

ГОДИШЊИ ИЗВЕШТАЈ ДИРЕКЦИЈЕ ЗА ЖЕЛЕЗНИЦЕ О СТАЊУ БЕЗБЕДНОСТИ У ЖЕЛЕЗНИЧКОМ САОБРАЋАЈУ

ЗА 2022. ГОДИНУ



Zarkovic
PHOTOGRAPHY

Република Србија
Дирекција за железнице

БЕОГРАД, СЕПТЕМБАР 2023



**Република Србија
ДИРЕКЦИЈА ЗА ЖЕЛЕЗНИЦЕ**

**ИЗВЕШТАЈ
ДИРЕКЦИЈЕ ЗА ЖЕЛЕЗНИЦЕ О СТАЊУ БЕЗБЕДНОСТИ
У ЖЕЛЕЗНИЧКОМ САОБРАЋАЈУ
ЗА 2022. ГОДИНУ**

Београд, септембар 2023. 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.....	10
1.	Иницијативе за одржавање/побољшање безбедносних перформанси 10	
2.	Детаљна анализа заједничких показатеља безбедности.....	15
3.	Резултати безбедносних препорука.....	16
V.	ВАЖНЕ ИЗМЕНЕ У ЗАКОНОДАВСТВУ И РЕГУЛИСАЊУ БЕЗБЕДНОСТИ НА ЖЕЛЕЗНИЦИ	17
VI.	УНАПРЕЂЕЊЕ ПОСТУПАКА СЕРТИФИКАЦИЈЕ О БЕЗБЕДНОСТИ ЗА УПРАВЉАЊЕ ЖЕЛЕЗНИЧКОМ ИНФРАСТРУКТУРОМ И СЕРТИФИКАЦИЈЕ О БЕЗБЕДНОСТИ ЗА ПРЕВОЗ	18
1.	Законски основ, почетак примене, расположивост информација о сертификатима о безбедности	18
2.	Нумерички подаци	19
3.	Процедурални аспекти	19
VII.	РЕЗУЛТАТИ И ИСКУСТВА ВЕЗАНА ЗА НАДЗОР НАД УПРАВЉАЧИМА ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ И ЖЕЛЕЗНИЧКИМ ПРЕВОЗНИЦИМА 24	
1.	Опис надзора	24
2.	Поштовање законске обавезе о подношењу годишњих извештаја о безбедности до 30. јуна текуће године од стране управљача инфраструктуре и железничких превозника	25
3.	Број извршених надзора	25
4.	Број извршених инспекцијских надзора	27
5.	Сажетак примењених мера након надзора и инспекције.....	29
6.	Кратак преглед жалби управљача инфраструктуре на услове из сертификата о безбедности за превоз Део А или Део Б железничких превозника	35
7.	Кратак преглед жалби железничких превозника на услове из сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром управљача инфраструктуре	35



8. Искуства Дирекције за железнице у вези са применом заједничке безбедосне методе за процену и оцену ризика	35
9. Искуства управљача инфраструктуре и железничких превозника у примени заједничке безбедосне методе за процену и оцену ризика ...	36
VIII. ЗАКЉУЧАК.....	40
IX. ИЗВОРИ ПОДАТАКА	42
ПРИЛОЗИ.....	1
ПРИЛОГ 1.1	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	4
Списак железничких превозника закључно са 31.12.2022. године	4
Списак управљача инфраструктуре закључно са 31.12.2022. године	5
Списак управљача инфраструктуре индустријске железнице закључно са 31.12.2022. године.....	5
Списак сертификата издатих за превоз на индустријској железници закључно са 31.12.2022. године.....	6
ПРИЛОГ 2	1
Организациони дијаграм Дирекције за железнице	1
Дијаграм односа са другим надлежним органима	1
ПРИЛОГ 3	1
Подаци о броју оставарених возних километара у периоду 2017 – 2022. година.....	1
1) Показатељи који се односе на несреће.....	1
2) Тешко повређена и погинула лица, по врстама несрећа	10
3) Показатељи који се односе на опасну робу	16
4) Показатељи који се односе на самоубиства	18
5) Показатељи који се односе на прекурсоре несрећа.....	18
6) Показатељи за израчунавање економских последица несрећа	25
7) Показатељи који се односе на техничку безбедност инфраструктуре	26
ПРИЛОГ 4	1
Измене закона и других прописа из области безбедности железничког саобраћаја	1
ПРИЛОГ 5	1
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
1)	Алгоритам поступка издавања сертификата о безбедности	1
2)	Алгоритам поступка надзора над системом управљања безбедношћу	2

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 2022. 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 2022. 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 **1.744,4 km**, а осталим пругама (регионалне, локалне, манипулативне) **1.603,7 km**. Укупно је електрифицирано **1.301,9 km** колосека отворене пруге са главним пролазним колосецима (**1.013,2 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 **103,4 km** нормалног колосека и **7,4 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 2022. 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 2024. са четвртим изменама и допунама број: 5/2022-435-179 од 21.10.2022. године. (важи за ред вожње 2023/2024)

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 2022. годину, закључено је следеће:

После вишегодишњег пада обима саобраћаја на јавној мрежи пруга, у 2022. години, као и у 2021. години, забележен је раст обима саобраћаја за 5,30% у односу на претходну календарску годину, приказан на основу броја остварених возних километара. Са друге стране, на индустријским железницама, поново долази до смањења обима саобраћаја, тако да је у 2022. години констатовано смањење за 5,42% у односу на обим саобраћаја у 2021. години, чиме је број возних километара који се остварује, на најнижој вредности у последњих 7 година.

Треба имати у виду да је током 2022. године, услед наставка затвора због спровођења стратешких пројеката обнове и унапређења битних магистралних и регионалних пруга, саобраћај био усмераваан 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 2022. години, дошло је до повећања нивоа безбедности у железничком саобраћају у односу на 2021. годину. Укупан број несрећа на јавној железничкој мрежи у 2022. години је за 4,72% мањи него у претходној календарској години.

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.

Дирекција је кроз године налагала мере које су у претходном периоду спровођене, за које се може рећи да су имале утицаја, те је у 2022. години дошло

до благог пада броја несрећа на путним прелазима (најмањи број несрећа на путним прелазима у протеклих 6 година), које се дешавају услед непажње или немара управљача друмских возила, што захтева константни и нови приступ и нове методе у погледу дугорочног решавања овог проблема. И у овом извештају се понавља прошлгодишњи 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 2022. години се, у односу на претходну календарску годину, минимално смањио број случајева проласка воза или маневарског састава поред сигнала који забрањује даљу вожњу и пресецања скретница (са 30 на 29). 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, у 2022. години није констатован ниједан случај лома точка на јавној мрежи 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, забележен је пад у односу на претходне две године, ниво безбедности остварен у 2022. години, када су у питању погинула и тешко повређена лица бележи пад од 6,35% у односу на претходну годину.

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 2022. 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, одржавања 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 одржавања 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 железничка возила (осим теретних кола) или његовог дела, према националним прописима;
- 2) оцена усаглашености елемената структурног подсистема железничка возила (осим теретних кола),
- 3) оцена погодности за употребу елемената структурног подсистема железничка возила (осим теретних кола).

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.

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



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.

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 и 83/18). Истраге несрећа и незгода у железничком саобраћају у оквиру ЦИНС-а обавља Сектор за истраживање несрећа у железничком саобраћају и међународну сарадњу.

У 2022. години догодила се једна озбиљна несрећа. Све истраге из претходних година, осим истраге несреће број 01/19 од 14.02.2019. године, Центар је окончао. Центар за истраживање несрећа је отворио истрагу у 2022. години и издао обавештење о почетку истраге озбиљне несреће, а то је:

- Извештај број 01/22 од 25.12.2022. – исклизнуће воза (статус: обавештење);

У даљем тексту садржан је опис несреће која се догодила 25. децембра 2022. године. Преглед статуса свих безбедносних препорука које су предузете или планиране да се предузму, на основу коначних извештаја о истрагама несрећа које је Центар наложио претходних година се налазе на следећем линку: <http://www.raildir.gov.rs/izvestaji.php>

Дана 25.12.2022. године у 16.45 часова на прузи број 106: Ниш - Димитровград – државна граница – (Драгоман), између станице Пирот и укрснице Станичење, приликом саобраћања воза број 45010, железнички превозник „Србија Карго” а.д, дошло је до исклизнућа шесторо (6) кола (9, 10, 11, 12, 13. и 14.) товарених RID материјом, од којих су се четворо (4) преврнула на бок (10, 11, 12. и 13. кола), при чему је дошло до ослобађања опасне материје – амонијака из 13. кола.

Услед ослобађања амонијака из кола у атмосферу дошло је до усмрћења два (2) трећа лица док је број лица којима је била указана лекарска помоћ 45 (8 тешко поврђених)³. Материјална штета постоји на железничким возилима, инфраструктури и роби.

Центар за истраживање несрећа у саобраћају Републике Србије је покренуо истрагу озбиљне несреће. Након извршене истраге, Центар ће на својој интернет страници објавити коначни извештај о истрази озбиљне несреће и у циљу могућег повећања безбедности на железници и превенцији настанка нових несрећа издати безбедносне препоруке.

³ Подаци који су достављени 29.12.2022. године од стране представника кабинета градоначелника града Пирота, а који ће бити ажурирани у коначном извештају о истрази озбиљне несреће.

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 реконструкција и модернизација 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 прузи за брзине до 200km/h успостављен је 20. марта 2022. године. Саобраћај теретних возова је први пут организован у ноћи између 17. и 18. септембра 2022. године и одвија се сваке ноћи почев од 23.00 часа до 05.00 часова ујутру, на деоницама магистралне брзе пруге Стара Пазова – Нови Сад – Нови Сад Ранжирна и Инђија – Нови Сад – Нови Сад Ранжирна. 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. 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. Почетак радова је свечано обележен дана 22. новембра 2021. године у станици Нови Сад, а радови који захтевају потпуну обуставу саобраћаја су почели 07. априла 2022. године. Планирани рок за завршетак радова је IV квартал 2025. године. Нова пруга за велике брзине од Новог Сада до Суботице биће дуга 108km. На њеној траси биће изграђено 49 подвожњака и надвожњака, а најдужи вијадукт ће бити 1600 метара. Пројектом је предвиђена реконструкција девет железничких станица, уређење три нове станице са станичним капацитетима, као и изградња железничких чворова у Ново Саду, Врбасу и Суботици;
- 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. Радови обухватају

модернизацију и реконструкцију пруге Ниш – Прешево, деоница излаз из станице Ниш (km 267+430) до улаза у станицу Брестовац (km 267+430).

Радови су подељени у III фазе:

- Фаза I Међурово – Белотинце (km 248+371 до km 255+033)
- Фаза II Белотинце – Брестовац (km 255+033 до km 267+430)
- Фаза III Ниш – Међурово (km 244+600 до km 248+371)

Дана 29.09.2021.године је издата грађевинска дозвола од стране МГСИ-а за фазу I Међурово - Белотинце. У току су радови на комплетној изради доњег и горњег строја пруге (радови се изводе у интервалима затвора пруге 36-36-36-60), затим радови на изградњи потходника у станицама Међурово и Белотинце, израда перонских зидова у станици Међурово, као и радови на изради армирано бетонских пропуста. У вези електро радова, извршена је демонтажа контактне мреже до станице Доњевац;

- пројекат реконструкције и модернизације железничке пруге Ниш – Димитровград ће обухватити четири компоненте:
 - Компонента 1: Деоница Просек – Станичење – Димитровград (80 km), грађевински радови на реконструкцији и модернизацији пруге и електрификација. Планирани почетак пројектовања и истражних радова се очекује током четвртог квартала 2022. године, а почетак извођења радова се планира за март/април 2023. године. Радови би трајали до децембра 2025. године.
 - Компонента 2: Северна обилазница око града Ниша (22 km), изградња нове једноколосечне електрификоване пруге. Предвиђени почетак радова је фебруар 2023. године, а завршетак радова на деоници Сићево – Димитровград планиран је за четврти квартал 2024. године, док је завршетак на деоници Црвени Крст – веза са обилазницом око Ниша планиран за први квартал 2024. године.
 - Компонента 3: Деоница Црвени Крст - веза са обилазницом (Пантелеј) и деоница Просек – Димитровград (86km), опремање пруге сигнално–сигурносним уређајима као и телефонско–телекомуникационим уређајима. Планирани почетак радова је у трећем кварталу 2024. године. Планирани завршетак радова је у четвртом кварталу 2025. године.
 - Компонента 4: Услуге пројектовања, надзор над радовима које изводе трећа лица и подршка активностима у вези са пројектом. Након спроведеног двостепеног тендерског поступка изабран је најповољнији понуђач DB Engineering. Уговор у вредности од 4,14 милиона евра потписан је дана 10. децембра 2021. године.
- на деоници Јајинци – Мала Крсна 22. јуна 2022. године у 8.00 часова поново су пуштени у рад инфраструктурни капацитети и успостављен је теретни железнички саобраћај. Након што је обављен технички преглед радова изведених на главној оправци пруге Јајинци – Мала Крсна, организован је саобраћај теретних возова на овој деоници. Модернизација магистралне пруге (Београд Центар) – Раковица – Јајинци – Мала Крсна – Велика Плана почела је у мају 2019. године. Радовима је била обухваћена реконструкција укупно 68,8 километара колосека, грађевинске инфраструктуре и електротехничких постројења, од чега је дужина саме деонице 59 километара, а станичних колосека 9,8 километара. Уговором

- су били обухваћени и радови у осам станица, шест стајалишта, три тунела и на два моста;
- на делу пруге Суботица (km 1+264,84) – Хоргош – државна граница (km 27+897,24) завршени су радови на реконструкцији и модернизацији овог дела пруге од стране Извођача радова (по телеграму број 124 од 21.06.2021. године). У потпуности је реконструисан доњи строј за брзине до 160 km/h, горњи строј за брзине до 120 km/h, изграђена су електроенергетска постројења и пруга је електрифицирана. На свих тринаест путних прелаза на овој прузи уграђени су савремени сигнално-сигурносни и телекомуникациони уређаји, чиме је безбедност саобраћаја подигнута на знатно виши ниво. У железничкој станици Хоргош уређено је свих пет станичних колосека, од којих су прва два за путнички, а остали за теретни железнички саобраћај. Све приступне саобраћајнице су асфалтиране, а постављена је хоризонтална и вертикална сигнализација. Радови на изградњи и реконструкцији пруге, као и на постављању контактне мреже и електрификацији те деонице завршени су 15. маја (шест месеци пре уговореног рока). Путнички возови ће саобраћати брзином до 120 километара на час, а возом између Хоргоша и Сегедина ће се путовати 35 минута. Након обнове пруге, поново је успостављен теретни железнички саобраћај између Суботице и Сегедина. Први теретни воз је кренуо 01.08.2022. године, у 18 часова, са Железничке станице у Суботици за Сегедин. Теретни возови новоизграђеном пругом саобраћају брзином до 100 километара на час. Поновно успостављање путничког саобраћаја на прузи Суботица – Сегедин планирано је за јесен 2023. године. Република Србија завршила је део деонице до границе, а остаје да Република Мађарска заврши реконструкцију и модернизацију на својој територији. Пруга дуга 26,6 километара у потпуности је реконструисана, а у оквиру њене електрификације изграђена су и електроенергетска постројења. За потребе ове модернизоване пруге изграђена су четири објекта за сигнално-сигурносна и телекомуникациона постројења, и то у станицама Палић, Бачки Виногради и Хоргош, као и на стајалишту Јавна складишта Суботица, а ново железничко постројење изграђено је и у станици Бачки Виногради.
 - „Инфраструктура железница Србије” а.д. направила је трогодишњи програм ревитализације свих регионалних пруга, који је започео 2018. године. У 2022. години, настављени су већ започети радови на замени и ојачању горњег строја на деоници Тител – Орловат и радови на замени и ојачању горњег строја у 6 тунела на деоници Пожаревац – Мајданпек, а планиран је и наставак радова на следећим деоницама: Свилајнац – Деспотовац, Кикинда – МСК Кикинда (6 km), Кастрат – Мердаре. Планом набавки за 2023. годину обезбеђена су средства за радове на деоници Књажевац – Зајечар, Зајечар – Прахово, Распутница 1 – Трнавац – (Прахово), Орловат – Орловат Стајалиште и Орловат Стајалиште – Лукићево;
 - 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 2020. години и пруга је реконструисана половним

материјалом придобијеним са магистралних пруга, као и новим материјалима, извршена је 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, а што се планира током 2023. године. У циљу побољшања техничког квалитета колосека и обезбеђења слободног профила за одвијање железничког саобраћаја редовним брзинама на прузи Мала Крсна – Бор – Распутница „2” – (Вражогрнац) на деоници Пожаревац – Мајданпек којој припадају тунели Прелевац, Бродица, Железник, Благојев Камен, Ујевац и Чекић, потписан је Уговор број 1/2022-1/570 од 27.05.2022. године са „ЗГОП АД Нови Сад”. Рок за завршетак радова износи 100 дана рачунајући од датума увођења Извођача у посао. Дана 22.12.2022. године Извођач је уведен у посао. Крајњи рок за извођење радова 30.04.2023. године;

- на делу пруге (Нови Сад) – Распутница Сајлово – Римски Шанчеви – Орловат Стајалиште између станица Тител – Орловат тренутно осовинско оптерећење је 16 t/os, шине су типа 45а и „Ц” и бетонски прагови на осовинском растојању од 80-85 cm. У циљу побољшања техничког квалитета колосека, са „ЗГОП АД Нови Сад”, потписан је Уговор број 1/2022 - 1/545 од 18.05.2022. године за радове на замени и ојачању горњег строја на деоници Тител - Орловат. Радовима ће бити уграђене половне шине типа 49Е1 и половни прагови на осовинском растојању од 50-60 cm, чиме ће се стећи услови за подизање осовинског оптерећења на овој деоници. Рок за завршетак радова износи 200 дана рачунајући од датума увођења Извођача у посао. Дана 06.09.2022. године Извођач је уведен у посао. Анексом 2, број 1/2023-1/246 од 24.03.2023. године, продужен је рок за извођење радова на 236 дана рачунајући од датума увођења Извођача у посао, тако да је крајњи рок за извођење радова 30.04.2023. године;
- 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 половним материјалом придобијеним са магистралних пруга, као и новим материјалима, а радовима је обухваћена комплетна замена шина, прагова и туцаника на овој деоници. Крајем 2020. године реконструисана једноколосечна, неелектрифицирана, регионална пруга Суботица – Сента за брзине до 80 km/h. Санација железничке тријангле у Сенти која укључује радове на триангли, као и на два станична колосека, почела је 9. марта 2022. године. Први крак железничке тријангле у Сенти реконструисан је крајем марта 2022. године, а већ 29. марта су почели радови на трећем краку ове тријангле, замена колосечне решетке на краковима триангле I и III, замена колосечне решетке на главном пролазном колосеку број 3 у станици Сента, замена колосечне решетке на пријемно-отпремном колосеку број 4 у станици Сента и замена колосечне решетке на путном прелазу у km 103+473. Извођач је уведен у посао дана 14.03.2022. године. Радови су окончани и дана 16.06.2022. године;

- у циљу побољшања техничког квалитета, „Инфраструктура железнице Србије” а.д. је 15. априла 2019. године почела реконструкцију регионалне пруге Марковац – Свилајнац – Деспотовац – Ресавица, деоницу Марковац – Деспотовац чија дужина износи 53 km. Пруга је реконструисана половним материјалом придобијеним са магистралних пруга, као и новим материјалима. Извршена је комплетна замена шина, прагова и туцаника на овој деоници. Радове су изводили радници Сектора за грађевинске послове у сопственој режији. Радови су почели између железничких станица Свилајнац и Деспотовац. Овом пругом саобраћају само теретни возови, док је путнички железнички саобраћај на овој деоници обустављен још 1998. године. 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. Остало је да се изведу радови на 4 путна прелаза укупне дужине око 200 m, а што се планира током 2023. године;
- 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. 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%. Телеграмом број 246 ф од 29.04.2022. године обавештени су сви заинтересовани о наставку радова на овој прузи, а дана 26.04.2022. године настављени су радови. Због ангажовања запослених на другим градилиштима, радови се не изводе. Наставак радова планиран је током 2023. 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 2022. години износи 14.794.794,46 возних километара, а на инфраструктури индустријских железница 1.018.820 возних километара. Већ другу годину за редом се уочава повећање броја возних километара на јавној железничкој инфраструктури, те у односу на 2021. годину број возних километара се увећао за 5,3%, док је на инфраструктури индустријских железница и даље у тренду смањење броја возних километара, те се у односу на 2021. годину број возних километара умањио за 5,42%.

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

У 2022. години догодила се једна озбиљна несрећа. Центар за истраживање несрећа је отворио истрагу у 2022. години и издао обавештење о почетку истраге озбиљне несреће: Извештај број 01/22 од 25.12.2022. - исклизнуће воза (статус: обавештење). Истрага још увек није окончана и у складу са тим нема издатих безбедносних препорука у 2022. години. Предмет овог Извештаја биће обрађен у Годишњем извештају о безбедности за 2023. годину.

V. ВАЖНЕ ИЗМЕНЕ У ЗАКОНОДАВСТВУ И РЕГУЛИСАЊУ БЕЗБЕДНОСТИ НА ЖЕЛЕЗНИЦИ

Дирекција за железнице је, у 2022. години, донела укупно **4** (четири) подзаконска акта, од тога **3** (три) подзаконска акта 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 2022. године није било измена ни допуна закона и подзаконских аката из области безбедности железничког саобраћаја односно интероперабилности железничког система.

Табеларни преглед донетих прописа из области безбедности железничког саобраћаја у 2022. 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)⁴, 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);

⁴ 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);⁵ 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)⁵.

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 2022. 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.

⁵ 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 и два сертификата о безбедности за управљање инфраструктуром индустријске железнице. Поступак издавања сертификата, за управљање железничком инфраструктуром Акционарском друштву за управљање јавном железничком инфраструктуром „Инфраструктура железнице Србије” Београд, 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, 62/21, 138/22 и 54/23).

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 обраћала 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, 62/21, 138/22 и 54/23).

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 СОТІФ –а), да ЕЦМ за сва железничка возила морају бити сертифицирани, што ће да изазове неопходност измене (додавање, у већ постојећој рубрици, свих возила за које је превозник ЕЦМ) 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, 62/21, 138/22 и 54/23).

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 флуктуација 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 фазама⁶:

- 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.

⁶ 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 2022. године, у надзорима над системом управљања безбедношћу, учествовало је укупно **9** (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 **7** (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 2023. године.

Осамнаест (18) железничких превозника, који су поседовали део А и део Б сертификата о безбедности за превоз и обављали превоз у 2022. години, као и два (2) железничка превозника која нису обављали превоз у 2022. 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 2023. године.

Два (2) железничка превозника, која су поседовала део А и део Б сертификата о безбедности за превоз, „Lokotrans” d.o.o. и „Pannon Rail” d.o.o., нису доставили годишњи извештај о безбедности у року прописаном Законом о безбедности у железничком саобраћају, до 30. јуна 2023. године. Привредном друштву „Lokotrans” d.o.o. сертификат је одузет Решењем број 340-79-5/2022 од 22. септембра 2022. године, а привредном друштву „PANNON RAIL” d.o.o. је истекао сертификат, који није обновљен, па је у складу са тим одузета лиценца решењем број 340-606/2023 од 30. маја 2023. године.

3. Број извршених надзора

По питању надзорних аудита над системима управљања безбедношћу, Дирекција за железнице је, током 2022. године, окончала **3** (три) надзорна

аудита започета у 2021. години и спровела у потпуности 8 (осам) надзорних аудита. У складу са наведеним Дирекција за железнице је у 2022. години радила на 11 (једанаест) надзорних аудита над системом управљања безбедношћу.

Надзорни аудити који су започети у 2021. години а окончани у 2022. години су спроведени у следећим друштвима:

- ЈП Електропривреда Србије – огранак ТЕНТ - Железнички транспорт, започет 2. децембра 2021. године а окончан 25. јануара 2022. године;
- „Комбиновани превоз” д.о.о. Прокупље, започет 2. децембра 2021. године а окончан 9. фебруара 2022. године; и,
- „НИС” а.д. Нови Сад, започет 15. новембра 2021. а окончан 27. маја 2022. године.

Надзорни аудити у 2022. години спроведени у следећим друштвима:

- „Eurorail Logistic” d.o.o. Beograd, спроведен 7. јуна 2022. године;
- „Деспотија” д.о.о. Београд, спроведен 18. маја 2022. године;
- „TRANSAGENT OPERATOR” d.o.o. Beograd, спроведен 24. јуна 2022. године;
- „RAIL TRANSPORT LOGISTIC” d.o.o. Beograd, спроведен 8. јула 2022. године;
- „ATM BG” d.o.o. Beograd, спроведен 21. септембра 2022. године;
- „GLOBAL NEOLOGISTICS” d.o.o. Beograd, спроведен 6. октобра 2022. године;
- Акционарско друштво за железнички превоз робе „Србија Карго” Београд, спроведен у периоду од 8. до 11. новембра 2022. године; и,
- „PIMK” д.о.о. Димитровград, спроведен 8. децембра 2022. године.

Дирекција за железнице је, током 2022. године, спровела 15 (петнаест) надзорних аудита над лицима задуженим за одржавањем теретних кола (ЕЦМ) и носиоцима сертификата за функције одржавања, у 15 (петнаест) 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;
- „MOBILE CARGO & SUPPORT” d.o.o.;
- „Комбиновани превоз” д.о.о. Зрењанин;

Дирекција за железнице је, током 2022. године, спровела 13 (тринаест) периодичних провера радионица за одржавање железничких возила у 10 (десет) привредних друштава:

- „Србија Воз” а.д. Београд;
- „Србија Карго” а.д. Београд;
- „ЗГОП” а.д. Нови Сад;
- „ШИНВОЗ” д.о.о. Зрењанин;
- „MIN Lokomotiva” д.о.о. Ниш;
- „МСК” Кикинда а.д.
- ЈП „Електропривреда Србије” Београд, Огранак ТЕНТ Обреновац;
- Предузећу за ремонт шинских возила „МИП-РШВ” д.о.о. Ћуприја;
- ФЖВ „ЖЕЛВОЗ” д.о.о. Смедерево;
- „ТАТРАВАГОНКА БРАТСТВО” д.о.о. Суботица.

4. Број извршених инспекцијских надзора

Републичка инспекција⁷

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

Током 2022. 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.

Активност	2022. година
Број обрађених предмета	156
Редовни инспекцијски надзор	91
Ванредни инспекцијски надзор	31
Остала поступања	45
Записници	143
Службене белешке	15
Дописи	36
Решења	11
Захтеви за покретање прекршајних пријава	0

⁷ Подаци преузети из Годишњег извештаја о раду Републичке инспекције за железнички саобраћај за 2022. годину

Покрајинска инспекција⁸

Одељење за инспекцијски надзор, Сектора за саобраћај и инспекцијски надзор, налази се у саставу Покрајинског секретаријата за енергетику, грађевинарство и саобраћај. Инспекцијски надзор у 2022. години је обављан у складу са Планом рада за 2022. годину. Послове инспекцијског надзора у области железничког саобраћаја, обављало је 2 (два) инспектора, међутим, утицајни фактори на реализацију Годишњег плана рада за 2022. годину јесу:

- начелник Одељења за инспекцијски надзор у Сектору за саобраћај и инспекцијски надзор 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 5 инспекција које су у саставу одељења;
- Инспектор Дејан Томић је 04. фебруара 2022. године отишао у пензију а у његовом одсуству послове инспекције обављао је једино инспектор Јово Милановић;
- Од 01. јуна 2022. године на место инспектора железничког саобраћаја распоређен је инспектор Вукашин Бурсаћ.

Због наведеног значајно је одступање реализованих надзора у односу на планиране надзоре у 2022. години.

У 2022. години, инспектори су извршили 53 (педесет и три) надзор - излазак на терен, што је у наставку детаљније приказано табеларно:

Врсте надзора	Реализовано у 2020. години
Редован	9 (планирано 40)
Ванредан	17 (планирано 40)
Контролни	13 (планирано 30)
Допунски	није вршен – 0 (планирано 4)
Саветодавна посета	14 (планирано 30)
Укупан број	53 (планирано 144)

У везиса свим наведеним инспекцијским надзорима састављени су записници, информације или решења. Детаљан списак је дат табеларно:

Записник / Белешке / Решење	2021. година
Записници са наложеним мерама	14-мера кроз записник
Решења	17-мера кроз решење
Службене белешке	13

⁸ Подаци из Годишњег Извештаја о раду инспектора за железнички саобраћај за 2022. годину, број 143-340-1/2023-05

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 2022. 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 2022. године, са процентуалним учешћем у броју одржаних надзорних аудита, су:

- Критеријум 2. – Контрола ризика у вези са одржавањем и набавком материјала – 75%;
- Критеријум 3. – Контрола ризика у вези са извођачима радова и контролом испоручилаца – 75%;
- Критеријум 5. – Документација система за управљање безбедношћу – 50%;
- Критеријум 6. – Расподела надлежности – 75%;,
- Критеријум 8. – Укључивање запослених и њихових представника на свим нивоима – 63%;
- Критеријум 9. – Гарантовање сталних побољшања – 63%;
- Критеријум 12. Поступци за задовољење захтева постојећих, нових и измењених техничких или оперативних прописа или других прописаних услова – 63%;
- Критеријум 14. – Програми обуке и поступци који обезбеђују да се одржи стручност особља и да се у складу са тим обављају послови – 75%;
- 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 – 63%; и
- Критеријум 18. – Обезбеђивање планова за активности, узбуњивање и информисање у случају ванредних ситуација, у договору са надлежним органима – 63%.

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 **281** (две стотине осамдесет и једну) корективну меру и одузела 1 (један) сертификат о безбедности за превоз, део А и део Б⁹.

У 2021. години је након 13 (тринаест) спроведених надзора, не рачунајући мере које су за након надзора започетог исте године наложене у овој години) наложено преко три стотине мера корективних мера што је просечно 23 мере по извршеном надзору. Како је у 2022. години спроведено и окончано 11 (једанаест) надзора и наложено 281 (двеста осамдесет једна) корективна мера, уз 1 (један) одузет сертификат, закључујемо да је просечан број наложених мера 26 (двадесет и шест) за нијансу већи, што говори о јако спором сазревању и имплементацији система управљања безбедношћу у железнички систем Републике Србије.

Железничким превозницима је прописано укупно 281 (две стотине осамдесет једна) 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 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 А и део Б.

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.

⁹ Решење број 340-79-5/2022 од 22. септембра 2022. године

Анализама је утврђено да око 30% корективних мера наложених од стране Дирекције за железнице током 2022. године, није у целости или делимично спроведено у прописаним роковима, што је приближно идентичан проценат као у периоду од 2021. – 2022. године. Овај податак говори да је углавном одржан прошлгодишњи ниво спровођења мера али и да се одређене неусаглашености у систему тешко и споро отклањају.

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 расподела 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 инспекција¹⁰

Превентивно деловање у 2022. години огледало се у саветодавним инспекцијским надзорима. Као најугроженија област препозната је област - ЕЦМ сертификата за железничка возила која нису теретна, као и на тему пуштања теретног саобраћаја на пругу за велике брзине Београд - Нови Сад.

У 2022. години инспекција за послове железнице је на сајту МГСИ истакла контролне листе инспекцијских надзора и остала документа која примењује у свом раду. Међутим, одговор субјеката на могућност самоконтроле у 2022. години изостаје (2021. године то је био НИС а.д. код кога су обављане службене саветодавне посете на њихов захтев ради самоконтроле), инспекција за послове железничког саобраћаја није имала обраћања надзираних субјеката по питању могућности обављања 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 143 записника и 15 службених белешки у којима су наведене мере које су надзираним субјектима препоручене у циљу отклањања уочених неправилности.

Инспекција за железнички саобраћај је приликом контроле услова рада жичара утврдила нерегистроване субјекте, надзирани субјекти нису уписани у Евиденцију жачара коју води Дирекција за железнице.

Посебна сарадња била је у координисаном и заједничком инспекцијском надзору са републичком инспекцијом за грађевинске послове у вези са контролом услова рада жичара у зони НП Тара.

Инспекција је у свом раду 2022. године није имала другостепене поступке.

¹⁰ Подаци преузети из Годишњег извештаја о раду Одсека за инспекцијске послове железничког саобраћаја за 2022. годину

Покрајинска инспекција

Фокус инспекцијског надзора током 2022. године био је на безбедности одвијања железничког саобраћаја на путним прелазима, нормативном уређењу рада индустријских колосека и железничких станица.

Редовни инспекцијски надзори су вршени коришћењем контролних листа које је Инспекција за послове железнице утврдила (37 контролних листа). Инспектори железничког саобраћаја су током 2022. године код надзираних субјеката обавили, у складу са чланом 13. став 2. Закона о инспекцијском надзору, укупно 13 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.

У 2022. години, током обављања службених саветодавних посета код надзираног субјекта, нису уочене незаконитости у пословању и поступању и сами тим нису издате препоруке о поступању.

Редовни инспекцијски надзори су вршени коришћењем контролних листа које је Инспекција за послове железнице утврдила (37 контролних листа).

Код управљача јавне железничке инфраструктуре, превозника „Србија воз” а.д. и „Србија карго” а.д. је, праћењем стања, утврђен средњи ниво ризика тј. усклађености са прописима.

Током 2022. године, на основу претпоставки, извршена су два ванредна инспекцијска надзора приватних превозника. У оба случаја нису утврђене незаконитости у пословању и поступању надзираних субјекта и сходно томе нису изрицане мере управљене према њима.

Инспектори су у 2022. години наложили укупно 14 мера кроз записник и 17 мера кроз решење како би се отклониле утврђене незаконитости у пословању и поступању надзираних субјеката.

Укупно је отклоњено 11 мера наложених кроз записник и 8 мера наложених кроз решење. За 3 мере је контролним надзором утврђено да нису извршене па је решењем наложено њихово извршење. За 10 наложених мера кроз решење још теку рокови.

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

Током инспекцијских надзора у 2022. 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 2022. 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, примећено је да станице нису кориговале Пословне редове станица у складу са Прилогом 1 Саобраћајног правилника („Службени гласник РС”, бр. 34/2022 и 107/2022). Управљач не доставља инспекцији извештаје о спроведеном унутрашњем надзору.

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 су преузете библиотеке преко интернет странице Србија воза. Превозник је поштовао извршење реда вожње осим код објективних околности које су то онемогућавале (радови, затвори, несреће и незгоде, итд.). Саобраћај ових возова се пратио дневним оперативним извештајима.

Отворено је питање уређења начина послуживања индустријских колосека с обзиром да претходно важећа Упутства Железнице Србије нису применљива, као и обавезе упознавања возног особља са условима маневрисања и начином обезбеђења пута вожње на индустријском колосеку и поступцима представника „Србија карго” а.д. у случају несрећа и незода на индустријском колосеку. Отворено је и питање документације којима превозник доказује обављене контроле и радове одржавања у складу са одредбама Закона о безбедности у железничком саобраћају као и подзаконских прописа које чине радну документацију сертификата за управљање безбедношћу, као и лиценце посебно код неких серија кола. Библиотека прописа по секцијама је уређена у форми електронске библиотеке прописа. Саобраћај возова овог превозника се пратио дневним оперативним извештајима.

Остали превозници за превоз робе, којих је укупно 20 (двадесет) лиценцирано у надлежној Дирекцији за железнице, су праћени од стране инспектора кроз дневне оперативне извештаје.

Инспектори су током 2022. године обавили редовне инспекцијске надзоре код следећих власника индустријских колосека: НИС а.д. Примарни транспорт Нови Сад, VICTORIAOIL d.o.o. Шид, Конзул д.о.о. Шид, Специјална лука д.о.о. Панчево, РТЦ Лука ЛЕГЕТ д.о.о. Сремска Митровица. Сви су имали Акте којима је уређен начин рада на индустријском колосеку одобрене од Дирекције за железнице. Међутим, један број аката није био усклађен са законима и подзаконским актима који уређују ову област, а који су били измењени. О томе су изречене корективне мере које је власник индустријског колосека прихватио.

На територији АП Војводине имамо укупно 982 путна прелаза по званичној евиденцији управљача јавне железничке инфраструктуре. Међутим овај број је знатно измењен јер су сви путни прелази на прузи 105: Београд – Нови Сад – Суботица денивелисани. Такође нису изузети ни путни прелази на укрштају са пругама којима је одузето својство добра од општег интереса. 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 9 путних прелаза. По решењу надлежног инспектора управљач је на 5 путних 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 привремено уклањање елемената путног прелаза, у складу са чланом 63. став 2. Закона о железници, на још 2 путна прелаза за који још теку рокови за извршење.

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

У току 2022. 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 2022. 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 2022. године, али и током надзора спроведених ранијих година, утврдила да железничка предузећа, и даље, у великој мери, не спроводе обавезу примене заједничке безбедносне методе за процену и оцену ризика ни у случајевима који очигледно представљају значајне 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. Друштво је поднело нови захтев за обнову сертификата, исти је обновљен 09. марта 2023, Решењем број 340-189-4/2023 са роком важења од 2 (две) године.

У 2022. години, друштво „ТОК-КОНТРОЛ” ДОО је спроводило (2 пута за потребе „ЕПС” а.д. Огранак ТЕНТ) независну оцену правилне примене заједничке безбедносне методе за оцену и процену ризика.

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 појединих 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 2022. 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,
- „Деспотија” д.о.о,
- „ЕПС” а.д. Огранак ТЕНТ,
- „TRANSAGENT OPERATOR” d.o.o,
- „ПИМК” д.о.о;

„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 2022. године спроведена два поступка оцене ризика:

1. Спровођење поступка оцене ризика у вези са значајном променом 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 оцене ризика у вези са значајном променом у железничком систему која може имати утицаја на безбедност железничког саобраћаја на прузи Суботица - Хоргош - државна граница - (Röscke).

(1) Решењем број: 1/2021-2098 од 17.09.2021. године, друштву за управљање јавном железничком инфраструктуром, наложено је спровођење поступка оцене ризика у вези са значајном променом 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 оцене ризика. Решењем број 1/2021-2201 од 30.09.2021. године именоване су групе стручњака по структурним и функционалним подсистемима за спровођење поступка оцене 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 оцене 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).

(2) Решењем број 1/2022-1503 од 15.07.2022. године наложено је спровођење поступка оцене ризика у вези са значајном променом у железничком систему која може имати утицаја на безбедност железничког саобраћаја на прузи Суботица - Хоргош - државна граница - (Röscke) и именовано лице задужено за правилно спровођење поступка оцене ризика. Решењем број 1/2022-1505 од 18.07.2022. године именоване су групе стручњака по структурним и функционалним подсистемима за спровођење поступка оцене ризика на прузи Суботица – Хоргош – државна граница - (Röscke) 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 оцене 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-08.0/07.22 (подсистем инфраструктура); ИЗ.ОБ-09.0/07.22 (подсистем енергија); ИЗ.ОБ-10.0/07.22 (подсистем контрола, управљање и сигнализација) и ИЗ.ОБ-11.0/07.22 (подсистем регулисање и управљање саобраћајем)

„Србија Карго” а.д. Београд

У складу са Заједничком безбедносном методом за процену и оцену ризика у „Србија Карго“ а.д. је током 2022. године вршено је спровођење једног поступка оцене ризика и то „Анализа ризика замене кочних уметака од сивог лива са умецима од композитног материјала типа LL на теретним колима.

Анализа ризика се спроводи према Заједничким безбедносним методама за процену и оцену ризика и према процедури система за управљање безбедношћу П.СУБ.18.

Ова анализа ризика није завршена током 2022. године и рад на њој је настављен у 2023. години.

„Србија Воз” а.д. Београд

У 2021. години у „Србија Воз” а.д. је спровео један (1) поступак 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.

„Деспотија” д.о.о.

Начин и поступак оцене ризика складу са Заједничком безбедносном методом за процену и оцену ризика је дефинисан у тачки 5.2 и Прилогу 7 *Пословника Система управљања безбедношћу „Деспотија” д.о.о.* (D-Ž-2.001 v1.3).

Током 2022. године спроведен је један поступак оцене ризика у вези са променама у систему одржавања дизел локомотива серије 648. Промена се односила на увођење додатног максималног временског критеријума у план одржавања, поред основног километарског и усаглашавање назива и ознака врста редовног одржавања са оним уобичајеним у Републици Србији. Разматране промене у систему одржавања по суштини представљају увођење додатних активности одржавања у постојећи систем што по стандарду SRPS EN 17023 не представља значајну промену у погледу безбедности.

„ЕПС” а.д. Огранак ТЕНТ

У 2022. години извршене су две независне оцене правилне примене процеса управљања ризиком и резултата те примене од стране Привредног друштва за техничка испитивања, анализе и пружање услуга ТОК-КОНТРОЛ ДОО Нови Сад.

На основу наведеног Привредно друштво за техничка испитивања, анализе и пружање услуга ТОК-КОНТРОЛ ДОО Нови Сад издало је:

1. Извештај о оцени безбедности правилне примене процеса управљања ризиком промене продужења рока редовне оправке електричне локомотиве 443-03 на индустријској железници огранак ТЕНТ (Број извештаја:ИЗ.ОБ – 06.0/03.22);
2. Извештај о оцени безбедности правилне примене процеса управљања ризиком промене продужења рока редовне оправке електричне локомотиве 443-08 на индустријској железници огранак ТЕНТ (Број извештаја:ИЗ.ОБ – 07.0/03.22).

По добијању предметних Извештаја ЕПС АД Огранак ТЕНТ, Железнички транспорт донело је одлуке о продужењу рока редовне оправке за електричне локомотиве 443-03 и 443-08.

„TRANSAGENT OPERATOR” d.o.o.

Начин и поступак оцене ризика у складу са Заједничком безбедносном методом за процену и оцену ризика је дефинисан у тачки 3.5.2 Пословника система управљања безбедношћу и процедуром П.СУБ.13 Оцена ризика при променама.

Током 2022. године спроведен је поступак Анализе ризика при промени – увођење у флоту Transagent operator d.o.o. дизел-електричних локомотива серије 753. Поступајући према процедури радна група је извршила оцењивање значајности промене и утврдила да промена није од значаја за безбедност саобраћаја.

„ПИМК” д.о.о.”

Начин и поступак оцене у ризика у складу са Заједничком безбедносном методом за процену и оцену ризика је дефинисан у тачки 8.4 *Пословника Система управљања безбедношћу у железничком саобраћају ПИМК д.о.о. Димитровград*

Током 2022. године је спроведен поступак оцене ризика у вези са организационом променом повезане са изменом организационе шеме друштва и назива и описа послова у друштву.

VIII. ЗАКЉУЧАК

Акценат деловања Дирекције за железнице је у 2022. 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 2022. године, окончана су 3 (три) надзорна аудита започета у 2021. години, спроведено је у потпуности 8 (осам) надзорних аудита. У складу са наведеним Дирекција за железнице је у 2022. години радила на **11** (једанаест) надзорних аудита над системом управљања безбедношћу, након којих је наложено укупно 281 (двеста осамдесет једна) корективна мера и одузет 1 (један) сертификат о безбедности за превоз – део А и део Б.

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 2022. године, спровела **15** (петнаест) надзорних аудита над лицима која поседују сертификат о испуњености услова за лице задужено за одржавање теретних кола (ЕЦМ) и носиоца сертификата за функције одржавања. 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 **13** (тринаест) 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 и 39/23).

Дирекција за железнице је, у 2022. години, донела укупно **4** (четири) подзаконска акта, од тога **3** (три) подзаконска акта 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 2022. години догодила се **1** (једна) озбиљна несрећа – исклизнуће воза 25. децембра 2022. године. Центар за истраживање несрећа је отворио истрагу у 2022. години и издао обавештење о почетку истраге озбиљне. 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 повећање нивоа безбедности железничког саобраћаја у 2022. години у односу на прошлу годину.

Укупан број несрећа на јавној железничкој мрежи у 2022. години је за око **4,72%** мањи него у претходној календарској години али и даље у порасту поредећи са претходним годинама. Узроци који су у највећој мери утицали на овакво стању 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, након драматичног повећања за више од **140%** у односу на претходну календарску годину (посматрајући 2021.), у 2022. години је забележен врло мали пад од 2,59%. Број случајева проласка воза или маневарског састава поред сигнала који забрањује даљу вожњу и пресецања скретница остали су готово не промењени. 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 запажен је благи пад, након континуалног повећања, 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 2022. години су у паду за 21,02% на јавној мрежи и поред повећања обима превоза, док је на индустријској мрежи забележен благи раст од 1,66% уз смањење обима превоза.

Укупан број тешко повређених и погинулих лица у 2022. 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 2024. са четвртим изменама и допунама број: 5/2022-435-179 од 21.10.2022. године. (важи за ред вожње 2023/2024);
2. Обавештење о почетку истраге озбиљне несреће ЖС - 01/22, Центар за истраживање несрећа у саобраћају, бр. 340-00-2/2022-02-1-8;
3. Годишњи извештај о раду Сектора за инспекцијски надзор за железнички саобраћај за 2022. годину;
4. Годишњи извештај о раду Републичке инспекције за железнички саобраћај за 2022. годину;
5. Годишњи извештај о безбедности за 2022. годину, „Инфраструктура железнице Србије” а.д. Београд;
6. Годишњи извештај о безбедности за превоз ТЕНТ за 2022. годину, ЈП „Електропривреда Србије” Огранак ТЕНТ Београд – Обреновац;
7. Годишњи извештај о безбедности за управљање инфраструктуром индустријске железнице и Годишњи извештај о безбедности индустријске железнице за превоз ТЕНТ за 2022. годину, ЈП „Електропривреда Србије” Огранак ТЕНТ Београд – Обреновац;
8. Годишњи извештај о безбедности железничког превозника за 2022. годину, „HBIS Group Serbia Iron & Steel” d.o.o. Београд;
9. Годишњи извештај о безбедности управљача железничке инфраструктуре индустријске железнице за 2022. годину, „HBIS Group Serbia Iron & Steel” d.o.o. Београд;
10. Годишњи извештај о безбедности за 2022. годину, „Србија Карго” а.д. Београд;
11. Годишњи извештај о безбедности за 2022. годину, „Србија Воз” а.д. Београд;
12. Годишњи извештај о безбедности за 2022. годину, „Комбиновани превоз” д.о.о. Прокупље;
13. Годишњи извештај о безбедности за 2022. годину, „Деспотија” д.о.о. Београд;
14. Годишњи извештај о безбедности за 2022. годину, „ЗГОП” а.д. Нови Сад;
15. Годишњи извештај о безбедности за 2022. годину, „АТМ БГ” ДОО БЕОГРАД - Нови Београд;
16. Годишњи извештај о безбедности за 2022. годину, „EURORAIL LOGISTICS” DOO BEOGRAD;
17. Годишњи извештај о безбедности за 2022. годину, „S Rail” d.o.o. Суботица;
18. Годишњи извештај о безбедности за 2022. годину, „TRANSAGENT OPERATOR” DOO BEOGRAD;
19. Годишњи извештај о безбедности за 2022. годину, „Rail Transport Logistic” DOO BEOGRAD – Нови Београд;
20. Годишњи извештај о безбедности за 2022. годину, „НИС” а.д. Нови Сад;
21. Годишњи извештај о безбедности за 2022. годину, „ПИМК” д.о.о. Димитровград;
22. Годишњи извештај о безбедности за 2022. годину, „SINHRON RAIL” DOO BEOGRAD;



23. Годишњи извештај о безбедности за 2022. годину, „RAIL CARGO CARRIER – SOUTHEAST” D.O.O. BEOGRAD;
24. Годишњи извештај о безбедности за 2022. годину, „GLOBAL NEOLOGISTICS” DOO BEOGRAD;
25. Годишњи извештај о безбедности за 2022. годину, „OBL Logistic” d.o.o. Beograd – Čukarica;
26. Годишњи извештај о безбедности за 2022. годину, „ENNA TRANSPORT BGD” DOO BEOGRAD – NOVI BEOGRAD;

I – 01 Број: 340–1031/2023

У Београду, 29. септембра 2023. године

В. Д. ДИРЕКТОРА
Лазар Мосуровић



ПРИЛОЗИ

**ИЗВЕШТАЈА ДИРЕКЦИЈЕ ЗА ЖЕЛЕЗНИЦЕ О СТАЊУ БЕЗБЕДНОСТИ
У ЖЕЛЕЗНИЧКОМ САОБРАЋАЈУ ЗА 2022. 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	6

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.....	1
2) Тешко повређена и погинула лица, по врстама несрећа	10
3) Показатељи који се односе на опасну робу	16
4) Показатељи који се односе на самоубиства	18
5) Показатељи који се односе на прекурсоре несрећа.....	18
6) Показатељи за израчунавање економских последица несрећа	25
7) Показатељи који се односе на техничку безбедност инфраструктуре	26

ПРИЛОГ 4

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

ПРИЛОГ 5

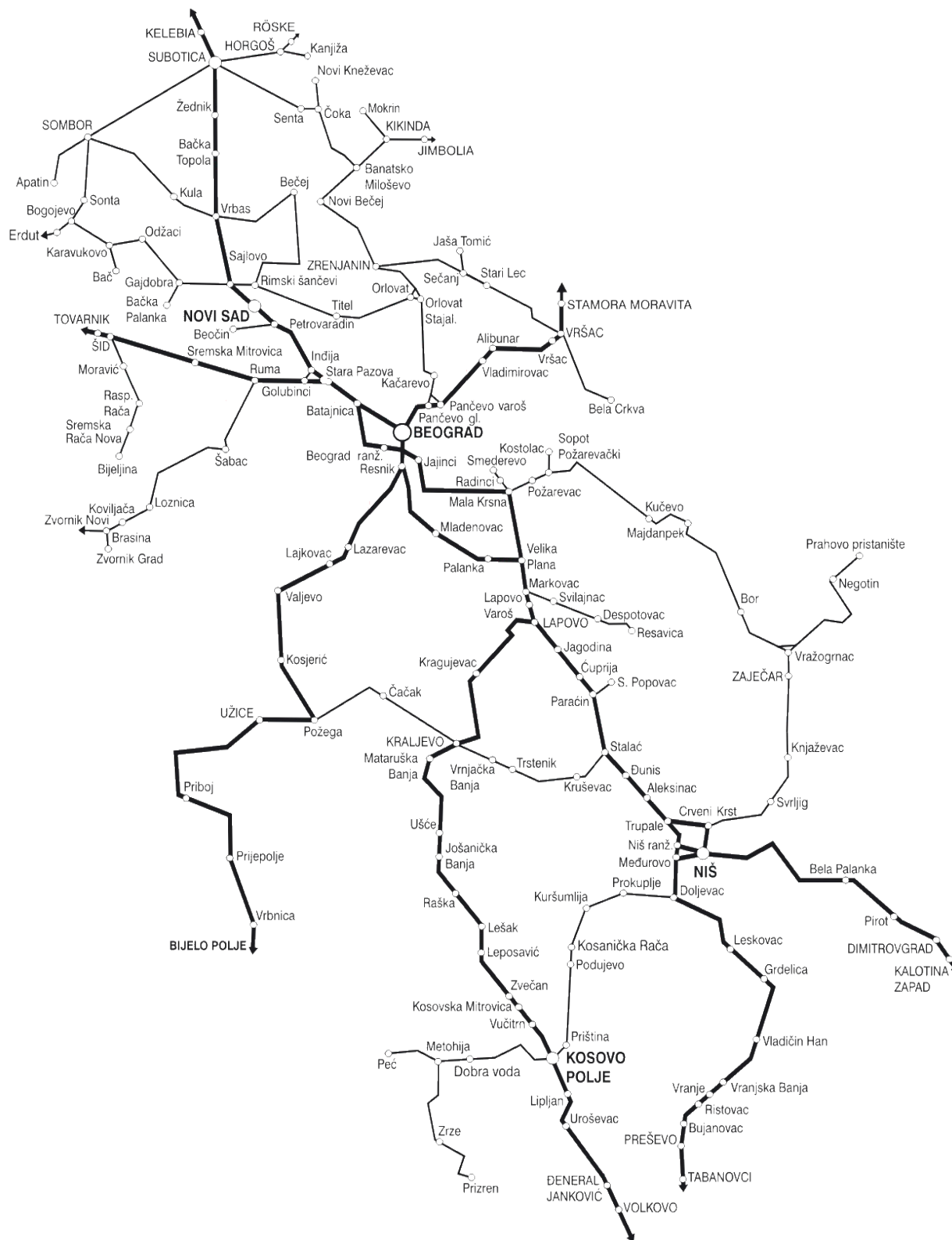
1) Сертификати о безбедности за управљање железничком инфраструктуром.....	1
2) Сертификати о безбедности за управљање индустријском железницом.....	1
3) Сертификати о безбедности за превоз, део – А.....	2
4) Сертификати о безбедности за превоз, део – Б, домаћи превозници	4
5) Сертификати о безбедности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

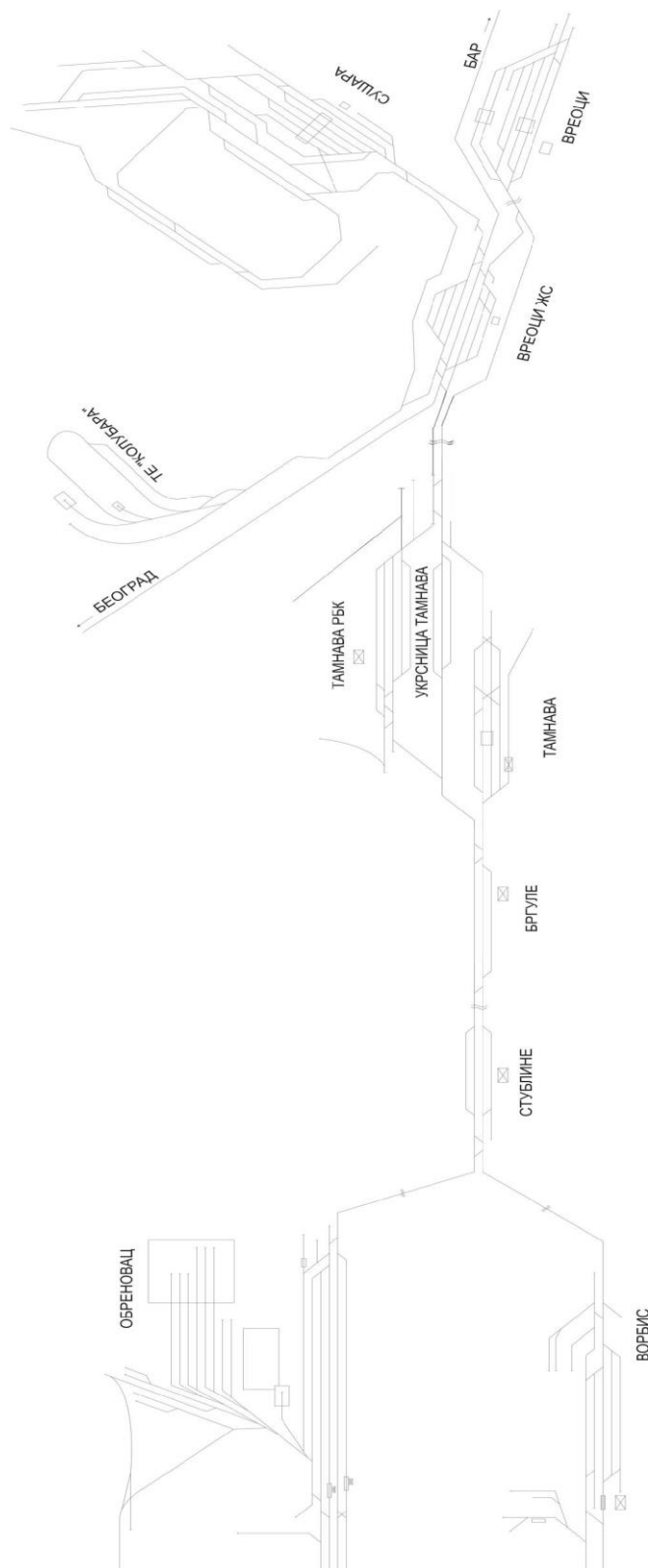




Карта индустријске железнице „HBIS Group Serbia Iron & Steel” Београд



Шема индустријске железнице ЈП ЕПС – Огранак ТЕНТ Обреновац



**ПРИЛОГ 1.2****Списак железничких превозника закључно са 31.12.2022. године**

Р. бр.	пословно име железничког превозника	врста превоза	Сертификат део А	Сертификат део Б
			EIN	EIN
1.	Комбиновани превоз д.о.о. Прокупље	превоз терета који укључује превоз опасног терета	RS1120220001	RS1220220001
2.	Деспотија д.о.о. Београд	превоз терета за сопствене потребе	RS1120220003	RS1220220003
3.	ZGOP DOO NOVI SAD	превоз терета за сопствене потребе	RS1120220006	RS1220220006
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	RS1120220008	RS1220210003
15.	Србија Воз а.д. Београд	превоз путника	RS1120220002	RS1220220002



Р. бр.	пословно име железничког превозника	врста превоза	Сертификат део А	Сертификат део Б
			EIN	EIN
16.	„PIMK” д.о.о. Димитровград	превоз робе који укључује превоз опасног терета	RS1120210005	RS1220210006
17.	OBL Logistic d.o.o. Beograd - Ćukarica	превоз робе који укључује превоз опасног терета	RS1120180004	RS1220210007
18.	ENNA TRANSPORT BGD DOO BEOGRAD – NOVI BEOGRAD	превоз робе који укључује превоз опасног терета на електрифицираним пругама	RS1120220005	RS1220220005
19.	SINHRON RAIL D.O.O. BEOGRAD – NOVI BEOGRAD	превоз робе који укључује превоз опасног терета	RS1120220004	RS1220220007
20.	S RAIL DOO SUBOTICA	превоз робе који укључује превоз опасног терета на електрифицираним пругама које нису опремљене са РДУ и неелектрифицираним пругама које нису опремљене пружним аутостоп уређајима	RS1120220007	RS1220220008
21.	RAIL CARGO CARRIER – SERBIA D.O.O. BEOGRAD	превоз робе који укључује превоз опасног терета	RS1120220009	RS1220220009

Списак управљача инфраструктуре закључно са 31.12.2022. 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 31.12.2022. године

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

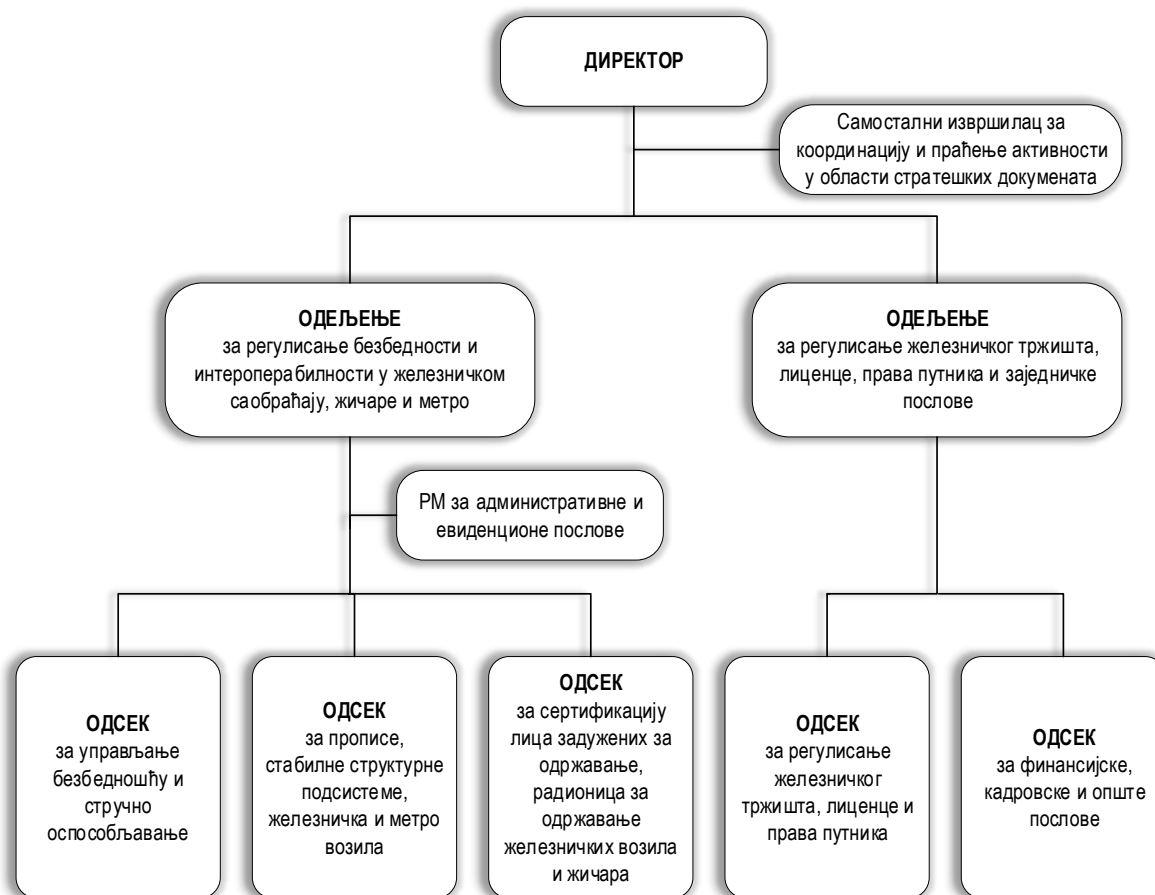


Списак сертификата издатих за превоз на индустријској железници закључно са 31.12.2022. године

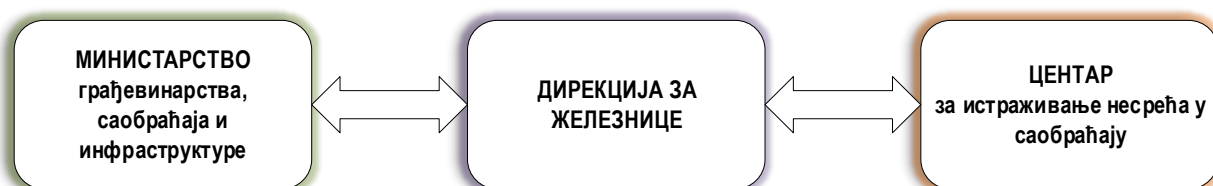
Р. бр.	пословно име управљача инфраструктуре индустријске железнице	област управљања	EIN
1.	ЈП „Електропривреда Србије” Огранак ТЕНТ Београд – Железнички транспорт	превоз на индустријској железници ЈП „Електропривреда Србије” Огранак ТЕНТ Београд - Обреновац	RS1320200001
2.	„HBIS Group Serbia Iron &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

ПРИЛОГ 2

Организациони дијаграм Дирекције за железнице



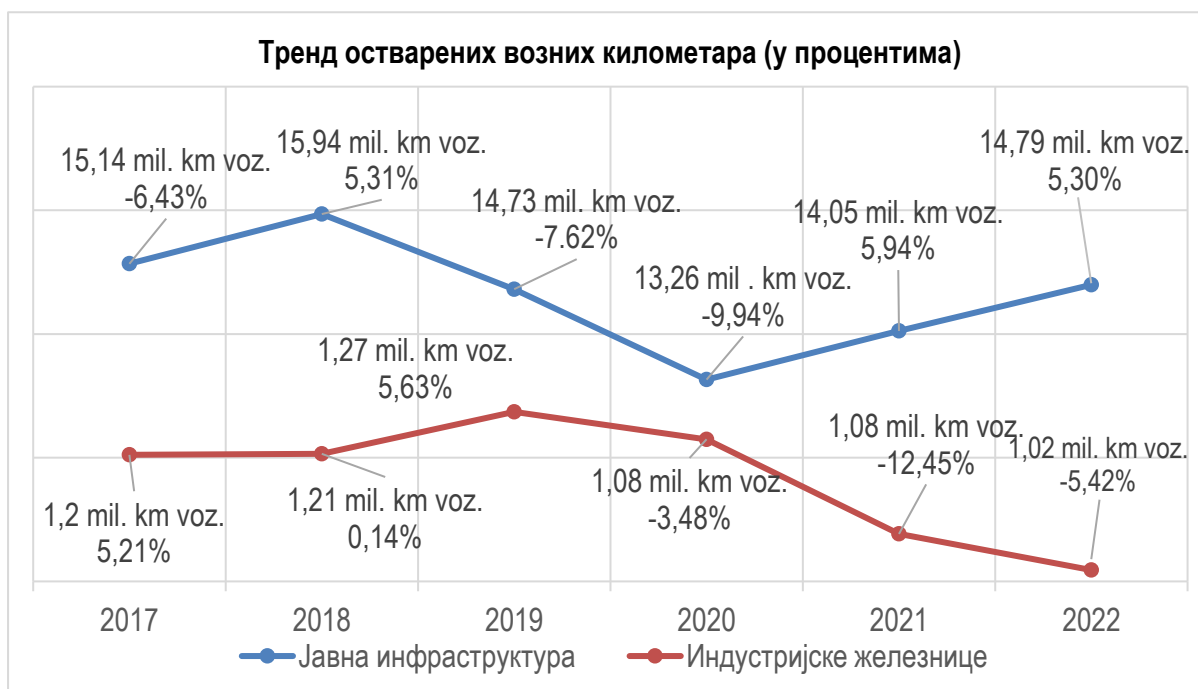
Дијаграм односа са другим надлежним органима



ПРИЛОГ 3

Подаци о броју остварених возних километара у периоду 2017 – 2022. година

година	Јавна железничка инфраструктура	Индустријске железнице
	[voz/km]	
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
2022.	14.794.794,46	1.018.320,00



Након двогодишњег пада обима превоза на јавној железничкој мрежи пруга Републике Србије, у 2021. а сада и у 2022. години дошло је до благог раста од 5.3%. 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 2022.

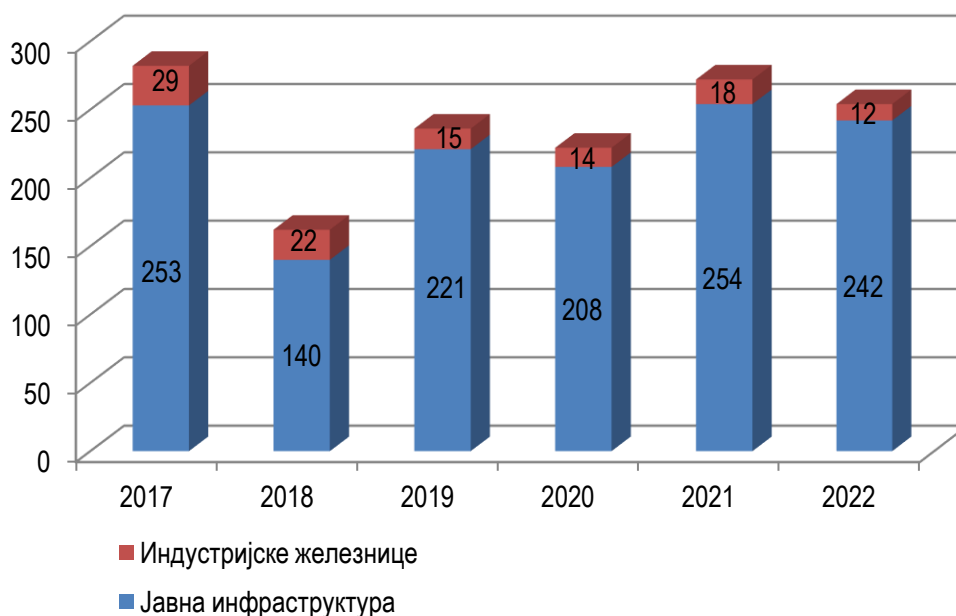


години, укључујући и значајне несреће, по апсолутним вредностима и релативним вредностима у односу на број возних километара, дат је табеларно.

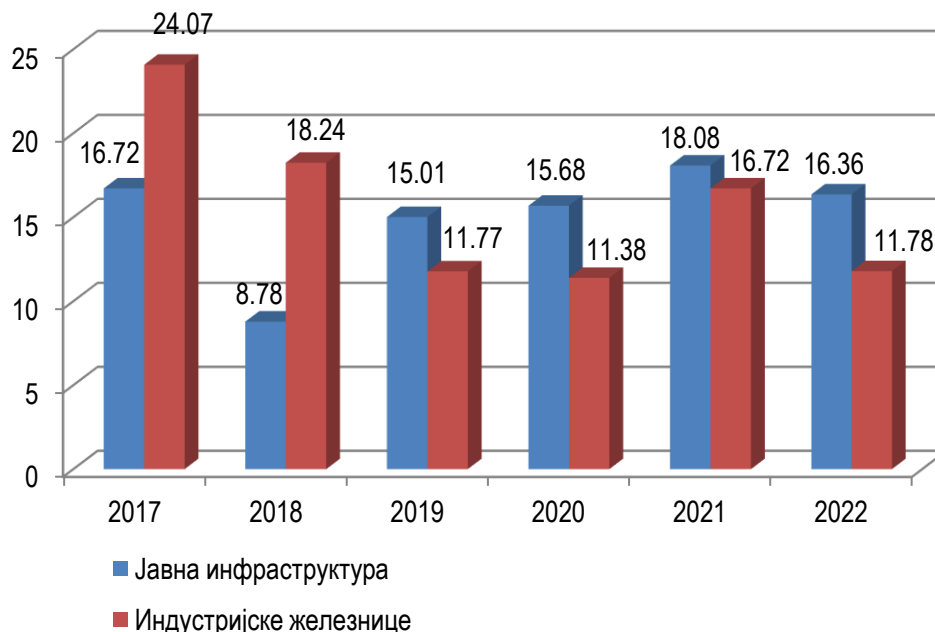
2022. година	Јавна инфраструктура		Индустријске железнице	
Показатељи	Укупан бр.	Рел. бр. (10 ⁻⁶)	Укупан бр.	Рел. бр. (10 ⁻⁶)
Судари возова са железничким возилима	2	0,14	0	0,00
Судари возова са препрекама унутар слободног профила	42	2,84	2	2,79
Исклизнућа возова	105	6,08	8	10,22
Несреће на путним прелазима у нивоу, укључујући и несреће у којима су учествовали пешаци на путним прелазима у нивоу	52	3,51	0	0,00
Несреће у којима су страдала лица, изазване железничким возилима у покрету, изузимајући самоубиства и покушаје самоубиства	21	1,42	1	0,98
Пожари у железничким возилима	11	0,74	0	0,00
Остале несреће	9	0,61	1	0,98
УКУПНО	242	15,34	12	12,77

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 је број несрећа у железничком саобраћају у паду. Констатован је пад релативног броја несрећа на јавној мрежи пута Републике Србије од 4,72% у односу на претходну годину. Такође, када се посматра број само значајних несрећа, приметна је разлика достигнутог нивоа безбедности у односу на претходни период, односно број значајних несрећа је за 31% мањи. Што се тиче релативног броја несрећа на индустријској железници констатован је пад од 33,33% у односу на претходну годину.

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 и поређења са стањем из протеклог периода.

Треба имати у виду да су термини везани за 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.

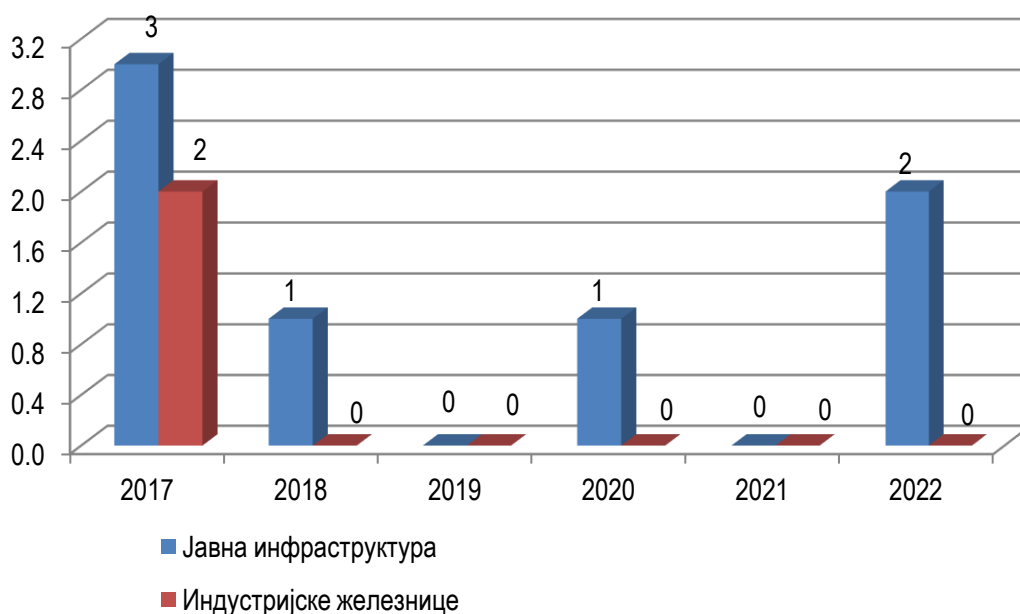
Са друге стране, евиденције које железничка предузећа воде, у складу с одредбама Прилога 3. Правилника о пријављивању, истраживању, евидентирању, статистичком праћењу и објављивању података о несрећама и незгодама („Службени гласник РС”, број 32/21), и на основу којих израђују своје Годишње извештаје, нису у потпуности усаглашене 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, усаглашавањем прописа ускладити терминологију, а кроз надзоре уредити 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 2017 – 2022. година.

Судари возова са железничким возилима



Будући да се у протекле три године десио само један судар, а да су се у 2022. години догодила 2 судара („Србија Карго а.д.) и да је број судара у порасту и узимајући у обзир статистичке податке из периода пре 5 година, општи закључак

је да је остварен задовољавајући ниво безбедности по питању овог показатеља, али и да у наредном периоду треба пратити овај показатељ.

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 2017 – 2022. година.



У претходном периоду, након континуалног пораста несрећа изазваних сударом возова са препрекама унутар слободног профила, долази до пада релативног броја истих. 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 наставити да више пажње обраћа 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 2017 – 2022. година.



У 2022. години је дошло до опадања релативног броја исклизнућа (укупни број исклизнућа је за 1 већи него у 2021. години). 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 управљача и чланова Комисије 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 услед неусаглашених мишљења управљача и превозника.

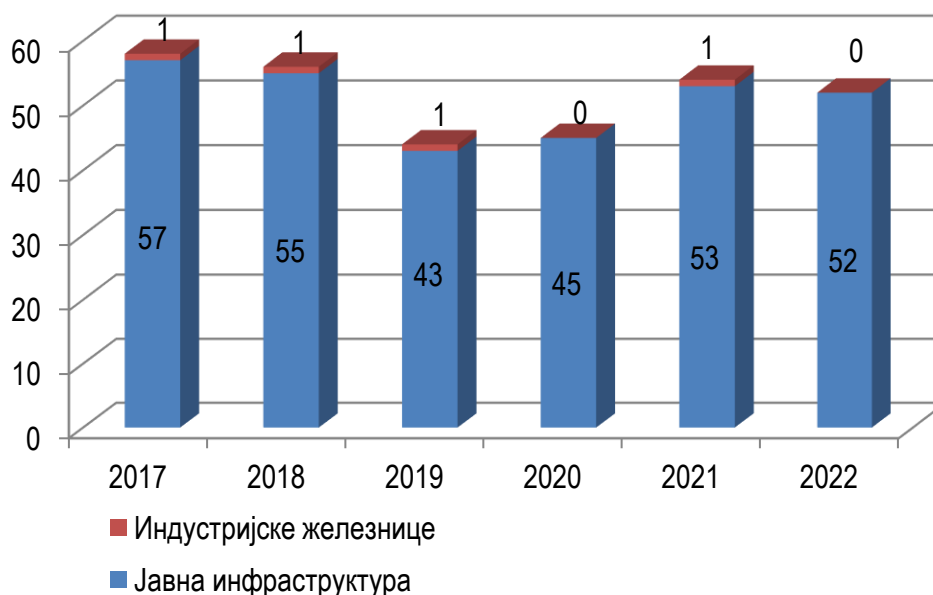
1.4 Несреће на путним прелазима у нивоу

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 2022. години су се догодиле 52 несреће на путним прелазима (само 1 мање него 2021. године) на јавној мрежи, док на индустријској железници није било забележених случајева.

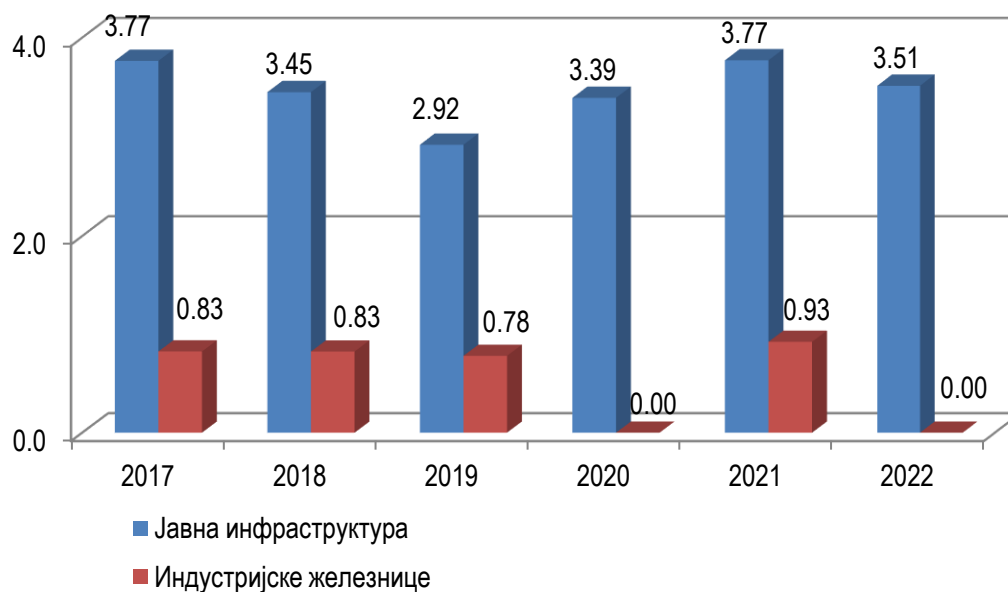
Детаљнијом анализом несрећа на путним прелазима, утврђено је да су главни узроци несрећа на путним прелазима непажња или немар управљача друмских возила.

У наставку је дат графички приказ статистичких података о заједничком показатељу безбедности – несрећама на путним прелазима у нивоу за период 2017 – 2022. година.

Укупан број несрећа на путним прелазима у нивоу



**Несреће на путним прелазима у нивоу
(релативна вредност на милион возних километара)**



На јавној мрежи пруга Републике Србије, у 2022. години приметан је минимални пад броја несрећа на путним прелазима након тренда раста од 2019. године.

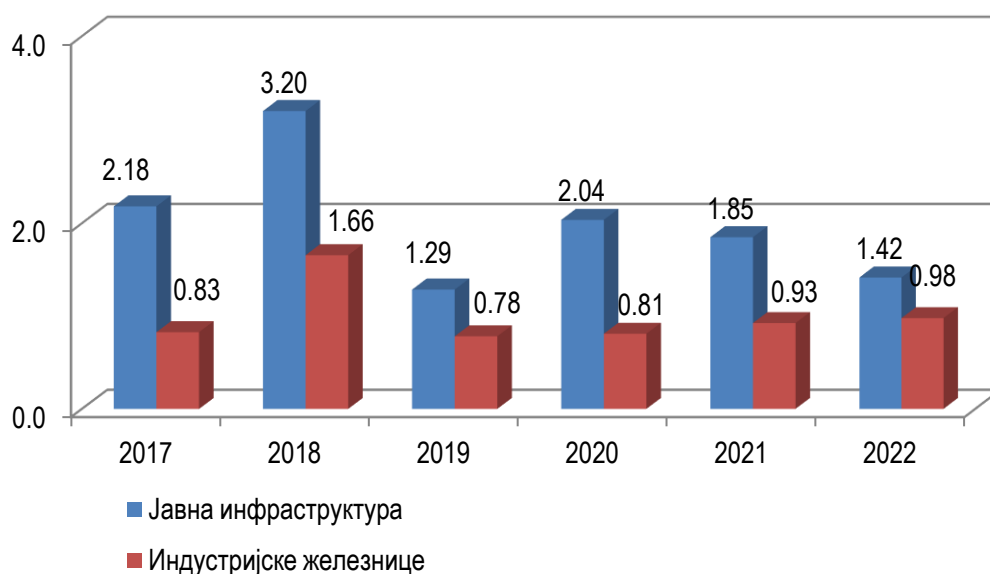
Овакав тренд погоршања јесте у релацији са повећаним обимом саобраћаја задњих година.

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 2017 – 2022. година.

**Несреће у којима су страдала лица - изазвана железничким возилима у покрету, изузев самоубиства
(релативна вредност на милион возних километара)**



У 2022. години на јавној мрежи је констатовано побољшање ситуације у односу на протеклу годину тј. смањење броја несрећа са 26 на 21.

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 званичним извештајима о несрећама, велики број настрадалих лица у несрећама изазваним железничким возилом у покрету чине мигранти.

На индустријској железници задржан је постојећи ниво овог показатеља, догодио се један случај налета локомотиве на чистача скретница.

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 2017 – 2022. година.



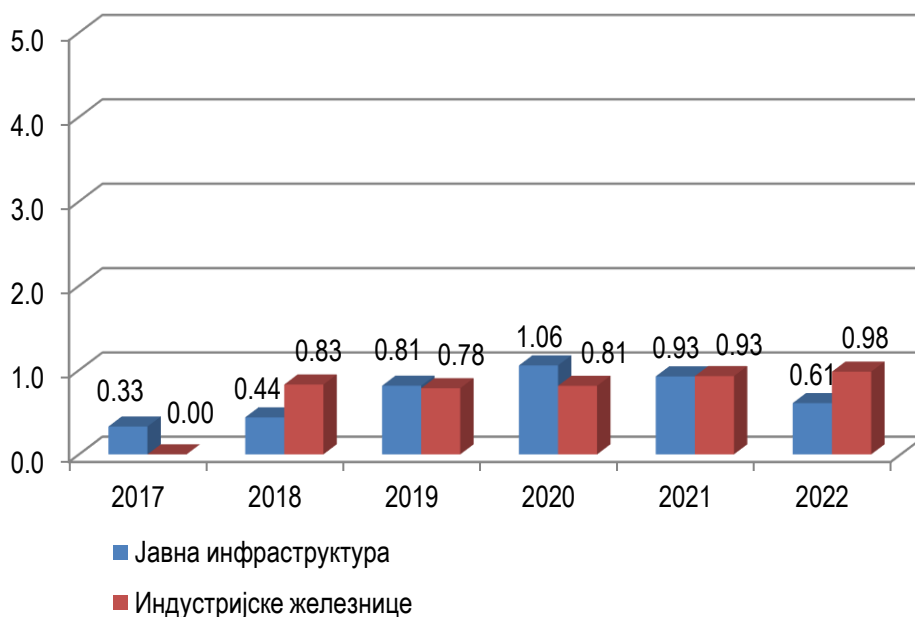
Анализом прикупљених података је утврђено да је у оквиру овог показатеља у 2022. години остварен благи пад у односу на 2021.годину, али и да је поново враћен тренд пада референтних вредности на дужи период. Посебно се истиче пад броја пожара у железничким возилима на индустријским железницама. Као главни 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 2017 – 2022. година.

Остале несреће



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 (2021.) годину. Што се тиче индустријске железнице, број несрећа је остао исти као и 2021. 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 2022. години на јавној железничкој инфраструктури и инфраструктури индустријских железница по укупним вредностима и релативним вредностима у односу на број возних километара, приказан је табеларно.

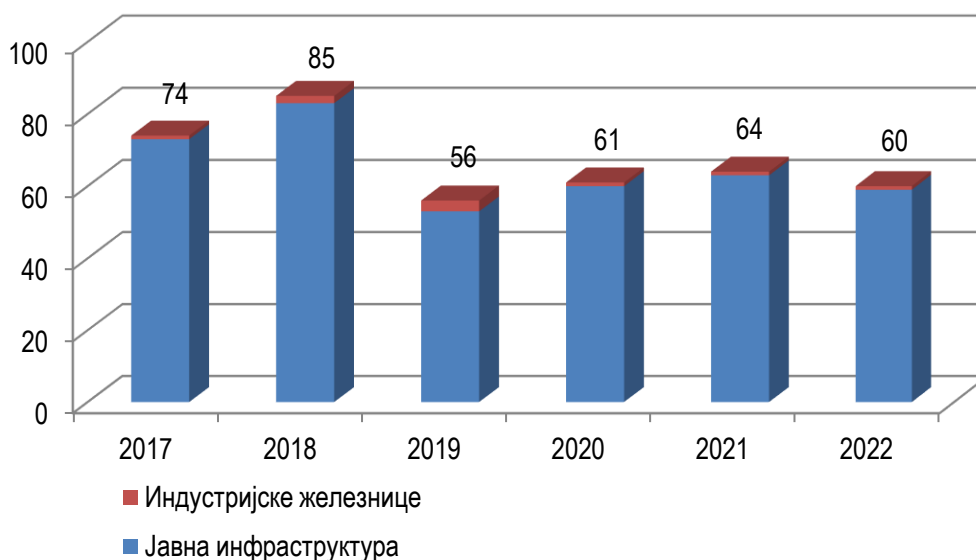
Показатељи	Јавна инфраструктура		Индустријске железнице	
	Укупан бр.	Рел. бр. (10 ⁻⁶)	Укупан бр.	Рел. бр. (10 ⁻⁶)
Путници (такође и у односу на укупан број путничких километара и возних километара у путничком саобраћају)	3	0,21	0	0,00
Запослени или особље извођача радова	3	0,21	0	0,00
Корисници путних прелаза у нивоу	26	1,76	0	0,00
Лица којима није дозвољен приступ железничком подручју	25	1,69	1	0,98



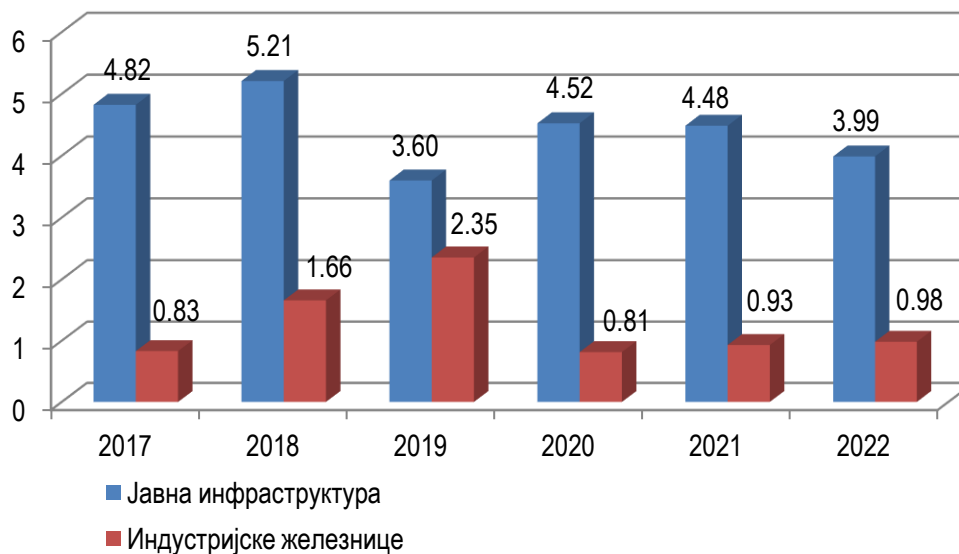
2022. година	Јавна инфраструктура		Индустријске железнице	
Показатељи	Укупан бр.	Рел. бр. (10 ⁻⁶)	Укупан бр.	Рел. бр. (10 ⁻⁶)
Остала лица на перонима	0	0,00	0	0,00
Остала лица ван перона	2	0,14	0	0,00
УКУПНО	59	3,99	1	0,98

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



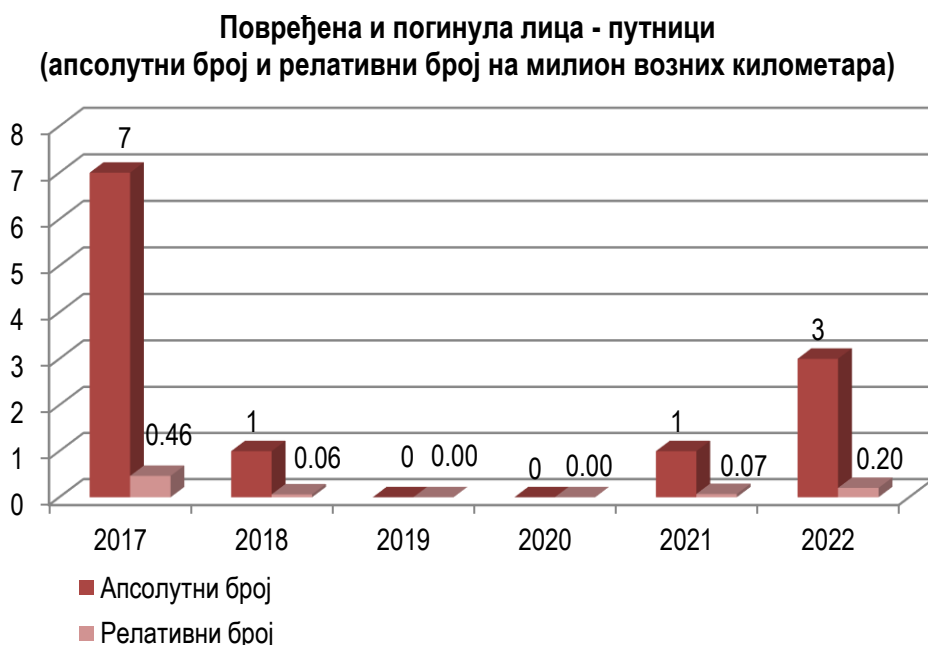
**Релативан број тешко повређених и погинулих лица
(на милион возних километара)**



Анализом података за 2022. годину је утврђено да се десило мање појединачних случајева у односу на 2021. годину, односно дошло је до благог смањења релативног броја тешко повређених и погинулих лица за 6,35% у односу на претходну 2021. годину. Сумарна констатација је да је задржан ниво безбедности претходних година.

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 2017 – 2022. година. Дати подаци се односе само на јавну инфраструктуру, будући да на се индустријској железници не одвија путнички саобраћај.

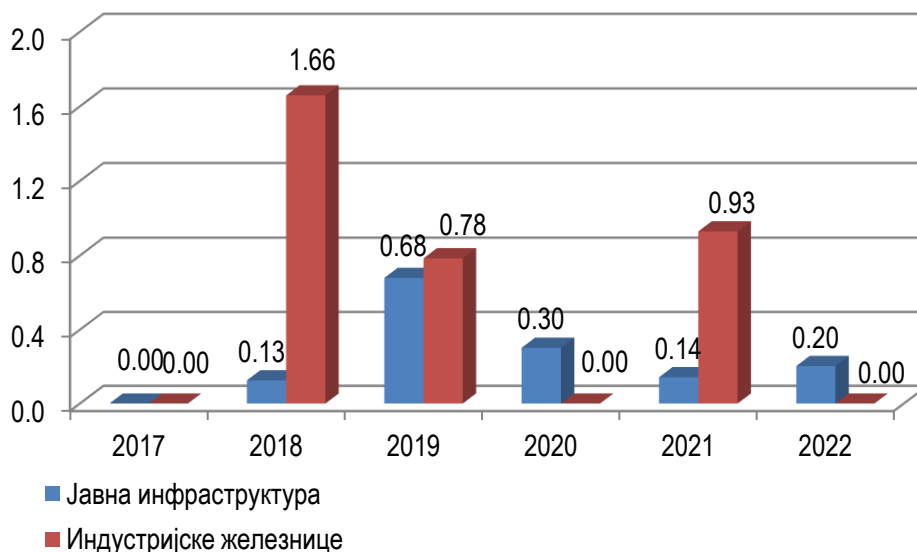


Након две године у којима није било повређених или погинулих лица - путника и 2021. године у којој се десио један случај, сада се десио пораст повређених или погинулих лица - путника од 200%.

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

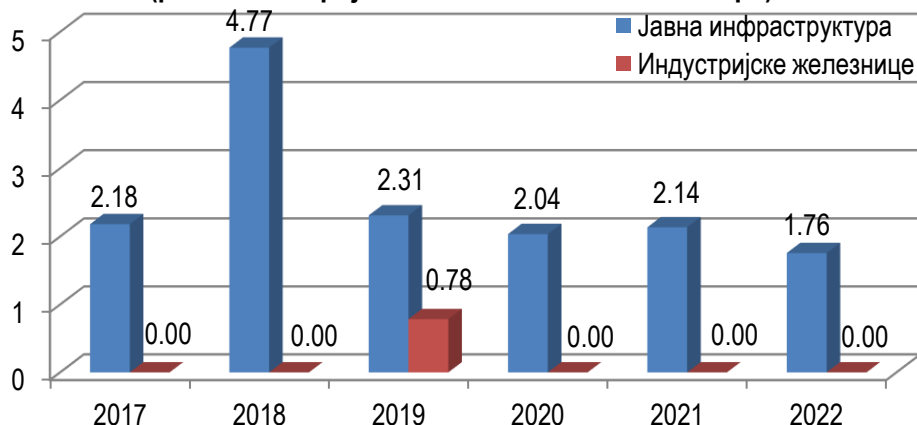
У наставку је дат графички приказ релативних вредности (у односу на милион возних километара) заједничког показатеља безбедности – тешко повређених и погинулих запослених или особља извођача радова за период 2017 – 2022. година.

Повређена и погинула лица - запослени или особље извођача радова (релативни број на милион возних километара)

У 2022. години је констатовано благо повећање броја повређених или погинулих лица који су запослени у железничким предузећима за 50% у односу на 2021. (1 случај више) годину, а са друге стране у паду за 33,33% у односу на 2020. годину и 70,59 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 2017 – 2022. година.

Повређена и погинула лица - корисници путних прелаза (релативни број на милион возних километара)

На несрећама на пружним прелазима, у 2022. години су тешко повређена или погинула 26 лица.

Ниво безбедности на путним прелазима је у паду у поређењу са границама претходних година, иако је забележен тренд пада овог показатеља 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.

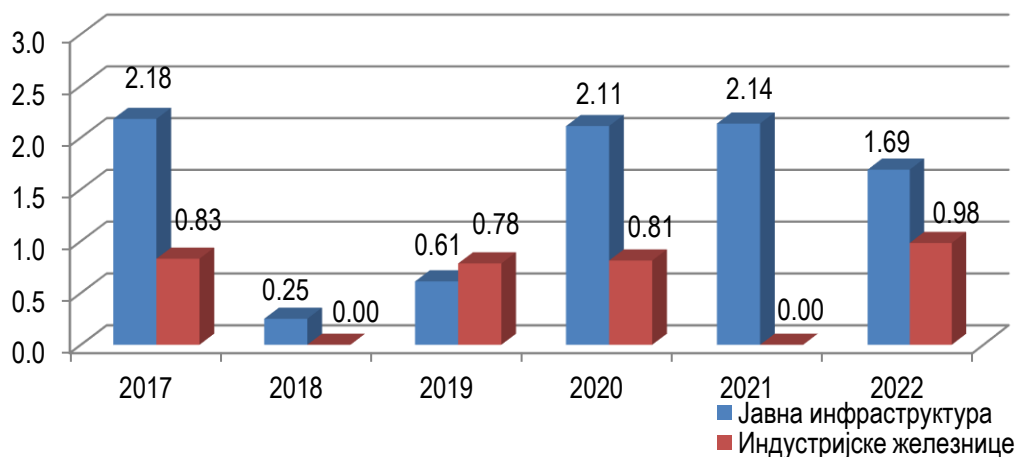
2.4 Лица којима није дозвољен приступ у железничком подручју

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 2017 – 2022. 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 државе чланице ЕУ, са посебном пажњом су праћени догађаји ове врсте у 2021. и 2022. години.

У 2022. години примећен је пад од 21,03% у односу на 2021. годину.

Повређена и погинула лица - лица којима није дозвољен приступ у железничком подручју (релативни број на милион возних километара)



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 2017 – 2022. година.



Изузев изолованог случаја у 2020. години, у претходних шест година, укључујући и 2022. годину нису забележени случајеви ове врсте.

2.6 Остала лица ван перона

У односу на протеклих 6 година, 2022. године забележене су две несреће из ове категорије.



У складу са наведеним, Дирекција за железнице ће у наредном периоду обратити пажњу на догађаје овакве врсте и утврдити разлоге за повећање показатеља.

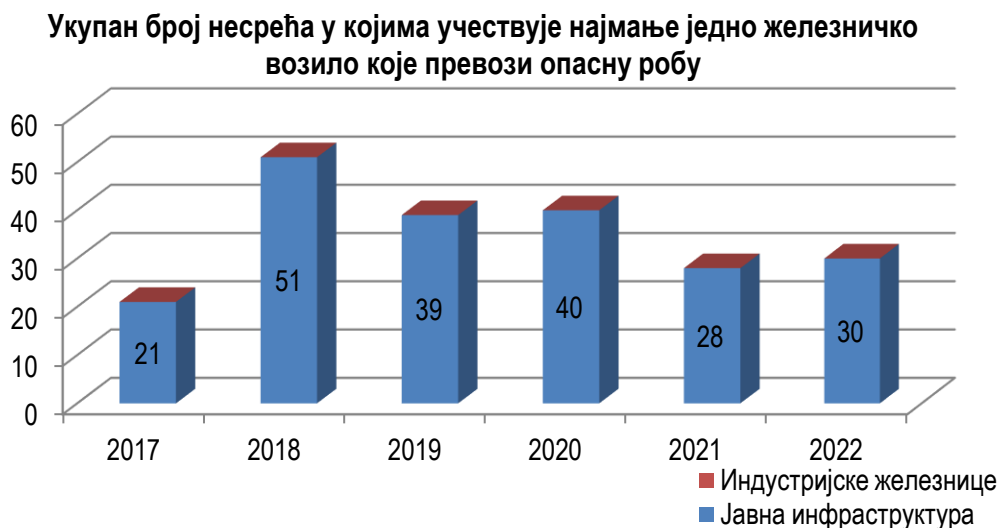
3) Показатељи који се односе на опасну робу

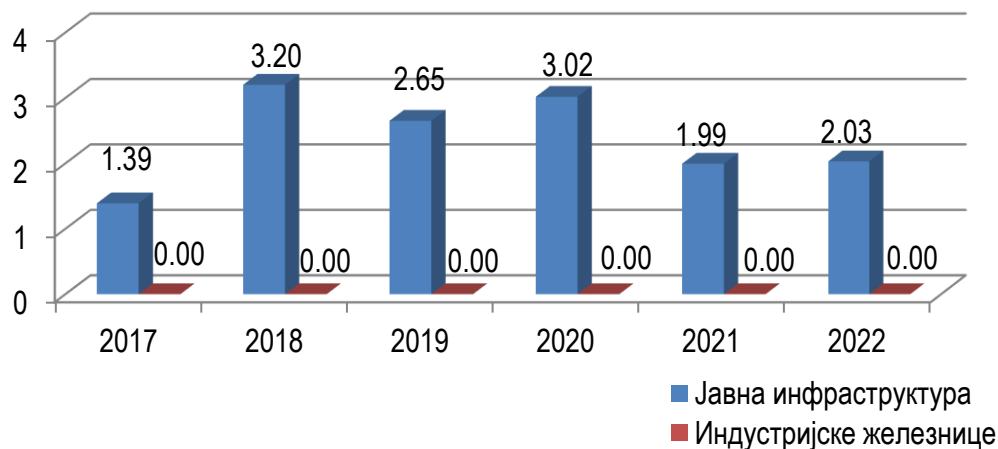
Укупан и релативан број показатеља који се односе на опасну робу у 2022. години, за јавну железничку инфраструктуру и инфраструктуру индустријских железница по укупним вредностима и релативним вредностима у односу на број возних километара, дат је табеларно.

2022. 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	30	2,03	0	0
Несреће у којима је дошло до ослобађања опасне робе	23	1,55	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 2017 – 2022. година.



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

У 2022. години је благи пораст броја несрећа у превозу РИД материја на јавној железничкој инфраструктури за 7,14% у односу на период 2021. године, али је задржан тренд пада у односу претходне године, 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 2017 – 2022. година.

Укупан број несрећа у којима је дошло до ослобађања опасне робе

У 2022. години забележен је благи раст од 4,55% у поређењу са 2021. годином (један случај више). У 2022. години било је 30,30% мање несрећа у којима је

учествовало најмање једно возило које превози РИД материје у односу на 2020. годину, као и у 2021. години, што значи да када се изанализира однос укупног броја несрећа у вези са превозом РИД материја са бројем несрећа у коме је дошло до ослобађања исте, на јавној мрежи пруга добијамо да је у 76.68% случајева несрећа дошло до ослобађања РИД материја што је незнатно мање од случајева у претходним годинама (изузев 2021.).

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 2022. години, као самоубиства је третиран само 1 (један) случај, што је пад у односу на претходне године.

Несрећа која је евидентирана као самоубиство, пријавило је Акционарско друштво за железнички превоз робе „ЕПС“ а.д. Огранак ТЕНТ, на подручју индустријске железнице.

Дирекција за железнице је у претходном периоду утврдила да се највећи број самоубиства 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.

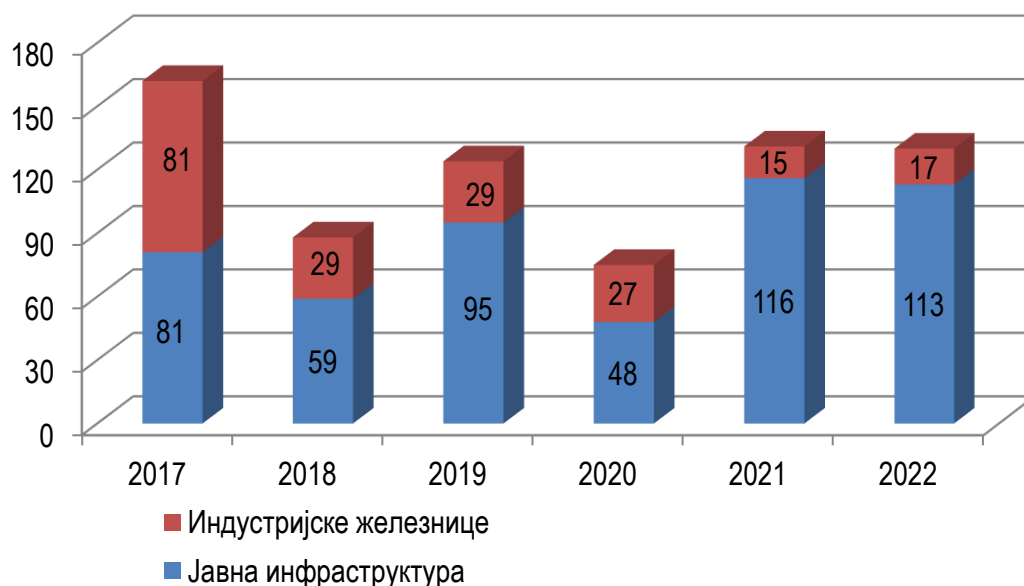
5) Показатељи који се односе на прекурсоре несрећа

Укупан и релативан број показатеља који се односе на прекурсоре несрећа у 2022. години, за јавну железничку инфраструктуру и инфраструктуру индустријских железница по укупним вредностима и релативним вредностима у односу на број возних километара, дат је табеларно.

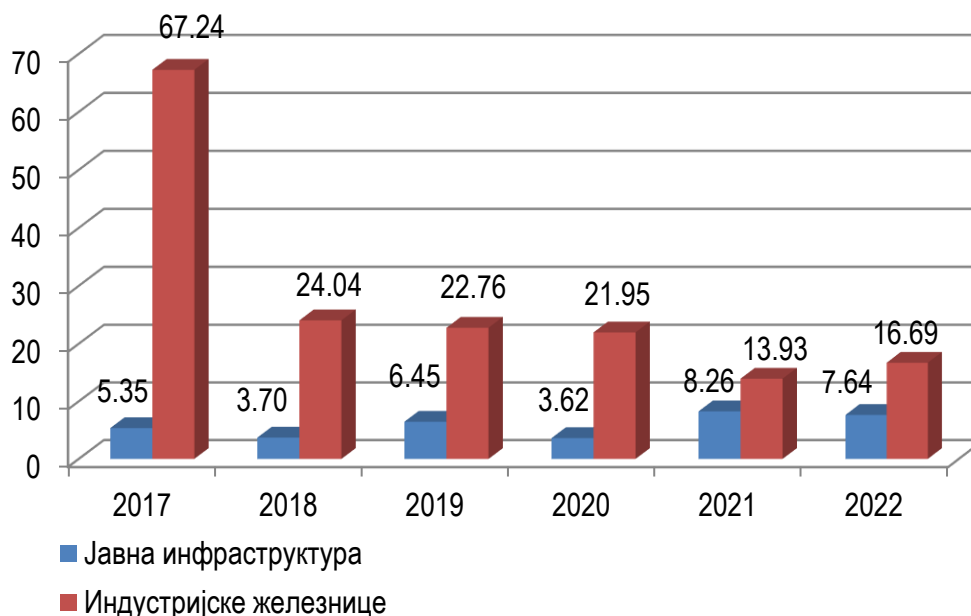
2022. година	Јавна инфраструктура		Индустријске железнице	
	Укупан бр.	Рел. бр. (10 ⁻⁶)	Укупан бр.	Рел. бр. (10 ⁻⁶)
Сломљене шине	57	3,85	14	13,75
Извијања и друге деформације колосека	25	1,69	0	0,00
Погрешна показивања сигналних знакова	0	0,00	0	0,00
Пролазак поред сигнала који забрањује даљу вожњу уз пролазак опасне тачке	29	1,96	2	1,96
Пролазак поред сигнала који забрањује даљу вожњу без проласка опасне тачке	0	0,00	0	0,00
Сломљени точкови на железничким возилима у саобраћају	0	0,00	1	0,98
Сломљене осовине на железничким возилима у саобраћају	2	0,14	0	0,00
УКУПНО	113	7,64	17	16,96

Укупан и релативни број показатеља који се односе на прекурсоре несрећа на јавној железничкој инфраструктури и инфраструктури индустријских железница, у периоду од 2017. – 2022. 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 и даље на снази драматичан раст како апсолутних за 135% у односу на 2020. годину тако и релативних за 111% вредности прекорсора несрећа на јавној мрежи пруга, а затим имамо благ

пад од 2,59% у односу на 2021. годину, док је на индустријским железницама, иако и даље значајно висок, у континуалном вишегодишњем опадању, док у односу на 2021. годину у порасту од 13,33%.

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 2017 – 2022. 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 2017 – 2022. година.

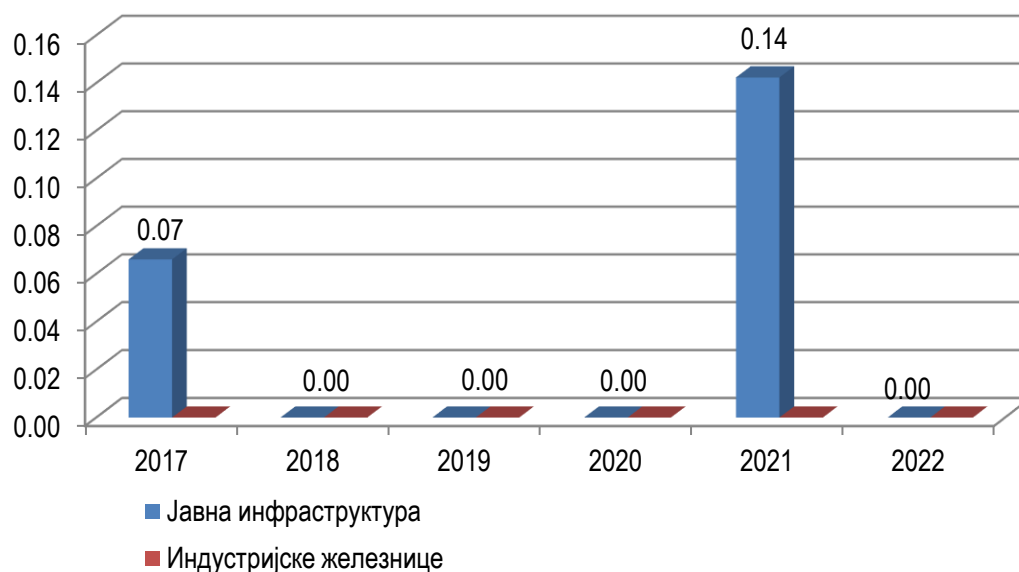


У 2022. години, уочен је поновни пад броја забележених деформација колосека за 24% на јавној мрежи пруга. Разлози за наведено кореспондирају разлозима наведеним у тачки 5.2 овог Прилога и тичу се, у највећој мери, дотрајалости и неадекватном одржавању железничке инфраструктуре.

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 2017 – 2022. година.

**Релативан број прекурсора - погрешна показивања сигналних знакова
(на милион возних километара)**



У 2022. години нису забележени случајеви показивања погрешних сигналних знакова.

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 2017 – 2022. година.

**Релативан број прекурсора - пролазак поред сигнала који забрањују
даљу вожњу уз пролазак опасне тачке
(на милион возних километара)**



На јавној железничкој инфраструктури је после драматичног пораста случајева пресецања скретница и проласка сигнала за више од 300% у односу на претходну годину забележен благи пад од 3,33% у 2022. години. 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

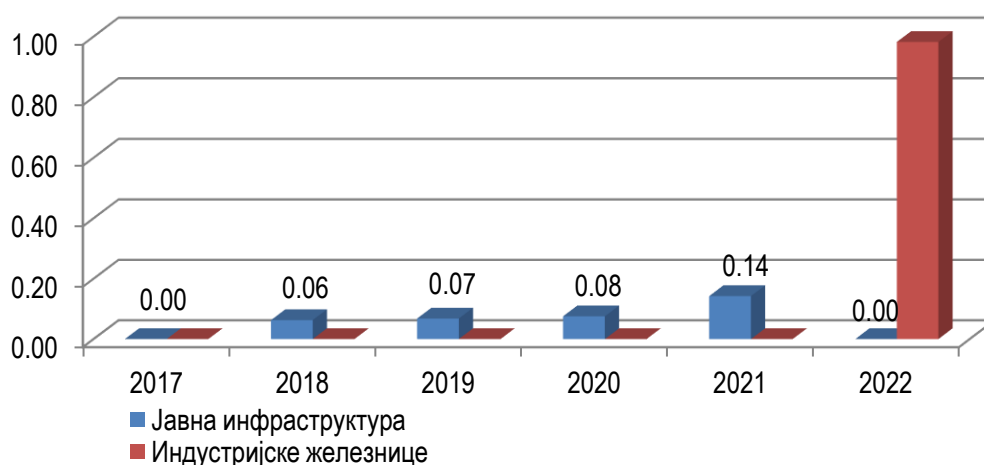
У наставку је дат графички приказ релативних вредности (у односу на милион возних километара) заједничког показатеља безбедности, прекурсора несрећа – проласака поред сигнала који забрањују даљу вожњу без проласка опасне тачке за период 2017 – 2022. година.



У 2022. години нису забележени случајеви проласка поред сигнала који забрањују даљу вожњу без проласка опасне тачке.

5.6 Сломљени точкови на железничким возилима у саобраћају

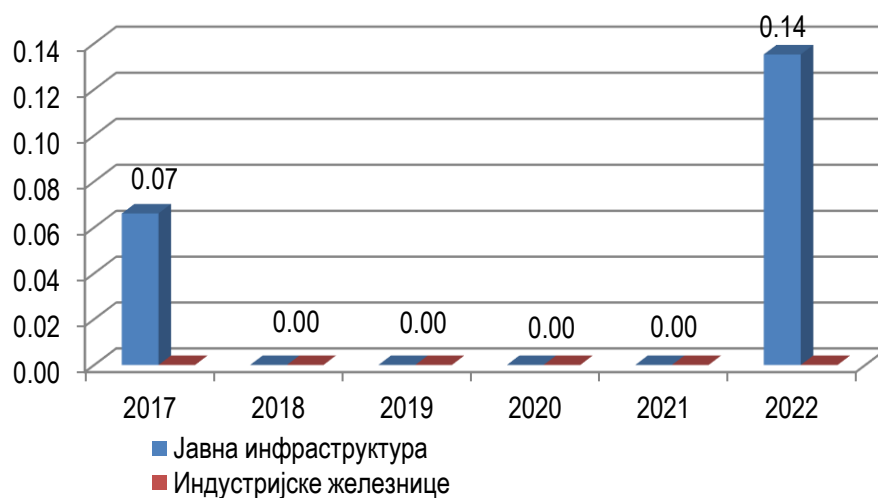
У наставку је дат графички приказ укупних вредности заједничког показатеља безбедности, прекурсора несрећа – сломљених точкова на железничким возилима у саобраћају за период 2017 – 2022. година.

Релативан број прекурсора - сломљени точкови на железничким возилима у саобраћају (на милион возних километара)

У 2022. години су забележен је 1 случај лома точкова на железничким возилима у саобраћају када је у питању индустријска железница док на јавној мрежи није забележен нити један случај.

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 2017 – 2022. година.

Релативан број прекурсора - сломљене осовине на железничким возилима у саобраћају (на милион возних километара)

У протекле четири године, није било забележених случајева лома осовине на железничким возилима у саобраћају. У 2022. години долази до повећања од 100% и забележена су 2 случаја на јавној мрежи.

6) Показатељи за израчунавање економских последица несрећа¹¹

Показатељи који се односе на израчунавање економских последица несрећа у 2022. години дати су за јавну железничку инфраструктуру и инфраструктуру индустријске железнице табеларно.

2022. година	Јавна инфраструктура	Индустријске железнице
Показатељи	(РСД)	
Број погинулих и тешко повређених лица помножен са вредношћу превенције жртава	992.054.250,00	33.350.000,00
Трошкови штете нанесене животној средини	/	/
Трошкови материјалне штете нанесене железничким возилима или инфраструктури	208.248.735,52	7.940.000,81
Трошкови кашњења изазваних несрећама	/	/
УКУПНО	1.200.302.985,52	41.290.000,00

Анализа показатеља који се односе на израчунавање економских последица несрећа, за период 2017. – 2022. 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

¹¹ 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



сразмерно обиму саобраћаја односно броју пређених возних километара. У 2022. години забележен је пад од 21,02% на јавној железничкој мрежи пруга.

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	Укупно	Проценат возних километара где се користе системи за заштиту воза уграђени на возилима ¹²
Аутоматско упозорење машиновођи	43	64.15 %
Аутоматско упозорење машиновођи и аутоматско заустављање при проласку поред сигнала којим се забрањује даља вожња	20	30.30 %
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 пруга бр. 201	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	2 пруге бр. 101 и 105	3.03 %

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	-	1192	0,35	0,32
Активни путни прелази	Ручни	101	0,03	0,03
	Аутоматски са упозорењем за корисника	25	0,01	0,01
	Аутоматски са заштитом за корисника	264	0,08	0,08

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

¹³ Пружних километара 3.370,548 km (Извор: Годишњи извештај ИЖС за 2022 . годину)

¹⁴ Колосечних километара 3.637,252 km (Извор: Годишњи извештај ИЖС за 2022 . годину)



Категорија	Начин осигурања	Укупно	По пружном километру ¹³	По колосечном километру ¹⁴
	Аутоматски са заштитом на страни колосека	0	0	0

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 заједничкој безбедносној методи за процену и оцену ризика и условима које треба да испуни тело за оцену ризика.	Члан 7.2. Закона о безбедности у железничком саобраћају	„Службени гласник РС”, број 62/22 од 27.05.2022.	Уредба Комисије ЕУ број 402/2013 и Уредба Комисије (ЕУ) број 2015/1136
2.	Саобраћајни правилник	Члан 44.1. Закона о безбедности у железничком саобраћају	„Службени гласник РС”, број 34/22 од 16.03.2022.	-
3.	Правилник о стручној спреми, стручном оспособљавању и стручном испиту за радна места железничких радника	Члан 64. Закона о безбедности у железничком саобраћају	„Службени гласник РС”, број 66/22 од 10.06.2022.	-
4.	Правилник о оцењивању услашености чинилаца интероперабилности и елемената структурних подсистема, верификацији структурних подсистема и издавању дозвола за коришћење структурних подсистема	Члан 113.1. Закона о безбедности у железничком саобраћају и Чланови 14.17, 17.16, 21.10, 22.13, 28.5, 34.2 Закона о интероперабилности железничког система	„Службени гласник РС”, број 33/22 од 11.03.2022.	-

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	2022. година
Издати	1	0
Обновљени	1 (2023.)	1
Ажурирани	1 (2023.)	1
Ревидирани	0	0

У 2022. години обновљен је Сертификат о безбедности за управљање железничком инфраструктуром, Решењем број: 340-285-2/2022 од 11. марта 2022. године а затим и ажуриран услед техничких промена насталих реконструкцијом и модернизацијом пруге Суботица – Хоргош – државна граница, Решењем 340-853-7/2022 од 1. септембра 2022. године.

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	2022. година
Издати	2	0
Обновљени	1 (2023.)	1
Ажурирани	0	0
Ревидирани	0	0

У 2022. години, обновљен је **1** (један) сертификат привредном друштву „HBIS GROUP Serbia Iron & Steel” d.o.o. Beograd.

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	2022. година
Издати	23 (2023.)	4
Обновљени	1 (2023.)	4
Ажурирани	2 (2023)	1
Ревидирани	0	0
Одузети	0 (2023)	2

У 2022. години, спроведене су следеће активности:

- издата су **4** (четири) сертификата привредним друштвима „ЗГОП” а.д. Нови Сад, „SINHRON RAIL” DOO BEOGRAD, „RAIL CARGO CARRIER – SOUTHEAST” D.O.O. BEOGRAD, „ENNA TRANSPORT BGD” DOO BEOGRAD – NOVI BEOGRAD;
- обновљена су **4** (четири) сертификата привредном друштву за железнички превоз робе „Комбиновани превоз” д.о.о. Прокупље, „Деспотија” д.о.о. Београд, „S RAIL” d.o.o. Subotica и „RAIL TRANSPORT LOGISTIC” d.o.o. Beograd – Novi Beograd;
- ажуриран је **1** (један) сертификат Акционарском друштву за железнички превоз путника „Србија Воз” Београд; и,
- одузета су **2** (два) сертификата привредном друштву „LOKOTRANS” d.o.o. Beograd, Решењем 340-79-5/2022 од 22. септембра 2022. године, а привредном друштву „PANNON RAIL” d.o.o. је истекао сертификат, који није обновљен, па је у складу са тим одузета лиценца решењем број 340-606/2023 од 30. маја 2023. године.

Евиденција носилаца сертификата је дата табелом:

Р. бр.	Носилац исправе	Врста услуге	Обим превоза	Рок важења	EIN део А/ Број обрасца
1.	Акционарско друштво Електропривреда Србије, Београд - ELEKTROPRIVREDA SRBIJE AD BEOGRAD OGRANAK TENT- Железнички транспорт	превоз робе за сопствене потребе без опасног терета	< 500 мил.нетотон. km/год	20.08.2028.	RS1120230001 340-730- 6/2023



Р. бр.	Носилац исправе	Врста услуге	Обим превоза	Рок важења	EIN део А/ Број обрасца
2.	OBL Logistic d.o.o. Beograd - Čukarica	превоз робе који укључује превоз опасног терета	< 500 мил.нетотон. km/год	20.12.2023.(A) 02.12.2026.(B)	RS1120180004 340-1398- 8/2018
3.	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
4.	TRANSAGENT OPERATOR DOO BEOGRAD	превоз робе који укључује превоз опасног терета	< 500 мил.нетотон. km/год	22.05.2024.(A) 27.03.2025.(B)	RS1120190003 340-1165- 6/2020
5.	EURORAIL LOGISTIC DOO BEOGRAD	превоз робе који укључује превоз опасног терета	< 500 мил.нетотон. km/год	27.08.2024.	RS1120190004 340-1185- 1/2019
6.	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
7.	GLOBAL NEOLOGISTICS DOO BEOGRAD	превоз робе који укључује превоз опасног терета	< 500 мил.нетотон. km/год	15.06.2026	RS1120210001 340-652- 3/2021
8.	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
9.	Акционарско друштво за железнички превоз путника „Србија Воз“ Београд	превоз путника који укључује брзине до 200km/h	≥ 200 мил.путничких km/год	26.10.2026.	RS1120220002 340-287- 4/2022
10.	„PIMK“ д.о.о. Димитровград	превоз робе који укључује превоз опасног терета	< 500 мил.нетотон. km/год	01.11.2026.	RS1120210005 340-1023- 7/2021
11.	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
12.	Деспотија д.о.о. Београд	превоз робе без опасног терета	< 500 мил.нетотон. km/год	29.05.2027.	RS1120220003 340-574- 5/2022
13.	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
14.	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



Р. бр.	Носилац исправе	Врста услуге	Обим превоза	Рок важења	EIN део А/ Број обрасца
15.	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
16.	S RAIL DOO SUBOTICA	превоз робе који укључује превоз опасног терета на електрифицираним пругама које нису опремљене са РДУ и неелектрифицираним пругама које нису опремљене пружним аутостоп уређајима	< 500 мил.нетотон. km/год	28.09.2027.(А) 07.02.2025.(В)	RS1120220007 340-1445-8/2022
17.	RAIL TRANSPORT LOGISTIC DOO BEOGRAD – NOVI BEOGRAD	превоз робе који укључује превоз опасног терета	< 500 мил.нетотон. km/год	29.11.2027.(А) 20.04.2026.(В)	RS1120220008 340-1557-7/2022
18.	RAIL CARGO CARRIER – SOUTHEAST D.O.O. BEOGRAD	превоз робе који укључује превоз опасног терета	≥ 500 мил.нетотон. km/год	05.12.2027.	RS1120220009 340-1494-5/2022

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	2022. година
Издати	23 (2023.)	4
Обновљени	1 (2023.)	2
Ажурирани	1 (2023.)	3
Ревидирани	0	0
Одузети	0 (2023)	2

У 2022. години, спроведене су следеће активности:

- издата су **4** (четири) сертификата привредним друштвима „ЗГОП“ а.д. Нови Сад, „SINHRON RAIL“ DOO BEOGRAD, „RAIL CARGO CARRIER – SOUTHEAST“ D.O.O. BEOGRAD, „ENNA TRANSPORT BGD“ DOO BEOGRAD – NOVI BEOGRAD;
- обновљена су **4** (четири) сертификата привредном друштву за железнички превоз робе „Комбиновани превоз“ д.о.о. Прокупље, „Деспотија“ д.о.о. Београд, „S RAIL“ d.o.o. Subotica и „RAIL TRANSPORT LOGISTIC“ d.o.o. Beograd – Novi Beograd;
- ажуриран је **1** (један) сертификат Акционарском друштву за железнички превоз путника „Србија Воз“ Београд; и,
- одузета су **2** (два) сертификата привредном друштву „LOKOTRANS“ d.o.o. Beograd, Решењем 340-79-5/2022 од 22. септембра 2022. године, а



привредном друштву „PANNON RAIL” d.o.o. је истекао сертификат, који није обновљен, па је у складу са тим одузета лиценца решењем број 340-606/2023 од 30.маја 2023. године.

Евиденција носилаца важећих сертификата је дата табелом:

Р. бр.	Носилац исправе	Врста услуге	Обим превоза	Рок важења	EIN део А/ Број обрасца
1.	Акционарско друштво Електропривреда Србије, Београд - ELEKTROPRIVREDA SRBIJE AD BEOGRAD OGRANAK TENT- Железнички транспорт	превоз робе за сопствене потребе без опасног терета	< 500 мил.нетотон. km/год	20.08.2028.	RS1120230001 340-730- 6/2023
2.	OBL Logistic d.o.o. Beograd - Čukarica	превоз робе који укључује превоз опасног терета	< 500 мил.нетотон. km/год	20.12.2023.(A) 02.12.2026.(B)	RS1120180004 340-1398- 8/2018
3.	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
4.	TRANSAGENT OPERATOR DOO BEOGRAD	превоз робе који укључује превоз опасног терета	< 500 мил.нетотон. km/год	22.05.2024.(A) 27.03.2025.(B)	RS1120190003 340-1165- 6/2020
5.	EURORAIL LOGISTIC DOO BEOGRAD	превоз робе који укључује превоз опасног терета	< 500 мил.нетотон. km/год	27.08.2024.	RS1120190004 340-1185- 1/2019
6.	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
7.	GLOBAL NEOLOGISTICS DOO BEOGRAD	превоз робе који укључује превоз опасног терета	< 500 мил.нетотон. km/год	15.06.2026	RS1120210001 340-652- 3/2021
8.	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
9.	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
10.	„РІМК” д.о.о. Димитровград	превоз робе који укључује превоз опасног терета	< 500 мил.нетотон. km/год	01.11.2026.	RS1120210005 340-1023- 7/2021



Р. бр.	Носилац исправе	Врста услуге	Обим превоза	Рок важења	EIN део А/ Број обрасца
11.	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
12.	Деспотија д.о.о. Београд	превоз робе без опасног терета	< 500 мил.нетотон. km/год	29.05.2027.	RS1120220003 340-574- 5/2022
13.	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
14.	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
15.	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
16.	S RAIL DOO SUBOTICA	превоз робе који укључује превоз опасног терета на електрифицираним пругама које нису опремљене са РДУ и неелектрифицираним пругама које нису опремљене пружним аутостоп уређајима	< 500 мил.нетотон. km/год	28.09.2027.(A) 07.02.2025.(B)	RS1120220007 340-1445- 8/2022
17.	RAIL TRANSPORT LOGISTIC DOO BEOGRAD – NOVI BEOGRAD	превоз робе који укључује превоз опасног терета	< 500 мил.нетотон. km/год	29.11.2027.(A) 20.04.2026.(B)	RS1120220008 340-1557- 7/2022
18.	RAIL CARGO CARRIER – SOUTHEAST D.O.O. BEOGRAD	превоз робе који укључује превоз опасног терета	≥ 500 мил.нетотон. km/год	05.12.2027.	RS1120220009 340-1494- 5/2022

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

До сада није било издатих 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:



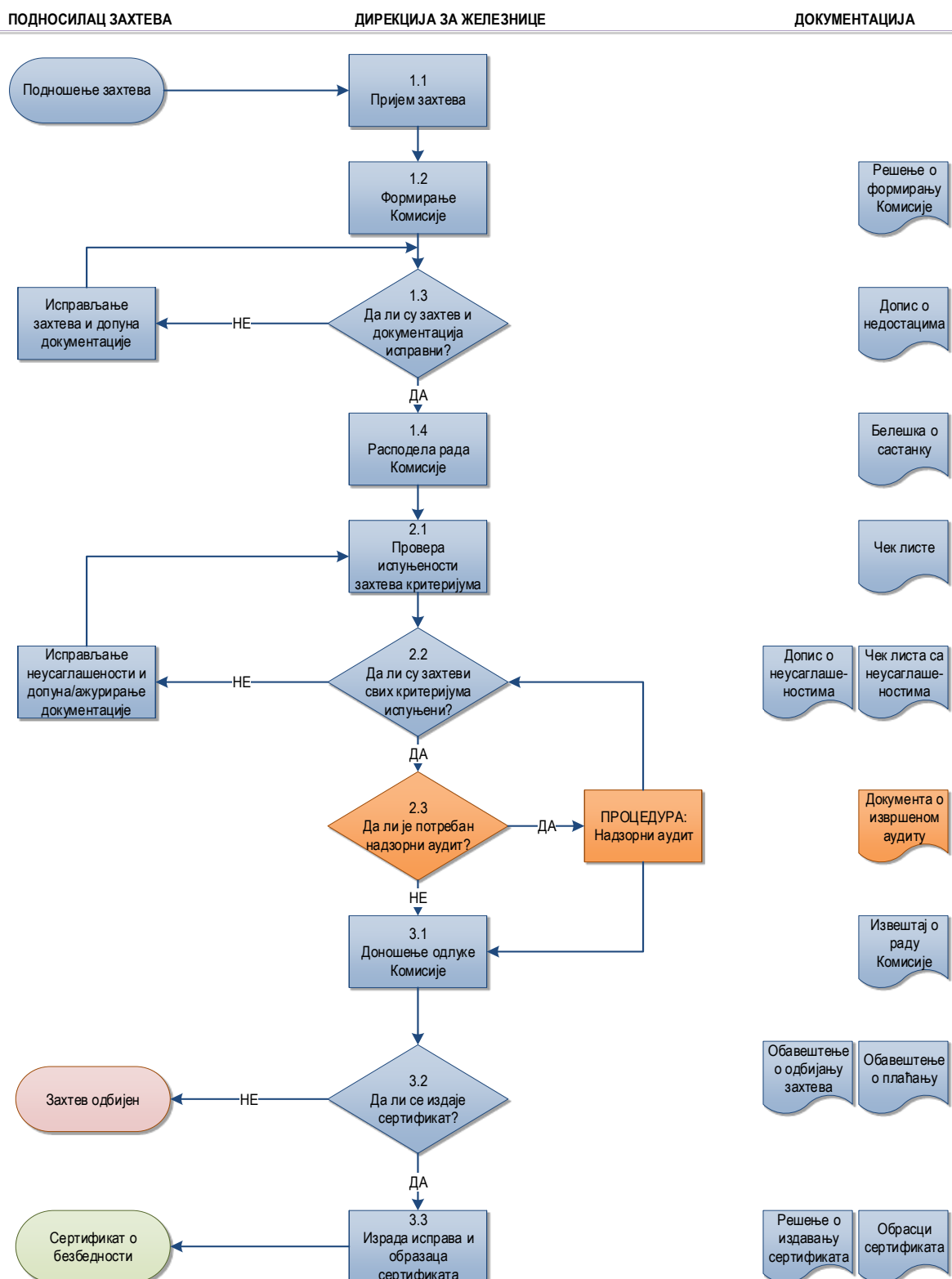
Сертификати о безбедности за управљање железничком инфраструктуром	Од почетка поступка	2022. година
Издати	2	0
Обновљени	0	0
Ажурирани	0	0
Ревидирани	0	0

У 2022. 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

