući zaustavni signal, nakon čega se dolazeći voz zaustavlja. Nakon toga obavijestio je dežurnog nadzornika i TK dispečera.

Mašinovođa koji je upravljao teretnim vozom 52103 je izjavio da je na predsignalu ulaznog signala stanice Danilovgrad bila žuta mirna svjetlost. Na ulaznom signal bila je ograničena brzina očekuj stoj(žuta mirna i žuta trepćuća svjetlost). Prilaskom na oko 10m od ulaznog signala, signalni znak se promijenio u očekuj stoj(žuta mirna). Nastavlja vožnju pored ulaznog signala kada uočava CAF i nekog ko od putnog prelaza daje zaustavni signal sa lampom. Po uočavanju suprotnog voza daje signalni znak pazi i odmah je zaustavio voz.

Pomoćnik mašinovođe na vozu 52103 je izjavio da je na predsignalu ulaznog signala stanice Danilovgrad bila žuta mirna svjetlost. Izjavljuje da se ulazni signal mijenja na žutu



Crna Gora

Nacionalna komisija za istraživanje nesreća i ozbiljnih nezgoda vazduhoplova, vanrednih događaja koji ugrožavaju bezbjednost željezničkog saobraćaja i pomorskih nezgoda i nesreća

Adresa: Đoka Miraševića broj 19b
81000 Podgorica, Crna Gora
tel: +382 20 652 160
fax: +382 20 652 160
www.kinns.gov.me

trepćuću(očekuj stoj) i da su usporili vožnju pored ulaznog signala, da bi uočili voz(CAF) i nekog da daje zaustavni signal sijalicom.

Dežurni TK dispečer koji je bio u smjeni kada se desio vanredni događaj izjavio je da je voz broj 7106 došao u stanicu Danilovgrad u 19.00h i da je ušao na TPC na treći kolosjek. Voz broj 52103 odlazi iz Ostroga u 18.42h i isti je imao ulaz u stanicu Danilovgrad na drugi kolosjek. Tu je trebao da sačeka, zbog smetnje na putnom prelazu E1 "Sekulići" km 34+939 jer nije imao izlazni signal za dalju vožnju. U stanici Danilovgrad zbog smetnje na četvrtom kolosjeku zbog smetnje na skretnici broj 4 i iskliznice broj 3 isti se nije mogao koristiti. Kako je pratio na uređaju, uočio je da voz broj 7106 u 19.01h pravi zauzeće na skretnici broj 2, a u istom momentu voz broj 52103 gazi na ulazni signal. Za pozivanje energetskog dispečera kako bi isključio napon smatrao je da bi to vremenski duže trajalo. Znajući da vozom upravlja mašinovođa koji ga je zvao iz stanice Spuž zbog kvara izlaznog signala(PP Sekulići u kvaru) odmah ga je pozvao na mobilni telefon da zakoči voz, na što mu se on javio i rekao "zaveo sam brzo kočenje izlazim da dajem zaustavni".

O svemu navedenom u vezi vanrednog događaja odmah je obavijestio saobraćajnog dispečera, kao i nadređene.

3.1.2. Ostalih svjedoka

KINNS nema saznanje o svjedocima ovog vanrednog događaja

3.2. Sistem upravljanja bezbjednošću

3.2.1. Organizacioni okvir i način izdavanja i izvršavanja naređenja

ŽICG AD je u skladu sa članom 110 stav 2 Zakona o bezbjednosti, organizaciji i efikasnosti željezničkog prevoza("Službeni list CG", broj 1/14) o nastalom vanrednom događaju obavijestio KINNS.

ŽICG AD i željeznički prevoznici ŽPCG AD i MONTECARGO AD formirali su zajedničku komisiju za isleđenje vanrednog događaja. Napravljen je Komisijski islednički izvještaj koji je sačinjen od strane zajedničke drugostepene komisije za isleđenje vanrednih događaja, zaveden pod brojem 2319 od 21.03.2025. godine.

3.2.2. Zahtjevi koje mora da ispuni željezničko osoblje i kako se primjenjuju

ŽPCG AD i MONTECARGO AD su kroz implementaciju sistema upravljanja bezbjednošću(SMS) obezbijedili upravljanje kompetencijama tj. procese da svi zaposleni koji neposredno učestvuju u vršenju željezničkog saobraćaja budu obučeni i kompetentni, kao i planiranje radnog opterećenja.

U vezi sa predmetnim vanrednim događajem uvidom u raspoloživu dokumentaciju jedinice za vuču vozova Podgorica u ŽPCG AD i u MONTECARGO AD vozno osoblje je stručno osposobljeno, kompetentno kao i planiranje radnog vremena su sprovedene u skladu sa važećim propisima.

ŽICG AD je kroz Poslovnik sistema upravljanja bezbjednošću(SMS) obezbijedila upravljanje kompetencijama tj. procese da svi zaposleni koji neposredno utiču u vršenju željezničkog saobraćaja budu obučeni i kompetentni kao i planiranje radnog opterećenja.



Crna Gora

Nacionalna komisija za istraživanje nesreća i ozbiljnih nezgoda vazduhoplova, vanrednih događaja koji ugrožavaju bezbjednost željezničkog saobraćaja i pomorskih nezgoda i nesreća

Adresa: Đoka Miraševića broj 19b
81000 Podgorica, Crna Gora
tel: +382 20 652 160
fax: +382 20 652 160
www.kinns.gov.me

I pored uvida u formalno poštovanje svih propisa vezanih za zaposlene koji neposredno učestvuju u vršenju željezničkog saobraćaja neophodno je zbog evidentnih propusta, kao što je pokretanje voza koji je učestvovao u vanrednom događaju i ne poštovanja ograničenja brzine kod učestvujućeg željezničkog prevoznika ŽPCG AD, u narednom periodu podići kvalitet redovnog školovanja i kriterijuma prilikom peridičnih ispita predmedmetnog osoblja.

3.2.3. Postupci za interne provjere i kontrole i njihovi rezultati

ŽICG AD kao upravljač infrastrukture ima uspostavljen Poslovnik sistema upravljanja bezbjednošću. Sistem upravljanja bezbjednošću obuhvata i sve procedure i postupke koje su uspostavljene u ŽICG AD radi bezbjednog odvijanja željezničkog saobraćaja.

Kontrola rizika u vezi sa održavanjem željezničke infrastrukture (podsistemi infrastruktura, energija, kontrola, upravljanje i signalizacija – pružni dio) zasniva se na sprovođenju definisanih aktivnosti redovnog i vanrednog održavanja i njihovom praćenju i kontroli.

Redovno i vanredno održavanje uključuje stalni nadzor, kontrole, preglede, opravke i popravke. Zahtjevi, standardi i postupci za održavanje u ŽICG AD su utvrđeni na osnovu zakonske i podzakonske regulative, opštih i pojedinačnih akata društva, uputstva proizvođača i standarda.

Na osnovu Opšteg naloga I (uz putni list) mašinovođa je morao da stane na tri putna prelaza:

PP – “Mlin Spuž” u km 44+114

PP - “Ždrebaonik” u km 35+419

PP – “Pažići” u km 33+775

Na osnovu zapisnika registrafonske trake u kvaru je bio PP “Sekulići” u km 34+939

I pored uspostavljenog Poslovnika sistema upravljanja bezbjednošću, redovno i vanredno održavanje dijela željezničke infrastrukture posebno održavanje putnih prelaza treba u narednom periodu da bude podignut na viši nivo.

3.3. Relevantni međunarodni i nacionalni propisi

3.3.1. Zakon o željeznici (“Službeni list CG”, broj 27/13)

ŽICG AD Podgorica kao upravljač infrastrukturom u skladu sa poglavljem III Upravljanje infrastrukturom posjeduje licencu saglasno čl. 10 Zakona o željeznici.

ŽPCG AD i MONTECARGO AD kao željeznički prevoznici u prevozu putnika, lica odnosno robe u skladu sa poglavljem IV Prevoz u željezničkom saobraćaju posjeduju licence saglasno čl. 56 i 67 Zakona o željeznici.

3.3.2. Zakon o bezbjednosti, organizaciji i efikasnosti željezničkog prevoza (“Službeni list CG”, broj 1/14)

Na osnovu čl. 35 koji glasi:

“Upravljač infrastrukture i željeznički prevoznik odgovorni su za bezbjednost željezničkog sistema i kontrolu rizika.

Upravljač infrastrukture i željeznički prevoznik dužni su da sprovede potrebne mjere za kontrolu rizika i međusobno saraduju radi ostvarivanja bezbjednog željezničkog sistema”



Crna Gora

Nacionalna komisija za istraživanje nesreća i ozbiljnih nezgoda vazduhoplova, vanrednih događaja koji ugrožavaju bezbjednost željezničkog saobraćaja i pomorskih nezgoda i nesreća

Adresa: Đoka Miraševića broj 19b
81000 Podgorica, Crna Gora
tel: +382 20 652 160
fax: +382 20 652 160
www.kinns.gov.me

Na osnovu Zakona o bezbjednosti, organizaciji i efikasnosti željezničkog prevoza, poglavlje V Upravljanje bezbjednošću u željezničkom saobraćaju ŽICG AD, ŽPCG AD i MONTECARGO AD imaju uspostavljen sistem upravljanja bezbjednošću.

U članu 60 **Tehnički uslovi za signalno-sigurnosne uređaje**, treći stav glasi: “Signalno-sigurnosni podsistem mora se održavati u stanju koje osigurava bezbjedan i uredan željeznički saobraćaj.”

3.3.3. Pravilnik o vrstama signala, signalnih oznaka i oznaka na pruzi

U Pravilniku o vrstama signala, signalnih znakova i oznaka na pruzi u poglavlju 2. Stalni signali, u čl. 6. definisani su glavni signali odnosno u istom poglavlju u čl. 7. Definisani su predsignali glavnih signala koji se moraju poštovati.

3.3.4. Pravilnik o održavanju signalno-sigurnosnih uređaja

Pravilnikom o održavanju signalno-sigurnosnih uređaja propisani su način i rokovi održavanja svih signalno-sigurnosnih uređaja.

U članu 4 Vrste održavanja signalno-sigurnosnih uređaja stoji:

“Održavanje signalno-sigurnosnih uređaja vrši se radi obezbjeđivanja njihovog sigurnog, pouzdanog i pravilnog funkcionisanja. Održavanje iz stava 1 ovog člana, može biti redovno i vanredno.”

3.3.5. Saobraćajni pravilnik 2

U Saobraćajnom pravilniku u čl. 12 Smetnje na skretnicama, tačkom 4. definisano je presječenje skretnice. A u istom Pravilniku je u čl. 61, tačka 7. definisan postupak za vozno osoblje u slučaju da signalni znak pokazuje zabranjenu vožnju.

3.4. Funkcionisanje vozila i tehničkih postrojenja

3.4.1. Kontrola, upravljanje i signalizacija

Saobraćaj na pruzi Nikšić – Podgorica na međustaničnom rastojanju između stanice Danilovgrad i ukrsnice Ostrog reguliše se telekomandom.

3.4.2. Infrastruktura

U stanici Danilovgrad ugrađene su šine tipa UIC 49 zavarene u DTŠ.

Kategorija pruge je D4 odnosno projektovano osovinsko opterećenje iznosi 225 kN, a opterećenje po dužnom metru je 80 kN/m.

3.4.3. Sredstva za sporazumijevanje

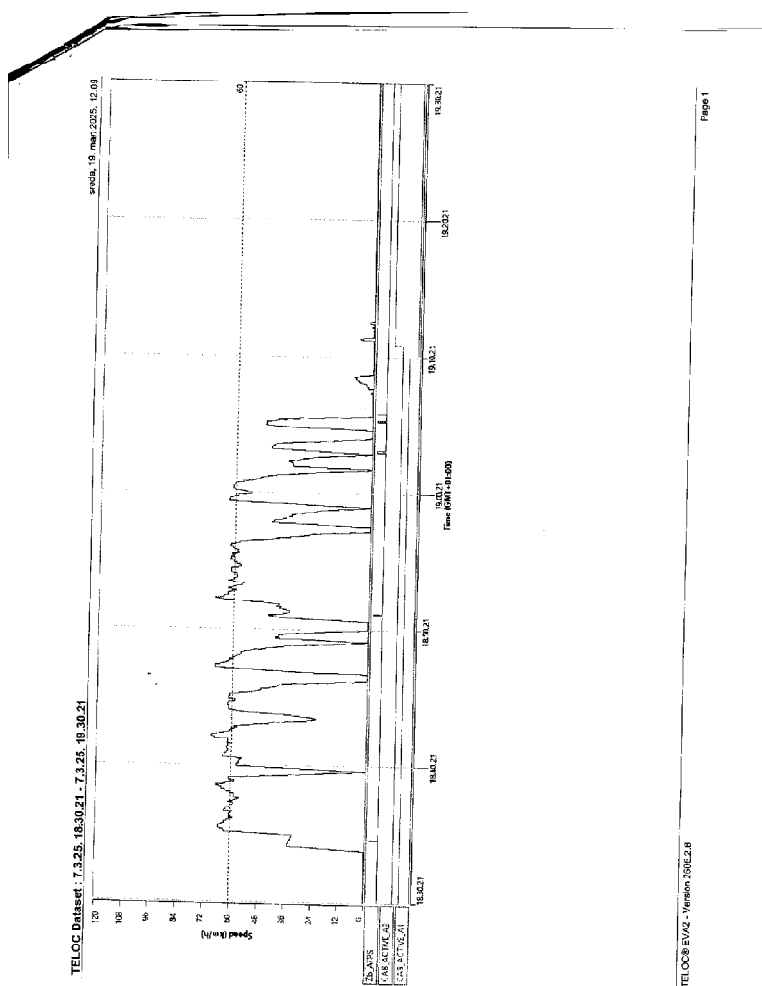
U vrijeme nastanka vanrednog događaja, na području stanice Danilovgrad i ukrsnice Ostrog sredstva sporazumijevanja su bila ispravna i u funkciji. Na sredstvima za sporazumijevanje nijesu evidentirane smetnje ili kvarovi.



3.4.4. Željeznička vozila

U vrijeme nastanka vanrednog događaja voz broj 7106 kretao se od stanice Danilovgrad ka ukrsnici Ostrog(od kraja ka početku stacionaže). Voz 7106 prošao je pored izlaznog signala od koga je dalja vožnja zabranjena i došlo je do presječenja skretnice broj 1(km 33+848) u pravcu ukrsnice Ostrog.

U vrijeme prolaska voza 7106 pored izlaznog signala koji je pokazivao signal za zabranjenu vožnju na istom međustaničnom rastojanju(Ostrog-Danilovgrad) saobraćao je direktni teretni voz 52103 koji je prošao ukrsnicu Ostrog.



Slika 2. Brzinomjerna traka a putničkom vozu 7106

Na vozu 7106 je saobraćao EMV serije CAF 101/103 se nalazi brzinomjer sa elektronskom trakom(SI.2). Na osnovu izvještaja ŽPCG AD Podgorica, Službe vuče, čitača brzinomjernih



Crna Gora

Nacionalna komisija za istraživanje nesreća i ozbiljnih nezgoda vazduhoplova, vanrednih događaja koji ugrožavaju bezbjednost željezničkog saobraćaja i pomorskih nezgoda i nesreća

Adresa: Đoka Miraševića broj 19b
81000 Podgorica, Crna Gora
tel: +382 20 652 160
fax: +382 20 652 160
www.kinns.gov.me

traka u Sektoru za vuču vozova i tehničko pregledne poslove od 07.03.2025. godine, zavedenim pod brojem 2395 navedeno je sledeće:

Voz 7106 pošao iz stanice Podgorica u 18.34 prilikom izlaska iz stanice poslužuje AS uređaj izlaznog signala, prističe do putnog prelaza Duklja i staje ispred istog u 18.39 i bavi se ispod 1 min. Nastavlja dalju vožnju sve do km 48+160 – 48+060 gdje poštuje laganu vožnju sa 30 km/h. Zatim staje na stajalište Pričelje u vremenu 18.46 gdje se bavi 1 min i nastavlja dalju vožnju u 18.47, staje na putni prelaz Mlin Spuž u 18.49 i bavi se ispod 1 min. Prilikom izlaska iz ukrsnice Spuž poslužuje AS uređaj izlaznog signala. Staje na stajalište Ljutotuk u 18.57 i bavi se ispod 1 min gdje nastavlja dalju vožnju do putnog prelaza Kruščice i staje u 18.59 i bavi se ispod 1 min. Nastavlja dalju vožnju do putnog prelaza Ždrebaonik gdje staje u 19.02 i bavi se ispod 1 min. Nastavlja dalju vožnju sve do km 35+200 gdje dolazi do ograničene brzine vožnje sa 10 km/h koja nije ispoštovana. Voz prističe i staje ispred putnog prelaza Sekulići u 19.03 bavi se ispod 1 min i nastavlja vožnju gdje poslužuje AS uređaj ulaznog signala i nastavlja vožnju do stanice Danilovgrad i zaustavlja se u 19.04.

U stanici Danilovgrad voz se bavi manje od 1 min, mašinovođa pokreće voz u 19.05 gdje postepeno povećava brzinu koja u jednom momentu dostiže brzinu od 47 km/h. Mašinovođa poslužuje AS uređaj izlaznog signala i voz se zaustavlja poslije 539 m od pokretanja iz stanice Danilovgrad.

Poslije ovog zaustavljanja mašinovođa tri puta pokreće voz, i to:

- U vremenu 19.07 sa 8 km/h pomijera voz za 86 m i staje u 19.09
- U vremenu 19.11 sa 6 km/h pomijera voz za 26 m u istom vremenskom interval
- U vremenu 19.12 sa 2 km/h pomijera voz za 5 m u istom vremenskom intervalu.

Napomena čitača traka je da se sat brzinomjera ne poklapa sa stvarnim vremenom već je 4 min unaprijed

Lokomotiva serije 461–026 je šestoosovinska električna lokomotiva izrađena za saobraćaj na prugama normalnog kolosjeka širine 1435 mm, namijenjena za vuču svih vrsta putničkih i teretnih vozova na svim kategorijama pruga.

Na lokomotivi ugrađeni su brzinomjerni uređaji proizvođača Hasler koji su bili ispravni.

Brzinomjerna traka je poslije nastanka vanrednog događaja skinuta, u skladu sa propisima, iz brzinomjernog uređaja lokomotive serije 461–026.

Na osnovu izvještaja Montecargo AD Podgorica, Sektor za vuču vozova, broj 4/96 od 11.03.2025. godine kontrolor brzinomjernih traka je naveo sledeće:

Uvidom u brzinomjernu traku za lokomotivu 461-026 za dan 07.03.2025. godine mašinovođa pokreće voz 52103 iz stanice Nikšić u 18.22. Mašinovođa na dionici Nikšić-Danilovgrad koristi testerasto kočenje. Mašinovođa poštuje brzinu iz Knjižice reda vožnje, kao i sve putne prelaze. Propisana brzina za ovaj voz na ovoj dionici je 60 km/h. Mašinovođa zaustavlja lokomotivu pri brzini od 30 km/h na otvorenoj pruzi u 19.10 u km 33+710 gdje boravi do dolaska komisije za vanredne događaje.

Napomena kontrolora brzinomjernih traka je da sat brzinomjernog uređaja nije podešen sa noćnog na dnevno računanje vremena. I da je postavljena traka od 150 km/h.



Crna Gora

Nacionalna komisija za istraživanje nesreća i ozbiljnih nezgoda vazduhoplova, vanrednih događaja koji ugrožavaju bezbjednost željezničkog saobraćaja i pomorskih nezgoda i nesreća

Adresa: Đoka Miraševića broj 19b
81000 Podgorica, Crna Gora
tel: +382 20 652 160
fax: +382 20 652 160
www.kinns.gov.me

3.5. Odvijanje i regulisanje saobraćaja

3.5.1. Radnje koje je preduzelo osoblje koje upravlja regulisanjem i kontrolom saobraćaja i signalizacijom

Dežurni TK dispečer koji je bio u smjeni kada se desio vanredni događaj naveo je sledeće: Voz broj 7106 došao je u stanicu Danilovgrad u 19.00, ulazi na TPC na treći kolosjek. Voz broj 52103 odlazi iz Ostroga u 18.42, isti je imao ulaz u stanicu Danilovgrad na drugi kolosjek gdje je trebao da sačeka zbog smetnje na putnom prelazu E1, Sekulići u km 24+939 jer nema izlazni signal za dalju vožnju. U stanici Danilovgrad zbog smetnje na četvrtom kolosjeku zbog smetnje na skretnici broj 4 i iskliznice broj 3 isti se ne može koristiti. Na uređaju uočava da voz 7106 u 19.01 pravi zauzeće na skretnici broj 2(vidjeti Sliku 1), a u istom momentu voz 52103 gazi ulazni signal.

3.5.2. Razmjena govornih poruka u vezi sa vanrednim događajem

TK dispečer je izjavio da je smatrao da nema dovoljno vremena da poziva Energetskog dispečera kako bi isključio napon, a znajući koji je mašinovođa na vozu 7106(ranije su se čuli kada ga je zvao mašinovođa iz stanice Spuž zbog kvara izlaznog signala na putnom prelazu Sekulići) odmah ga je pozvao na mobilni telefon da zakoči voz. Mašinovođa mu je odgovorio “zaveo sam brzo kočnja izlazim da dajem zaustavni”.

TK dispečer naglašava da je o svemu u vezi vanrednog događaja odmah obavijestio Saobraćajnog dispečera, kao i nadređene.

3.6. Interfejs između ljudi, mašina i organizacije

3.6.1. Radno vrijeme umiješanog osoblja

Na osnovu dostavljenih podataka za mašinovođu putničkog voza 7106 od strane ŽPCG AD Podgorica, za mašinovođu i pomoćnika mašinovođe na teretnom vozu 52103 od strane Montecargo AD Podgorica i za TK dispečera koji je bio u smjeni prilikom nastanka vanrednog događaja od strane ŽICG AD Podgorica svi su imali zakonom propisan odmor.

3.6.2. Zdravstvene i lične okolnosti koje imaju uticaja na vanredni događaj, uključujući u to prisustvo fizičkog i psihičkog stresa

Za željezničke radnike dostavljeni su podaci od strane ŽPCG AD Podgorica, Montecargo AD Podgorica i ŽICG AD Podgorica. Na osnovu dostavljenih podataka se vidi da je mašinovođa putničkog voza 7106 bio stručno osposobljen i zdravstveno sposoban za vršenje službe. Izvršeno je alko testiranje mašinovođe i očitana vrijednost alkohola je bila 0,00%.

Mašinovođa i pomoćnik mašinovođe na osnovu evidencije Montecargo AD Podgorica su bili stručno osposobljeni i zdravstveno sposobni za vršenje službe. Izvršeno je alko testiranje mašinovođe i očitana vrijednost alkohola je bila 0,00%, kao i pomoćnika mašinovođe 0.00%.

TK dispečer koji je bio u smjeni prilikom nastanka vanrednog događaja je stručno osposobljen i zdravstveno sposoban za vršenje službe.



KINNS je angažovao stručnjaka psihologa u cilju objašnjenja kako je moguće da iskusan mašinovođa napravi početničku grešku. Stručno mišljenje psihologa se zasniva na analizi uticaja uslova rada mašinovođe prevashodno zbog stanja željezničke infrastrukture, laganih vožnji, signalizacije, velikog broja neispravnih putnih prelaza što je moglo da dovede do smanjenje otpornosti na greške. Zaključak je da mašinovođe često rade pod velikim pritiskom- odgovornost za bezbjednost, poštovanje brzine, signalizacije, korišćenje komunikacione opreme tako da greška mašinovođe ne mora biti rezultat nepažnje ili neodgovornosti već psihološki razumljiv ishod kognitivnog opterećanja.

4. ANALIZA I ZAKLJUČCI

4.1. Završni pregled toka događaja i donošenje zaključka o događaju na osnovu činjenica utvrđenih u toku istrage i ispitivanja

Dana 07.03.2025. godine u stanici Danilovgrad u 19.02 h došlo je do vanrednog događaja – incidenta kada je mašinovođa lokalnog putničkog voza 7106(EMV CAF 101-103) koji je saobraćao na relaciji Podgorica Nikšić, nakon izvršene manipulacije sa putnicima, pokrenuo voz i prošao pored izlaznog signala Do 3 sa trećeg staničnog kolosjeka i ako je isti pokazivao signalni znak 4: “Stoj” koji označava da je dalja vožnja od glavnog signala zabranjena i presjekao skretnicu broj 1 u (km 33+884) u pravcu ukrsnice Ostrog.

U vrijeme prolaska pored izlaznog signala koji je pokazivao signal za zabranjenu vožnju na istom međustaničnom rastojanju(Ostrog-Danilovgrad) saobraćao je direktni teretni voz 52103 koji je prošao ukrsnicu Ostrog u 18.42h.

4.2. Diskusija – analiza činjenica utvrđenih u toku istrage i ispitivanja sa ciljem izvođenja zaključaka u vezi sa uzrocima vanrednog događaja

4.2.1. Pregled voznih sredstava na licu mjesta i stanja infrastrukture

Dana 07.03.2025. godine predstavnik KINNS je izišao na mjesto vanrednog događaja.

Utvrđeno je da nije bilo oštećenja na voznim sredstvima.

Utvrđeno je da nije bilo štete na energetskeim postrojenjima.

Utvrđeno je da nije bilo štete na signalno sigurnosnim uređajima.

Kako je putnički voz 7106 presjekao skretnicu S1 došlo je do njenog oštećenja.

Bravar na održavanju je konstatovao da je pričvrtna poluga za jaram iskrivljena. Ista je ispravljena i skretnica S1 radi normalno.

4.2.2. Održavanje voznih sredstava

Sva vozna sredstva su održavana u skladu sa odredbama važećeg Pravilnika o načinu održavanja željezničkih vozila(“Službeni list Crne Gore“ broj 4/08).

Na EMV CAF 101-103 urađen je servisni pregled dana 07.03.2025. godine.

4.2.3. Analiza bzinomjerne trake

Analizirajući izvještaj ŽPCG AD Podgorica, Službe vuče, čitača brzinomjernih traka(tačka 3.4.4. Željeznička vozila) može se zaključiti da je mašinovođa lokalnog putničkog voza 7106



nije ispoštovao laganu vožnju(10 km/h) od km 35+200 – 35+100 jer se kretao brzinom većom od 30 km/h.

Voz 7106 je stigao u stanicu Danilovgrad u 19.04. U stanici Danilovgrad voz se bavi manje od 1 min, mašinovođa pokreće voz u 19.05 gdje postepeno povećava brzinu koja u jednom momentu dostiže brzinu od 47 km/h. Mašinovođa posluhuje AS uređaj izlaznog signala i voz se zaustavlja poslije 539 m od pokretanja iz stanice Danilovgrad.

Mašinovođa lokalnog putničkog voza 7106, protivno propisima, poslije zaustavljanja voza tri puta pokreće voz, i to:

- U vremenu 19.07h sa 8 km/h pomijera voz za 86 m i staje u 19.09h
- U vremenu 19.11h sa 6 km/h pomijera voz za 26 m u istom vremenskom intervalu
- U vremenu 19.12h sa 2 km/h pomijera voz za 5 m u istom vremenskom intervalu

Napomena čitača traka je da se sat brzinomjera ne poklapa sa stvarnim vremenom već je 4 min unaprijed.

4.3. Zaključci o uzrocima vanrednog događaja

4.3.1. Direktni i neposredni uzroci vanrednog događaja

Direktni i neposredni uzrok vanrednog događaja je prolazak mašinovođe lokalnog putničkog voza 7106 pored izlaznog signala Do 3 sa trećeg staničnog kolosjeka koji je pokazivao signalni znak 4: “Stoj” i koji označava da je dalja vožnja od glavnog signala zabranjena.

4.3.2. Osnovni uzroci koji proizilaze iz vještina, postupaka i održavanja

Evidentno je da se radi o ličnom propustu mašinovođe lokalnog putničkog voza 7106.

Razlozi kako je moguće da iskusni mašinovođa, ne ispoštuje izlazni signal iz stanice koji pokazuje signalni znak 4: “Stoj” i koji označava da je dalja vožnja od glavnog signala zabranjena, a imajući u vidu da je na osnovu dostavljenih evidencija od strane stručnih službi ŽPCG AD isti stručno osposobljen, imao zakonom predviđen odmor i zdravstveno sposoban za vršenje službe, kao i da nije bio pod uticajem alkohola u vrijeme vršenja službe, po mišljenju KINNS-a mogu biti sledeći:

- Zdravstvene ustanove koje obavljaju provjeru zdravstvene sposobnosti za rad željezničkih radnika prilikom ljekarskog pregleda treba da daju veći značaj na njihovoj psihičkoj sposobnosti.
- Neophodno je da se donese novi Pravilnik koji bi definisao zdravstvene uslove koje moraju ispunjavati željeznički radnici(sada se koristi stari Pravilnik o zdravstvenim uslovima koje moraju ispunjavati željeznički radnici, “Sl. list SRJ” br 3/2000).

4.3.3. Glavni uzroci vanrednog događaja koji proizilaze iz uslova utvrđenih pravnim okvirom i primjene sistema za upravljanje bezbjednošću

Vanredni događaj je posledica nepoštovanja odredbi Pravilnika o vrstama signala, signalnih oznaka i oznaka na pruzi(Službeni list Crne Gore broj 1/14), član 6 Glavni signali i Saobraćajnog pravilnika 2, član 12, tačka 4 i člana 61, tačka 7.



Crna Gora

Nacionalna komisija za istraživanje nesreća i ozbiljnih nezgoda vazduhoplova, vanrednih događaja koji ugrožavaju bezbjednost željezničkog saobraćaja i pomorskih nezgoda i nesreća

Adresa: Đoka Miraševića broj 19b
81000 Podgorica, Crna Gora
tel: +382 20 652 160
fax: +382 20 652 160
www.kinns.gov.me

4.3.4. Dodatne primjedbe o nedostacima i manama utvrđenim tokom istrage, ali bez značaja za zaključke o uzrocima

a) Mašinovođa lokalnog putničkog voza 7106 nije ispoštovao laganu vožnju (10 km/h) od km 35+200 – 35+100 jer se kretao brzinom većom od 30 km/h. Mašinovođa je dužan da poštuje brzinu voza propisane knjižicom reda vožnje ili drugim dokumentom (Opšti nalog I za voz br. 7106) jer time direktno ugrožava bezbjednost saobraćaja.

b) Mašinovođa lokalnog putničkog voza 7106, protivno propisima, poslije zaustavljanja voza tri puta pokreće voz, i to:

- U vremenu 19.07 sa 8 km/h pomijera voz za 86 m i staje u 19.09

- U vremenu 19.11 sa 6 km/h pomijera voz za 26 m u istom vremenskom intervalu

- U vremenu 19.12 sa 2 km/h pomijera voz za 5 m u istom vremenskom intervalu

U skladu sa propisima mašinovođa nije smio da voz koji je učestvovao u vanrednom događaju pokreće do dolaska islednih organa.

5. BEZBJEDONOSNE PREPORUKE

KINNS je u cilju mogućeg povećanja bezbjednosti na željeznici i prevenciji nastanka novih vanrednih događaja izdao sledeće preporuke:

ŽPCG AD, Montecargo AD i ŽICG AD izdaju se:

BP 01/25 Uključeni željeznički prevoznik ŽPCG AD bi trebao da u narednom periodu podigne kvalitet redovnog školovanja izvršnog osoblja

BP 02/25 Uključeni željeznički prevoznik ŽPCG AD Podgorica treba da procijeni rizik kod prekoračenja brzine voza propisane knjižicom reda vožnje ili drugim dokumentom (Opšti nalog I za voz br. 7106) implementacijom dodatne sigurnosne mjere za upravljanje rizikom u slučajevima kada se mašinovođa ne pridržava ograničenja brzine.

BP 03/25 Željeznički prevoznici trebalo bi da kod redovnih zdravstvenih pregleda izvršnog osoblja, u skladu sa ugovorom sa zdravstvenom institucijom kod koje sa obavlja ljekarski pregled, definišu značaj psihičke sposobnosti na uspješno obavljanje poslova sa akcentom na procjenu rizika za ugrožavanje bezbjednosti željezničkog saobraćaja.

BP 04/25 Upravljač infrastrukturom ŽICG AD Podgorica u budućem periodu mora da podigne kvalitet održavanja komandno - kontrolnog i napojnog dijela uređaja putnih prelaza u cilju povećanja bezbjednosti željezničkog saobraćaja.

Ministarstvu saobraćaja izdaju se:

BP 05/25 Ministarstvo saobraćaja trebalo bi da prilikom izrade godišnjih finansijskih planova za održavanje željezničke infrastrukture posebno obrati pažnju na obezbjeđenje neophodnih finansijskih sredstava za tekuće i investiciono održavanje komandno - kontrolnog i napojnog dijela uređaja putnih prelaza, u skladu sa zahtjevima ŽICG AD, a u cilju povećanja bezbjednosti željezničkog saobraćaja.



Crna Gora

Nacionalna komisija za istraživanje nesreća i ozbiljnih nezgoda vazduhoplova, vanrednih događaja koji ugrožavaju bezbjednost željezničkog saobraćaja i pomorskih nezgoda i nesreća

Adresa: Đoka Miraševića broj 19b
81000 Podgorica, Crna Gora
tel: +382 20 652 160
fax: +382 20 652 160
www.kinns.gov.me

BP 06/25 Ministarstvo saobraćaja, Direkcija za inspekcijski nadzor u željezničkom saobraćaju trebalo bi da u narednom periodu povećaju učestalost kontrole na pravilnom sprovođenju propisanih mjera za obezbjeđenje saobraćaja na putnim prelazima i na mjestima ukrštanja željezničkih pruga sa putevima.

Glavni istražilac za vanredne događaje koje ugrožavaju bezbjednost željezničkog saobraćaja
Željko Matović