



EURORAIL LOGISTICS DOO

member of Grampet Group

Takovska 46, 11000 Belgrade – Serbia; + 381 11 3340 460; www.eurorail.rs; office@eurorail.rs

Број: 240/25

Датум: 07.05.2025. године

ГОДИШЊИ ИЗВЕШТАЈ О БЕЗБЕДНОСТИ

EURORAIL LOGISTICS D.O.O. BEOGRAD

ЗА 2024. годину

Београд, Мај 2025. године.

Садржај годишњег извештаја о безбедности	2
1. УВОДНИ ДЕО	3
1.1. Законски основ за израду годишњег Извештаја о безбедности	3
2. ОСТВАРИВАЊЕ БЕЗБЕДНОСНИХ ЦИЉЕВА И РЕЗУЛТАТИ БЕЗБЕДНОСНИХ ПЛАНОВА	3
2.1. Опис како је железнички превозник EURORAIL LOGISTICS D.O.O. остварио безбедносне циљеве које је планирао, као и планови и поступци за остваривање безбедносних циљева	4
2.2. Упоредни преглед између планираних безбедносних циљева и заједничких показатеља безбедности	5
3. ПРАЋЕЊЕ И АНАЛИЗА ЗАЈЕДНИЧКИХ ПОКАЗАТЕЉА БЕЗБЕДНОСТИ	8
3.1.1. Подаци о заједничким показатеља безбедности укључујући и податке о несрећама које нису значајне железничког превозника	8
3.1.2. Резултати безбедносних извештаја и препорука	12
3.1.3. Други подаци који могу имати утицаја на безбедност железничког саобраћаја	12
3.2. Развој безбедности на железници	12
3.3. Оцена ризика	13
3.4. Информације о тренду безбедности у железничком систему	13
3.4.1. Железнички превозник описује настале промене на железничкој мрежи	13
3.4.2. Железнички даје резиме анализе општег тренда у развоју безбедности на железници у поређењу са претходним годинама	14
3.5. Предлози за побољшање нивоа безбедности железничког саобраћаја	16
3.5.1. Предлагање измена националних прописа за безбедност са описом измена	16
3.5.2. Давање иницијатива за одржавање или побољшање безбедности железничког саобраћаја	16
3.5.3. Давање иницијатива за измену заједничких безбедносних метода	16
4. РЕЗУЛТАТИ ИНТЕРНЕ КОНТРОЛЕ БЕЗБЕДНОСТИ	17
4.1. Информације о извршеним интерним контролама безбедности	17
4.2. Информације о наложеним мерама на основу извршених контрола	17
4.3. Информације о спровођењу наложених мера	18
4.4. Информације о ефективности наложених мера.	18
5. ПРИМЕДБЕ О НЕДОСТАЦИМА И КВАРОВИМА У ОДВИЈАЊУ ЖЕЛЕЗНИЧКОГ САОБРАЋАЈА И УПРАВЉАЊА ИНФРАСТРУКТУРОМ	18

1. УВОДНИ ДЕО

1.1. ЗАКОНСКИ ОСНОВ ЗА ИЗРАДУ ГОДИШЊЕГ ИЗВЕШТАЈА О БЕЗБЕДНОСТИ

Израда Годишњег извештаја о безбедности уведена је на основу члана 6. Закона о безбедности у железничком саобраћају (објављен у „Службеном гласнику Републике Србије“, бр. 41 од 31. маја 2018. године), којом је прописана обавеза железничког превозника да сваке године, најкасније до 30. јуна, достави Дирекцији за железнице Годишњи извештај о безбедности за претходну календарску годину.

На основу члана 6. Закона о безбедности у железничком саобраћају Дирекција за железнице донела је:

-Правилник о елементима годишњег извештаја о безбедности управљача железничке инфраструктуре и железничког превозника и годишњег извештаја Дирекције за железнице (објављен у „Службеном гласнику Републике Србије“ бр. 49/2019 од 08.07.2019. године) којим су прописани елементи годишњег извештаја о безбедности на основу кога је израђен овај извештај, као и

- Правилник о заједничким показатељима безбедности у железничком саобраћају (објављен у „Службеном гласнику Републике Србије“, бр. 25/2019 од 3. априла 2019. године), којим се прописују заједнички показатељи безбедности према којима се саставља годишњи извештај о безбедности као и заједничке методе за израчунавање економских последица несрећа у железничком саобраћају.

2. ОСТВАРИВАЊЕ БЕЗБЕДНОСНИХ ЦИЉЕВА И РЕЗУЛТАТИ БЕЗБЕДНОСНИХ ПЛАНОВА

На основу члана 6. Закона о безбедности у железничком саобраћају привредно друштво EURORAIL LOGISTICS D.O.O. BEOGRAD (у даљем тексту Друштво) доноси Годишњи извештај о безбедности за 2024. годину.

У годишњем извештају о безбедности представљени су основни показатељи оствареног обима рада уз оцену стања безбедности железничког превозника. Извештајем се презентује број несрећа и незгода као и врсте несрећа и незгода, а такође се упоређују и показатељи безбедности.

У складу са процедуром СУБ.П11 за утврђивање квалитативних и квантитативних циљева безбедности Пословника система управљања безбедношћу Друштва за железнички превоз робе одређени су корпоративни циљеви безбедности за 2024. годину.

Корпоративни циљеви безбедности су заправо интерни циљеви превозника којима Друштво тежи у циљу побољшања безбедности железничког саобраћаја и смањења броја несрећа и незгода. Ови циљеви се везују за способност прилагођавања превозника безбедносним изазовима, ризицима, претњама из окружења.

2.1. Опис како је железнички превозник EURORAIL LOGISTICS D.O.O. BEOGRAD остварио безбедносне циљеве које је планирао, као и планови и поступци за остваривање безбедносних циљева.

Друштво за железнички превоз робе EURORAIL LOGISTICS D.O.O. BEOGRAD је опредељено у очувању и унапређивању безбедности железничког саобраћаја у превозу робе, при чему се предност даје спречавању несрећа и незгода. Под појмом безбедност железничког саобраћаја подразумева се несметано обављање саобраћаја, као и да се роба превезе до крајњег одредишта без оштећења.

Корпоративни циљеви безбедности Друштва, као и планови и поступци за њихово остваривање, морају бити у складу са законским оквиром, прокламованом политиком безбедности, а такође да буду у складу са заједничким и националним циљевима безбедности Републике Србије у железничком саобраћају.

Опис у остваривању безбедносних циљева путем следећих активности:

- Упознавање са важећим прописима како железничких радника који непосредно учествују у извршењу послова у железничком саобраћају тако и запослених који се старају да систем управљања безбедношћу функционише.
- Унапређење нивоа безбедности од стране железничких радника (машиновођа, прегледача кола, возовођа и маневриста) спроводи се путем упознавања запослених са потребом информисања надлежних о свим одступањима у делу организације и реализације саобраћаја који могу довести до угрожавања безбедности железничког саобраћаја.
- Стварање неопходних услова да запослени који учествују у организацији и реализацији железничког саобраћаја буду стручно оспособљени. Железнички радници морају се стално стручно усавршавати, а њихова стручна оспособљеност се мора редовно и ванредно проверавати.
- Појачан преглед возних средстава.
- Контрола запослених у виду алкотестирања.
- Извршење наложених мера интерне контроле у друштву.
- Извршење налога од стране процесне контроле.
- Анализом насталих несрећа и незгода, како сопствених тако и других превозника.
- Упућивање запослених на редовне и ванредне лекарске прегледе у здравствене установе.
- Праћење и упућивање железничких возних средстава на извршење планираних периодичних прегледа, као и предузимањем мера у случајевима кварова, дефеката и ванредних догађаја у оквиру својих надлежности у складу са законским и подзаконским прописима.
- Остваривање сарадње са управљачем железничке инфраструктуре Републике Србије - „Инфраструктуром железнице Србије“ а.д. Београд, а у циљу остваривања безбедније експлоатације железничког система.

- Праћење извештаја о безбедности Дирекције за железнице и извештаја Центра за истраге несрећа у саобраћају у циљу едукације запослених са циљем да се нежељени догађаји спрече користећи искуства других превозника.

Планови Друштва су повећање безбедности железничког саобраћаја у циљу постизање циљева безбедности, а који су дефинисани Законом о безбедности у железничком саобраћају. Подизање свести запослених у смислу очувања безбедности железничког саобраћаја. Политиком безбедности Друштва као и интерним прописима и мерама интерне и процесне контроле у Друштву.

Резултати на остваривању безбедносних циљева огледају се показатељима укупног и релативног броја несрећа и незгода у току посматране године.

Анализа и оцена нивоа безбедности се спроводи кроз сопствене показатеље безбедности.

2.2. Упоредни преглед између планираних безбедносних циљева железничког превозника и заједничких показатеља безбедности

Сходно тачки 5.1 и 5.2 Процедуре СУБ.П11 за утврђивање квалитативних и квантитативних циљева безбедности Друштва, одређени су корпоративни циљеви безбедности за 2024. годину, Одлуком под бројем 5/2024 од 15.02 2024.

Вредности за корпоративне циљеве безбедности дефинише се на основу просечних вредности сопствених показатеља безбедности у протеклом периоду од 3 године у којем је Друштво обављало основну делатност – железнички превоз терета. Друштво је опредељено за примену принципа повећања постојећег нивоа безбедности од 3 %.

Да би се пратило остварење циљева, за сваки циљ безбедности се дефинише одговарајући показатељ, као и мерна јединица у којој се одређује његова вредност.

Вредност показатеља безбедности за несреће и незгоде се исказује кроз укупан и релативан број.

Укупан број је заправо број несрећа односно незгода у току посматране године, а релативни број несрећа односно незгода добија се тако што се број несрећа и незгода по врстама подели са бројем пређених возних километара током посматране године.

Корпоративни циљеви безбедности се дефинишу са намером да се одржи и унапреди ниво безбедности Друштва.

Ниво безбедности прати се на месечном нивоу и то вођењем односно попуњавањем статистичког извештаја о несрећама и незгодама, као и вођењем евиденција о несрећама и незгодама, у складу са чланом 9. и 10. Правилника о пријављивању, истраживању, евидентирању, статистичком праћењу и објављивању података о несрећама и незгодама (Прилог 2 и 3.) („Службени гласник РС“, бр. 32/2021), као и путем месечних извештаја менаџера за експлоатацију и шефа одељења за вучу возова.

Друштво је у току 2024. године остварило обим превоза у износу од 92.292.410 ntkm, 200.393.894 brttkm, а реализовани возни километар за 2024. годину који се усаглашава са "Инфраструктуром железница Србије" а.д. износи 232.655 km.

Током 2024. године евидентирано је 8 несрећа, а планирани циљ је био 3 несреће.

Поређењем планираних безбедносних циљева железничког превозника за 2024. годину у релативној вредности од $16,29 \times 10^{-6}$ за несреће и сопствених показатеља безбедности Друштва за 2024. годину у релативној вредности од $34,39 \times 10^{-6}$ за несреће може се закључити да су сопствени показатељи безбедности за несреће знатно већи од планираног безбедносног циља.

Током 2024. године евидентирани су 2 незгоде, а што је био и планирани циљ.

Поређењем планираних безбедносних циљева железничког превозника за 2024. годину у релативној вредности од $10,86 \times 10^{-6}$ за незгоде и сопствених показатеља безбедности Друштва за 2024. годину у релативној вредности од $8,60 \times 10^{-6}$ за незгоде, може се закључити да су сопствени показатељи безбедности за незгоде мањи од планираног безбедносног циља.

Упоредни табеларни преглед између планираних безбедносних циљева Друштва и сопствених показатеља безбедности за 2024. год представљени су у наредној табели број 1.

Показатељи	Циљне вредности за 2024		Остварене вредности за 2024	
	Укупан број	Релативна вредност	Укупан број	Релативна вредност
Несреће	3	$16,29 \times 10^{-6}$	8	$34,4 \times 10^{-6}$
Незгоде	2	$10,86 \times 10^{-6}$	2	$8,6 \times 10^{-6}$
Учесталост дефеката В.В.	6	32,58	13	$55,9 \times 10^{-6}$
Број искључења вагона због техничке мане (максимално 5 вагона на 100 прегледаних)	5	0,05	8	0,03
Откривене неусаглашености утврђене од стране ИК (максимално 12 годишње)	12	-	4	-

Овако остварени заједнички показатељи безбедности за 2024. годину који се односе на несреће и незгоде у железничком саобраћају, а у којима су учествовала средства или запослени Друштва постављени су без обзира на утврђени узрок несреће или незгоде.

Кратак опис несрећа и незгода за 2024. и одговорности на основу Извештаја заједничких истражних комисија Управљача инфраструктуре и превозника EURORAIL LOGISTICS D.O.O представљене су у наредној табели број 2.

Табела број 2. Кратак опис несрећа и незгода за 2024. годину

Бр	Датум	Време	Врста	Место	Опис	Штета на возилима и постројењима	Повреде	Датум окончања предмета	Одговорност по Извештајима о истрази	Напомена
1	08.03.2024.	10:22	Незгода	Ст. Дебљача и Ковачица	Избегнут удес на дивљем путном прелазу	0	0	05.04.24	Возача друмског возила	
2	01.07.2024.	20:15	Несрећа	Ст. Крњevo Трновче и Лозовик Сараоци	Услед олујног времена пала најлонска фолија на КВ. Оштећен пантограф и КМ.	428.000,00	0	13.08.24	Виша сила олујни ветар	
3	06.08.2024.	23:55	Несрећа	Ст.Алибунар - Владимировци путни прелаз	Налет друмског возила на рампу и локомотиву, путни прелаз	0	Лакше повређен сувозач	Није окончан	Возача друмског возила	Чека се извештај из МУП
4	04.09.2024.	17:00	Несрећа	Ст.Суково и Димитровград	Ислизнуће вагона са две осовине	871.000,00	0	25.10.24	Нема појединачне одговорности запослених ИЖС и ЕРЛ. Суперпонирање	Неутврђен узрок
5	09.09.2024.	07:34	Несрећа	Ст.Глибовац и С.Паланка	Ислизнуће вагона са са првом осовином у правцу кретања. (Арбел 43726531181-5)	160.000,00	0	09.12.24	По ИЖС одг. ТЕНТ због прекорачења дебљине венца точкова у броју 3 и 4 вагона. Мишљење ЕРЛ: мерење колосека није извршено. Мере точкова у прописаним границама по ТЕНТ и Интермеханика.	Осовина са точковима 3 и 4 није исклизила. Телеграм о увођењу лагане вожње због лоше геометрије колосека од 11.09.25. Воз као НП.
6	09.09.2024.	17:45	Несрећа	Ст.Ресник и Бела река	Ислизнуће вагона са са првом осовином у правцу кретања. (Арбел 43726531181-5)	0	0	Није достављен	По ИЖС одг. ТЕНТ због прекорачења дебљине венца точкова у броју 3 и 4 вагона. Мишљење ЕРЛ: мерење колосека није извршено. Мере точкова у прописаним границама по ТЕНТ и Интермеханика.	Осовина са точковима 3 и 4 није исклизила. Воз као НП
7	26.10.2024.	11:00	Несрећа	Ст.радинац и Смедерево	Ислизнуће вагона са са првом осовином у правцу кретања. (Арбел 43726531314-2)	0	0	31.12.24	Нема појединачне одговорности запослених ИЖС и ЕРЛ	Неутврђен узрок Воз као НП уз пратњу ЗОП.
8	02.11.2024	09:30	Незгода	Ст.Лозовик Сараоци	Пролазак поред сигнала који забрањује даљу вожњу уз пролазак опасне тачке	0	0	10.12.24	Машиновође	
9	12.11.2024.	19:10	Несрећа	Ст.Грделица и Предејане	Оштећење пантографа лок. 040-1023 због оштећења косника КМ	696.000,00	0	08.01.25	Нема појединачне одговорности запослених ИЖС и ЕРЛ	
10	02.12.2024.	14:26	Несрећа	Ст.Трупале	Исклизила лок са 6 осовина на исклизици	653.000,00	0	17.01.25.	Подељена одговорност отправника и машиновође	

3. ПРАЋЕЊЕ И АНАЛИЗА ЗАЈЕДНИЧКИХ ПОКАЗАТЕЉА БЕЗБЕДНОСТИ

3.1.1. Подаци о заједничким показатељима безбедности (ЗПБ) укључујући и податке о несрећама које нису значајне превозника

1) Заједнички показатељи безбедности који се односе на несреће

Укупан и релативан број показатеља у односу на број возних километара који се односе на несреће у железничком саобраћају Друштва за 2024. годину, укључујући и значајне несреће, дат је у табели број 3. Током 2024. године евидентирано је 8 несрећа у којима су учествовала средства или запослени превозника EURORAIL LOGISTICS D.O.O.

Табела број 3: Укупан и релативни број показатеља за несреће укључујући и податке о несрећама које нису значајне, према врсти несрећа.

	Врста несреће	Укупан број несрећа	Релативни бр. несрећа (10^{-6})
1	Судари возова са железничким возилима	0	0
2	Судари возова са препрекама унутар слободног профила	2	8,60
3	Исклизнућа возова	5	21,49
4	Несреће на путним прелазима у нивоу, укључујући и несреће у којима су учествовали пешаци на путним прелазима у нивоу	1	4,30
5	Несреће у којима су страдала лица, изазване железничким возилима у покрету, изузимајући самоубиства и покушаје самоубиства	0	0
6	Пожари у железничким возилима	0	0
7	Остале несреће	0	0
	УКУПНО:	8	34,39

Како су остварени показатељи безбедности који се односе на несреће већи од вредности планираног безбедносног циља, неопходно је извршити анализу показатеља узимајући у обзир узроке који су довели до несреће.

Анализирају се при томе догађаји у којима су средства или запослени Друштва узрочник несреће у потпуности или делимично (подељена одговорност са управљачем инфраструктуре, трећим лицем, другим превозником).

Од укупно 8 несрећа које су се догодиле током 2024 године у којима су учествовала средства или запослени превозника EURORAIL LOGISTICS D.O.O. може се констатовати на онову „Извештаја о истрази несрећа“ заједничких комисија „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. и превозника „Eurorail Logistics“ d.o.o. одговорност превозника само у једном случају при исклизнућу локомотиве дана 02.12.2024. у станици Трупале, када је због

погрешно формираног пута вожње без давања међуциља од стране отправника возова у ст. Трупале и неосматрања маневарског пута вожње воза од стране машиновође, дошло до исклизнућа локомотиве са свих 6 осовина на исклизници. Одговорност је до отправника и машиновође, тзв. подељена одговорност.

Напомињемо да од укупно 5 случајева исклизнућа у 2024. години 3 случаја исклизнућа вагона односе се на превоз празних „Арбел“ (Faboo) вагона од станице Вреоци до станице Смедерево и обратно.

Вагони су превожени на и са ремонта у фирму „Инермеханика“ Смедерево.

Власник вагона ТЕНТ.

Радионица за ревизију вагона „Интермеханика“ Смедерево.

Није утврђена одговорност до ЕРЛ, није било прекорачења брзине.

Додатно мере за транспорт „Арбел“ да се вагони транспортују као НП са ограниченом брзином у правцу и у скретање, по телеграму ЖС нп 602-24, од 11.04.2024.

Пре сваког превоза „Арбел“ вагона власник вагона ТЕНТ или радионица „Интермеханика“ је издала потврду о способности кола за трчање.

У свим случајевима исклизнућа вагона, димензије обруча точкова и брзина кретања возила су биле у дозвољеним границама и није утврђена одговорности до запослених у Друштву али при овим незгодама за превозника настају додатни трошкови због искључења возила из саобраћаја и упућивања у радионицу на контролу и евентуалну оправку.

На основу наведеног и посебно узевши у обзир утврђене одговорности за настале несреће, може се закључити да је током 2024. године одржан планирани ниво безбедности железничког саобраћаја, те није било потребе за дефинисањем посебних безбедносних планова.

2) Заједнички показатељи безбедности који се односе на значајне несреће

Према Правилнику о заједничким показатељима безбедности у железничком саобраћају („Службени гласник РС”, број 25/19) значајна несрећа је несрећа 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.

У несрећама насталим током 2024. године није се догодила ни једна значајна несрећа.

Укупан и релативан број показатеља значајних несрећа у односу на број возних километара Друштва за 2024. годину, дат је у табели број 4.

Табела број 4. Укупан и релативни број значајних несрећа према врсти несрећа.

	Врста несреће	Укупан број несрећа	Релативни бр. несрећа (10 ⁻⁶)
1	Судари возова са железничким возилима	0	0
2	Судари возова са препрекама унутар слободног профила	0	0
3	Исклизнућа возова	0	0
4	Несреће на путним прелазима у нивоу, укључујући и несреће у којима су учествовали пешаци на путним прелазима у нивоу	0	0
5	Несреће у којима су страдала лица, изазване железничким возилима у покрету, изузимајући самоубиства и покушаје самоубиства	0	0
6	Пожари у железничким возилима	0	0
7	Остале несреће	0	0
	УКУПНО:	0	0

3) Заједнички показатељи безбедности тешко повређених и погинулих лица по врстама несрећа

Током 2024. године није било несрећа која су за последицу имале тешко повређене или умрћена лица, а којима су учествовала средства или запослени у Друштву.

Укупан и релативан број показатеља тешко повређених и погинулих лица у 2024. години на јавној железничкој инфраструктури у односу на број возних километара, представљен је у табели број 5.

Табела број 5. Укупан и релативни број тешко повређених и погинулих лица.

	Показатељи	Укупан бр.	Релативни бр. несрећа (10 ⁻⁶)
1	Путници	0	0
2	Запослени или особље извођача радова	0	0
3	Корисници путних прелаза у нивоу	0	0
4	Лица којима није дозвољен приступ железнич. подручју	0	0
5	Остала лица на перонима	0	0
6	Остала лица ван перона	0	0
	УКУПНО:	0	0

4) Заједнички показатељи безбедности који се односе на опасну робу

Током 2024. године није било несрећа које се односе на опасну робу, а којима су учествовала средства или запослени у Друштву.

Укупан и релативан број показатеља које се односе на опасну робу у 2024. години на јавној железничкој инфраструктури у односу на број возних километара, представљен је у табели број 6.

Табела број 6. Укупан и релативан број показатеља који се односе на опасну робу.

	Показатељи	Укупан бр.	Релативни бр. несрећа (10 ⁻⁶)
1	Несреће у којима учествује најмање једно железничко возило које превози опасну робу	0	0
2	Несреће у којима је дошло до ослобађања опасне робе	0	0
	УКУПНО:	0	0

5) Заједнички показатељи безбедности који се односе на самоубиства

Током 2024. године нема релевантних података за ову врсту показатеља.

6) Заједнички показатељи безбедности који се односе на прекурсоре несрећа (незгода)

Током 2024. године евидентирани су 2 незгоде при одвијању железничког саобраћаја, прва се односи на избегнут удес, одговорност до возача друмског возила, а друга на пролазак поред сигнала који забрањује даљу вожњу уз пролазак опасне тачке, **одговорност до машиновође**.

Укупан и релативан број показатеља који се односе на прекурсоре несрећа у 2024. години, по укупним и релативним вредностима у односу на број возних километара, представљен је у табели број 7.

Табела број 7. Укупан и релативни број незгода.

	Врста незгода	Укупан бр. незгода	Релативни бр. незгода (10 ⁻⁶)
1	Сломљених шина	0	0
2	Извијања и других деформација колосека	0	0
3	Погрешних показивања сигналних знакова	0	0
4	Пролазака поред сигнала који забрањује даљу вожњу уз пролазак опасне тачке	1	4,30
5	Пролазака поред сигнала који забрањује даљу вожњу без проласка опасне тачке	0	0
6	Сломљених точкова на железничким возилима у саобраћају	0	0
7	Сломљених осовина на железничким возилима у саобраћају	0	0
8	Остале незгоде – (избегнут удес)	1	4,30
	УКУПНО:	2	8,60

Од укупно 2 незгоде одговорност до машиновође утврђена је у једном случају при Проласку поред сигнала који забрањује даљу возњу уз пролазак опасне тачке дана 02.11.2024. код ст. Лозовик Сараоци.

7) ЗПБ за израчунавање економских последица несрећа

Показатељи за број погинулих и тешко повређених лица се изражавају у динарима и то укупно и релативно (у односу на број возних километара) у складу са чланом 7. Правилника о заједничким показатељима безбедности у железничком саобраћају (Службени гласник РС број 25/19).

Табела број 8. Укупан и релативан број економских последица несрећа.

Показатељи	Укупно изражено у РСД	Релативно
Број погинулих и тешко повређених лица помножен са вредношћу превенције жртава	0	0
Трошкови штете нанесене животној средини	0	0
Трошкови материјалне штете нанесене железничким возилима или инфраструктури	2.809.000,00	12,07
Трошкови кашњења изазваних несрећама		
УКУПНО:		

Укупно кашњење због несрећа износи 33,4 сата, а возни километар износи 232.655 km.

3.1.2. Резултати безбедносних извештаја и препорука

Током 2024. године као и пре тога није било безбедносних извештаја и препорука Центра за истраживање несрећа у саобраћају или других надлежних органа које би се односиле на Друштво.

3.1.3. Други подаци који могу имати утицаја на безбедност железничког саобраћаја

Од стране Друштва током праћења система управљања безбедношћу током 2024. године нема посебних података који могу имати утицај на безбедност железничког саобраћаја.

3.2. Развој безбедности на железници

Табеларни преглед железничких несрећа и мера безбедности које је Друштво усвојило, у циљу превенције настајања нежељених догађаја и последица тих несрећа/незгода представљен је у наредној табели број 9.

Табела број 9. Несреће које су се догодиле и иницирале мере

Несреће које су иницирале мере безбедности			
Несреће у којима је учествовало Друштво			
Датум несреће	Место несреће	Опис несреће	Усвојене мере безбедности
19.12.2023.	Бела Река	Пожар на нерадној локомотиви ДХФ током транспорта	- Ванредно стручно усавршавање.
Безбедносне препоруке ЦИНС			
25.12.2022.	Станичење и Пирот	Исклизнуће воза са РИД материјом	БП_10/23 и ванредно стручно усавршавање код уочених неисправности на колима при транспорту возова са РИД материјама

3.3. Оцена ризика

Током 2024. године није спроведен ниједан поступак оцене ризика у вези промена у систему. У Друштву у току 2024. године није било потребе за применом заједничких безбедоносних метода за процену и оцену ризика јер није било значајних промена (организационих, техничких и експлоатационих).

Процедуре и методе за праћење и оцену ризика се спроводе са аспекта дефинисаних задатака безбедности, са циљем одржавања и побољшања нивоа безбедности у превозу робе.

Идентификација и контрола ризика дефинисана је у тачки 4.1 Пословника система управљања безбедношћу. Управљање ризицима је дефинисано у складу са процедуром СУБ.П01-Управљање ризицима. Оцена ризика при променама у Друштву које утичу на безбедност саобраћаја дефинисана је у складу са процедуром СУБ.П13 - Оцена ризика при променама у Друштву које утичу на безбедност саобраћаја.

3.4. Информације о тренду безбедности у железничком систему

3.4.1. Железнички превозник описује настале промене на железничкој мрежи

Прекиди у саобраћају због инфраструктурних радова током 2024.године били су бројни и дуготрајни и реализовани су у укупном трајању од преко 2.000 дана. Пример је део пруге Станичење-Пирот, који је због реконструкције (36/36/36/60) био под затвором 120 дана током 2024. године.

Извршење ремонта на железничких пругама „Инфраструктуре железнице Србије а.д.“ и даље значајно утичу на промену организације, а тиме и на степен безбедности саобраћаја.

Проблеми из претходних година везани за транзитни саобраћај и значајно продужени обрт кола и радног ангажовања особља се директно одражава на остварени обим превоза, који увећава трошкове експлоатације превозника су и даље на снази. Затвори пруге на главним коридорима кроз Србију ограничава интензивнији, нарочито транзитни, саобраћај преко

граничног прелаза Суботица. При извршењу саобраћаја поремећаји констатно настају због редовних али и ванредних затвора колосека.

3.4.2. Железнички превозник даје резиме анализе општег тренда у развоју безбедности на железници у поређењу са претходним годинама

Повећан је број несрећа током 2024. године, а узроци на основу комисијских Извештаја о истрагама су у највећој мери због трећих лица (возача друмских возила), личних пропуста у раду запослених железничких радника, више силе (олујни ветар), као и због неутврђених узрока, а у два случаја представници Друштва су у Извештајима о истрази издвојили мишљење о узроку несреће.

Стање железничке инфраструктуре није на задовољавајућем нивоу, а проблем приликом истрага несрећа и незгода представља и немогућност да се са делом чланова комисија испред управљача јавне железничке инфраструктуре утврди узрок и одговорност због њихове необјективности у доношењу мишљења по истим.

Заједнички показатељи безбедности за несреће за последњих 6 година рада Друштва представљени су у наредној табели број 10.

Табела број 10.

	Несреће по врстама	2019. год.		2020.		2021.		2022.		2023.		2024.		Укупно за 6 год.
		Број	Рел. број	Број	Рел. број	Број	Рел. број	Број	Рел. број	Број	Рел. број	Број	Рел. број	Број
			x10 ⁻⁶		x10 ⁻⁶		x10 ⁻⁶		x10 ⁻⁶		x10 ⁻⁶		x10 ⁻⁶	
1	Судари возова са железнич. возилима	0	0	0	0	0	0	0	0	1	5,43	0	0	1
2	Судари возова са препрекама унутар слободн. профила	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	8,6	2
3	Исклизућа возова	0	0	1	13,59	0	0	2	10,58	3	16,29	5	21,49	11
4	Несреће на путним прелизима у нивоу	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	4,3	1
5	Несреће у којима су страдала лица, изазване железничким воз. у покрету	0	0	0	0	0	0	1	5,29	0	0	0	0	1
6	Пожари у железничким возилима	0	0	0	0	0	0	0	0	1	5,43	0	0	1
7	Остале несреће	0	0	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0
	УКУПАН БРОЈ НЕСРЕЋА:	0	0	1	13,59	0	0	3	15,88	5	21,72	8	34,39	17

Овако горе предстаљени сопствени показатељи безбедности за наведени период се односе на несреће у железничком саобраћају, а у којима су учествовала средства или запослени Друштва постављени су без обзира на утврђени узрок несреће.

За протеклих 6 година догодиле се 17 несрећа и то:

- 1) Судари возова са железничким возилима-1 несрећа (подељена одговорност x 1);
- 2) Судари возова са препрекама унутар слободног профила-2 несреће;
- 3) Исклизнућа возова-11 несрећа.(одговорност до мв x1, подељена одговорност x1);
- 4) Несреће на путним прелазима у нивоу-1 несрећа;
- 5) Несреће у којима су страдала лица изазвана железничким возилом у покрету -1 несрећа.
- 6) Пожари у железничким возилима-1 несрећа.

На основу 17 комисијских Извештаја о несрећама одговорност до запослених у Друштву је утврђена у три случаја.

Заједнички показатељи безбедности за незгоде за последњих 6 година рада Друштва представљени су у наредној табели.

Табела број 12.

	Незгоде по врстама	2019. год.		2020.		2021		2022.		2023		2024		Укупно за 6 год.
		Број	Рел. број	Број	Рел. број	Број	Рел. број	Број	Рел. број	Број	Рел. број	Број	Рел. број	Број
			x10 ⁻⁶		x10 ⁻⁶		x10 ⁻⁶		x10 ⁻⁶		x10 ⁻⁶		x10 ⁻⁶	
1	Сломљених шина	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2	Извијања и других деформација колосека	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3	Погрешних показивања сигналних знакова	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4	Пролазака поред сигнала који забрањује даљу вожњу уз пролазак опасне тачке	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	4,3	1
5	Пролазака поред сигнала који забрањује даљу вожњу без проласка опасне тачке	0	0	0	0	0	0	1	5,29	0	0	0	0	1
6	Сломљених точкова на железничким возилима у саобраћају	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7	Сломљених осовина на железничким возилима у саобраћају	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8	Остале незгоде	0	0	0	0	1	9,69	2	10,58	0	0	1	4,3	4
	УКУПАН БРОЈ НЕЗГОДА:	0	0	0	0	1	9,69	3	15,88	0	0	2	8,6	6

За протеклих 6 година догодило се укупно 6 незгода и то:

1. Пролазака поред сигнала који забрањује даљу вожњу уз пролазак опасне тачке (одговорност машиновође);

2. Пролазак поред сигнала који забрањује даљу вожњу без проласка опасне тачке (одговорност машиновође);
3. Пробијање грудобрана на манипулативном колосеку – (одговорност машиновође);
4. Пресечење скретница – 2 пута (одговорност машиновође у оба случаја);
5. Избегнут удес – 1 пут.

На основу 6 комисијских Извештаја о незгодама одговорност до запослених у Друштву је утврђена у 5 случајева.

Дирекција за железнице обједињавањем заједничких показатеља безбедности достављених кроз годишње извештаје презентује остварени ниво безбедности за посматрану календарску годину.

На основу односа између повећаног обима рада и утврђене одговорности за узроке несрећа и незгода, као и у поређењу са предходним годинама, може се констатовати да је ниво безбедности саобраћаја превозника EURORAIL LOGISTICS D.O.O на задовољавајућем нивоу. Показатељ оваквог стања безбедности саобраћаја је мали број несрећа које су за узрок имале пропусте запослених.

3.5. Предлози за побољшање нивоа безбедности железничког саобраћаја

3.5.1. Предлагање измена националних прописа за безбедност

Друштво је дало предлоге за измену националних прописа током 2024. године у вези са изменама Закона о железници у организацији МГСИ.

3.5.2. Давање иницијатива за одржавање или побољшање безбедности железничког саобраћаја

Посебну пажњу посветити несрећама и незгодама у железничком саобраћају при чему би било значајно да се, по утврђивању узрока дешавања истих, изврши упознавање превозника и управљача инфраструктуре са тим узроцима и мерама које би се требале предузети и како би се кроз анализу оцене ризика и опасности утицало на смањење могућност настанка несрећа или незгода.

Неопходна је доследна примена прописа од стране железничких радника и предузети мере у циљу подизања исправности СС уређаја.

Прописана је додатна мера безбедности за *Исклизнуће воза или маневарског састава*, за месец јун 2025. године, у смислу школовања запослених железничких радника на тему исклизнућа воза или маневарског састава и поштовања прописа који се односе на ову област.

3.5.3. Давање иницијатива за измену заједничких безбедносних метода

Друштво у током 2024. године није имало иницијативе за измену заједничких безбедносних метода.

4. РЕЗУЛТАТИ ИНТЕРНЕ КОНТРОЛЕ БЕЗБЕДНОСТИ

4.1 Информације о извршеним интерним контролама безбедности

У складу са годишњим планом интерне контроле за 2024. годину извршено је 18 интерних контрола и то:

- Превентивна контрола аклхолисаности запослених;
- Контрола упознавања железничких радника са материјалом новог реда вожње;
- Контрола извршења ванредног поучавања особља у вези несрећама и незгодама;
- Ванредна контрола неправилности код воза 51374;
- Контрола примене процедуре СУБ.П17 Поступак при несрећама и незгодама;
- Контрола у вези провере стручне оспособљености железничких радника;
- Контрола примене наредби које се примењују у Друштву;
- Контрола испуњења услова од стране железничких радника у погледу здравствене способности за самостално обављање послова;
- Провера извршења редовног стручног усавршавања;
- Контрола примене наредбе 2/2024;
- Контрола ажурирања регистра прописа;
- Контрола опремљености локомотива потребним средствима и прибором;
- Ванредна контрола аклхолисаности запослених;
- Контрола примене наредбе 1/2024;
- Контрола вођења и попуњавања евиденција које се воде од стране железничких радника;
- Контрола исправног и наменског коришћења вучних возила.

4.2 Информације о наложеним мерама на основу извршених контрола

Интерним контролама наложене су следеће мере за утврђене неусаглашености и неправилности:

1. Отклонити неусаглашености и неправилности које угрожавају безбедност железничког саобраћаја, а састоје се у непридржавању одредаба Правилника о евиденцијама које воде железнички превозник и управљач железничке инфраструктуре.
2. Извршити на документован начин анализу несрећа и незгода као што је прописано тачком 5.5. и 5.7 процедуре СУБ.П17 Поступак при несрећама и незгодама.
3. Предузети мере како би се отклониле неусаглашености и неправилности услед непоседовању доказа о извршеној провери стручне оспособљености за машиновођу Зорана Јоксића и маневристу Миленка Костића, а у складу са одредбама члана 63. Закона о безбедности у железничком саобраћају, као и тачком 5.5. процедуре СУБ.П14 Обука и обезбеђивање стручности запослених.

4. Извршити ванредно поучавање возовођа и машиновођа из прописа који регулишу испостављање, вођење и евидентирање података у С-1 у складу са одредбама Правилника о евиденцијама које воде железнички превозник и управљач железничке инфраструктуре.

4.3. Информације о спровођењу наложених мера

На основу четири налога за отклањање неусаглашености, надлежни запослени су доставили извештаје о извршењу мера.

Како су све наложене мере извршене није било потребе за доношењем накнадних мера, као ни за ревидирањем кварталних планова контроле.

Извршена су и контроле увидом у персоналну документацију запослених ради провере испуњавања услова за обављање послова запослених који непосредно учествују у обављању железничког саобраћаја, а неправилности су отклоњене на лицу места.

4.4. Информације о ефективности наложених мера.

Оцењено је да су мере адекватне, као и да се настави са контролом система управљања безбедности као и са праћењем сопствених безбедносних циљева и у случају потребе да се дефинишу додатних мере.

Смањени су пропусти у вођењу евиденција сходно Правилнику о евиденцијама које воде железнички превозник и управљач железничке инфраструктуре, извештаји према ЦИНС се редовно израђују и достављају, извршене су анализе несрећа и незгода како сопствених тако и других превозника како би се увеле мере контроле ризика превентивно, уведено праћење стања обавезне опреме у циљу правовремене допуне исте.

Ефективност наложених мера је допринело већој безбедност железничког саобраћаја.

Током извршења интерних контрола у Друштву, утврђено је да нису постојали озбиљнији случајеви непоштовања прописа.

5. ПРИМЕДБЕ О НЕДОСТАЦИМА И КВАРОВИМА У ОДВИЈАЊУ ЖЕЛЕЗНИЧКОГ САОБРАЋАЈА И УПРАВЉАЊА ИНФРАСТРУКТУРОМ

Током 2024. године догодило се 13 дефеката вучних возила, при чему је циљна вредност била 6 дефеката што је знатно изнад жељене вредности, од чега су због 3 ванредна догађаја локомотиве услед оштећења враћене власнику на оправку. Дефекти нису имали значајније последице на одвијање железничког саобраћаја у смислу кашњења возова.

Број искључених теретних кола из саобраћаја због техничке мане током 2024. године износи укупно 8, а у релативном броју износи 0,03, што је мање од циљне релативне вредности која је износила 0,05.

Стање исправности елемената инфраструктуре које се огледа у стању пруга и постројења као и стања електротехничких постројења (сигнализација) су и даље на незадовољавајућем нивоу. Ту се пре свега мисли на већи број кварова који утичу на редовитост саобраћаја, а посредно могу утицати и на безбедност тако да посебну пажњу треба усмерити на смањење броја кварова елемената инфраструктуре.

Више пута су достављани извештаји од стране машиновођа о задирању растиња у слободни профил пруге, услед неодржавања при чему се јављају проблеми на кровној опреми електро локомотива (оштећење клизача пантографа и струјни удари због грађа) посебно у случајевима временских непогода, а такође настају и друга оштећења на локомотивама као што је напрснуће бочних стакала на управљачницама и оштећење ретровизора.

Јављају се и проблеми при коришћењу услуге издавања дизел горива за намирење на пумпном постројењу Ниш стовариште 153, због непотребног задржавања локомотива превозника „Србија Карго а.д.“ на пумпном постројењу и до 3 сата. Упућен је допис број 179/24 од 08.05.2024. године „Инфраструктури железнице Србије а.д.“ у циљу налажења решења како би се поштовао процес рада сваког железничког превозника и обезбедило несметано намирење дизел вучних возила горивом.

У Београду дана 07.05.2025. год.

За EURORAIL LOGISTICS DOO

Генерални менаџер



Иван Нешић, дипл.инж.саобраћаја