



**Република Србија
ДИРЕКЦИЈА ЗА ЖЕЛЕЗНИЦЕ**

**ИЗВЕШТАЈ
ДИРЕКЦИЈЕ ЗА ЖЕЛЕЗНИЦЕ О СТАЊУ БЕЗБЕДНОСТИ
У ЖЕЛЕЗНИЧКОМ САОБРАЋАЈУ
ЗА 2024. ГОДИНУ**

Београд, септембар 2025. године

САДРЖАЈ

I.	ПРЕДМЕТ ИЗВЕШТАЈА.....	1
II.	УВОДНИ ДЕО.....	2
1.	Законски основ за израду годишњег извештаја	2
2.	Достављање и објављивање извештаја	2
3.	Информација о структури железничког система Републике Србије	3
4.	Резиме – анализа општег тренда безбедности	3
III.	ДИРЕКЦИЈА ЗА ЖЕЛЕЗНИЦЕ	6
1.	Основни подаци о Дирекцији за железнице	6
2.	Организациона структура Дирекције за железнице.....	8
IV.	РАЗВОЈ СТАЊА БЕЗБЕДНОСТИ НА ЖЕЛЕЗНИЦИ.....	9
1.	Иницијативе за одржавање/побољшање безбедносних перформанси	9
2.	Детаљна анализа заједничких показатеља безбедности	11
3.	Резултати безбедносних препорука.....	12
V.	ВАЖНЕ ИЗМЕНЕ У ЗАКОНОДАВСТВУ И РЕГУЛИСАЊУ БЕЗБЕДНОСТИ НА ЖЕЛЕЗНИЦИ	18
VI.	УНАПРЕЂЕЊЕ ПОСТУПАКА СЕРТИФИКАЦИЈЕ О БЕЗБЕДНОСТИ ЗА УПРАВЉАЊЕ ЖЕЛЕЗНИЧКОМ ИНФРАСТРУКТУРОМ И СЕРТИФИКАЦИЈЕ О БЕЗБЕДНОСТИ ЗА ПРЕВОЗ	19
1.	Законски основ, почетак примене, расположивост информација о сертификатима о безбедности.....	19
2.	Нумерички подаци.....	20
3.	Процедурални аспекти	20
VII.	РЕЗУЛТАТИ И ИСКУСТВА БЕЗАНА ЗА НАДЗОР НАД УПРАВЉАЧИМА ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ И ЖЕЛЕЗНИЧКИМ ПРЕВОЗНИЦИМА	25
1.	Опис надзора.....	25
2.	Поштовање законске обавезе о подношењу годишњих извештаја о безбедности до 30. јуна текуће године од стране управљача инфраструктуре и железничких превозника	26
3.	Број извршених надзора	26
4.	Број извршених инспекцијских надзора.....	28
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.....	34



7.	Кратак преглед жалби железничких превозника на услове из сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром управљача инфраструктуре	34
8.	Искуства Дирекције за железнице у вези са применом заједничке безбедосне методе за процену и оцену ризика	34
9.	Искуства управљача инфраструктуре и железничких превозника у примени заједничке безбедосне методе за процену и оцену ризика	35
VIII.	ЗАКЉУЧАК	40
IX.	ИЗВОРИ ПОДАТАКА	43
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 31.12.2024. године		4
Списак управљача инфраструктуре закључно са 31.12.2024. године		5
Списак управљача инфраструктуре индустријске железнице закључно са 31.12.2024. године		5
Списак сертификата издатих за превоз на индустријској железници закључно са 31.12.2024. 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 2019 – 2024. година		1
1) Показатељи који се односе на несреће		2
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		19
6) Показатељи за израчунавање економских последица несрећа		26
7) Показатељи који се односе на техничку безбедност инфраструктуре		27
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	4
5) Сертификати о безбедности за превоз на индустријској железници	5
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 на индустријским колосецима које послужују.

Извештајем је дат општи приказ стања безбедности у железничком саобраћају у 2024. 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 2024. 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 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 **3.357,3¹ km**, од чега је **3.012,2 km** једноколосечних и **345,14 km** двоколосечних пруга. Од наведене дужине, магистралним пругама припада **1.758,9 km**, а осталим пругама (регионалне, локалне, манипулативне) **1.598,37 km**. Укупно је електрифицирано **1.313,25 km** колосека отворене пруге са главним пролазним колосецима (**968,11 km** једноколосечних и **345,14 km** двоколосечних пруга). Укупна дужина електрифицираних колосека отворене пруге и главних пролазних колосека је **1.659,52 km**.

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 2024. 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

¹ Изјава о мрежи 2025. са деветим изменама и допунама број: 5/2023-525-204 од 12.12.2023. године. (ступа на снагу 15.12.2024. и важи за ред вожње 2024/2025)

железничке инфраструктуре и железничког превозника и годишњег извештаја 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 2024. годину, закључено је следеће:

После вишегодишњег пада обима саобраћаја на јавној мрежи пруга, који је трајао све до 2021. године, у 2022. години забележен је раст обима саобраћаја за 5,30% у односу на претходну календарску годину, приказан на основу броја остварених возних километара. Међутим, у 2023. години опет долази до пада остварених возних километара за 4,83%. У 2024. години долази до поновног повећања обима саобраћаја за 1,20% у односу на претходну годину. Са друге стране, на индустријским железницама, од 2018. године приметан је тренд смањења обима саобраћаја, тако да је у 2024. години констатовано смањење за 1,90% у односу на обим саобраћаја у 2023. години, чиме је број возних километара који се остварује, на најнижој вредности још од 2015. године.

Општи закључак је да у 2024. години долази до благог повећања нивоа безбедности у железничком саобраћају у односу на претходну 2023. годину. Укупан број несрећа на јавној железничкој мрежи у 2024. години је за 12,55% мањи него у претходној календарској години. Посматрајући шестогодишњи период може се закључити да ниво безбедности из године у годину осцилира и да је у просеку на сличном нивоу.

Треба имати у виду да је и током 2024. године, услед наставка затвора пруга због спровођења стратешких пројеката обнове и унапређења битних магистралних и регионалних пруга, саобраћај био усмераваан на алтернативне деонице, чије техничко стање није на задовољавајућем нивоу, што утиче на настанак несрећа и незгода.

Такође, као последица старости пруга, неадекватног и неблаговременог одржавања, јавља се велики број исклизнућа, сломљене шине, извијања и других деформација колосека. И даље долази до појаве откачињања и упадања појединих елемената контактне мреже у слободан профил, што се дешава услед дотрајалости и неадекватног одржавања.

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.

Наложене мере од стране Дирекције које су у претходном периоду спровођене, као и безбедносне препоруке Центра за истраживање несрећа у саобраћају, дале су значајан допринос да се у 2023. години смањи број несрећа на путним прелазима за 13,46% у односу на 2022. годину. Међутим у 2024. години овај показатељ је порастао за 9,79% у односу на прошлу годину. Најчешћи узроци несрећа на путним прелазима су непажња, немар и непоштовање прописа од стране возача друмских возила. И у овом извештају се понавља прошлогодишњи закључак да је потребно веће ангажовање свих надлежних институција у друмском саобраћају, како би се ниво безбедности на путним прелазима подигао у наредном периоду.

Сем наведеног, када су у питању прекурсори несрећа, након драстичног раста у 2021. години, стање се из године у годину полако поправљало, међутим, број показатеља прекурсора у 2024. години се повећао за 31,10% (укупно 134 случаја) у односу на 2023. годину, што је највећи пораст броја показатеља још од 2015. године. Оваквој статистици допринео је показатељ „извијања и друге деформације колосека” који се 2024. године увећао за 39 случајева (укупно 71 случај), што указује на поменуто стање железничке инфраструктуре и њено одржавање. Када су у питању остали показатељи безбедности из групе прекурсора сви бележе пад или достижу идентичну вредност.

Када су у питању показатељи безбедности из групе „погинула и тешко повређена лица”, забележен је негативан раст у односу на период од претходних шест година. Ниво безбедности остварен у 2024. години бележи негативан раст од 10,14% у односу на претходну годину (8,84% у релативном броју). На овакву статистику највише утиче повећање показатеља „корисници путних прелаза” који се увећао за 13 (тринаест) случајева у односу на претходну годину.

Што се тиче показатеља који се односе на опасну робу, након невероватно добрих резултата у претходној години, резултати Дирекције за железнице и ЦИНС-а су очигледни, јер је и у овој години забележен пад у односу на претходну годину. У 2024. години је забележен пад показатеља од 10,53%, док је за несреће у којима је дошло до ослобађања РИД материја забележен пад од 11,1% у односу на 2023. 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).

Надлежности Дирекције за железнице, дефинисане Законом о железници („Службени гласник РС”, број 41/18 и 62/23), 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 (ЕСМ);
- 5) надзор над Лицима задуженим за одржавање (ЕСМ);
- 6) издавање сертификата радионицама и специјализованим радионицама за одржавање железничких возила;
- 7) периодичне провере испуњености услова радионица за одржавање железничких возила након издавања сертификата;
- 8) издавање сертификата привредним субјектима за обављање техничког прегледа железничких возила;

- 9) периодичне провере испуњености услова привредних субјеката за обављање техничког прегледа железничких возила након издавања сертификата;
- 10) издавање сертификата привредним субјектима за послове одржавања горњег и доњег строја железничких пруга, одржавања подсистема енергија, одржавање сигнално-сигурносних уређаја и одржавања железничке телекомуникационе мреже;
- 11) периодичне провере испуњености услова привредних субјеката који врше послове: одржавања горњег и доњег строја железничких пруга, одржавања подсистема енергија, одржавања сигнално-сигурносних уређаја и 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 и 62/23), 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.

Надлежности Дирекције за железнице дефинисане Законом о железници („Службени гласник РС”, бр. 41/18 и 62/23), које спроводи Одељење, у вези са жичарама за превоз лица, су :

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

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

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

2. Организациона структура Дирекције за железнице

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

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

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 2024. години догодила се једна несрећа. Такође, у истој години окончана је истрага из 2023. године која се односила на озбиљну несрећу. Центар за истраживање несрећа је отворио истрагу у 2023. години и издао обавештење о почетку истраге озбиљне несреће, а то је:

- Извештај број 01/24 од 17.05.2024. – судар возова (статус: обавештење);

Извештај из 2023. године који је окончан у 2024. години:

- Извештај број 01/23 од 17.11.2023. – судар возова

За окончани извештај из 2023. године Центар је издао укупно 8 (осам) безбедносних препорука од којих је 7 (седам) препорука издато управљачу железничке инфраструктуре „Инфраструктура железнице Србије” а.д. и 1 (једна) препорука упућена Дирекцији за железнице.

Број извештаја	Датум извештаја	врста несреће	опис несреће	локација	број безбедносних препорука
ЖС – 01/24	17.05.2024.	озбиљна несрећа	судар возова	у службеном месту Панчевачки мост распутница и стајалиште	није окончана истрага
ЖС – 01/23	17.11.2023.	озбиљна несрећа	судар возова	између службених места Ратково и Оџаци	8

У даљем тексту садржан је опис несреће која се догодила 17. маја 2024. године као и окончане несреће која се десила крајем 2023. 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>

Што се тиче несреће број 01/24: дана 17.05.2024. године у 18:24 у km 56+050 магистралне пруге број 107: Београд Центар – Панчево Главна – Вршац – државна граница – Stadora Moravita, у службеном месту Панчевачки мост распутница и стајалиште, дошло је до судара узастопних возова број 7112 (ЕМВ 412/416-005/032) - железнички превозник „Србијавоз” а.д. и 52601 (локомотива 193-912 и 28 празних кола серије Е), железнички превозник „Србија Карго” а.д.

Усмрћених лица није било, двоје (2) тешко повређених лица (машиновођа и кондуктер „Србијавоз” а.д.), док је лакше повређено три (3) лица (машиновођа - радник „Србијавоз” а.д. и 2 (два) путника). Материјална штета постоји на железничким возилима.

Центар за истраживање несрећа у саобраћају Републике Србије је покренуо истрагу предметне 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.

Што се тиче несреће број 01/23: дана 17.11.2023. године у 18:42 у km 56+050 регионалне пруге број 207: Нови Сад – Оџаци – Богојево, између службених места Ратково и Оџаци, дошло је до судара возова број 25412 (ДМВ 711-077/078 железничког превозника „Србијавоз ” а.д.) и 49028/73478 (локомотива 753-782 и девет кола серије S товарена контејнерима, железнички превозник „Transagent Operator” d.o.o.).

Усмрћених лица није било. Тешко повређених лица је пет (један радник „Србијавоз ” а.д. и четири путника из воза број 25412) док је лакше повређено 47 лица (два радника „Србијавоз ” а.д. и 45 путника из воза број 25412). Материјална штета постоји на железничким возилима.

ЦИНС је у циљу могућег повећања безбедности на железници и превенцији настанка нових несрећа издао следеће безбедносне препоруке: БП_01/24 упућена Дирекцији за железнице, БП_02/24, БП_03/24, БП_04/24, БП_05/24, БП_06/24, БП_07/24 и БП_08/24 упућене „Инфраструктура железнице Србије” а.д.

Настале промене на железничкој мрежи

По питању инфраструктурних пројеката у погледу унапређења инфраструктуре јавне мреже железничких пруга у Републици Србији у циљу побољшања безбедносних перформанси железничког саобраћаја, који су започети у ранијем периоду и чија је реализација и финансирање настављено у 2024. години, ситуација је следећа:

- Пројекат рехабилитације пруга, подизање нивоа безбедности путних прелаза;
- Пројекат модернизације и реконструкције мађарско-српске железничке везе на територији Републике Србије на деоници Београд Центар – Стара Пазова – Нови Сад;
- Пројекат модернизације и реконструкције мађарско-српске железничке везе на територији Републике Србије на деоници Нови Сад – Суботица – државна граница;

- Пројектовање и извођење радова на изградњи јединственог диспечерског центра за управљање саобраћајем возова у Републици Србији;
- Реконструкција и модернизација пруге на деоници Београд – Ниш, израда пројекта и извођење радова на изградњи тунела број 4 на деоници пруге Сталаћ – Ђулис;
- Реконструкција и модернизација пруге Ниш – Димитровград. Пројекат се састоји од 4 компоненте:
 - Компонента 1: Деоница Сићево - Димитровград, грађевински радови и електрификација на реконструкцији и модернизацији и припремни радови за електрификацију и сигнализацију;
 - Компонента 2: Северна обилазница око града Ниша, грађевински радови и електрификација на изградњи нове једноколосечне пруге;
 - Компонента 3: Деонице Црвени Крст - веза са обилазницом (Пантелеј), Сићево - Димитровград и за обилазну пругу сигнализација и телекомуникација;
 - Компонента 4: подршка јединици за имплементацију пројекта и надзор над извођењем радова.
- Реконструкција деонице Ниш – Брестовац;
- Пројектовање и радови на изградњи нове железничке пруге (Јовановац) – Распутница Цветојевац – Соболица;
- Радови на изградњи новог моста L-3x39.84m, у km 63+102 пруге Панчево Главна – Зрењанин – Кикинда – државна граница, са израдом пројекта и набавком материјала.

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 2024. години износи 14.250.181,94 возних километара, а на инфраструктури индустријских железница 937.342 возних километара. Након 2023. године у којој је, након две године раста, дошло до пада возних километара за 4,83%, у 2024. години број возних километара се благо повећао за 1,20%. Такође, на инфраструктури индустријских железница је и даље у тренду смањење броја



возних километара, те се у односу на 2023. годину број возних километара смањио за 1,90%.

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

3. Резултати безбедносних препорука

У 2024. години догодила се једна озбиљна несрећа. Центар за истраживање несрећа је отворио истрагу у 2024. години и издао обавештење о почетку истраге озбиљне несреће: Извештај број 01/24 од 17.05.2024. – судар возова (статус: обавештење). Истрага још увек није окончана и у складу са тим нема издатих безбедносних препорука у 2024. години.

Центар је у 2024. години окончао истрагу озбиљне несреће из 2023. године: истрага број 01/23 од 17.11.2023. године – судар возова, и у складу са тим издао безбедносне препоруке: БП_01/24, БП_02/24, БП_03/24, БП_04/24, БП_05/24, БП_06/24, БП_07/24 и БП_08/24. Предмет Извештаја број 01/24 биће обрађен у Годишњем извештају о безбедности за 2025. годину.

Табела статуса безбедносних препорука:

БП	Статус
01/18	Безбедносна препорука је извршена.
02/18	Безбедносна препорука је извршена.
03/18	Безбедносна препорука је у реализацији.
04/18	Безбедносна препорука је извршена.
05/18	Безбедносна препорука је у реализацији.
06/18	Безбедносна препорука је извршена.
07/18	Безбедносна препорука је извршена.
01/17	Безбедносна препорука је извршена.
02/17	Безбедносна препорука је извршена.
03/17	Безбедносна препорука је извршена.
04/17	Безбедносна препорука је извршена.



БП	Статус
05/17	Безбедносна препорука је извршена.
06/17	Безбедносна препорука је извршена.
15/18	Безбедносна препорука је извршена.
16/18	Безбедносна препорука је извршена.
17/18	Безбедносна препорука је извршена.
18/18	Безбедносна препорука је извршена.
20/18	Безбедносна препорука је у реализацији.
21/18	Безбедносна препорука је извршена.
22/18	Безбедносна препорука је извршена.
10/18	Безбедносна препорука је у реализацији.
11/18	Безбедносна препорука је у реализацији.
12/18	Безбедносна препорука је извршена.
13/18	Безбедносна препорука је у реализацији.
14/18	Безбедносна препорука је извршена.
23/18	Безбедносна препорука је извршена.
24/18	Безбедносна препорука је извршена.
25/18	Безбедносна препорука је у реализацији.
27/18	Безбедносна препорука је извршена.
28/18	Безбедносна препорука је извршена.
29/18	Безбедносна препорука је у реализацији.



БП	Статус
30/18	Безбедносна препорука је у реализацији.
32/18	Безбедносна препорука је извршена.
33/18	Безбедносна препорука је извршена.
01/19	БП је узета у обзир. Препорука није прихваћена.
02/19	Безбедносна препорука је у реализацији.
03/19	БП је узета у обзир. Препорука није прихваћена.
04/19	БП је узета у обзир. Препорука није прихваћена.
05/19	БП је узета у обзир. Центар је константовао да препорука није прихваћена.
06/19	Безбедносна препорука је извршена.
07/19	Безбедносна препорука је у реализацији.
08/19	Безбедносна препорука је извршена.
09/19	БП је узета у обзир. Центар је константовао да препорука није прихваћена.
10/19	Безбедносна препорука је извршена.
11/19	Безбедносна препорука је извршена.
14/19	Безбедносна препорука није прихваћена.
15/19	Безбедносна препорука није прихваћена.
16/19	Безбедносна препорука није прихваћена.
17/19	Безбедносна препорука је извршена.
18/19	Безбедносна препорука је делимично извршена.
19/19	Безбедносна препорука је извршена.



БП	Статус
20/19	Безбедносна препорука није прихваћена.
21/19	Безбедносна препорука је извршена.
22/19	Безбедносна препорука је извршена.
23/19	Безбедносна препорука је извршена.
30/19	Безбедносна препорука је у реализацији.
31/19	БП је прихваћена. Реализација препоруке могућа након спровођења БП_30/19.
32/19	Безбедносна препорука је извршена.
01/20	Безбедносна препорука је извршена.
02/20	Безбедносна препорука је извршена.
03/20	Безбедносна препорука је извршена.
04/20	Безбедносна препорука је извршена.
05/20	Безбедносна препорука је извршена.
06/20	Безбедносна препорука је извршена.
07/20	Безбедносна препорука је извршена.
09/21	Безбедносна препорука је у реализацији.
10/21	Безбедносна препорука је у реализацији.
11/21	БП је прихваћена. Реализација препоруке могућа након спровођења БП_10/21.
12/21	Безбедносна препорука је извршена.
13/21	Безбедносна препорука је у реализацији.
14/21	Безбедносна препорука је у реализацији.
15/21	Безбедносна препорука је у реализацији.



БП	Статус
16/21	Безбедносна препорука је у реализацији.
17/21	Безбедносна препорука је у реализацији.
18/21	Безбедносна препорука је у реализацији.
19/21	Безбедносна препорука је у реализацији.
20/21	Безбедносна препорука је извршена.
21/21	Безбедносна препорука је извршена.
26/21	Безбедносна препорука је у реализацији.
27/21	Безбедносна препорука је извршена.
28/21	Безбедносна препорука је у реализацији.
29/21	Безбедносна препорука је у реализацији.
30/21	Безбедносна препорука је извршена.
31/21	Безбедносна препорука је извршена.
01/22	Безбедносна препорука је извршена.
02/22	Безбедносна препорука је извршена.
03/22	Безбедносна препорука је извршена.
04/22	Безбедносна препорука је извршена.
05/22	Безбедносна препорука је извршена.
06/22	Безбедносна препорука је извршена.
07/22	Безбедносна препорука је извршена.
08/22	Безбедносна препорука је у реализацији.
01/23	Безбедносна препорука је извршена.



БП	Статус
02/23	Безбедносна препорука је узета у обзир.
03/23	Безбедносна препорука је у реализацији.
04/23	Безбедносна препорука је у реализацији.
05/23	Безбедносна препорука је у реализацији.
06/23	Безбедносна препорука је у реализацији.
07/23	Безбедносна препорука је у реализацији.
01/24	Безбедносна препорука је узета у обзир.
02/24	Безбедносна препорука је у реализацији.
03/24	Безбедносна препорука је у реализацији.
04/24	Безбедносна препорука је у реализацији.
05/24	Безбедносна препорука је у реализацији.
06/24	Безбедносна препорука је у реализацији.
07/24	Безбедносна препорука је у реализацији.
08/24	Безбедносна препорука је у реализацији.

V. ВАЖНЕ ИЗМЕНЕ У ЗАКОНОДАВСТВУ И РЕГУЛИСАЊУ БЕЗБЕДНОСТИ НА ЖЕЛЕЗНИЦИ

У 2024. години донете су измене члана Правилника о изменама правилника о техничким условима подсистема инфраструктура („Службени гласник РС” број 17/24 од 6. марта 2024. године) на основу Закона о безбедности у железничком саобраћају („Службени гласник РС”, број 41/18).

Табеларни преглед донетих прописа из области безбедности железничког саобраћаја у 2024. 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 са наведеним сертификатима, 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)², 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);

² На снази је нови Правилник о заједничким безбедносним методама за оцену усаглашености са захтевима за добијање сертификата о безбедности и о елементима система за управљање безбедношћу („Службени гласник РС”, број 32/21)

- Правилник о заједничкој безбедносној методи за надзор безбедносног учинка након издавања сертификата о безбедности за превоз или сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром („Службени гласник РС”, број 124/20);
- Правилник о обрасцима сертификата о безбедности за превоз („Службени гласник РС”, број 63/19);
- Правилник о обрасцима сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром („Службени гласник РС”, број 68/19) и
- Правилник о заједничкој безбедносној методи за оцену и процену ризика и условима које треба да испуни тело за оцену ризика („Службени гласник РС”, број 62/22)³.

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 2024. 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.

³ 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, доставља 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, 92/23, 59/24, 63/24).

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, 92/23, 59/24, 63/24).

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 (ЕСМ) тј. правила за сертификацију ЕСМ дефинисаних новим Прилогом А АТМФ–а (Додатка Г СОТИФ –а), да ЕСМ за сва железничка возила морају бити сертифицирани, што ће да изазове неопходност измене (додавање, у већ постојећој рубрици, свих возила за које је превозник ЕСМ) Обрасца сертификата о безбедности у погледу обима активности ЕСМ.

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, доставља 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, 92/23, 59/24, 63/24).

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 перманентно 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 фазама⁴:

- 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,
- достављање решења о наложеним мерама управљачу железничке инфраструктуре односно железничком превознику које је било предмет надзора.

⁴ 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 (ЕСМ), спроводи надзорне аудите над носиоцима сертификата за функције одржавања као и периодичне провере радионица задуженим за одржавање железничких возила и специјализованих радионица за одржавање склопова, делова и уређаја железничких возила значајних за безбедно одвијање железничког саобраћаја.

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 2025. године.

Осамнаест (18) железничких превозника, који су поседовали део А и део Б сертификата о безбедности за превоз, и обављали превоз у 2024. 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 2025. године.

3. Број извршених надзора

По питању надзорних аудита над системима управљања безбедношћу, Дирекција за железнице је, током 2024. године, започела 10 (десет) надзорних аудита и спровела још један надзорни аудит започет у 2023. години. У складу са наведеним Дирекција за железнице је у 2024. години радила на 11 (једанаест) надзорних аудита над системом управљања безбедношћу.

Надзорни аудити у 2024. години су спроведени у следећим друштвима:

- Eurorail Logistic d.o.o, спроведен 5. фебруара 2024. године;
- Transagent Operator d.o.o. Beograd, спроведен 7. марта 2024. године;
- НИС а.д. Нови Сад, спроведен 29. марта 2024. године;
- Rail Transport Logistic d.o.o. Beograd, спроведен 19. априла 2024. године;
- Global Neologistics d.o.o. Beograd, спроведен 28. маја 2024. године;
- Србија Карго а.д., спроведен 12. до 14. јуна 2024. године;
- ZGOP d.o.o. Novi Sad, спроведен 12. јула 2024. године;
- PIMK d.o.o. Dimitrovgrad, спроведен 20. септембра 2024. године;
- Rail Cargo Carrier - Serbia d.o.o. Beograd, спроведен 3. октобра 2024. године;
- Despotija d.o.o. Beograd, спроведен 16. новембра 2024. године;

- „Инфраструктура железнице Србије” а.д. Београд, спроведен у периоду од 25. до 26. децембра 2024. године.

Дирекција за железнице је, током 2024. године, спровела 8 (осам) надзорних аудита над лицима задуженим за одржавањем теретних кола (ЕЦМ) и носиоцима сертификата за функције одржавања, у 8 (осам) привредних друштава:

- „ЖЕЛВОЗ” д.о.о. Смедерево, спроведен 24. октобра 2024. године;
- „ХИП ПЕТРОХЕМИЈА” а.д. Панчево, спроведен 27. новембра 2024. године;
- „Inter-Mehanika” д.о.о. Смедерево, спроведен 13. фебруара 2024. године;
- „НИС” а.д. Нови Сад, спроведен 20. јуна 2024. године;
- HBIS GROUP Serbia Iron & Steel д.о.о. Београд, спроведен 18. јула 2024. године;
- „ЗГОП” д.о.о. Нови Сад, спроведен 17. децембар 2024. године;
- „Србијавоз” а.д. Београд, спроведен 25. јуна 2024. године;
- „RTL” д.о.о. Београд, спроведен 21. августа 2024. године.

Дирекција за железнице је, током 2024. године, спровела 15 (петнаест) периодичних провера радионица за одржавање железничких возила и специјализоване радионице за одржавање кочионих уређаја у 8 (осам) друштава:

- „Inter-Mehanika” д.о.о. Смедерево, спроведен 16. јануара 2024. године;
- S.R.„PNEUMATIK” Зрењанин, спроведен 25. јануара 2024. године;
- „МСК” Кикинда а.д, спроведен 29. фебруар 2024. године;
- Акционарско друштво Електропривреда Србије, Огранак ТЕНТ-Београд - Железнички транспорт, спроведен 6. јуна 2024. године;
- „Србија Карго” а.д. Београд – ОЈ Макиш, спроведен 9. септембра 2024. године;
- „Србијавоз” а.д. Београд – ОЈ Београд Земун, спроведен 22. фебруара и 25. децембра 2024. године;
- „Србијавоз” а.д. Београд – ОЈ Зрењанин, спроведен 3. децембра 2024. године;
- "TATRAVAGONKA BRATSTVO" DOO Суботица, спроведен 3. фебруара 2024. године;
- „ŠINVOZ” DOO Зрењанин, спроведен 9. августа 2024. године;
- S.R.„PNEUMATIK” Зрењанин, спроведен 21. маја 2024. године;
- „Србија Карго” а.д. Београд – ОЈ Макиш, спроведен 6. септембра 2024. године;
- „Србија Карго” а.д. Београд – Велика Плана, спроведен 7. новембра 2024. године;
- "TATRAVAGONKA BRATSTVO" DOO Суботица, спроведен 20. новембра 2024. године;
- „Inter-Mehanika” д.о.о. Смедерево, спроведен 24. октобра 2024. године.

4. Број извршених инспекцијских надзора

Републичка инспекција⁵

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

Током 2024. године, инспекција за послове железничког саобраћаја, извршила је инспекцијске надзоре на пругама и индустријским колосецима у Републици Србији, као и над контролом услова рада жичара, и том приликом испоставила записнике, решења, службене белешке, захтеве за покретање прекршајних пријава који су исказани у табели у наставку извештаја.

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	2024. година
Број обрађених предмета	183
Редовни инспекцијски надзор	72
Ванредни инспекцијски надзор	70
Остала поступања	52
Записници	181
Службене белешке	11
Дописи	69
Решења	6
Захтеви за покретање прекршајних пријава	0

Покрајинска инспекција⁶

Одељење за инспекцијски надзор, Сектора за саобраћај и инспекцијски надзор, налази се у саставу Покрајинског секретаријата за енергетику, грађевинарство и саобраћај.

Инспекцијски надзор у 2024. години је обављан у складу са Планом рада за 2024. годину.

У 2024. години, инспектори су извршили 109 (стодевет) надзора - излазака на терен, што је у наставку детаљније приказано табеларно:

⁵ Подаци преузети из Годишњег извештаја о раду Републичке инспекције за железнички саобраћај за 2024. годину.

⁶ Подаци из Годишњег Извештаја о раду инспектора за железнички саобраћај за 2024. годину, број 000314947 2025 09416 005 001 344 082 04 001



Врсте надзора	Реализовано у 2024. години
Редован	39 (планирано 30)
Ванредан	22 (планирано 20)
Контролни	39 (планирано 40)
Допунски	није вршен – 0 (планирано 2)
Саветодавна посета	9 (планирано 16)
Укупан број	109 (планирано 108)

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

Записник / Белешке / Решење	2024. година
Записници са наложеним мерама	49-мера кроз записник
Решења	30-мера кроз решење
Службене белешке	9

5. Сажетак примењених мера након надзора и инспекције

Дирекција за железнице

Имајући у виду анализе о критичним вредностима појединих показатеља безбедности из ранији Годишњих извештаја, резултате Коначних извештаја о истрагама Центра за истраживање несрећа у саобраћају као и податке о неправилностима и неусаглашеностима добијене током претходно спроведених оцена усаглашености документације и надзора над системима управљања безбедношћу управљача инфраструктуре и железничких превозника, Дирекција је током 2024. године акценат ставила на надзор следећих поступака:

- одржавање железничких возила;
- одржавање железничке инфраструктуре;
- ризици у вези са одржавањем, набавком материјал и ризици у вези са извођачима радова и контролом испоручилаца;
- 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;
- израда Процена ризика од катастрофа и израда планова који јој следе, и
- спровођење интерних контрола система управљања безбедношћу.

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 2024. године, са процентуалним учешћем у броју одржаних надзорних аудита, су:

- Критеријум 1. – Мере за контролу свих ризика повезаних са делатношћу железничког превозника/управљача - 70%;
- Критеријум 2. – Контрола ризика у вези са одржавањем и набавком материјала – 70%;
- Критеријум 3. – Контрола ризика у вези са извођачима радова и контролом испоручилаца – 70%;
- Критеријум 4. – Ризици који проистичу из делатности осталих учесника изван железничког система – 70%;
- Критеријум 7. – Обезбеђивање контроле на разним нивоима од стране руководства – 60 %;
- Критеријум 11. – Квалитативни и квантитативни циљеви организације за одржавање и побољшање безбедности као и планови и поступци за постизање тих циљева – 60%;
- Критеријум 13. –Поступци и методе за процену ризика и примену мера за контролу ризика у случају да из измењених услова експлоатације или новог материјала произађу нови ризици за инфраструктуру или експлоатацију – 60%
- Критеријум 15. – Мере за обезбеђење тока неопходних информација у оквиру организације и, евентуално, између организација које обављају делатност на истој инфраструктури – 80%;
- Критеријум 17. – Поступци који обезбеђују да се несреће, незгоде, избегнуте несреће и остали догађаји који утичу на безбедност железничког саобраћаја пријаве, истраже и анализирају и да се предузму неопходне превентивне мере – 70%;
- Критеријум 19. – Одредбе о периодичној интерној контроли система за управљање безбедношћу –70%.

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 **172** (стотину седамдесет и две) корективне мере.

У 2023. години је након 9 (девет) спроведених надзора, (не рачунајући мере које су након надзора започетог исте године наложене у овој години) наложено 288 (двеста осамдесет осам) корективних мера, што је просечно 32 (тридесет и девет) мере по извршеном надзору. Како је у 2024. години спроведено и окончано 10 (десет) надзора и наложено 172 (стотину седамдесет и две) корективних мера, закључујемо да је просечан број наложених мера нешто више од 17 (седамнаест), што представља значајан пад у односу на 2023. годину. Овај пад у броју наложених мера може се тумачити као показатељ да су претходне корективне мере дале позитивне резултате, као и да железнички превозници и управљачи константно унапређују свој систем управљања безбедношћу чиме значајно смањују недостатке.

Железничким превозницима је прописано укупно 172 (стотину седамдесет и две) корективне мере, 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. 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.

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 ванредним ситуацијама.

Анализама је утврђено да око 20% корективних мера наложених од стране Дирекције за железнице током 2024. године, није у целости или делимично спроведено у прописаним роковима, што је представља напредак у односу на од 2023. годину када је тај проценат износио око 35%. Овај податак указује на побољшање у ефикасности управљања и реализацији наложених мера, што је свакако корак напред ка унапређењу нивоа безбедности железничког саобраћаја. Иако су резултати охрабрујући, и даље постоји простор за додатна унапређења у процесу, како би се осигурала потпуна и благовремена реализација свих корективних мера.

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

Републичка инспекција⁷

Превентивно деловање инспекције за послове железничког саобраћаја у 2024. години огледало се у саветодавним посетама надзираним субјектима. Као најугроженија област препозната је област – на тему одржавања услужних објеката од стране управљача железничком инфраструктуром, као и рад оперативног одељења СП и комисије за истраживање несрећа и незгода на индустријској железници ТЕНТ.

У 2024. години 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 у потпуности 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 181 записник и 8 службених белешки у којима су наведене инспекцијске управне мере које су надзираним субјектима биле 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 инспекцијском надзору са републичком грађевинском инспекцијом ради прикупљања података од значаја за наш предмет инспекцијског надзора у вези порвере стања и правилног одржавањатунела Бежанијска коса, на делу пруге бр. 101: Београд Центар – Стара Пазова – Шид – државна граница – (Товарник), од km 5+565 до km 7+484,37, дужине 1919,37m.

Инспекција је у свом раду 2024. године имала један другостепени поступак.

Покрајинска инспекција⁸

О раду инспекције за железнички саобраћај јавност је обавештавана објављивањем Годишњег плана рада инспектора железничког саобраћаја за 2024. годину као и Годишњег извештаја о раду, на сајту <http://www.psegs.vojvodina.gov.rs/inspekcije>.

Фокус инспекцијског надзора током 2024. године је био на безбедности одвијања железничког саобраћаја на путним прелазима, нормативном уређењу рада индустријских колосека и железничких станица.

Превентивно деловање инспектора за железнички саобраћај се током 2024. године остваривало јавношћу рада и обављањем службених саветодавних

⁷ Подаци преузети из Годишњег извештаја о раду Одсека за инспекцијске послове железничког саобраћаја за 2024. годину

⁸ Подаци из Годишњег Извештаја о раду инспектора за железнички саобраћај за 2024. годину, број 000314947 2025 09416 005 001 344 082 04 001

посета код надзираних субјеката. Јавност рада се остваривала објављивањем Годишњег плана рада инспекције железничког саобраћаја за 2024. годину, обавештавањем надзираних субјеката о планираном инспекцијском надзору, коришћењем контролних листа током редовног инспекцијског надзора, једнообразним процедурама код извођења инспекцијског надзора итд. У циљу превентивног деловања инспектори железничког саобраћаја су током 2024. године код надзираних субјеката обављали, у складу са чланом 13. став 2. Закона о инспекцијском надзору, службене саветодавне посете. Обављено је укупно 9 службених саветодавних посета код надзираног субјекта.

У 2024. години, током обављања службених саветодавних посета код надзираног субјекта, нису уочене незаконитости у њиховом пословању и поступању, и сходно томе нису издаване препоруке од стране ове инспекције.

Редовни инспекцијски надзори су вршени коришћењем контролних листа које је Инспекција за послове железнице утврдила (20 контролних листа) и које су објављене на сајтовима: <http://inspektor.gov.rs> и <http://www.psemr.vojvodina.gov.rs>. Код управљача јавне железничке инфраструктуре, превозника „Србијавоз“ и „Србија Карго“ је, праћењем стања, утврђен средњи ниво ризика тј. усклађености са прописима. Инспектори су у 2024. години наложили укупно 49 мере кроз записник и 30 мера кроз решење како би се отклониле утврђене незаконитости у пословању и поступању надзираних субјеката. Нису утврђени нерегистровани субјекти.

Током инспекцијских надзора у 2024. години утврђено је:

1. У 2024. години се задржао проблем недовољног броја железничких радника, посебно у организационом делу за одржавање пруга (ЗОП), и у делу за електротехничке послове (ЕТП).
2. Генерисани 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 проглашавају „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 2024. 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;
 - Недовољног броја извршилаца који ће отклањати сметње у прописаним роковима, због чега сметње остају преко викенда тј. од петка поподне до понедељка пре подне;
 - Недовољног броја превозних средстава у извршним службама (СС, ТК, КМ, ЗОП...) тако да се често користе возила МУП за

превоз СС и ЕТП механичаре на место настанка сметње у циљу нормализовања саобраћаја пре свега преко путних прелаза;

3. Појава великог броја отуђења делова уређаја и опреме железничке инфраструктуре имају за последицу поремећаје у саобраћају возова а у већини случајева угрожену безбедност саобраћаја. Управљач је Наредбом о поступању запослених у „Инфраструктура железнице Србије” а.д. у случају угрожавања имовине, безбедности и редовитости железничког саобраћаја противправним радњама дефинисао поступање у случају појаве противправних радњи, односно да се приликом појаве противправних радњи у пријави о извршеној противправној радњи позива на члан 280. Закона о кривичном поступку и на одредбе чланова 290. и 297. Кривичног закона Републике Србије те да наведена дела представљају тешка дела против угрожавања саобраћаја опасном радњом и опасним средством, односно тешко дело против безбедности железничког саобраћаја, па самим тим и тешко кривично дело.

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

У току 2024. 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 2024. 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 2024. године, али и током надзора спроведених ранијих година, утврдила да железничка предузећа, и даље, у одређеној 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 9. марта 2023. године, Решењем број 340-189-4/2023 са роком важења од 2 (две) године.

У 2024. години, друштво „ТОК-КОНТРОЛ” ДОО спроводило је независну оцену правилне примене заједничке безбедносне методе за оцену и процену ризика. „Инфраструктура железнице Србије” а.д. ангажовала је тело за оцену ризика (AsBo) у вези значајне промене у железничком систему која може имати утицаја на безбедност железничког саобраћаја на деоници Нови Сад - Суботица - државна граница - (Kelebia) на магистралној прузи број 105: (Београд Центар) - Стара Пазова - Нови Сад - Суботица - државна граница – (Kelebia).

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 континуално прати 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 железничких друштава 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 2024. 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.
- „Србијавоз” а.д.
- „OBL” d.o.o.
- „Електропривреда Србије” Београд – Огранак ТЕНТ
- „Global Neologistics” d.o.o.
- „M RAIL” d.o.o.,
- „Sinhron” d.o.o.

„Инфраструктура железнице Србије” а.д. Београд

1. Спровођење поступка оцене ризика у вези значајне промене у железничком систему која може имати утицаја на безбедност железничког саобраћаја на деоници Нови Сад - Суботица - државна граница - (Kelebia) на магистралној прузи број 105: (Београд Центар) - Стара Пазова - Нови Сад - Суботица - државна граница – (Kelebia)

Решењем број 1/2023-1026 од 16.06.2023. године наложено је спровођење поступка оцене ризика у вези са значајном промененом у железничком систему која може имати утицаја на безбедност железничког саобраћаја на деоници Нови Сад - Суботица - државна граница - (Kelebia) на магистралној прузи број 105: (Београд Центар) - Стара Пазова - Нови Сад - Суботица - државна граница - (Kelebia) и именовано лице задужено за правилно спровођење поступка оцене ризика.

Решењима бр. 1/2023-1108 од 26.06.2023. године и 1/2024-205 од 19.02.2024. године именована је Радна група за спровођење поступака оцене ризика на деоници Нови Сад - Суботица - државна граница - (Kelebia) на магистралној прузи број 105: (Београд Центар) - Стара Пазова - Нови Сад - Суботица - државна граница - (Kelebia) и то за све структурне подсистеме и функционални подсистем регулисање и управљање саобраћајем.

Поступак оцене ризика са дефинисањем мера контроле ризика је у току и врши се у складу са одредбама Правилника о заједничкој безбедносној методи за процену и оцену ризика и условима које треба да испуни тело за оцену ризика („Службени гласник РС”, број 62/22) и достављен телу за оцену ризика (AsBo) у циљу независне оцене правилне примене ЗБМ за процену и оцену резултата примене.

Тело за оцену ризика (AsBo) издало је:

- Извештај о независној оцени безбедности за промену структурног подсистема енергија, број: КТ-АсБо-ИОБ-П002-2/24, издање 2.0 од 03.12.2024. године;
- Друго издање Извештаја о независној оцени безбедности за промену структурног подсистема инфраструктура, број: КТ-АсБо-ИОБ-П001-1/24, издање 2.0 од 12.12.2024. године;
- Друго издање Извештаја о независној оцени безбедности за промену структурног подсистема контрола, управљање и сигнализација – пружни део, број: КТ-АсБо-ИОБ-П003-3/24, издање 2.0 од 12.12.2024. године;

- Извештај о независној оцени безбедности за промену функционалног подсистема регулисање и управљање саобраћајем, број: КТ-АсБо-ИОБ-П004-4/24, издање 2.0 од 19.11.2024. године.

2. Спровођење поступка оцене ризика у вези значајне промене у железничком систему која може имати утицаја на безбедност железничког саобраћаја на деоници Ниш - Брестовац на магистралној прузи Београд Центар - Распутница „Г“ - Раковица - Младеновац - Лапово - Ниш - Прешево - државна граница - (Табановце)

Решењем број 1/2024-650 од 05.07.2024. године о спровођењу поступка оцене ризика у вези значајне промене у железничком систему која може имати утицаја на безбедност железничког саобраћаја на деоници Ниш - Брестовац на магистралној прузи број 102: Београд Центар - Распутница „Г“ - Раковица - Младеновац - Лапово - Ниш - Прешево - државна граница - (Табановце) именовано је лице задужено за правилно спровођење поступка оцене ризика.

Решењем број 1/2024-753 од 26.07.2024. године формирана је радна група за спровођење поступка оцене ризика за деоницу Ниш - Брестовац за структурне подсистеме инфраструктура, енергија и контрола, управљање и сигнализација и за функционални подсистем регулисање и управљање саобраћајем.

Радна група је у складу са одредбама Правилника о заједничкој безбедносној методи за процену и оцenu ризика и условима које треба да испуни тело за оцenu ризика („Службени гласник РС”, број 62/22) и Пословник СУБ ИЖС, Верзија 7.1. спровела поступак оцене значајности промене при чему је утврђено да промена није значајна (за структурне подсистеме инфраструктура, енергија и контрола, управљање и сигнализација и за функционални подсистем регулисање и управљање саобраћајем).

Лице задужено за правилно спровођење поступка оцене ризика известило је генералног директора ИЖС и Центар СУБ о спроведеном поступку и доставило информацију да није потребно ангажовање тела за оцenu ризика (АсБо).

3. Спровођење поступка оцене ризика у вези значајне промене у железничком систему која може имати утицаја на безбедност железничког саобраћаја на деоници Ниш - Димитровград на магистралној прузи Ниш - Димитровград - државна граница - (Драгоман)

Решењем број 1/2024-651 од 05.07.2024. године о спровођењу поступка оцене ризика у вези значајне промене у железничком систему која може имати утицаја на безбедност железничког саобраћаја на деоници Ниш - Димитровград на магистралној прузи Ниш - Димитровград - државна граница - (Драгоман) именовано је лице задужено за правилно спровођење поступка оцене ризика.

Решењем број 1/2024-752 од 26.07.2024. године формирана је радна група за спровођење поступка оцене ризика за деоницу Ниш - Димитровград за структурне подсистеме инфраструктура, енергија и контрола, управљање и сигнализација и за функционални подсистем регулисање и управљање саобраћајем.

Поступак је у току и врши се у складу са одредбама Правилника о заједничкој безбедносној методи за процену и оцenu ризика и условима које

треба да испуни тело за оцену ризика („Службени гласник РС”, број 62/22) и Пословника СУБ ИЖС, Верзија 7.1.

„Србија Карго” а.д.

У складу са ЗБМ „Србија Карго” а.д. је у току 2024. године започео спровођење једног поступка оцене ризика – „Анализа рока одржавања између две узастопне редовне оправке за сва вучна возила”. Поступак није окончан и настављен је у 2025. години.

„Србијавоз” а.д.

У 2024. години „Србијавоз” а.д. је у поступку ажурирања Сертификата део Б код Дирекције за железнице, спровео поступак оцене значаја промене за измењене услове експлоатације за саобраћај на прузи Београд Центар – Нови Сад – Суботица – државна граница и експлоатацију EMB Flirt 413/417-100, према Решењу директора број 1/2024-510 од 13.11.2024. године. Закључак и оцена у Извештају групе стручњака је да експлоатација серије 413/417-100 за измењене услове експлоатације не представља значајну промену.

„Global Neologistics” d.o.o.

У току 2024. године извршена је анализа значаја промене у систему: Техничка – увођење нових електро локомотива серије 1080-029 Сматрон. Утврђено је да промена није значајна и не захтева примену ЗБМ за оцену и процену ризика.

„OBL” d.o.o.

У току 2024. године спроведено је утврђивање значаја организационе промене (особља за обављање маневарског рада) на безбедност железничког саобраћаја. Одлуком директора број 02-3/2024 од 22.5.2025. године констатовано је да наведена промена не представља значајну промену са аспекта безбедности железничког саобраћаја.

„M RAIL” d.o.o.

У току 2024. године започето је спровођење једног поступка оцене ризика – „Анализа ризика пројекта модернизације постојећег колосека једноколосечне пруге и изградња другог колосека пруге за мешовити путнички и теретни саобраћај магистралне пруге Београд – Стара Пазова – Нови Сад – Суботица – државна граница”. Поступак није окончан и настављен је у 2025. години.

„Sinhron rail” d.o.o.

Током 2024. године спроведен је поступак Анализе ризика при промени – увођење у флоту Sinhron rail d.o.o. електричних локомотива серије 1141. Поступајући према процедури радна група је извршила оцењивање значајности промене и утврдила да промена није од значаја за безбедност саобраћаја.

Акционарско друштво „Електропривреда Србије” Београд – Огранак ТЕНТ

У складу са тачком 2.13.2. Приручника система управљања безбедношћу Железничког транспорта огранак ТЕНТ у 2024. години извршена су четири поступка оцене ризика.

- 1) Спрововођење поступка оцене ризика за промену рока редовне оправке моторне дрезине ТМД 22-114;
- 2) Спрововођење поступка оцене ризика за измену Упутства за одржавање железничких возних средстава (бр. 2460500-Е.03.01.-166951/1-2023 од 23.02.2023. године);
- 3) Спрововођење поступка оцене ризика за доношење новог Упутства за одржавање грађевинске инфраструктуре на индустријској железници огранка ТЕНТ;
- 4) Спрововођење поступка оцене ризика за доношење новог Упутства о коришћењу система видео надзора у процесу регулисања саобраћаја на мрежи пруга индустријске железнице огранка ТЕНТ.

Како је спровођењем поступка утврђивања значајности утврђено да промене нису значајне за безбедност, даљи поступак оцене ризика се није спроводио.

VIII. ЗАКЉУЧАК

Акценат деловања Дирекције за железнице је у 2024. години био на спровођењу надзора над системима управљања безбедношћу управљача и железничких превозника, лицима задуженим за одржавање теретних кола (ЕЦМ), провера радионица за одржавање железничких возила, посебно у следећим областима:

- одржавању железничких возила и теретних кола;
- 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;
- израда Процена ризика од катастрофа и израда планова који јој следе.

Током 2024. године је спроведено и окончано 10 (десет) надзора и наложено 172 (стотину седамдесет и две) корективне мере, што просечно износи нешто више од 17 (седамнаест) мера по аудиту.

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 2024. године, спровела 8 (осам) надзорних аудита над лицима која поседују сертификат о испуњености услова за лице задужено за одржавање теретних кола (ЕЦМ) и носиоцима 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 15 (петнаест) периодичних провера радионица за одржавање железничких возила и специјализованих радионица за одржавање железничких возила. Нарочита пажња посвећена је надзорним активностима које се односе на специјализоване радионице и условима које треба да испуне у складу са 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 2024. години, донела Правилник о изменама правилника о техничким условима подсистема инфраструктура („Службени гласник РС” број 17/24 од 6. марта 2024. године) на основу Закона о безбедности у железничком саобраћају („Службени гласник РС”, број 41/18).

У 2024. години догодила се 1 (једна) озбиљна несрећа –судар возова 17. маја 2024. године. Центар за истраживање несрећа је отворио истрагу у 2024. години и издао обавештење о почетку истраге озбиљне несреће. Такође, Центар

је у 2024. години окончао истрагу озбиљне несреће из 2023. године, истрага број 01/23 од 17.11.2023. године – судар возова, и у складу са тим издао безбедносне препоруке: БП_01/24, БП_02/24, БП_03/24, БП_04/24, БП_05/24, БП_06/24, БП_07/24 и БП_08/24. 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 благо побољшање нивоа безбедности железничког саобраћаја у 2024. години у односу на прошлу годину.

Укупан број несрећа на јавној железничкој мрежи у 2024. години је за **13,59%** мањи него у претходној календарској години, што је пад после константног пораста поредећи са претходним годинама. Узроци који су у највећој мери утицали на овакво стање су:

- значајан пад броја исклизнућа возова, али и даље велик што је последица дугогодишњег недовољног улагања и неадекватних ресурса за одржавање;
- смањен број судара возова са препрекама унутар слободног профила;
- смањен број несрећа у којима су страдала лица изазвана жел. возилима у покрету и др.

Дошло је до повећања несрећа на јавној железничкој мрежи у 2024. години када су у питању:

- 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;
- остале несреће и др.

По питању прекурсора несрећа, након драматичног повећања (посматрајући 2021. годину), долази до континуалног пада прекурсора несрећа те се и у 2023. години бележи пад од 10,62% у односу на претходну годину док у 2024. години тај број достиже рекордну вредност за шта је директан узрочник повећања броја показатеља „извијања и друге деформације колосека” за чак 39 случаја, док су сви остали прекурсори у паду. Може се рећи да су вредности последица општег стања старости пруга као и неадекватног одржавања. И у овој години број случајева проласка воза или маневарског састава поред сигнала који забрањује даљу вожњу и пресецања скретница остали су готово непромењени, бележи се 5 случајева мање. 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 пад прекурсора случајева лома шине. Након континуалног повећања у 2021. и 2022. години, долази до пада од 35,08% у 2023. години, а затим и у 2024. години за 2,7% у односу на претходну годину.

Номиналне вредности показатеља за израчунавање економских последица несрећа у 2024. години су у паду за 30,22% на јавној мрежи и поред повећања обима превоза, док је на индустријској мрежи забележен пад од 15% уз смањење обима превоза.



Укупан број тешко повређених и погинулих лица у 2024. години је у порасту за 10,14% у односу са границама вредности од претходне календарске године.

У 2024. години бележи се наставак значајног побољшања у показатељима који се тичу превоза опасне робе. Укупно је забележено 17 несрећа које укључују најмање једно железничко возило које превози опасну робу, што представља пад од 10,53% у односу на претходну годину, када је било 19 случајева. Такође, број несрећа у којима је дошло до ослобађања опасне робе смањио се на 8, што је пад од 11,1% у односу на 9 случајева из 2023. године.

IX. ИЗВОРИ ПОДАТАКА

1. Изјава о мрежи 2024. са деветим изменама и допунама број: 5/2023-525-204 од 12.12.2023. године. (важи за ред вожње 2024/2025);
2. Обавештење о почетку истраге озбиљне несреће ЖС - 01/24 Центра за истраживање несрећа у саобраћају;
3. Коначни извештај о истрази озбиљне несреће ЖС – 01/23 Центра за истраживање несрећа у саобраћају;
4. Годишњи извештај о раду Републичке инспекције за железнички саобраћај за 2024. годину;
5. Годишњи извештај о раду Покрајинске инспекције за железнички саобраћај за 2024. годину;
6. Годишњи извештај о безбедности за 2024. годину, „Инфраструктура железнице Србије” а.д. Београд;
7. Годишњи извештај о безбедности за превоз ТЕНТ за 2024. годину, ЈП „Електропривреда Србије” Огранак ТЕНТ Београд – Обреновац;
8. Годишњи извештај о безбедности за управљање инфраструктуром индустријске железнице и Годишњи извештај о безбедности индустријске железнице за превоз ТЕНТ за 2024. годину, ЈП „Електропривреда Србије” Огранак ТЕНТ Београд – Обреновац;
9. Годишњи извештај о безбедности железничког превозника за 2024. годину, „HBIS Group Serbia Iron & Steel” d.o.o. Београд;
10. Годишњи извештај о безбедности управљача железничке инфраструктуре индустријске железнице за 2024. годину, „HBIS Group Serbia Iron & Steel” d.o.o. Београд;
11. Годишњи извештај о безбедности за 2024. годину „Србија Карго” а.д. Београд;
12. Годишњи извештај о безбедности за 2024. годину „Србијавоз” а.д. Београд;
13. Годишњи извештај о безбедности за 2024. годину „Комбиновани превоз” д.о.о. Прокупље;
14. Годишњи извештај о безбедности за 2024. годину „Деспотија” д.о.о. Београд;
15. Годишњи извештај о безбедности за 2024. годину „ЗГОП” а.д. Нови Сад;
16. Годишњи извештај о безбедности за 2024. годину „АТМ БГ” ДОО БЕОГРАД - Нови Београд;
17. Годишњи извештај о безбедности за 2024. годину „EURORAIL LOGISTICS” ДОО БЕОГРАД;
18. Годишњи извештај о безбедности за 2024. годину „S Rail” d.o.o. Суботица;
19. Годишњи извештај о безбедности за 2024. годину „TRANSAGENT OPERATOR” ДОО БЕОГРАД;
20. Годишњи извештај о безбедности за 2024. годину „Rail Transport Logistic” ДОО БЕОГРАД – Нови Београд;
21. Годишњи извештај о безбедности за 2024. годину „НИС” а.д. Нови Сад;
22. Годишњи извештај о безбедности за 2024. годину „ПИМК” д.о.о. Димитровград;



23. Годишњи извештај о безбедности за 2024. годину „SINHRON RAIL” DOO BEOGRAD;
24. Годишњи извештај о безбедности за 2024. годину „RAIL CARGO CARRIER – SOUTHEAST” D.O.O. BEOGRAD;
25. Годишњи извештај о безбедности за 2024. годину „GLOBAL NEOLOGISTICS” DOO BEOGRAD;
26. Годишњи извештај о безбедности за 2024. годину „OBL Logistic” d.o.o. Beograd – Čukarica;
27. Годишњи извештај о безбедности за 2024. годину „ENNA TRANSPORT BGD” DOO BEOGRAD – NOVI BEOGRAD;
28. Годишњи извештај о безбедности за 2024. годину „M RAIL” D.O.O. Krnješevci;

Број: 003942095 2025 12500 001 001 340 039 14 001

У Београду, 29. септембра 2025. године

В. Д. ДИРЕКТОРА



Александар Адамовић

ПРИЛОЗИ

**ИЗВЕШТАЈА ДИРЕКЦИЈЕ ЗА ЖЕЛЕЗНИЦЕ О СТАЊУ БЕЗБЕДНОСТИ
У ЖЕЛЕЗНИЧКОМ САОБРАЋАЈУ ЗА 2024. 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 2018 – 2023. година	1
1) Показатељи који се односе на несреће	2
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	19
6) Показатељи за израчунавање економских последица несрећа	26
7) Показатељи који се односе на техничку безбедност инфраструктуре	27

ПРИЛОГ 4

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

ПРИЛОГ 5

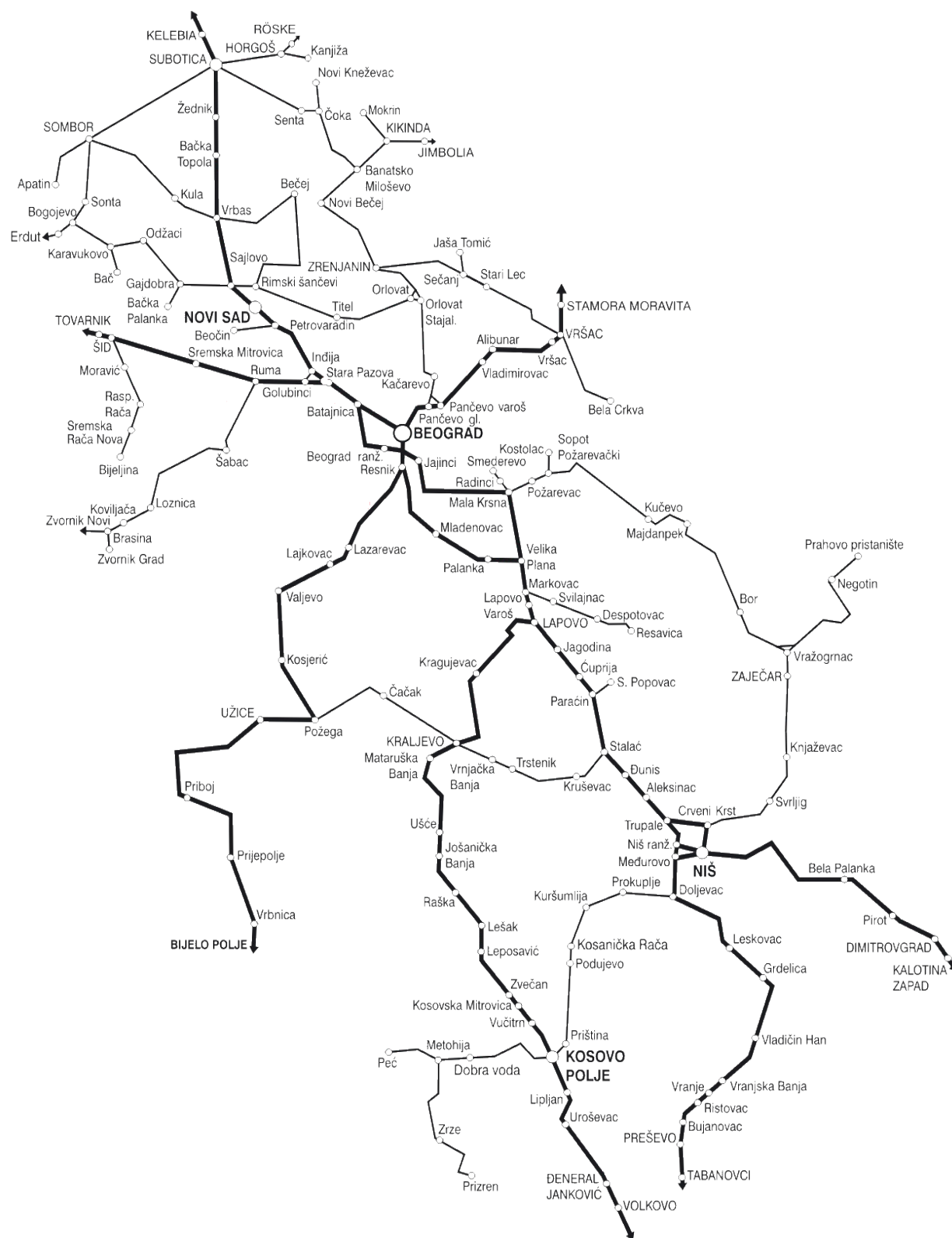
1) Сертификати о безбедности за управљање железничком инфраструктуром	1
2) Сертификати о безбедности за управљање индустријском железницом	1
3) Сертификати о безбедности за превоз, део – А	2
4) Сертификати о безбедности за превоз, део – Б, домаћи превозници	4
5) Сертификати о безбедности за превоз, део – Б, страни превозници	Error! Bookmark not defined.
6) Сертификати о безбедности индустријске железнице за превоз	5

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



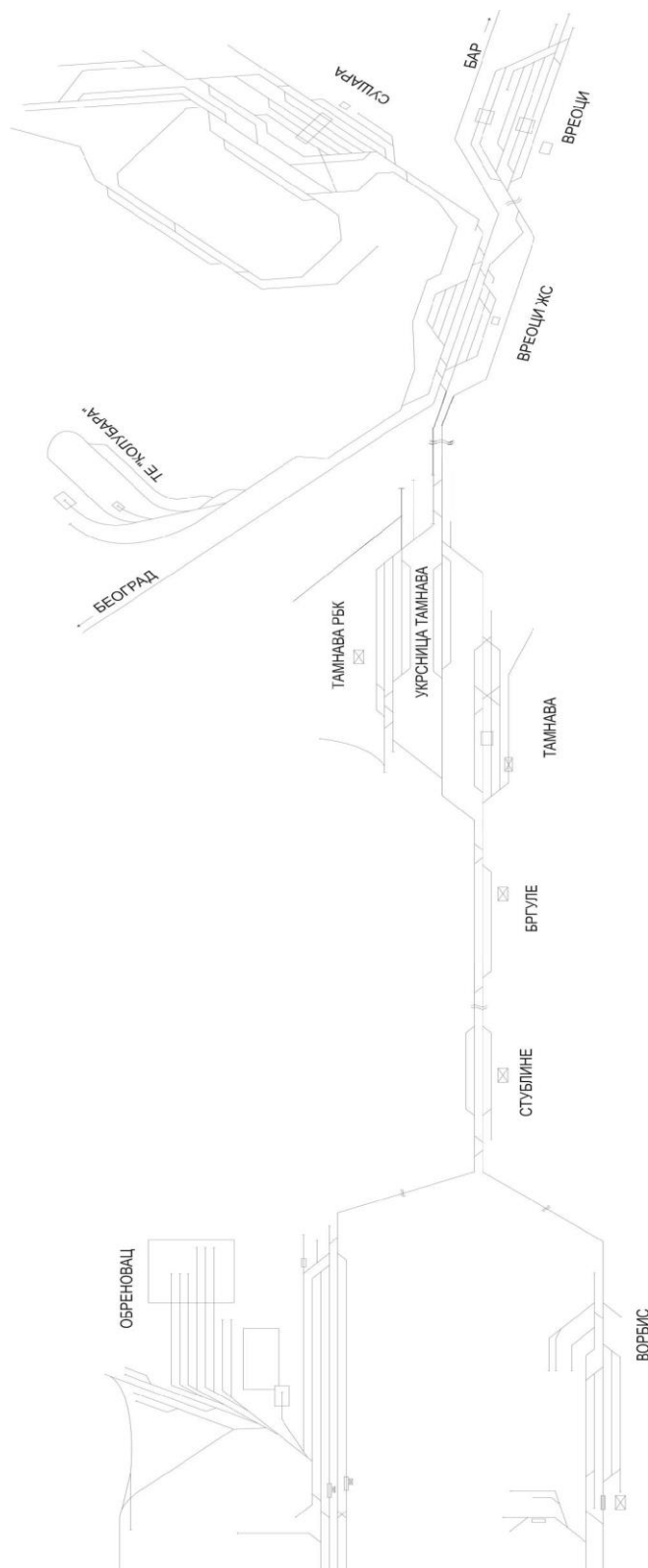


Карта индустријске железнице „HBIS Group Serbia Iron & Steel” Београд





Шема индустријске железнице ЈП ЕПС – Огранак ТЕНТ Обреновац



**ПРИЛОГ 1.2****Списак железничких превозника закључно са 31.12.2024. 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.	Акционарско друштво Електропривреда Србије, Београд – огранак ТЕНТ-железнички транспорт	превоз терета за сопствене потребе	RS1120230001	RS1220230001
5.	АТМ БГ ДОО БЕОГРАД - Нови Београд	превоз терета за сопствене потребе / предузеће за одржавање подсистема енергија	RS1120240001	RS1220240001
6.	Transagent Operator doo Beograd	превоз терета који не укључује превоз опасног терета	RS1120240002	RS1220250003
7.	EURORAIL LOGISTIC DOO BEOGRAD	превоз терета који укључује превоз опасног терета	RS1120240004	RS1220240004
8.	НИС а.д. Нови Сад	превоз терета који укључује превоз опасног терета	RS1120200001	RS1220250002
9.	Global Neologistics d.o.o. Beograd	превоз терета који укључује превоз опасног терета	RS1120210001	RS1220210002
10.	Србија Карго а.д. Београд	превоз терета који укључује превоз опасног терета	RS1120210002	RS1220210004
11.	Rail Transport Logistic d.o.o. Beograd	превоз терета који укључује превоз опасног терета	RS1120220008	RS1220230003
12.	Србијавоз а.д. Београд	превоз путника	RS1120220002	RS1220220002
13.	„PIMK” д.о.о. Димитровград	превоз робе који укључује превоз опасног терета	RS1120230002	RS1220230002
14.	OBL LOGISTIC DOO SREMSKA MITROVICA	превоз робе који укључује превоз опасног терета	RS1120230003	RS1220210007
15.	ENNA TRANSPORT BGD DOO BEOGRAD – NOVI BEOGRAD	превоз робе који укључује превоз опасног терета на електрифицираним пругама	RS1120220005	RS1220220005



Р. бр.	пословно име железничког превозника	врста превоза	Сертификат део А	Сертификат део Б
			EIN	EIN
16.	SINHRON RAIL D.O.O. BEOGRAD – NOVI BEOGRAD	превоз робе који укључује превоз опасног терета	RS1120220004	RS1220220007
17.	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	RS1220250001
18.	RAIL CARGO CARRIER – SERBIA D.O.O. BEOGRAD	превоз робе који укључује превоз опасног терета	RS1120220009	RS1220220009
19.	M-RAIL d.o.o.	превоз робе који укључује превоз опасног терета	RS1120240003	RS1220240003

Списак управљача инфраструктуре закључно са 31.12.2024. 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	RS2120220002

Списак управљача инфраструктуре индустријске железнице закључно са 31.12.2024. 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	RS2320220001
2.	ЈП „Електропривреда Србије” Огранак ТЕНТ Београд - Обреновац	у складу са актом	RS2320210001

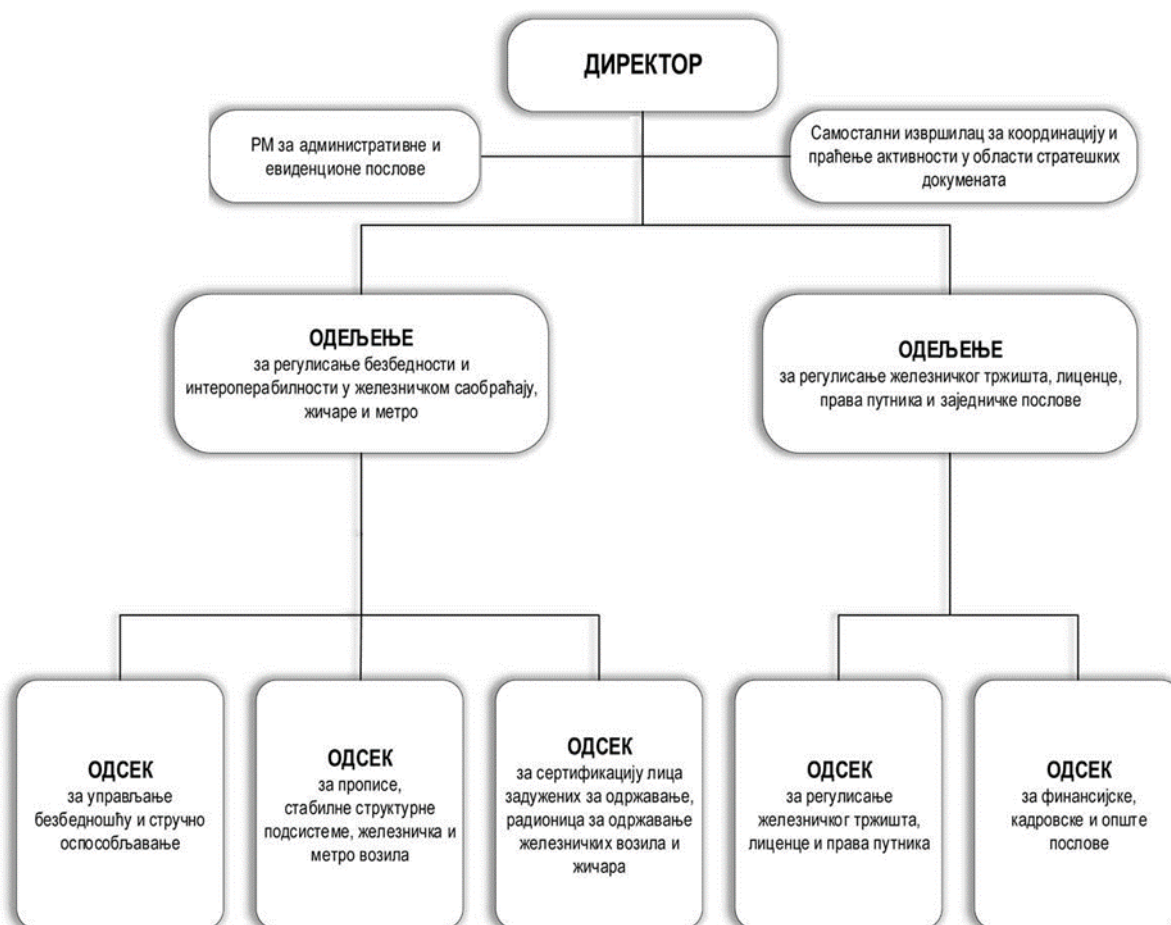


Списак сертификата издатих за превоз на индустријској железници закључно са 31.12.2024. године

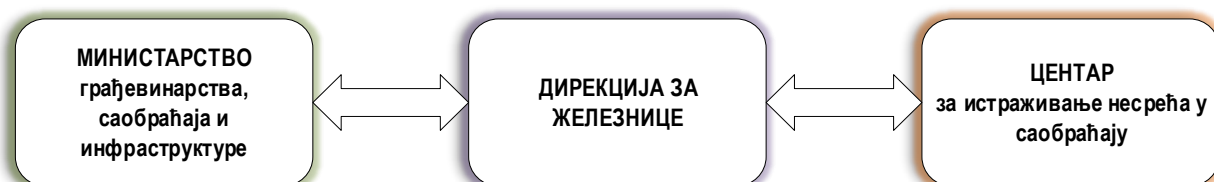
Р. бр.	пословно име управљача инфраструктуре индустријске железнице	област управљања	EIN
1.	ЈП „Електропривреда Србије” Огранак ТЕНТ Београд – Железнички транспорт	превоз на индустријској железници ЈП „Електропривреда Србије” Огранак ТЕНТ Београд - Обреновац	RS2320210001
2.	„HBIS Group Serbia Iron & 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



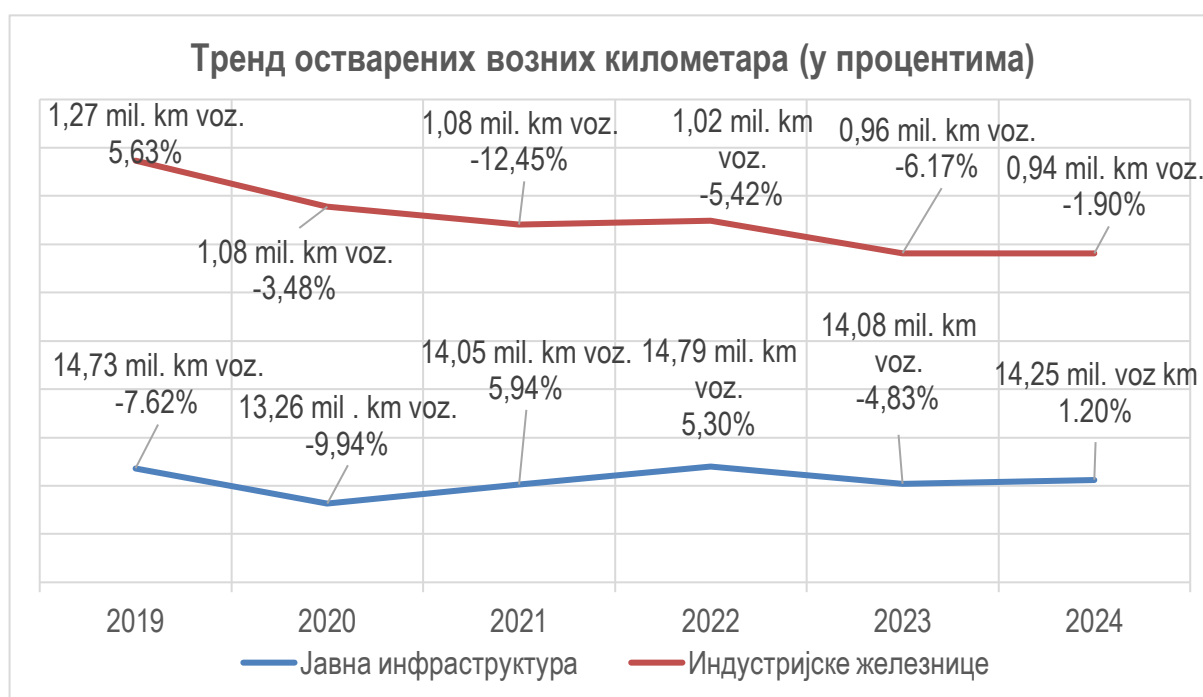
Дијаграм односа са другим надлежним органима



ПРИЛОГ 3

Подаци о броју остварених возних километара у периоду 2019 – 2024. година

година	Јавна железничка инфраструктура	Индустријске железнице
	[voz/km]	
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
2023.	14.080.769,04	955.489,00
2024.	14.250.181,94	937.342,00



Након двогодишњег благог раста обима превоза на јавној железничкој мрежи пруга Републике Србије и пада у 2023. години, дошло је до благог раста од 1,20% у 2024. години. Процена је, да ће након завршетка обнове и унапређења значајних магистралних коридора, обим саобраћаја на јавној мрежи наставити континуално да расте.

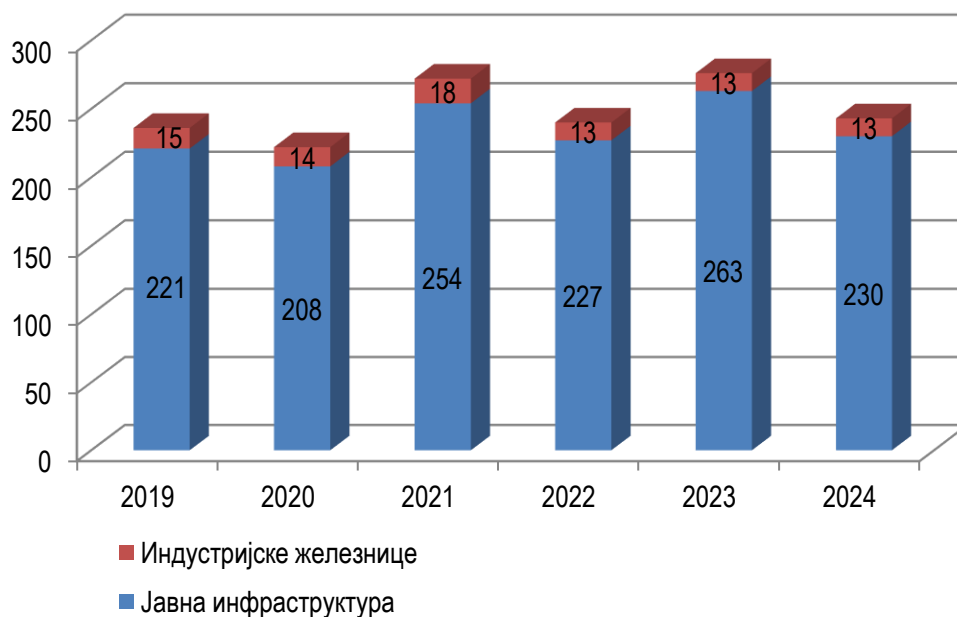
Такође, евидентан је негативан тренд и пад реализованих возних километара и обима превоза на индустријским железницама.

**1) Показатељи који се односе на несреће**

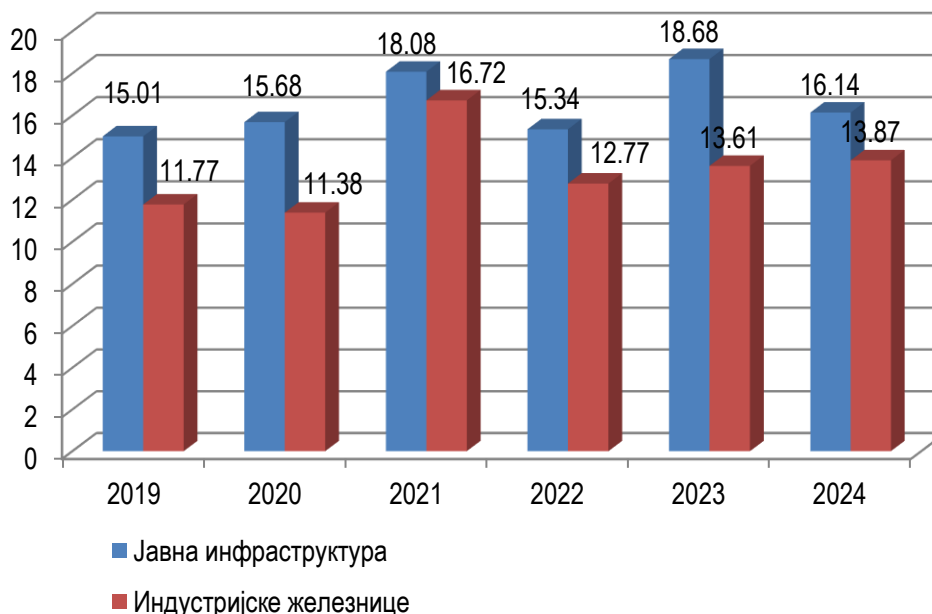
Укупан и релативан број показатеља који се односе на несреће на јавној железничкој инфраструктури и инфраструктури индустријских железница у 2024. години, укључујући и значајне несреће, по апсолутним вредностима и релативним вредностима у односу на број возних километара, дат је табеларно.

2024. 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	2	2,13
Судари возова са препрекама унутар слободног профила	50	3,51	2	2,13
Исклизнућа возова	75	5,26	8	8,53
Несреће на путним прелазима у нивоу, укључујући и несреће у којима су учествовали пешаци на путним прелазима у нивоу	50	3,51	0	0,00
Несреће у којима су страдала лица, изазване железничким возилима у покрету, изузимајући самоубиства и покушаје самоубиства	17	1,19	1	1,07
Пожари у железничким возилима	22	1,54	0	0,00
Остале несреће	14	0,98	0	0,00
УКУПНО	230	16,14	13	13,87

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 претходних 6 година, закључује се да је број несрећа у железничком саобраћају у 2023. години достигао највећу вредност до сада. Констатован је пад релативног броја несрећа на јавној мрежи пруга Републике Србије од 13,59% у односу на претходну годину. Такође, треба узети у обзир да се посматра број укупних несрећа (укључујући и значајне несреће). Сви показатељи су у паду, што одражава добар резултат у 2024. години, осим броја пожара у жел. возилима који је порастао за 8 (осам) и остале несреће за 4 (четири) случаја у односу на прошлу годину. Што се тиче релативног броја несрећа на индустријској железници констатован је незнатан раст од 1,94% у односу на претходну годину (у укупном збиру број несрећа је остао непромењен - 13).

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 Судар возова са железничким возилима

У наставку је дат графички приказ статистичких података за заједнички показатељ безбедности – судар возова са железничким возилима, за период 2019 – 2024. година.

Судар возова са железничким возилима



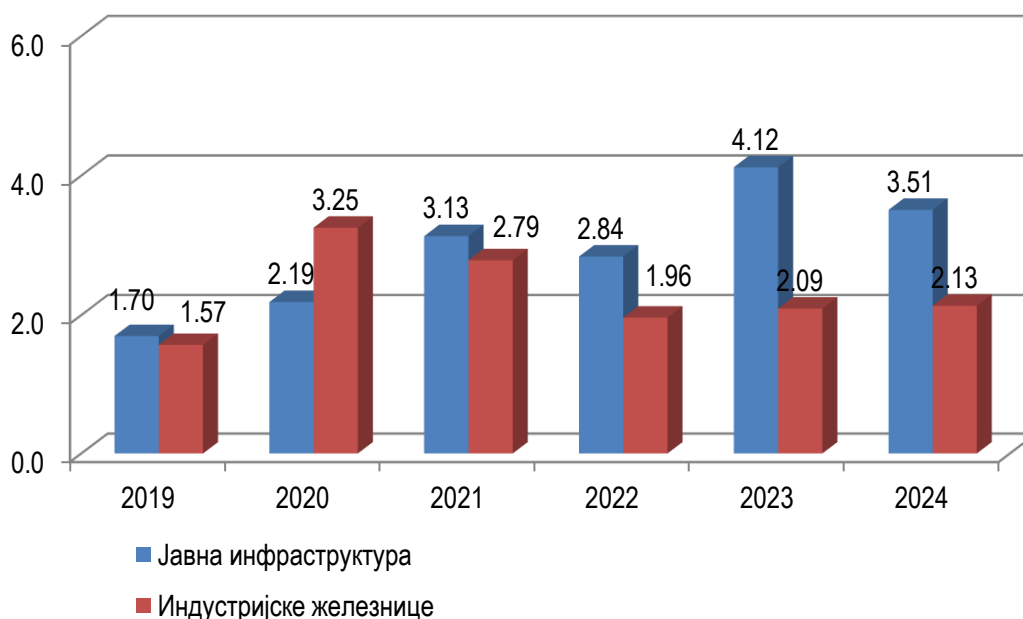
Будући да се протеклих година догађао само један, или ниједан судар, а да су се у 2022. години догодила 2 судара, затим у 2023. години дупло више него у 2022. години и да је показатељ и на индустријској железници достигао рекордни пораст (осврућући се на статистичке податке из периода пре 5 година), у 2024.

години су се, на јавној железничкој мрежи, десила 2 судара мање, што је позитивно, али може се рећи да је тренд остао исти у последње 3 године. Општи закључак је да није остварен задовољавајући ниво безбедности по питању овог показатеља 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 2019 – 2024. година.

**Судари возова са препрекама унутар слободног профила
(релативна вредност на милион возних километара)**



У претходном периоду, након континуалног благог пада несрећа изазваних сударом возова са препрекама унутар слободног профила, долази до пораста релативног броја у 2023. години а затим до поновног пада у 2024. години за 14,8%. На индустријској железници примећен је благи раст у последње 3 године.

Анализом која је спроведена у претходном периоду, утврђено је да железнички превозници највише проблема имају:

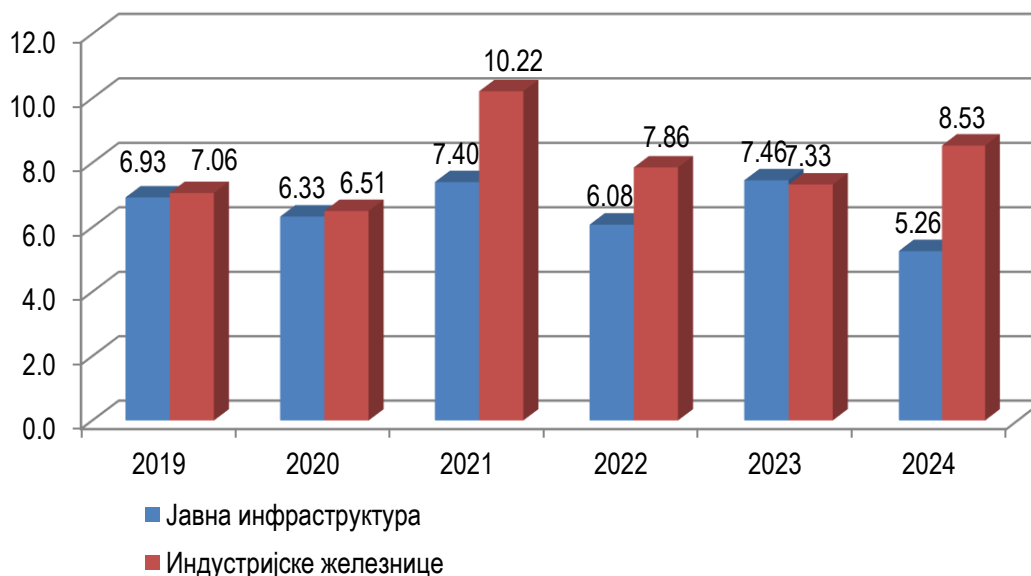
- 1) услед више силе, тј. одрона и растиња које се обрушава на колосек или залази у слободан профил услед временских непогода; и
- 2) дотрајалости и пропадања контактне мреже и откачињања и упадања појединих елемената исте у слободан профил.

У складу са наведеним, може се истаћи да Дирекција доста пажње посвећује поступцима одржавања и праћења стања контактне мреже коју спроводи управљач и обавезује се да ће у наредном периоду наставити са тенденцијом да овај показатељ сведе на минималну вредност.

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 2019 – 2024. година.

**Исклизнућа возова
(релативна вредност на милион возних километара)**



Након пораста у 2023. години, у 2024. години је дошло до пада релативног броја исклизнућа на јавној железничкој инфраструктури за 29,4% (укупни број исклизнућа је мањи него у претходних шест година). На индустријској железници забележен је један случај више него у претходној години.

Дирекција за железнице је у претходном Извештају навела да је најчешћи разлог за исклизнуће дотрајалост и лоше стање железничке инфраструктуре. Други најчешћи разлог су лични пропусти запослених, у већој мери запослених код управљача.

Када се сагледају извештаји 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 2024. години догодило се 50 несрећа на путним прелазима на јавној мрежи, за 5 више него у 2023. години, док на индустријској железници није било забележених случајева. У односу на претходне године овај показатељ бележи пораст од -11,1% у односу на претходну годину.

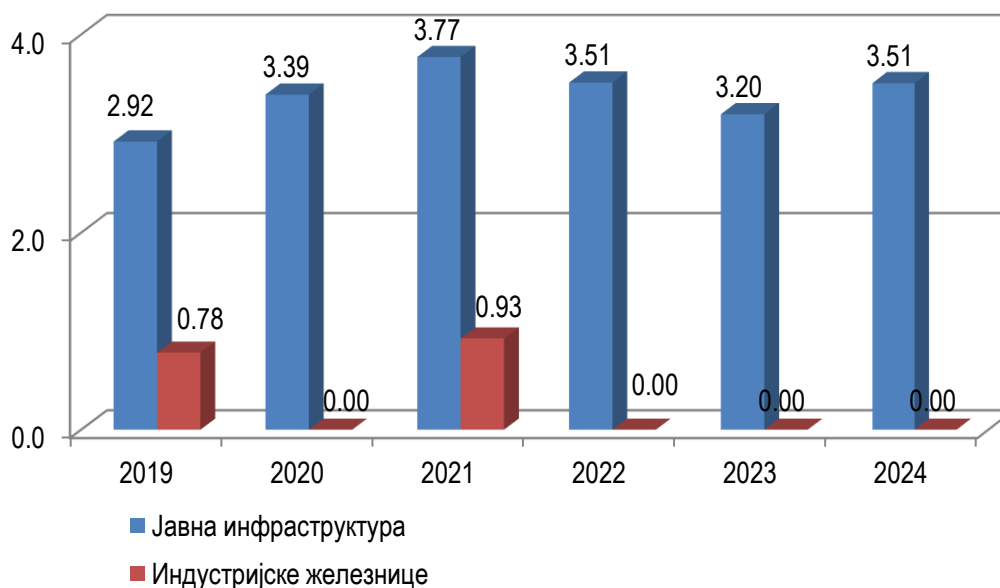
Детаљнијом анализом несрећа на путним прелазима, утврђено је да су главни узроци несрећа на путним прелазима непажња или немар управљача друмских возила.

У наставку је дат графички приказ статистичких података о заједничком показатељу безбедности – несрећама на путним прелазима у нивоу за период 2019 – 2024. година.

Укупан број несрећа на путним прелазима у нивоу



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



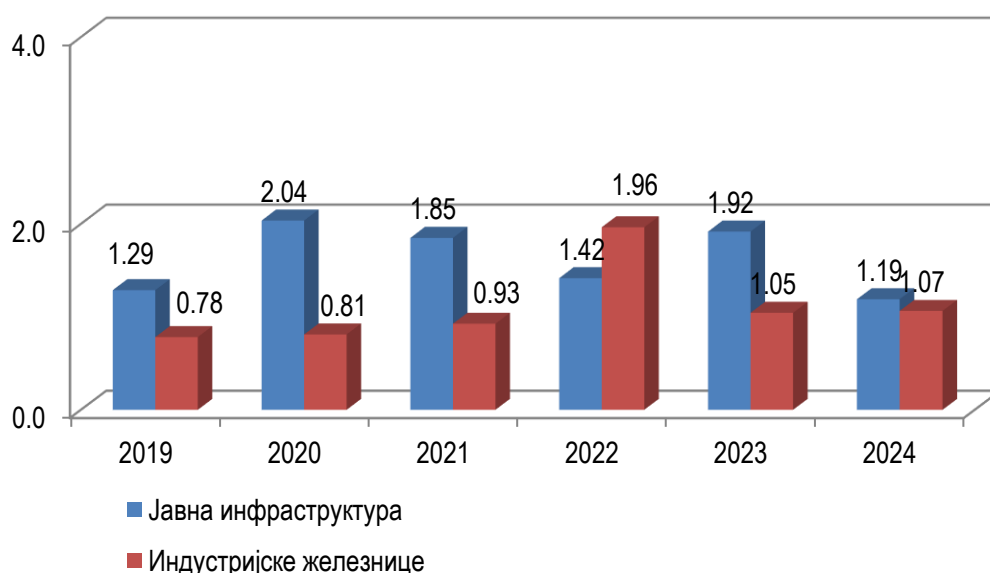
Након пада овог показатеља у претходне две године поново долази до повећања броја несрећа на путним прелазима. Може се закључити да је овакав тренд побољшања или погоршања у релацији са повећањем, односно смањењем, обима саобраћаја последњих година.

У вези са наведеним, Дирекција за железнице ће наставити са праћењем спровођења мера наложених управљачу инфраструктуре, 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 2019 – 2024. година.

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



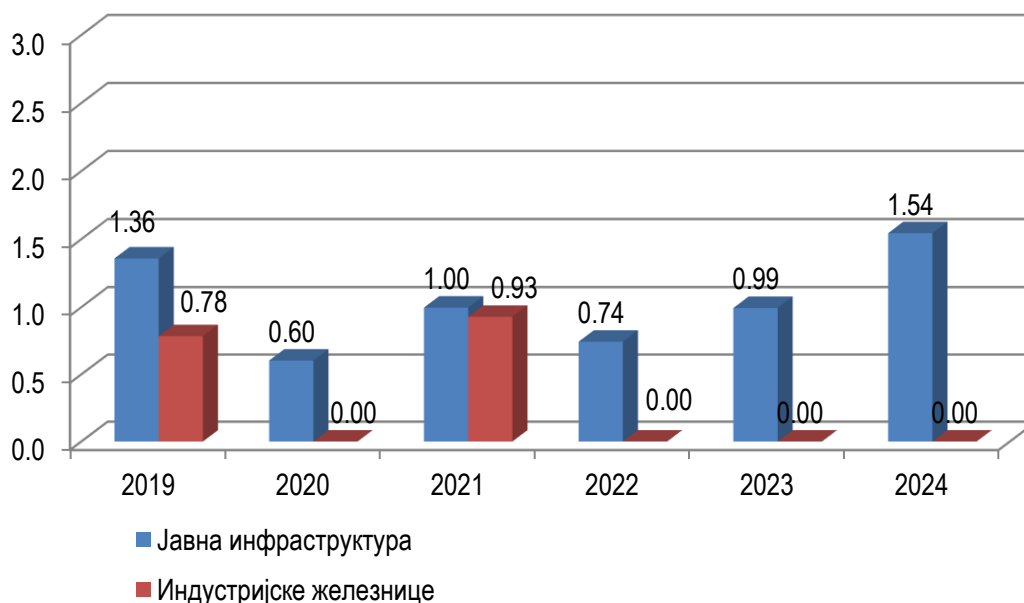
Након што је у 2023. години на јавној мрежи је констатовано погоршање ситуације у односу на протеклу годину тј. повећање броја показатеља са 21 на 27 несрећа (за 28,57%), у 2024. години се констатује смањење овог показатеља за чак 10 случајева (за 37,7%) у односу на претходну годину.

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. На индустријској железници задржан је постојећи ниво овог показатеља, догодио се један случај.

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 2019 – 2024. година.

**Пожари у железничким возилима
(релативна вредност на милион возних километара)**



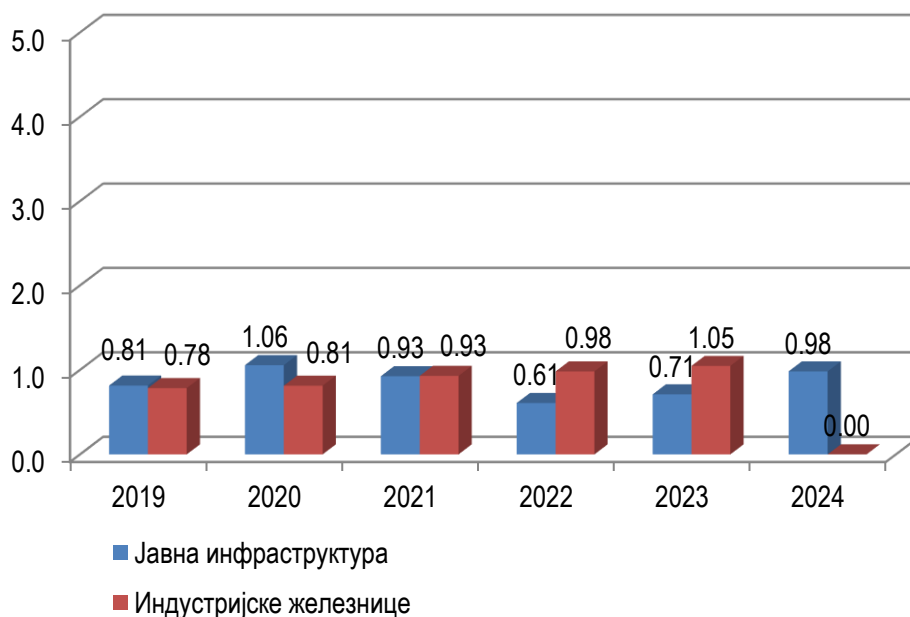
Анализом прикупљених података је утврђено да је у оквиру овог показатеља у 2024. години остварен пораст у односу на 2023. годину за чак 55,2%. Посебно се истиче пад броја пожара у железничким возилима на индустријским железницама. Као главни разлози настанка пожара унутар железничких возила, издвајају 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 – ЕСМ, 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 2019 – 2024. година.

Остале несреће



Када су у питању остале несреће, број како апсолутних тако и релативних показатеља на јавној железничкој инфраструктури варира из године у годину, те је у овој години показатељ у благом порасту у односу на прошлу (2023.) годину. Што се тиче индустријске железнице у 2024. години не бележи се ниједан случај.

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

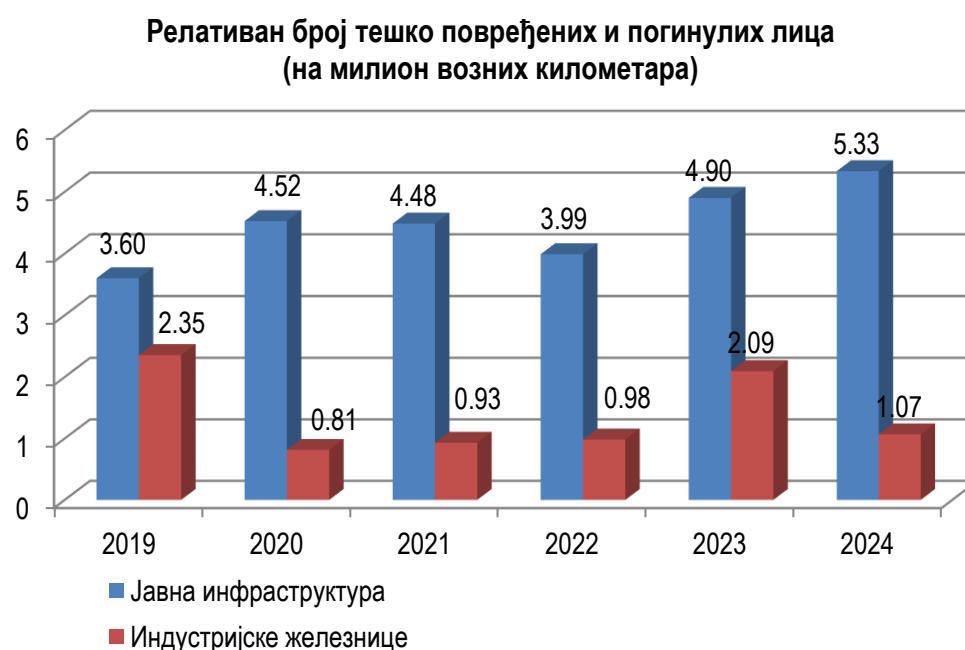
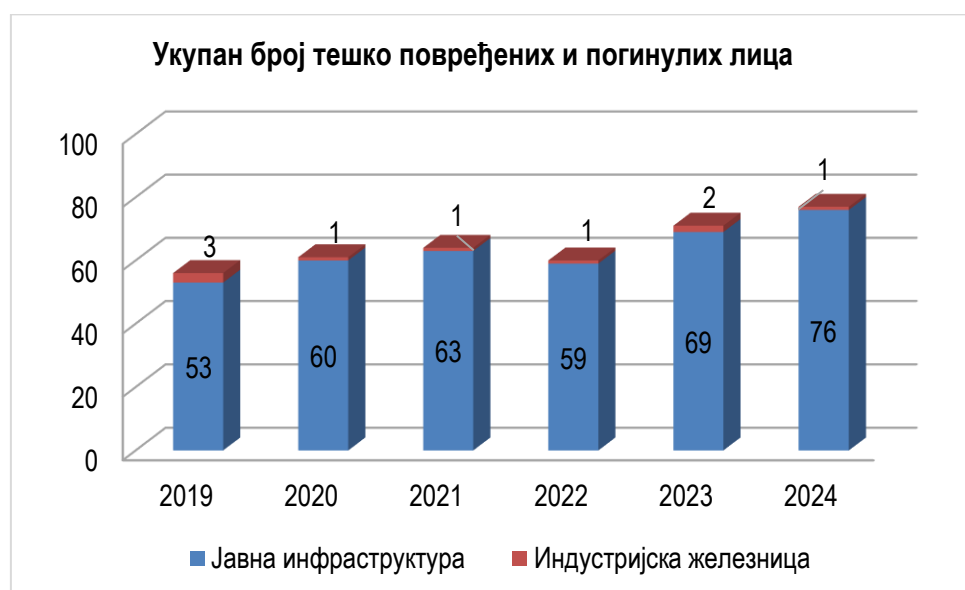
Укупан и релативан број тешко повређених и погинулих лица у 2024. години на јавној железничкој инфраструктури и инфраструктури индустријских железница по укупним вредностима и релативним вредностима у односу на број возних километара, приказан је табеларно.

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)	2	0,14	0	0,00
Запослени или особље извођача радова	8	0,56	0	1,05
Корисници путних прелаза у нивоу	40	2,81	0	0,00
Лица којима није дозвољен приступ железничком подручју	19	1,33	1	1,07



2024. година	Јавна инфраструктура		Индустријске железнице	
Показатељи	Укупан бр.	Рел. бр. (10 ⁻⁶)	Укупан бр.	Рел. бр. (10 ⁻⁶)
Остала лица на перонима	6	0,42	0	0,00
Остала лица ван перона	1	0,07	0	0,00
УКУПНО	76	5,33	1	1,07

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



Анализом података за 2024. годину је утврђено да се десило више појединачних случајева у односу на претходне године, односно дошло је до пораста релативног броја тешко повређених и погинулих лица за 8,84% у односу на претходну 2023. годину.

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 2019 – 2024. година. Дати подаци се односе само на јавну инфраструктуру, будући да на се индустријској железници не одвија путнички саобраћај.

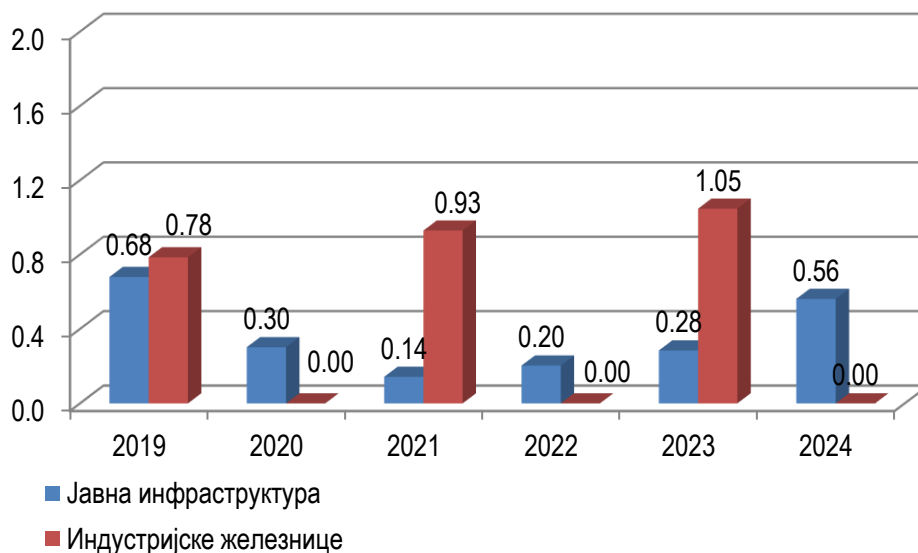


Након пораста повређених или погинулих лица (путника) од 200% у 2023. години, поново долази до пада од 78,04% што представља позитиван тренд.

Дана 1. новембра 2024. године дошло је до обрушавања надстрешнице на улазу у станичну зграду у Новом Саду. Том приликом смртно је страдало 16 (шеснаест) лица док је једно лице тешко повређено. Инфраструктура железница Србије је евидентирала овај догађај у својим евиденцијама – Књизи несрећа и незгода ИЖС за 2024. годину и Статистичком извештају о несрећама и незгодама на подручју ИЖС за 2024. годину. Овај податак није узет у изради статистичких података Извештаја. Центар за истраживање несрећа у саобраћају није покренуо истражни поступак, истрагу несреће врше надлежни државни органи.

2.2 Запослени или особље извођача радова

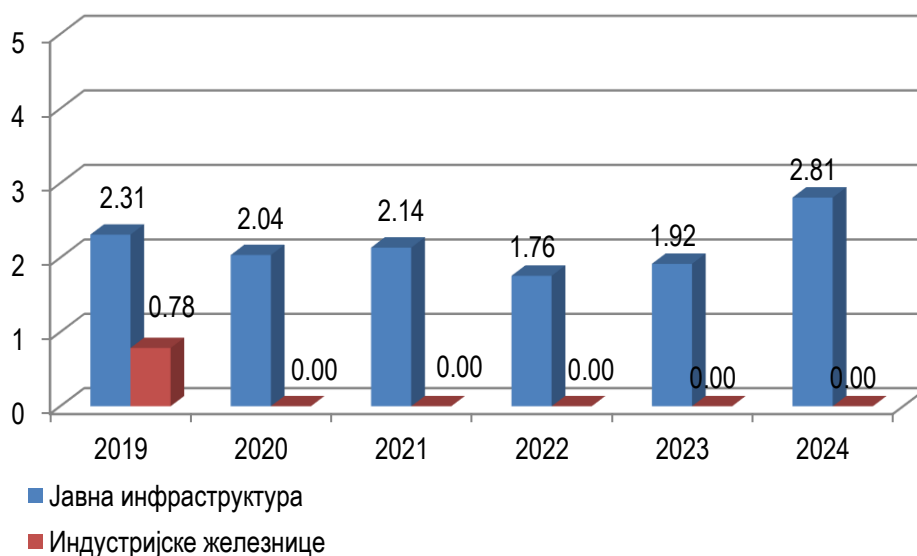
У наставку је дат графички приказ релативних вредности (у односу на милион возних километара) заједничког показатеља безбедности – тешко повређених и погинулих запослених или особља извођача радова за период 2019 – 2024. година.

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

Идентично као и у претходној години, констатовано је значајно повећање релативног броја показатеља „повређена и погинула лица”. На јавној железничкој инфраструктури се у 2024. години овај број увећао за 97,6% (релативно) у односу на 2023. годину (2023. година - 4 случаја).

2.3 Корисници путних прелаза

У наставку је дат графички приказ релативних вредности (у односу на милион возних километара) заједничког показатеља безбедности – тешко

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

повређених и погинулих корисника путних прелаза за период 2019 – 2024. година.

Број несрећа на пружним прелазима у 2024. години бележи видан раст у односу на прошле године. У 2024. години је тешко повређено или погинуло 40 лица што је за 46,38% више него у претходној години.

Ниво безбедности на путним прелазима је у паду у поређењу са границама претходних година. Након забележеног тренда пада овог показатеља, долази до поновног раста. 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.

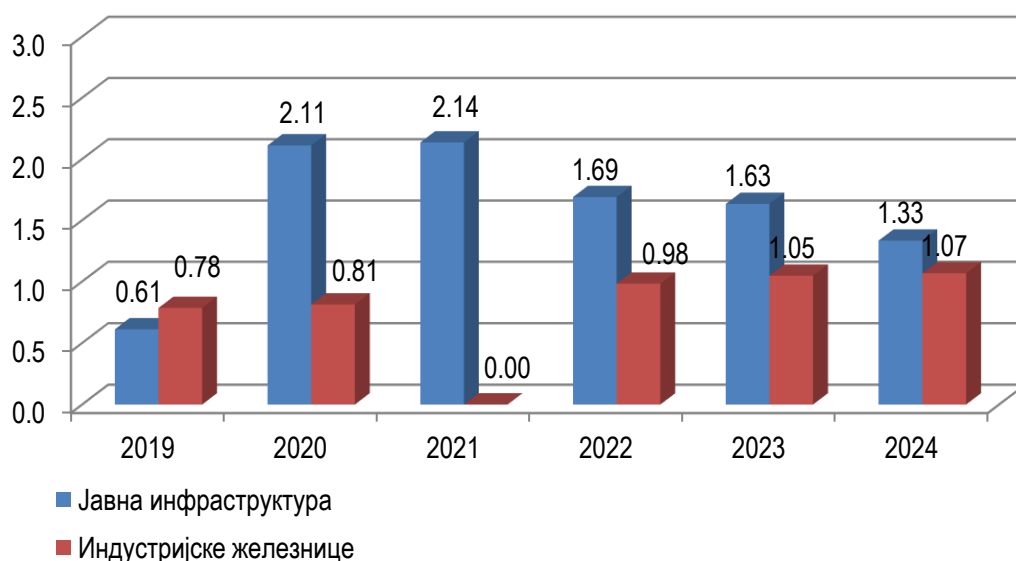
2.4 Лица којима није дозвољен приступ у железничком подручју

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 2019 – 2024. 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.

Након што је у 2022. години примећен пад од 21,03% у односу на 2021. годину, затим пад у 2023. години од 8% у 2024. години се бележи пад од 18,37%.

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, наставити да обраћа 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 2019 – 2024. година.



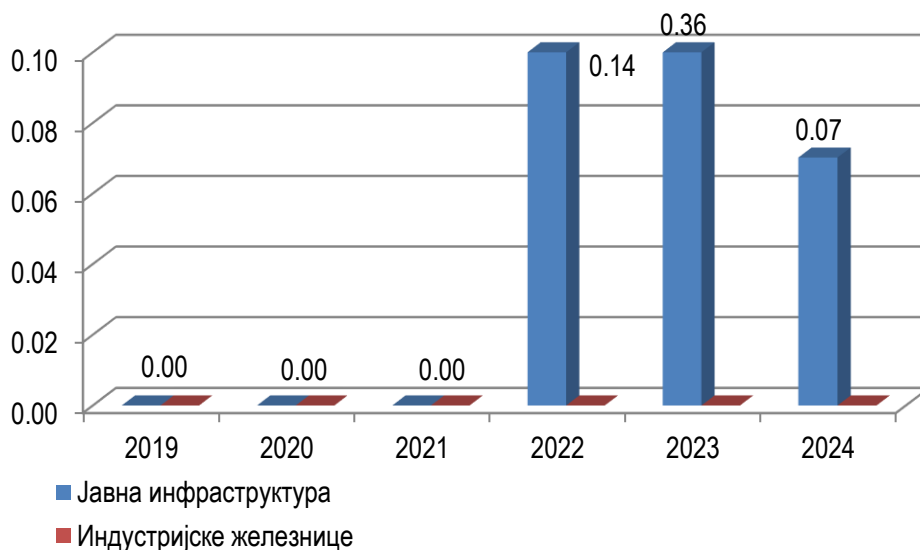
Изузев изолованог случаја у 2020. години, у претходних пет година нису забележени случајеви ове врсте. У 2023. години догодио се један случај ове врсте несреће. У 2024. години бележи се озбиљан раст овог показатеља од чак 500% (6 случајева).

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

2.6 Остала лица ван перона

У односу на протеклих 6 година, где до 2022. године није било дешавања ове врсте несреће (две несреће у 2022. години), у 2023. години забележено је пет несрећа из ове категорије, док је у 2024. години поново дошло до смањења показатеља од 80% (1 случај).

Повређена и погинула лица - остала лица ван перона (релативни број на милион возних километара)



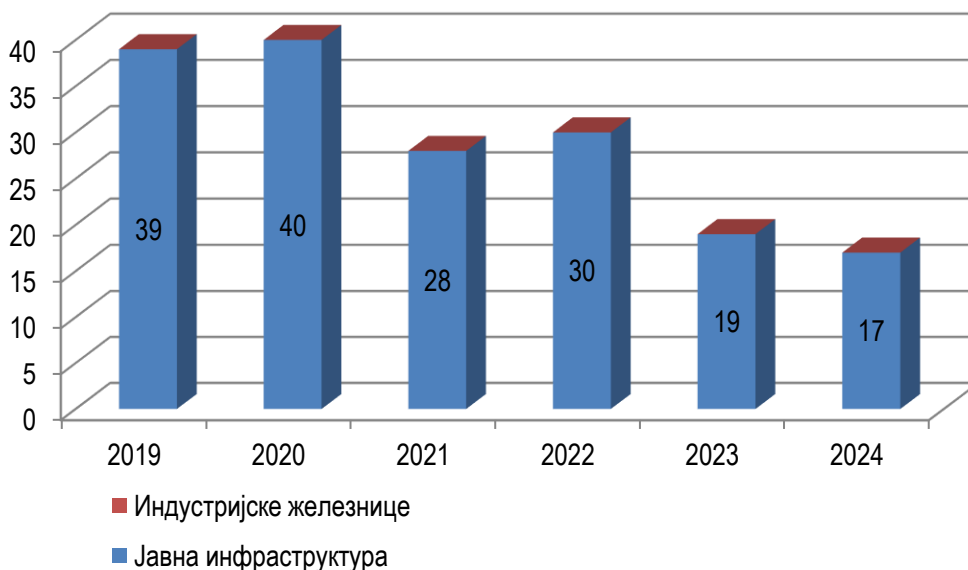
3) Показатељи који се односе на опасну робу

Укупан и релативан број показатеља који се односе на опасну робу у 2024. години, за јавну железничку инфраструктуру и инфраструктуру индустријских железница по укупним вредностима и релативним вредностима у односу на број возних километара, дат је табеларно.

2024. 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	17	1,19	0	0
Несреће у којима је дошло до ослобађања опасне робе	8	0,56	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 2019 – 2024. година.

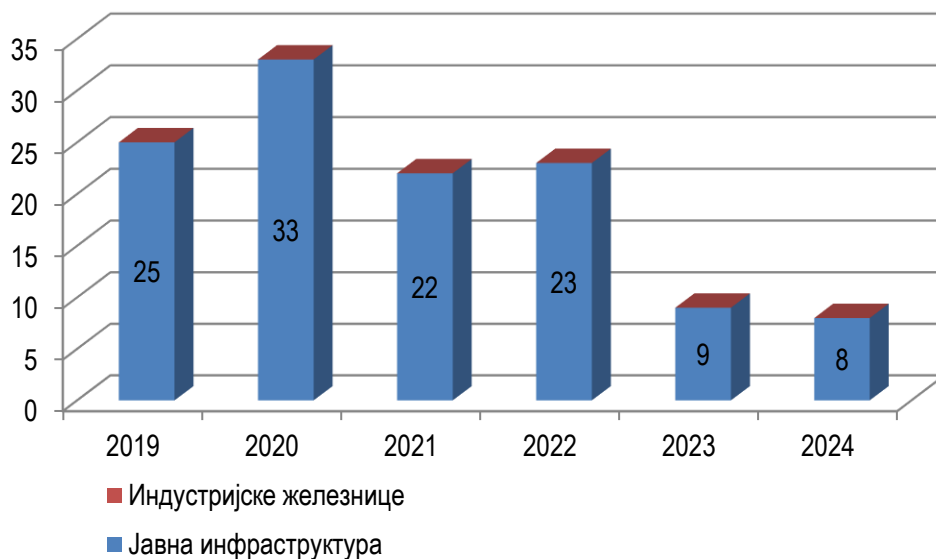
Укупан број несрећа у којима учествује најмање једно железничко возило које превози опасну робу**Релативан број несрећа у којима учествује најмање једно железничко возило које превози опасну робу (на милион возних километара)**

Након значајног пада у броја несрећа у превозу РИД материја на јавној железничкој инфраструктури за чак 36,67% у 2023. години, тренд пада се задржао и у 2024. години те је у односу на претходну годину у паду за 11.59%.

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 2019 – 2024. година.

Укупан број несрећа у којима је дошло до ослобађања опасне робе



Тренд пада у несрећама у којима је дошло до ослобађања опасне робе је задржан и у 2024. години бележи пад од 11,1% у поређењу са претходном годином. У 2023. години забележен је пад од чак 60,87% у поређењу са 2022. годином. 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, исто важи и за 2021. годину. Безбедносна култура, искуства произашла из различитих неповољних догађаја као и напори Дирекције и ЦИНС-а допринели су да овај показатељ забележи битан пад.

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

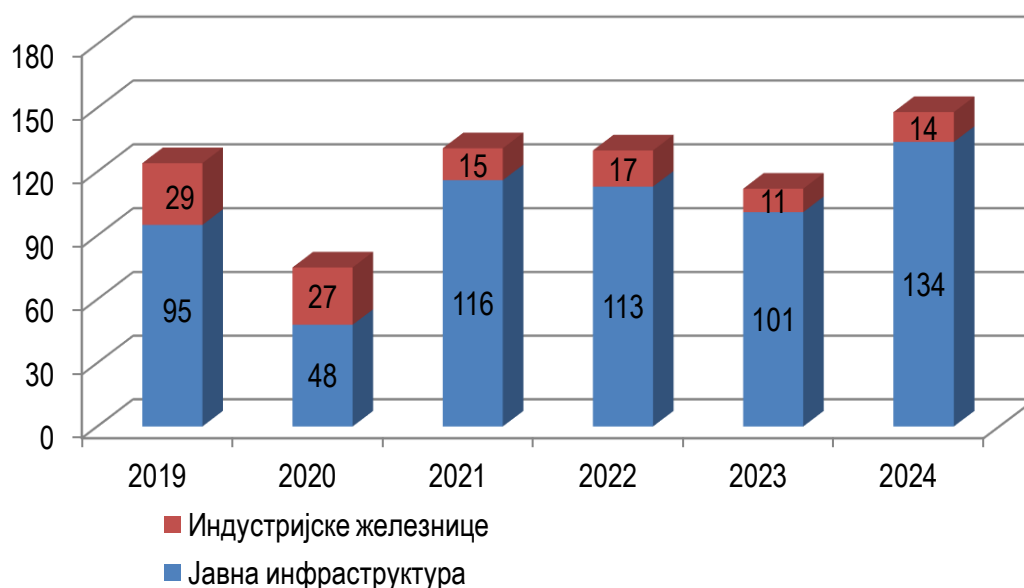
У 2024. години, није евидентира ниједан случај самоубиства.

**5) Показатељи који се односе на прекурсоре несрећа**

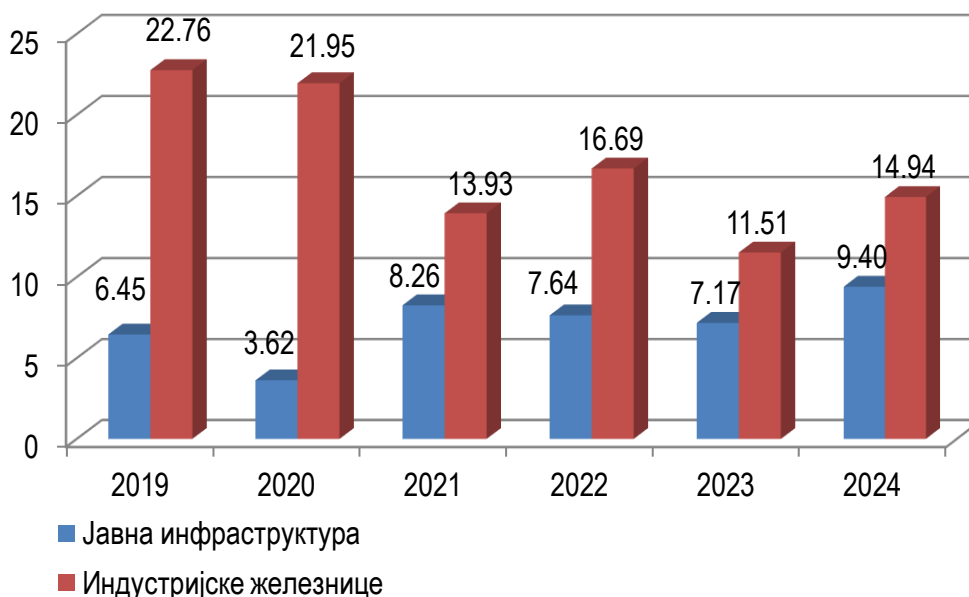
Укупан и релативан број показатеља који се односе на прекурсоре несрећа у 2024. години, за јавну железничку инфраструктуру и инфраструктуру индустријских железница по укупним вредностима и релативним вредностима у односу на број возних километара, дат је табеларно.

2024. година	Јавна инфраструктура		Индустријске железнице	
Показатељи	Укупан бр.	Рел. бр. (10 ⁻⁶)	Укупан бр.	Рел. бр. (10 ⁻⁶)
Сломљене шине	36	2,53	13	13,87
Извијања и друге деформације колосека	71	4,98	1	0,00
Погрешна показивања сигналних знакова	0	0,00	0	0,00
Пролазак поред сигнала који забрањује даљу вожњу уз пролазак опасне тачке	25	1,75	0	1,07
Пролазак поред сигнала који забрањује даљу вожњу без проласка опасне тачке	1	0,07	0	0,00
Сломљени точкови на железничким возилима у саобраћају	0	0,00	0	0,00
Сломљене осовине на железничким возилима у саобраћају	1	0,07	0	0,00
УКУПНО	134	9,40	14	14,94

Укупан и релативни број показатеља који се односе на прекурсоре несрећа на јавној железничкој инфраструктури и инфраструктури индустријских железница, у периоду од 2019. – 2024. 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 након драматичног раста у 2021. години, како апсолутних тако и релативних вредности, долази до пада вредности прекурсора несрећа из године у годину. У 2024. години опет долази до повећања овог броја.

Посматрајући 2023. годину, у 2024. години долази до пораста апсолутних вредности од 32,67%. Сви показатељи, када су у питању прекурори, бележе благи пад, или задржавају исти ниво, осим показатеља за „извијања и друге деформације колосека” који чини једину разлику и са досадашњих 32 случаја расте на 71 случај, што је чак 39 случајева више (121,8%).

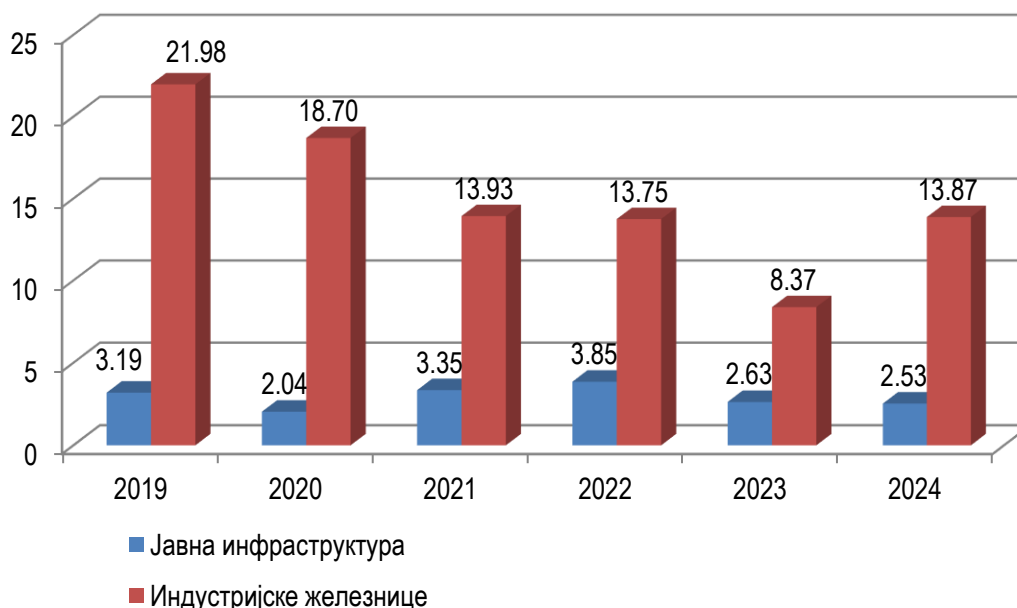
На индустријским железницама, у односу на 2023. годину, долази до благог пораста од 27,27% посматрајући апсолутну вредност. На ово је утицао показатељ „сломљене шине” који са 8 случајева у 2023. години расте на 13 у 2024. години, док су сви остали показатељи у паду.

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 2019 – 2024. година.

Релативан број прекурсора - сломљене шине (на милион возних километара)

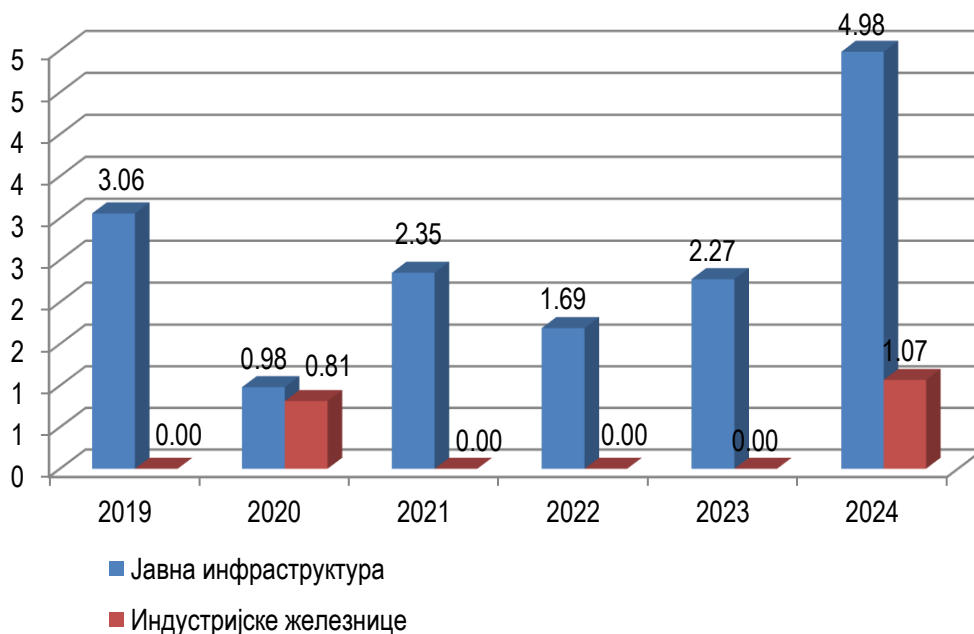


Анализом достављених података утврђено је да је лом шине значајно већи проблем на индустријским железницама него на јавној инфраструктури, иако су цифре, како апсолутне тако и релативне, у вишегодишњем тренду опадања (пораст у 2024. години на индустријској железници). Разлози за наведено највероватније 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 6 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 претходних година 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. Међутим у 2023. години долази до пада од 35,08% у односу на 2022. годину а у 2024. години за 3,85% у односу на 2023. годину што је резултат реконструкције и модернизације железничке мреже. 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

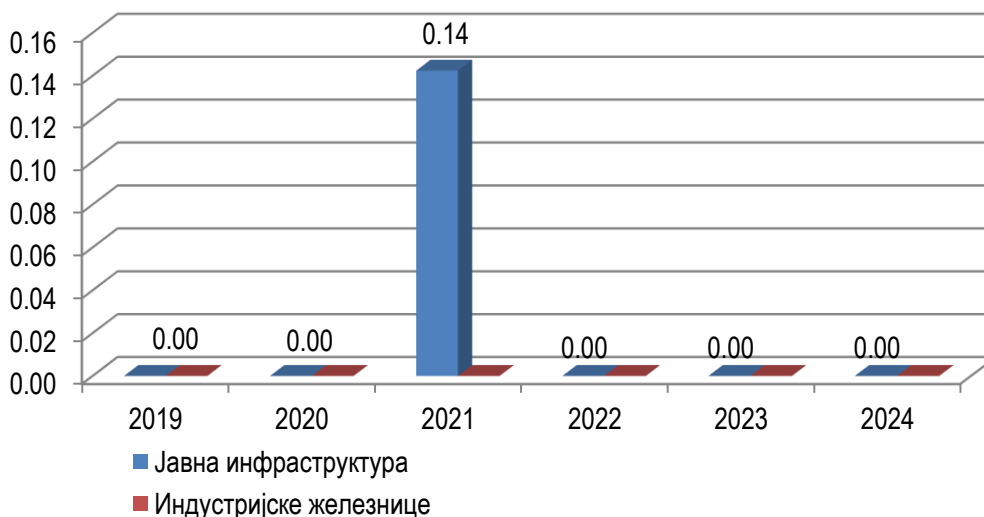
У наставку је дат графички приказ релативних вредности (у односу на милион возних километара) заједничког показатеља безбедности, прекурсора несрећа – извијања и других деформација колосека за период 2019 – 2024. година.

Релативан број прекурсора - извијања и друге деформације колосека (на милион возних километара)

У 2024. години, уочен је поновни пораст броја забележених деформација колосека за великих 119,2% на јавној мрежи пруга у односу на претходну годину. 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

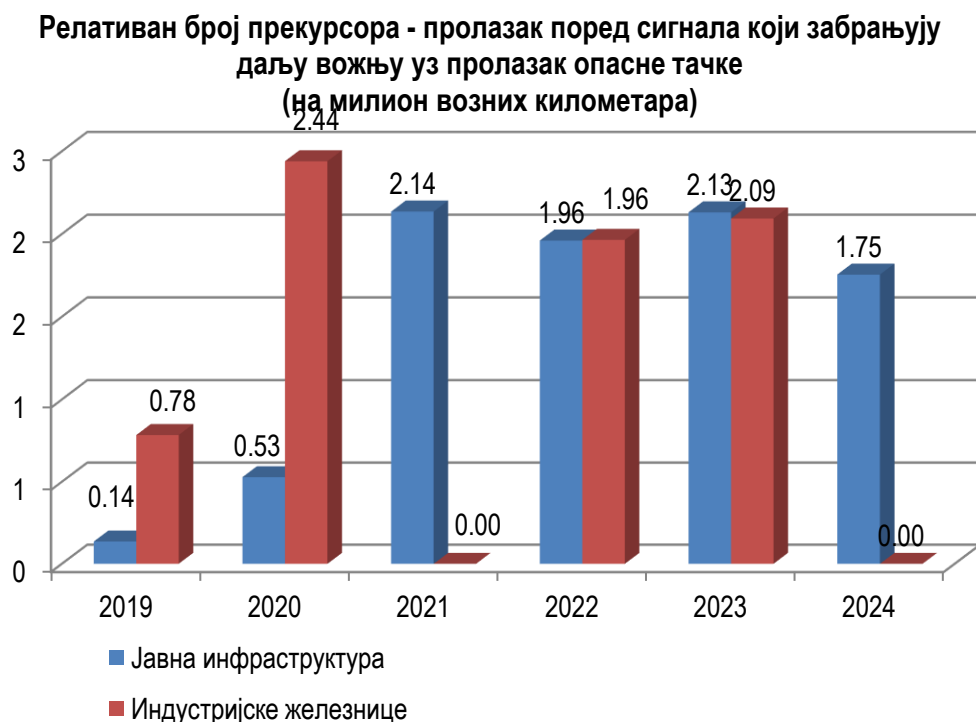
У наставку је дат графички приказ релативних вредности (у односу на милион возних километара) заједничког показатеља безбедности, прекурсора несрећа – погрешних показивања сигналних знакова за период 2019 – 2024. година.

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

У 2024. 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 2019 – 2024. година.



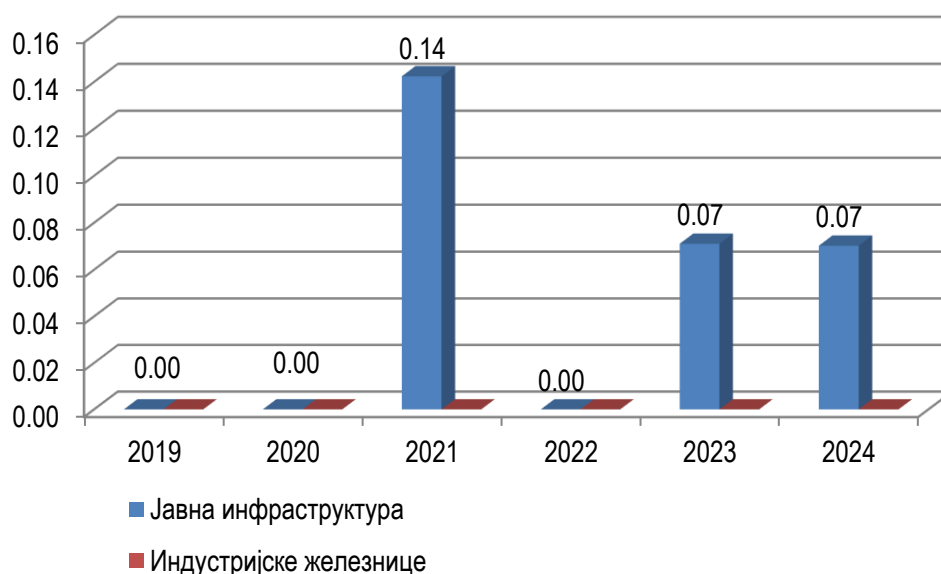
На јавној железничкој инфраструктури је после драматичног пораста случајева пресецања скретница и проласка сигнала који забрањује даљу вожњу, након забележеног благог пада од 3,33% у 2022. години, у 2023. години долази до поновног пораста од 3,44% (1 случај више посматрајући апсолутну вредност) а затим до поновног пада у 2024. години где је забележено 5 случајева мање него у 2023. години (релатини пад од 17.65%). Детаљнијом анализом података, утврђено је да су разлози за то, у највећој мери, лични пропусти управљача железничких возила и извршног особља управљача, са појединачном или заједничком одговорношћу.

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

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

У наставку је дат графички приказ релативних вредности (у односу на милион возних километара) заједничког показатеља безбедности, прекурсора несрећа – пролазака поред сигнала који забрањују даљу вожњу без проласка опасне тачке за период 2019 – 2024. година.

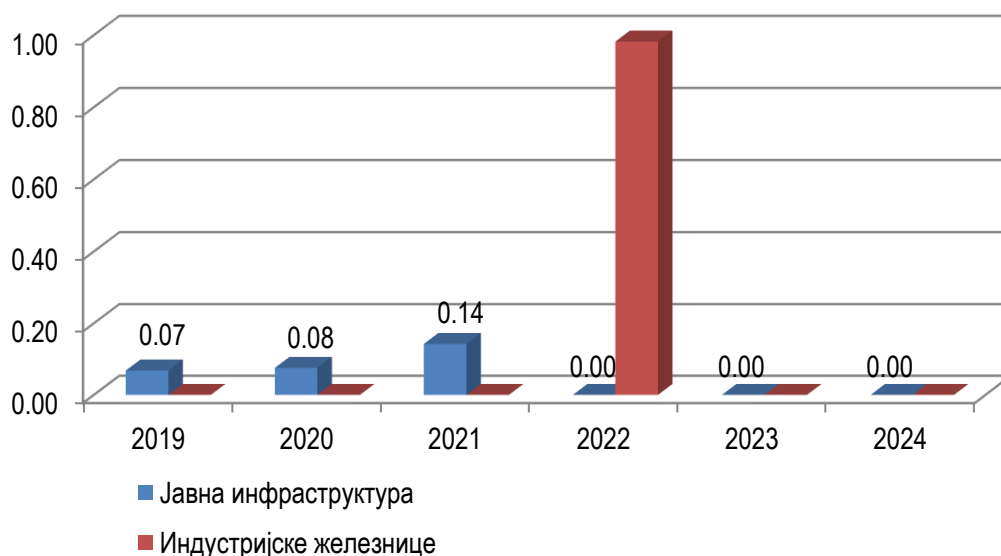
Релативан број прекурсора - пролазак поред сигнала који забрањују даљу вожњу без проласка опасне тачке (на милион возних километара)



У 2024. години забележен је један случај проласка поред сигнала који забрањују даљу вожњу без проласка опасне тачке.

5.6 Сломљени точкови на железничким возилима у саобраћају

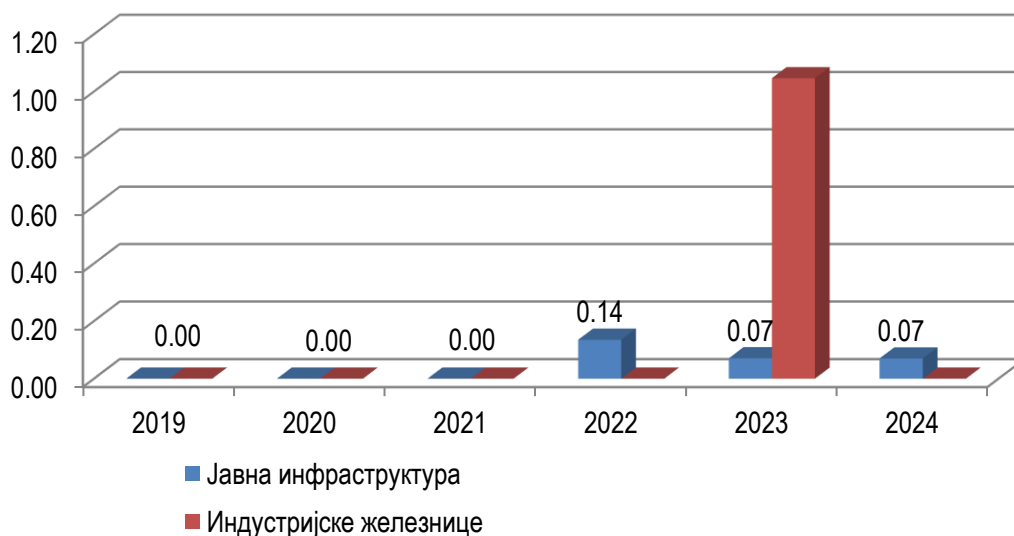
У наставку је дат графички приказ укупних вредности заједничког показатеља безбедности, прекурсора несрећа – сломљених точкова на железничким возилима у саобраћају за период 2019 – 2024. година.

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

У 2024. години нису забележени случајеви лома точкова на железничким возилима у саобраћају када је у питању како јавна тако и индустријска железница.

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 2019 – 2024. година.

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

Тренд овог показатеља се не мења. У 2024. години догодио се један случај овог показатеља као што је то био случај у 2023. години. Од 2019. до 2022. 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 док је у 2023. години тај показатељ био у паду за 50% (забележен 1 случај).

Што се тиче индустријске железнице, осим 2023. године где је забележен 1 случај није било понављања овог показатеља.

6) Показатељи за израчунавање економских последица несрећа⁹

Показатељи који се односе на израчунавање економских последица несрећа у 2024. години дати су за јавну железничку инфраструктуру и инфраструктуру индустријске железнице табеларно.

2024. година	Јавна инфраструктура	Индустријске железнице
Показатељи	(РСД)	
Број погинулих и тешко повређених лица помножен са вредношћу превенције жртава	1.057.929.285,00	33.350.000,00
Трошкови штете нанесене животној средини	/	/
Трошкови материјалне штете нанесене железничким возилима или инфраструктури	362.014.454,00	11.250.260,00
Трошкови кашњења изазваних несрећама	76.890.417,00	/
УКУПНО	1.496.834.156,00	44.600.260,00

Анализа показатеља који се односе на израчунавање економских последица несрећа, за период 2019. – 2024. година, приказана је графички.

⁹ 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



У 2024. години долази до пада од 30,2% у односу на прошлу годину. У 2023. години забележен је раст од 78,71% на јавној железничкој мрежи пруга у односу на 2022. годину што је последица, највероватније, судара возила са другим железничким возилом (4 догађаја у 2023. години) као и других дешавања на јавној мрежи.

Што се тиче индустријске железнице у 2024. се бележи пад од 15% у односу на прошлу годину. У поређењу са претходним периодом можемо рећи да се на индустријској железници тренд задржао постојећи ниво.

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 ¹⁰
Аутоматско упозорење машиновођи	43	65.16 %
Аутоматско упозорење машиновођи и аутоматско заустављање при проласку поред сигнала којим се забрањује даља вожња	20	30.30 %

¹⁰ Проценат возних километара где се користе системи за заштиту воза уграђени на возилима зависе од типа возила које користи превозник



Показатељ	Укупно	Процент возних километара где се користе системи за заштиту воза уграђени на возилима ¹⁰
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 ¹¹	По колосечном километру ¹²
Пасивни путни прелази	Саобраћајни знаци на путу и обезбеђена зона потребне прегледности	1368	0,41	0,37
Активни путни прелази	Ручни	92	0,03	0,03
	Аутоматски са упозорењем за корисника	25	0,01	0,01
	Аутоматски са заштитом за корисника	253	0,08	0,07
	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

¹¹ Пружних километара 3.357,34km (Извор: Годишњи извештај ИЖС за 2024. годину)

¹² Колосечних километара 3.703,6 km (Извор: Годишњи извештај ИЖС за 2024. годину)

ПРИЛОГ 4

Измене закона и других прописа из области безбедности железничког саобраћаја

Дирекција за железнице је, у 2024. години, донела Правилник о изменама правилника о техничким условима подсистема инфраструктура („Службени гласник РС” број 17/24 од 6. марта 2024. године) на основу Закона о безбедности у железничком саобраћају („Службени гласник РС”, број 41/18).

Р. бр.	Назив акта	Правни основ	Објављен	Усклађен са прописом ЕУ
1.	Правилник о техничким условима подсистема инфраструктура	Члан 26.2 Закона о безбедности у железничком саобраћају	„Службени гласник РС”, број 17/24 од 06.03.2024.	-

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	2024. година
Издати	0
Обновљени	0
Ажурирани	0
Ревидирани	0

У 2024. години, није било поступака издавања, обнављања, ажурирања и ревидирања сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром.

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	2024. година
Издати	0
Обновљени	0
Ажурирани	0
Ревидирани	0

У 2024. години, није било поступака издавања, обнављања, ажурирања и ревидирања сертификата о безбедности за управљање индустријском железницом.



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 превоз	2024. година
Издати	1
Обновљени	3
Ажурирани	0
Ревидирани	0
Одузети	0

У 2024. години, спроведене су следеће активности:

- издат је **1** (један) сертификат привредном друштву за железнички превоз робе „M-RAIL” d.o.o.
- обновљена су **3** (три) сертификата, привредном друштву за железнички превоз робе „АТМ БГ” д.о.о. Београд, „EURORAIL LOGISTIC” d.o.o. Beograd и „Transagent Operator” d.o.o. Beograd;

Евиденција носилаца сертификата је дата табелом:

Р. бр.	пословно име железничког превозника	врста превоза	Сертификат део А
			EIN
1.	Комбиновани превоз д.о.о. Прокупље	превоз терета који укључује превоз опасног терета	RS1120220001
2.	Деспотија д.о.о. Београд	превоз терета за сопствене потребе	RS1120220003
3.	ZGOP DOO NOVI SAD	превоз терета за сопствене потребе	RS1120220006
4.	Акционарско друштво Електропривреда Србије, Београд – огранак ТЕНТ-железнички транспорт	превоз терета за сопствене потребе	RS1120230001
5.	АТМ БГ ДОО БЕОГРАД - Нови Београд	превоз терета за сопствене потребе / предузеће за одржавање подсистема енергија	RS1120230001
6.	Transagent Operator doo Beograd	превоз терета који не укључује превоз опасног терета	RS1120240002



Р. бр.	пословно име железничког превозника	врста превоза	Сертификат део А
			EIN
7.	EURORAIL LOGISTIC DOO BEOGRAD	превоз терета који укључује превоз опасног терета	RS1120240004
8.	НИС а.д. Нови Сад	превоз терета који укључује превоз опасног терета	RS1120200001
9.	Global Neologistics d.o.o. Beograd	превоз терета који укључује превоз опасног терета	RS1120210001
10.	Србија Карго а.д.Београд	превоз терета који укључује превоз опасног терета	RS1120210002
11.	Rail Transport Logistic d.o.o. Beograd	превоз терета који укључује превоз опасног терета	RS1120220008
12.	Србијавоз а.д. Београд	превоз путника	RS1120220002
13.	PIMK д.о.о. Димитровград	превоз робе који укључује превоз опасног терета	RS1120230002
14.	OBL LOGISTIC DOO SREMSKA MITROVICA	превоз робе који укључује превоз опасног терета	RS1120230003
15.	ENNA TRANSPORT BGD DOO BEOGRAD – NOVI BEOGRAD	превоз робе који укључује превоз опасног терета на електрифицираним пругама	RS1120220005
16.	SINHRON RAIL D.O.O. BEOGRAD – NOVI BEOGRAD	превоз робе који укључује превоз опасног терета	RS1120220004
17.	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
18.	RAIL CARGO CARRIER – SERBIA D.O.O. BEOGRAD	превоз робе који укључује превоз опасног терета	RS1120220009
19.	M-RAIL d.o.o. za železnički prevoz robe Krnješevci	превоз робе који укључује превоз опасног терета	RS1120240003

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

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

Сертификати о безбедности за управљање железничком инфраструктуром	2024. година
Издати	1
Обновљени	2
Ажурирани	1
Ревидирани	0
Одузети	0

У 2024. години, спроведене су следеће активности:

- издат је **1** (један) сертификат привредном друштву за железнички превоз робе „M-RAIL” d.o.o.
- обновљена су **3** (три) сертификата, привредном друштву за железнички превоз робе „АТМ БГ” д.о.о. Београд, „EURORAIL LOGISTIC” d.o.o. Beograd и „Transagent Operator” d.o.o. Beograd;
- ажуриран је **1** (један) сертификат привредном друштву за железнички превоз робе „Transagent Operator” d.o.o. Beograd.

Евиденција носилаца важећих сертификата је дата табелом:

Р. бр.	пословно име железничког превозника	врста превоза	Сертификат део Б
			EIN
1.	Комбиновани превоз д.о.о. Прокупље	превоз терета који укључује превоз опасног терета	RS1220220001
2.	Деспотија д.о.о. Београд	превоз терета за сопствене потребе	RS1220220003
3.	ZGOP DOO NOVI SAD	превоз терета за сопствене потребе	RS1220220006
4.	Акционарско друштво Електропривреда Србије, Београд – огранак ТЕНТ-железнички транспорт	превоз терета за сопствене потребе	RS1220230001
5.	АТМ БГ ДОО БЕОГРАД - Нови Београд	превоз терета за сопствене потребе / предузеће за одржавање подсистема енергија	RS1220240001
6.	Transagent Operator doo Beograd	превоз терета који не укључује превоз опасног терета	RS1220240002
7.	EURORAIL LOGISTIC DOO BEOGRAD	превоз терета који укључује превоз опасног терета	RS1220240004
8.	НИС а.д. Нови Сад	превоз терета који укључује превоз опасног терета	RS1220200003



Р. бр.	пословно име железничког превозника	врста превоза	Сертификат део Б
			EIN
9.	Global Neologistics d.o.o. Beograd	превоз терета који укључује превоз опасног терета	RS1220210002
10.	Србија Карго а.д.Београд	превоз терета који укључује превоз опасног терета	RS1220210004
11.	Rail Transport Logistic d.o.o. Beograd	превоз терета који укључује превоз опасног терета	RS1220230003
12.	Србијавоз а.д. Београд	превоз путника	RS1220220002
13.	PIMK д.о.о. Димитровград	превоз робе који укључује превоз опасног терета	RS1220230002
14.	OBL LOGISTIC DOO SREMSKA MITROVICA	превоз робе који укључује превоз опасног терета	RS1220210007
15.	ENNA TRANSPORT BGD DOO BEOGRAD – NOVI BEOGRAD	превоз робе који укључује превоз опасног терета на електрифицираним пругама	RS1220220005
16.	SINHRON RAIL D.O.O. BEOGRAD – NOVI BEOGRAD	превоз робе који укључује превоз опасног терета	RS1220220007
17.	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	RS1220220008
18.	RAIL CARGO CARRIER – SERBIA D.O.O. BEOGRAD	превоз робе који укључује превоз опасног терета	RS1220220009
19.	M-RAIL doo за železnički prevoz robe Krnješevci	превоз робе који укључује превоз опасног терета	RS1220240004

5) Сертификати о безбедности за превоз на индустријској железници

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

Сертификати о безбедности за управљање железничком инфраструктуром	2024. година
Издати	0
Обновљени	0
Ажурирани	0
Ревидирани	0

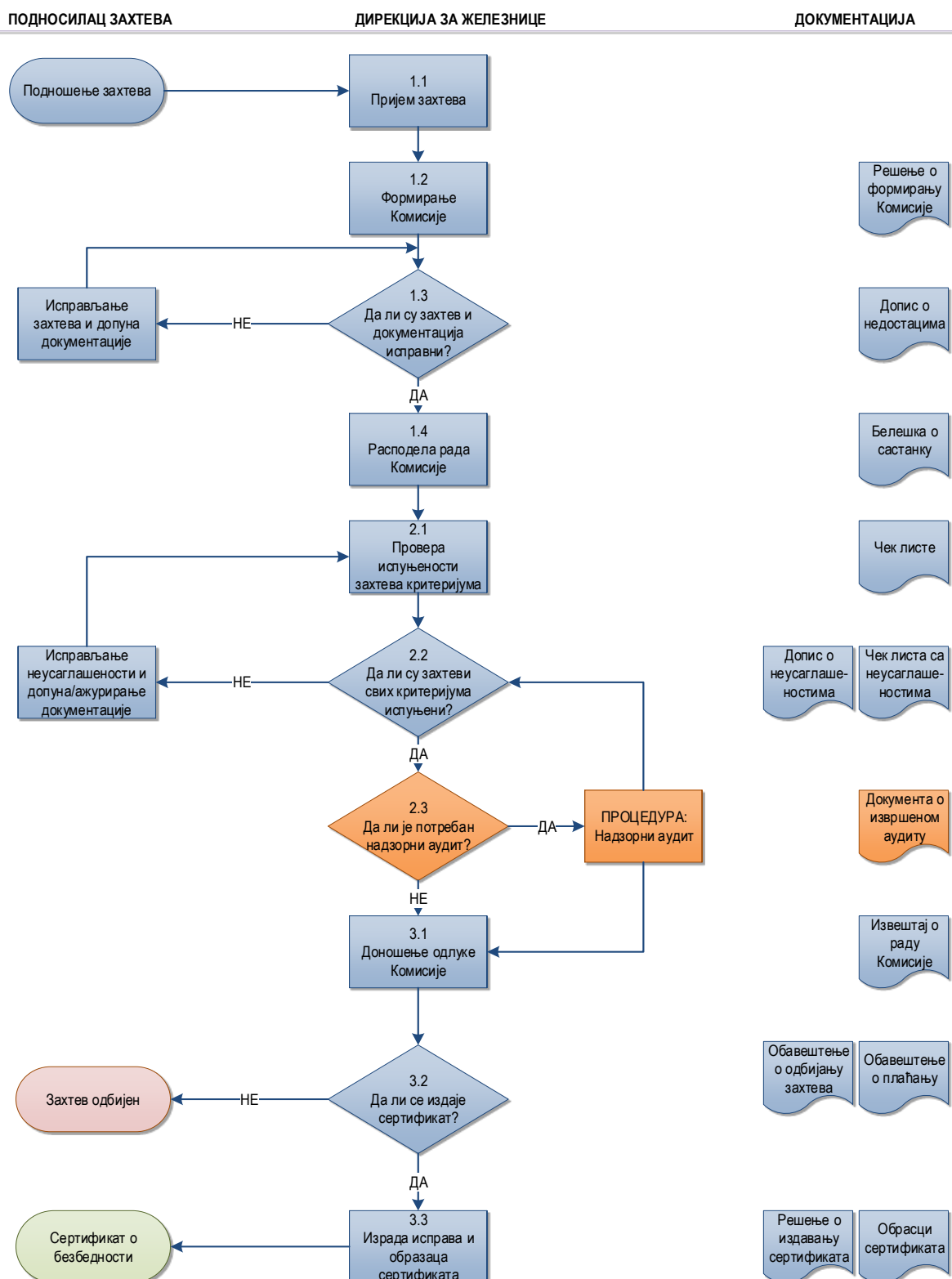
У 2024. години није било поступака у вези са сертификатом.



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

