



Република Србија
ДИРЕКЦИЈА ЗА ЖЕЛЕЗНИЦЕ

ИЗВЕШТАЈ ДИРЕКЦИЈЕ ЗА ЖЕЛЕЗНИЦЕ О СТАЊУ БЕЗБЕДНОСТИ У ЖЕЛЕЗНИЧКОМ САОБРАЋАЈУ

ЗА 2021. ГОДИНУ



Београд, септембар 2022. године



**Република Србија
ДИРЕКЦИЈА ЗА ЖЕЛЕЗНИЦЕ**

**ИЗВЕШТАЈ
ДИРЕКЦИЈЕ ЗА ЖЕЛЕЗНИЦЕ О СТАЊУ БЕЗБЕДНОСТИ
У ЖЕЛЕЗНИЧКОМ САОБРАЋАЈУ
ЗА 2021. ГОДИНУ**

Београд, септембар 2022. године

САДРЖАЈ

I.	ПРЕДМЕТ ИЗВЕШТАЈА.....	1
II.	УВОДНИ ДЕО.....	2
1.	Законски основ за израду годишњег извештаја.....	2
2.	Достављање и објављивање извештаја.....	2
3.	Информација о структури железничког система Републике Србије.....	3
4.	Резиме – анализа општег тренда безбедности.....	3
III.	ДИРЕКЦИЈА ЗА ЖЕЛЕЗНИЦЕ.....	6
1.	Основни подаци о Дирекцији за железнице.....	6
2.	Организациона структура Дирекције за железнице.....	8
IV.	РАЗВОЈ СТАЊА БЕЗБЕДНОСТИ НА ЖЕЛЕЗНИЦИ.....	9
1.	Иницијативе за одржавање/побољшање безбедносних перформанси.....	9
2.	Детаљна анализа заједничких показатеља безбедности.....	16
3.	Резултати безбедносних препорука.....	17
V.	ВАЖНЕ ИЗМЕНЕ У ЗАКОНОДАВСТВУ И РЕГУЛИСАЊУ БЕЗБЕДНОСТИ НА ЖЕЛЕЗНИЦИ.....	24
VI.	УНАПРЕЂЕЊЕ ПОСТУПАКА СЕРТИФИКАЦИЈЕ О БЕЗБЕДНОСТИ ЗА УПРАВЉАЊЕ ЖЕЛЕЗНИЧКОМ ИНФРАСТРУКТУРОМ И СЕРТИФИКАЦИЈЕ О БЕЗБЕДНОСТИ ЗА ПРЕВОЗ.....	25
1.	Законски основ, почетак примене, расположивост информација о сертификатима.....	25
2.	Нумерички подаци.....	26
3.	Процедурални аспекти.....	26
VII.	РЕЗУЛТАТИ И ИСКУСТВА ВЕЗАНА ЗА НАДЗОР НАД УПРАВЉАЧИМА ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ И ЖЕЛЕЗНИЧКИМ ПРЕВОЗНИЦИМА.....	31
1.	Опис надзора.....	31
2.	Поштовање законске обавезе о подношењу годишњих извештаја.....	32
3.	Број извршених надзора.....	32
4.	Број извршених инспекцијских надзора.....	34
5.	Сажетак примењених мера након надзора и инспекције.....	36
6.	Кратак преглед жалби управљача инфраструктуре на услове из сертификата.....	42
7.	Кратак преглед жалби железничких превозника на услове из сертификата.....	42
8.	Искуства Дирекције за железнице у вези примене ЗБМ за процену и оцену ризика.....	42
9.	Искуства управљача и превозника у примени ЗБМ за процену и оцену ризика.....	44
VIII.	ЗАКЉУЧАК.....	47
IX.	ИЗВОРИ ПОДАТАКА.....	49

I. ПРЕДМЕТ ИЗВЕШТАЈА

У циљу процене остварења заједничких циљева безбедности и праћења општег развоја безбедности на железници, Дирекција за железнице прикупља информације о заједничким показатељима безбедности (у даљем тексту: ЗПБ) путем годишњих извештаја о безбедности управљача инфраструктуре и железничких превозника.

Годишњи извештај Дирекције за железнице садржи обједињене податке о ЗПБ и другим релевантним подацима о безбедности железничког саобраћаја које садрже Годишњи извештаји о безбедности управљача железничке инфраструктуре и железничког превозника, како на јавној мрежи пруга Републике Србије тако и индустријским колосецима које послужују.

Извештајем је дат општи приказ стања безбедности у железничком саобраћају у 2021. години.

Изузев наведеног, предмет овог извештаја је и преглед свих активности у вези са безбедношћу железничког саобраћаја које су спровели следећи органи:

- 1) Дирекција за железнице (Одељење за регулисање безбедности и интероперабилности у железничком саобраћају, жичаре и метро),
- 2) Републичка инспекција за железнички саобраћај (Група за инспекцијске послове железнице у саставу Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре)
- 3) Покрајинска инспекција за железнички саобраћај (Одељење за инспекцијски надзор, Сектора за саобраћај и инспекцијски надзор у саставу Покрајинског секретаријата за енергетику, грађевинарство и саобраћај), и
- 4) Центар за истраживање несрећа у саобраћају.

Извештај садржи и податке о управљачима инфраструктуре и железничким превозницима који су обављали своје активности на територији Републике Србије у 2021. години.

II. УВОДНИ ДЕО

1. Законски основ за израду годишњег извештаја

У циљу праћења и оцене стања безбедности у железничком саобраћају, као и праћења достигнутог нивоа безбедности, Дирекција за железнице прикупља информације о ЗПБ путем годишњих извештаја о безбедности управљача инфраструктуре и железничких превозника.

Одредбама члана 6. Закона о безбедности у железничком саобраћају („Службени гласник РС”, број 41/18), дефинисине су обавезе управљача инфраструктуре и железничких превозника по питању достављања Дирекцији за железнице годишњих извештаја о безбедности као и рокови за доставу истих.

Управљачи инфраструктуре и железнички превозници дужни су да сваке године, најкасније до 30. јуна, доставе Дирекцији за железнице годишњи извештај о безбедности за претходну календарску годину, који треба да обухвати:

- 1) информације о остваривању безбедносних циљева и о резултатима безбедносних планова;
- 2) праћење и анализу ЗПБ, у мери у којој је то релевантно за подносиоца извештаја;
- 3) резултате интерне контроле безбедности;
- 4) податке о недостацима и кваровима у одвијању железничког саобраћаја и управљању инфраструктуром.

Садржај извештаја је прописан Прилогом 1. Правилника о елементима годишњег извештаја о безбедности управљача железничке инфраструктуре и железничког превозника и годишњег извештаја Дирекције за железнице („Службени гласник РС”, број 49/19) док су ЗПБ о којима управљачи инфраструктуре и железнички превозници воде евиденције и формирају годишње извештаје и и заједничке методе за израчунавање економских последица несрећа, дефинисани Правилником о заједничким показатељима безбедности у железничком саобраћају („Службени гласник РС”, број 25/19).

2. Достављање и објављивање извештаја

Дирекција за железнице објављује годишњи извештај о својим активностима за претходну годину и доставља га министру надлежном за послове саобраћаја најкасније до 30. септембра текуће године.

По приступању Европској Унији, Дирекција ће извештај достављати и Европској агенцији за железнице, најкасније до 30. септембра текуће године.

Дирекција Годишњи извештај о својим активностима објављује на својој интернет страници. Извештаји се налазе на следећем линку:

<http://www.raildir.gov.rs/izvestaji.php>

3. Информација о структури железничког система Републике Србије

Јавном железничком инфраструктуром у Републици Србији управља Акционарско друштво за управљање јавном железничком инфраструктуром „Инфраструктура железнице Србије” Београд. Мрежу пруга јавне железничке инфраструктуре чини **3.348,1¹ km**, од чега је **3.059,4 km** једноколосечних и **288,7 km** двоколосечних пруга. Од наведене дужине, магистралним пругама припада **1744,4 km**, а осталим пругама (регионалне, локалне, манипулативне) **1603,7 km**. Укупно је електрифицирано **1301,6 km** колосека отворене пруге са главним пролазним колосецима (**1013,2 km** једноколосечних и **288,7 km** двоколосечних пруга).

Сви претходно наведени подаци се односе на пруге са нормалном ширином колосека од 1435 mm. Осим тога „Инфраструктура железнице Србије” а.д. управља и музејско – туристичком пругом „Шарганска осмица” дужине 22,5 km и ширине колосека 760 mm.

Мрежом пруга индустријских железница у дужини од **103,446 km** нормалног колосека и **7,407 km** пруга узаног колосека (900 mm) управљају ЈП „Електропривреда Србије”, Огранак „ТЕНТ” Обреновац и HBIS Group Serbia Iron & Steel d.o.o. Београд.

Преглед мреже пруга у Републици Србији дат је у Прилогу 1.1 овог извештаја.

Списак свих управљача инфраструктуре и железничких превозника који су обављали превоз у 2021. години, дат је у Прилогу 2. овог извештаја.

Безбедност железничког саобраћаја представља појам сачињен од мноштва елемената и фактора који могу на њу да утичу. У вези с тим треба нагласити изузетну комплексност анализе и оцене нивоа безбедности, па се може говорити само о бројчаним вредностима показатеља дефинисаних Правилником о заједничким показатељима безбедности у железничком саобраћају („Службени гласник РС”, број 25/19) као и чињеницама у које су националне институције, надлежне за безбедност железничког саобраћаја, спровођењем активности и надлежности, имале директан увид.

4. Резиме – анализа општег тренда безбедности

Правилником о заједничким показатељима безбедности у железничком саобраћају („Службени гласник РС”, број 25/19) дефинисани су показатељи по различитим категоријама на основу којих управљачи инфраструктуре и железнички превозници евидентирају догађаје битне за безбедност саобраћаја.

Информације које се изводе из наведених показатеља, Дирекција за железнице добија из годишњих извештаја о безбедности управљача инфраструктуре и железничких превозника, чији је садржај дефинисан Правилником о елементима годишњег извештаја о безбедности управљача железничке инфраструктуре и железничког превозника и годишњег извештаја

¹ Изјава о мрежи 2022. са деветим изменама и допунама број: 5/2021-333-135 од 12.02.2021. године.

Дирекције за железнице („Службени гласник РС”, број 49/19), а затим спроводи анализу истих за потребе израде овог извештаја.

Обједињавањем заједничких показатеља безбедности достављених кроз годишње извештаје и њиховом анализом дефинише се општи ниво безбедности за посматрану календарску годину.

Континуалним прикупљањем и обрадом вредности заједничких показатеља безбедности за вишегодишње периоде, резултатима Коначних извештаја о истрагама несрећа Центра за истраживање несрећа у саобраћају као и спровођењем сопствених надлежности, првенствено надзора над системом управљања безбедношћу, Дирекција за железнице формира јасан увид у тренд раста и опадања нивоа безбедности у различитим аспектима железничког саобраћаја.

На основу претходно наведеног, на крају сваке календарске године, Дирекција за железнице дефинише приоритете у својим активностима надзора над системом управљања безбедношћу у оним областима у којима се јављају најзначајнија одступања и/или промене.

Анализом прикупљених заједничких показатеља безбедности за 2021. годину, закључено је следеће:

После вишегодишњег пада обима саобраћаја на јавној мрежи пруга, у 2021. години је забележен раст обима саобраћаја за 5,94% у односу на претходну календарску годину, приказан на основу броја остварених возних километара. Са друге стране, на индустријским железницама, другу годину за редом долази до смањења обима саобраћаја тако да је у 2021. години констатовано смањење истог за чак 12,45% у односу на обим саобраћаја у 2020. години, чиме је број возних километара који се остварује, на најнижој вредности у последњих 7 година.

Треба имати у виду да је током 2021. године, услед затвора због спровођења стратешких пројеката обнове и унапређења битних магистралних и регионалних пруга, саобраћај био усмераван на алтернативне деонице, чије је техничко стање на недовољно добром нивоу што умногоме утиче на повећање броја несрећа и незгода.

Општи закључак је да је у 2021. години, дошло је до смањења нивоа безбедности у железничком саобраћају. Укупан број несрећа на јавној железничкој мрежи у 2021. години је за око 15% већи него у претходној календарској години. Забележен је значајан пораст броја налета на одрон и растиње које се обрушава на колосек или залази у слободан профил услед временских непогода.

Као последица старости мреже и неадекватног одржавања, јавља се континуално повећање броја исклизнућа, пуцања шине и деформација колосека. Такође, све је већи број случајева откачињања и упадања појединих елемената контактне мреже услед дотрајалости и пропадања.

Иако је Дирекција за железнице у протеклом периоду акценат у раду ставила на контролу поступака одржавања железничких возила, услед старости возног парка, дотрајалости одређених компоненти, замора материјала и дугогодишњег неадекватног одржавања, све је чешћа појава пожара у железничким возилима.

Независно од свих мера које су у претходном периоду спровођене, у 2021. години се наставило са континуалним повећањем броја несрећа на путним прелазима услед непажње или немара управљача друмских возила, што захтева нови приступ и нове методе у погледу дугорочног решавања овог проблема. И у овом извештају се понавља прошлогодишњи закључак да је потребно веће ангажовање свих надлежних институција у друмском саобраћају, како би се ниво безбедности на путним прелазима подигао у наредном периоду.

Сем наведеног, када су у питању прекурсори несрећа, у 2021. години се, у односу на претходну календарску годину, за више од 300% повећао број случајева проласка воза или маневарског састава поред сигнала који забрањује даљу вожњу и пресецања скретница. Као основни разлози су утврђени лични пропусти возача железничких вучних возила и извршног особља управљача, са појединачном или заједничком одговорношћу.

По питању компонената прекурсора који се односе на дефекте железничких возила – лом точка и пуцање осовине, у 2021. години су констатована побољшања односно смањење броја забележених случајева у односу на претходни период, што је директна последица напора Дирекције за железнице и активности које спроводи у погледу унапређења области одржавања железничких возила путем континуалног надзора, налагања корективних мера и доношења нових подзаконских аката.

Када су у питању погинула и тешко повређена лица, ниво безбедности остварен у 2021. години, кореспондира претходном периоду.

III. ДИРЕКЦИЈА ЗА ЖЕЛЕЗНИЦЕ

1. Основни подаци о Дирекцији за железнице

Дирекција за железнице је посебна организација Републике Србије, образована у складу са чланом 78. Закона о железници („Службени гласник РС”, број 18/05), објављеним 24. фебруара 2005. године, ради обављања стручних послова у области железничког саобраћаја, регулаторних послова и других послова предвиђених овим законом. Чланом 94. истог закона, дефинисано је да Дирекција почиње са радом 5. маја 2005. године.

Адреса Дирекције за железнице

Адреса седишта Дирекције за железнице је Немањина 6, 11000 Београд, Република Србија.

Адреса Дирекције за железнице за пријем електронских поднесака и електронске поште је kontakt@raildir.gov.rs

Надлежности Дирекције за железнице у области безбедности железничког саобраћаја

Надлежности Дирекције за железнице у смислу Националног тела за безбедност (НСА), спроводи Одељење за регулисање безбедности и интероперабилности у железничком саобраћају, жичаре и метро (у даљем тексту – Одељење).

У 2021. години, број запослених на неодређено време у Одељењу, био је **13** (тринаест) док је уговорно било ангажовано још **3** (три) лица.

Надлежности Дирекције за железнице дефинисане Законом о железници („Службени гласник РС”, број 41/18), које спроводи Одељење, у вези са безбедношћу железничког саобраћаја, су:

- 1) издавање, обнављање, ревидирање, ажурирање и одузимање сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром, за управљање инфраструктуром индустријске железнице, за превоз и за превоз на индустријској железници;
- 2) надзор над системима за управљање безбедношћу после издавања сертификата о безбедности;
- 3) издавање сертификата о испуњености услова које мора да испуни тело за оцену ризика;
- 4) издавање сертификата Лицима задуженим за одржавање (ЕЦМ);
- 5) надзор над Лицима задуженим за одржавање (ЕЦМ);
- 6) издавање сертификата радионицама и специјализованим радионицама за одржавање железничких возила;
- 7) периодичне провере испуњености услова радионица за одржавање железничких возила након издавања сертификата;

- 8) издавање сертификата привредним субјектима за обављање техничког прегледа железничких возила;
- 9) периодичне провере испуњености услова привредних субјеката за обављање техничког прегледа железничких возила након издавања сертификата;
- 10) издавање сертификата привредним субјектима за послове одржавања горњег и доњег строја железничких пруга, одржавања подсистема енергија, одржавање сигнално-сигурносних уређаја и одржавања железничке телекомуникационе мреже;
- 11) периодичне провере испуњености услова привредних субјеката који врше послове: одржавања горњег и доњег строја железничких пруга, одржавања подсистема енергија, одржавања сигнално-сигурносних уређаја и одржавање железничке телекомуникационе мреже;
- 12) давање сагласности на акт о условима и начину обављања превоза на индустријској железници и којим се одређује лице одговорно за спровођење акта;
- 13) давање сагласности на акт о начину за организовање и регулисање маневарског рада, одржавање и заштиту индустријског колосека, лице одговорно за спровођење акта, одржавање железничких возних средстава и других средстава која се користе на индустријском колосеку
- 14) давање сагласности на акт о одржавању подсистема туристичко-музејске железнице, као и на начин регулисања железничког саобраћаја на тој железници;
- 15) издавање сертификата и обављање периодичних провера над Центрима стручног оспособљавања железничких радника;
- 16) издавање сертификата испитивачима за обављање испита за машиновође;
- 17) издавање дозвола за управљање вучним возилом;
- 18) надзор над вођењем регистра додатних уверења за управљање вучним возилом од стране послодаваца;
- 19) вођење Регистра дозвола за управљање вучним возилом;
- 20) доношење прописа из области железничког саобраћаја;
- 21) доношење гранских стандарда из области железничког саобраћаја;
- 22) израда и објављивање Годишњег извештаја о стању безбедности у железничком саобраћају;
- 23) израда и објављивање Годишњег извештаја о мерама које су предузете или планирају да се предузму на основу издатих безбедносних препорука;
- 24) други послови који се обављају на основу закона којим се уређује безбедност железничког саобраћаја.

Надлежности Дирекције за железнице дефинисане Законом о железници („Службени гласник РС”, бр. 41/18), које спроводи Одељење, у вези са интероперабилношћу железничког система су:

- 1) издавање дозволе за коришћење подсистема инфраструктура;
- 2) издавање дозволе за коришћење подсистема енергија;
- 3) издавање дозволе за коришћење подсистема контрола, управљање и сигнализација;
- 4) издавање дозволе за тип возила;

- 5) издавање дозволе за коришћење возила;
- 6) издавање додатне дозволе за коришћење возила;
- 7) вођење Националног регистра железничких возила;
- 8) објављивање техничких спецификација интероперабилности;
- 9) доношење прописа из области интероперабилности;
- 10) други послови који се обављају на основу закона којим се уређује област интероперабилности железничког система.

Привремене надлежности Дирекције за железнице као именованог тела² (ДеБо), дефинисане Законом о интероперабилности железничког система („Службени гласник РС”, бр. 41/18 и 16/22 – аут.тум.), које спроводи Одељење, су:

- 1) издавање сертификата о верификацији подсистема или његовог дела, према националним прописима;
- 2) оцена усаглашености елемената структурних подсистема,
- 3) оцена погодности за употребу елемената структурних подсистема.

Надлежности Дирекције за железнице дефинисане Законом о железници („Службени гласник РС”, бр. 41/18), које спроводи Одељење, у вези са жичарама за превоз лица, су :

- 1) вођење евиденције жичара и свих субјеката који утичу на безбедност рада жичара;
- 2) вођење евиденције о овлашћењима за обављање стручног прегледа жичара;
- 3) издавање одобрења за рад жичара;
- 4) издавање одобрења за рад специфичних вучних инсталација.

Надлежности Дирекције за железнице дефинисане Законом о метроу и градској железници („Службени гласник РС”, број 52/21), које спроводи Одељење, су :

- 1) издавање дозволе за коришћење подсистема сигнализација, управљање и контрола;
- 2) издавање дозволе за коришћење подсистема возила;
- 3) издавање, обнављање, ажурирање и ревидирање сертификата о безбедности метро система; и
- 4) надзор над системом управљања безбедношћу након издавања сертификата о безбедности метро система.

2. Организациона структура Дирекције за железнице

Организациони дијаграм Дирекције за железнице дат је у Прилогу 2. овог извештаја.

Дијаграм у коме је приказан међусобни однос са другим органима, министарством надлежним за послове саобраћаја као и са националним телом за истрагу несрећа у железничком саобраћају, дат је у Прилогу 2. овог извештаја.

² Од именовања привредних друштава од стране ресорног Министарства, Дирекција за железнице је, у моменту објављивања Извештаја, именовано тело само за железничка возила изузев теретних кола

IV. РАЗВОЈ СТАЊА БЕЗБЕДНОСТИ НА ЖЕЛЕЗНИЦИ

1. Иницијативе за одржавање/побољшање безбедносних перформанси

Центар за истраживање несрећа у саобраћају, у даљем тексту - ЦИНС, као посебна организација образован је на основу Закона о истраживању несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају („Службени гласник РС”, број 66/15). Истраге несрећа и незгода у железничком саобраћају у оквиру ЦИНС-а обавља Сектор за истраживање несрећа у железничком саобраћају и међународну сарадњу.

У 2021. години догодиле су се две озбиљне несреће. Такође, у истој години окончане су још две истраге из 2020. године од којих се једна односила на озбиљну несрећу а друга на несрећу. Центар за истраживање несрећа је окончао све истраге у 2021. години, а то су:

- Извештај 01/21 од 03.02.2021. – налет маневарског састава на радника;
- Извештај 02/21 од 12.07.2021. – налет маневарског састава на радника.

Извештаји из 2020. године који су окончани у 2021. години:

- Извештај 03/20 од 28.11.2020. – исклизнуће воза; и,
- Извештај 04/20 од 02.12.2020. – налет воза на друмско возило.

За окончане извештаје ЦИНС је издао укупно 29 безбедносних препорука од којих су 4 (четири) препоруке издате Министарству грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре и 1 (једна) препорука издата „Atir-Rail SA” – у.

Број извештаја	Датум извештаја	врста несреће	опис несреће	локација	број безбедносних препорука
ЖС – 03/20	28.11.2020.	несрећа	исклизнуће воза	Јагодина, отворена пруга између ст. Багрдан и ст. Јагодина	14
ЖС – 04/20	28.11.2020.	озбиљна несрећа	налет на друмско возило	Бајмок, путни прелаз на отвореној прузи између ст. Бајмок – ст. Алекса Шантић	7
ЖС – 01/21	03.02.2021.	озбиљна несрећа	налет маневарског састава на радника	Мала Крсна, ст. Мала Крсна, 2. станични колосек	5
ЖС – 02/21	12.07.2021.	озбиљна несрећа	налет маневарског састава на радника	Обреновац, ст. Обреновац, колосек 2. извлачњак	3

ЦИНС је у 2021. години спровео и окончао четири истраге. Основни подаци о раду ЦИНС-а у 2021. години, приказани су табеларно.

Врста несреће или незгоде	број започетих истрага	број окончаних истрага	број усмрћених лица	број тешко повређених лица	број лакше повређених лица
Озбиљне несреће	3	3	3	0	0
Несреће	1	1	0	0	0
Укупно:	4	4	3	0	0

У Коначном извештају о истрази несреће – исклизнуће воза на магистралној прузи 102: Београд Центар - Распутница „Г” - Раковица - Младеновац - Лапово - Ниш - Прешево - државна граница - (Табановце), између станица Багрдан и Јагодина, на левом колосеку двоколосечне пруге, дошло је до исклизнућа воза број 45022 (железнички превозник „Србија Карго” а.д.). Из састава воза исклизло је укупно осам кола серије Z товарених сумпорном киселином (RID 80/1830, OM 5912/20). У овој несрећи није било усмрћених и повређених лица. Из појединих кола цистерни дошло је до цурења сумпорне киселине. Причињена је материјална штета на инфраструктури, железничким возилима и роби. Центар за истраживање несрећа је у циљу могућег повећања безбедности на железници и превенцији настанка нових несрећа издао следеће безбедносне препоруке: БП_12/21, БП_13/21, БП_14/21, БП_15/21, БП_16/21, БП_17/21, БП_18/21, БП_19/21, БП_20/21 и БП_21/21 док су Министарству грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре и „Atir-Rail SA” издате препоруке БП_22/21, БП_23/21 и БП_24/21 и БП_25/21.

У Коначном извештају о истрази озбиљне несреће – налет воза на друмско возило на магистралној прузи 110: Суботица – Богојево – државна граница – (Ердут), на путном прелазу у нивоу у km 102+890, осигураном аутоматским полубраницима са светлосним саобраћајним знацима и саобраћајним знацима на путу, дошло је до налета воза број 6431 (железнички превозник „Србија Воз” а.д.) на друмско путничко возило марке Volkswagen Golf, регистарских ознака KI 045-DK. Центар за истраживање несрећа је у циљу могућег повећања безбедности на железници и превенцији настанка нових несрећа издао следеће безбедносне препоруке: БП_26/21, БП_27/21, БП_28/21, БП_29/21, БП_30/21 и БП_31/21, док је Министарству грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре издата препорука БП_32/21.

У Коначном извештају о истрази озбиљне несреће - налета маневарског састава на радника на магистралној прузи број 103: (Београд Центар) - Раковица - Јајинци - Мала Крсна - Велика Плана, у станици Мала Крсна, приликом обављања маневарског рада, на другом станичном колосеку, дошло је до налета вученог маневарског састава железничког превозника „Србија Карго” а.д. (локомотива 441-510 и 6 (шест) товарених кола серије Еа (пет кола серије Еас-з и једна кола серије Еанос)), на помоћног радника у станици Мала Крсна запосленог код управљача јавне железничке инфраструктуре „ИЖС” а.д. Центар за истраживање несрећа је у циљу могућег повећања безбедности на железници и превенцији настанка нових несрећа издао следеће безбедносне препоруке: БП_01/22, БП_02/22, БП_03/22, БП_04/22 упућене „Инфраструктура железнице Србије” а.д. и препорука БП_05/22 упућена „Србија Карго” а.д.

У Коначном извештају о истрази озбиљне несреће - налета маневарског састава на радника на подручју индустријске железнице ЈП „ЕПС” Огранак ТЕНТ из Обреновца, у станици Обреновац, приликом обављања маневарског рада, на другом станичном колосеку, дошло је до налета гураног маневарског састава (локомотива 443-06 и 2 (двоја) кола типа Arbel серије Faboo), власништво ЈП „ЕПС” Огранак ТЕНТ из Обреновца, на пружног радника запосленог у „Про Тент” д.о.о. из Обреновца. Центар за истраживање несрећа је у циљу могућег повећања безбедности на железници и превенцији настанка нових несрећа издао следеће безбедносне препоруке: БП_06/22, БП_07/22, БП_08/22 упућене ЈП „ЕПС” Огранак ТЕНТ из Обреновца.

По питању инфраструктурних пројеката у погледу унапређења инфраструктуре јавне мреже железничких пруга у Републици Србији у циљу побољшања безбедносних перформанси железничког саобраћаја, ситуација је следећа:

- предмет пројекта пруге Београд - Нови Сад - Суботица - државна граница је обнова и унапређење постојећег колосека једноколосечне пруге и изградња другог колосека пруге за мешовити путнички и теретни саобраћај и брзину до 200 km/h на прузи Београд - Нови Сад - Суботица - државна граница (Келебија), а у складу са циљем модернизације целе пруге Београд - Будимпешта. Укупна дужина пруге Београд -Будимпешта је 350,7 km (183 km кроз Србију и 167,7 km кроз Мађарску). Пруга има три деонице у Републици Србији: Београд Центар - Стара Пазова (34,5 km), Стара Пазова - Нови Сад (40,4 km) и Нови Сад -Суботица - државна граница (108,1 km). Деоница Београд Центар - Нови Сад, пуштена је у саобраћај 19. марта 2022. године. Редован путнички железнички саобраћај на брзој прузи успостављен је 20. марта 2022. године. Деоницу брзе пруге од Београд Центра до Старе Пазове радио је конзорцијум кинеских компанија „China Railway International” и „China Communications Construction Company”. Брзу пругу од Старе Пазове до Новог Сада градила је компанија Руских железница „РЖД Интернешнл”, надзор над пројектом обављале су Немачке железнице, а возове који саобраћају брзином од 200 km/h између Београда и Новог Сада произвео је швајцарски „Штадлер”. Радови у Србији почели су у августу 2017. године, изградњом највећих инфраструктурних објеката на траси пруге за велике брзине, тунела и вијадукта „Чортановци” између Старе Пазове и Новог Сада. У протекле четири године и шест месеци урађена је комплетна реконструкција и модернизација грађевинске и електротехничке инфраструктуре, са уградњом најсавременијих сигнално-сигурносних и телекомуникационих уређаја за брзине возова од 200 km/h, уз примену Европског система контроле возова - ниво 2. На делу пруге Нови Сад (km 78+364) - Распутница Сајлово (km 81+199), изводе се радови на реконструкцији и модернизацији овог дела пруге од стране Извођача радова (по телеграму број 9 од 01.03.2022. године). Од 7. априла 2022. године, у циљу настављања радова на реконструкцији, модернизацији и изградњи двоколосечне пруге Нови Сад - Суботица - државна граница - (Kelebia) на делу пруге Распутница Сајлово (km 82+007) - Александрово Предграђе (km 170+591), изводе се радови на реконструкцији и

модернизацији овог дела пруге од стране извођача радова (по телеграму број 36 од 05.04.2022. године);

- у Доњем Међурову 30. септембра 2021. године отворени су радови на модернизацији пруге Ниш - Брестовац. Укупна дужина пруге која ће бити реконструисана је 22,8 km, а након реконструкције и модернизације грађевинске и електротехничке инфраструктуре, пруга Ниш - Брестовац биће оспособљена за брзине до 120 km/h. На делу пруге Међурово (km 248+751) - Белотинце (km 254+581) дана 18.10.2021. од стране Извођача радова започета је I фаза на реконструкцији инфраструктурних капацитета на делу пруге Ниш (km 244+600) - Брестовац (km 267+430). На деоници између Међурова и Белотинца у току су радови на реконструкцији. Средином марта 2022. године, радило се на доњем и горњем строју пруге, као и у железничкој станици Белотинац. Планирано је да пруга Ниш - Брестовац буде завршена до јуна 2023. године, укључујући и изградњу осам нових армирано-бетонских мостова, на месту постојећих који ће бити уклоњени. Најдужи од осам нових мостова биће мост преко Јужне Мораве код Малошишта, чија ће дужина бити 180 m. „Инфраструктура железнице Србије” а.д. потписала је уговор за израду пројекта и извођење радова на изградњи тунела број 4 на деоници нишке пруге Сталаћ - Ђулис са компанијом „China Railway 21. биро група (China Railway 21 st bureau group) - Огранак Београд” као носиоцем посла у заједничкој понуди са већим бројем фирми. Уговором је предвиђено пројектовање и изградња тунела број 4 за двоколосечни железнички саобраћај између Сталаћа и Ђулиса код Ћићевца, дужине око 3,3 km. Тунел ће имати три евакуациона тунела и два приступна пута. Постојећа пруга Сталаћ - Ђулис дуга је око 17,7 km и представља једину једноколосечну деоницу на делу међународног железничког Коридора 10 између Београда и Ниша. Овим радовима нису обухваћени колосеци, електрификација, сигнализација и телекомуникације. Предвиђени рок за пројектовање и изградњу тунела је 912 дана, односно око две и по године од увођења извођача радова у посао, а очекује се да радови на градилишту почну средином 2022. године. Пројектовање и изградња тунела број 4, на прузи Сталаћ - Ђулис, само је први део пројекта модернизације ове деонице пруге на међународном железничком Коридору 10 између Београда и Ниша. Други део представљају радови који обухватају реконструкцију и модернизацију постојеће железничке пруге, изградњу другог колосека на деоници Сталаћ - Ђулис, као и изградњу још четири тунела кроз клисуру (тунели број 1, 2, 3 и 5). Расписивање тендера за овај други лот пројекта очекује се средином 2022. године. Пројектом нове пруге Сталаћ - Ђулис предвиђена је:

- реконструкција и изградња нове двоколосечне пруге за брзине до 160 km/h;
- изградња контактне мреже и електрификација нове деонице;
- изградња сигнално-сигурносних и телекомуникационих уређаја и постројења;
- изградња и реконструкција објеката на траси: тунели, мостови, вијадукти;
- реконструкција службених места и укидање путних прелаза.

Нова пруга Сталаћ - Ђунис пројектована је у новом коридору. Наиме, терен којим пролази садашња траса пруге не дозвољава повећање пројектоване брзине више од 120 km/h. С обзиром да ће новом пругом између Сталаћа и Ђуниса возови саобраћати брзином до 160 km/h, постојећа траса на делу од станице Сталаћ до станице Ђунис морала је да се напусти. На овај начин почиње и модернизација пруге од Београда до Ниша, на међународном железничком Коридору 10 кроз Србију;

- модернизација магистралне пруге (Београд Центар) - Раковица - Јајинци - Мала Крсна - Велика Плана почела је у мају 2019. године. Предвиђена је модернизација укупно 68,8 km колосека и електротехничких постројења, радови у осам станица, шест стајалишта, три тунела, два моста и грађевинско уређење 31 путног прелаза. Радови се одвијају у условима потпуне обуставе железничког саобраћаја на деоници од Јајинаца до Мале Крсне, док возови саобраћају помоћним превозним путем Београд - Младеновац - Велика Плана. Радови на модернизацији пруге Јајинци - Мала Крсна, на међународном железничком Коридору 10 кроз Србију, су у завршној фази. Реализовани проценат финансијске реализације износи 89,02%, а физичке 99,22%;
- у циљу побољшања техничког квалитета колосека, радови на санацији елемената горњег строја на прузи Панчево Главна станица - Зрењанин - Кикинда - државна граница - (Jimbolia), између станица Кумане - Банатско Милошево у дужини од 28,473 km, почели су јула 2019. године, Пруга је реконструисана новим и половним материјалом придобијеним са магистралних пруга. ИЖС је деоницу Кумане - Банатско Милошево реконструисала самостално, односно сопственим средствима, опремом и људством. Дана 13.05.2021. године радови су окончани и пруга је пуштена у саобраћај телеграмом број 46 ф. Радови на замени железничког моста преко Бегеја у Зрењанину почели су 4. јануара 2021. године, када је на делу пруге Зрењанин фабрика - Зрењанин, услед радова на замени моста у км 86+620, одобрен је непрекидни затвор пруге. Изградња новог железничког моста преко Бегеја у Зрењанину, на прузи Зрењанин - Зрењанин Фабрика, завршена је 02. априла 2022. године и након три месеца мост је поново отворен за саобраћај. Радови су на овом делу регионалне пруге Панчево Главна - Зрењанин - Кикинда завршени две недеље пре него што је било планирано, а обављена су и сва статичка и динамичка испитивања конструкције моста;
- на делу пруге Суботица (km 1+264,84) - Хоргош - државна граница (km 27+897,24) изводе се радови на реконструкцији и модернизацији овог дела пруге од стране Извођача радова (по телеграму број 124 од 21.06.2021. године). Радови на реконструкцији железничке пруге од Суботице до Хоргоша и државне границе одвијају се убрзаном динамиком. Изграђено је 3,6 km доњег строја пруге од Хоргоша према Бачким Виноградима, а у току су припремне активности за полагање 4,5 km горњег строја од Суботице у правцу Хоргоша. Иако је рок за завршетак радова новембар 2022. године, извођачи најављују изградњу ове пруге пре уговореног рока. По завршетку модернизације и реконструкције, ова пруга дужине 26,6 km, биће једна од најмодернијих електрифицираних европских железничких

деоница, којом ће возови саобраћати брзином до 120 km/h, а између Хоргоша и Сегедина путоваће се 35 минута;

- у циљу побољшања техничког квалитета колосека у априлу 2019. године почели су радови на санацији дела пруге Банатско Милошево - Сента - Суботица, у дужини од 38,5 km (укључујући и станичне колосеке). Пруга је реконструисана новим и половним материјалом придобијеним са магистралних пруга, а радовима је обухваћена комплетна замена шина, прагова и туцаника на овој деоници. Крајем 2020. године реконструисана је једноколосечна, неелектрифицирана, регионална пруга Суботица - Сента за брзине до 80 km/h. Санација железничке триангле у Сенти која укључује радове на триангли, као и на два станична колосека, почела је 9. марта 2022. године. Први крак железничке триангле у Сенти реконструисан је крајем марта 2022. године, а већ 29. марта почињу радови на трећем краку ове триангле. У првој половини априла 2022. године требало би да буде завршена и реконструкција трећег крака ове железничке триангле, а након тога предстоје радови на санацији трећег и четвртог колосека у Сенти, који су обухваћени овим пројектом;
- на прузи Нови Сад - Оџаци - Богојево, средином октобра 2019. године почела је реконструкција станичних колосека са припадајућим скретницама у станицама: Футог, Гајдобра, Оџаци и Каравуково. Радовима је обухваћена реконструкција око 9,5 km станичних колосека и 31 скретница на пролазним колосецима, а приликом реконструкције се користи материјал који је скинут са београдског железничког чвора (степенасто коришћење материјала при обнови пруга). Радове изводе запослени ИЖС сопственим средствима, опремом и људством. Записником број 20/2020-2029 од 26.10.2020. године констатовано је да су радови окончани у станицама Футог, Гајдобра и Каравуково. Са пресеком на дан 31.12.2021. године, окончани су и радови у станици Оџаци;
- у циљу побољшања техничког квалитета колосека, „Инфраструктура железнице Србије” а.д. је 11. маја 2019. године почела реконструкцију регионалне пруге Мала Крсна - Бор - Распутница 2 - (Вражогрнац), између станица Нересница - Мајданпек у дужини од око 23 km. Радови су настављени у 2021. години и пруга је реконструисана новим и половним материјалом придобијеним са магистралних пруга, а радовима је извршена комплетна замена шина, прагова и туцаника на овој деоници. Радове су изводили радници Сектора за грађевинске послове у сопственој режији. Извршена је замена колосечне решетке, допуна туцаника, машинско регулисање колосека, отпуштање ДТШ-а и завршно заваривање. Од радова је остало да се изврши замена колосечне решетке у тунелима на овој деоници, што се планира током 2022. године;
- од стране Министарства, грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре фебруара 2019. године, због лошег техничког стања, пруга (Ниш) - Црвени Крст - Зајечар - Прахово Пристаниште затворена је за саобраћај. Радови на реконструкцији су почели у фебруару 2019. године. Теретни железнички саобраћај на реконструисаној прузи успостављен је 16. августа 2021. године, а ремонтвана пруга Ниш - Зајечар на тај начин предата је у делимичну експлоатацију. Новим редом вожње који је ступио на снагу 12. децембра 2021. године, поново је на реконструисаној прузи

Ниш - Зајечар успостављен редован путнички саобраћај возова. Због конфигурације терена кроз који пролази пруга Ниш - Зајечар, посебно кроз Сврљишку клисуру, на деоници од Матејевца до Књажевца, брзина возова на овом делу реконструисане пруге могућа је максимално до пројектованих 65 km/h. Ова пруга, као једна од најтежих у овом делу Европе, карактеристична је и због преко 60 кривина, чији је радијус 240 - 250 m, због чега возови смеју да развијају само пројектовану брзину. Поред тога, „уско грло” на овој деоници представља и релација дуга 12km од Црвеног Крста до Матејевца, која није била обухваћена овом реконструкцијом пруге Ниш - Зајечар, јер ће у потпуности бити модернизована приликом предстојеће изградње нове железничке обилазнице око Ниша;

- потписан је уговор Израда идејног пројекта и извођење радова на оправци пруге број 223, Прокупље - Кастрат - Мердаре оштећене у поплавама, број 1/2021-1550/179 од 16.03.2021 године са „Bauwesen DOO Lazarevac”. Рок за завршетак израде пројектне документације и предаје идејног пројекта са извршеном техничком контролом МГСИ, ради добијања Решења о одобрењу за извођење радова, је 60 календарских дана од дана потписивања уговора. Део Уговора који се односи на чишћење и уклањање одроњеног материјала је реализован у предвиђеном року. Део Уговора који се односи на изградњу насипа и пропуста није реализован. Извођач је уведен у посао 22.09.2021. године и радови су у току. Проценат реализације на дан 31.12.2021. године износи 88,30%. Појачане су мере контроле рада на извршењу саобраћаја, заступљене код свих превозника и спровођење безбедносних препорука које је издао Центар за истраживање несрећа у ранијим коначним извештајима;
- у циљу побољшања техничког квалитета у априлу 2019. године, почела је реконструкција регионалне пруге Марковац - Свилајнац - Деспотовац - Ресавица, на деоници Марковац - Деспотовац, чија дужина износи 53 km. Пруга ће бити реконструисана новим и половним материјалом придобијеним са магистралних пруга, а радовима је, поред осталог, предвиђена комплетна замена шина, прагова и туцаника на овој деоници. Радове изводе радници Сектора за грађевинске послове у сопственој режији. Након реконструкције ове пруге, њена носивост биће повећана са 16 на 20 t/os, што ће омогућити саобраћај дужих и тежих теретних железничких композиција. Брзина теретних возова након реконструкције пруге биће повећана на 65 km/h. До сада је извршена замена колосечне решетке, делимична допуна туцаника и прво машинско регулисање од km 10+700 до km 31+000 (од km 27+000 до km 28+000 нису извођени радови). Извођени су радови на уређењу 11 путних прелаза, на свим путним прелазима коловозна конструкција је израђена од ситне камене ризле. Дана 14.06.2021. године започети су радови на припреми градилишта, обезбеђењу материјала и допреми потребне механизације за наставак радова на замени постојеће колосечне решетке на деоници од km 31+000. Са пресеком на дан 31.12.2021. године остало је да се изведу радови на 4 путна прелаза укупне дужине око 200 m;

- у циљу побољшања техничког квалитета колосека, радови на санацији елемената горњег строја на прузи Кикинда – МСК Кикинда од km 0+000 до km 6+284,90 у дужини од 6,28 km почели су дана 25.11.2019. године. „Инфраструктура железнице Србије” а.д. ће реконструисање пруге извршити самостално, односно сопственим средствима, опремом и људством, а у оквиру трогодишњег програма обнове регионалних пруга у Србији који је започео 2018. године. Планирано је да радови на реконструкцији 6 km ове пруге буду завршени до марта 2020. године, али због недостатка радне снаге и материјала, радови су настављени у 2021. години. Радови обухватају замену старе колосечне решетке на дрвеним праговима, нестандартним шинама и колосечним прибором и застором од шљунка, са новом колосечном решетком на бетонским праговима и застором од новог туцаника. По завршетку радова, брзина возова са садашњих 10 km/h биће подигнута на 50 km/h, а осовинско оптерећење ће са садашњих 16 t/os, бити подигнуто на 22,5 t/os. Извршена је замена колосечне решетке од km 4+050 до km 6+285 (2.230 m). Због недостатка радне снаге, односно ангажовања запослених на другом градилишту, радови се не изводе. Проценат извршења радова на овој деоници на дан 31.12.2021. године износи 40,20%. Планиран је наставак радова током 2022. године;

2. Детаљна анализа заједничких показатеља безбедности

Заједнички показатељи безбедности у железничком саобраћају су показатељи према којима управљач инфраструктуре, управљач индустријске железнице и железнички превозник, састављају годишњи извештај о безбедности, као и заједничке методе за израчунавање економских последица несрећа у железничком саобраћају.

Правилник о заједничким показатељима безбедности у железничком саобраћају („Службени гласник РС”, број 25/19) дефинише:

- 1) показатеље који се односе на несреће;
- 2) тешко повређена и погинула лица, по врстама несреће;
- 3) показатеље који се односе на опасну робу - укупан и релативни број;
- 4) показатеље који се односе на самоубиства - укупан и релативни број;
- 5) показатеље који се односе на прекурсоре несрећа;
- 6) показатеље за израчунавање економских последица несрећа и
- 7) показатеље који се односе на техничку безбедност инфраструктуре и њено спровођење.

Број возних километара остварених на јавној инфраструктури у 2021. години износи 14.050.180,08 возних километара, а на инфраструктури индустријских железница 1.076.711 возних километара. Уочава се повећање броја возних километара на јавној железничкој инфраструктури у односу на 2021. годину за 5,94% и смањење броја возних километара на инфраструктури индустријских железница за 12,45%.

Детаљна анализа свих заједничких показатеља безбедности, са освртом на претходни петогодишњи период и графички приказ свих заједничких показатеља безбедности у последњих пет година дати су у Прилогу 3. овог извештаја.

3. Резултати безбедносних препорука

Бр. изв.	Број:	Насловљен на:	Безбедносна препорука:	Резултат:
03-20	БП_12/21	Дирекција за железнице	Дирекција за железнице, да размотри оправданост укидања става 9. члана 8. Правилника о техничким условима и одржавању горњег строја железничких пруга („Службени гласник РС”, број 36/16), који гласи: „Наизменично (мешовито) уграђивање дрвених и бетонских прагова није дозвољено“ и оправданост да кроз наредне измене и допуне поново у члан 8. Правилника о техничким условима и одржавању горњег строја железничких пруга („Службени гласник РС”, број 36/16 и 74/16) врати наведени став (види тачку 4.3.4.).	Безбедносна препорука у реализацији
	БП_13/21	„Инфраструктура железнице Србије” а.д.	„ИЖС” а.д. да с обзиром на неадекватно одржавање и стање колосека, прагова и причврсног прибора и недовољан број извршилаца на одржавању из грађевинске делатности, уради процену ризика саобраћаја возова на магистралној прузи 102: Београд Центар - Распутница „Г” - Раковица - Младеновац - Лапово - Ниш - Прешево - државна граница - (Табановце), леви колосек, од станице Марковац (искључиво) km 101+057 до станице Јагодина (укључиво) km 136+000 и предузме мере за свођење ризика на прихватљив ниво (види тачке 3.4.2. и 4.2.7.).	Дирекција наложила меру решењем број 340-175-3/22
	БП_14/21	„Инфраструктура железнице Србије” а.д.	„ИЖС” а.д. да у Правилнику о организацији и систематизацији послова Акционарског друштва за управљање јавном железничком инфраструктуром „Инфраструктура железнице Србије” Београд, размотри адекватност постојећих и сагледа могућност да предвиди одговарајући број извршилаца у грађевинској делатности како на деоници пруге на којој се догодила несрећа тако и на целокупној мрежи у циљу безбедног одвијања железничког саобраћаја. У складу са одговарајућим бројем извршилаца да планира набавку потребне механизације и алата а све у циљу безбедног одвијања железничког саобраћаја (види тачку 4.2.7.).	Безбедносна препорука у реализацији
	БП_15/21	„Elixir Zorka Mineralna đubriva” d.o.o.	Elixir Zorka Mineralna đubriva d.o.o. Šabac, да успостави процедуре одржавања са списком упутстава која морају бити саставни део досијеа о одржавању са детаљним списком обима радова у редовним оправкама кола цистерни за превоз сумпорне киселине (види тачку 4.2.2.1.).	Безбедносна препорука у реализацији



Бр. изв.	Број:	Насловљен на:	Безбедносна препорука:	Резултат:
	БП_16/21	„Elixir Zorka Mineralna đubrava” d.o.o.	Elixir Zorka Mineralna đubrava d.o.o. Šabac, да успостави процедуре одржавања, у складу са захтевима Правилника о одржавању железничких возила („Службени гласник РС“ број 144/2020), где се одржавање обртних постоља мора обављати према упутству произвођача, па и процедуре морају бити са тим упутством усклађене, с обзиром да кола са истрошеним умецима обртне шоље и поклизника представљају знатан ризик за исклизнуће у кривинама (види тачку 4.2.2.1.) и у којима ће бити дефинисано документовање карактеристика одбојника после оправке и поређење са карактеристиком коју је дао произвођач, односно за новија и реконструисана кола у складу са захтеваном карактеристиком према EN 15551 за одговарајућу врсту одбојника (види тачку 4.2.2.2.).	Безбедносна препорука у реализацији
	БП_17/21	„Elixir Zorka Mineralna đubrava” d.o.o.	Elixir Group d.o.o. Šabac, као ималац за чије потребе се обавља превоз потребно је да обезбеди процедуре за исправно затварање поклопаца цистерни у складу са упутством произвођача које укључују: проверу чистоће и равности належућих површина, коришћење неоштећених прописаних заптивки, затварање отвора са пројектованим бројем вијака момент кључем са моментом који је прописао произвођач. Уколико тај податак од произвођача није познат, момент притезања се мора прописати према општим техничким нормама за судове под притиском (види тачку 4.2.6.).	Безбедносна препорука у реализацији
	БП_18/21	„Elixir Zorka Mineralna đubrava” d.o.o.	Elixir Group d.o.o. Šabac, као ималац за чије потребе се обавља превоз треба да захтева да на свим утоварним и истоварним местима особље буде обучено за правилно затварање поклопаца и да га спроводи према усвојеној процедури (види тачку 4.2.6.).	Безбедносна препорука у реализацији
	БП_19/21	„Elixir Zorka Mineralna đubrava” d.o.o.	Elixir Group d.o.o. Šabac, да као ималац кола која нису имала појединачне дозволе (види тачке 2.2.2. и 3.4.4.), у својим актима пропише проверу постојања појединачне дозволе за коришћење, пре него што почне да користи кола и да о томе спроведе додатну обуку свог особља (види тачку 4.2.6.).	Безбедносна препорука у реализацији
	БП_20/21	„Србија Карго” а.д.	„Србија Карго” а.д. да изврши подучавање особља да на пријемним пунктовима спроводе меру, да уколико је визуелним прегледом могуће установити недостатак вијака на поклопцима цистерне, да се одбије превоз непрописно затворених цистерни (види тачку 4.2.6.).	Безбедносна препорука у реализацији



Бр. изв.	Број:	Насловљен на:	Безбедносна препорука:	Резултат:
	БП_21/21	„Србија Карго“ а.д.	„Србија Карго“ а.д. да изврши подучавање особља да се кола због недостатака (како је наведено у тачки 4.2.2.3, код једне цистерне је утврђено да је неисправан мењач G-P код кога се ручица могла окретати без отпора и без аретације у крајњим положајима и наведени мењач је био фиксиран жицом у положају Р) морају олистати и упутити на оправку (види тачку 4.2.6.).	Безбедносна препорука у реализацији
	БП_22/21	Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре	Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, Сектор за инспекцијски надзор, Одсек за инспекцијске послове железничког саобраћаја, да изврши ванредну проверу стања железничке инфраструктуре на магистралној прузи 102: Београд Центар - Распутница „Г” - Раковица - Младеновац - Лапово - Ниш - Прешево - државна граница - (Табановце), леви колосек, од станице Марковац (искључиво) km 101+057 до станице Јагодина (укључиво) km 136+000 и предузме мере из своје надлежности (види тачке 3.4.2, 4.2.7. и 4.2.8.).	-
	БП_23/21	Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре	Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, Сектор за инспекцијски надзор, Одсек за инспекцијске послове железничког саобраћаја, да изврши ванредан преглед над Elixir Group d.o.o. Šabac које је користило железничка возила која немају дозволу за тип и без појединачне дозволе за коришћење (види тачке 2.2.2. и 3.4.4.) и предузме мере из своје надлежности.	-
	БП_24/21	Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре	Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, Сектор за железнице и интермодални транспорт, да размотри могуће измене у постојећој законској регулативи како би се олакшао поступак издавања дозвола за тип и дозвола за коришћење само за постојећа возила у дугогодишњој експлоатацији у РС за која, због важеће законске регулативе не могу бити издате дозволе од стране Дирекције за железнице (види тачку 3.4.4.).	-
	БП_25/21	„Atir-Rail SA”	Atir-Rail SA, да у процедурама одржавања пропишу контролу стања и истрошености хабајућих уметака обртних шоља и поклизника (види тачку 4.2.2.1.) као и других елемената који између две оправке могу достићи граничне мере и дефинише документовање карактеристика одбојника после оправке и поређење са карактеристиком коју је дао произвођач (види тачку 4.2.2.2.).	Безбедносна препорука у реализацији



Бр. изв.	Број:	Насловљен на:	Безбедносна препорука:	Резултат:
04-20	БП_26/21	„Инфраструктура железнице Србије“ а.д.	„ИЖС“ а.д. да изврши ревизију техничке документације и дијагностичког софтвера за уређај путног прелаза PZZ-EA, и да размотри потребу за њиховом допуном и корекцијом у смислу правилног и јасног превода на српски језик уз коришћење прецизних и стручних термина. Овде се првенствено мисли на документацију за руковање и одржавање уређаја, како би садржај поменуте документације био јасан радницима службе одржавања (види тачку 4.2.1.1.).	Безбедносна препорука у реализацији
	БП_27/21	„Инфраструктура железнице Србије“ а.д.	„ИЖС“ а.д. да континуирано током редовних подучавања радника запослених на пословима редовног одржавања СС уређаја, анализира рад доступних софтверских алата за дијагностиковање рада електронских уређаја путних прелаза. Приликом ванредног одржавања уређаја електронског путног прелаза, на оним уређајима где је то применљиво, коришћењем електронских уређаја за дијагностику прецизно утврдити узрок настајања кvara, и уписати га у одговарајуће евиденције које се воде у „ИЖС“ а.д. (види тачку 4.2.1.2.).	Безбедносна препорука у реализацији
	БП_28/21	„Инфраструктура железнице Србије“ а.д.	„ИЖС“ а.д. да у Правилнику о организацији и систематизацији послова Акционарског друштва за управљање јавном железничком инфраструктуром „Инфраструктура железнице Србије“ Београд, размотри адекватност постојећих и сагледа могућност да предвиди одговарајући број извршилаца у електротехничкој делатности (радника на одржавању СС уређаја и постројења) како на деоници пруге на којој се догодила озбиљна несрећа тако и на целокупној мрежи да би се време приступања отклањању кvara svelo на меру која је у складу са Правилником о одржавању сигнално-сигурносних уређаја („Службени гласник РС”, број 41/18), чиме би се минимализовало време које СС уређаји проведу у стању кvara, а све у циљу безбедног одвијања железничког саобраћаја (види тачке 3.4.1. и 4.3.4.).	Безбедносна препорука у реализацији
	БП_29/21	„Инфраструктура железнице Србије“ а.д.	„ИЖС“ а.д. да спроведе активности на добијању употребне дозволе од стране Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре за путни прелаз у km 102+890, у складу са чланом 158. Закона о планирању и изградњи („Службени гласник РС”, број 72/2009, 81/2009 - испр, 64/2010 - одлука УС, 24/2011, 121/2012, 42/2013 - одлука УС, 50/2013 - одлука УС, 98/2013 - одлука УС, 132/2014, 145/2014, 83/2018, 31/2019, 37/2019 - др. закон, 9/2020 и 52/2021) (види тачке 2.2.3, 3.3.4. и 4.2.5.).	Безбедносна препорука у реализацији



Бр. изв.	Број:	Насловљен на:	Безбедносна препорука:	Резултат:
	БП_30/21	„Србија Воз“ а.д.	„Србија Воз“ а.д, да изврши ванредно подучавање особља вучних возила у погледу поступка испред путног прелаза опремљеног контролним сигнаlima, сходно члану 143, став 2. Правилника о врстама сигнала, сигналних ознака и ознака на прузи („Службени гласник РС“ број 51/20) и члану 61. тачка 12. и члану 63. тачка 5. Правилника 2, Саобраћајни Правилник („Службени гласник ЗЈЖ“ број 3/94, 4/94, 5/94, 4/96 и 6/03) (види тачке 3.3.8. и 4.1.).	Дирекција наложила меру решењем број 340-177-2/22
	БП_31/21	„Србија Воз“ а.д.	„Србија Воз“ а.д, да изврши ванредно подучавање особља вучних возила у смислу правилне примене сигналног знака 67: „Пази“, у складу са чланом 160. Правилника о врстама сигнала, сигналних ознака и ознака на прузи („Службени гласник РС“ број 51/20), у циљу правилне примене железничких прописа које за сврху има превентивно деловање ради спречавања околности које би могле да допринесу настанку нових сличних несрећа и повећања безбедности у железничком саобраћају.(види тачке 3.3.7, 3.3.11. и 4.1.).	Дирекција наложила меру решењем број 340-177-2/22
	БП_32/21	Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре	Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре да члан 2. тачку 11. и Прилог 2 Правилника о начину укрштања железничке пруге и пута, пешачке или бицикличке стазе, месту на којем се може извести укрштање и мерама за осигурање безбедног саобраћаја („Службени гласник РС“ број 89/2016) усклади са Прилогом 2. Правилника о техничким условима за сигналноосигурносне уређаје („Службени гласник РС“, број 18/2016 и 89/2016) у погледу дефинисања границе опасне зоне путног прелаза односно границе слободног профила (види тачке 3.3.6, 3.3.9. и 4.3.4.).	-
01-21	БП_01/22	„Инфраструктура железнице Србије“ а.д.	„ИЖС“ а.д, да изврши ванредно подучавање станичног особља у погледу правилног кретања, у смислу опасности од железничких возила у покрету сходно члану 16. став 1 под 1. и 18. Правилника о посебним мерама заштите на раду у железничком саобраћају („Службени гласник СРС“, бр. 19/85) (види тачке 3.3.4, 3.7. и 4.2.1.).	Безбедносна препорука у реализацији



Бр. изв.	Број:	Насловљен на:	Безбедносна препорука:	Резултат:
	БП_02/22	„Инфраструктура железнице Србије“ а.д.	„ИЖС“ а.д. да изврши ванредно подучавање станичног особља у погледу употребе заштитне опреме сходно члану 35. Закона о безбедности и здрављу на раду („Службени гласник РС“, број 101/2005, 91/2015 и 113/2017 - др. закон), Пословном реду станице Мала Крсна I део, деловодни број 15/2019-68 од 21.01.2019. године, Сектор за СП, „ИЖС“ а.д. (ПОГЛАВЉЕ Е - Одредбе у вези организовања других послова у станици, 8.1. Чишћење и одржавање скретница) и Акту о процени ризика за сва радна места у радној околини у „ИЖС“ а.д. број 1/2016-4958 од 09.12.2016. године (види тачке 3.3.2, 3.3.8, 3.3.9, 3.3.10. и 4.2.1.).	Безбедносна препорука у реализацији
	БП_03/22	„Инфраструктура железнице Србије“ а.д.	„ИЖС“ а.д. да изврши ванредно подучавање маневарског одреда (руковаоца маневре и маневриста) у погледу правилног вршења маневарског рада, са посебним акцентом на положај маневриста и руковаоца маневре приликом вожње маневарског састава, сходно члану 23, 116. и 117. Упутства о маневрисању 42 („Службени гласник ЗЈЖ“, број 3/80, 6/83, 3/87, 4/88, 6/91 и 2/94) (види тачке 3.3.5, 4.1. и 4.2.1.).	Безбедносна препорука у реализацији
	БП_04/22	„Инфраструктура железнице Србије“ а.д.	„ИЖС“ а.д. да изврши ванредно подучавање особља (руковаоце маневре) у вези са издавањем наређења за формирањем маневарских путева вожњи, сходно члану 107. Упутства о маневрисању 42 („Службени гласник ЗЈЖ“, број 3/80, 6/83, 3/87, 4/88, 6/91 и 2/94) (види тачке 3.3.5. и 3.5.2.).	Безбедносна препорука у реализацији
	БП_05/22	„Србија Карго“ а.д.	„Србија Карго“ а.д. да изврши ванредно подучавање особља вучних возила у вези поседања управљачнице сходно тачки 3. члана 30. Саобраћајног Упутства 40 („Службени гласник ЗЈЖ“, бр. 6/80, 3/82, 6/83, 2/84, 4/88, 8/88, 9/90, 2/91, 2/94 и 2/01) и члану 121. Упутства о маневрисању 42 („Службени гласник ЗЈЖ“, 3/80, 6/83, 3/87, 4/88, 6/91 и 2/94) (види тачке 3.3.5, 3.3.6, 4.1. и 4.2.1.).	Безбедносна препорука у реализацији
02-21	БП_06/22	ЈП „ЕПС“ Огранак ТЕНТ	ЈП „ЕПС“ Огранак ТЕНТ из Обреновца, да изврши подучавање маневарског особља (машиновођа, руковаоца маневре, маневриста) у погледу правилног вршења маневарског рада, са посебним освртом на услове за безбедно покретање и померање маневарског састава, положај маневриста и руковаоца маневре приликом вожње маневарског састава, у складу са тачкама 23, 116. и 117. Упутства о маневрисању 42 („Службени гласник ЗЈЖ“, број 3/80, 6/83, 3/87, 4/88, 6/91 и 2/94), односно чланом 75. Саобраћајног правилника („Службени гласник РС“, број 34/22) (види тачке 3.3.5, 3.3.9, 4.1. и 4.2.1.).	Дирекција наложила меру решењем број 340-648-4/22



Бр. изв.	Број:	Насловљен на:	Безбедносна препорука:	Резултат:
	БП_07/22	ЈП „ЕПС“ Огранак ТЕНТ	ЈП „ЕПС“ Огранак ТЕНТ из Обреновца, да изврши измене и допуне Пословног реда станице Обреновац, и да прецизно дефинише који запослени на којим радним местима имају обавезу обављања послова руковаоца маневре (као например: отправник возова на истовару - „ОБ2“, отправник возова на истовару - „ОБ1“, засебан руковаоц маневре или маневриста који врши послове руковаоца маневре) са посебним освртом на обим рада а у складу са Упутством о маневрисању 42 („Службени гласник ЗЈЖ“, број 3/80, 6/83, 3/87, 4/88, 6/91 и 2/94) односно Саобраћајним правилником („Службени гласник РС“, број 34/22) (види тачке 3.3.5, 3.3.9, 4.1, 4.2.1. и 4.2.2.).	Дирекција наложила меру решењем број 340-648-4/22
	БП_08/22	ЈП „ЕПС“ Огранак ТЕНТ	ЈП „ЕПС“ Огранак ТЕНТ из Обреновца да размотри могућност конструктивног решења уградње степеника и рукохвата на чеоним странама кола типа Arbel серије Faboo за безбедан боравак пратиоца при маневарским вожњама (види тачке 2.2.2, 3.6.3. и 4.2.2.) или да примени друге мере како би се маневарске вожње са пратиоцем обављале у складу са Упутством о маневрисању 42 („Службени гласник ЗЈЖ“, број 3/80, 6/83, 3/87, 4/88, 6/91 и 2/94) односно Саобраћајним правилником („Службени гласник РС“, број 34/22).	Дирекција наложила меру решењем број 340-648-4/22

V. ВАЖНЕ ИЗМЕНЕ У ЗАКОНОДАВСТВУ И РЕГУЛИСАЊУ БЕЗБЕДНОСТИ НА ЖЕЛЕЗНИЦИ

Дирекција за железнице је, у 2021. години, донела укупно **9** (девет) подзаконских аката, од тога **8** (осам) подзаконских аката на основу Закона о безбедности у железничком саобраћају („Службени гласник РС”, број 41/18) и **1** (један) подзаконски акт на основу Закона о интераперобилности железничког система („Службени гласник РС”, број 41/18).

У току 2021. године није било измена ни допуна закона и подзаконских аката из области безбедности железничког саобраћаја односно интероперабилности железничког система.

Табеларни преглед измена прописа из области безбедности железничког саобраћаја у 2021. години, законски основ за њихово доношење, датум објављивања и усклађеност са прописима ЕУ дати су у Прилогу 4. овог извештаја.

VI. УНАПРЕЂЕЊЕ ПОСТУПАКА СЕРТИФИКАЦИЈЕ О БЕЗБЕДНОСТИ ЗА УПРАВЉАЊЕ ЖЕЛЕЗНИЧКОМ ИНФРАСТРУКТУРОМ И СЕРТИФИКАЦИЈЕ О БЕЗБЕДНОСТИ ЗА ПРЕВОЗ

1. Законски основ, почетак примене, расположивост информација о сертификатима о безбедности

Законски основ за обавезу поседовања сертификата о безбедности за превоз односно сертификата о безбедности индустријске железнице за превоз, као и надлежности Дирекције за железнице у вези наведених сертификата, прописан је чл. 16 – 20. Закона о безбедности у железничком саобраћају („Службени гласник РС”, број 41/18).

Законски основ за обавезу поседовања сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром односно сертификата о безбедности за управљање индустријском железницом, као и надлежности Дирекције за железнице у вези са наведеним сертификатима, прописан је чл. 21 – 24. Закона о безбедности у железничком саобраћају („Службени гласник РС”, број 41/18).

Иако је законски оквир за почетак примене сертификата о безбедности успостављен још 2013. године доношењем Закона о безбедности и интероперабилности железнице („Службени гласник РС”, бр. 104/13 и 66/15 – други закон, 92/15 и 113/17 – други закон), тек доношењем Правилника 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)³, који је објављен 14. августа 2015. године, дефинисани су јасни услови за спровођење поступка издавања сертификата о безбедности. Како су у време пуног дефинисања свих неопходних услова за издавање сертификата о безбедности, још увек важили сертификати у складу са претходно важећим законским условима, први сертификат о безбедности за превоз у складу са законом из 2013. године је издат 13. октобра 2016. године а први сертификат о безбедности за управљање железничком инфраструктуром, 9. маја 2017. године.

Сет подзаконских аката који ближе уређују област сертификације о безбедности управљања железничком инфраструктуром и сертификације о безбедности за превоз су:

- Правилник 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 32/21);
- Правилник о заједничкој безбедносној методи за праћење ефикасности управљања безбедношћу у току експлоатације и одржавања железничког система („Службени гласник РС”, број 124/20);

³ На снази је нови Правилник 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 32/21)

- Правилник о заједничкој безбедносној методи за надзор безбедносног учинка након издавања сертификата о безбедности за превоз или сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром („Службени гласник РС”, број 124/20);
- Правилник о обрасцима сертификата о безбедности за превоз („Службени гласник РС”, број 63/19);
- Правилник о обрасцима сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром („Службени гласник РС”, број 68/19); и
- Правилник о заједничкој безбедносној методи за оцену и процену ризика и условима које треба да испуни тело за оцену ризика („Службени гласник РС”, број 62/22)⁴.

Информације о важећим сертификатима о безбедности за управљање железничком инфраструктуром, могу се наћи на сајту Дирекције за железнице на следећем линку:

http://www.raildir.gov.rs/doc/evidencije/Evidencija_001.pdf

Информације о важећим сертификатима о безбедности за управљање инфраструктуром индустријске железнице, могу се наћи на сајту Дирекције за железнице на следећем линку:

http://www.raildir.gov.rs/doc/evidencije/Evidencija_002.pdf

Информације о важећим сертификатима о безбедности за превоз, могу се наћи на сајту Дирекције за железнице на следећем линку:

http://www.raildir.gov.rs/doc/evidencije/Evidencija_003.pdf

Информације о важећим сертификатима о безбедности индустријске железнице за превоз, могу се наћи на сајту Дирекције за железнице на следећем линку:

http://www.raildir.gov.rs/doc/evidencije/Evidencija_004.pdf

2. Нумерички подаци

Нумерички подаци који приказују број издатих сертификата о безбедности по врстама сертификата, пре и у току 2021. године, приказани су у Прилогу 5. овог извештаја.

3. Процедурални аспекти

Поступак издавања сертификата о безбедности

Опис поступка који спроводи Дирекција за железнице приликом издавања, обнове или ажурирања сертификата о безбедности, приказан је алгоритмом у Прилогу 6. овог извештаја.

⁴ објављен 10. јуна 2022. године и до његовог ступања на снагу, примењивала су се Јединствена правила АРТУ (Додатак Ф уз COTIF 1999) Јединствени технички прописи (ЈТП Опште одредбе – Г), Закон о потврђивању Измена и допуна Конвенције о међународним железничким превозима (COTIF): („Службени гласник РС – Међународни уговори”, број 2/2013-2)

Поступак надзора над системом управљања безбедношћу

Детаљан опис поступка надзора над системом управљања безбедношћу који спроводи Дирекција за железнице у циљу провере испуњености услова за поседовање сертификата о безбедности, приказан је алгоритмом у Прилогу 6. овог извештаја.

Сертификат о безбедности за управљање железничком инфраструктуром

Дирекција за железнице је до сада издала један сертификат о безбедности за управљање железничком инфраструктуром Акционарском друштву за управљање јавном железничком инфраструктуром „Инфраструктура железнице Србије” Београд. Поступак издавања сертификата је започет 31. јануара 2017. године а након оцене приложене документације у неколико циклуса, поступак је окончан пре законски прописаног рока, 9. маја 2017. године. Сертификат је обновљен 11. марта 2022. године а затим и, из разлога измена техничких карактеристика појединих делова мреже, ажуриран 1. септембра 2022. године.

Подаци о издатим, обновљеним и ажурираним сертификатима о безбедности за управљање железничком инфраструктуром, наведени су табеларно у тачки 1) Прилога 5. овог извештаја.

Приликом обнављања сертификата, Дирекција за железнице не спроводи детаљну оцену интерних аката којима су дефинисане процедуре система управљања безбедношћу, јер се подразумева да су исте биле предмет провере током спровођења поступака надзора.

У поступку ажурирања сертификата, достављају се само она документација са којом је промена, услед које се спроводи ажурирање, директно или индиректно у вези.

До сада није било поступака ревидирања сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром.

Услед великог броја запослених лица и пружне механизације у поседу управљача инфраструктуре, а у циљу унапређења поступка у смислу једноставности и прегледности, Дирекција за железнице је дефинисала табеле за запослене и табеле за железничка возила у коју се уносе основне информације које су неопходне како би се испунили услови дефинисани законским оквиром и доказали адекватним исправама у прилогу. Управљач приликом поступка издавања, обнављања или ажурирања сертификата, попуњава наведене табеле и доставља их Дирекцији за железнице, заједно са пратећом документацијом која потврђује наводе из табела.

Од стране управљача инфраструктуре није било повратних информација, примедби и сугестија у смислу мишљења о поступку и начину издавања сертификата.

Висине такси за издавање, обнављање, ревидирање и ажурирање сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром прописане су тарифним бројем 148. Закона о републичким административним таксама („Службени гласник РС” бр. 43/03, 51/03, 53/04, 42/05, 51/05, 101/05,

42/06, 47/07, 54/08, 05/09, 54/09, 35/10, 70/11, 55/12, 93/12, 47/13, 65/13, 57/14, 45/15, 83/15, 112/15, 50/16, 113/17, 50/18, 95/18, 38/19, 86/19, 90/19, 98/20, 144/20 и 62/21).

Сертификат о безбедности за превоз, део – А

Подаци о издатим, обновљеним, ажурираним и одузетим сертификатима о безбедности за превоз део – А, наведени су табеларно у тачки 3) Прилога 5. овог извештаја.

До сада није било поступака ревидирања сертификата о безбедности за превоз део – А.

Приликом обнављања сертификата, Дирекција за железнице не спроводи детаљну оцену интерних аката којима су дефинисане процедуре система управљања безбедношћу, јер се подразумева да су исте биле предмет провере током спровођења поступака надзора.

У поступку ажурирања сертификата, достављају се само она документација са којом је промена, услед које се спроводи ажурирање, директно или индиректно у вези.

У поступцима издавања сертификата о безбедности за превоз део – А, није било прекорачења законског рока за издавање сертификата тј. прекорачења 4 (четири) месеца од момента достављања целокупне документације.

Тела за безбедност из других држава нису се обрађала Дирекцији за железнице у вези са информацијама везаним за сертификате о безбедности за превоз део – А, из разлога што постојећи превозници из Републике Србије немају могућност да поднесу само захтев за део – Б у другим земљама у окружењу услед недостатка међународних споразума о међусобном признавању.

Висине такси за издавање, обнављање, ревидирање и ажурирање сертификата о безбедности за превоз – део А, прописане су тарифним бројем 148. Закона о републичким административним таксама („Службени гласник РС” бр. 43/03, 51/03, 53/04, 42/05, 51/05, 101/05, 42/06, 47/07, 54/08, 05/09, 54/09, 35/10, 70/11, 55/12, 93/12, 47/13, 65/13, 57/14, 45/15, 83/15, 112/15, 50/16, 113/17, 50/18, 95/18, 38/19, 86/19, 90/19, 98/20, 144/20 и 62/21).

У досадашњој пракси нису се јављали проблеми са обрасцима сертификата о безбедности за превоз, део – А, изузев што, услед планираних измена прописа у вези са обимом сертификације Лица задужених за одржавање (ЕЦМ) тј. правила за сертификацију ЕЦМ дефинисаних новим Прилогом А АТМФ–а (Додатка Г СОТIF –а), да ЕЦМ за сва железничка возила морају бити сертифицирани, што ће да изазове неопходност измене Обрасца сертификата о безбедности у погледу обима активности ЕЦМ.

Најчешћи проблем који се јавља при поступку издавања сертификата о безбедности за превоз је неразумевање железничких превозника везано за захтеве који се тичу јасног дефинисања процедура којима се преузимају одређене одговорности у смислу праћења система за управљање безбедношћу, управљања препознатим ризицима и самосталном одлучивању о потребним мерама за контролу ризика, будући да је то новина у односу на претходни систем који се примењивао у Републици Србији када су се сви ризици контролисали

путем националних прописа. Други проблем представља управљање документима и записима, што укључује евиденције са подацима о безбедности, које нису стриктно прописане националним прописима.

Железнички превозници при подношењу документације којом аплицирају за сертификат о безбедности, најчешће покушавају да испуне захтеве критеријума прописаних 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 32/21). Покушавајући да испуне захтеве, не базирају се на постојећим процесима који се у друштву спроводе нити на људским ресурсима којима располажу, тако да често долази до нацрта процедура које прописују спровођење сродних активности на више различитих и неповезаних начина. Ово значајно отежава успостављање система управљања безбедношћу у пракси. У овим случајевима, они, строго гледано испуњавају прописане услове али се током надзора откривају значајне неусаглашености.

Од стране железничких превозника није било повратних информација, примедби и сугестија у смислу мишљења о поступку и начину издавања сертификата о безбедности за превоз – део А.

Сертификат о безбедности за превоз, део - Б

Подаци о издатим, обновљеним, ажурираним и одузетим сертификатима о безбедности за превоз део – Б, наведени су табеларно у тачки 4) Прилога 5. овог извештаја.

До сада није било поступака ревидирања сертификата о безбедности за превоз део – Б.

Приликом обнављања сертификата, Дирекција за железнице не спроводи детаљну оцену интерних аката којима су дефинисане процедуре система управљања безбедношћу, јер се подразумева да су исте биле предмет провере током спровођења поступака надзора.

У поступку ажурирања сертификата, достављају се само она документација са којом је промена, услед које се спроводи ажурирање, директно или индиректно у вези.

У поступцима издавања сертификата о безбедности за превоз део – Б, није било прекорачења законског рока за издавање сертификата тј. прекорачења 4 (четири) месеца од момента достављања целокупне документације.

Висине такси за издавање, обнављање, ревидирање и ажурирање сертификата о безбедности за превоз – део Б, прописане су тарифним бројем 148. Закона о републичким административним таксама („Службени гласник РС” бр. 43/03, 51/03, 53/04, 42/05, 51/05, 101/05, 42/06, 47/07, 54/08, 05/09, 54/09, 35/10, 70/11, 55/12, 93/12, 47/13, 65/13, 57/14, 45/15, 83/15, 112/15, 50/16, 113/17, 50/18, 95/18, 38/19, 86/19, 90/19, 98/20, 144/20 и 62/21).

У досадашњој пракси нису се јављали проблеми са обрасцима сертификата о безбедности за превоз, део – Б изузев у поступцима са предузећима која не поседују довољне капацитете у погледу врсте или техничке опремљености железничких возила како би испуњавали услове за саобраћање

на целокупној јавној мрежи пруга Републике Србије. У тим случајевима, Дирекција за железнице је наводила ограничења у рубрици „5. Пруге на којима се обавља саобраћај” Обрасца сертификата.

Како се број железничких превозника континуално повећава из године у годину, а имајући у виду да постоји одређен број стручних и извршних кадрова на тржишту који се не повећава у складу са развојем истог као и да број железничких возила која саобраћају у оквиру железничког транспорта не расте сразмерно повећању броја оператера, јавља се проблем великих флукуација кадровских и других ресурса између постојећих и нових превозника. У складу са наведеним, а у циљу унапређења поступка у смислу једноставности и прегледности, Дирекција за железнице је дефинисала табеле за запослене и табеле за железничка возила у коју се уносе основне информације које су неопходне како би се испунили услови дефинисани законским оквиром и доказали адекватним исправама у прилогу. Железнички превозници приликом поступка издавања, обнављања или ажурирања сертификата, попуњавају наведене табеле и достављају их Дирекцији за железнице, заједно са пратећом документацијом која потврђује наводе из табела.

Од стране железничких превозника није било повратних информација, примедби и сугестија у смислу мишљења о поступку и начину издавања сертификата о безбедности за превоз – део Б.

VII. РЕЗУЛТАТИ И ИСКУСТВА ВЕЗАНА ЗА НАДЗОР НАД УПРАВЉАЧИМА ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ И ЖЕЛЕЗНИЧКИМ ПРЕВОЗНИЦИМА

Дирекција за железнице спроводи надзор над системом управљања безбедношћу управљача инфраструктуре и железничких превозника дефинисаних одредбама Прилога 2. и Прилога 5. Правилника 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 32/21) у складу са одредбама Правилника о заједничкој безбедносној методи за надзор безбедносног учинка након издавања сертификата о безбедности за превоз или сертификата о безбедности за превоз и за управљање железничком инфраструктуром („Службени гласник РС”, број 124/20).

1. Опис надзора

Дирекција за железнице спроводи надзорне аудите над системом управљања безбедношћу управљача железничке инфраструктуре и железничких превозника, по следећим фазама⁵:

- одређивање тема (области) надзора и тима запослених који врше надзор од стране одговорних лица Дирекције за железнице,
- достављање захтева за додатну документацију управљачу железничке инфраструктуре односно железничком превознику које је предмет надзора, по унапред изабраним областима надзора (ажуран документ о организацији и систематизацији радних места, ажурни поступци, документа настала током примене поступака итд.),
- израда контролних листи од стране запослених Дирекције за железнице који обављају надзор а затим и формирање плана надзора,
- достављање плана надзора управљачу железничке инфраструктуре односно железничком превознику које је предмет надзора,
- спровођење надзора у пословним просторијама и/или на извршним радним местима управљача железничке инфраструктуре односно железничког превозника које је предмет надзора,
- израда парцијалних извештаја о спроведеном надзору од стране свих чланова тима за извршење надзора – аудитора,
- обједињавање парцијалних извештаја у јединствени извештај,
- одржавање завршног састанка на коме се саопштава општа оцена надзора и решавају поједине недоумице уколико постоје (опционо),
- израда решења о наложеним мерама са роковима за поступање, и
- достављање решења о наложеним мерама управљачу железничке инфраструктуре односно железничком превознику које је било предмет надзора.

⁵ Алгоритам са детаљним описом свих фаза је дат у тачки 2) Прилога 6. овог Извештаја

Када је у питању спровођење надзора, методе које се користе су обављање интервјуа са запосленим лицима, изабраним у складу са расподелом одговорности дефинисаном у интерним документима друштва које је предмет надзора, уз преглед и узорковање документације која служи као доказ о спровођењу прописаних поступака.

Сем наведеног, у погледу контроле одржавања железничких возила, Дирекција за железнице, као тело надлежно за сертификацију Лица задужених за одржавање (ЕЦМ), спроводи надзорне аудите над носиоцима сертификата за функције одржавања као и периодичне провере радионица задужених за одржавање железничких возила и специјализованих радионица за одржавање склопова, делова и уређаја железничких возила значајних за безбедно одвијање железничког саобраћаја.

Током 2021. године, у надзорима над системом управљања безбедношћу, учествовало је укупно **8** (осам) запослених а у надзорима ЕЦМ и периодичним проверама радионица за одржавање железничких возила и специјализованих радионица за одржавање склопова, делова и уређаја железничких возила значајних за безбедно одвијање железничког саобраћаја **8** (осам) запослених лица Одељења за регулисање безбедности и интероперабилности у железничком саобраћају, жичаре и метро.

2. Поштовање законске обавезе о подношењу годишњих извештаја о безбедности до 30. јуна текуће године од стране управљача инфраструктуре и железничких превозника

Управљач инфраструктуре и два управљача индустријске железнице су доставили своје годишње извештаје о безбедности у року прописаном Законом о безбедности у железничком саобраћају („Службени гласник РС”, број 41/18), до 30. јуна 2022. године.

Четрнаест (14) железничких превозника, који су поседовали део А и део Б сертификата о безбедности за превоз и обављали превоз у 2021. години, као и један (1) железнички превозник који није обављао превоз у 2021. години, доставили су годишњи извештај о безбедности у року прописаном Законом о безбедности у железничком саобраћају („Службени гласник РС”, број 41/18), до 30. јуна 2022. године.

Један (1) железнички превозник, који је поседовао део А и део Б сертификата о безбедности за превоз, није доставио годишњи извештај о безбедности у року прописаном Законом о безбедности у железничком саобраћају, до 30. јуна 2022. године.

3. Број извршених надзора

По питању надзорних аудита над системима управљања безбедношћу, Дирекција за железнице је, током 2021. године, окончала 3 (три) надзорна аудита започета у 2020. години, спровела у потпуности 7 (седам) надзорних аудита и започела још 3 (три) надзорна аудита који су окончани почетком 2022. године.

У складу са наведеним Дирекција за железнице је у 2021. години радила на 13 (тринаест) надзорних аудита над системом управљања безбедношћу.

Надзорни аудити који су започети у 2020. години а окончани у 2021. години су спроведени у следећим друштвима:

- „Pannon Rail” d.o.o. Subotica, започет 15. септембра 2020. године, спроведен 6. новембра 2020. године, окончан 14. јануара 2020. године;
- „Локотранс” д.о.о. Суботица, започет 15. септембра 2020. године, спроведен 26. фебруара 2021. године, окончан 8. марта 2021. године; и
- „NCL - Neo Cargo Logistic” d.o.o. Beograd, започет 9. новембра 2020. године, спроведен у периоду 4-5. фебруара 2021. године, окончан 19. фебруара 2021. године.

Надзорни аудити у 2021. години спроведени у следећим друштвима:

- „Деспотија” д.о.о. Београд, спроведен 17. марта 2021. године;
- „Србија Воз” а.д. Београд, спроведен у периоду 23-28. април 2021. године;
- „ЗГОП” а.д. Нови Сад, спроведен 2. јуна 2021. године;
- „Србија Карго” а.д. Београд, спроведен у периоду 10-11. јун 2021. године;
- „Инфраструктура железнице Србије” а.д. Београд, спроведен у периоду 22 - 25. јун 2021. године;
- „Локотранс” д.о.о. Суботица, спроведен 25. августа 2021. године; и
- „А.Б. Превоз” д.о.о. Суботица, спроведен 27. августа 2021. године.

Надзорни аудити који су започети у 2021. години, а који услед одлагања или других оправданих околности, нису окончани пре краја календарске године, спроведени су у следећим друштвима:

- ЈП ЕПС Београд – Огранак ТЕНТ Обреновац – ЖТ, започет 15. новембра 2021. године, спроведен 15. децембра 2021. године а окончан 25. јануара 2022. године;
- НИС а.д. Нови Сад, започет 15. новембра 2021. године, спроведен 1. априла 2022. године а окончан 27. маја 2022. године; и
- „Комбиновани Превоз” д.о.о. Прокупље, започет 2. децембра 2021. године, спроведен у периоду 28. јануара 2022. године, окончан 9. фебруара 2022. године.

Дирекција за железнице је, током 2021. године, спровела 17 (седамнаест) надзорних аудита над лицима задуженим за одржавањем теретних кола (ЕЦМ) и носиоцима сертификата за функције одржавања, у 14 (четрнаест) привредних друштава:

- „МСК” Кикинда а.д;
- „Србија Карго” а.д. Београд;
- „ELIXIR ZORKA - Mineralna đubriva” d.o.o. Šabac;
- „ЗГОП” а.д. Нови Сад;
- ФЖВ „ЖЕЛВОЗ” д.о.о. Смедерево;
- „ХИП ПЕТРОХЕМИЈА” а.д. Панчево;
- „ИНТЕР-МЕХАНИКА” а.д. Смедерево;
- ЈП „Електропривреда Србије” Београд, Огранак ТЕНТ Обреновац;

- „НИС” а.д. Нови Сад ;
- HBIS GROUP Serbia Iron & Steel d.o.o. Beograd;
- Предузећу за ремонт шинских возила „МИП-РШВ” д.о.о. Ћуприја;
- „ШИНВОЗ” д.о.о. Зрењанин;
- „ТАТРАВАГОНКА БРАТСТВО” д.о.о. Суботица; и,
- „MOBILE CARGO & SUPPORT” d.o.o.

Дирекција за железнице је, током 2021. године, спровела 19 (деветнаест) периодичних провера радионица за одржавање железничких возила у 15 (петнаест) привредних друштава:

- „Србија Воз” а.д. Београд;
- „Србија Карго” а.д. Београд;
- „ЗГОП” а.д. Нови Сад;
- „ШИНВОЗ” д.о.о. Зрењанин;
- „ИНТЕР-МЕХАНИКА” а.д. Смедерево;
- „MIN Lokomotiva” d.o.o. Niš;
- S.R. „PNEUMATIK”
- „МСК” Кикинда а.д.;
- ЈП „Електропривреда Србије” Београд, Огранак ТЕНТ Обреновац;
- Предузећу за ремонт шинских возила „МИП-РШВ” д.о.о. Ћуприја;
- „Комбиновани превоз” д.о.о. Прокупље;
- „GOŠA FŠV” d.o.o.;
- ФЖВ „ЖЕЛВОЗ” д.о.о. Смедерево;
- HBIS GROUP Serbia Iron & Steel d.o.o. Beograd; и,
- „ТАТРАВАГОНКА БРАТСТВО” д.о.о. Суботица.

4. Број извршених инспекцијских надзора

Републичка инспекција⁶

Одсек за инспекцијске послове железничког саобраћаја, Сектора за инспекцијски надзор, налази се у саставу Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре.

Током 2021. године 2 (два) инспектора су отишла у пензију, од који је један задржан, те су послове инспекцијског надзора током 2021. године обављала 3 (три) инспектора.

Током 2021. године, извршени су инспекцијски надзори на пругама јавне железничке мреже и индустријским колосецима у радионицама и привредним субјектима. Том приликом су израђени записници, решења и службене белешке, дати у табели у наставку.

Редовни инспекцијски надзори су извршени углавном по усвојеном плану, а ванредни инспекцијски надзори, до прихватања контролних листа инспекцијског надзора, на основу представки грађана, заинтересованих лица и ванредних догађаја.

Однос између редовних и ванредних инспекцијских надзора највише је условљен настанком ванредних догађаја.

⁶ Подаци преузети из Годишњег извештаја о раду Републичке инспекције за железнички саобраћај за 2021. годину



Активност	2021. година
Број обрађених предмета	111
Редовни инспекцијски надзор	54
Ванредни инспекцијски надзор	24
Остала поступања	24
Записници	80
Службене белешке	20
Решења	32
Захтеви за покретање кривичних пријава	7
Кривичне пријаве	3

Покрајинска инспекција⁷

Одељење за инспекцијски надзор, Сектора за саобраћај и инспекцијски надзор, налази се у саставу Покрајинског секретаријата за енергетику, грађевинарство и саобраћај. Послове инспекцијског надзора у области железничког саобраћаја, обављају 2 (два) инспектора. Начелник Одељења за инспекцијски надзор у Сектору за саобраћај и инспекцијски надзор је 25.01.2021. године, решењем покрајинског секретара за енергетику, грађевинарство и саобраћај, распоређен на радно место. То је утицало да значајан део радног времена проведе на координацији рада инспектора у 7 инспекција које су у саставу одељења.

Реализација плана инспекцијског надзора у 2021. години, као и у 2020. години, обављала се специфичним околностима проузрокованих пандемијом заразне болести COVID-19 изазване вирусом SARS-CoV-2.

У 2021. години, инспектори су извршили 71 (седамдесет и један) надзор - излазак на терен, што је у наставку детаљније приказано табеларно:

Врсте надзора	Реализовано у 2020. години
Редован	22
Ванредан	14
Мешовити	није вршен - 0
Контролни	15
Допунски	није вршен - 0
Саветодавна посета	20
Укупан број	71

⁷ Подаци из Годишњег Извештаја о раду инспектора за железнички саобраћај за 2021. годину, број 143-347-46/2022-05

У вези свих наведених инспекцијских надзора састављени су записници, информације или службене белешке. Детаљан списак је дат табеларно:

Записник / Белешка / Решење	2021. година
Записници са наложеним мерама	34-мере кроз записник
Службене белешке	20
Решења	22-мере кроз решење
Препоруке	9

5. Сажетак примењених мера након надзора и инспекције

Дирекција за железнице

Имајући у виду анализе о критичним вредностима појединих показатеља безбедности из ранији Годишњих извештаја, резултате Коначних извештаја о истрагама Центра за истраживање несрећа у саобраћају као и податке о неправилностима и неусаглашеностима добијене током претходно спроведених оцена усаглашености документације и надзора над системима управљања безбедношћу управљача инфраструктуре и железничких превозника, Дирекција је током 2021. године акценат ставила на надзор следећих поступака:

- одржавање железничких возила;
- одржавање железничке инфраструктуре;
- расподела надлежности и одговорности кроз усаглашености описа радних места и описа активности радних места у интерним актима;
- праћење система управљања безбедношћу;
- дефинисање и праћење циљева безбедности;
- редовно поучавање;
- поступци при несрећама и незгодама; и
- израда Процена ризика од катастрофа и израда планова који јој следе.

У складу са наведеним, критеријуми дефинисани Прилогом 2. односно Прилогом 5. Правилника 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 32/21) који су најчешће проверавани током 2021. године, са процентуалним учешћем у броју одржаних надзорних аудита, су:

- Критеријум 2. – Контрола ризика у вези са одржавањем и набавком материјала – 85%;
- Критеријум 3. – Контрола ризика у вези са извођачима радова и контролом испоручилаца – 85%;
- Критеријум 5. – Документација система за управљање безбедношћу – 77%;
- Критеријум 6. – Расподела надлежности – 69%;
- Критеријум 9. – Гарантовање сталних побољшања – 54%;

- Критеријум 11. – Квалитативни и квантитативни циљеви организације за одржавање и побољшање безбедности као и планови и поступци за постизање тих циљева – 62%;
- Критеријум 13. – Поступци и методе за процене ризика и примену мера за контролу ризика за случај да из измењених услова експлоатације или новог материјала настану нови ризици за инфраструктуру или експлоатацију;
- Критеријум 14. – Програми обуке и поступци који обезбеђују да се одржи стручност особља и да се у складу са тим обављају послови – 62%;
- Критеријум 17 – Поступци који обезбеђују да се несреће, инциденти и остали догађаји који утичу на безбедност железничког саобраћаја пријаве, истраже и анализирају и да се предузму неопходне превентивне мере – 54%; и
- Критеријум 18. – Обезбеђивање планова за активности, узбуњивање и информисање у случају ванредних ситуација, у договору са надлежним органима – 54%.

Изузев наведених критеријума проверавани су и сви остали критеријуми. Избор осталих критеријума зависио је од специфичности система управљања безбедношћу како управљача јавне железничке инфраструктуре тако и сваког појединачног железничког превозника.

Осим проверавања критеријума, током надзорних аудита контролисано је и поступање по претходно наложеним мерама, отклањање некритичних неусаглашености, слабих тачака и неправилности утврђених при претходним надзорима.

Такође, током надзорног аудита, проверавано је и поступање по безбедносним препорукама, ако их је Центар за истрагу несрећа у саобраћају претходно насловио на друштво које је предмет надзора.

Након спровођења надзора, Дирекција за железнице је решењима о наложеним мерама прописала укупно **301** (три стотине и једну) корективну меру и одузела 1 (један) сертификат о безбедности за превоз, део - Б⁸.

У 2020. години је након 6 (шест) спроведених надзора, не рачунајући мере које су за након надзора започетог исте године наложене у овој години) наложено 128 (стотину двадесет и осам) корективних мера што је просечно 22 мере по извршеном надзору. Како је у 2021. години спроведено 13 (тринаест) надзора и наложено преко три стотине мера, уз 1 (један) одузет сертификат, закључујемо да је просечан број наложених мера (23) готово непромењен, што говори о јако спором сазревању и имплементацији система управљања безбедношћу у железнички систем Републике Србије.

Железничким превозницима је прописано укупно **250** (две стотине и педесет) мера, од којих се већина односила на недостатке у расподели одговорности, слабу имплементацију система управљања безбедношћу на нивоима друштава у целини, неадекватне интерне процедуре и недоследности у спровођењу истих као и друге неусаглашености са захтевима законским оквиром. Као велики проблем код железничких превозника, констатован је

⁸ Решење број 340-89-5/2021 од 22. фебруара 2021. године

недостатак кадрова на тржишту који познају елементе система управљања безбедношћу што за последицу има проблеме у имплементацији истог.

Услед значајних неусаглашености и неправилности у спровођењу и правилној примени законског оквира и система управљања безбедношћу, Дирекција за железнице је одузела један сертификат о безбедности за превоз, део - Б.

Управљачу инфраструктуре је прописана **51** (педесет и једна) мера, које се у највећој мери односе на поступке одржавања грађевинске инфраструктуре, правилну примену и спровођење интерних процедура и расподелу одговорности и надлежности на нивоу друштва. Важно је нагласити да управљач, услед објективних стручних, кадровских и финансијских разлога, не испуњава у потпуности све мере које му се током надзора налажу те је потребно перманентно налагање и понављање појединих мера у деловима или целини, посебно у области одржавања железничке инфраструктуре и одржавања железничке механизације.

Након издавања решења о наложеним мерама, Дирекција прати и анализира поступање по истим, а коначну оцену имплементације и потпуне примене даје након провере током наредног надзора.

Током анализа, уочене су заједничке слабости већине система управљања безбедношћу а које се посебно односе на поступке управљања ризицима, праћење система управљања безбедношћу и циљева безбедности, управљање документима и поступке за израду планова у варедним ситуацијама.

Анализама је утврђено да 28% корективних мера наложених од стране Дирекције за железнице у током 2021. године, није у целости или делимично спроведено у прописаним роковима. Иако се и даље ради о великом проценту неиспуњених мера, овај податак говори о значајном побољшању у односу на период 2020. - 2021. године, када тај проценат био и до 67%.

У складу са наведеним, као приоритети за надзор у наредном периоду, планирају се наставак надзора над поступцима одржавања железничких возила и инфраструктуре, праћењу система управљања безбедношћу и циљева безбедности и расподели надлежности и одговорности док ће посебан акценат бити на поступцима за које је у претходном периоду утврђено да представљају слабости у систему, као што су управљање ризицима, поступци поучавања и обука запослених као и поступци управљања документацијом.

Републичка инспекција⁹

Превентивно деловање у 2021. години огледало се у саветодавним инспекцијским надзорима. Као најугроженија област препозната је област - рад пружних сигнално-сигурносних уређаја (давачи бројача осовина и давачи путних прелаза), затим уградња радио-диспечерских уређаја на вучним возилима, по питању испуњености услова.

У 2021. години инспекција за послове железнице је на сајту МГСИ истакла контролне листе инспекцијских надзора и остала документа која примењује у

⁹ Подаци преузети из Годишњег извештаја о раду Одсека за инспекцијске послове железничког саобраћаја за 2021. годину

свом раду. Међутим, одговор субјеката на могућност самоконтроле је поприлично мали. НИС а.д. је субјекат код кога су обављане службене саветодавне посете на њихов захтев ради самоконтроле. Закључак је да субјекти још увек нису упознати са својим правима и повољностима која из њих произилазе. Инспекција за железнички саобраћај наставиће са промовисањем самоконтроле субјеката.

Ниво усклађености пословања и поступања надзираних субјеката који се мери контролним листама изражава низак ниво безбедносног ризика.

Приликом инспекцијских надзора инспекција је сачинила 80 записника и 20 службених белешки у којима су наведене мере које су надзираним субјектима препоручене у циљу отклањања уочених неправилности.

Инспекција за железнички саобраћај није утврдила нерегистроване субјекте. Није било неуједначеног поступања, стога није ни постојала потреба за предузимањем мера.

Посебна сарадња била је у координисаним и заједничким инспекцијским надзорима са инспекцијом за државне путеве на путним прелазима код Мале Крсне („ИЖС” 324/21) и Владичин Хан – тунел („ИЖС” 65/21), затим измештање цеви за одводњавање са новоизграђеног моста деонице I: петља Врање – петља Бујановац у km 539+990 и km 541+990. Такође, оставрена је и сарадња са грађевинском инспекцијом а у вези са Ханским тунелом.

Инспекција је у свом раду 2021. године имала два другостепена поступка: другостепено Решење које је потврдило првостепено Решење – заустављање цистерни корисника ELIXIR GROUP и Жалба на Решење, „ИЖС” и Градска општина Ледена Стена, број 340-06-157/21-18 од 18.06.2021. Другостепено Решење Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре број 340-01-252/21-04/2 од 20.09.2021. којим је усвојена жалба и поништено првостепено Решење.

Покрајинска инспекција

Реализација плана инспекцијског надзора у 2021. години обављала се, као и у 2020. години, у специфичним околностима проузрокованим пандемијом заразне болести COVID-19 изазване вирусом SARS-CoV-2. Због тога су инспектори у вршењу инспекцијског надзора посебну пажњу посвећивали заштитним мерама.

Редовни инспекцијски надзори су вршени коришћењем контролних листа које је Инспекција за послове железнице утврдила (37 контролних листа). Инспектори железничког саобраћаја су током 2021. године код надзираних субјеката обавили, у складу са чланом 13. став 2. Закона о инспекцијском надзору, укупно 28 службених саветодавних посета, о чему су састављане Службене белешке.

У вези превентивног деловања инспекције нису издавана акта о примени прописа. Од осталих активности у циљу превентивног деловања ови инспектори су у више наврата усмено предлагали да се усклади пословање и поступање надзираних субјеката у складу са прописима.

Укуно је било 56 лица која су као представници надзираних субјеката присуствовали службеним саветодавним посетама. Међутим овај број је знатно

већи обзиром на то да је у неким службеним саветодавним посетама коришћена Zoom платформа путем које су се пријављивали представници надзираних субеката и видео линком пратили излагање током службене саветодавне посете.

Користећи контролне листе у инспекцијском надзору инспектор за железнички саобраћај је утврдио само применом контролне листе број КЛ 005-02/05 „висок” ниво ризика и решењем наложио мере за њихово отклањање, посебно када је реч о дилатацијама и трулости прагова, док применом осталих контролних листа није утврђен „висок” ни „критичан” ниво ризика. Сходно томе нису предузете мере управљене према надзираном субјекту.

Код управљача јавне железничке инфраструктуре је, према контролним листама, утврђен средњи ниво ризика тј. усклађености са прописима.

Превозник „Србија Воз” а.д. Београд је показао висок ниво усклађености када је реч о саобраћају воза, опремљености, обележености и Службени и раду кондуктера.

Превозник „Србија Карго” а.д. Београд је показао средњи ниво усклађености. Поштовање реда вожње код овог превозника је у отежаним условима због недовољног броја машиновођа али и возних локомотива. Због тога су принуђени да свакодневно распуштају возове на превозном путу.

Изузев наведеног, инспекцијски надзор је вршен и над превозницима „Комбиновани Превоз” д.о.о Прокупље из Београда и „Трансагент Оператор” д.о.о. Београд из Београда у погледу организовања и учешћа запослених у комисијама за истраживање узрока несреће и незгоде у железничком саобраћају и провере извршења реда вожње.

Инспектори су у 2021. години наложили укупно 34 мере кроз записник и 22 мере кроз решење како би се отклониле утврђене незаконитости у пословању и поступању надзираних субјеката.

Укупно је отклоњено 34 мера наложених кроз записник и 17 мера наложених кроз решење. За 5 наложених мера кроз решење још теку рокови.

Овде нису урачунате изречене корективне мере путем препорука. Нерегистровани субјекти нису утврђени.

Током инспекцијских надзора у 2021. години утврђено је да се задржао проблем недовољног броја железничких радника, посебно у организационом делу за одржавање пруга (ЗОП), и у делу за електротехничке послове (ЕТП). Због тога се код управљача генеришу ризици што доводи до смањења безбедност железничког саобраћаја. У пакету додатне услуге управљач нуди маневрисање и друге услуге које, због недовољног броја железничких радника, тешко може да обави. Настали ризици који утичу на безбедност саобраћаја произилазе из:

- укидања радног места чувара пруге-опходара чије је постојање везано искључиво за безбедност извршења железничког саобраћаја;
- укидања радног места чувара путног прелаза тако да се већина путних прелаза проглашава „непоседнутим” без промене пројекта осигурања саобраћаја предметног путног прелаза и решења надлежног министарства о прихватању те промене;
- нерационалног смањења броја железничких радника који обављају послове одржавања јавне железничке инфраструктуре тако да се јавна железничка инфраструктура не може одржавати на задовољавајућем

нивоу. Због тога је настало више несрећа и незгода у току 2021. године јер је стање железничке инфраструктуре незадовољавајуће.

Због застареле технологије сигнално-сигурносних средстава и немогућности набавке резервних делова (техника стара преко 40 година), присутно је отказивање система које за последицу има поремећаје у извршењу железничког саобраћаја. Служба за одржавање сигнално-сигурносних уређаја нема потребан број извршилаца за отклањање сметњи у прописаним роковима услед чега:

- сметње остају преко викенда тј. од петка поподне до понедељка пре подне;
- за механичаре није обезбеђен превоз до места сметње тако да постоје случајеви да возила МУП превозе СС и ЕТП механичаре на место настанка сметње у циљу нормализовања саобраћаја пре свега преко путних прелаза;

Појава великог броја отуђења делова уређаја и опреме железничке инфраструктуре имају за последицу поремећаје у саобраћају возова, а у више случајева и угрожену безбедност саобраћаја. Управљач није подносио прекршајне или кривичне пријаве у циљу санкционисања поступака и спречавања даљих крађа.

Стање железничких инфраструктурних капацитета на територији АП Војводине је током 2021. године почело значајно да се мења у односу на претходни период. Уочљив је недостатак железничких радника тако да се задржала у пракси незаконита активност а то је објављивање „непоседнутог службеног места” или „непоседнутог путног прелаза”. Такође је био присутан и велики број сметњи на јавној железничкој инфраструктури који се није отклањао дуге време услед недостатка средстава и опреме. У железничким станицама, које су биле предмет надзора, су извршене израде нових Пословних редова станица у складу са чл. 41. Закона о безбедности у железничком саобраћају и одредбама Упутства за израду Пословног реда станице на подручју „Инфраструктуре железнице Србије” а.д. („Службени гласник Железнице Србије”, број 21/17). Међутим, у Пословним редовима станица I део нису се вршиле исправке и допуне, већ се прилагао телеграм управљача као основ за одступање у технолошком или техничком сегменту. То наравно није могуће јер се није водило рачуна о снази аката. О томе су изречене корективне мере које је управљач прихватио. У 2021. години библиотека прописа код управљача је потпуно ажурирана у електронском облику али све станице нису у могућности на овај начин да ипрате прописе и формирају библиотеку.

Редовни надзори у „Србија Воз” а.д. Београд су имали задатак да утврде ризике у пословању и поступању овог надзираног субјекта. Осим ситнијих пропуста, који су отклањани на лицу места или уз прописане рокове, нису утврђени високи или критични ризици. Библиотека прописа код секција за СТК и ОЈ није уређена. Поново је било актуелно отварање ормана за пнеуматику и дизање роло врата у кабини за путнике, што је инспектор корективним мерама отклонио. Током 2021. године је било честог кашњења возова проузрокованих стањем инфраструктуре (радови, затвори, несреће и незгоде и др.).

Инспектори су током 2021. године обавили редовне инспекцијске надзоре код следећих власника индустријских колосека: Стандард гас – Озаци, Гранолис – Суботица, Центар за рециклажу –Нови Сад, ХИП-Петрохемија Панчево,

Специјална лука Панчево, НИС а.д. Нови Сад – РНП Панчево, Гранекспорт Панчево, Агроглобе Нови Сад – силос Рума, Лука ЛЕГЕТ Сремска Митровица, Викториа Оил Шид, Конзул Нови Сад – силос Шид, Млинтест Шид, МСК Кикинда.

На територији АП Војводине имамо укупно 982 путна прелаза по званичној евиденцији управљача јавне железничке инфраструктуре. Инспекцијски надзор код управљача у вези путних прелаза био је усмерен на уређење путних прелаза. Управљач јавне железничке инфраструктуре је потписао уговор о одржавању путних прелаза са свим општинама и градовима на територији АП Војводине.

На путним прелазима који су били предмет инспекцијског надзора неправилности су отклањане на основу налога инспектора усмереног према управљачу јавне железничке инфраструктуре. Након надзора или после саветодавне посете отклоњене су неправилности на 15 путних прелаза. По решењу надлежног инспектора управљач је на 4 путна прелаза поступао у складу са чланом 63. став 2. Закона о железници, односно управљач је привремено изместио железничке елементе путних прелаза а управљач пута је ускладио саобраћајну сигнализацију са новонасталом ситуацијом.

Инспектори су решењем наложили трајно укидање једног путног прелаза а препоруком су обавезали управљача јавне железничке инфраструктуре на укидање другог путног прелаза. Процедура је у потпуности извршена.

6. Кратак преглед жалби управљача инфраструктуре на услове из сертификата о безбедности за превоз Део А или Део Б железничких превозника

У току 2021. године није било жалби управљача инфраструктуре на услове дефинисане у сертификатима железничких превозника.

7. Кратак преглед жалби железничких превозника на услове из сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром управљача инфраструктуре

У току 2021. године није било жалби железничких превозника на услове дефинисане у сертификату управљача инфраструктуре.

8. Искуства Дирекције за железнице у вези са применом заједничке безбедосне методе за процену и оцену ризика

Дирекција је током надзора извршених 2021. године, али и током надзора спроведених ранијих година, утврдила да железничка предузећа, и даље, у највећој мери, не спроводе обавезу примене заједничке безбедосне методе за процену и оцену ризика ни у случајевима који очигледно представљају техничке, технолошке и/или организационе промене. Разлози за утврђено леже у чињеници да се ради о методи која представља новост у железничком систему те да на нивоу целог система још увек не постоји свест о важности управљања ризицима при променама.

Најчешћа промена коју железнички превозници спроводе је повећање броја запослених уз увођење нових радних места те измене описа надлежности

и одговорности радних места у оквиру интерних аката којима се дефинише организација и систематизација послова у друштву. У овим ситуацијама најчешће не долази до усаглашавања постојећих интерних аката које регулишу област управљања безбедношћу са актом о организацији и систематизацији послова у друштву. Неспровођење мера за контролу ризика у овим случајевима доводи до тога да запослени врло често не могу да препознају своје надлежности и одговорности у оквиру система управљања безбедношћу.

Важно је напоменути да у Републици Србији до марта 2020. године, није постојало независно тело за оцену правилне примене заједничке безбедносне методе за оцену и процену ризика (Assessment Body – ASBo), што је представљало додатни проблем за све актере у железничком саобраћају. Дирекција за железнице је 12. марта 2020. године привредном друштву „ТОК-КОНТРОЛ” ДОО из Новог Сада Решењем број 340-25-5/2020, издала Сертификат о испуњености услова које мора да испуни тело за оцену ризика са роком важења од 2 (две) године. Сертификат је обновљен 11. марта 2022. године, Решењем број 340-245-5/2022 са роком важења од 1 (једне) године.

У 2021. години, друштво „ТОК-КОНТРОЛ” ДОО није спроводило независну оцену правилне примене заједничке безбедносне методе за оцену и процену ризика.

Дирекција за железнице је током 2021. године, након спроведеног надзора, наложила корективну меру у смислу примене заједничке безбедносне методе за процену и оцену ризика друштву „Локотранс” д.о.о. Београд, услед измена у организационој структури и броју запослених на извршним пословима у области железничког саобраћаја.

Сем наведеног, након надзорног аудита у Јавном предузећу ЕПС – Огранак ТЕНТ Обреновац – Железнички транспорт, Дирекција за железнице је наложила меру трајног карактера да за промене које се утврде као значајне, постоји обавеза ангажовања независног тела за оцену ризика у складу са чланом 8. Закона о безбедности у железничком саобраћају („Службени гласник РС”, број 41/18).

Остале мере које је Дирекција за железнице налагала, односе се на неправилности или непотпуности писаних процедура за спровођење заједничке безбедносне методе за процену и оцену ризика при променама.

Дирекција за железнице ће током надзора које буде спроводила у наредном периоду, пратити и вршити проверу примене заједничке безбедносне методе за процену и оцену ризика при променама код управљача инфраструктуре и свих железничких превозника.

Такође, Дирекција за железнице ће континуално пратити рад независног тела за оцену правилне примене заједничке безбедносне методе за оцену и процену ризика.

9. Искуства управљача инфраструктуре и железничких превозника у примени заједничке безбедносне методе за процену и оцену ризика

Дирекција се о искуствима примене заједничке безбедносне методе за процену и оцену ризика од стране управљача инфраструктуре и железничких превозника, информисхе током надзорних аудита и кроз годишњи извештај о безбедности.

Важно је напоменути да код појединих управљача инфраструктуре и железничких превозника још не постоји свест о обавези спровођења ЗБМ за процену и оцену ризика при променама у систему, те да, у складу са тим, постоје различите формулације у тачки „оцена ризика“ коју годишњи извештај о безбедности обухвата. Дирекција за железнице ће по овом питању и у наредном периоду обухватити овај проблем током спровођења надзорних аудита код управљача инфраструктуре и железничких превозника.

Друштва која су у 2021. години, започела или спроводила ЗБМ за процену и оцену ризика при променама у систему, су:

- „Инфраструктура железнице Србије” а.д.Београд,
- „Србија Карго” а.д. Београд,
- „Србија Воз” а.д. Београд,
- „Eurorail Logistics” d.o.o.
- „Lokotrans” d.o.o.

„Инфраструктура железнице Србије” а.д. Београд

У складу са Заједничком безбедносном методом за процену и оцену ризика у „Инфраструктура железнице Србије” а.д. су током 2021. године спроведена два поступка оцено ризика:

1. Спровођење поступка оцено ризика у вези значајне промене у железничком систему која може имати утицаја на безбедност железничког саобраћаја на прузи (Београд Центар) - Нови Сад - Суботица - државна граница - (Kelebia); и,
2. Спровођење поступка оцено ризика на основу Уговора број 66207-001-1 за саобраћај воза који врши динамичка тестирања DBST.

Решењем број: 1/2021-2098 од 17.09.2021. године, друштву за управљање јавном железничком инфраструктуром, наложено је спровођење поступка оцено ризика у вези значајне промене у железничком систему која може имати утицаја на безбедност железничког саобраћаја на прузи (Београд Центар) - Нови Сад - Суботица - државна граница - (Kelebia) и именовано лице задужено за правилно спровођење поступка оцено ризика. Решењем број 1/2021-2201 од 30.09.2021. године именоване су групе стручњака по структурним и функционалним подсистемима за спровођење поступка оцено ризика на прузи (Београд Центар) - Нови Сад - Суботица - државна граница - (Kelebia) и то за структурне подсистеме: инфраструктура, енергија и контрола, управљање и сигнализација и функционални подсистем регулисање и управљање саобраћајем.

Групе стручњака су у складу са Заједничком безбедносном методом за процену и оцену ризика и Прилогом 4. Пословника СУБ ИЖС спровеле поступак оцено ризика са дефинисањем мера контроле ризика. Комплетана

документација достављена је сертификованом телу за оцену ризика (AzBo) које је доставило Извештај о оцени безбедности правилне примене процеса управљања ризиком промене број ИЗ.ОБ-01.0/03.22; ИЗ.ОБ-02.0/03.22 (подсистем инфраструктура); ИЗ.ОБ-03.0/03.22 (подсистем енергија) и ИЗ.ОБ-04.0/03.22 (подсистем контрола, управљање и сигнализација).

За потребе саобраћаја тест воза који врши динамичка тестирања на деоници Београд Центар - Стара Пазова магистралне пруге Београд Центар - Стара Пазова - Шид - државна граница - (Tovarnik) и деоници Стара Пазова - Нови Сад, магистралне пруге (Београд Центар) - Стара Пазова - Нови Сад - Суботица - државна граница - (Kelebia) спроведен поступак оцене ризика који је вршила група стручњака именована Решењем број 1/2021-2201 од 30.09.2021. године.

Група стручњака је у складу са Заједничком безбедносном методом за процену и оцену ризика и Прилогом 4. Пословника СУБ ИЖС спровела поступак оцене ризика са дефинисањем мера контроле ризика и израђене су контролне листе (које су садржале мере контроле ризика) доставили свим странама укљученим у поступке динамичких тестирања (извођача радова, надзора, железничких превозника и управљача инфраструктуре). Документација којом се доказује спровођење ЗБМ није достављана сертификованом телу за оцену ризика (AzBo) због ограничене употребе спроведеног поступка и прописаних мера контроле.

„Србија Карго” а.д. Београд

У складу са Заједничком безбедносном методом за процену и оцену ризика у „Србија Карго” а.д. је током 2021. године спроведен један поступак оцене ризика: „Анализа ризика уградње еластомера на вучно одбојним уређајима теретних кола”.

Анализе су спроведене према ЗБМ за процену и оцену ризика у складу са интерном процедуром друштва П.СУБ.18.

Анализом ризика уградње еластомера на вучно одбојним уређајима теретних кола утврђено је да наведена промена има средњи утицај на безбедност железничког саобраћаја.

„Србија Воз” а.д. Београд

У 2021. години у „Србија Воз” а.д. се започело са спровођењем једног (1) поступка оцене ризика, на основу најаве завршетка модернизације и изградње пруге Београд Центар - Нови Сад за брзине до 200 km/h (промене техничке природе): „Оцена ризика за измењене услове експлоатације на прузи Београд Центар – Нови Сад – (Суботица) за брзине до 200 km/h”.

Поступак је спроведен према Пословнику Система за управљање безбедношћу (СУБ) „Србија Воз” а.д. Група стручњака је спровела поступке оцене ризика (на основу законских и подзаконских аката, техничке спецификације интероперабилности, интерних докумената управљача железничком инфраструктуром и интерних аката „Србија Воза” а.д.) за измењене

услове експлоатације за возила „Србија Воз” а.д. (ЕМГ серије 410/418). Израђени су Регистар опасности и Регистар ризика.

Закључак Групе стручњака - после спроведеног поступка оцене ризика, обзиром да није било случаја немогућности достизања прихватљивог нивоа ризика, није утврђена потреба за дефинисањем додатних мера безбедности. Извршено је ажурирање Пословника Система за управљање безбедношћу специфичностима прописа везаних за обављање саобраћаја на пругама опремљеним ERTMS/ETCS системима за регулисање и управљање саобраћајем.

„Lokotrans” d.o.o.

На основу наложених мера од стране Дирекције за железнице по решењу број 340-940-4/2021 од 17. новембра 2021. године, од стране стручне комисије, извршена је једна (1) оцена ризика при промени у друштву која утиче на безбедност саобраћаја у складу са тачком 3.4. Пословника СУБ и писаном процедуром Поступак оцене ризика при променама у друштву које имају утицај на безбедност саобраћаја (S 1.13).

Анализом ризика утврђено је да организационе промене у предузећу имају веома мали утицај на безбедност у железничком саобраћају. У складу са насталом променом у предузећу, извршене су промене у Правилнику о организацији и систематизацији друштва које су имплементирани и у Пословник СУБ, документацији за сертификат део Б као и осталим процедурама.

„Eurorail Logistics” d.o.o.

У складу са Заједничком безбедносном методом за процену и оцену ризика у „Eurorail Logistics” d.o.o. је током 2021. године спроведен један поступак оцене ризика: „Оцена ризика у вези доношења новог Правилника о организацији и систематизацији послова”.

На основу сагледавања свих критеријума, комисија је става да организациона промена, у смислу доношења новог Правилника, није значајна промена у систему.

VIII. ЗАКЉУЧАК

Акценат деловања Дирекције за железнице је у 2021. години био на спровођењу надзора над системима управљања безбедношћу управљача и железничких превозника, посебно у следећим областима:

- одржавању железничких возила;
- одржавању железничке инфраструктуре;
- расподели надлежности и одговорности кроз усаглашености описа радних места и описа активности радних места у интерним актима;
- праћењу система управљања безбедношћу;
- дефинисању и праћењу циљева безбедности;
- планирању и спровођењу редовног поучавања;
- поступцима железничких предузећа при несрећама и незгодама; и
- израда Процена ризика од катастрофа и израда планова који јој следе.

Током 2021. године, окончана су 3 (три) надзорна аудита започета у 2020. години, спроведено је у потпуности 7 (седам) надзорних аудита и започета су још 3 (три) надзорна аудита која су окончана током 2022. године, након којих је наложено укупно **301** (три стотине и једна) мера и одузет 1 (један) сертификат о безбедности за превоз – део Б.

Управљачу инфраструктуре је наложена **51** (педесет и једна) корективна мера које се, у највећем броју, односе на поступке одржавања грађевинске инфраструктуре и механизације, правилну примену и спровођење интерних процедура и расподелу одговорности и надлежности на свим нивоима друштва.

У складу са наведеним, план за наредну годину је наставак надзора над поступцима одржавања железничких возила и инфраструктуре а акценат ће бити стављен на праћење система управљања безбедношћу и циљева безбедности, примену заједичке безбедносне методе за оцену и процену ризика при променама, планова за поступање у ванредним ситуацијама, поучавање и обуку запослених и управљање документацијом.

У склопу провере усаглашености са захтевима прописаним Анексом II АТМФ-а Дирекција за железнице је, током 2021. године, спровела 17 (седамнаест) надзорних аудита над лицима која поседују сертификат о испуњености услова за лице задужено за одржавање теретних кола (ЕЦМ) и носиоца сертификата за функције одржавања. Након извршених надзора наложено је укупно 97 (деведесет и седам) мера, које се углавном односе на захтеве везане за оцену ризика, праћење, израду годишњег извештаја и комплетност досијеа железничког возила. У складу са наведеним, Дирекција за железнице ће и у наредном периоду контролисати испуњеност захтева у циљу унапређења система одржавања железничких возила и, у вези са тим, подизања безбедности железничког саобраћаја.

Извршено је **19** (деветнаест) периодичних провера радионица за одржавање железничких возила и специјализованих радионица за одржавање железничких возила. Нарочита пажња посвећена је надзорним активностима које се односе на измењене услове за сертификацију радионица и специјализованих радионица за одржавање железничких возила прописаних

Правилником о условима које морају испуњавати радионице за одржавање железничких возила („Службени гласник РС”, број 38/21).

Дирекција за железнице је у току 2021. године донела **9** (девет) подзаконских аката.

ЦИНС је у 2021. години отворио и окончао **4** (четири) истраге, од којих су 2 (две) истраге из 2021. године и 2 (две) истраге из 2020. године, окончане у 2021. години. На основу 4 (четири) окончане истраге ЦИНС је издао **29** безбедносних препорука у 2021. години. Дирекција је решењима налагала мере и континуално пратила примену безбедносних препорука ЦИНС-а од стране управљача инфраструктуре и железничких превозника. Додатну проверу примене безбедносних препорука, Дирекција је вршила кроз надзорне аудите.

Анализом нивоа безбедности, на основу података о заједничким показатељима безбедности, констатовано је смањење нивоа безбедности железничког саобраћаја у 2021. години.

Укупан број несрећа на јавној железничкој мрежи у 2021. години је за око **15%** већи него у претходној календарској години. Узроци који су у највећој мери утицали на овакво стање су:

- значајан пораст броја налета на одрон и растиња које се обрушава на колосек или залази у слободан профил услед временских непогода;
- значајан број откачињања и упадања појединих елемената контактне мреже услед дотрајалости, пропадања и неадекватног одржавања;
- повећање броја исклизнућа услед лошег стања јавне мреже пруга, што је последица дугогодишњег недовољног улагања и неадекватних ресурса за одржавање;
- континуално повећање броја несрећа на путним прелазима услед непажње или немара управљача друмских возила;
- учестали пожари у железничким возилима услед старости возног парка, дотрајалости одређених компоненти, замора материјала и неадекватног одржавања.

По питању прекурсора несрећа, у 2021. години се драматично повећао, за више од **300%** у односу на претходну календарску годину, број случајева проласка воза или маневарског састава поред сигнала који забрањује даљу вожњу и пресецања скретница. Као основни разлози су утврђени лични пропусти управљача железничких возила и извршног особља управљача, са појединачном или заједничком одговорношћу, што отвара питања адекватности познавања прописа и концентрације током рада. Такође запажено је континуално повећање случајева лома шине или деформације колосека, што је последица општег стања и пропадања мреже јавних пруга као и неадекватног одржавања.

Номиналне вредности показатеља за израчунавање економских последица несрећа у 2021. години се мењају сразмерно обиму саобраћаја односно броју пређених возних километара из године у годину.

Укупан броја тешко повређених и погинулих лица у 2021. години је у границама вредности од претходне календарске године, посебно имајући у виду да се и даље доста случајева усмрћења Н.Н лица односи на мигранте.

IX. ИЗВОРИ ПОДАТАКА

1. Изјава о мрежи 2022. са деветим изменама и допунама број: 5/2021-333-135 од 12.02.2021. године;
2. Коначан извештај о истрази несреће ЖС - 03/20, Центар за истраживање несрећа у саобраћају, бр. 340-00-2/2020-02-1-53;
3. Коначан извештај о истрази озбиљне несреће ЖС - 04/20, Центар за истраживање несрећа у саобраћају, бр. 340-03-1/2020-02-3-42;
4. Коначан извештај о истрази несреће ЖС - 01/21, Центар за истраживање несрећа у саобраћају, бр. 340-01-1/2021-02-1-48;
5. Коначан извештај о истрази озбиљне несреће ЖС - 02/21, Центар за истраживање несрећа у саобраћају, бр. 340-01-1/2021-02-2-42;
6. Годишњи извештај о раду Сектора за инспекцијски надзор за железнички саобраћај за 2021. годину;
7. Годишњи извештај о раду Републичке инспекције за железнички саобраћај за 2021. годину;
8. Годишњи извештај о безбедности за 2021. годину, „Инфраструктура железнице Србије” а.д. Београд;
9. Годишњи извештај о безбедности на подручју индустријске железнице за 2021. годину, ЈП „Електропривреда Србије” Огранак ТЕНТ Београд – Обреновац;
10. Годишњи извештај о безбедности за управљање инфраструктуром индустријске железнице за 2021. годину, ЈП „Електропривреда Србије” Огранак ТЕНТ Београд – Обреновац;
11. Годишњи извештај о безбедности индустријске железнице за превоз ТЕНТ за 2021. годину, ЈП „Електропривреда Србије” Огранак ТЕНТ Београд – Обреновац;
12. Годишњи извештај о безбедности железничког превозника за 2021. годину, „HBIS Group Serbia Iron & Steel” d.o.o. Београд;
13. Годишњи извештај о безбедности за управљање инфраструктуром индустријске железнице за 2021. годину, „HBIS Group Serbia Iron & Steel” d.o.o. Београд;
14. Годишњи извештај о безбедности за 2021. годину, „Србија Карго” а.д. Београд;
15. Годишњи извештај о безбедности за 2021. годину, „Србија Воз” а.д. Београд;
16. Годишњи извештај о безбедности за 2021. годину, „Комбиновани превоз” д.о.о. Прокупље;
17. Годишњи извештај о безбедности за 2021. годину, „Деспотија” д.о.о. Београд;
18. Годишњи извештај о безбедности за 2021. годину, „ЗГОП” а.д. Нови Сад;
19. Годишњи извештај о безбедности за 2021. годину, „Pannon Rail” d.o.o. Subotica;
20. Годишњи извештај о безбедности за 2021. годину, „АТМ БГ” ДОО БЕОГРАД - Нови Београд;
21. Годишњи извештај о безбедности за 2021. годину, „Локотранс” д.о.о. Београд;



22. Годишњи извештај о безбедности за 2021. годину, „EURORAIL LOGISTICS” DOO BEOGRAD;
23. Годишњи извештај о безбедности за 2021. годину, „S Rail” d.o.o. Суботица;
24. Годишњи извештај о безбедности за 2021. годину, „TRANSAGENT OPERATOR” DOO BEOGRAD;
25. Годишњи извештај о безбедности за 2021. годину, „Rail Transport Logistic” DOO BEOGRAD – Novi Beograd;
26. Годишњи извештај о безбедности за 2021. годину, „НИС” а.д. Нови Сад;

I – 01 Број: 340–1475/2022

У Београду, 29. септембра 2022. године



В. Д. ДИРЕКТОРА

Тазар Мосуровић

ПРИЛОЗИ

**ИЗВЕШТАЈА ДИРЕКЦИЈЕ ЗА ЖЕЛЕЗНИЦЕ О СТАЊУ БЕЗБЕДНОСТИ
У ЖЕЛЕЗНИЧКОМ САОБРАЋАЈУ ЗА 2021. ГОДИНУ**

САДРЖАЈ ПРИЛОГА

ПРИЛОГ 1.1

Мапа јавне железничке мреже Републике Србије	1
Карта индустријске железнице „HBIS Group Serbia Iron & Steel” Београд	2
Шема индустријске железнице ЈП ЕПС – Огранак ТЕНТ Обреновац	3

ПРИЛОГ 1.2

Списак железничких превозника	4
Списак управљача инфраструктуре	5
Списак управљача инфраструктуре индустријске железнице	5
Списак сертификата издатих за превоз на индустријској железници	5

ПРИЛОГ 2

Организациони дијаграм Дирекције за железнице	1
Дијаграм односа са другим надлежним органима	1

ПРИЛОГ 3

Подаци о броју оставарених возних километара у периоду 2016 – 2021. година	1
1) Показатељи који се односе на несреће.....	2
2) Тешко повређена и погинула лица, по врстама несрећа	9
3) Показатељи који се односе на опасну робу	14
4) Показатељи који се односе на самоубиства	16
5) Показатељи који се односе на прекурсоре несрећа.....	16
6) Показатељи за израчунавање економских последица несрећа	22
7) Показатељи који се односе на техничку безбедност инфраструктуре	23

ПРИЛОГ 4

Измене закона и других прописа из области безбедности железничког саобраћаја	1
--	---

ПРИЛОГ 5

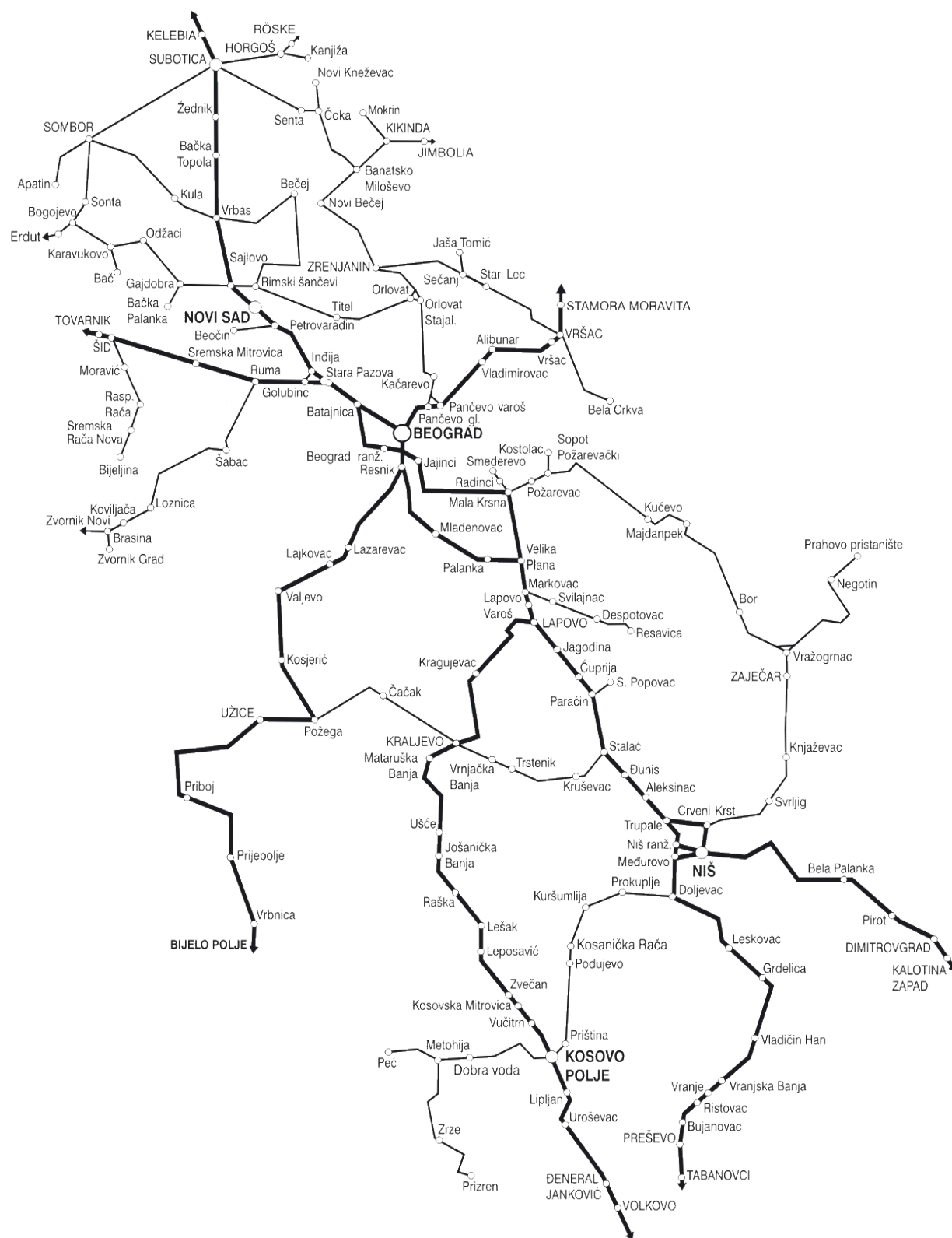
1) Сертификати о безбедности за управљање железничком инфраструктуром.....	1
2) Сертификати о безбедности за управљање индустријском железницом.....	1
3) Сертификати о безбедности за превоз, део – А.....	2
4) Сертификати о безбедности за превоз, део – Б, домаћи превозници	4
5) Сертификати о безбедности за превоз, део – Б, страни превозници	6
6) Сертификати о безбедности индустријске железнице за превоз.....	6

ПРИЛОГ 6

1) Алгоритам поступка издавања сертификата о безбедности	1
2) Алгоритам поступка надзора над системом управљања безбедношћу	2

ПРИЛОГ 1.1

Мапа јавне железничке мреже Републике Србије

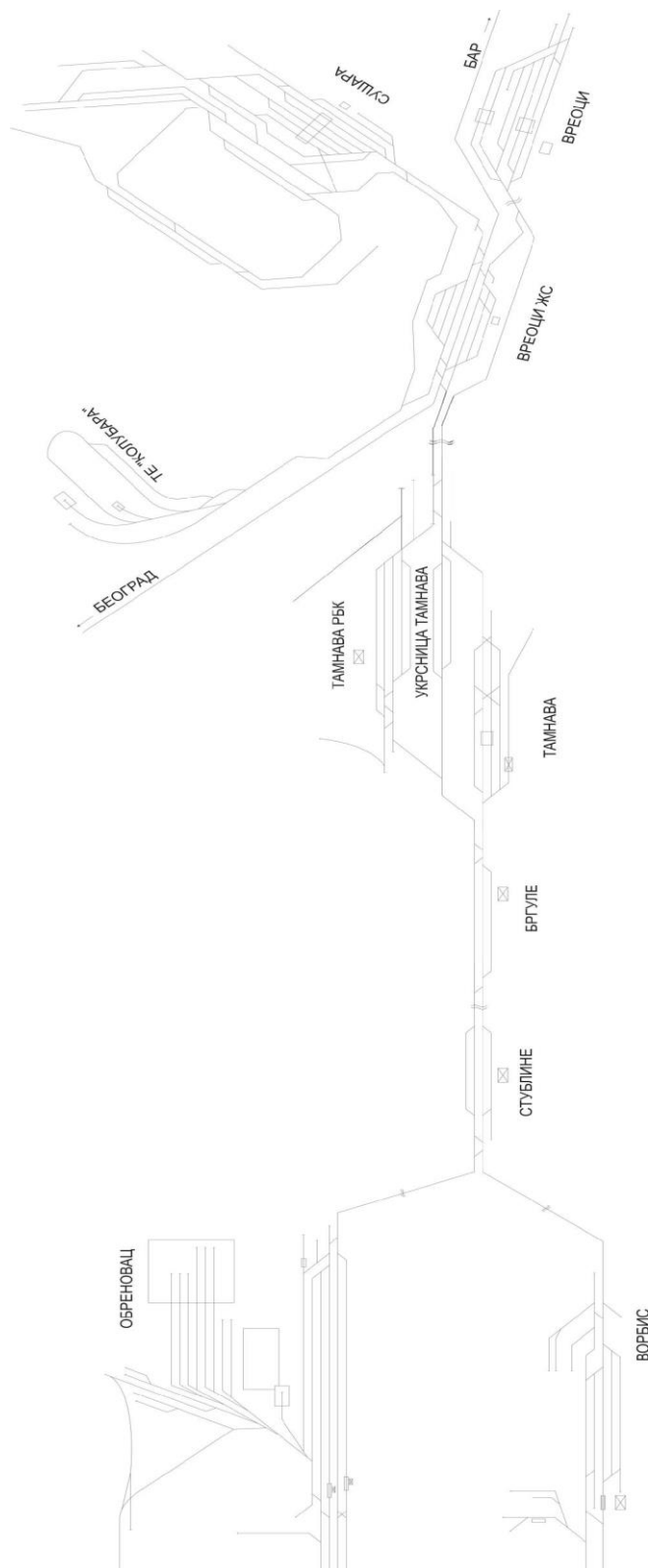




Карта индустријске железнице „HBIS Group Serbia Iron & Steel” Београд



Шема индустријске железнице ЈП ЕПС – Огранак ТЕНТ Обреновац



**ПРИЛОГ 1.2****Списак железничких превозника закључно са 31.12.2021. године**

Р. бр.	пословно име железничког превозника	врста превоза	EIN део А	EIN део Б
1.	Комбиновани превоз д.о.о. Прокупље	превоз терета који укључује превоз опасног терета	RS1120170001	RS1220170001
2.	Деспотија д.о.о. Београд	превоз терета за сопствене потребе	RS1120170002	RS1220170002
3.	ЗГОП а.д. Нови Сад	превоз терета за сопствене потребе	RS1120170003	RS1220170003
4.	AB Prevoz d.o.o. Subotica	превоз терета који укључује превоз опасног терета	RS1120170004	RS1220200001
5.	Pannon Rail d.o.o. Subotica	превоз терета који укључује превоз опасног терета	RS1120180001	RS1220180002
6.	ЈП ЕПС Београд - Огранак ТЕНТ - Железнички транспорт Обреновац	превоз терета за сопствене потребе	RS1120180003	RS1220180003
7.	АТМ БГ ДОО БЕОГРАД - Нови Београд	превоз терета за сопствене потребе / предузеће за одржавање подсистема енергија	RS1120190001	RS1220190001
8.	Локотранс д.о.о. Суботица	превоз терета који укључује превоз опасног терета	RS1120190002	RS1220190002
9.	Transagent Operator doo Beograd	превоз терета који не укључује превоз опасног терета	RS1120190003	RS1220200002
10.	EURORAIL LOGISTIC DOO BEOGRAD	превоз терета који укључује превоз опасног терета	RS1120190004	RS1220190003
11.	НИС а.д. Нови Сад	превоз терета који укључује превоз опасног терета	RS1120200001	RS1220200003
12.	Global Neologistics d.o.o. Beograd	превоз терета који укључује превоз опасног терета	RS1120210001	RS1220210002
13.	Србија Карго а.д. Београд	превоз терета који укључује превоз опасног терета	RS1120210002	RS1220210004
14.	Rail Transport Logistic d.o.o. Beograd	превоз терета који укључује превоз опасног терета	RS1120210003	RS1220210003
15.	Србија Воз а.д. Београд	превоз путника	RS1120210004	RS1220210005



Списак управљача инфраструктуре закључно са 31.12.2021. године

Р. бр.	пословно име управљача инфраструктуре	област управљања	EIN
1.	Инфраструктура железнице Србије а.д. Београд	у складу са Прилогом 6. Изјаве о мрежи	RS2120170001

Списак управљача инфраструктуре индустријске железнице закључно са 31.12.2021. године

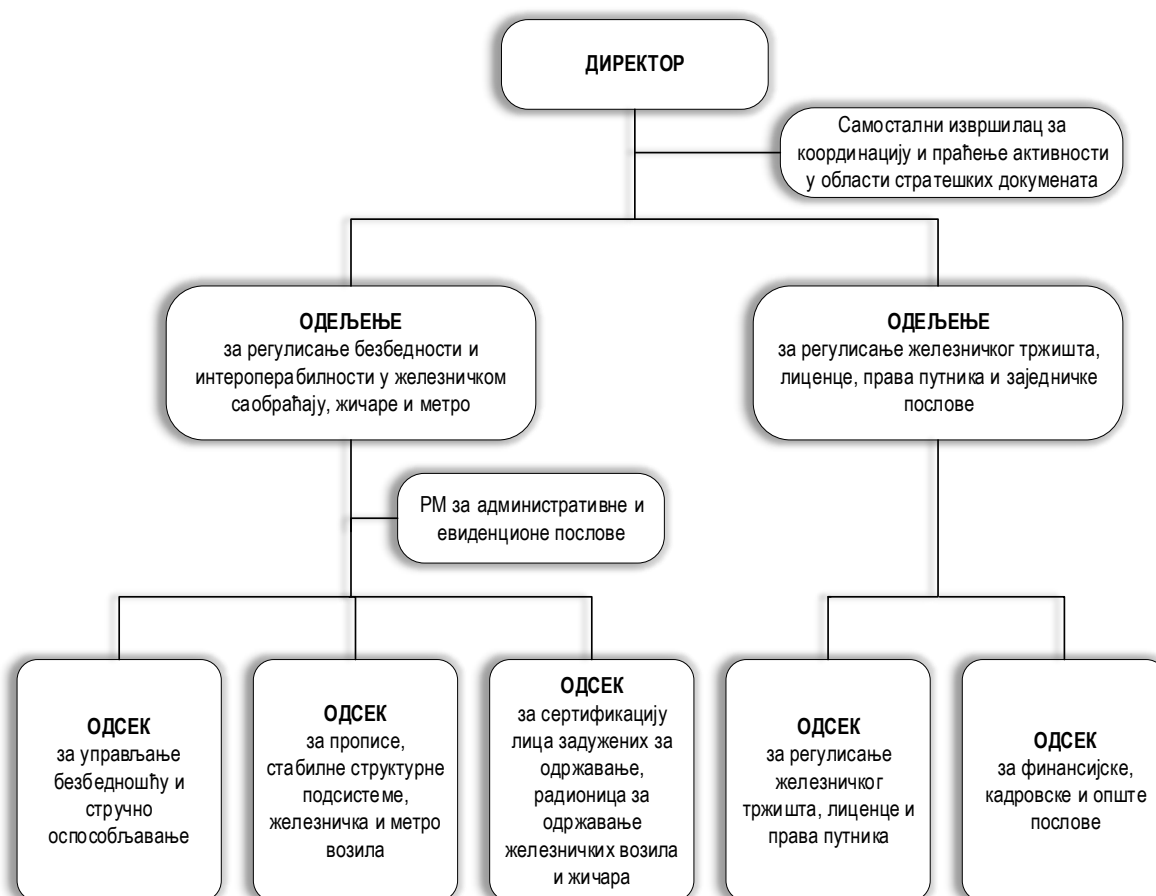
Р. бр.	пословно име управљача инфраструктуре индустријске железнице	област управљања	EIN
1.	„HBIS Group Serbia Iron & Steel” d.o.o. Београд	у складу са актом	RS2320170001
2.	ЈП „Електропривреда Србије” Огранак ТЕНТ Београд - Обреновац	у складу са актом	RS2320210001

Списак сертификата издатих за превоз на индустријској железници закључно са 31.12.2021. године

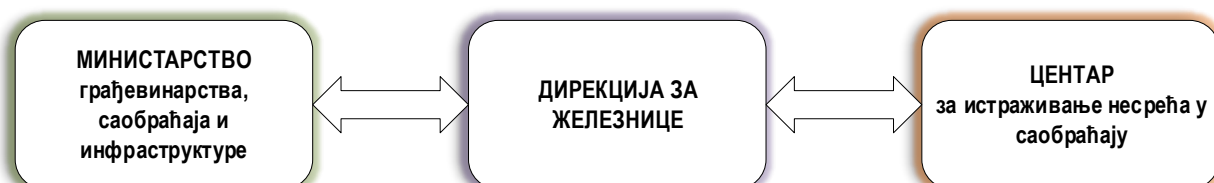
Р. бр.	пословно име управљача инфраструктуре индустријске железнице	област управљања	EIN
1.	ЈП „Електропривреда Србије” Огранак ТЕНТ Београд – Железнички транспорт	превоз на индустријској железници ЈП „Електропривреда Србије” Огранак ТЕНТ Београд - Обреновац	RS1320200001
2.	„HBIS Group Serbia Iron & Steel” d.o.o. Београд	превоз на индустријској железници „HBIS Group Serbia Iron & Steel” d.o.o. Београд	RS1320200002

ПРИЛОГ 2

Организациони дијаграм Дирекције за железнице



Дијаграм односа са другим надлежним органима



ПРИЛОГ 3

Подаци о броју оставарених возних километара у периоду 2016 – 2021. година

година	Јавна железничка инфраструктура	Индустријске железнице
	[voz/km]	
2016.	16.175.685,89	1.144.905,00
2017.	15.135.252,00	1.204.606,00
2018.	15.939.270,00	1.206.252,00
2019.	14.725.222,88	1.274.130,34
2020.	13.262.162,24	1.229.814,45
2021.	14.050.180,08	1.076.711,00



Након двогодишњег пада обима превоза на јавној железничкој мрежи пруга Републике Србије, у 2021. години је дошло до благог раста. Процена је, да ће се након завршетка обнове и унапређења значајних магистралних коридора, обим саобраћаја на јавној мрежи континуално расти.

Са друге стране, евидентан је негативан тренд и пад реализованих возних километара и обима превоза на индустријским железницама.

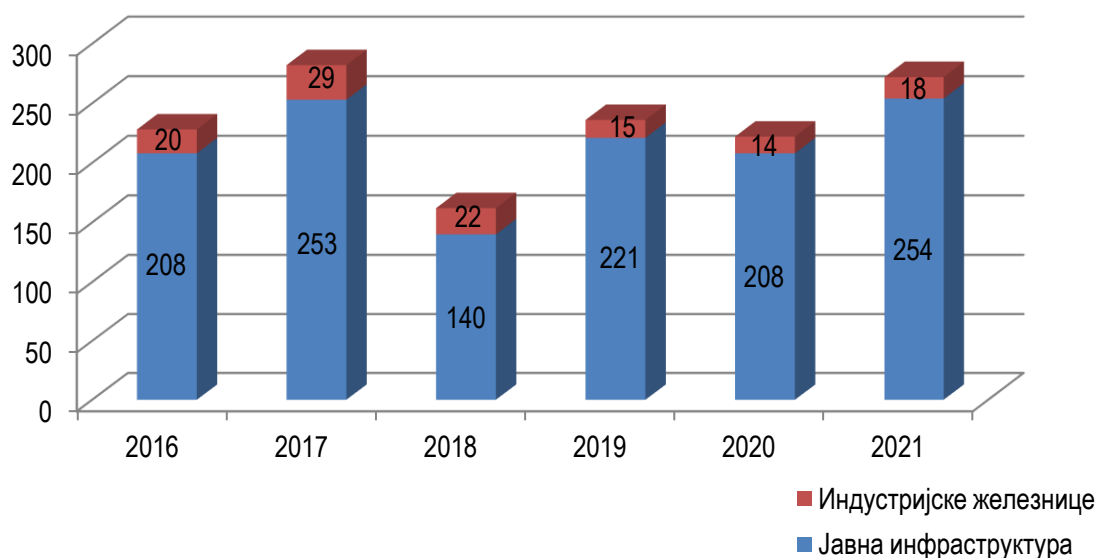
1) Показатељи који се односе на несреће

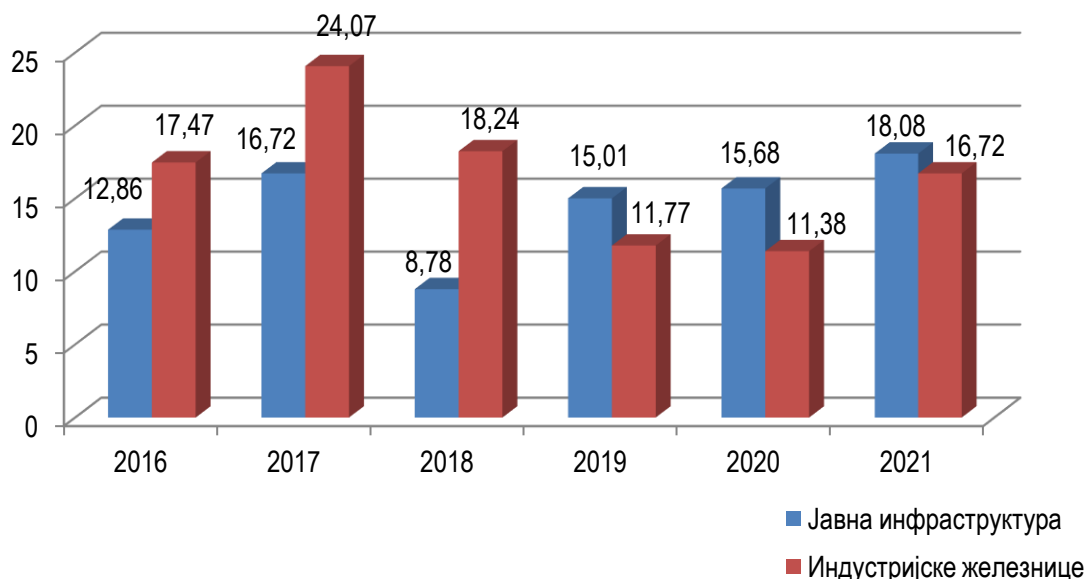
Укупан и релативан број показатеља који се односе на несреће на јавној железничкој инфраструктури и инфраструктури индустријских железница у 2021. години, укључујући и значајне несреће, по апсолутним вредностима и релативним вредностима у односу на број возних километара, дат је табеларно.

2021. година	Јавна инфраструктура		Индустријске железнице	
Показатељи	Укупан бр.	Рел. бр. (10 ⁻⁶)	Укупан бр.	Рел. бр. (10 ⁻⁶)
Судари возова са железничким возилима	0	0,00	0	0,00
Судари возова са препрекама унутар слободног профила	44	3,13	3	2,79
Исклизнућа возова	104	7,40	11	10,22
Несреће на путним прелазима у нивоу, укључујући и несреће у којима су учествовали пешаци на путним прелазима у нивоу	53	3,77	1	0,93
Несреће у којима су страдала лица, изазване железничким возилима у покрету, изузимајући самоубиства и покушаје самоубиства	26	1,85	1	0,93
Пожари у железничким возилима	14	1,00	1	0,93
Остале несреће	13	0,93	1	0,93
УКУПНО	254	18,08	18	16,72

Статистички приказ укупног и релативног броја показатеља који се односе на несреће, за шестогодишњи период, приказан је графички.

Укупан број несрећа



Релативан број несрећа (на милион возних километара)

Поредећи податке за претходне три године, закључује се да се број несрећа у железничком саобраћају, континуално повећава. Констатован је пораст релативног броја несрећа на јавној мрежи пруга Републике Србије за око 15% у односу на претходну годину. Са друге стране, када се посматра број само значајних несрећа, нема већих разлика од достигнутог нивоа безбедности у односу на претходни период.

Услед измене прописа који се односе на евидентирање несрећа у претходном периоду, констатовано је да железничка предузећа, са изузетком управљача и појединих превозника, не врше адекватну поделу несрећа на значајне и остале, што не оставља простор за адекватну анализу тренутног стања са стањем из протеклог периода.

Треба имати у виду да су термински везани на несреће као и поступци евидентирања истих, неуједначено дефинисани у различитим прописима. Тачком 1) Поглавља III Прилога 1. Правилника о елементима годишњег извештаја о безбедности управљача железничке инфраструктуре и железничког превозника и годишњег извештаја Дирекције за железнице („Службени гласник РС”, број 49/19), дефинисано је да управљач и превозник достављају податке о заједничким показатељима безбедности, укључујући и податке о несрећама које нису значајне.

Термин „значајна несрећа”, у складу са Правилником о заједничким показатељима безбедности у железничком саобраћају („Службени гласник РС”, број 25/19) означава - несрећу у којој је учествовало најмање једно железничко возило у покрету, која има за последицу усмрћење или тешке повреде најмање једног лица или наношење знатне штете железничким возилима, железничкој инфраструктури или животној средини или знатан поремећај у одвијању железничког саобраћаја, где је „знатан поремећај у одвијању железничког саобраћаја” – прекид саобраћаја на магистралним железничким пругама у

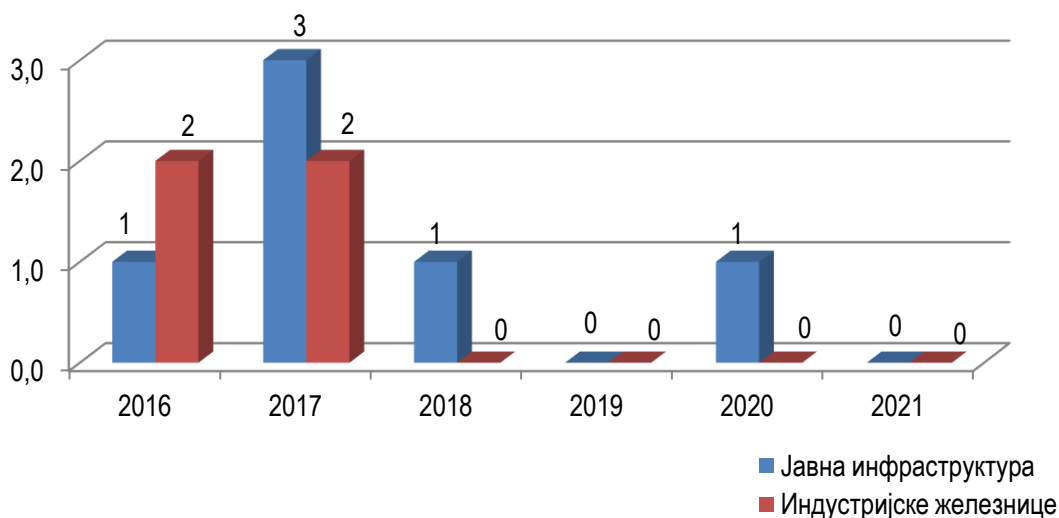
трајању од шест или више сати а „знатна штета” - штета на железничким возилима, инфраструктури или животној средини у износу од најмање 150.000 евра у динарској противвредности.

Са друге стране, евиденције које железничка предузећа воде, у складу с одредбама Прилога 3. Правилника о пријављивању, истраживању, евидентирању, статистичком праћењу и објављивању података о несрећама и незгодама („Службени гласник РС”, број 32/21), и на основу којих израђују своје Годишње извештаје, нису у потпуности усаглашени са категорисањем несрећа дефинисаним Правилником о заједничким показатељима безбедности у железничком саобраћају („Службени гласник РС”, број 25/19).

Дирекција за железнице ће у наредном периоду, покушати усаглашавањем прописа да усклади терминологију а кроз надзор да уреди поступке прикупљања, обраде и евидентирања података о несрећама.

1.1 Судари возова са железничким возилима

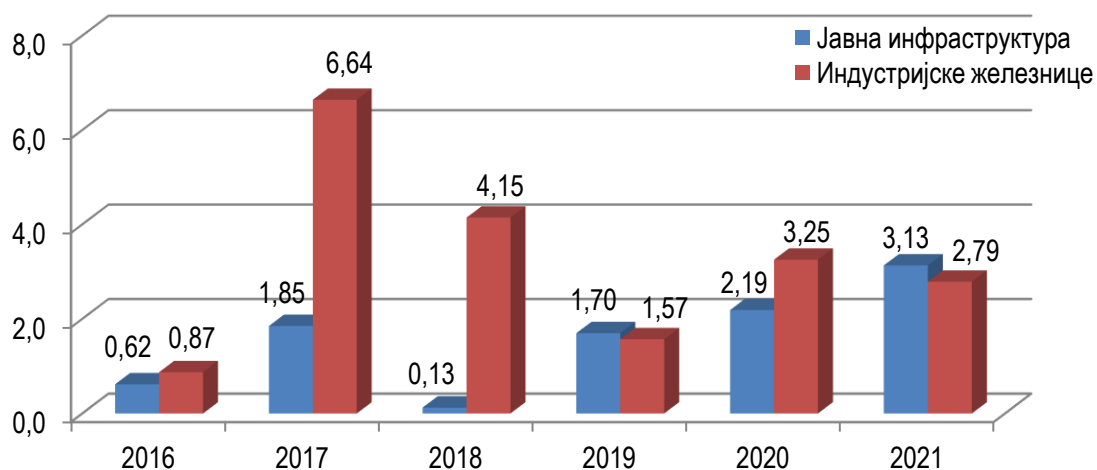
У наставку је дат графички приказ статистичких података за заједнички показатељ безбедности – судар возова са железничким возилима, за период 2016. – 2021. година.



Будући да се у протекле три године десио само један судар и да у 2021. години није било истих, с обзиром на статистичке податке из периода пре 5 година, општи закључак је да је остварен задовољавајући ниво безбедности по питању овог показатеља.

1.2 Судар возова са препрекама унутар слободног профила

У наставку је дат графички приказ релативних вредности (у односу на милион возних километара) заједничког показатеља безбедности – судара возова са препрекама унутар слободног профила за период 2016. – 2021. година.



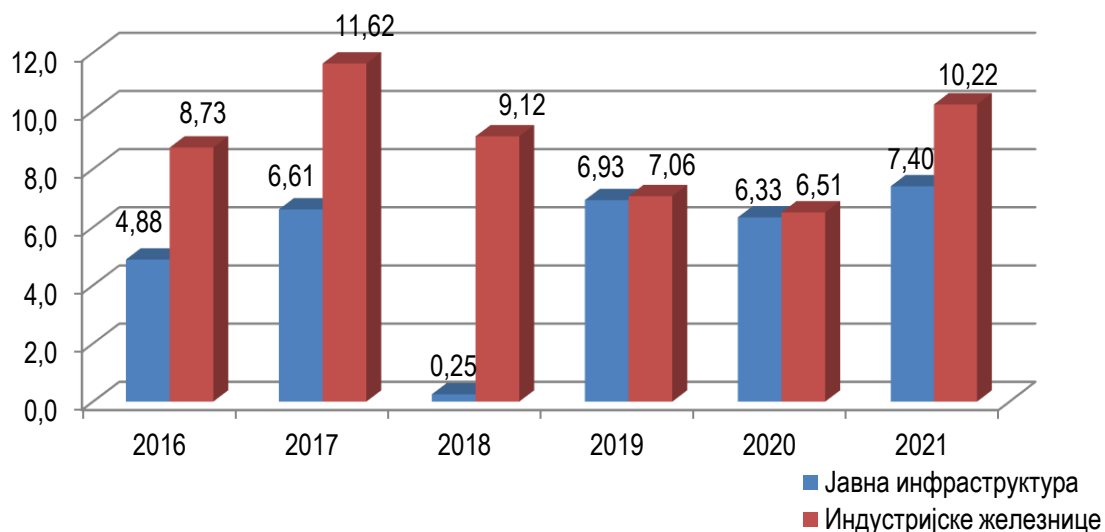
У претходном периоду, уочен је континуалан пораст несрећа изазваних сударом возова са препрекама унутар слободног профила, посебно на јавној мрежи пруга. Анализом која је спроведена у претходном периоду, утврђено је да железнички превозници највише проблема имају:

- 1) услед више силе, тј. одрона и растиња које се обрушава на колосек или залази у слободан профил услед временских непогода; и
- 2) дотрајалости и пропадања контактне мреже и откачињања и упадања појединих елемената исте у слободан профил.

У складу са наведеним, Дирекција ће у наредном периоду више пажње обратити на поступке одржавања и праћења стања контактне мреже коју спроводи управљач.

1.3 Исклизнућа возова

У наставку је дат графички приказ релативних вредности (у односу на милион возних километара) заједничког показатеља безбедности – исклизнућа возова за период 2016. – 2021. година.



У 2021. години је дошло до повећања броја исклизнућа. Будући да је најчешћи разлог за исклизнуће дотрајалост и лоше стање железничке инфраструктуре, очекивања су да ће се и у наредном периоду број исклизнућа повећавати сразмерно повећању обима превоза. Други најчешћи разлог су лични пропусти запослених, у већој мери запослених код управљача.

Такође, анализом узрока који се наводе у извештајима о исклизнућима, врло су учестале разлике у мишљењима чланова Комисије испред управљача и испред превозника. Железнички превозници у највећој мери заступају став да је узрок исклизнућа лоше стање или неадекватно одржавање железничке инфраструктуре док управљач инсистира и на другим узроцима, што укључује техничку неисправности железничких возила као и, у појединим случајевима, личне пропусте возног особља.

Дирекција ће током надзора над системима управљања безбедношћу, које буде спроводила у наредном периоду, више пажње обратити и на поступке рада мешовитих Комисија и проблеме који се у пракси јављају при неусаглашеним мишљењима управљача и превозника.

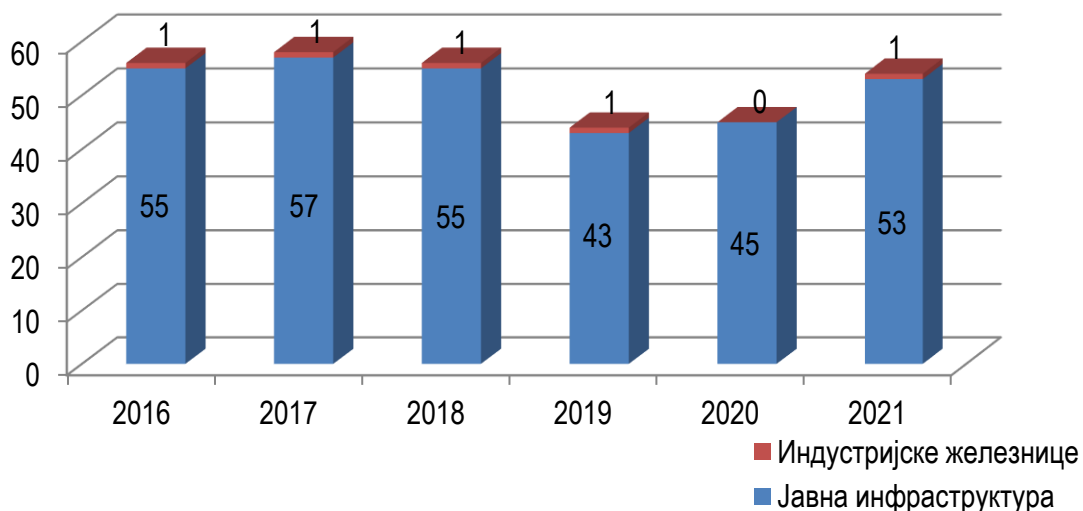
1.4 Несреће на путним прелазима у нивоу

На основу података из претходног периода закључује се да су несреће на путним прелазима у нивоу и даље значајан проблем за безбедност железничког саобраћаја. У 2021. години су се догодиле 53 несреће на путним прелазима на јавној мрежи и један случај на путном прелазу на индустријској железници.

Детаљнијом анализом несрећа на путним прелазима, утврђено је да су главни узроци несрећа на путним прелазима, у чак 52 случаја, непажња или немар управљача друмских возила.

У наставку је дат графички приказ статистичких података о заједничком показатељу безбедности – несрећама на путним прелазима у нивоу за период 2016 – 2021. година.

Укупан број несрећа на путним прелазима у нивоу



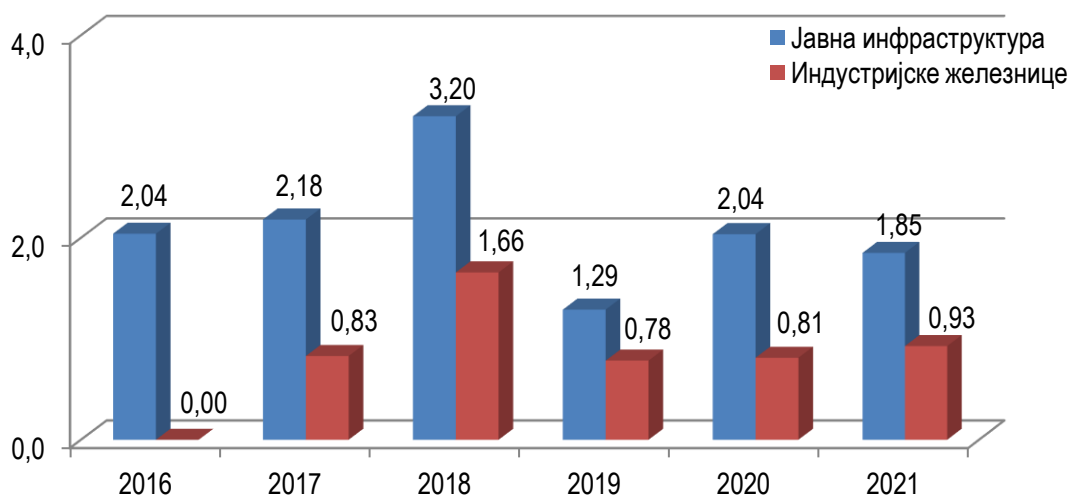


На јавној мрежи пруга Републике Србије, у 2021. години приметан је тренд раста броја несрећа на путним прелазима након значајног смањења у 2019. години. Овакав тренд погоршања можемо приписати и повећаним обимом саобраћаја у 2021. години у односу на претходну.

У вези са наведеним, Дирекција за железнице ће и у наредном периоду са пажњом пратити спровођење мера наложених управљачу инфраструктуре Решењем број 340-559-8/2021, у складу са безбедносним препорукама БП_3/17, БП_13/18, БП_24/18, БП_28/18 и БП_31/19, које је Центар за истраживање несрећа у саобраћају саопштио управљачу путем Коначних извештаја.

1.5 Несреће у којима су страдала лица, изазване железничким возилима у покрету (изузев самоубиства)

У наставку је дат графички приказ релативних вредности (у односу на милион возних километара) заједничког показатеља безбедности – несреће у којима су страдала лица, изазване железничким возилима у покрету (изузев самоубиства) за период 2016 – 2021. година.

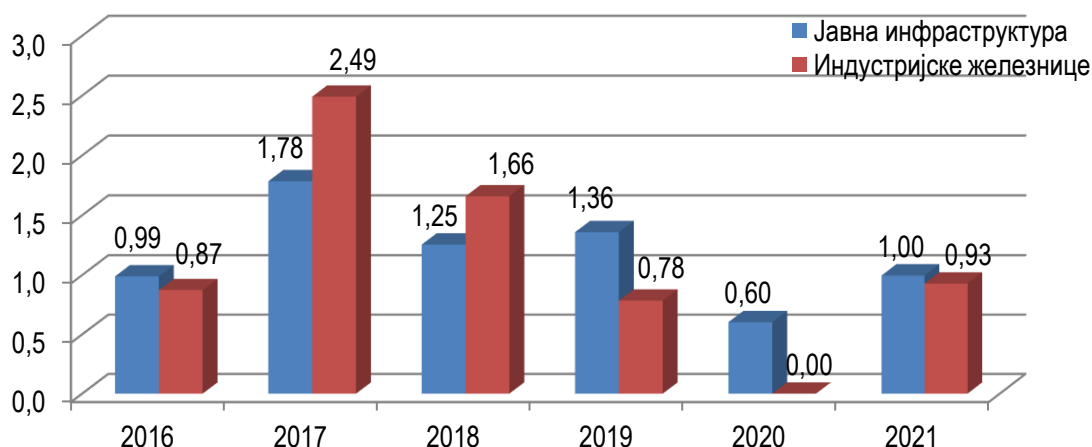


У 2021. години на јавној мрежи је констатовано благо побољшање ситуације у односу на протеклу годину тј. смањење броја несрећа са 28 на 27

Као један од најзаступљених узрочника ових несрећа, издвајају се трећа лица, где непажња и умор (одсутност) у комбинацији са кретањем на месту забрањеног приступа, често доводи до трагичног исхода. У складу са завичним извештајима о несрећама, велики број настрадалих лица у несрећама изазваним железничким возилом у покрету чине мигранти.

1.6 Пожари у железничким возилима

У наставку је дат графички приказ релативних вредности (у односу на милион возних километара) заједничког показатеља безбедности – пожари у железничким возилима за период 2016 – 2021. година.

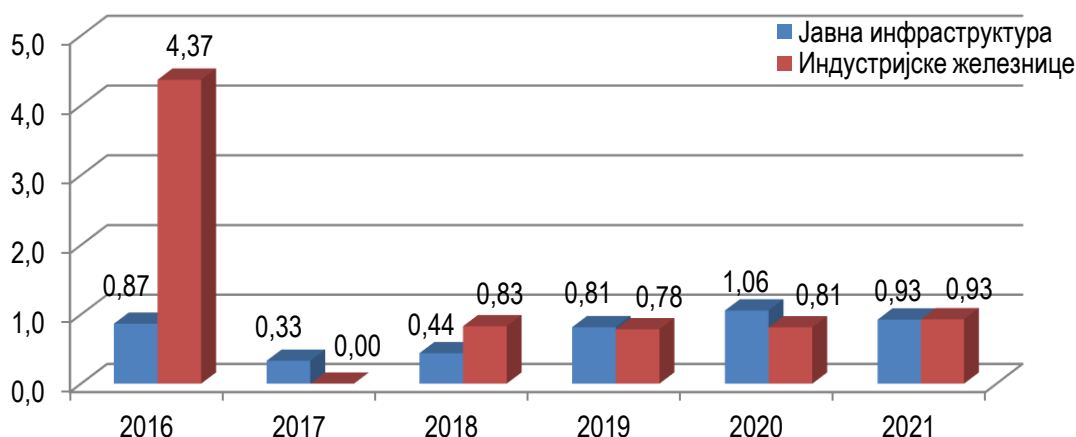


Анализом прикупљених података је утврђено да је у оквиру овог показатеља у 2021. години остварен благи скок у односу на 2020.годину, али да није нарочито нарушен тренд пада референтних вредности на дужи период. Посебно се истиче скок броја пожара у железничким возилима на индустријским железницама упркос смањењу броја возних километара. Као главни разлози настанка пожара унутар железничких возила, издвајају се дотрајалост одређених компоненти возила, замор материјала, као и неадекватно одржавање.

Дирекција за железнице ће наставити да кроз серију надзорних аудита спроводи контролу над системом управљања безбедношћу железничких превозника и лицима задуженим за одржавање – ЕЦМ, у којима ће детаљно проверавати поступке одржавања железничких возила.

1.7 Остале несреће

У наставку је дат графички приказ релативних вредности (у односу на милион возних километара) заједничког показатеља безбедности – осталих несрећа за период 2016 – 2021. година.



Када су у питању остале несреће, број како апсолутних тако и релативних показатеља на јавној железничкој инфраструктури је у благом паду у односу на прошлу (2020) годину. Што се тиче индустријске железнице, број несрећа је остао исти као и 2020. године (1).

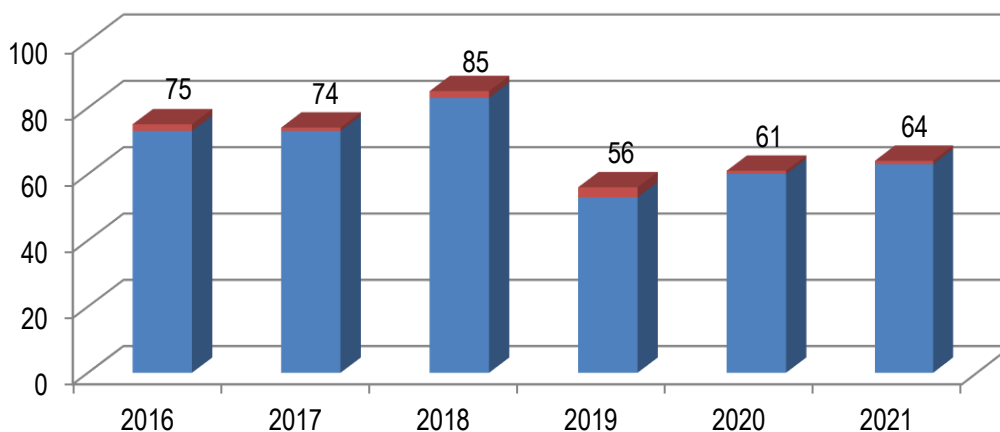
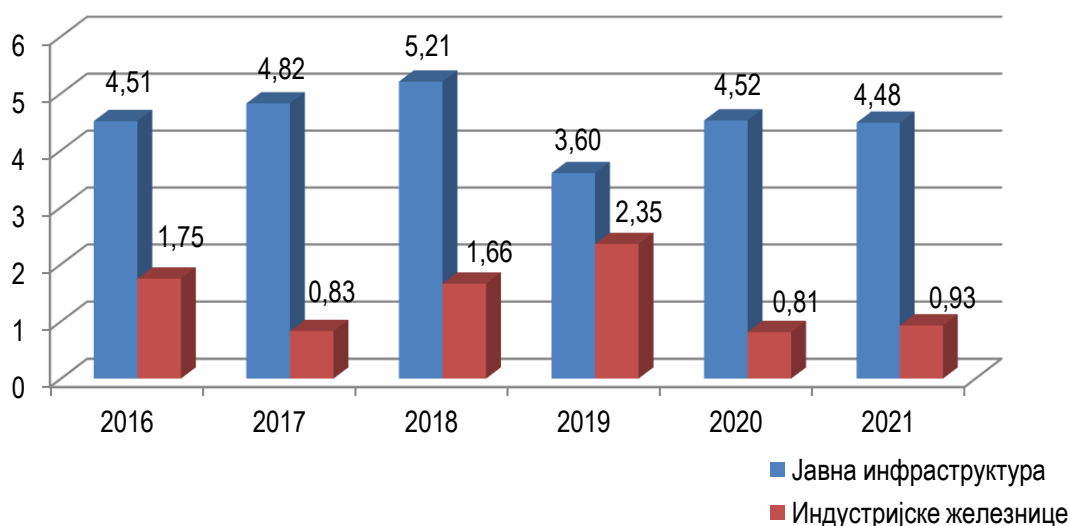
Детаљнијом анализом се закључује да је у протеклих пет година побољшан поступак евиденције и селекције несрећа по дефинисаним категоријама те је уобичајан проценат несрећа које нису категоризоване мањи од 1%.

2) Тешко повређена и погинула лица, по врстама несрећа

Укупан и релативан број тешко повређених и погинулих лица у 2021. години на јавној железничкој инфраструктури и инфраструктури индустријских железница по укупним вредностима и релативним вредностима у односу на број возних километара, приказан је табеларно.

2021. година	Јавна инфраструктура		Индустријске железнице	
Показатељи	Укупан бр.	Рел. бр. (10 ⁻⁶)	Укупан бр.	Рел. бр. (10 ⁻⁶)
Путници (такође и у односу на укупан број путничких километара и возних километара у путничком саобраћају)	1	0,07	0	0,00
Запослени или особље извођача радова	2	0,14	1	0,93
Корисници путних прелаза у нивоу	30	2,14	0	0,00
Лица којима није дозвољен приступ железничком подручју	30	2,14	0	0,00
Остала лица на перонима	0	0,00	0	0,00
Остала лица ван перона	0	0,00	0	0,00
УКУПНО	63	4,48	1	0,93

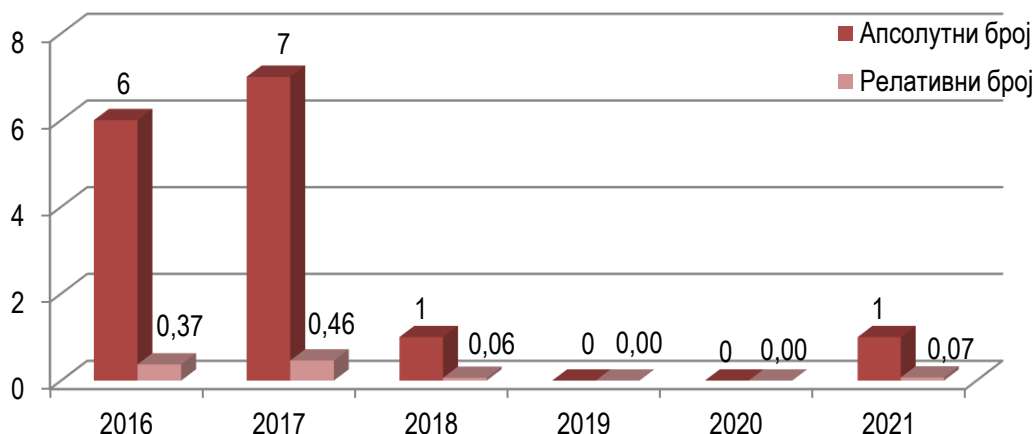
Укупан и релативни број тешко повређених и погинулих лица, у периоду од шест претходних година, приказан је графички.

Укупан број тешко повређених и погинулих лица**Релативан број тешко повређених и погинулих лица
(на милион возних километара)**

Анализом података за 2021. годину је утврђено да, иако се десило више појединачних случајева, дошло је до благог смањења релативног броја тешко повређених и погинулих лица за приближно 1% у односу на претходну 2020. годину. Сумарна констатација је да је задржан ниво безбедности од претходне године.

2.1 Путници

У наставку је дат графички приказ апсолутних и релативних вредности (у односу на милион возних километара) заједничког показатеља безбедности – тешко повређених и погинулих путника за период 2016 – 2021. година. Дати подаци се односе само на јавну инфраструктуру, будући да на се индустријској железници не одвија путнички саобраћај.

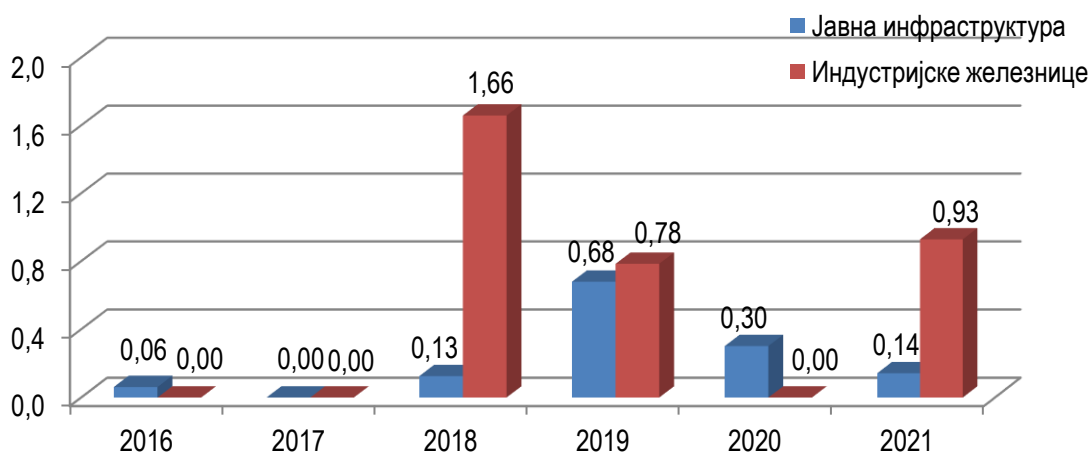


Након две године у којима није било повређених путника, у 2021. години се десио један случај - дошло је до тежег повређивања једне путнице, приликом изласка из воза. Повређивање је настало као последица више различитих околности: затвора десног колосека, дужине трећег станичног перона, дефектне моторне дрезине и неодласка путнице на излаз изнад перона.

Дирекција за железнице ће и у наредном периоду посебну пажњу обратити на процедуре обавештавања путника као и на регулисање кретања путника у станицама.

2.2 Запослени или особље извођача радова

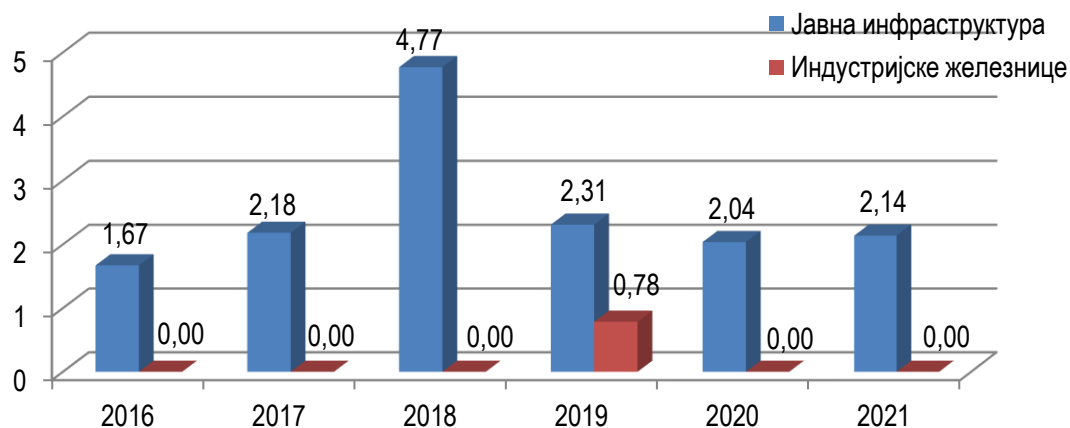
У наставку је дат графички приказ релативних вредности (у односу на милион возних километара) заједничког показатеља безбедности – тешко повређених и погинулих запослених или особља извођача радова за период 2016 – 2021. година.



У 2021. години је констатовано смањење броја повређених или погинулих лица који су запослени у железничким предузећима за 50% у односу на 2020. годину, односно за чак 80% у односу на 2019. годину, чиме се констатује да су мере које је Дирекција налагала након надзора над системима управљања безбедношћу односно безбедносне препоруке Центра за истраживање несрећа у саобраћају, дале адекватне резултате.

2.3 Корисници путних прелаза

У наставку је дат графички приказ релативних вредности (у односу на милион возних километара) заједничког показатеља безбедности – тешко повређених и погинулих корисника путних прелаза за период 2016 – 2021. година.



На несрећама на пружним прелазима, у 2021. години су погинула 3 лица а теже је повређено 27 лица. Све несреће, са изузетком једне, су за разлог имале непажњу пешака или возача друмских возила приликом преласка путног прелаза.

Иако је ниво безбедности на путним прелазима у границама претходних година, Дирекција је става да је, уз започето унапређење великог броја путних прелаза на јавној железничкој инфраструктури и постојеће легислативе, на националном нивоу потребно покренути акцију за едукацију пешака, бициклиста и осталих учесника у друмском саобраћају у циљу повећања свести о могућим ризицима и последицама неправилног и/или непрописног поступања на прелазу преко железничке пруге.

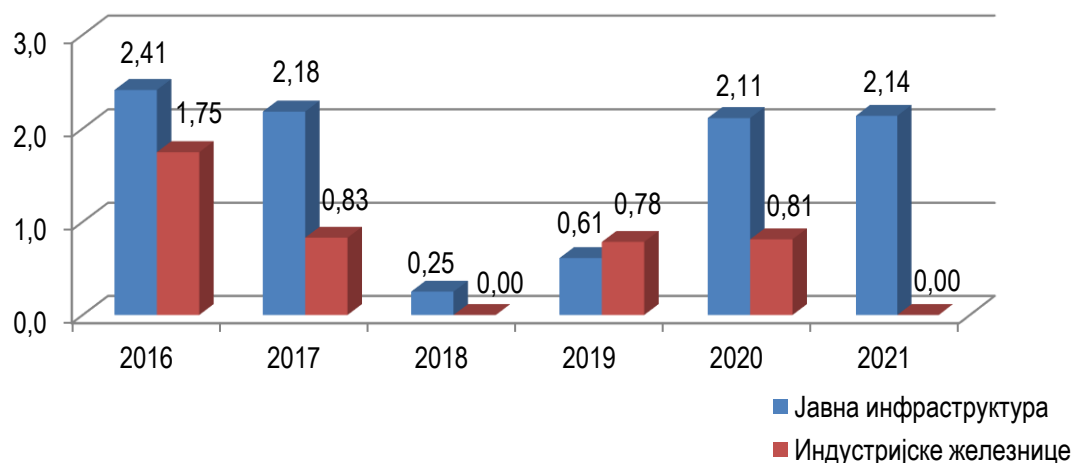
2.4 Лица којима није дозвољен приступ у железничком подручју

У наставку је дат графички приказ релативних вредности (у односу на милион возних километара) заједничког показатеља безбедности – тешко повређених и погинулих лица којима није дозвољен приступ у железничком подручју (трећих лица) за период 2016 – 2021. година.

Будући да је овај показатељ је 2020. години имао најдраматичнији раст од готово 250% за шта је као узрок констатована тренутна мигрантска криза и покушаји лица са Блиског истока да путем железнице уђу у државу чланице ЕУ, са посебном пажњом су праћени догађаји ове врсте у 2021. години.

Како је у 2021. години дошло до благог повећања и укупног и релативног броја случајева, Дирекција је извршила детаљнију анализу узорка. Констатовано је да је 23 од укупно 30 несрећа, где је 18 лица погинуло а 5 лица теже повређено, за узрок имало непрописно кретање трећих лица у железничком подручју. У највећем броју случајева се радило о Н.Н. лицима – мигрантима. Такође, овде постоји могућност да се ради и о самоубиствима, будући да је прецизно

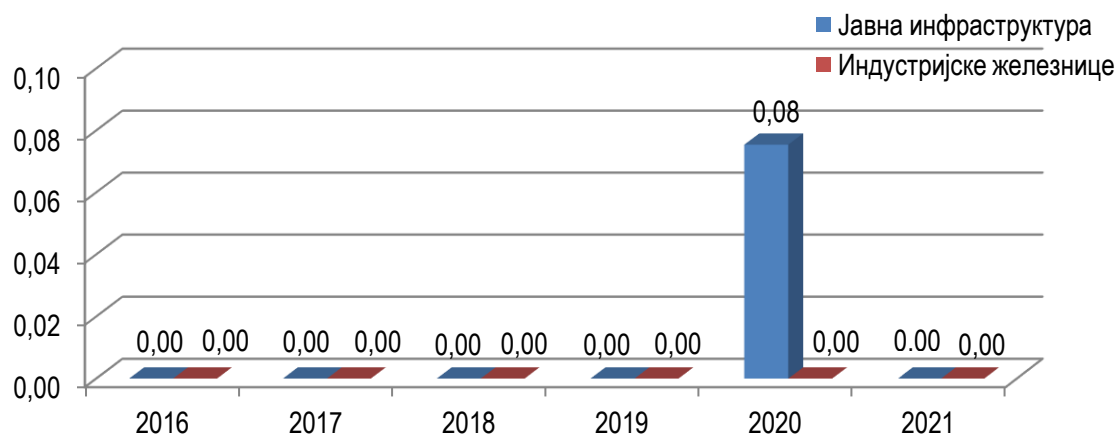
утврђивање несрећа у којима је узрок самоубисто, комплексно. Само у једном случају је дошло до усмрћења услед непрописног кретања железничког радника.



У складу са наведеним, Дирекција за железнице ће у наредном периоду, током надзора на системом управљања безбедношћу управљача инфраструктуре, посебно обратити пажњу на мере за контролу ризика од непрописног кретања лица у железничком подручју.

2.5 Остала лица на перонима

У наставку је дат графички приказ релативних вредности (у односу на милион возних километара) заједничког показатеља безбедности – тешко повређених и погинулих осталих лица на перонима за период 2016 – 2021. година.



Изузев изолованог случаја у 2020. години, у претходних шест година, укључујући и 2021. годину нису забележени случајеви ове врсте.

2.6 Остала лица ван перона

У протеклих 6 година, није забележена нити једна несрећа из ове категорије.

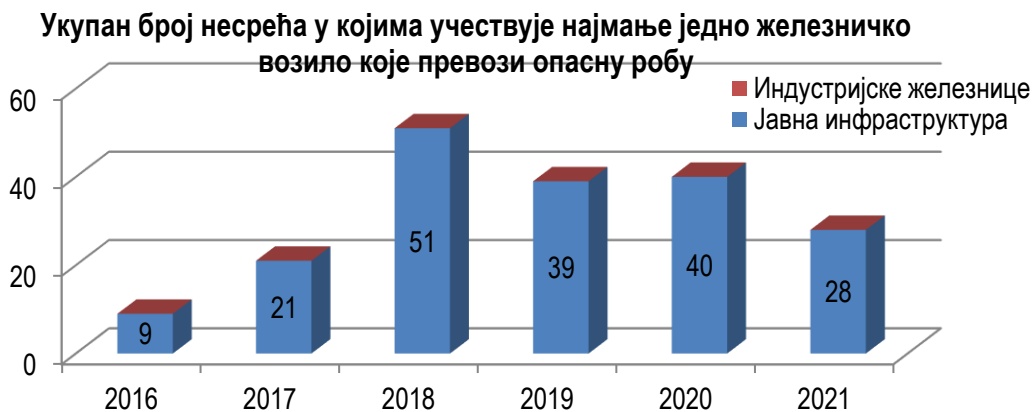
3) Показатељи који се односе на опасну робу

Укупан и релативан број показатеља који се односе на опасну робу у 2021. години, за јавну железничку инфраструктуру и инфраструктуру индустријских железница по укупним вредностима и релативним вредностима у односу на број возних километара, дат је табеларно.

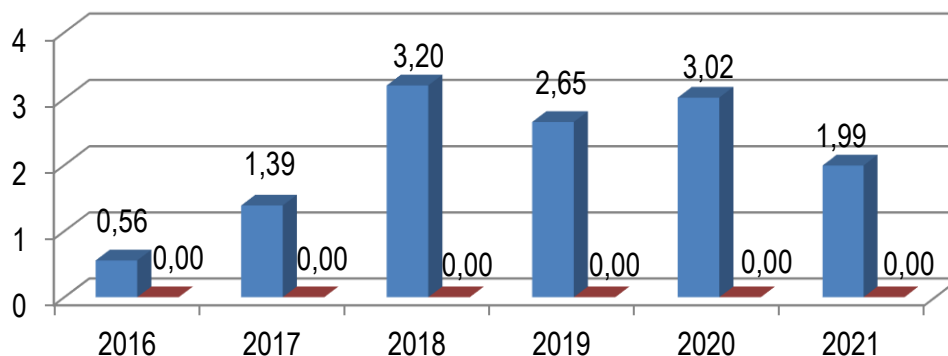
2021. година	Јавна инфраструктура		Индустријске железнице	
Показатељи	Укупан број	Релативан број (10 ⁻⁶)	Укупан број	Релативан број (10 ⁻⁶)
Несреће у којима учествује најмање једно железничко возило које превози опасну робу	28	1,99	0	0
Несреће у којима је дошло до ослобађања опасне робе	22	1,57	0	0

3.1 Несреће у којима учествује најмање једно железничко возило које превози опасну робу

У наставку је дат графички приказ апсолутних и релативних вредности (у односу на милион возних километара) заједничког показатеља безбедности – несрећа у којима учествује најмање једно железничко возило које превози опасну робу за период 2016 – 2021. година.



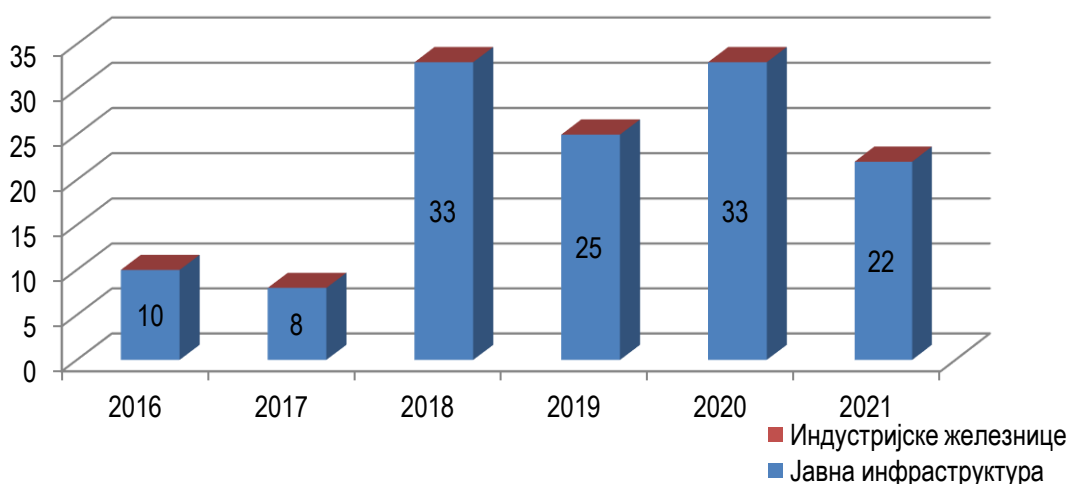
Релативан број несрећа у којима учествује најмање једно железничко возило које превози опасну робу (на милион возних километара)



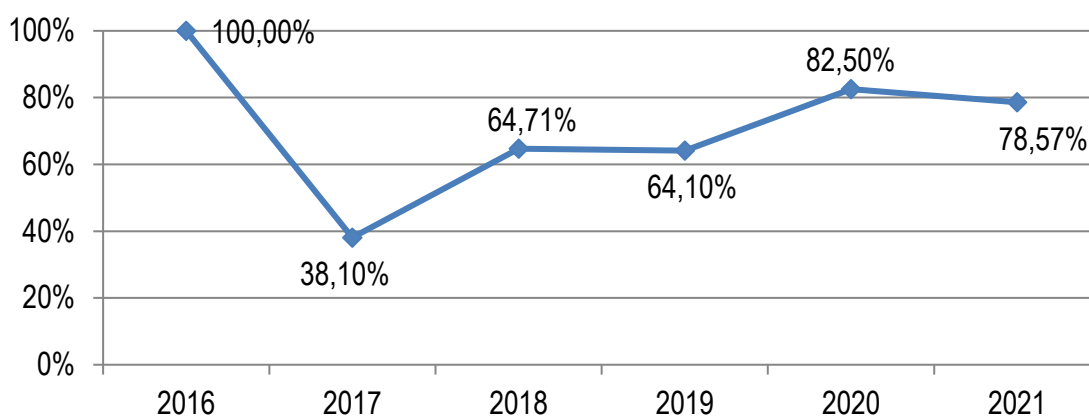
У 2021. години је пад броја несрећа у превозу РИД материја на јавној железничкој инфраструктури за чак 30% у односу на период 2019. – 2020.. година и поред повећања обима превоза РИД материја.

3.2 Несреће у којима је дошло до ослобађања опасне робе

У наставку је дат графички приказ укупног броја несрећа за заједнички показатељ безбедности – несреће у којима је дошло до ослобађања опасне робе за период 2016 – 2021. година.



Будући да је у 2021. години било 30% мање несрећа у којима је учествовало најмање једно возило које превози РИД материје, анализиран је однос укупног броја несрећа у вези са превозом РИД материја са бројем несрећа у коме је дошло до ослобађања исте, на јавној мрежи пруга. Анализа је приказана графиком у наставку:



Из приложеног дијаграма се закључује да је, у 78,6 % случајева несрећа дошло до ослобађања РИД материја што је незнатно мање од случајева у претходној години. Дирекција за железнице ће и у наредном периоду наставити са континуалним надзором над поступцима железничких предузећа при транспорту РИД материја као и провером одржавања теретних кола – цистерни за превоз истих.

4) Показатељи који се односе на самоубиства

У 2021. години, као самоубиства су третирана само 2 (два) случаја, што је идентична цифра као и у 2020. години.

Несреће које су евидентирание као самоубиства, пријавили су железнички превозници Акционарско друштво за железнички превоз робе „Србија Карго” Београд и Трансагент Оператор д.о.о. Београд.

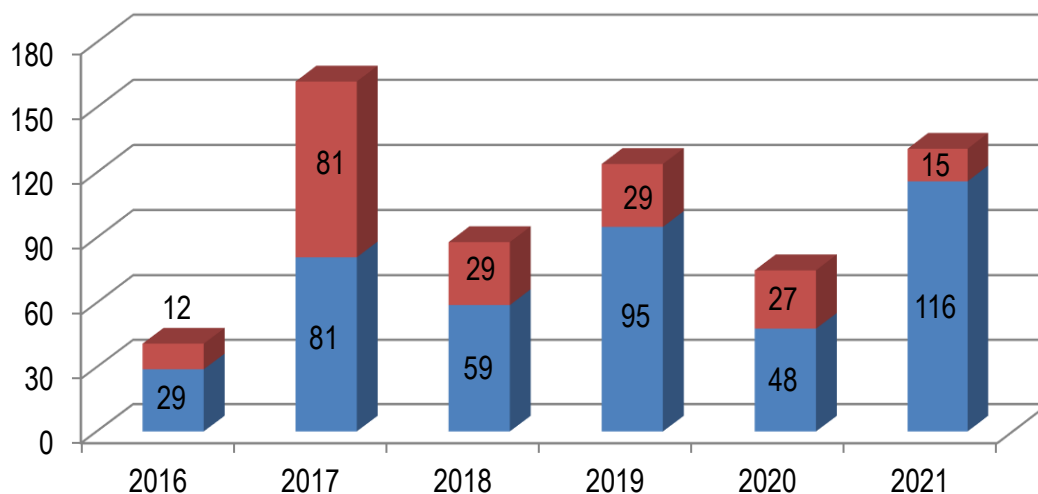
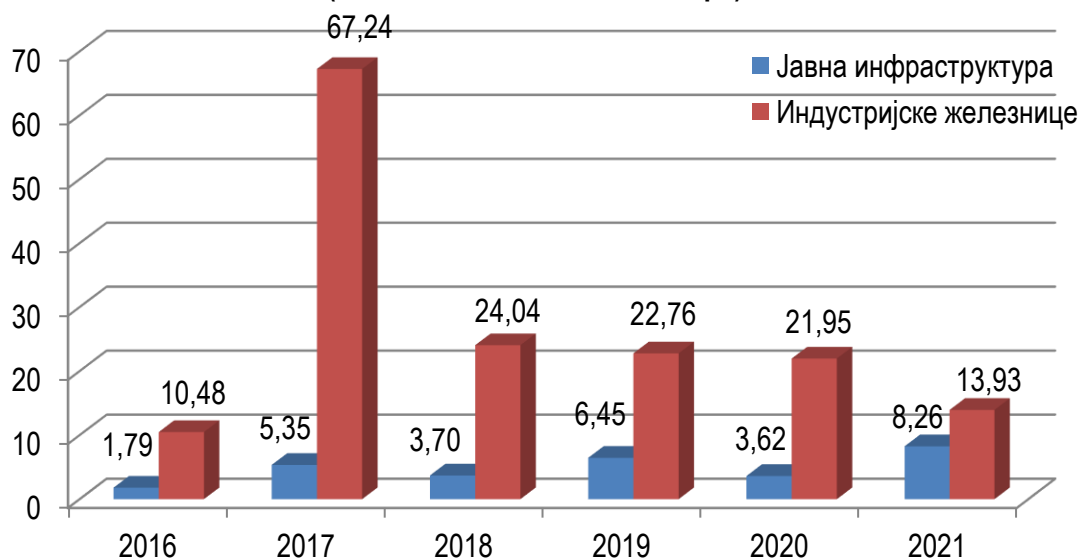
Дирекција за железнице је у претходном периоду утврдила да се највећи број самоубиштава третира као усмрћење лица којима није дозвољен приступ у железничко подручје, анализирано у оквиру тачке 2.4 овог Прилога, из разлога комплексности доказивања намере лица које је усмрћено од стране Министарства за унутрашње послове.

5) Показатељи који се односе на прекурсоре несрећа

Укупан и релативан број показатеља који се односе на прекурсоре несрећа у 2021. години, за јавну железничку инфраструктуру и инфраструктуру индустријских железница по укупним вредностима и релативним вредностима у односу на број возних километара, дат је табеларно.

2021. година	Јавна инфраструктура		Индустријске железнице	
Показатељи	Укупан бр.	Рел. бр. (10 ⁻⁶)	Укупан бр.	Рел. бр. (10 ⁻⁶)
Сломљене шине	47	3,35	15	13,93
Извијања и друге деформације колосека	33	2,35	0	0,00
Погрешна показивања сигналних знакова	2	0,14	0	0,00
Пролазак поред сигнала који забрањује даљу вожњу уз пролазак опасне тачке	30	2,14	0	0,00
Пролазак поред сигнала који забрањује даљу вожњу без проласка опасне тачке	2	0,14	0	0,00
Сломљени точкови на железничким возилима у саобраћају	2	0,14	0	0,00
Сломљене осовине на железничким возилима у саобраћају	0	0,00	0	0,00
УКУПНО	116	8,26	15	13,93

Укупан и релативни број показатеља који се односе на прекурсоре несрећа на јавној железничкој инфраструктуру и инфраструктури индустријских железница, у периоду од 2016. – 2021. година, приказан је графички у наставку:

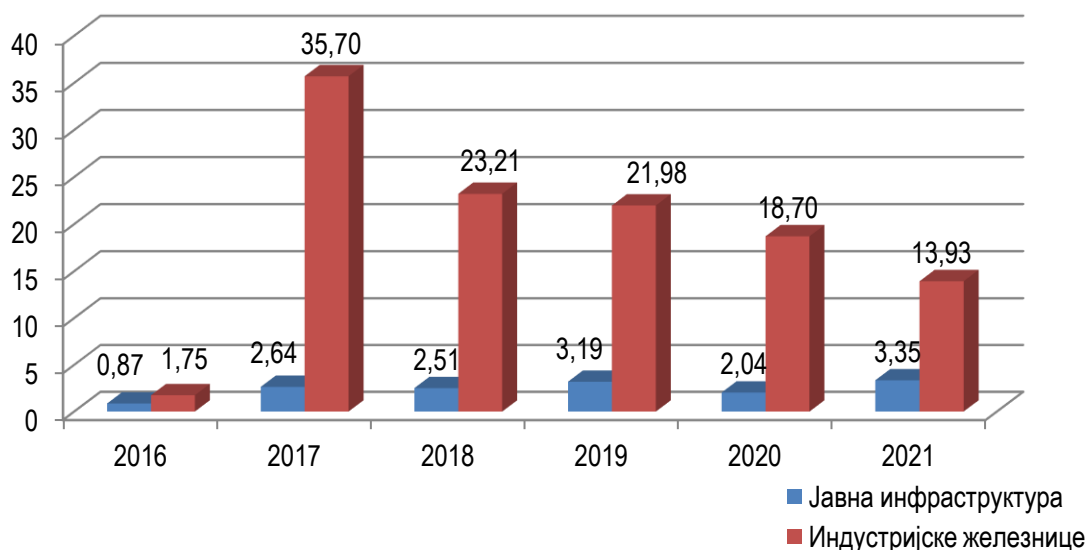
Укупан број ЗПБ који се односе на прекурсоре несрећа**Релативан број ЗПБ који се односе на прекурсоре несрећа
(на милион возних километара)**

Анализом података се долази до закључка да је остварен драматичан раст како апсолутних (за 142%) тако и релативних (за 128%) вредности прекорсора несрећа на јавној мрежи пруга, док је на индустријским железницама, иако и даље значајно висок, у континуалном вишегодишњем опадању.

У наставку ове тачке је извршена појединачна анализа за сваки показатељ, појединачно.

5.1 Сломљене шине

У наставку је дат графички приказ релативних вредности (у односу на милион возних километара) заједничког показатеља безбедности, прекурсора несрећа – сломљених шина за период 2016 – 2021. година.

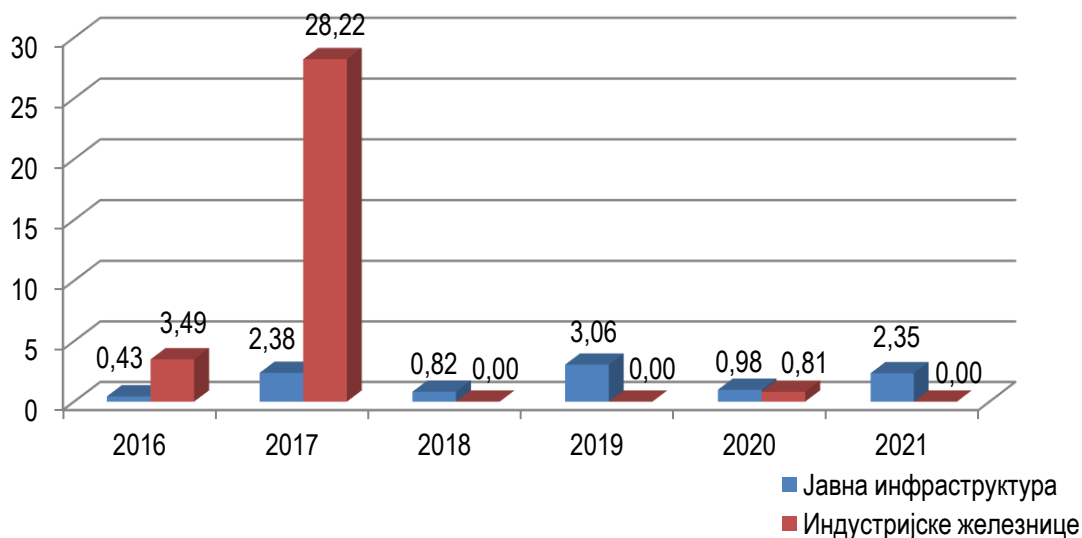


Анализом достављених података утврђено је да је лом шине значајно већи проблем на индустријским железницама него на јавној инфраструктури, иако су цифре, како апсолутне тако и релативне, у вишегодишњем тренду опадања. Разлози за наведено највероватније леже у старости и дотрајалости елемената колосека, већем осовинском оптерећењу на индустријским железницама и дугогодишњем неадекватном одржавању. Будући да се вредности показатеља континуално побољшавају у последњих 5 година, Дирекција за железнице ће наставити да прати даљи развој и одржавање индустријских железница без предузимања додатних активности.

Када је реч о јавној мрежи пруга, разлози за драматично повећање леже у дотрајалости мреже пруга, недостатку напредних поступака дијагностике стања пруга (недостатак кадрова за опходњу), напредних дијагностика стања шина (вртложним струјама и ултразвучно) те неадекватном одржавању услед недостатка кадровских, механизованих и финансијских ресурса. Дирекција за железнице ће и у наредном периоду, кроз надзоре на системом управљања безбедношћу управљача, наставити са контролом свих фаза одржавања подсистема инфраструктура.

5.2 Извијања и друге деформације колосека

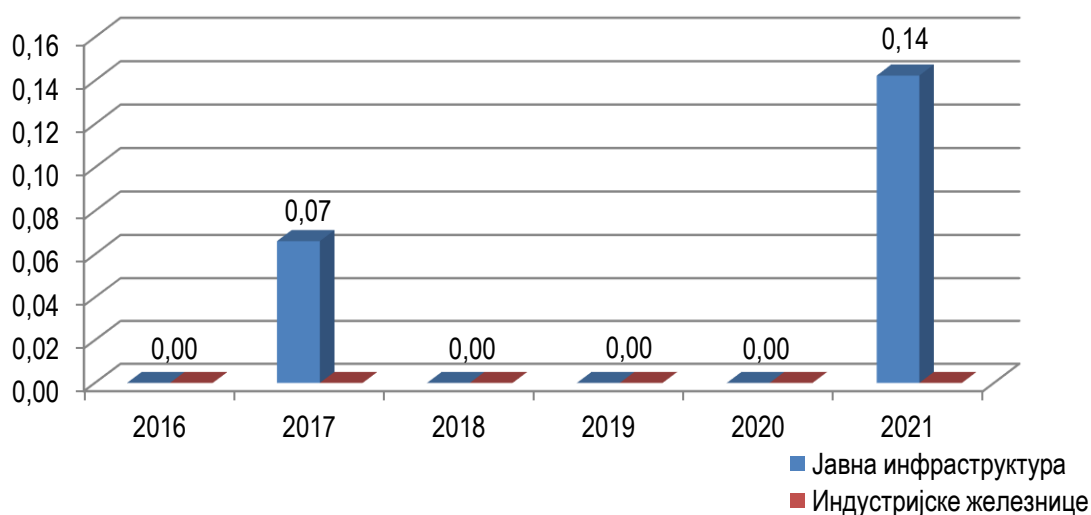
У наставку је дат графички приказ релативних вредности (у односу на милион возних километара) заједничког показатеља безбедности, прекурсора несрећа – извијања и других деформација колосека за период 2016 – 2021. година.



У 2021. години, уочено је значајно повећање броја забележених деформација колосека за 154% на јавној мрежи пруга. Разлози за наведено кореспондирају разлозима наведеним у тачки 5.2 овог Прилога и тичу се, у највећој мери, дотрајалости и неадекватном одржавању железничке инфраструктуре.

5.3 Погрешна показивања сигналних знакова

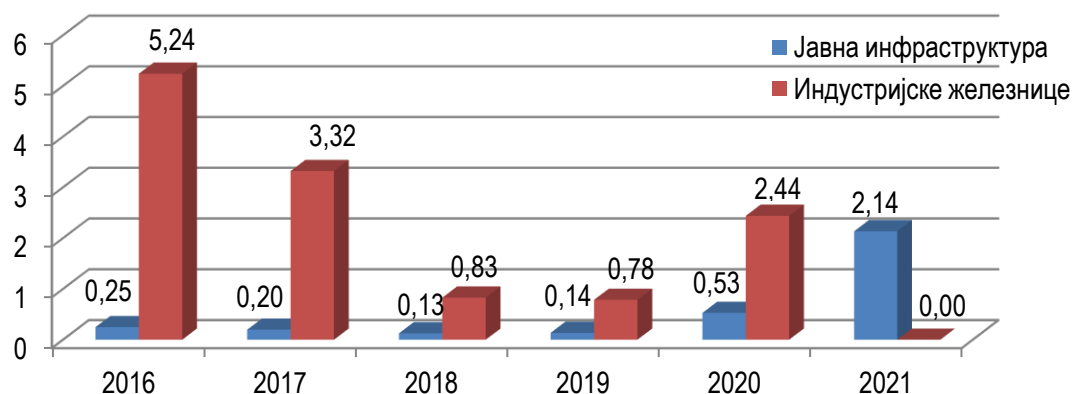
У наставку је дат графички приказ релативних вредности (у односу на милион возних километара) заједничког показатеља безбедности, прекурсора несрећа – погрешних показивања сигналних знакова за период 2016 – 2021. година.



У 2021. години су забележена 2 случаја показивања погрешних сигналних ознака. У складу са наведеним, Дирекција ће у наредном периоду, путем надзора, контролисати адекватност спровођења редовног поучавања.

5.4 Пролазак поред сигнала који забрањују даљу вожњу уз пролазак опасне тачке

У наставку је дат графички приказ релативних вредности (у односу на милион возних километара) заједничког показатеља безбедности, прекурсора несрећа – пролазака поред сигнала који забрањују даљу вожњу уз пролазак опасне тачке за период 2016 – 2021. година.

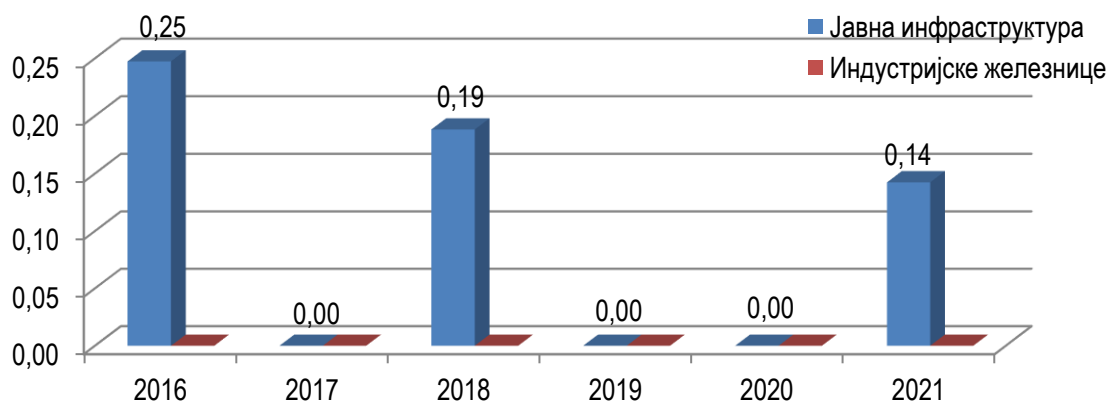


На јавној железничкој инфраструктури је забележен драматичан пораст случајева пресецања скретница и проласка сигнала за више од 300% у односу на претходну годину. Детаљнијом анализом података, утврђено је да су разлози за то, у највећој мери, лични пропусти управљача железничких возила и извршног особља управљача, са појединачном или заједничком одговорношћу.

Дирекција ће у наредном периоду, путем надзора, контролисати адекватност спровођења редовног поучавања и резултате интерних контрола код железничких превозника и управљача.

5.5 Пролазак поред сигнала који забрањују даљу вожњу без проласка опасне тачке

У наставку је дат графички приказ релативних вредности (у односу на милион возних километара) заједничког показатеља безбедности, прекурсора несрећа – пролазака поред сигнала који забрањују даљу вожњу без проласка опасне тачке за период 2016 – 2020. година.



У 2021. години су забележена 2 случаја.

5.6 Сломљени точкови на железничким возилима у саобраћају

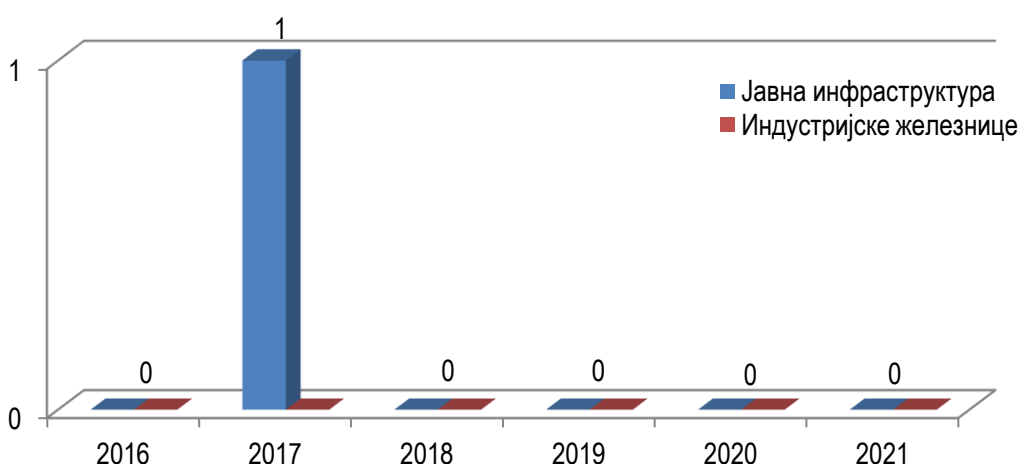
У наставку је дат графички приказ укупних вредности заједничког показатеља безбедности, прекурсора несрећа – сломљених точкова на железничким возилима у саобраћају за период 2016 – 2021. година.



У 2021. години су забележена 2 случаја лома точкова на железничким возилима у саобраћају, што је последица како стања јавне железничке инфраструктуре као и железничких возила. Будући да се не ради о значајном броју случајева, Дирекција за железнице ће наставити са редовним надзором поступака одржавања и неће спроводити додатне активности.

5.7 Сломљене осовине на железничким возилима у саобраћају

У наставку је дат графички приказ укупних вредности заједничког показатеља безбедности, прекурсора несрећа – сломљених осовина на железничким возилима у саобраћају за период 2016 – 2021. година.



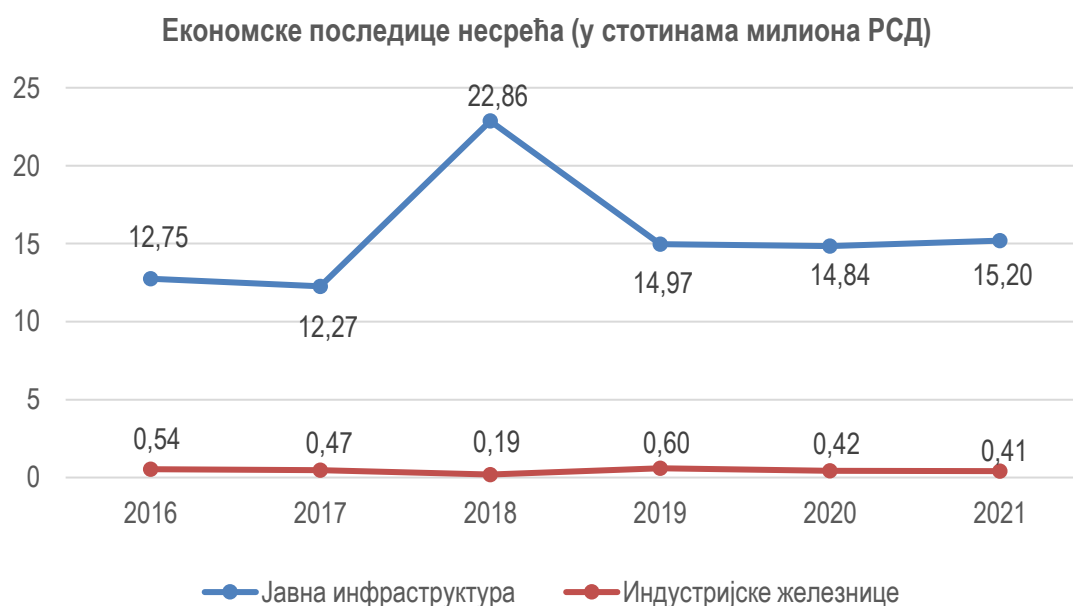
У протекле 4 (четири) године, није било забележених случајева лома осовине на железничким возилима у саобраћају.

6) Показатељи за израчунавање економских последица несрећа¹⁰

Показатељи који се односе на израчунавање економских последица несрећа у 2021. години дати су за јавну железничку инфраструктуру и инфраструктуру индустријске железнице табеларно.

2021. година	Јавна инфраструктура	Индустријске железнице
Показатељи	(РСД)	
Број погинулих и тешко повређених лица помножен са вредношћу превенције жртава	1.036.730.000,00	33.350.000,00
Трошкови штете нанесене животној средини	/	/
Трошкови материјалне штете нанесене железничким возилима или инфраструктури	413.093.498,43	7.267.424,81
Трошкови кашњења изазваних несрећама	69.859.961,60	/
УКУПНО	1.519.683.460,03	40.617.424,81

Анализа показатеља који се односе на израчунавање економских последица несрећа, за период 2016. – 2021. година, приказана је графички.



Приметно је да се, након наглог скока у 2018. години узрокованих несрећом на путном прелазу Међурово, вредности трошкова економских последица, мењају сразмерно обиму саобраћаја односно броју пређених возних километара.

¹⁰ Приказани подаци не одсликавају стварно стање настале штете у железничком систему Републике Србије, обзиром да још увек није успостављен систем праћења ефеката штета нанесених животној средини

7) Показатељи који се односе на техничку безбедност инфраструктуре

Проценат пруга које имају системе за заштиту воза у употреби и проценат возних километара где се користе системи за заштиту воза уграђени на возилима, дати су табеларно.

Показатељ	Проценат пруга које имају системе за заштиту воза у употреби ¹¹	Проценат возних километара где се користе системи за заштиту воза уграђени на возилима ¹²
Аутоматско упозорење машиновођи	28 %	42.42 %
Аутоматско упозорење машиновођи и аутоматско заустављање при проласку поред сигнала којим се забрањује даља вожња	26 %	39.39 %
Аутоматско упозорење, аутоматско заустављање и повремена контрола брзине, чиме се омогућава осигурање опасних тачака, а контрола брзине се врши на местима на којима је потребно ограничити брзину	1 %	1.51 %
Аутоматско упозорење, аутоматско заустављање и континуална контрола брзине, чиме се омогућава осигурање опасних тачака и континуална контрола ограничене брзине на прузи, сталним показивањем и спровођењем највеће допуштене циљне брзине на свим деловима пруге	0	0

Број путних прелаза у нивоу, у зависности од категорије, на јавној железничкој инфраструктури, дат је табеларно.

Категорија	Начин осигурања	Укупно	По пружном километру ¹³	По колосечном километру ¹⁴
Пасивни путни прелази	-	1369	0,41	0,38
Активни путни прелази	Ручни	106	0,03	0,03
	Аутоматски са упозорењем за корисника	25	0,01	0,01
	Аутоматски са заштитом за корисника	264	0,08	0,08
	Аутоматски са заштитом на страни колосека	0	0	0

¹¹ Подаци преузети из Дописа са доставом материјала потребног за израду Годишњег извештаја о безбедности на подручју „Инфраструктура железнице Србије“ а.д., број 5/2022-419-172 од 06.06.2022. године.

¹² Проценат возних километара где се користе системи за заштиту воза уграђени на возилима зависе од типа возила које користи превозник

¹³ Пружних километара 3.348,1 km (Извор: Изјава о мрежи 2022. са деветим изменама и допунама број: 5/2021-333-135 од 12.02.2021. године.)

¹⁴ Колосечних километара 3.637,252 km (Извор: Годишњи извештај ИЖС за 2021. годину)



Број путних прелаза у нивоу, у зависности од категорије, на инфраструктури индустријских железница, дат је табеларно.

Категорија	Начин осигурања	Укупно	По пружном километру	По колосечном километру
Пасивни путни прелази	-	59	0,98	0,38
Активни путни прелази	-	13	0,234	0,0858

ПРИЛОГ 4

Измене закона и других прописа из области безбедности железничког саобраћаја

Р. бр.	Назив акта	Правни основ	Објављен	Усклађен са прописом ЕУ
1.	Правилник о заједничким безбедносним методама за оцену усаглашености са захтевима за добијање сертификата о безбедности и о елементима система за управљање безбедношћу	Члан 7.2. Закона о безбедности у железничком саобраћају	„Службени гласник РС”, број 32/21 од 02.04.2021.	Уредба Комисије ЕУ број 1158/2010 и Уредба Комисије (ЕУ) број 1169/2010
2.	Правилник о одржавању подсистема енергија	Члан 32.2. Закона о безбедности у железничком саобраћају	„Службени гласник РС”, број 117/21 од 03.12.2021.	-
3.	Правилник којим се прописују други технички услови за сигнално-сигурносне уређаје	Члан 34.3. Закона о безбедности у железничком саобраћају	„Службени гласник РС”, број 118/21 од 09.12.2021.	-
4.	Правилник о техничким условима и одржавању железничке телекомуникационе мреже	Члан 37.3. Закона о безбедности у железничком саобраћају	„Службени гласник РС”, број 68/21 од 07.07.2021.	-
5.	Правилник о кочницама и кочењу возова и возила	Члан 49.8. Закона о безбедности у железничком саобраћају	„Службени гласник РС”, број 68/21 од 07.07.2021.	-
6.	Правилник о условима које морају испуњавати радионице за одржавање возила	Члан 56.1. Закона о безбедности у железничком саобраћају	„Службени гласник РС”, број 38/21 од 16.04.2021.	-
7.	Правилник о елементима регистра дозвола за управљање вучним возилом и регистра додатног овлашћења	Члан 70. Закона о безбедности у железничком саобраћају	„Службени гласник РС”, број 41/21 од 23.04.2021.	Одлука Комисије број 2010/17/ЕС
8.	Правилник о пријављивању, истраживању, евидентирању, статистичком праћењу и објављивању података о несрећама и незгодама	Члан 94.9. Закона о безбедности у железничком саобраћају	„Службени гласник РС”, број 32/21 од 02.04.2021.	-



Р. бр.	Назив акта	Правни основ	Објављен	Усклађен са прописом ЕУ
9.	Правилник о спецификацији регистра инфраструктуре	Члан 34. Закона о интероперабилности железничког система	„Службени гласник РС”, број 78/21 од 03.08.2021.	Одлука Комисије број 2014/880/EU

ПРИЛОГ 5

1) Сертификати о безбедности за управљање железничком инфраструктуром

Све активности у поступцима издавања, обнављања, ажурирања и ревидирања сертификата, дате су табелом:

Сертификати о безбедности за управљање железничком инфраструктуром	Од почетка поступка	2021. година
Издати	1	0
Обновљени	1 (2022.)	0
Ажурирани	1 (2022)	0
Ревидирани	0	0

У 2021. години није било поступака у вези са сертификатом.

Евиденција носилаца важећих сертификата је дата табелом:

Р. бр.	Носилац исправе	Рок важења	EIN / број Обрасца
1.	Акционарско друштво за управљање јавном железничком инфраструктуром „Инфраструктура железнице Србије” Београд	10.03.2027.	RS2120220002 340-853-8/2022

2) Сертификати о безбедности за управљање индустријском железницом

Све активности у поступцима издавања, обнављања, ажурирања и ревидирања сертификата, дате су табелом:

Сертификати о безбедности за управљање индустријском железницом	Од почетка поступка	2021. година
Издати	2	0
Обновљени	2 (2022.)	1
Ажурирани	0	0
Ревидирани	0	0

У 2021. години, обновљен је **1** (један) сертификат Јавном предузећу „Електропривреда Србије” - Огранак ТЕНТ Београд – Железнички транспорт Обреновац

Евиденција носилаца важећих сертификата је дата табелом.

Р. бр.	Носилац исправе	Рок важења	EIN / број Обрасца
1.	ЈП „Електропривреда Србије” Огранак ТЕНТ Београд - Обреновац	29.07.2026.	RS2320210001 340-751/2021
2.	„HBIS Group Serbia Iron & Steel” d.o.o. Beograd	19.01.2027.	RS2320220001 340-20-6/2022

**3) Сертификати о безбедности за превоз, део – А**

Све активности у поступцима издавања, обнављања, ажурирања и ревидирања сертификата, дате су табелом:

Сертификати о безбедности за управљање железничком инфраструктуром	Од почетка поступка	2021. година
Издати	22 (2022.)	2
Обновљени	4 (2022.)	2
Ажурирани	2 (2022)	1
Ревидирани	0	0
Одузети	2 (2022)	0

У 2021. години, спроведене су следеће активности:

- издата су **2** (два) сертификата привредним друштвима „Global Neologistics” d.o.o. Beograd и „PIMK” d.o.o. Димитровград;
- обновљена су **2** (два) сертификата Акционарском друштву за железнички превоз робе „Србија Карго” Београд и Акционарском друштву за железнички превоз путника „Србија Воз” Београд; и
- ажуриран је **1** (један) сертификат привредном друштву „Rail Transport Logistic” d.o.o. Beograd.

Евиденција носилаца сертификата је дата табелом:

Р. бр.	Носилац исправе	Врста услуге	Обим превоза	Рок важења	EIN део А/ Број обрасца
1.	А.Б. Превоз д.о.о. Београд	превоз робе који укључује превоз опасног терета	< 500 мил.нетотон. km/год	28.09.2022.	RS1120170004 340-307-7/2017
2.	Rail Transport Logistic d.o.o	превоз робе који укључује превоз опасног терета	< 500 мил.нетотон. km/год	29.11.2022.	RS1120210003 340-1170/2021
3.	Pannon Rail d.o.o. Subotica	превоз робе који укључује превоз опасног терета	≥ 500 мил.нетотон. km/год	12.04.2023.	RS1120180001 340-360-1/2018
4.	NCL Neo Cargo Logistic Beograd ¹⁵	превоз робе који укључује превоз опасног терета	< 500 мил.нетотон. km/год	23.05.2023.	RS1120180002 340-748-2/2018
5.	ЈП "Електропривреда Србије", Београд, Огранак "ТЕНТ", Железнички транспорт	превоз робе за сопствене потребе без опасног терета	< 500 мил.нетотон. km/год	20.08.2023.	RS1120180003 340-30-8/2018
6.	OBL Logistic d.o.o. Beograd - Čukarica	превоз робе који укључује превоз опасног терета	< 500 мил.нетотон. km/год	20.12.2023.	RS1120180004 340-1398-8/2018
7.	АТМ БГ ДОО БЕОГРАД - Нови Београд	превоз робе за сопствене потребе без опасног терета	< 500 мил.нетотон. km/год	15.01.2024.	RS1120190001 340-34-6/2019

¹⁵ Сертификат одузет 6. септембра 2022. године, Решењем број 340-982-2/2022



Р. бр.	Носилац исправе	Врста услуге	Обим превоза	Рок важења	ЕИН део А/ Број обрасца
8.	Локотранс д.о.о. Суботица	превоз робе који укључује превоз опасног терета	< 500 мил.нетотон. km/год	13.02.2024.	RS1120190002 340-131-7/2019
9.	TRANSAGENT OPERATOR DOO BEOGRAD	превоз робе који укључује превоз опасног терета	< 500 мил.нетотон. km/год	22.05.2024.	RS1120190003 340-1165-6/2020
10.	EURORAIL LOGISTIC DOO BEOGRAD	превоз робе који укључује превоз опасног терета	< 500 мил.нетотон. km/год	27.08.2024.	RS1120190004 340-1185-1/2019
11.	НИС а.д. Нови Сад	превоз робе за сопствене потребе који укључује превоз опасног терета	< 500 мил.нетотон. km/год	20.09.2025.	RS1120200001 340-651-5/2020
12.	GLOBAL NEOLOGISTICS DOO BEOGRAD	превоз робе који укључује превоз опасног терета	< 500 мил.нетотон. km/год	15.06.2026.	RS1120210001 340-652-3/2021
13.	Акционарско друштво за железнички превоз робе „Србија Карго“ Београд	превоз робе који укључује превоз опасног терета	≥ 500 мил.нетотон. km/год	13.10.2026.	RS1120210002 340-979-5/2021
14.	Акционарско друштво за железнички превоз путника „Србија Воз“ Београд	превоз путника који укључује велике брзине	≥ 200 мил.путничких km/год	26.10.2026.	RS1120220002 340-287-4/2022
15.	„РІМК“ доо Димитровград	превоз робе који укључује превоз опасног терета	< 500 мил.нетотон. km/год	01.11.2026.	RS1120210005 340-1023-7/2021
16.	Комбиновани превоз д.о.о. Прокупље	превоз робе који укључује превоз опасног терета	≥ 500 мил.нетотон. km/год	09.02.2027.	RS1120220001 340-130-5/2022
17.	Деспотија д.о.о. Београд	превоз робе без опасног терета	< 500 мил.нетотон. km/год	29.05.2027.	RS1120220003 340-574-5/2022
18.	SINHRON RAIL D.O.O. BEOGRAD – NOVI BEOGRAD	превоз робе који укључује превоз опасног терета	≥ 500 мил.нетотон. km/год	06.07.2027.	RS1120220004 340-804-3/2022
19.	ENNA TRANSPORT BGD DOO BEOGRAD – NOVI BEOGRAD	превоз робе који укључује превоз опасног терета на електрифицираним пругама јавне мреже	< 500 мил.нетотон. km/год	31.07.2027.	RS1120220005 340-792-5/2022
20.	ZGOP DOO NOVI SAD	превоз робе за сопствене потребе без опасног терета	< 500 мил.нетотон. km/год	31.07.2027.	RS1120220006 340-881-2/2022

**4) Сертификати о безбедности за превоз, део – Б, домаћи превозници**

Све активности у поступцима издавања, обнављања, ажурирања и ревидирања сертификата, дате су табелом:

Сертификати о безбедности за управљање железничком инфраструктуром	Од почетка поступка	2021. година
Издати	22 (2022.)	4
Обновљени	4 (2022.)	2
Ажурирани	3 (2022)	1
Ревидирани	0	0
Одузети	2 (2022)	0

У 2021. години, спроведене су следеће активности:

- издата су **4** (четири) сертификата привредним друштвима „Rail Transport Logistic“ d.o.o. Beograd, „Global Neologistics“ d.o.o. Beograd, „PIMK“ d.o.o. Димитровград и „OBL Logistic“ d.o.o. Beograd ;
- обновљена су **2** (два) сертификата Акционарском друштву за железнички превоз робе „Србија Карго“ Београд и Акционарском друштву за железнички превоз путника „Србија Воз“ Београд; и
- ажуриран је **1** (један) сертификат привредном друштву „Rail Transport Logistic“ d.o.o. Beograd.

Евиденција носилаца важећих сертификата је дата табелом:

Р. бр.	Носилац исправе	Врста услуге	Обим превоза	Рок важења	EIN део Б/ Број обрасца
1.	А.Б. Превоз д.о.о. Београд	превоз робе који укључује превоз опасног терета	< 500 мил.нетотон. km/год	07.02.2025.	RS1220200001 340-38-6/2020
2.	Rail Transport Logistic d.o.o	превоз робе који укључује превоз опасног терета	< 500 мил.нетотон. km/год	20.04.2026.	RS1220210003 340-862-4/2021
3.	Pannon Rail d.o.o. Subotica	превоз робе који укључује превоз опасног терета	≥ 500 мил.нетотон. km/год	03.06.2023	RS1220180002 340-542-4/2018
4.	ЈП "Електропривреда Србије", Београд, Огранак "ТЕНТ", Железнички транспорт	превоз робе за сопствене потребе без опасног терета	< 500 мил.нетотон. km/год	20.08.2023.	RS1220180003 340-1087-1/2018
5.	OBL Logistic d.o.o. Beograd - Ćukarica	превоз робе који укључује превоз опасног терета	< 500 мил.нетотон. km/год	02.12.2026.	RS1220210007 340-1244-5/2021
6.	АТМ БГ ДОО БЕОГРАД - Нови Београд	превоз робе за сопствене потребе без опасног терета	< 500 мил.нетотон. km/год	15.01.2024.	RS1220190001 340-34-7/2019
7.	Локотранс д.о.о. Суботица	превоз робе који укључује превоз опасног терета	< 500 мил.нетотон. km/год	13.02.2024.	RS1220190002 340-131-8/2019



Р. бр.	Носилац исправе	Врста услуге	Обим превоза	Рок важења	EIN део Б/ Број обрасца
8.	TRANSAGENT OPERATOR DOO BEOGRAD	превоз робе који укључује превоз опасног терета	< 500 мил.нетотон. km/год	27.03.2025.	RS1220200002 340-1165-7/2020
9.	EURORAIL LOGISTIC DOO BEOGRAD	превоз робе који укључује превоз опасног терета	< 500 мил.нетотон. km/год	27.08.2024.	RS1220190003 340-1185-2/2019
10.	НИС а.д. Нови Сад	превоз робе за сопствене потребе који укључује превоз опасног терета	< 500 мил.нетотон. km/год	20.09.2025.	RS1220200003 340-651-6/2020
11.	GLOBAL NEOLOGISTICS DOO BEOGRAD	превоз робе који укључује превоз опасног терета	< 500 мил.нетотон. km/год	15.06.2026.	RS1220210002 340-652-4/2021
12.	Акционарско друштво за железнички превоз робе „Србија Карго“ Београд	превоз робе који укључује превоз опасног терета	≥ 500 мил.нетотон. km/год	13.10.2026.	RS1220210004 340-979-6/2021
13.	Акционарско друштво за железнички превоз путника „Србија Воз“ Београд	превоз путника који укључује велике брзине	≥ 200 мил.путничких km/год	26.10.2026.	RS1220220002 340-287-5/2022
14.	„PIMK“ доо Димитровград	превоз робе који укључује превоз опасног терета	< 500 мил.нетотон. km/год	01.11.2026.	RS1220210006 340-1023-8/2021
15.	Комбиновани превоз д.о.о. Прокупље	превоз робе који укључује превоз опасног терета	≥ 500 мил.нетотон. km/год	09.02.2027.	RS1220220001 340-130-6/2022
16.	Деспотија д.о.о. Београд	превоз робе без опасног терета	< 500 мил.нетотон. km/год	29.05.2027.	RS1220220003 340-574-6/2022
17.	SINHRON RAIL D.O.O. BEOGRAD – NOVI BEOGRAD	превоз робе који укључује превоз опасног терета	≥ 500 мил.нетотон. km/год	06.07.2027.	RS1220220007 340-951-5/2022
18.	ENNA TRANSPORT BGD DOO BEOGRAD – NOVI BEOGRAD	превоз робе који укључује превоз опасног терета на електрифицираним пругама јавне мреже	< 500 мил.нетотон. km/год	31.07.2027.	RS1220220005 340-836-5/2022
19.	ZGOP DOO NOVI SAD	превоз робе за сопствене потребе без опасног терета	< 500 мил.нетотон. km/год	31.07.2027.	RS1220220006 340-881-3/2022



5) Сертификати о безбедности за превоз, део – Б, страни превозници

До сада није било у вези са сертификатом о безбедности за превоз део – Б за стране превознике.

6) Сертификати о безбедности индустријске железнице за превоз

Све активности у поступцима издавања, обнављања, ажурирања и ревидирања сертификата, дате су табелом:

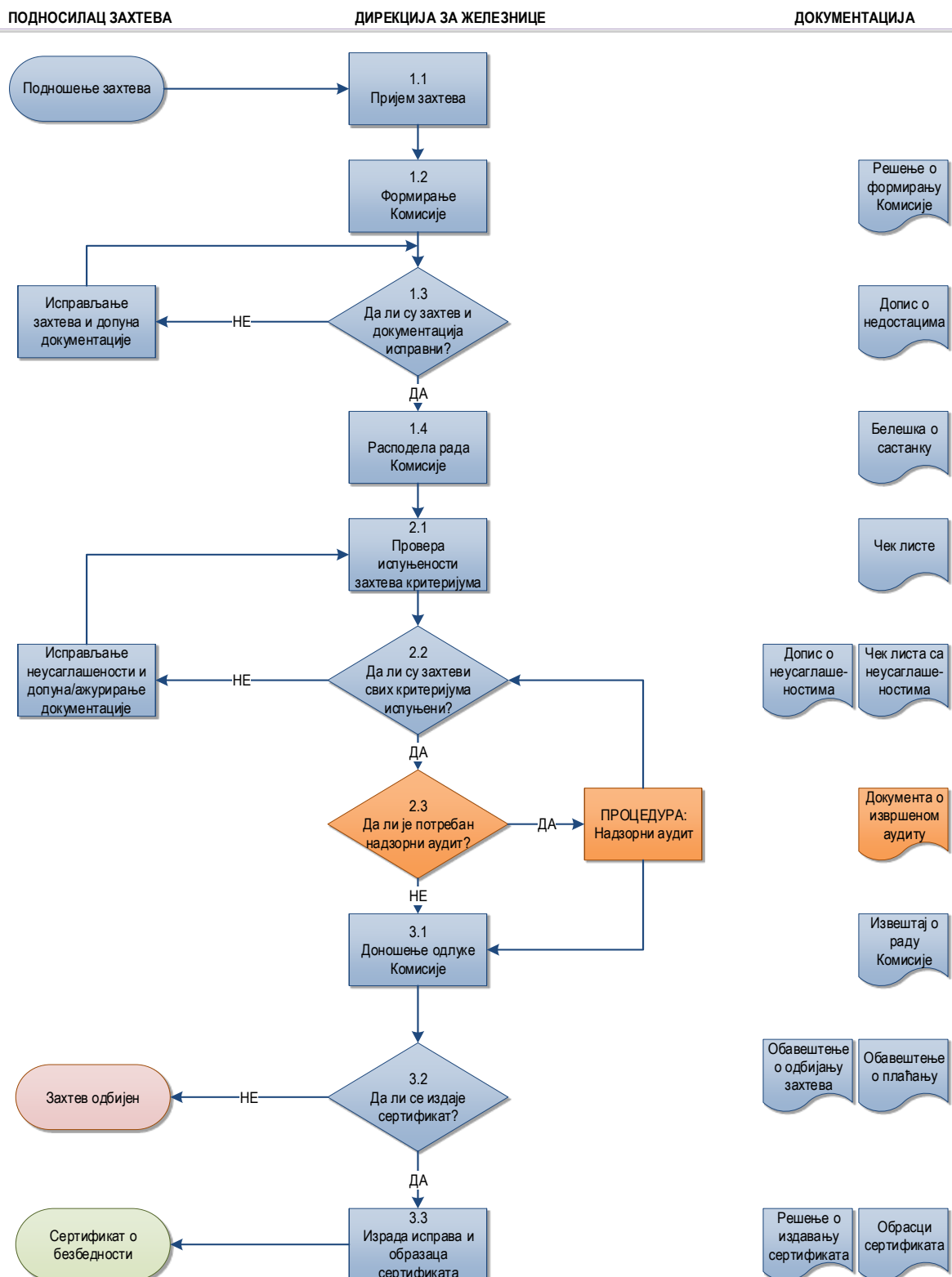
Сертификати о безбедности за управљање железничком инфраструктуром	Од почетка поступка	2021. година
Издати	2	0
Обновљени	0	0
Ажурирани	0	0
Ревидирани	0	0

У 2021. години није било поступака у вези са сертификатом.

Евиденција носилаца важећих сертификата је дата табелом:

Р. бр.	Носилац исправе	Рок важења	EIN
1.	ЈП „Електропривреда Србије“ Огранак ТЕНТ Београд - Обреновац	20.07.2025.	RS1320200001
2.	„HBIS Group Serbia Iron & Steel” d.o.o. Beograd	13.10.2025.	RS1320200002

1) Алгоритам поступка издавања сертификата о безбедности





2) Алгоритам поступка надзора над системом управљања безбедношћу

ИМАЛАЦ СЕРТИФИКАТА

ДИРЕКЦИЈА ЗА ЖЕЛЕЗНИЦЕ

ДОКУМЕНТАЦИЈА

