



Crna Gora
Uprava za željeznice

Adresa: Slovačka bb, Blok IX
81000 Podgorica, Crna Gora
tel: +382 20 232 127
fax: +382 20 232 128
info.uzz@uzz.gov.me
www.gov.me/uzz

Br. 01-344/25-503/1

15.09.2025. godine



GODIŠNJI IZVJEŠTAJ O BEZBJEDNOSTI ŽELJEZNIČKOG SAOBRAĆAJA ZA 2024. GODINU

Obradio:

mr Miroslav Kukavičić, dipl.građ.ing.

DIREKTOR
MSc Denis Lukač, dipl. inž. saob.



SADRŽAJ

UVOD	4
1 STRUKTURA ŽELJEZNICE	5
1.1 Spisak željezničkih prevoznika i upravljača infrastukture	6
2 ANALIZA OPŠTEG TRENDA BEZBJEDNOSTI	6
3 CILJEVI BEZBJEDNOSTI I REZULTATI POSTAVLJENIH CILJEVA	7
3.1 Praćenje i analiza zajedničkih pokazatelja bezbjednosti (za period od 01.01.- 31.12.2024. godine sa upoređenjem na isti period 2023. godine)	10
3.2 Mjere bezbjednosti inicirane nesrećama (karakteristični primjeri vanrednih događaja)	24
3.3 Preduzete mjere i aktivnosti za poboljšanje stanja bezbjednosti u željezničkom saobraćaju	25
4 MONTECARGO	28
4.1 Ostvarivanje planiranih ciljeva bezbjednosti	28
4.2 Uporedni pregled planiranih bezbjedonosnih ciljeva i zajedničkih pokazatelja bezbjednosti	30
4.3 Praćenje i analiza zajedničkih pokazatelja bezbjednosti	30
4.4 Ocjena rizika bezbjednosti	32
4.5 Predlozi za poboljšanje nivoa bezbjednosti željezničkog saobraćaja	32
4.6 Stanje tehničke ispravnosti voznih sredstava	32
4.7 Izvršno osoblje	39
4.8 Vanredni događaji	40
4.9 Nabavka opreme i materijala	42
4.10 Disciplinski postupci	43
4.11 Opis sistema unutrašnje kontrole bezbjednosti	47
5 ŽELJEZNIČKI PREVOZ CRNE GORE AD PODGORICA	49
5.1 Ostvarivanje planiranih ciljeva bezbjednosti	49
5.2 Praćenje i analiza zajedničkih pokazatelja bezbjednosti	52
5.3 Zajednički pokazatelji bezbjednosti	52
5.4 Pokazatelji koji se odnose na nesreće	54
5.5 Bezbjedonosni ciljevi i planovi	55

5.6	Preduzete mjere i aktivnosti na poboljšanju stanja bezbjednosti u željezničkom saobraćaju	56
5.7	Rezultati unutrašnje kontrole bezbjednosti	59
5.8.	Ključne preopruke za poboljšanje stanja u ŽPCG i Službi unutrašnje kontrole	61
6	KOMBINOVANI PREVOZ MONTENEGRO d.o.o.....	62
6.1	Opšte informacije	62
6.2	Registracija vučnih vozila – lokomotiva	62
6.3	Ostvarivanje planiranih ciljeva bezbjednosti	62
6.4	Praćenje i analiza zajedničkih pokazatelja bezbjednosti.....	63
6.5	Rezultati unutrašnje kontrole bezbjednosti	65
6.6	Primjedbe o nedostacima i kvarovima u odvijanju željezničkog saobraćaja i upravljanja infrastrukturom	68
7.	DOO „ 16. FEBRUAR“	69
7.1	Opšte informacije	69
7.2	Aktivnosti u 2024. godini	69
8.	ORGAN UPRAVE - UPRAVA ZA ŽELJEZNICE.....	70
8.1.	Nadležnosti	70
8.2.	Zakoni i drugi propisi izdati u 2024. godini.....	72
8.3.	Ugovor o obavezi pružanja usluga prevoza putnika od javnog interesa za 2023. godinu	72
8.4.	Ugovor o tekućem održavanju javne infrastrukture za 2024. godinu	72
8.5.	Izdate licence i sertifikati o bezbjednosti za upravljanje infrastrukturom i prevoz robe i putnika za 2024. godinu	72
8.6.	Obuke iz bezbjednosti željezničkog saobraćaja.....	73
9.	RAZVOJ BEZBJEDNOSTI NE ŽELJEZNICI	73
9.1.	Analiza zajedničkih pokazatelja bezbjednosti	74
9.2.	Preduzete mjere i aktivnosti za poboljšanje stanja bezbjednosti u željezničkom saobraćaju	75
10.	NADZOR NAD ŽELJEZNIČKIM PREVOZNICIMA I UPRAVLJAČEM INFRASTRUKTURE	78
11.	IZVJEŠTAJ O RADU NACIONALNE KOMISIJE ZA ISTRAŽIVANJE NESREĆA I OZBILJNIH NEZGODA VAZDUHOPLOVA, VANREDNIH DOGAĐAJA KOJI UGROŽAVAJU BEZBJEDNOST ŽELJEZNIČKOG SAOBRAĆAJA I POMORSKIH NEZGODA I NESREĆA ZA 2022. GODINU	78
12.	PRIJEDLOG MJERA ZA POBOLJŠANJE STANJA BEZBJEDNOSTI	79

UVOD

Zakonom o željeznici i Zakonom o bezbjednosti, organizaciji i efikasnosti željezničkog prevoza (Službeni list CG br. 1/14) i podzakonskim aktima na osnovu ovih Zakona, uređuju se tehnički uslovi za bezbjedan i nesmetan tok željezničkoga saobraćaja, osnovni funkcionalni uslovi za željezničke sisteme i podsisteme, uslovi za bezbjedno upravljanje željezničkim saobraćajem i za bezbjedno odvijanje željezničkog saobraćaja, uslovi za obavljanje djelatnosti upravljača infrastrukture i željezničkih prevoznika, uslovi za izvršne radnike, postupanje tijela nadležnog za bezbjednost željezničkog saobraćaja i tijela za istraživanje željezničkih nesreća, nadzor bezbjednosti te upravni i inspekcijski nadzor.

Osim osnovne funkcije prevoza putnika i robe, jedan od osnovnih pokazatelja uspješnosti organizovanja i funkcionisanja željeznice, kao složenog sistema, je bezbjednost željezničkog saobraćaja.

Osnovu bezbjednosti željezničkog saobraćaja čine ljudski faktor, sredstva prevoza i organizacija saobraćaja, stanje pruga i stabilnih postrojenja elektrovuče, kao i samo okruženje.

Stanje bezbjednosti saobraćaja se može definisati stanjem i mjerenjem pokazatelja bezbjednosti saobraćaja. S tim u vezi potrebno je pratiti sve pokazatelje koji generišu osnovne elemente bezbjednosti željezničkog saobraćaja sa ciljem očuvanja i povećanja postojećeg nivoa bezbjednosti željezničkog saobraćaja.

Otklanjanje uzročnika nepoželjnih pojava i događaja i isključivanje konfliktnih situacija u odvijanju željezničkog saobraćaja je jedan od osnovnih ciljeva svih željezničkih uprava u svrhu povećanja stepena bezbjednosti željezničkog saobraćaja.

S tim u vezi, kao i prethodno navedenim zakonima, upravljač infrastrukture i željeznički prevoznici su dužni da uspostave svoj sistem upravljanja bezbjednošću kojim kontrolišu sve rizike u obavljanju svojih djelatnosti.

Radi praćenja bezbjednosti željezničkog sistema, upravljač infrastrukture i željeznički prevoznici su dužni da sačinjavaju godišnje izvještaje o bezbjednosti željezničkog sistema koje dostavljaju Upravi za željeznice.

Na osnovu ovih izvještaja i Pravilnika o bližem sadržaju godišnjih izvještaja o bezbjednosti u željezničkom saobraćaju i zajedničkim pokazateljima bezbjednosti (Službeni list CG br. 1/14), Uprava za željeznice sačinjava i dostavlja Ministarstvu najkasnije do 30. septembra tekuće za prethodnu godinu detaljni Godišnji izvještaj o bezbjednosti u željezničkom saobraćaju koji daje jasniju sliku o cjelokupnom stanju o bezbjednosti i ukazuje na smjernice u kom pravcu treba djelovati da bi se to stanje poboljšalo.

1 STRUKTURA ŽELJEZNICE



MAPA ŽELJEZNIČKE MREŽE U CRNOJ GORI

1.1 Spisak željezničkih prevoznika i upravljača infrastrukture

Na javnoj željezničkoj mreži u Crnoj Gori aktivni učesnici u odvijanju željezničkog saobraćaja su jedan upravljač infrastrukture i četiri željeznička prevoznika:

- **Upravljač infrastrukture:** "Željeznička infrastruktura Crne Gore" AD Podgorica, Trg golootočkih žrtava br.13 (Skrraćeni naziv Društva: ŽICG AD Podgorica);
- **Željeznički prevoznik u teretnom saobraćaju:** "Montecargo" AD Podgorica, Trg golootočkih žrtava br.13 (Skrraćeni naziv Društva: AD MONTECARGO);
- **Željeznički prevoznik u putničkom saobraćaju:** "Željeznički prevoz Crne Gore" AD Podgorica, Trg Golootočkih žrtava br.13 (Skrraćeni naziv Društva: ŽPCG AD Podgorica).
- **Željeznički prevoznik u teretnom saobraćaju** - 16. februar D.O.O. Podgorica
- **Željeznički prevoznik u teretnom saobraćaju** - KOMBINOVANI PREVOZ MONTENEGRO D.O.O. PODGORICA

U skladu sa Zakonom o željeznici i Zakonom o bezbjednosti u željezničkom saobraćaju ova željeznička privredna društva posjeduju licence za obavljanje djelatnosti i sertifikat o bezbjednosti koji se izdaju na rok od 5 godina.

Tabela 1: Spisak željezničkih prevoznika i upravljača infrastrukture

Naziv željezničkog privrednog društva	Djelatnost	Rok važenja licence	Rok važenja sertifikata o bezbjednosti
Željeznička infrastruktura Crne Gore AD Podgorica	Upravljanje infrastrukturom	23.02.2026.	26.10.2026.
Željeznički prevoz Crne Gore AD Podgorica	Željeznički prevoznik u putničkom saobraćaju	22.10.2029.	30.12.2025.
AD Montecargo Podgorica	Željeznički prevoznik u teretnom saobraćaju	20.10.2029.	06.11.2025.
16. februar D.O.O. Podgorica	Željeznički prevoznik u teretnom saobraćaju	11.05.2025.	06.08.2025.
Kombinovani prevoz Montenegro D.O.O Podgorica	Željeznički prevoznik u teretnom saobraćaju	24.09.2026.	03.10.2027.

2 ANALIZA OPŠTEG TRENTA BEZBJEDNOSTI

Zakon o bezbjednosti, organizaciji i efikasnosti željezničkog prevoza sa nizom podzakonskih akata definisao je osnovne zahtjeve koje mora ispunjavati željeznički sistem i pripadajući podsistemi uključujući njihove međusobne interfejsne.

Osnovni zahtjev je bezbjednost koja uključuje vozna sredstva, stabilna postrojenja, korištenje opreme i željezničkih vozila, pouzdanost i dostupnost stabilnih i pokretnih dijelova željezničkog sistema i sve učesnike koji ga čine sa svojim obavezama u nesmetanom i bezbjednom odvijanju željezničkog saobraćaja.

Brojna istraživanja potvrđuju da je čovjek kao učesnik u saobraćaju, pored ostalih faktora presudan faktor efikasnosti i bezbjednosti saobraćaja, ne samo kao upravljač vozilom, već akter njegovog održavanja i opravki, opravki uređaja i postrojenja, akter u planiranju i regulisanju saobraćaja, akter brojnih različitih složenih saobraćajnih situacija koje traže njegovo efikasno postupanje kako ne bi ugrozio svoju i bezbjednost drugih učesnika u željezničkom saobraćaju. Iz tih razloga, istraživanje faktora koji utiču na nastanak vanrednih događaja na željeznici se uobičajeno zasnivaju na analizi dominantno ljudskog faktora. Nivo personalne odgovornosti pri nastanku vanrednih događaja se najčešće ustanovljava u skladu

sa važećim zakonima i podzakonskim aktima (na željeznici u skladu sa pravilnicima), a realizovani postupci osim zvaničnih formi, treba da imaju definisanu povratnu spregu sa ciljnom prevencijom ili opštim smanjenjem rizika od nastaka identičnih ili sličnih vanrednih događaja.

Osim navedenog ljudskog faktora stanje, stanje željezničkih podсистema je takođe dominantan faktor. Redovnim održavanjem, pravovremenim ulaganjem u obnovu i modernizaciju željezničkih podсистema eliminišu se ili minimiziraju vanredni događaji i materijalne štete u kojima infrastrukturni podсистemi i vozna sredstva mogu biti uzročnici.

Eksterni faktori mogu imati značajan uticaj na povećanje rizika od nastanka vanrednog događaja kao i uopšte na realizaciju transportnog procesa. Analizom se da utvrditi da globalna promjena klime, to jest značajno povećanje ekstremno niskih, odnosno visokih temperatura, kao eksterni uzrok znatno utiče na bezbjednost saobraćaja. Temperaturni ekstremi takođe imaju poznat uticaj na ispravnost rada tehničkih sistema. Smetnje ili otkazi na tehničkim sredstvima dovode do nepredviđenih i neuobičajenih radnih uslova, koje osoblje treba da rešava u okolnostima smanjenih sposobnosti, što po svim doktrinama povećava rizik nastanka vanrednog događaja.

Sve su češći slučajevi suicida na željezničkom području (koji se u našoj klasifikaciji vodi kao vanredni događaj), koji je u principu potpuno eksterni uzrok vanrednog događaja i potrebno ih je između ostalog analizirati sa stanovišta eksternih faktora i post-traumatskih posledica po željezničko osoblje.

Takođe, zbog broja vanrednih događaja putni prelazi zahtijevaju kontinuiranu analizu i reakciju na neželjene događaje, sa krajnjim ciljem smanjenja broja vanrednih događaja na njima, tj. smanjenje broja ljudskih žrtava i materijalne štete prouzrokovane sudarima vozila dva različita vida saobraćaja. Osim što saobraćajne nesreće na putnim prelazima mogu imati smrtnu posledicu ili teške povrede po učesnike u saobraćaju, one mogu rezultirati i nastankom velikih materijalnih šteta.

Da bi željeznica dosegla ciljeve koje je pred nju postavljaju bezbjednost željezničkog saobraćaja mora biti neupitna kako iz bezbjedonosnih razloga tako i kao jedan od važnijih kriterijuma konkurentnosti u odnosu na druge vrste saobraćaja. Željeznički saobraćajni sistem mora uvijek funkcionirati bezbjedno i pouzdano, bez obzira na spoljne uticaje okoline i drugih učesnika i bezbjednost na željeznici nije opcija, već imperativ.

3 CILJEVI BEZBJEDNOSTI I REZULTATI POSTAVLJENIH CILJEVA

Željeznička infrastruktura Crne Gore AD upravlja željezničkom mrežom u Crnoj Gori čija dužina iznosi 327,72 km od toga 250,51 km otvorene pruge i 77,21 km staničnih kolosjeka. Na ovoj mreži se nalazi 47 službenih mjesta i to: 12 stanica, 10 ukrasnica i 24 stajališta.

Željeznička mreža u Crnoj Gori je podijeljena u tri pravca:

- **Pruga Državna granica sa Srbijom – Bijelo Polje - Bar** (otvorena pruga – 169,21 km), u potpunosti elektrificirana, puštena je u saobraćaj 1976. godine. Predstavlja dio međunarodne željezničke pruge Beograd – Bar. Od ukupne dužine pruge, 40% čine objekti (108 mostova, 106 tunela, 372 propusta ispod pruge), sa velikim brojem krivina najmanjeg dozvoljenog radijusa za željezničke pruge u Crnoj Gori ($R_{min}=300\text{ m}$), maksimalnim dozvoljenim nagibom ($i_{max}=25\text{‰}$), 305 ugrađenih skretničkih postrojenja, sa pratećim uređajima, signalno-sigurnosnom i telekomunikacionom opremom. Na ovoj pruzi nalazi se 9 stanica, 8 ukrasnica i 18 stajališta. Na dijelu pruge od državne granice sa Srbijom do stanice Trebešica u periodu od 2006. do 2019. godine izvršen je remont gornjeg stroja i brzina saobraćanja vozova sa 50 km/h povećana je na 80 km/h, što predstavlja maksimalnu moguću brzinu za ovaj dio pruge, uzimajući u obzir trasu pruge i eksploatacione uslove. Dio pruge od Trebešice do Bara nije remontovan i na ovom dijelu

pruge zbog stanja elemenata gornjeg stroja pruge, nestabilnih kosina i aktivnih klizišta brzina saobraćanja vozova iznosi od 20 do 60 km/h. Na ovoj pruzi postoji devet putnih prelaza, koji su obezbijeđeni automatskim uređajima za osiguranje putnih prelaza. U 2021. godini završena je izgradnja nadvožnjaka na dijelu pruge Sutomore – Bar, čime su se stekli uslovi za ukidanje putnog prelaza „Bjeliši“, što je doprinijelo povećanju nivoa bezbjednosti saobraćaja na ovoj pruzi. Remontom ovog dijela pruge i sanacijom kosina i klizišta po postojećoj trasi moguće je uspostaviti maksimalnu brzinu saobraćanja vozova od 75 do 100 km/h. Kompletna pruga predstavlja jednu od najtežih pruga za održavanje i eksploataciju u Evropi.

Za privredu Crne Gore najznačajniji je saobraćajni pravac i zajedno sa Lukom Bar predstavlja jedinstven sistem i vezu sa zemljama Centralne Evrope za teretni saobraćaj.

- **Pruga Nikšić - Podgorica** (otvorena pruga - 56,60 km), 1948. godine puštena je u saobraćaj kao pruga uzanog kolosjeka, a remontovana 1965. godine u prugu normalnog kolosjeka. Nakon remonta koji je počeo 2006. godine i obuhvatao je kompletnu zamjenu gornjeg stroja pruge na cijeloj dužini pruge, sa sanacijom trupa pruge na pojedinim dionicama, rekonstrukciju i sanaciju 12 tunela, elektrifikaciju i ugradnju savremenih signalno-sigurnosnih uređaja i adaptaciju staničnih zgrada, pruga je puštena u saobraćaj u oktobru 2012. godine. Na pruzi ima 9 mostova, 12 tunela i 45 propusta sa znatnim brojem krivina najmanjeg dozvoljenog radijusa ($R_{\min}=300\text{m}$) i maksimalnim dozvoljenim nagibom pruge ($i_{\max}=25\text{‰}$). Na pruzi ima 2 stanice, 2 ukrsnice, 6 stajališta 25 putnih prelaza. Geometrijski parametri pruge dozvoljavaju projektovane maksimalne brzine saobraćanja vozova od 75 do 100 km/h. Na ovoj pruzi trenutna maksimalna brzina je 75 km/h od Nikšića do Danilovgrada i 60 km/h na dionici od Danilovgrada do Podgorice. Postojeću brzinu u odvijanju željezničkog saobraćaja na dionici pruge Danilovgrad - Spuž uslovljavaju 3 pružna prelaza na dionici koji se nalaze na rastojanju manjem od 700m od najbližeg susjednog prelaza (putni prelaz Ždrebaonik) ili se nalaze u prostoru između ulaznih signala stanica (putni prelazi Pažići i Mlin Spuž), što iz uslova bezbjednosti odvijanja željezničkog saobraćaja nije dozvoljeno na osnovu postojećih zakonskih normi. Izgradnjom podvožnjaka i pristupnih saobraćajnica za nesmetanu komunikaciju građana koji gravitiraju ovim prelazima, stvoriće se nesmetani uslovi za odvijanje saobraćaja projektovanim brzinama. *Tri pomenuta putna prelaza koja su nakon rekonstrukcije pruge Nikšić – Podgorica ostala u privremenoj upotrebi (Ždrebaonik, Mlin Spuž i Pažići) biće ukinuta izgradnjom dva podvožnjaka (Pažići i Spuž) i izgradnjom pristupne saobraćajnice do najbližeg susjednog putnog prelaza (Ždrebaonik), tako da će ukupan broj putnih prelaza na ovoj pruzi biti 22.* Na dionici Spuž – Podgorica, naselja pored pruge u zoni Rogami – Zagorič i neodobreni prelazi preko pruge i kretanja prugom stanovništva koji gravitiraju ovim naseljima uslovljavaju da se iz bezbjedonosnih uslova saobraćaj odvija brzinom od 60 km/h.

- **Pruga Podgorica – Tuzi – Državna granica sa Albanijom** (otvorena pruga - 24,70 km), nije elektrificirana i puštena je u saobraćaj 1986. godine. Predstavlja dio međunarodne željezničke pruge Podgorica – Skadar. Na pruzi ima 5 mostova, 3 tunela i 24 propusta. Na pruzi postoji 1 stanica. Minimalni radijus krivine na pruzi iznosi 300 m, a maksimalni nagib 7,2‰. U periodu od 1992-2002. godine, pruga je bila zatvorena za saobraćaj, a nakon toga saobraćaju samo teretni vozovi. Pruga je projektovana za brzinu od 80 km/h, a trenutna maksimalna brzina iznosi 70 km/h do stanice Tuzi, a 35 km/h od stanice Tuzi do Državne granice sa Albanijom.

Jedan od prioriteta u ukupnom razvoju saobraćajnog sistema u Crnoj Gori jeste poboljšanje bezbjednosti u svim vidovima saobraćaja. Taj cilj zahtjeva redovno održavanje postojeće infrastrukture, investicije u nove saobraćajne kapacitete uz poštovanje standarda bezbjednosti, jačanje administrativnih kapaciteta, kontrolu i nadzor saobraćaja, obuku ljudi i javne kampanje u cilju da osigura odgovarajuće uslove koji će omogućiti nesmetano kretanje ljudi i roba.

Bezbjedan, siguran i efikasan željeznički sistem je pretpostavka ukupne socijalne, ekonomske i teritorijalne razvijenosti jedne zemlje.

Zastarjela infrastruktura zahtjeva visok nivo profesionalne posvećenosti kako bi se održao kontinuitet saobraćaja. Da bi se očuvala bezbjednost željezničkog saobraćaja i njen nivo podigao na veći stepen, u prethodnom periodu (Izveštaj o bezbjednosti za 2023.god.), postavljeni su određeni ciljevi, koji nijesu u potpunosti postignuti. Zato oni u narednom periodu treba da budu prioritet kako Željezničke infrastrukture tako i željezničkih prevoznika. Mjere koje su u prethodnom periodu sprovedene pri realizaciji postavljenih ciljeva, iako su dale rezultate, i dalje je potrebno kontinuirano sprovoditi.

Da bi se očuvala bezbjednost željezničkog saobraćaja i njen nivo podigao na veći stepen, u prethodnom periodu (Izveštaj o bezbjednosti za 2023. godinu) su bili postavljeni sljedeći ciljevi:

- **Povećanje radne i tehnološke discipline na svim radnim mjestima, posebno u izvršnoj službi**

U prethodnoj godini poseban akcenat u ostvarivanju pomenutog cilja bio je usmjeren ka radnicima izvršnih službi upravljača infrastrukture, željezničkih prevoznika i izvođača radova na pruži. Planirani cilj je dao željene rezultate, kada je u pitanju broj vanrednih događaja koji je smanjen sa 44 na 41, odnosno 14,58 %. Međutim, broj vanrednih događaja koji se odnosilo na učešće radnika izvršne službe je povećan za 100% (broj vanrednih događaja u kojima su učestvovali radnici izvršne službe u 2024. godini iznosio je 10, a u 2023. godini je bilo 5 vanrednih događaja)

- **Rješavanje pitanja dogradnje i modernizacije sistema željezničkog saobraćaja**

Nastavkom Izvođenja radova na sanaciji mostova i tunela, kao i i pojačanim redovnim održavanjem pruge, posebno na održavanju dionica pruge koje nijesu remontovane od 1976. godinere, stvoreni su preduslovi za sigurnije i bezbjednije odvijanje željezničkog saobraćaja. Ukupno posmatrano, broj vanrednih događaja u 2024. godini uzrokovanih tehničkim nedostacima na postrojenjima i voznim sredstvima je iznosio 16, a u 2023. godini je bilo 14 vanrednih događaja. Broj vanrednih događaja u 2024. godini uzrokovani nepažnjom putnika i trećih lica umanjen je sa 17 na 11, odnosno 35,29%. U 2025. godini planirana je dalja modernizacija infrastrukture, kvalitetnije tekuće održavanje kroz nabavku materijala, rezervnih dijelova i nove neophodne mehanizacije uz uvećanje budžetskih sredstava;

- **Obezbjedeње neprekidne kontrole u primjeni odgovarajućih pravila i propisa**

Kontrola primjene saobraćajnih propisa vršena je od strane neposrednih šefova radnih jedinica, rukovodilaca kao i od strane Službe unutrašnje kontrole koja je vršila kontrolu iz svih oblasti na cijeloj teritoriji upravljanja infrastrukturom, ukazivala na propuste u radu, negativnosti, a sve u cilju bezbjednog i urednog odvijanja željezničkog saobraćaja.

Kontrolori Službe unutrašnje kontrole Željezničke infrastrukture (ŽICG) u 2024. godini izvršili su: 641 kontrolu, sačinili 451 zapisnik o izvršenoj kontroli, ispostavili 190 izvještaja o izvršenoj kontroli, donijeli 130 rješenja o naloženim mjerama i podnijeli 8 prijedloga za pokretanje disciplinskog postupka. Navedene redovne i vanredne kontrole planirane su u skladu sa Pravilnikom o radu Službe unutrašnje kontrole shodno godišnjim i mjesečnim planovima rada, ukazanom potrebom u svrhu preventivnog djelovanja ili po nalogu ili zahtjevu nadležnih organa.

Službe unutrašnje kontrole Željezničke infrastrukture (ŽICG) radi sa redukovanim kapacitetima jer od sredine jula 2021. godine nije popunjeno mjesto kontrolora za saobraćajne poslove, od septembra 2022. godine nije popunjeno radno mjesto kontrolora za tehničko-pregledne poslove, a od decembra 2023. godine ni radno mjesto kontrolora za ETP;

- **Podizanje svijesti učesnika u drumskom saobraćaju o vlastitoj odgovornosti i naglasiti potrebu poštovanja znakova i propisa, putem medija i internet portala**

U 2024. godini nije bilo vanrednih događaja - kontakt voza i drumskih motornih vozila i tom prilikom nije bilo povrijeđenih ni smrtno stradalih osoba. U 2023. godini, također nije bilo vanrednih događaja kontaktom voza i drumskih vozila.

Za sprječavanja vanrednih događaja nastalih zbog neopreznog kretanja trećih lica po pruzi i u stanicama, ŽICG je u 2024. godini u skladu sa Zakonom o bezbjednosti, organizaciji i efikasnosti željezničkog prevoza, preduzela mjere koje se odnose na dodatno postavljanje obilježja sa upozorenjima na izvore opasnosti, zbog neovlašćenog pristupa.



Broj kontakata voza i neputujućih lica u 2024. godini prouzrokovao je 4 vanredna događaja što je umanjeno od 55,5% u odnosu na 2023. godinu, kada je bilo 9 ovakvih vanrednih događaja. Takođe, zabilježeno je i smanjenje nastalih posledica u smislu smrtno stradalih lica sa 10 u 2023. godini na 5 u 2024. godini.

Iako je u tekućoj godini veliki broj putnih prelaza bio u stanju smetnje i kvara, isti nisu bili uzroci vanrednih događaja već vozači drumskih vozila, biciklisti i pješaci koji nisu poštovali važeći propis tj. odstupali su od normalnog ponašanja pri prelazanju željezničke pruge;

– **Sprječavanje neovlašćenog pristupa, kretanja i zadržavanja na željezničkoj infrastrukturi**

Neovlašćeni pristup i kretanje željezničkom infrastrukturuom dovodi do neželjenih posljedica odnosno do povrjeđivanja i smrtnog stradanja. U 2025. godini ŽICG će inicirati sprovođenje mjera na povećanju nivoa svijesti o problemu neovlašćenog pristupa, kretanja i zadržavanja na željezničkoj infrastrukturi i poštovanja Pravilnika o unutrašnjem redu u željezničkom saobraćaju. Jedna od planiranih aktivnosti je edukacija stanovništva od strane predstavnika ŽICG i MUP-a Crne Gore, po pitanju opasnosti od nedozvoljenog kretanja i zadržavanja na staničnom području i otvorenoj pruzi, kao i upoznavanje i edukacija stanovništva uručivanjem prigodnih flajera i promotivnih materijala o čuvanju sopstvene bezbjednosti. Takođe, neophodno je razmotriti sa organima lokalnih uprava, mogućnost ograničenja pristupa željezničkoj pruzi (kroz naseljena mjesta), instaliranjem fizičkih prepreka, izgradnjom denivelisanih pješačkih prelaza i dr.

3.1 Praćenje i analiza zajedničkih pokazatelja bezbjednosti (za period od 01.01.-31.12.2024. godine sa upoređenjem na isti period 2023. godine)

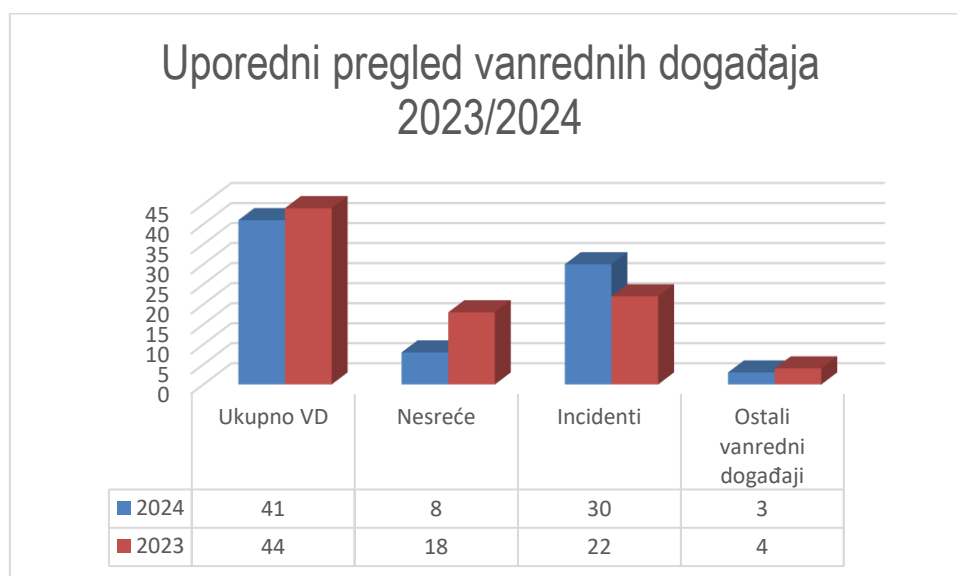
Praćenje i analiza zajedničkih pokazatelja bezbjednosti rađeni su u skladu sa *Pravilnikom o bližem sadržaju godišnjeg izvještaja o bezbjednosti u željezničkom saobraćaju i zajednički pokazatelji bezbjednosti* od člana 4 do člana 10 istog.

U 2024. godini dogodio se 41 vanredni događaja što predstavlja umanjeno od 6,82 % u odnosu na 2023. godinu, kada se dogodilo 44 vanredna događaja (Grafikon 1).

Od ukupnog broja vanrednih događaja u 2024. godini, 30 slučajeva spadaju u incidente što je uvećanje od 36,36 % u odnosu na 2023. godinu kada je evidentirano 22 incidenta.

U 2024. godini dogodilo se 8 nesreća na pugama kojima upravlja Željeznička Infrastruktura Crne Gore što predstavlja umanjeno od 55,56 % u odnosu na 2023. godinu kada se dogodilo 18 incidenata.

U 2024. godini dogodila su se 3 ostala vanredna događaja na pugama Željezničke Infrastrukture Crne Gore što predstavlja umanjeno za 25% u odnosu na 2023. godinu kada su se dogodila 3 incidenta.



Grafikon 1. Pregled broja vanrednih događaja u 2023. i 2024. godini

Analiza uzroka vanrednih događaja pokazuje sljedeće:

- Tehnički nedostaci na postrojenjima i voznim sredstvima su uzrokovali u 2024. godini 16 vanrednih događaja, što predstavlja povećanje za 14,29 % u odnosu na 2023. godinu;
- Zbog ličnih propusta željezničkih radnika (operatera, izvođača radova) u posmatranom periodu 2024. godine dogodilo se 10 vanrednih događaja, a u uporednom periodu 2023. godine dogodilo se 5 vanrednih događaja uzorkovanih ovim faktorom, što predstavlja povećanje od 100,00 %;
- Zbog više sile u posmatranom periodu 2024. godine dogodila su se 4 vanredna događaja, a u uporednom periodu 2023. godine dogodilo se 10 vanrednih događaja, što predstavlja smanjenje od 60,00 %.
- Zbog nepažnje i zlonamjernog djelovanja putnika i trećih lica u posmatranom periodu 2024. godine dogodilo se 11 vanrednih događaja – incidenta, dok su se u posmatranom uporednom periodu 2023. godine dogodilo 17 vanrednih događaja - incidenta što predstavlja smanjenje od 35,29 %.

Prekid saobraćaja zbog otklanjanja posledica vanrednih događaja u periodu od 01.01. do 31.12.2024. godine iznosi 92 h i 46 minuta, dok je u posmatranom uporednom periodu 2023. godine iznosio 128 h i 46 minuta što predstavlja smanjenje od 27,96 %.

U vanrednim događajima u posmatranom periodu 2024. godine usmrćeno je 5 lica, dok nije bilo lakše povrijeđenih lica, a u posmatranom upoređujućem periodu 2023. godine 10 usmrćenih lica, a teže su povređena 3 neputujuća lica.

Ukupna procijenjena šteta u 2024. godini koja je nastala u vanrednim događajima iznosi 89.934,36 €, dok je u 2023. godini iznosila 241.147,39 €. Od tog iznosa, šteta na objektima i postrojenjima ŽICG iznosi 15.175,85 €, a u toku 2023. godine je iznosila 40.259,94 €.

Tabela 2: Analiza vanrednih događaja 2023/2024 godina

Godina	Broj vozova		Ukupan broj vanrednih događaja	Odgovorni				Uzrok štete na infrastrukturi					
	putničkih	teretnih		ŽICG	Viša sila	Operateri	Treće lice	viša sila	nespuštanje pantografa	kontaktna mreža	energetska postrojenja	stanje kolosjeka	lični propust
2023	11129	4356	48	8	12	11	17	12	0	4	1	2	1
2024	10857	4289	41	10	4	16	11	4	0	3	0	1	6

U 2024. godini dogodilo se 9 vanrednih događaja u kojima su učestvovala vozna sredstva ŽPCG, dok su u 2023. godini učestvovala u 22 vanrednih događaja.

U 2024. godini dogodilo se 19 vanrednih događaja u kojima su učestvovali radnici i vozna sredstva MONTECARGO AD, dok su u 2023. godini učestvovala u 16 vanrednih događaja.

U 2024. godini i 2023. godini na putnim prelazima se nije dogodio nijedan vanredan događaj.

Zajednički pokazatelji bezbjednosti (član 4) prikazani su u sledećoj tabeli:

Tabela 3: Zajednički pokazatelji bezbjednosti

I	Ukupan i relativni broj teško povrijeđenih osoba		2020	2021	2022	2023	2024
1	putnici	broj	0	0	0	0	0
2	putnici	broj/voz km	0	0	0	0	0
3	putnici	broj/put km	0	0	0	0	0
4	zaposleni, uključujući i osoblje izvođača radova	broj	0	2	0	0	0
5	zaposleni, uključujući i osoblje izvođača radova	broj/voz km	0	1,74 E-06	0	0	0
6	korisnici putnih prelaza u nivou	broj	0	0	2	0	0
7	korisnici putnih prelaza u nivou	broj/voz km	0	0	1,96 E-06	0	0
8	osobe kojima nije dozvoljen pristup željezničkom području	broj	4	2	0	2	0
9	osobe kojima nije dozvoljen pristup željezničkom području	broj/voz km	3,780 E-06	1,74 E-06	0	1,55 E-06	0
10	ostali	broj	0	0	0	0	0
11	ostali	broj/voz km	0	0	0	0	0
II	Ukupan i relativni broj poginulih osoba		2020	2021	2022	2023	2024
1	putnici	broj	0	0	0	1	0

2	putnici	broj/voz km	0	0	0	7,75 E-07	0
3	putnici	broj/put km	0	0	0	1,126 E-06	0
4	zaposleni, uključujući i osoblje izvođača radova	broj	0	1	0	0	0
5	zaposleni, uključujući i osoblje izvođača radova	broj/voz km	0	8,7 E-07	0	0	0
6	korisnici putnih prelaza u nivou	broj	0	0	0	0	0
7	korisnici putnih prelaza u nivou	broj/voz km	0	0	0	0	0
8	osobe kojima nije dozvoljen pristup željezničkom području	broj	3	1	1	1	5
9	osobe kojima nije dozvoljen pristup željezničkom području	broj/voz km	1,976 E-06	9,890 E-07	8,7 E-07	9,81 E-07	3,84 E-06
10	ostali	broj	0	0	0	0	0
11	ostali	broj/voz km	0	0	0	0	0
III	Ukupan i relativni broj teško povrijeđenih osoba u sudarima vozova sa želj. vozilima		2020	2021	2022	2023	2024
1	putnici	broj	0	0	0	0	0
2	putnici	broj/voz km	0	0	0	0	0
3	putnici	broj/put km	0	0	0	0	0
4	zaposleni, uključujući i osoblje izvođača radova	broj	0	1	0	0	0
5	zaposleni, uključujući i osoblje izvođača radova	broj/voz km	0	8,7 E-07	0	0	0
6	korisnici putnih prelaza u nivou	broj	0	0	0	0	0
7	korisnici putnih prelaza u nivou	broj/voz km	0	0	0	0	0
8	osobe kojima nije dozvoljen pristup željezničkom području	broj	0	0	0	0	0
9	osobe kojima nije dozvoljen pristup željezničkom području	broj/voz km	0	0	0	0	0
10	ostali	broj	0	0	0	0	0
11	ostali	broj/voz km	0	0	0	0	0
IV	Ukupan i relativni broj poginulih osoba u sudarima vozova sa želj. vozilima		2020	2021	2022	2023	2024
1	putnici	broj	0	0	0	0	0

2	putnici	broj/voz km	0	0	0	0	0
3	putnici	broj/put km	0	0	0	0	0
4	zaposleni, uključujući i osoblje izvođača radova	broj	0	0	0	0	0
5	zaposleni, uključujući i osoblje izvođača radova	broj/voz km	0	0	0	0	0
6	korisnici putnih prelaza u nivou	broj	0	0	0	0	0
7	korisnici putnih prelaza u nivou	broj/voz km	0	0	0	0	0
8	osobe kojima nije dozvoljen pristup željezničkom području	broj	0	0	0	0	0
9	osobe kojima nije dozvoljen pristup željezničkom području	broj/voz km	0	0	0	0	0
10	ostali	broj	0	0	0	0	0
11	ostali	broj/voz km	0	0	0	0	0
V	Ukupan i relativni broj teško povrijeđenih osoba u sudarima vozova sa preprekama		2020	2021	2022	2023	2024
1	putnici	broj	0	0	0	0	0
2	putnici	broj/voz km	0	0	0	0	0
3	putnici	broj/put km	0	0	0	0	0
4	zaposleni, uključujući i osoblje izvođača radova	broj	0	0	0	0	0
5	zaposleni, uključujući i osoblje izvođača radova	broj/voz km	0	0	0	0	0
6	korisnici putnih prelaza u nivou	broj	0	0	0	0	0
7	korisnici putnih prelaza u nivou	broj/voz km	0	0	0	0	0
8	osobe kojima nije dozvoljen pristup željezničkom području	broj	0	0	0	0	0
9	osobe kojima nije dozvoljen pristup željezničkom području	broj/voz km	0	0	0	0	0
10	ostali	broj	0	0	0	0	0
11	ostali	broj/voz km	0	0	0	0	0
VI	Ukupan i relativni broj poginulih osoba u sudarima vozova sa preprekama		2020	2021	2022	2023	2024
1	putnici	broj	0	0	0	0	0

2	putnici	broj/voz km	0	0	0	0	0
3	putnici	broj/put km	0	0	0	0	0
4	zaposleni, uključujući i osoblje izvođača radova	broj	0	0	0	0	0
5	zaposleni, uključujući i osoblje izvođača radova	broj/voz km	0	0	0	0	0
6	korisnici putnih prelaza u nivou	broj	0	0	0	0	0
7	korisnici putnih prelaza u nivou	broj/voz km	0	0	0	0	0
8	osobe kojima nije dozvoljen pristup željezničkom području	broj	0	0	0	0	0
9	osobe kojima nije dozvoljen pristup željezničkom području	broj/voz km	0	0	0	0	0
10	ostali	broj	0	0	0	0	0
11	ostali	broj/voz km	0	0	0	0	0
VII	Ukupan i relativni broj teško povrijeđenih osoba u iskliznućima vozova		2020	2021	2022	2023	2024
1	putnici	broj	0	0	0	0	0
2	putnici	broj/voz km	0	0	0	0	0
3	putnici	broj/put km	0	0	0	0	0
4	zaposleni, uključujući i osoblje izvođača radova	broj	0	0	0	0	0
5	zaposleni, uključujući i osoblje izvođača radova	broj/voz km	0	0	0	0	0
6	korisnici putnih prelaza u nivou	broj	0	0	0	0	0
7	korisnici putnih prelaza u nivou	broj/voz km	0	0	0	0	0
8	osobe kojima nije dozvoljen pristup željezničkom području	broj	0	0	0	0	0
9	osobe kojima nije dozvoljen pristup željezničkom području	broj/voz km	0	0	0	0	0
10	ostali	broj	0	0	0	0	0
11	ostali	broj/voz km	0	0	0	0	0
VIII	Ukupan i relativni broj poginulih osoba u iskliznućima vozova		2020	2021	2022	2023	2024
1	putnici	broj	0	0	0	0	0

2	putnici	broj/voz km	0	0	0	0	0
3	putnici	broj/put km	0	0	0	0	0
4	zaposleni, uključujući i osoblje izvođača radova	broj	0	0	0	0	0
5	zaposleni, uključujući i osoblje izvođača radova	broj/voz km	0	0	0	0	0
6	korisnici putnih prelaza u nivou	broj	0	0	0	0	0
7	korisnici putnih prelaza u nivou	broj/voz km	0	0	0	0	0
8	osobe kojima nije dozvoljen pristup željezničkom području	broj	0	0	0	0	0
9	osobe kojima nije dozvoljen pristup željezničkom području	broj/voz km	0	0	0	0	0
10	ostali	broj	0	0	0	0	0
11	ostali	broj/voz km	0	0	0	0	0
IX	Ukupan i relativni broj teško povrijeđenih u nesrećama na putnim prelazima		2020	2021	2022	2023	2024
1	putnici	broj	0	0	0	0	0
2	putnici	broj/voz km	0	0	0	0	0
3	putnici	broj/put km	0	0	0	0	0
4	zaposleni, uključujući i osoblje izvođača radova	broj	0	0	0	0	0
5	zaposleni, uključujući i osoblje izvođača radova	broj/voz km	0	0	0	0	0
6	korisnici putnih prelaza u nivou	broj	0	0	2	0	0
7	korisnici putnih prelaza u nivou	broj/voz km	0	0	1,96 E-06	0	0
8	osobe kojima nije dozvoljen pristup željezničkom području	broj	0	0	0	0	0
9	osobe kojima nije dozvoljen pristup željezničkom području	broj/voz km	0	0	0	0	0
10	ostali	broj	0	0	0	0	0
11	ostali	broj/voz km	0	0	0	0	0
X	Ukupan i relativni broj poginulih osoba u nesrećama na putnim prelazima		2020	2021	2022	2023	2024
1	putnici	broj	0	0	0	0	0

2	putnici	broj/voz km	0	0	0	0	0
3	putnici	broj/put km	0	0	0	0	0
4	zaposleni, uključujući i osoblje izvođača radova	broj	0	0	0	0	0
5	zaposleni, uključujući i osoblje izvođača radova	broj/voz km	0	0	0	0	0
6	korisnici putnih prelaza u nivou	broj	0	0	0	0	0
7	korisnici putnih prelaza u nivou	broj/voz km	0	0	0	0	0
8	osobe kojima nije dozvoljen pristup željezničkom području	broj	0	0	0	0	0
9	osobe kojima nije dozvoljen pristup željezničkom području	broj/voz km	0	0	0	0	0
10	ostali	broj	0	0	0	0	0
11	ostali	broj/voz km	0	0	0	0	0
XI	Ukupan i relativni broj teško povrijeđenih osoba uzrokovan voznim sredstvima u pokretu		2020	2021	2022	2023	2024
1	putnici	broj	0	0	0	0	0
2	putnici	broj/voz km	0	0	0	0	0
3	putnici	broj/put km	0	0	0	0	0
4	zaposleni, uključujući i osoblje izvođača radova	broj	0	1	0	0	0
5	zaposleni, uključujući i osoblje izvođača radova	broj/voz km	0	8,7 E-07	0	0	0
6	korisnici putnih prelaza u nivou	broj	0	0	0	0	0
7	korisnici putnih prelaza u nivou	broj/voz km	0	0	0	0	0
8	osobe kojima nije dozvoljen pristup željezničkom području	broj	2	2	0	1	0
9	osobe kojima nije dozvoljen pristup željezničkom području	broj/voz km	1,890 E-06	1,74 E-06	0	7,75 E-07	0
10	ostali	broj	0	0	0	0	0
11	ostali	broj/voz km	0	0	0	0	0
XII	Ukupan i relativni broj poginulih osoba uzrokovan voznim sredstvima u pokretu		2020	2021	2022	2023	2024
1	putnici	broj	0	0	0	1	0

2	putnici	broj/voz km	0	0	0	7,75 E-07	0
3	putnici	broj/put km	0	0	0	1,126 E-06	0
4	zaposleni, uključujući i osoblje izvođača radova	broj	0	1	0	0	0
5	zaposleni, uključujući i osoblje izvođača radova	broj/voz km	0	8,7 E-07	0	0	0
6	korisnici putnih prelaza u nivou	broj	0	0	0	0	0
7	korisnici putnih prelaza u nivou	broj/voz km	1	1	0	0	0
8	osobe kojima nije dozvoljen pristup željezničkom području	broj	1	0	1	8	4
9	osobe kojima nije dozvoljen pristup željezničkom području	broj/voz km	9,890 E-07	0	9,81 E-07	6,20 E-06	3,07 E-06
10	ostali	broj	0	0	0	0	0
11	ostali	broj/voz km	0	0	0	0	0
XIII	Ukupan i relativni broj teško povrijeđenih osoba u požarima u voznim sredstvima		2020	2021	2022	2023	2024
1	putnici	broj	0	0	0	0	0
2	putnici	broj/voz km	0	0	0	0	0
3	putnici	broj/put km	0	0	0	0	0
4	zaposleni, uključujući i osoblje izvođača radova	broj	0	0	0	0	0
5	zaposleni, uključujući i osoblje izvođača radova	broj/voz km	0	0	0	0	0
6	korisnici putnih prelaza u nivou	broj	0	0	0	0	0
7	korisnici putnih prelaza u nivou	broj/voz km	0	0	0	0	0
8	osobe kojima nije dozvoljen pristup željezničkom području	broj	0	0	0	0	0
9	osobe kojima nije dozvoljen pristup željezničkom području	broj/voz km	0	0	0	0	0
10	ostali	broj	0	0	0	0	0
11	ostali	broj/voz km	0	0	0	0	0
XIV	Ukupan i relativni broj poginulih osoba u požarima u voznim sredstvima		2020	2021	2022	2023	2024
1	putnici	broj	0	0	0	0	0

2	putnici	broj/voz km	0	0	0	0	0
3	putnici	broj/put km	0	0	0	0	0
4	zaposleni, uključujući i osoblje izvođača radova	broj	0	0	0	0	0
5	zaposleni, uključujući i osoblje izvođača radova	broj/voz km	0	0	0	0	0
6	korisnici putnih prelaza u nivou	broj	0	0	0	0	0
7	korisnici putnih prelaza u nivou	broj/voz km	0	0	0	0	0
8	osobe kojima nije dozvoljen pristup željezničkom području	broj	0	0	0	0	0
9	osobe kojima nije dozvoljen pristup željezničkom području	broj/voz km	0	0	0	0	0
10	ostali	broj	0	0	0	0	0
11	ostali	broj/voz km	0	0	0	0	0
XV	Ukupan i relativni broj teško povrijeđenih osoba u ostalim nesrećama		2020	2021	2022	2023	2024
1	putnici	broj	0	0	0	0	0
2	putnici	broj/voz km	0	0	0	0	0
3	putnici	broj/put km	0	0	0	0	0
4	zaposleni, uključujući i osoblje izvođača radova	broj	0	0	0	0	0
5	zaposleni, uključujući i osoblje izvođača radova	broj/voz km	0	0	0	0	0
6	korisnici putnih prelaza u nivou	broj	0	0	0	0	0
7	korisnici putnih prelaza u nivou	broj/voz km	0	0	0	0	0
8	osobe kojima nije dozvoljen pristup željezničkom području	broj	2	0	0	0	0
9	osobe kojima nije dozvoljen pristup željezničkom području	broj/voz km	1,890 E-06	0	0	0	0
10	ostali	broj	0	0	0	0	0
11	ostali	broj/voz km	0	0	0	0	0
XVI	Ukupan i relativni broj poginulih osoba u ostalim nesrećama		2020	2021	2022	2023	2024
1	putnici	broj	0	0	0	0	0

2	putnici	broj/voz km	0	0	0	0	0
3	putnici	broj/put km	0	0	0	0	0
4	zaposleni, uključujući i osoblje izvođača radova	broj	0	0	0	0	0
5	zaposleni, uključujući i osoblje izvođača radova	broj/voz km	0	0	0	0	0
6	korisnici putnih prelaza u nivou	broj	0	0	0	0	0
7	korisnici putnih prelaza u nivou	broj/voz km	0	0	0	0	0
8	osobe kojima nije dozvoljen pristup željezničkom području	broj	0	1	0	0	1
9	osobe kojima nije dozvoljen pristup željezničkom području	broj/voz km	0	8,7 E-07	0	0	7,68 E-07
10	ostali	broj	0	0	0	0	0
11	ostali	broj/voz km	0	0	0	0	0

U 2024. godini kao i 2023. godini nije bilo vanrednih događaja na putnim prelazima. Međutim, ukrštanje pruge i puta u nivou uvijek predstavlja bezbjedonosni rizik i u sprječavanje vanrednih događaja na putnim prelazima osim upravljača infrastrukturom treba da se uključi čitav niz javnih službi, organizacija i udruženja (upravljači puteva, policija, nevladina udruženja koja se bave problemima i prevencijom u saobraćaju i sl.) kako bi prevencija bila djelotvorna, i što je najvažnije, životi ljudi spašeni.

U prošlosti su mnogi putni prelazi bili sagrađeni u skladu sa potrebama učesnika u drumskom saobraćaju, i to prije svega za pristup do njihove nepokretne imovine. U ovim slučajevima su interesi pojedinaca nadjačali zakonodavni okvir. Još više zabrinjava činjenica da se svake godine lome polubranici na putnim prelazima što je je svakako povezano s prilično niskim nivoom saobraćajne kulture učesnika u drumskom saobraćaju, a istovremeno znači da viši stepen zaštite putnih prelaza ne znači, odnosno ne pruža, apsolutno povećanje nivoa bezbjednosti. Najefikasniji način da se smanje tragične posljedice na putnim prelazima jeste izvršiti ukrštanje željezničke pruge i javnog puta van nivoa.

Pokazatelji bezbjednosti koji se odnose na prevoz opasnih materija (član 6) prikazani su u sledećoj tabeli:

Tabela 4: Pokazatelji bezbjednosti koji se odnose na prevoz opasnih materija

Ukupan i relativni broj nesreća vezanih za prevoz opasnih materija		2020	2021	2022	2023	2024
nesreće u kojima učestvuje najmanje jedno željezničko vozilo koje prevozi opasnu robu	broj	0	0	0	0	0
nesreće u kojima učestvuje najmanje jedno željezničko vozilo koje prevozi opasnu robu	broj/voz km	0	0	0	0	0
broj nesreća u kojima je došlo do oslobađanja opasne robe	broj	0	0	0	0	0

broj nesreća u kojima je došlo do oslobađanja opasne robe	broj/voz km	0	0	0	0	0
---	-------------	---	---	---	---	---

Pokazatelji koji se odnose na samoubistva (član 7) prikazani su u sledećoj tabeli:

Tabela 5: Pokazatelji koji se odnose na samoubistva

Ukupan i relativni broj samoubistava		2020	2021	2022	2023	2024
samoubistva	broj	0	0	1	1	2
samoubistva	broj/voz km	0	0	9,81 E-07	7,75 E-07	1,54 E-06

U 2024. godini dogodila su se 2 samoubistva.

U cilju sprečavanja vanrednih događaja koji su nastali zbog neopreznog kretanja trećih lica po pruži i u stanicama, a za posledicu su imali usmrćenje i teške tjelesne povrede, ŽICG je u skladu sa Zakonom o bezbjednosti, organizaciji i efikasnosti željezničkog prevoza, postavila niz znakova upozorenja koja obavještavaju neovlašćena lica o zabranjenom pristupu i izvorima opasnosti.

ŽICG je u saradnji sa organima lokalne uprave Glavnog grada Podgorica i Ministarstvom kapitalnih investicija pokrenula aktivnosti na izradi projekta izgradnje zaštitne ograde, sa ciljem sprečavanja nedozvoljenog kretanja trećih lica na staničnom području u Podgorici prema naselju Stari aerodrom u Podgorici i smanjenja ove vrste vanrednih događaja. Imajući u vidu značajna finansijska sredstva za realizaciju traže se izvori finansiranja.

Pokazatelji bezbjednosti koji se odnose na događaje koji prethode nesrećama (član 8) prikazani su u sledećoj tabeli:

Tabela 6: Pokazatelji bezbjednosti koji se odnose na događaje koji prethode nesrećama

Ukupan i relativni broj događaja koji prethode nesrećama			2020	2021	2022	2023	2024
1	slomljene šine	broj	1	0	0	2	1
2	slomljene šine	broj/voz km	9,890 E-07	0	0	1,55 E-06	7,68 E-07
3	izvijanje i druge deformacije koloseka	broj	0	0	0	0	0
4	izvijanje i druge deformacije koloseka	broj/voz km	0	0	0	0	0
5	pogrešno pokazivanje signalnih znakova	broj	0	0	0	0	0
6	pogrešno pokazivanje signalnih znakova	broj/voz km	0	0	0	0	0
7	prolazak pored signala koji zabranjuje dalju vožnju uz prolazak opasne tačke	broj	0	0	0	0	1
8	prolazak pored signala koji zabranjuje dalju vožnju uz prolazak opasne tačke	broj/voz km	0	0	0	0	7,68 E-07

9	prolazak pored signala koji zabranjuje dalju vožnju bez prolaska opasne tačke	broj	0	0	0	0	0
10	prolazak pored signala koji zabranjuje dalju vožnju bez prolaska opasne tačke	broj/voz km	0	0	0	0	0
11	slomljeni točkovi na vozilima u saobraćaju	broj	0	0	0	0	0
12	slomljeni točkovi na vozilima u saobraćaju	broj/voz km	0	0	0	0	0
13	slomljene osovine na vozilima u saobraćaju	broj	0	0	0	0	0
14	slomljene osovine na vozilima u saobraćaju	broj/voz km	0	0	0	0	0

Pokazatelji za izračunavanje ekonomskih posledica nesreća (član 9) prikazani su u sledećoj tabeli:

Tabela 7: Pokazatelji za izračunavanje ekonomskih posledica nesreća

Vrijednost ekonomskih posljedica nesreća		2020	2021	2022	2023	2024
smrtni slučajevi	broj	1	2	2	9	5
teško povrijeđeni	broj	4	4	2	2	0
lakše povrijeđeni	broj	-	-	1	1	0
broj smrtnih slučajeva i ozbiljno povrijeđenih pomnožen sa vrijednošću prevencije žrtava	€	370.000	620.000	565.000	2.312.500	1.051.136
broj smrtnih slučajeva i ozbiljno povrijeđenih pomnožen sa vrijednošću prevencije žrtava	€/voz km	3,49 E-01	5,40 E-01	5,54 E-01	1,79	8,07 E-01
troškovi štete nanosene životnoj sredini	€	0	0	0	0	0
troškovi štete nanosene životnoj sredini	€/voz km	0	0	0	0	0
troškovi štete nanosene voznim sredstvima ili infrastrukturi	€	205.635	127.707	158.390	241.147,93	89.934,36
troškovi štete nanosene voznim sredstvima ili infrastrukturi	€/voz km	1,94 E-01	1,11 E-01	1,55 E-01	1,87 E-01	0,69 E-01
kašnjenje izazvano nesrećama	h	101,01	60,60	235,90	184,75	92,77
troškovi kašnjenja izazvanih nesrećama	€	-	-	-	-	-
troškovi kašnjenja izazvanih nesrećama	€/voz km	-	-	-	-	-

Visina troškova kašnjenja izazvanih nesrećama nije iskazana, zbog toga što Ugovorom o korišćenju željezničke infrastrukture između ŽICG i operatera nije definisana cijena kašnjenja vozova po minutu.

Pokazatelji koji se odnose na tehničku bezbjednost infrastrukture (član 10) prikazani su u sledećoj tabeli:

Tabela 8: Pokazatelji koji se odnose na tehničku bezbjednost infrastrukture

Pokazatelji koji se odnose na tehničku bezbjednost infrastrukture		2020	2021	2022	2023	2024
procenat kolosjeka sa sistemom automatske zaštite voza u radu	%	100	100	100	100	100
procenat voznih kilometara na kojima se koriste sistemi automatske zaštite voza	%	100	100	100	100	100
broj neosiguranih putnih prelaza	broj	7	6	12	13	13
broj neosiguranih putnih prelaza	broj/pruž km	2,81 E-02	2,81 E-02	4,82 E-02	5,19 E-02	5,19 E-02
broj neosiguranih putnih prelaza	broj/kolos km	7,77 E-02	7,77 E-02	1,55 E-02	1,69 E-01	1,69 E-01
broj ručno osiguranih putnih prelaza u nivou	broj	0	0	0	0	0
broj ručno osiguranih putnih prelaza u nivou	broj/pruž km	0	0	0	0	0
broj ručno osiguranih putnih prelaza u nivou	broj/kolos km	0	0	0	0	0
broj automatski osiguranih putnih prelaza u nivou sa upozorenjem za korisnike	broj	7		3	4	4
broj automatski osiguranih putnih prelaza u nivou sa upozorenjem za korisnike	broj/pruž km	3,22 E-02	3,22 E-02	1,21 E-02	1,60 E-02	1,60 E-02
broj automatski osiguranih putnih prelaza u nivou sa upozorenjem za korisnike	broj/kolos km	1,04 E-01	1,04 E-01	3,89 E-02	5,18 E-02	5,18 E-02
broj automatski osiguranih putnih prelaza u nivou sa zaštitom za korisnike	broj	16		19	18	broj 18
broj automatski osiguranih putnih prelaza u nivou zaštitom za korisnike	broj/pruž. km	4,82 E-02	4,82 E-02	7,64 E-02	7,19 E-02	7,19 E-02
broj automatski osiguranih putnih prelaza u nivou zaštitom za korisnike	broj/kolos. km	1,55 E-01	1,55 E-01	2,46 E-01	2,33 E-01	2,33 E-01
broj automatski osiguranih putnih prelaza u nivou zaštitom za na strani kolosjeka	broj	-	-	-	-	-
broj automatski osiguranih putnih prelaza u nivou zaštitom za na strani kolosjeka	broj/pruž km	-	-	-	-	-

broj automatski osiguranih putnih prelaza u nivou zaštite za na strani kolosjeka	broj/kolos. km	-	-	-	-	-
--	----------------	---	---	---	---	---

3.2 Mjere bezbjednosti inicirane nesrećama (karakteristični primjeri vanrednih događaja)

U narednoj tabeli prikazani su karakteristični vanredni događaji koji su inicirali mjere bezbjednosti:

Tabela 9: Karakteristični vanredni događaji

Vanredni događaji koji su inicirali mjere bezbjednosti			Usvojene mjere bezbjednosti
Datum	Mjesto nesreće	Opis	
24.03.2024.	336+500 Trebiljevo - Kolašin	Nestanak napona na dijelu pruge Mojkovac – Kolašin	Zamjenjen štapni izolator na sekcionaru za male brzine
29.07.2024.	300+510 Podgorica - Kruševo	Nalet voza 433 na treće lice	Upozoravanje javnosti o opasnostima prelaska željezničke pruge na nedozvoljenim mjestima
17.10.2024.	396+380 Podgorica - Bioče	Požar na voznoj lokomotivi 461-041 voza 6102	Upoznavanje osoblja preko Poučavanja o načinu protivpožarne zaštite

Izvor podataka: Knjiga evidencije vanrednih događaja ŽICG – S80

Dana 24.03.2024. godine u 20:40 h došlo je do nestanka napona u kontaktnoj mreži na dijelu pruge Mojkovac – Kolašin, vanrednog događaja – incidenta. Prilikom vožnje lokalnog putničkog voza 6105 u 20.40 h stao na otvorenoj pruzi u km 336+500 na rastojanju Trebiljevo Kolašin zbog nestanka napona u kontaktnoj mreži. Ekipa KM Mojkovac je izašla na teren i zamjenila štapni izolator na sekcionaru za male brzine kontaktne mreže na magacinskom kolosjeku ukrsnice Trebiljevo.

Uzrok: Loš kvalitet štapnog izolatora usled čega je došlo do proboja, kratkog spoja.

Posljedica: Prekid saobraćaja trajao od 20:40 do 23:12 h što je prouzrokovalo kašnjenje vozova br: 6105 +152 min, 6104 +185 min i 432 +64 min.

Odgovornost: Nema odgovornosti radnika željeznice.

Dana 29.07.2024. godine u 05:29 h u km 300+500 između stanice Bijelo Polje i ukrsnice Kruševo, došlo je do vanrednog događaja – značajne nesreće – usmrćenja trećeg lica usled naleta voza 433.

Uzrok: Nepropisno i nedozvoljeno kretanje trećih lica na željezničkom području.

Posljedica: Prekid saobraćaja trajao od 05.29 h do 09.07 h dana 29.07.2024. godine (218 min). što je prouzrokovalo kašnjenje lokalnih putničkih vozova br: 433 +218 min i 6101+162 min.

Odgovornost: Treće lice.

Dana 17.10.2024. godine u km 396+380 u 17:23 h, prilikom vožnje voza 6102 između stanice Podgorica i ukrsnice Bioče, došlo je do vanrednog događaja – ostala nesreća, požara u mašinskom prostoru vozne lokomotive 461-041.

Uzrok: Tehnička mana izolacije kompresora i neblagovremeno reagovanje termičke zaštite.

Posljedica: Prekid saobraćaja 153 min, procjenjena materijalna šteta na lokomotivi 461-041 od 41.657,50 eura

Odgovornost: Nema odgovornosti željezničkih radnika.

3.3 Preduzete mjere i aktivnosti za poboljšanje stanja bezbjednosti u željezničkom saobraćaju

U cilju sprječavanja vanrednih događaja koji su nastali zbog neopreznog kretanja trećih lica po pruzi i u službenim mjestima, a za posledicu su imali usmrćenje i teške tjelesne povrede, ŽICG je u skladu sa Zakonom o bezbjednosti, organizaciji i efikasnosti željezničkog prevoza, postavila niz znakova upozorenja koja obavještavaju neovlašćena lica o zabranjenom pristupu i izvorima opasnosti.



Prioritete u održavanju građevinske infrastrukture dat je radovima na održavanju gornjeg stroja.

Nedostaci na gornjem stroju nastali u periodu između srednjih i glavnih opravki (remonta pruge) koji se uočavaju tokom redovnih pregleda pruge od strane radnika ŽICG otklanjaju se u okviru tekućeg održavanja pruge. Ukoliko se nedostaci koji su uočeni pregledima ne mogu otkloniti u kratkom roku, a ugrožavaju bezbjednost odvijanja željezničkog saobraćaja uvode se lagane vožnje, odnosno smanjuju brzine kretanja vozova do otklanjanja nedostataka.

Ukoliko se neki od uočenih nedostataka ne mogu otkloniti kroz tekuće održavanje pruge o istom se upoznaje Sektor za investicije i strana ulaganja koji preduzima mjere iz svoje nadležnosti i dalje inicira rješavanje ovih problema u okviru investicionih projekata.

Tokom 2024. godine, u skladu sa odobrenim sredstvima iz Budžeta za tekuće održavanje javne željezničke infrastrukture, s ciljem očuvanja i podizanja nivoa bezbjednosti, izvršen je niz aktivnosti na gornjem i donjem stroju pruge, i to:

- ugrađeno 5.112 novih kolosječnih pragova,
- ugrađeno 169 polovnih kolosječnih pragova,
- ugrađena skretnička građa u količini od 5.060 m',
- ugrađeno 1.700 m³ novog tucanika,
- izvedeno planiranje zastorne prizme u dužini od 80.000 m,
- linijskom pobijačicom izregulisano je 45.100 m',
- skretničkom podbijačicom izregulisano je 39 skretnica,

- izvršena zamjena ishabanih šina u krivinama u dužini od 3.700 m,
- sanirano četiri loma (prsnuća) šina.

Navedenim radovima je poboljšano stanje kolosjeka na način:

- zamjenom drvenih pragova smanjen je broj laganih vožnji;
- sanirano loše stanje drvene građe na skretnicama i na taj način omogućena njihova funkcionalnost za duži vrfemenski period;
- dopunom tucanika i mašinskim oblikovanjem-uređenjem zastorene prizme povećan bočni otpor kolosjeka i na taj način poboljšano stanje kolosječne rešetke i obezbjeđenje kolosjeka od deformacija kolosjeka i dodatnog naprezanja u šinama od uticaja visokih temperatura u ljetnim mjesecima;
- mašinskim regulisanjem kolosjeka su sanirane greške u geometriji kolosjeka i skretnica, povećana stabilnost kolosjeka na mjestima uočenih deformacija i nakon radova masovne zamjene pragova;
- zamjenom ishabanih šina u 7 krivina u spoljnjem traku, od kojih u jednoj i u unutrašnjem traku, na dionici Bratonožići - Podgorica eliminisane su greške u geometriji kolosjeka u pogledu širine i stabilnosti kolosjeka.

Sprečavanju vanrednih događaja značajan doprinos je dala i čuvarska služba. Čuvari pruge i mostova su svojim obilascima pruge i mostova po grafikonima ophodnje i mjerenjima dilatacionih sprava uočavali slaba mjesta na gornjem i donjem stroju pruge i svojim informacijama pomogli u preventivnim djelovanjima u sprečavanju uzroka vanrednih događaja.

Značajan dio vremena je utrošen na uklanjanju sitnog i krupnog rastinja u pružnom pojasu pruge u cilju uređenja kolosjeka, sprečavanja požara i poboljšanja vizuelnog stanja i sprečavanja mogućeg pada drveća na kontaktnu mrežu i kolosjek.

U 2024. godini na signalno- sigurnosnim uređajima je bilo ukupno 1.964 smetnje u ukupnom trajanju 8982 časova. U ovaj broj smetnji su uračunate sve smetnje nastale na SS uređajima bez obzira jesu li sve bile u domenu otklanjanja SS službe ili su bile u domenu otklanjanja drugih službi, a uzrokovane od strane drugih faktora.

Na staničnim SS-uređajima su se desile 1189 smetnji, a na putnim prelazima 775 smetnji.

Zbog većih kvarova i nedostatka rezervnih djelova isključeno je iz rada 4 putna prelaza, pa je bezbjednost na istim osigurana u skladu sa važećim propisima i procedurama (davanje naloga i stajanje vozova sa upozoravanjem zvučnom signalizacijom ispred putnog prelaza).

Veliki broj smetnji na staničnim SS uređajima uzrokovan je kvarovima izolovanih odsijeka i neispravnosti skretnica usled visokih temperatura u ljetnjem periodu. Zbog visokih temperatura dolazi do proputovanja šina i proboja izolovanih odsijeka. Na putnim prelazima veliki broj kvarova uzrokovan je lomovima motki od strane učesnika u saobraćaju. Takođe usled mašinskog održavanja kolosijeka i održavanja infrastrukture na putnim prelazima nastaju kvarovi usled nepravilnih vožnji TMD što se ne može izbjeći. Na broj smetnji utiče u velikoj mjeri starost uređaja nestabilno napajanje uređaja električnom energijom, nedostatak kadra, dotrajalog kablovske mreže. Tokom predhodnih 12 mjeseci službe za signalno-sigurnosne uređaje su zamjenile stacionarne baterije u ukrsnici Bioče i stanici Bijelo Polje. Izvršena je zamjena magnetno-šinskih kontakata sa senzorima točka u stanici Golubovci, Virpazar i Sutomore i ukrsnicama Zeta, Bioče, Bratonožići i Lutovo. Otklonjeni su kvarovi na uređaju u stanici Podgorica i na putnim prelazima koji su trajali duži vremenski period zbog nedostatka rezervnih djelova (elektronskih kartica).

Zastarjelost tehnologije, nedostatak rezervnih dijelova i odliv stručnog kadra na održavanju signalno- sigurnosnih uređaja su bili uzroci čestih kvarova uređaja i signala. Iz navedenih razloga, a uzimajući u obzir značaj signalno - sigurnosnog sistema za upravljanje i regulisanje željezničkog saobraćaja i za bezbjednost željezničkog saobraćaja, ovom podsystemu se mora posvetiti naročita pažnja traženjem mogućnosti da se ispravnost uređaja i signala podigne na veći nivo (nabavka rezervnih dijelova za postojeće uređaje, angažovanje stručnih ljudi - spoljnih saradnika za opravku uređaja van upravljača infrastrukturom za opravku postojećih

uređaja i modernizacija - nabavka novih uređaja). Slična situacija je i sa pružnom telefonijom kao i sa održavanjem elektovučnih postrojenja.

U toku 2024 .godine na kontaktnoj mreži desilo se 13 vanrednih događaja na kojim je uz prisutvo prvostepene i drugostepene komisije dat detaljan opis, obrazloženje nastanka vanrednog događaja i procjena štete koja je nastala prilikom vanrednog događaja. Ukupno trajanje beznaponskog stanja kao posledica ovih vanrednih događaja iznosilo je 60 h 37 min.

Tabela 10: Vanredni događaji na kontaktnoj mreži u 2024. godini

Redn i broj	Datum i vrijeme nastanka vanrednog događaja	Trajanje beznaponskog stanja (h)	Uzrok vanrednog događaja	Kilometarski položaj i dio pruge
1.	04.01.2024. 19:21 h	4 h 19 min	Nalet voza 6102 na slomljenu konzolu kontaktne mreže	Km 301+550 (Bijelo Polje – Mijatovo Kolo)
2.	22.01.2024. 20:55 h	5 h 53 min	Lom pantografa vozne lokomotive 461-042, voza 45776	Km 448+750 (Sutomore - Bar)
3.	23.01.2024. 03:25 h	7 h 35 min	Lom pantografa CAF 104-106 voza 36160	Km 453+450 (Sutomore - Bar)
4.	09.02.2024. 04:35 h	2 h 30 min	Nestanak napona na dijelu Golubovci - Bar	Km 415+859 (ukrsnica Golubovci)
5.	10.02.2024. 20:08 h	6 h 41 min	Lom pantografa voza 432, lokomotiva 461-040	Km 437+8300 (Virpazar - Sutomore)
6.	19.03.2024. 08:10 h	3 h 25min	Nestanak napona pri vožnji 6100 na dijelu pruge Kolašin-Mojkovac	Km 330+610 (Mojkovac - Kolašin)
7.	24.03.2024. 20:40 h	2 h 32 min	Nestanak napona pri vožnji 6105 na dijelu Mojkovac Kolašin	Km 331+000 (ukrsnica Trebaljevo)
8.	26.03.2024. 10:11 h	2 h 16 min	Oštećenje stuba KM usled rada TMD-a	Km 402+236 (Zlatica - Podgorica)
9.	29.03.2024. 15:53 h	4 h 15 min	Nestanak napona na dijelu pruge EVP Podgorica-PSN Bratonožići	Km 400+900 (Zlatica - Podgorica)
10.	02.07.2024. 11:40 h	0 h 59 min	Pad stabala na obilazni vod i optički kabl	Km 415+800 do 424+400 (Golubovci - Zeta)
11.	03.07.2024. 06:33 h	2 h 43 min	Nestanak napona usled kidanja nosećeg užeta kontaktne mreže	Km 299+450 (Bijelo Polje – Mijatovo Kolo)
12.	13.09.2024. 20:11 h	8 h 39 min	Havarija kod kontaktne mreže prilikom vožnje voza 7109	Km 9+585 (Nikšić - Ostrog)
13.	22.11.2024. 12:50 h	8 h 50 min	Nestanak napona na dijelu pruge Trebešica - Bratonožići	Km 359+350 (Trebešica - Lutovo)

Stručnim osposobljavanjem izvršnih radnika putem redovnog i vanrednog poučavanja povećava se preventivno djelovanje na bezbjednost saobraćaja. Svrha redovnog poučavanja

je upoznavanje izvršnih radnika sa stručnim znanjima potrebnim za kvalitetno obavljanje poslova i sprovodi se kroz postupke planiranja, sprovođenja i provjere. Vanredno poučavanje se vrši kod učestalih propusta zaposlenih, kao i utvrđenih uzroka vanrednih događaja i prilikom uvođenja novih tehnologija i propisa.

Članom 81 stav 1 Zakon o bezbjednosti, organizaciji i efikasnosti željezničkog prevoza propisano je „Redovna provjera stručne osposobljenosti željezničkih radnika mora se obavljati svake dvije godine i obuhvata provjeru poznavanja propisa o bezbjednosti željezničkog saobraćaja.“

4 MONTECARGO

4.1 Ostvarivanje planiranih ciljeva bezbjednosti

Akcionarsko društvo "MONTECARGO" Podgorica (u daljem tekstu Društvo) kao željeznička kompanija u skladu sa Direktivom EK 2204/49/EC (Direktiva za bezbjednost u željezničkom saobraćaju) i Zakonom o bezbjednosti, organizaciji i efikasnosti željezničkog prevoza, u obavezi je da jasno prepoznaje i sprovodi bezbjednosne operacije i obaveze kroz Sistem za upravljanje bezbjednošću (SUB). Poslovníkom SUB-a kao glavnim dokumentom o upravljanju bezbjednošću u željezničkom saobraćaju, obuhvaćen je cijeli ciklus procesa i obaveza koje ima kao Društvo, i detaljno opisana raspodjela i obaveze u Društvu, način kontrole različitih nivoa upravljanja, uključujući zaposlene i njihove predstavnike na svim nivoima. U Društvu je u toku uspostavljanje sistema upravljanja kvaliteteom u skladu sa zahtjevinma Standarda MEST EN ISO 9001:2016 i u skladu sa zahtjevima ovog standarda, ustanovljen je Registar rizika Društva, br. 8156/9-1 od 29.11.2024.godine, u kome su identifikovani rizici koji se tiču i SUB-a.

Kao registrovani teretni operater Montecargo je obavezan da svoju djelatnost realizuje u skladu sa sledećim dokumentima:

- Licenca za prevoz – broj 05 od 20.10.2024.godine do 20.10.2029. godine
- Sertifikat o bezbjednosti za prevoz sa važnošću od 06.11.2020.godine do 06.11.2025.godine
- DIO A – EIN broj ME1120150000 i DIO B – EIN broj ME1220150000,
- ECM sertifikat – kao entitet zadužen za održavanje voznih sredstava br. ME/31/0024/0001 od 09.06.2024. do 09.06.2026.godine.

Kao vlasnici vagona, Društvo upravlja sa prve tri funkcije ECM-a:

1. Funkcija upravljanja održavanjem,
2. Funkcija razvoja održavanja i
3. Funkcija upravljanja održavanjem kolskog parka,

a četvrtu Funkciju pružanja održavanja ustupaju Društvu OŽVS, čija je djelatnost održavanje željezničkih voznih sredstava.

Zakonski osnov za izradu Godišnjeg izvještaja o bezbjednosti je Zakon o bezbjednosti, organizaciji i efikasnosti željezničkog saobraćaja i Pravilnik o bližem sadržaju godišnjeg izvještaja o bezbjednosti u željezničkom saobraćaju i zajedničkim pokazateljima bezbjednosti. Na osnovu člana 36 Zakona i u skladu sa Pravilnikom AD MONTECARGO kao željeznički prevoznik izradio je Godišnji izvještaj o bezbjednosti željezničkog saobraćaja za 2024.godinu.

Glavni cilj Društva u 2024.godini u dijelu bezbjednosti je bilo održavanje postojećeg stepena bezbjednosti željezničkog saobraćaja, kao i njegovo stalno unapređivanje i poboljšanje. Poboljšanje i unapređenje je bilo sprovedeno ne samo kroz poštovanje i primjenu zakonske, podzakonske regulative, pravilnika i uputstava, već kroz rasprave i prijedloge kroz dnevne aktivnosti u Društvu, jer uočavanjem određenih prepreka tokom operacija i procesa koje je

trebalo otkloniti, preduzimale su sve potrebne mjere kako bi se ostvario napredak u smislu bezbjednosti u saobraćaju.

Konkretna mjera i aktivnosti, odnosno ciljevi bezbjednosti Društva u 2024.godini koje su preduzete radi kontrole rizika u cilju održavanja nivoa bezbjednosti su:

1. Redovna servisiranja, mjesečne periodične provjere (mjesečni, tromjesečni, šestomjesečni i godišnji kontrolno – tehnički pregledi) i glavni remont (redovne investicione opravke) vozni sredstava u skladu sa Pravilnikom o načinu održavanja željezničkih vozila;
2. Profesionalna edukacija osoblja kroz redovno spovedene edukacione planove i testove kojim periodično provjeravamo znanje zaposlenih u skladu sa pravilnicima i zakonima koji regulišu ovu oblast. (Pravilnik 646 i Zakon o bezbjednosti, organizaciji i efikasnosti željezničkog saobraćaja), a posebno u domenu koji se odnosi na osoblje koje direktno učestvuje u obavljanju i organizaciji prevoza robe;
3. Zdravstvena sposobnost osoblja se provjerava periodičnim medicinskim pregledima u skladu sa Pravilnikom o zdravstvenim uslovima koje moraju ispunjavati željeznički radnici i potpisanim Ugovorom o pružanju usluga – ljeckarskih pregleda zaposlenih broj 8071 od 24.11.2023.godine, JU DOM ZDRAVLJA GLAVNOG GRADA Podgorica do 25.11.2024.godine, nakon čega je u skladu sa planom javnih nabavki i isticanja ugovora, sklopljen Ugovor za nabavku usluge ljeckarski pregledi sa ZU DOM ZDRAVLJA GLAVNOG GRADA br. 8035 od 25.11.2024.godine;
4. Operacije Upravljanja Društva koje su vezane za teretne vozove, obavljaju se u skladu sa zakonodavstvom Crne Gore, kao i dokumentacijom i procedurama koje se uzimaju kao značajne za bezbjednost:
 - Planiranje i redovno organizovanje i usklađivanje kretanja vozova prema zahtjevima i u koordinaciji sa ŽICG i u skladu sa Redom vožnje 2023/2024.godine,
 - Saradnja sa drugim licima (upravljač infrastrukture, proizvođačima, radionicama za održavanje, licima zaduženim za održavanje, imaocima vozila, davaocima usluga i nabavnom službom),
 - Razmjena i raspored osoblja, opreme i vozni sredstava na osnovu znanja, vještina, odgovornosti i dužnosti,
 - U slučaju vanrednog događaja prilikom upravljanja vozovima, Društvo ima imenovanu Prvostepenu i Drugostepenu Komisiju (tročlana komisija koju čine stručni ljudi iz oblasti saobraćaja i mašinstva) koja zajednički sa Komisijom ŽICG vrši istragu i analizu slučaja, a zatim i preduzima odgovarajuće mjere kojima je cilj da spriječi budući slični događaj. Istraga i analiza slučaja vrši se u skladu sa Uputstvom o postupcima za slučaj vanrednog događaja,
 - Upravljanje kompetencijama, gdje Izvršni direktor preko odgovarajućih službi, provjerava razloge koji su doveli do vanrednog događaja,
 - Planiranje i obezbjeđenje finansijskih sredstava za održavanje vozni sredstava kako bi eliminisali tehničke i druge nedostatke koji utiču na bezbjednost i kvalitet usluge;
5. Nabavku opreme, materijala i usluga vršena je kroz jasno preciziranu proceduru datu Zakonom o javnim nabavkama, tako što dio zahtjeva koji se odnosi na snabdijevanje tehničkih specifikacija koje uključuju sve elemente i tehničke karakteristike opreme ili materijala potrebnog za nabavku daju stručna lica Društva u skladu sa standardima i propisima;
6. Kontrola i razmjena informacija kojima se obezbjeđuje da izvođači radova odnosno isporučioi materijala i opreme izvršavaju obaveze koje se odnose na bezbjednost i razmjenu relevantnih informacija prema mjerodavnim ugovorno definisanim zahtjevima;

7. Informisanje zaposlenih o postupcima koji su sprovedeni ili se planiraju realizovati u cilju rješavanja bezbjedonosnih pitanja koja su od istih identifikovana;
8. Realizuje se permanentan rad na uspostavljanju Sistema za upravljanje bezbjednošću. Od 19 zakonom propisanih procedura u Poslovniku SUB-a, Montecargo je razradio prve tri procedure koje se odnose na: I – Mjere za kontrolu rizika u obavljanju djelatnosti željezničkog prevoznika; II – Kontrola rizika u vezi sa održavanjem i nabavkom; III – Kontrola rizika prilikom izvođenja radova i isporučivanja materijala i opreme. Na ostalim tačkama, procedurama i rizicima se radi. Društvo posjeduje Strategiju upravljanja rizicima AD "Montecargo" Podgorica. Ustanovljen je Registar rizika Društva, br. 8156/9-1 od 29.11.2024.godine, u kome su identifikovani rizici koji se tiču i SUB-a;
9. Društvo je izradilo i usvojilo dokument Strategija upravljanja rizicima sa Registrom rizika;
10. Društvo je u procesu procedure primjene standarda: MEST ISO 9001:2016, MEST ISO 19001:2018 i MEST ISO 45001:2018 kao i izrade Poslovnika integrisanog sistema menadžmenta;
11. Interna komunikacija je regulisana organizacionom strukturom sa tačno definisanom obavezom i odgovornošću svih u strukturi Društva vezanih za bezbjednost. Eksterna je regulisana zakonima i pravilima kojima su jasno definisane institucije iz polja bezbjednosti (Uprava za željeznice, Ministarstvo kapitalnih investicija, policija itd.), kao i sa drugim kompanijama, korisnicima usluga koji svojim učešćem doprinose kontroli bezbjednosti.

Ovim materijalom daju se osnovni pokazatelji obima rada, upravljanja rizicima, kontrolnim aktivnostim, praćenju i procjeni sistema stanja bezbjednosti za razmatrani period.

4.2 Uporedni pregled planiranih bezbjedonosnih ciljeva i zajedničkih pokazatelja bezbjednosti

U 2024.godini bezbjednost željezničkog prevoza robe je očuvana, a planirani prevoz robe je uspješno izvršen.

U izvještajnom periodu saobraćalo je 3.970 teretnih maršutnih vozova, ostvareno 285.772,5 voznih kilometara, prevezeno 1.113.434,50 tona robe i ostvareno 135.128.436 NTKM (sve u međunarodnom saobraćaju, lokalnog nema). Evidentirano je 16 vanrednih događaja u kojima je jedan od učesnika AD MONTECARGO.

4.3 Praćenje i analiza zajedničkih pokazatelja bezbjednosti

4.3.1 Podaci o zajedničkim pokazateljima bezbjednosti (pokazatelji koji se odnose na nesreće, na prevoz opasnih materija, na samoubistva, na događaje koji predhode nesrećama i za izračunavanje ekonomskih posledica nesreća)

U razmatranom periodu ukupno je bilo 16 vanrednih događaja u kojima je jedan od učesnika AD MONTECARGO.

U narednoj tabeli prikazan je broj vanrednih događaja po vrstama i prema ukupnom i relativnom broju:

Tabela 11: Vanredni događaji

Vrsta nesreće	Ukupan broj	Relativni broj
Sudar voza sa željezničkim vozilom	0	0

Sudar voza sa preprekom unutar slobodnog profila	0	0
Iskliznuća vozova	0	0
Nesreće na putnim prelazima u nivou	0	0
Nesreće u kojima su stradala lica koja su uzrokovane voznim sredstvima u pokretu, izuzimaju se samoubistva i pokušaj samoubistva,	3	1,04 E-05
Požari u željezničkim vozilima	3	1,04 E-05
Ostale nesreće	10	3,49 E-05
UKUPNO	16	5,59 E-05

U navedenom ukupnom broju vanrednih događaja bilo je dvoje poginulih trećih lica i jedno poginulo lice usled kontakta sa kontaktnom mrežom i nastalog strujnog udara.

U posmatranom periodu kao teretni operater MONTECARGO nije imao prevoza opasnih materija, zato i nema relevantnih podataka za ovu vrstu pokazatelja.

Takođe, nema pokazatelja koji se odnose na samoubistva, jer u vanrednim događajima u kojima je bio učesnik MONTECARGO samoubistva nijesu bila uzrok vanrednih događaja.

4.3.2 Pokazatelji za izračunavanje ekonomskih posledica nesreća

Pri izračunavanju troškova prevencije žrtava, smrtnih slučajeva, teških povreda i lakših povreda, posmatrane su posebno i izračunate u skladu sa članom 11 Pravilnika o bližem sadržaju godišnjeg izveštaja o bezbjednosti u željezničkom saobraćaju i zajedničkim pokazateljima bezbjednosti, a troškovi kašnjenja u skladu sa članom 12 istog Pravilnika.

Tabela 12: Izračunavanje troškova prevencije žrtava, smrtnih slučajeva, teških povreda i lakših povreda

Vrsta vrednovanja pokazatelja	Vrijednost izražena u novcu (€)
Vrijednost prevencije žrtava	Nema procjene
Troškovi štete nanесeni životnoj sredini	Nema procjene
Troškovi kašnjenja usled nesreće	32.014,39
Troškovi materijalne štete nanесene željezničkim vozilima ili infrastrukturi	7.633,37
UKUPNO	55.132,62

4.3 Razvoj bezbjednosti na željeznici

U posmatranom periodu nema relevantnih podataka o usvojenim mjerama bezbjednosti da bismo procijenili koje nesreće iniciraju mjere bezbjednosti. U 2024.godini tokom aktivnosti Društva nije bilo značajnih nesreća, niti drugih incidenata i nezgoda koje bi obzirom na posledice ili okolnosti inicirale ispostavljanje posebnih bezbjedonosnih mjera. Promovisali smo osnovne postulate bezbjednosti i podizali svijest zaposlenih u poboljšanju bezbjednosti.

4.4 Ocjena rizika bezbjednosti

Na osnovu realizovanog obima rada, broja i strukture nesreća, procjene rizika, bezbjednosnih mjera i definisane odgovornosti zaposlenih, stiče se sveobuhvatan uvid u stanje bezbjednosti i može se dati opšta ocjena da je bezbjednost željezničkog prevoza robe očuvana, a prevoz robe uspješno izvršen.

Pokazatelji ovakvog stanja bezbjednosti saobraćaja vozova i prevoza robe je broj nesreća, koji su za uzrok imali propuste zaposlenih (bila je 1 nesreća), a zbog tehničke mane na voznim sredstvima nije bilo nesreća.

Do ovakvog nivoa bezbjednosti doveo je nivo tehničkog stanja voznih sredstava, zbog pravovremenog i u planiranom obimu vršenog tekućeg održavanja i velikog investicionog ciklusa izvedenog tokom 2023 i 2024. godine na lokomotivama i vagonima. Investicionim opravkama na lokomotivama nije se desila nijedna promjena koja bi uticala na bezbjednost. Pri remontu i modernizaciji teretnih vagona, tehničke performanse vučenih vozila podignute u skladu sa savremenim tehničkim zahtjevima. Takođe nivo obučenosti voznog osoblja koje je preduzimalo potrebne mjere i postupke za bezbjedno odvijanje saobraćaja, naročito voznih sredstava koja su uključena u eksploataciju u posmatranom periodu.

U Društvu tokom 2024.godine nije bilo potrebe za primjenom zajedničkih bezbjedonosnih metoda za procjenu i ocjenu rizika jer nije bilo značajnih promjena, organizacionih, tehničkih i eksploatacionih.

4.5 Predlozi za poboljšanje nivoa bezbjednosti željezničkog saobraćaja

U cilju poboljšanja bezbjednosti željezničkog saobraćaja, AD MONTECARGO u svom izvještaju o bezbjednosti za 2024. godinu je predložilo sledeće mjere:

- Dosledna primjena propisa, opisa radnih obaveza i poštovanje radnog vremena od strane željezničkog osoblja,
- Posebnu pažnju posvetiti nesrećama u željezničkom saobraćaju, koje istražuje Nacionalno tijelo za istraživanje nesreća, da se po utvrđivanju uzroka dešavanja istih izvrši upoznavanje prevoznika i upravljača infrastrukture sa uzrocima i mjerama koje bi trebalo da se preduzmu kako bi se kroz analizu ocjene rizika i opasnosti uticalo na smanjenje mogućnosti nastanka (npr. organizovanjem sastanaka o bezbjednosti željezničkog saobraćaja i tematskih radionica, gdje bi medijator bio Nacionalno tijelo i Uprava za željeznice),
- Polazeći od činjenice da se za prepoznavanje zajedničkih rizika u prevozu uzimaju u obzir i poslovni procesi i poslovne aktivnosti koje ima upravljač infrastrukture, podizanje nivoa ispravnosti elemenata infrastrukture koje se ogleda kroz poboljšanje stanja pruga i postrojenja sa naročitim akcentom na stanje ispravnosti signalno-sigurnosnih i telekomunikacionih uređaja,
- Potrebno je permanentno praćenje izmjena i dopuna direktiva EU i objavljenih novih, kako u skladu sa njima bi se vršile izmjene i dopune propisa i nacionalnih pravilnika.

4.6 Stanje tehničke ispravnosti voznih sredstava

4.6.1 Lokomotive

Društvo u svom voznom parku ima 15 lokomotiva različitih serija koje karakteriše značajan stepen zastarjelosti. Od ukupnog broja, u saobraćaju se tokom izvještajne godine nalazilo prosječno 9 lokomotiva koje su u potpunosti zadovoljile potrebe za izvršenjem obima prevoza.

Vuča teretnih vozova se obavljala elektro lokomotivama serije 461 na elektrificiranim prugama, a dizel elektro lokomotivama serije 661 i 644 na neelektrificiranoj pruzi Podgorica – Tuzi – Bajze, kao i na staničnim manevrma u Podgorici, Nikšiću i Baru.

Elektro lokomotive serije 461 su prosječne starosti 51 godina, dizel elektro lokomotive serije 661 starosti 53 godine, a dizel elektro lokomotive serije 644 starosti 51 godina.

Uprkos nepovoljnoj starosnoj strukturi lokomotiva, značajnim ulaganjem finansijskih sredstava u investiciono i tekuće održavanje i zalaganjem zaposlenih, održan je kontinuitet ispravnosti lokomotiva sa posebnim akcentom datim održavanju uređaja vezanih za bezbjednost željezničkog saobraćaja (kočnice, autostop uređaj, budnik, donji stroj vozila, itd). U narednoj tabeli dati su osnovni podaci o lokomotivama (godina proizvodnje, datum prethodne investicione opravke, broj pređenih kilometara od izvršene glavne opravke, kao i ukupno pređeni kilometri lokomotiva) U 2022, 2023 i 2024 .godini je odrađen veliki investicioni ciklus u skladu sa Planom optimizacije voznih sredstava.

Tabela 13 : Stanje lokomotiva na dan 31. decembar 2023. godine

R. br.	Lokomotiva	Godina proizvodnje	Posljednja GO	Ukupno pređeni kilometri	Ukupno pređeni km od GO do 31. decembra 2022. godine	Napomena
1.	461-026	1972	03.11.2021	4 162 879	347 560	Ispravna
2.	461-027	1972	10.11.2018	-	-	Iznajmljena Beograd
3.	461-030	1972	31.05.2023	-	-	Iznajmljena Beograd
4.	461-031	1973	27.12.2013	3 996 260	30 797	Čeka investicionu opravku
5.	461-037	1973	01.11.2017	3 344 383	475 063	Ispravna
6.	461-038	1973	26.10.2023	2 744 504	50 094	Ispravna
7.	461-042	1974	29.06.2023	4 218 884	120 731	Ispravna
8.	461-044	1974	12.05.2023	3 441 612	261 800	Ispravna
9.	661-142	1961	30.06.2006	4 418 196	199 999	Čeka investicionu opravku
10.	661-269	1972	30.09.2018	2 221 977	75 568	Ispravna
11.	661-326	1970	30.11.2017	2 173 886	145 239	Ispravna
12.	644-007	1973	24.04.2016	1 969 696	116 061	Ispravna
13.	644-013	1973	23.06.2015	1 520 395	124 284	Ispravna
14.	644-015	1973	20.11.2007	1 028 302	254 481	Ispravna
15.	644 -024	1973	31.12.2007	857 900	249 973	Ispravna

U tabelama koje slijede dati su podaci (broj defekata, ispravnost po danima, procenati spravnosti i pređeni kilometri u 2024 godini) koji se odnose na elektrolokomotive AD Montecarga.

Tabela 14: Pregled broja defekata elektro lokomotiva

R. br.	Lokomotiva	Broj defekata po mjesecima												Ukupno
		I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XI I	
1.	461 – 026	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	0	4	16
2.	461 - 027	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3.	461 – 030	0	2	1	2	2	0	0	0	0	0	0	0	7
4.	461 – 031	0	0	0	0	0	3	1	1	6	0	0	2	13
5.	461 – 037	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	3	5	10
6.	461 – 038	9	7	4	3	1	4	2	2	5	1	3	7	48
7.	461 – 042	4	3	10	1	1	0	1	6	8	3	4	2	43
8.	461 - 044	1	2	1	1	1	0	1	0	6	1	0	1	15
Ukupno:		16	18	17	8	6	8	6	10	26	6	10	21	152

Tabela 15: Pregled ispravnosti elektro lokomotiva serije 461

R. br	Lokomotiva	Ispravnost po danima												Ukupno
		I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	
1.	461 – 026	29	27	27	30	31	30	31	30	30	31	30	31	357
2.	461 - 027	0	0	0	0	31	0	0	0	0	0	0	0	31
3.	461 – 030	0	20	30	30	31	30	24	22	0	0	0	0	187
4.	461 – 031	0	0	0	0	0	16	29	12	26	31	30	18	162
5.	461 – 037	23	23	0	0	0	0	0	0	0	0	29	16	91
6.	461 – 038	25	22	31	30	31	30	31	31	29	30	24	30	344
7.	461 – 042	28	27	30	30	31	4	8	30	20	29	28	31	296
8.	461 - 044	25	28	30	30	28	17	31	31	29	31	30	21	332
Ukupno:		130	147	148	150	183	127	154	157	134	152	171	147	1800

Tabela 16 : Procenat ispravnosti elektro lokomotiva serije 461

R. br.	Lokomotiva	Procenati spravnosti %												Ukupno
		I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	
1.	461 – 026	88,4	85,06	81,18	96,53	96,53	91,53	97,58	93,55	98,47	93,82	97,78	85,62	92,17
2.	461 - 027	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3.	461 – 030	0	0	90,59	92,50	93,89	98,89	72,18	70,97	0	0	0	0	43,25
4.	461 – 031	0	0	0	0	0	46,94	87,90	34,95	62,92	96,24	97,78	52,82	39,96
5.	461 – 037	69,49	76,58	0	0	0	0	0	0	0	0	87,64	38,31	22,66
6.	461 – 038	68,41	69,40	91,53	92,64	98,06	89,17	91,26	94,62	85,42	89,11	74,31	90,73	86,22
7.	461 – 042	83,06	86,06	80,51	96,53	95,56	11,67	21,77	82,26	52,64	89,38	81,81	88,44	72,47
8.	461 - 044	77,02	91,67	93,15	95,25	79,72	52,78	98,12	98,92	87,50	96,37	95,00	63,17	85,72
Ukupno:		48,25	51,09	54,62	59,18	57,97	48,87	58,60	59,40	48,36	58,11	66,79	52,38	55,30

Iz tabele se vidi da je procenat ispravnosti elektro lokomotiva iznosio 55,30%, bez kontrolno – tehničkih pregleda. Procenat ispravnosti izračunat je po tome koliko je lokomotiva bila u saobraćaju u časovima, i ovoliki procenat je zadovoljavajući, posebno ako se uzme u obzir starost lokomotiva.

Tabela 17: Pređeni kilometri za elektro lokomotive serije 461

R. br.	Serija i broj lokomotive	Pređeni kilometri												Ukupno
		I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	
1.	461-026	11201	9412	9700	6263	5174	4826	7560	9423	8493	6786	8113	10840	97791
2.	461-027	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.	461-030	-	6170	6930	3755	5210	3309	1147	-	-	-	-	-	26521
4.	461-031	-	-	-	-	-	-	4640	4320	3246	5879	5275	6466	29826
5.	461-037	5059	6191	-	-	-	-	-	-	-	-	1800	8894	21944
6.	461-038	2682	4115	3557	3380	3753	2141	4244	5559	3880	1914	3338	7111	45674
7.	461-042	12586	4699	4653	5733	5502	2	2061	7487	3865	5564	5562	10153	67867

8.	461-044	7858	11147	8244	5025	5538	2503	8292	10252	8080	6541	7221	6553	87254
Ukupno:		39386	35564	26154	20401	19967	9472	26797	37041	27564	26684	31309	50017	376877

Društvo u svom radnom parku posjeduje tri dizel elektro lokomotive serije 661, od kojih su u saobraćaju lokomotive 661-269 i 661-326.

Tabela 18: Broj defekata dizel elektro lokomotiva serije 661

R.b r.	Lokomotiva	Broj defekata												Ukupno
		I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XI I	
1.	661-142													
2.	661-269	0	0	1	0	0	2	0	1	1	1	1	2	9
3.	661-326	0	1	0	1	1	0	0	1	1	0	0	0	5
Ukupno:		0	1	1	1	1	2	0	2	2	1	1	2	14

Tabela 19: Ispravnosti dizel elektro lokomotiva serije 661

R. br	Lokomotiva	Ispravnost po danima												Ukupno
		I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	
1.	661-142	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2.	661-269	31	29	31	30	31	29	31	31	30	31	30	29	363
3.	661-326	31	29	31	29	31	26	31	24	28	31	30	31	352
Ukupno:		62	58	62	59	62	55	62	55	58	62	60	60	715

Tabela 20: Procenat ispravnosti dizel elektro lokomotiva serije 661

R. br.	Lokomotiva	Procenat ispravnosti %												Ukupno
		I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	
1.	661-142	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2.	661-269	96,24	98,85	94,49	95,00	97,78	88,61	97,85	90,32	94,44	93,55	91,67	85,48	93,69
3.	661-326	94,35	98,85	97,85	90,42	94,44	80,83	97,85	71,64	89,03	98,92	98,89	95,16	92,35
Ukupno:		95,29	98,85	96,17	92,71	96,11	84,72	97,85	80,98	91,73	96,23	95,28	90,32	93,02

Tabela 21: Pređeni kilometri za dizel elektrolokomotive serije 661

R. br.	Lokomotiva	Pređeni kilometri												Ukupno
		I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	
1.	661-142													
2.	661-269	487	768	676	494	1149	277	1023	1417	1243	885	960	574	9953
3.	661-326	1119	1206	820	609	1006	577	819	207	1582	1020	953	1373	11291
Ukupno:		1606	1974	1496	1103	2155	854	1842	1624	2825	1905	1913	1947	21244

Društvo u svom radnom parku posjeduje četiri dizel elektro lokomotive serije 644.

Tabela 22: Broj defekata dizel elektro lokomotiva serije 644

R. br.	Lokomotiva	Broj defekata												Ukupno
		I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	
1	644-007	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
2	644-013	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1	1	0	4
3	644-015	3	0	3	0	0	0	0	0	1	0	0	1	8
4	644-024	0	0	2	0	0	0	2	2	1	0	1	0	8
Ukupno:		3	0	5	0	0	0	3	3	2	1	2	2	21

Iz tabele se vidi da je broj defakata na dizel elektro lokomotivama serije 644 vrlo nizak uprkost starosti istih.

Tabela 23: Ispravnosti dizel elektro lokomotiva serije 644

R. br.	Lokomotiva	Ispravnost po danima												Ukupno
		I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	
1.	644-007	31	2	0	0	0	0	0	0	0	0	12	14	59
2.	644-013	31	29	31	31	31	25	31	31	30	31	5	6	312
3.	644-015	27	28	31	31	31	30	31	31	29	31	30	24	354
4.	644-024	31	29	31	31	31	30	23	29	27	31	29	31	353
Ukupno:		120	88	93	93	93	85	85	91	86	93	76	75	1078

Iz tabele se vidi da je ispravnost po danima dizel elektro lokomotiva 644 bila na veoma visokom nivou uzimajući u obzir da izvlači teške vozove iz rudnika Boksita do stanice Nikšić kao i rad na staničnoj manevri u stanici Bar.

Tabela 24: Procenat ispravnosti dizel elektro lokomotiva serije 644

R. br.	Lokomotiva	Procenat ispravnosti %												Ukupno
		I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	
1.	644-007	100,0	4,74	0	0	0	0	0	0	0	0	38,33	44,76	15,65
2.	644-013	96,77	94,25	97,85	93,89	96,25	78,06	97,98	95,83	92,22	93,41	15,42	17,74	80,80
3.	644-015	78,63	92,39	94,62	98,89	97,78	98,89	96,24	97,85	86,53	98,92	95,00	73,92	92,47
4.	644-024	95,30	94,83	92,88	94,31	97,22	97,08	65,46	83,74	86,11	97,31	87,78	95,16	90,59
Ukupno:		92,67	71,55	71,33	71,77	72,81	68,50	64,92	69,35	66,21	72,41	59,13	57,89	69,87

Iz tabeli se vidi da je procenat ispravnosti veoma visok uprkos činjenici da se lokomotive nalaze duži period u eksploataciji.

Tabela 25: Pređeni kilometri za dizel elektro lokomotive serije 644

R. br.	Lokomotiva	Pređeni kilometri												Ukupno
		I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	
1	644-007	27	-	-	-	1	-	-	-	11	-	366	721	1126
2	644-013	606	1481	997	392	654	621	1333	1465	1411	476	230	74	9740
3	644-015	419	1148	607	1556	1106	668	1314	1678	1199	901	1063	435	12094
4	644-024	1731	1687	633	767	727	658	428	1060	618	1037	832	705	10883
Ukupno:		2783	4316	223	2715	2488	1947	3075	4203	3239	2414	2491	1935	33843

4.6.2 Vučena sredstva – teretna kola

Za organizaciju prevoza robe Društvo raspolaže sa ukupno 403 teretna vagona, raznih serija, prosječne starosti od oko 33 godine i ukupne nosivosti od 20.392,50 tona.

U narednim tabelama je predstavljena struktura i raspoloživost teretnih vagona, kao i starosna struktura i nosivost po pojedinim serijama.

Tabela 26: Struktura i raspoloživost teretnih vagona - 31. decembar 2024. godine

Red. Broj	Slovna serija	Brojčana serija	Popisani vagoni		Nepopisani vagoni	Vagoni na ter.bivših republika	Ukupno
			Tip »1«	Tip »0«			
1.	Gbs-z	150	-	1	1	1	3
2.	Gas-z	190	-	2	3	2	7
3.	Hbis	225	2	-	-	-	2
4.	Kgs	332	-	-	1	-	1
5.	Rs-z	390	1	-	-	-	1
6.	Rs	391	2	-	-	-	2

7.	Regs	392	43	7	1	-	51
8.	Sgns	455	26	-	-	-	26
9.	Eaos	537	23	-	-	-	23
10.	Eas	595	234	20	3	6	263
11.	Eas-z	596	18	3	-	-	21
12.	Zaes	788	-	-	3	-	3
	Ukupno		349	33	12	9	403
	Procenat		86,60 %	8,18 %	2,98 %	2,24 %	100 %

U skladu sa odredbama Pravilnika o načinu održavanja željezničkih vozila, na teretnim vagonima vlasništva Društva, vrše se redovne aktivnosti na tekućem održavanju istih, kao i aktivnosti na redovnom (investicionom) održavanju, koje slijedi nakon isteka roka revizije. Za 2024. godinu, u okviru godišnjeg Ugovora sa AD OŽVS ukupno na trinaest (13) vagona urađena je redovna opravka (RO), dok nije bilo produženja roka redovne opravke (PRO).

Takođe je u okviru tekuće opravke (TO) sa otkačivanjem, koju realizuje AD OŽVS, izvršena opravka je na 643 vagona, od čega na 609 vagona u vlasništvu Društva i 34 vagona stranih vlasnika. Navedene remonte je pratila nabavka rezervnih djelova i potrošnog materijala, koja je tekla utvrđenom dinamikom i u skladu sa usvojenim Planom javnih nabavki.

Društvo realizuje TO bez otkačivanja, kako naših, tako i stranih vagona u svojim organizacionim jedinicama za održavanje kola u Podgorici, Nikšiću, Baru i Bijelom Polju.

U 2024. godini, u okviru TO bez otkačivanja, naše ekipe su opravile:

- u stanici Podgorica156 vagona (130 vagona u vlasništvu Društva i 26 stranih vagona)
- u stanici B. Polje2.058 vagona (879 vagona u vlasništvu Društva i 1179 stranih vagona)
- u stanici Nikšić2.729 vagona (2725 vagona u vlasništvu Društva i 4 strana vagona)
- u stanici Bar88 vagona (76 vagona u vlasništvu Društva i 12 stranih vagona).

4.7 Izvršno osoblje

4.7.1 Provjera stručne osposobljenosti

U skladu sa Zakonom o bezbjednosti, organizaciji i efikasnosti željezničkog prevoza i Pravilnikom o stručnoj spremi radnika koji neposredno učestvuju u vršenju željezničkog saobraćaja vršeno je redovno poučavanje i provjeravanje znanja zaposlenih.

Svrha redovnog poučavanja je da zaposleni obnavljaju znanje, upoznavaju sa promjenama i dopunama postojećih i sa novim propisima, tehničkim dostignućima, tehnologijom rada, na konkretnim primjerima analiziraju nepravilnosti i vanredne događaje, kao i postupke njihovog otklanjanja. Na taj način se osiguravaju kompetencije zaposlenih, odnosno sposobnost da primjene stečena znanja i vještine u uobičajenoj ili promjenljivoj radnoj situaciji (saobraćaj voza), da su zaposleni svjesni značaja i važnosti svojih aktivnosti i odgovornosti.

U 2024. godini u skladu sa donešenim i usvojenim godišnjim Programom redovnog poučavanja vršeno je poučavanja zaposlenih koji neposredno učestvuju u vršenju saobraćaja za djelatnosti vuče, tehničko pregleda vozova i saobraćaja. U svakoj organizacionoj jedinici postoji knjiga redovnog poučavanja gdje se upisuju podaci o suštini i načinu izvođenja nastave, čime se na dokazan način potvrđuje posvećenost ovom segmentu.

4.7.2 Zdravstvena sposobnost

U skladu sa Zakonom o bezbjednosti, organizaciji i efikasnosti željezničkog prevoza i Pravilnikom 655 o zdravstvenim uslovima koje moraju ispunjavati željeznički radnici, sprovedena je provjera ispunjavanja propisanih zdravstvenih uslova i sposobnosti za obavljanje poslova u željezničkom saobraćaju.

Zdravstvena sposobnost osoblja se provjerava periodičnim medicinskim pregledima u skladu sa Pravilnikom o zdravstvenim uslovima koje moraju ispunjavati željeznički radnici i potpisanim Ugovorom o pružanju usluga – ljekarskih pregleda zaposlenih broj 8071 od 24.11.2023.godine, JU DOM ZDRAVLJA GLAVNOG GRADA Podgorica do 25.11.2024.godine, nakon čega je u skladu sa planom javnih nabavki i isticanja ugovora, sklopljen Ugovor za nabavku usluge ljekarski pregledi sa ZU DOM ZDRAVLJA GLAVNOG GRADA br. 8035 od 25.11.2024.godine.

O utvrđenoj zdravstvenoj sposobnosti zaposlenog navedeni domovi zdravlja izdaju uvjerenja o zdravstvenoj sposobnosti.

U 2024.godini izvršeno je 103 redovna, 2 predhodna, 62 kontrolna pregleda i 1 vanredni pregled zaposlenih.

Tabela 27: Pregled ljekarskih pregleda

R. br.	Radno mjesto	Vrsta pregleda			
		redovni	predhodni	kontrolni	vanredni
1.	Mašinovođa	37	1	22	0
2.	Pomoćnik mašinovođe	8	1	2	0
3.	Nadzornik lokomotiva	2	0	3	0
4.	Mašinovođa na manevri	1	0	0	0
5.	Vozovođa	10		8	0
6.	Manevrista	19	0	11	0
7.	Rukovaoc	6	0	2	0
8.	Pregledač kola	19	0	8	0
9.	Magacioner	1	0	6	1
Ukupno:		103	2	62	1

4.8 Vanredni događaji

U slučaju vanrednog događaja prilikom upravljanja vozovima, Društvo ima imenovanu Prvostepenu i Drugostepenu Komisiju, koja se sastoji od najmanje tri člana koja Rješenjem imenuje izvršni direktor. Komisiju čine stručni ljudi iz oblasti saobraćaja i mašinstva. Ova Komisija zajednički sa Komisijom ŽICG vrši istragu i analizu slučaja, a zatim i preduzima odgovarajuće mjere kojima je cilj da spriječi budući slični događaj. Istraga i analiza slučaja vrši se u skladu sa Uputstvom o postupcima za slučaj vanrednog događaja.

Tabela 28 : Pregled željezničkih nesreća u 2024.godini u kojima su bili učesnici zaposleni u Društvu

Datum	Mjesto	Opis	Broj poginulih	Broj povrijeđenih	Šteta izražena u eurima
22. januar	Na dionici pruge Sutomore – Bar u km 448+750	Lom pantografa vozne locomotive 461-042, voz br. 45776	-	-	3.400,00
06. mart	Na dionici pruge Sutomore – Virpazar u km 434+600	Nalet voza na treće lice	1	-	Nema
20. mart	U stanici Podgorica km 405+177	Raskinuće voza zbog nazkvačenosti locomotive sa prvim kolima	-	-	550,72
04. maj	U stanici Bar u km 455+124	Kontakt neputujućeg trećeg lica sa kontaktnom mrežom koje se popelo na krov teretnih kola Tadds-z	1	-	Nema
08. maj	Ukrsnica Ostrog u km 17+300	Prijavljivanje nedovoljne kočenosti voza br. 52103 od strane mašinovođe	-	-	648,00
08. jun	U stanici Podgorica km 404+840	Po dolasku međunarodnog teretnog voza primjećeno da gori pod teretnih kola	-	-	1.149,65
18. jul	U stanici Podgorica km 405+709,53	Usled udara jakog sjevernog vjetra došlo do odbjegnuća jednih teretnih kola Eas -z	-	-	Nema
26. jul	Ukrsnica Spuž u km 43+983	Neblagovremeno prekidanje manevrisanja od strane TK dispečera	-	-	Nema
07. avgust	Na dionici ukrsnica Spuž – stanica Podgorica u km 51+958	Kontakt trećeg nepitujućeg lica I teretnog voza	1	-	Nema
08. avgust	U stanici Nikšić u km 0+440	Neblagovremeno zaustavljanje guranog manevarskog sastava	-	-	Nema
11. avgust	U stanici Trebešica Ukrsnica Lutovo	Zamjena istrošneih kočionih umetaka Nakon zamjene voz nastavlja vožnju	-	-	Nema

16. avgust	U stanici Podgorica km 404+950	Požara na tovarenim kolima Regs –z	-	-	75,00
23. avgust	Stanica Podgorica Km 404+800	Požara na tovarenim kolima Regs –z	-	-	120,00
28. oktobar	Između stanice Sutomore I stanice Bar u km 448+000	Raskinuće voza Prilikom saobraćanja voza br.52101 došlo je do raskidanja kompozicije između petih i šestih kola	-	-	Nema
30. novembar	Na dionici Ukrs.Zeta- st.Virpazar,km 430+650	Lom pantografa vozne lok. 461-037,voza br 53103	-	-	800,00
13. decembar	Otvorena pruga ukr.Bratožići- ukr.Lutovo 370+345	Došlo je do raskinuća voza između drugih i trećih kola u sastavu voza	-	-	890,00

U 2024.godini je bilo, kao i 2023.godini, 16 vanrednih događaja u kojima je jedan od učesnika bio AD MONTECARGO. Protiv zaposlenih koji su izazvali vanredni događaj je pokrenut i okončan disciplinski postupak i utvrđena kaznena mjera.

4.9 Nabavka opreme i materijala

Nabavku opreme, materijala i usluga vršena je kroz jasno preciziranu proceduru datu Zakonom o javnim nabavkama, tako što dio zahtjeva koji se odnosi na snabdijevanje tehničkih specifikacija koje uključuju sve elemente i tehničke karakteristike opreme ili materijala potrebnog za nabavku daju stručna lica Društva u skladu sa standardima i propisima.

Društvo je vršilo kontrolu rizika postupkom provjere stručnosti izvođača i isporučio opreme kroz ugovaranje i preispitivanje, kroz javne nabavke i kroz snabdijevanje. Sposobnost ispunjenja dobavljača se obavlja na bazi priloženih sertifikata koji su obično uslov tendera kao i kroz dugogodišnje praćenje dobavljača, sa akcentom na one koji imaju uticaj na bezbjednost prevoza: proizvođači opreme, materijala i rezervnih dijelova za lokomotive, vagone, sigurnosne uređaje, mjernu opremu, energiju, gorivo i mazivo, sredstva bezbjednosti, službeni odjeću i sredstva antikorozivne zaštite, kao i sve ono što neposredno utiče na učesnike u željezničkom saobraćaju.

Da bi ovaj segment bio regulisan i kroz SUB, Društvo je utvrdilo sledeće procedure :

- Ocjenjivanje i izbor isporučio (dokument P-16).)
- Nabavka (dokument P-15)
- Upravljanje javnim nabavkama (dokument P-17)
- Odlučivanje o izboru dobavljača i ugovaranje u okviru Službe javne nabavke (dokument P-12)

4.10 Disciplinski postupci

U skladu sa propisanom procedurom po Pravilniku o odgovornosti zaposlenih, a u cilju podizanja svijesti, povećanja radne i tehnološke discipline u 2024.godini je sprovedeno 37 disciplinskih postupaka i svi okončani u skladu sa procedurom.

U narednoj tabeli je izvještaj po svakom postupku:

Tabela 29: Disciplinski postupci

R. br.	Vrsta povrede radne obaveze zaposlenog	Disciplinska mjera	Odluka o disciplinskoj mjeri
1.	Zaposleni napustio radno mjesto, nije bio prisutan prilikom vršenja kontrole.	Novčana kazna u visini od 10% zarade u trajanju od 1 mjesec	8113/3 od 09.01.2024.god.
2.	Zaposleni u svojoj redovnoj smjeni odbio radni zadatak od strane nadzornika lokomotiva da prati lok.461-038 iz stanice Podgorica do stanice Bar.	Novčana kazna u visini od 10% zarade u trajanju od 1 mjesec	8823/3 od 29.01.2024.god.
3.	Unutrašnja kontrola je prilikom vršenja kontrole u Sektoru za vuču vozova utvrdila da zaposleni ne izvršava blagovremeno svoje radne zadatke.	Novčana kazna u visini 10% zarade u trajanju 1 mjesec	8112/3 od 26.01.2024.god.
4.	Zaposleni je na radnom mjestu imao nepravilan odnos i nepristojno ponašanje.	Novčana kazna u visini od 20% zarade u trajanju od 3 mjeseca	692/3 od 01.03.2024.god
5.	Zaposleni je tokom radnog vremena bio pod dejstvom alkohola pa je time počinio težu povredu radne obaveze.	Rješenje o privremenom udaljenju sa rada Novčana kazna u visini od 20 % zarade u trajanju od 1 mjesec	691/1 od 30.01.2024.god. 1709/3 od 02.04.2024.god.
6.	Zaposlena se nepristojno ponašala na poslu prilikom službene komunikacije sa zaposlenom – kolegicom iz Sektora za ekonomske poslove.	Novčana kazna u visini od 20 % zarade u trajanju od 1 mjesec	1835/3 od 08.04.2024.god.
7.	Zaposlena se nepristojno ponašala na poslu prema zaposlenoj – kolegici u Društvu.	Novčana kazna u visini od 20 % zarade u trajanju od 3 mjeseca	2497/2 od 15.04.2024.god.
8.	Zaposleni se nepristojno ponašao na poslu prema zaposlenom – kolegi u Društvu.	Novčana kazna u visini od 20% zarade u trajanju od 1 mjesec	1655/3 od 16.04.2024.god.

9.	Zaposleni prilikom vršenja kontrole nije zatečen na random mjestu.	Novčana kazna u visini od 20% zarade u trajanju od 1 mjesec	1247/1-2 od 22.04.2024.god.
10.	Zaposleni nije izvršio pregled praznih kola u rezervi kako propisi nalažu u svojoj smjeni.	Novčana kazna u visini od 10% zarade u trajanju od 1 mjesec	1248/1-2 od 22.04.2024.god
11.	Zaposleni je u svojoj smjeni na obavještenje šefa jedinice da u radionicu na opravku dostavi dva vagona, dostavio osam vagona.	Novčana kazna u visini od 10% zarade u trajanju od 1 mjesec	3376/2 od 28.05.2024.god.
12.	Zaposleni nije u svojoj smjeni po dobijanju obavještenja od strane otpravnika vozova iz stanice Bijelo Polje o potrebi izvršenja manevre u stanici Bijelo Polje nije kontaktirao nadzornika lokomotiva u Bijelom Polju.	Novčana kazna u visini od 10% zarade u trajanju od 1 mjesec	2857/3 od 27.05.2024.god.
13.	Zaposleni je odgovoran zbog nastale situacije u Sektoru za vuču vozova (zbog pokrenutih disciplinskih postupaka i suspenzija u Sektoru za vv)	Novčana kazna u visini od 10% zarade u trajanju od 1 mjesec	3079/1-2 od 28.05.2024.god.
14.	Zaposleni je odgovoran zbog nastale situacije u Sektoru za vuču vozova (zbog pokrenutih disciplinskih postupaka i suspenzija u Sektoru za vv)	Novčana kazna u visini od 10 % zarade u trajanju od 1 mjesec	3079/2-2 od 28.05.2024.god.
15.	Zaposleni je u svojoj smjeni prisilno okrenuo kameru kako ne bi snimala dio lokomotive kako je predviđeno, usljed čega je došlo do oštećenja video nadzora.	Rješenje o privremenom udaljenju sa rad Novčana kazna u visini od 20 % zarade u trajanju od 3 mjeseca	2516/1 od 03.04.2024.god. 3706 od 23.05.2024.god.
16.	Zaposleni nije izvršio zakvačivanje kvačila na zavrtanj sa lokomotivom 461-041 sa prvim kolima u manevarskom sastavu, već je samo izvršio spajanje poluspojki glavnog vazdušnog voda.	Rješenje o privremenom udaljenju sa rada Novčana kazna u visini od 20 % zarade u trajanju od 3 mjeseca	2516/2 od 03.04.2024.god. 3707 od 23.05.2024.god.
17.	Zaposleni tokom radnog vremena nije ispoštovao raspored manevre zbog čega je došlo do vanrednog događaja - iskliznuće voza.	Novčana kazna u visini od 10% zarade u trajanju od 1 mjesec	3043/3 od 30.05.2024.god.

18.	Zaposleni je u smjeni nad.lok. u stanici Bijelo Polje, po dolasku voza broj 45776 u stanici Bijelo Polje zaključio mašinski lista zaposlenima, iako je bilo potrebno izvršiti manevru u stanici Bijelo Polje.	Novčana kazna u visini od 10% zarade u trajanju od 1 mjesec	2858/3 od 27.05.2024.god.
19.	Zaposleni je u svojoj smjeni po dolasku voza broj 45776 u stanicu Bijelo Polje, odbio da postupi po ispostavljenom S-22 rasporedu manevre broj 7 od 09.04.2024.god, da sa lok.461-038 sa navedenog voza isključi dvoje kola iz daljeg saobraćaja, što je za posledicu imalo da se lok.Srbija karga vrati za Prijepolje, a voz ostao da čeka u stanicu Bijelo Polje.	Novčana kazna u visini od 20% zarade u trajanju od 1 mjesec	3218/1 od 30.04.2024.god.
20.	Zaposleni se oglašava odgovornim zbog toga što je sa umišljajem svojom krivicom izvršio teže povrede radnih obaveza (izvršio otuđenje 180 l goriva iz lokomotive 661-269), kao i sticanja imovinske koristi.	Rješenje o privremenom udaljenju sa rad Odluka o prestanku radnog odnosa	2726/1 od 11.04.2024.god. 2727/3 od 17.05.2024.god
21.	Zaposleni je nesavjesno, izvršavo radne obaveze tj. pustio voz br.52103 sa neispravnim kočnicama.	Novčana kazna u visini od 20% zarade u trajanju od 1 mjesec	3628/3 od 06.06.2024.god.
22.	Zaposleni je alkotestiranjem utvrđeno da posjeduje 0.26% alkohola u organizmu.	Novčana kazna u visini od 20% zarade u trajanju od 1 mjesec	3375/2 od 06.06.2024.god.
23.	Zaposleni je zatečen da spava na radnom mjestu prilikom vršenja kontrole, pa iz tog razloga lokomotiva nije izašla iz depoa u	Novčana kazna u visini od 10% zarade u trajanju od 1 mjesec	3351/1-1 od 07.06.2024.god.
24.	Zaposleni nije zatečen na svom radnom mjestu a po dolasku je ometao rad zaposlenih, tj. kontrolora Unutrašnje kontrole.	Opomena	3373/1-2 od 12.06.2024.god.
25.	Zaposleni nije zatečen na svom radnom mjestu a po dolasku je ometao rad zaposlenih tj. kontrolora Unutrašnje kontrole.	Opomena	3374/1-2 od 07.06.2024.god.
26.	Zaposleni nije zatečen na svom radnom mjestu.	Novčana kazna u visini od 20% zarde u trajanju od 1 mjesec	3199/3 od 20.06.2024.god.

27.	Zaposleni nije zatečen na svom radnom mjestu.	Novčana kazna u visini od 20% zarade u trajanju od 1 mjesec	3201/3 od 20.06.2024.god.
28.	Zaposleni nije zatečen na svom radnom mjestu.	Opomena	3661/3 od 11.07.2024.god.
29.	Zaposleni nije zatečen na svom radnom mjestu.	Novčana kazna u visini od 5% zarade u trajanju od 1 mjesec	3581/3 od 12.07.2024.god.
30.	Zaposleni se nije pojavio na radnom mjestu.	Novčana kazna u visini od 5% zarade u trajanju od 1 mjesec	4712/2 od 12.08.2024..god.
31.	Zaposleni se verbalno pa i fizički sukobio sa kolegom.	Novčana kazna u visini od 20% zarade u trajanju od 1 mjesec	5120/2-2 od 04.09.2024..god.
32.	Zaposleni se verbalno pa i fizički sukobio sa kolegom.	Novčana kazna u visini od 20% zarade u trajanju od 1 mjesec	5120/1-2 od 30.08.2024..god.
33.	Zaposleni nije bio prisutan na poslu.	Novčana kazna u visini od 20% zarade u trajanju od 1 mjesec	5158/3 od 30.08.2024.god.
34.	Zaposlena nije obavijestila svoje pretpostavljene o sumnji da su radnici u alkoholisanom stanju.	Opomena	5459/1-2 od 14.09.2024.god.
35.	Zaposleni nije zatečen na svom radnom mjestu.	Opomena	6127/1-2 od 08.10.2024.god.
36.	Zaposleni nije zatečen na svom radnom mjestu.	Opomena	6132/2-2 od 09.1.2024.god.
37.	Zaposleni nije zatečen na svom radnom mjestu.	Opomena	6132/1-2 od 09.10.2024.god.
38.	Zaposleni nije bio prikladno i adekvatno obučena radnom mjestu.	Opomena	5865/1-2 od 04.10.2024.god.
39.	Zaposleni nije zatečen na svom radnom mjestu.	Opomena	5864/1-2 od 04.10.2024.god.
40.	Zaposleni nije zatečen na svom radnom mjestu.	Opomena	5863/1-2 od 08.10.2024.god.
41.	Zaposleni je neopravdano napuštio radno mjesto.	Opomena	5927/5-2 od 14.10.2024.god

42.	Zaposleni je neopravdano napustio radno mjesto.	Opomena	2927/4-2 od 14.10.2024.god.
43.	Zaposleni je neopravdano napustio radno mjesto.	Opomena	5927/2-2 od 14.10.2024.god.
44.	Zaposleni je neopravdano napustio radno mjesto.	Opomena	5927/3-2 od 14.10.2024.god.
45.	Zaposleni je neopravdano napustio radno mjesto.	Opomena	5927/1-1 od 14.10.2024.god.
46.	Zaposleni nije ispoštovao rok za predaju novog Pana integriteta.	Opomena	7949/1 od 06.12.2024.god.
47.	Zaposleni se nije pojavio na svom radnom mjestu.	Opomena	6825/2 od 06.12.2024.god
48.	Zaposleni se nalazio u automobilu van depoa dok se vršilo otuđenje dizel goriva na lokomotivi 661-326	Novčana kazna u visini od 20% zarade u trajanju od 1 mjesec	8205/3 od 03.01.2025. god
49.	Zaposleni je voz raspustio u ukrsnici i spustio samu lokomotivu sa isključenim budnikom.	Novčana kazna u visini od 5% zarade u trajanju od 1 mjesec	8999/2 od 14.02.2025.god.
50.	Zaposleni nije propisno sačekao teretni voz br.48673.	Novčana kazna u visini od 5% zarade u trajanju od 1 mjesec	9094/3 od 17.02.2025.god.

4.11 Opis sistema unutrašnje kontrole bezbjednosti

Služba unutrašnje kontrole obavlja unutrašnji nadzor u sprovođenju odredaba Zakona o željeznici, Zakona o bezbjednosti, organizaciji i efikasnosti željezničkog prevoza, kao i niz podzakonskih akata koja proizilaze iz navedenih zakona i internih akata Društva.

Poslovi unutrašnjeg nadzora podrazumijevaju:

- bezbjednost i redovitost odvijanja željezničkog saobraćaja,
- primjenu saobraćajno – transportno i tehničkih propisa u radu,
- primjenu propisa u održavanju željezničkih vozila,
- primjenu propisa o kočenju vozila,
- vođenje tehničke dokumentacije prilikom izvršenja kontrolnih pregleda, tekućeg i redovnog investicionog održavanja voznih sredstava,
- kontrolu ispravnosti željezničkih vozila,
- opremljenost sredstvima protivpožarne zaštite na lokomotivama i u objektima,
- opremljenost vučnih i vučenih vozila potrebnim sredstvima i opremom,
- ispunjavanje opštih i posebnih uslova za željezničke radnike koji neposredno učestvuju u vršenju željezničkog saobraćaja u pogledu propisane stručne i zdravstvene sposobnosti za samostalno obavljanje poslova na određenim radnim mjestima,
- primjena propisa o nošenju službene odjeće i sredstava i opreme lične zaštite na radu,
- pravilna primjene propisa o radnom vremenu željezničkih radnika,
- prisutnost zaposlenih na radu,

- primjenu propisa o posjedanju vozova i vučnih vozila željezničkim radnicima.

Kontrole se obavljaju prema godišnjem planu rada Službe unutrašnje kontrole i mjesečnim planovima kontrola, kojima se postavljaju zadaci sa ciljem očuvanja bezbjednosti.

Mjesečni planovi imaju predhodnu analizu vanrednih događaja, uočenih učestalih nepravilnih radnji u vezi nepoštovanja propisa, a koje dovodi do ugrožavanja bezbjednosti željezničkog saobraćaja, nepoštovanja zakona, opštih akata, odluka i drugih akata. Osim planiranih redovnih kontrola saglasno mjesečnom planu, vršene su i vanredne kontrole po nalogu Izvršnog direktora i menadžmenta Društva.

Pravilnikom o organizaciji i sistematizaciji radnih mjesta u AD MONTECARGO predviđeno je da za mjesta glavnog kontrolora i kontrolora se posjeduje adekvatno stručno obrazovanje, godine staža i položen stručni ispit na željeznici. Sa navedenim uslovima su raspoređeni kontrolori i realizacija posla se vrši u skladu sa opisom radnog mjesta.

U izvještajnom periodu Služba unutrašnje kontrole je izvršavala zadatke i obaveze koje proističu iz Zakona o bezbjednosti, organizaciji i efikasnosti u željezničkom prevozu, Zakona o zaštiti lica i imovine, Pravilnika o načinu održavanja željezničkih vozila, Pravilnika o načinu kočenja vozova, Pravilnika o posjedanju vučnih vozila željezničkim radnicima, shodno Pravilniku o radu Službe unutrašnje kontrole i internim aktima Društva i tom prilikom ispostavila:

- 48 zapisnika o izvršenoj kontroli,
- 2 zahtjeva za ovjeru alkotest aparata,
- 39 zapisnika o ispitivanju da li ima alkohola u organizmu zaposlenih,
- 26 rešenja o naloženim mjerama,
- 3 rješenja o privremenom udaljenju sa posla,
- 48 izvještaj o izvršenoj kontroli u stanicama Podgorica i Nikšić, Bar i Bijelo Polje,
- 2 pokretanja disciplinskog postupka,
- Urađeni kvartalni i godišnji izvještaj o radu SUK u 2024. godini,
- Urađen šestomjesečni izvještaj za 2024. godinu,
- i niz zahtjeva za organizaciju i funkcionisanje službe u skladu sa zakonskim propisima i pravima zaposlenih.

Sve uočene pojave, nepravilnosti i neusaglašenosti u procesu rada koje su mogle ugroziti bezbjednost prevoza željeznicom, bezbjednost zaposlenih u radu, nanijeti štetu i narušiti ugled Društva, kao i mogući uzroci i posljedice nepravilnog rada i rukovanja sredstvima rada u okviru svoje nadležnosti, konstatovane su zapisnikom ili se djelovalo preventivno i instruktivno na licu mjesta u tehnološkom procesu rada.

Zapisnik se dostavljao odgovornom licu nadležnom za otklanjanje utvrđenih nepravilnosti u procesu rada, direktoru sektora kome pripada organizaciona jedinica i izvršnom direktoru.

Za otklanjanje utvrđenih nepravilnosti, propusta i nedostataka konstatovanih u zapisniku, unutrašnja kontrola ispostavlja rješenje o naloženim mjerama.

Kontrola vučnih vozila je bila bazirana na:

- kontroli primjene tehničkih propisa,
- uvidu i kontroli izvođenja radova na voznim sredstvima prilikom tekućeg održavanja,
- uvidu i kontroli izvođenja radova pri redovnom i vanplanskom održavanju vučnih vozila,
- kontroli pretakanja goriva u dizel lokomotive,
- kontroli ispravnosti voznih sredstava,
- primjena propisa o kočenju vozova,

Kontrola vučenih vozila se sastojala od:

- kontrole ispravnosti voznih sredstava u saobraćaju,
- kontrole izvršenja radova kontrolnih pregleda i tekuće opravke u radnim jedinicama

5 ŽELJEZNIČKI PREVOZ CRNE GORE AD PODGORICA

5.1 Ostvarivanje planiranih ciljeva bezbjednosti

Željeznički prevoz Crne Gore AD Podgorica (ŽPCG) kao željeznička kompanija koja se bavi prevozom putnika u skladu sa Direktivom EK 2204/49/EC (Direktiva za bezbjednost u željezničkom saobraćaju) i Zakonom o bezbjednosti, organizaciji i efikasnosti željezničkog prevoza, u obavezi je da jasno prepoznaje i sprovodi bezbjednosne operacije i obaveze kroz Sistem za upravljanje bezbjednošću (SUB). Poslovníkom SUB-a kao glavnim dokumentom o upravljanju bezbjednošću u željezničkom saobraćaju, obuhvaćen je cijeli ciklus procesa i obaveza koje ima kao Društvo, i detaljno opisana raspodjela i obaveze u Društvu, način kontrole različitih nivoa upravljanja, uključujući zaposlene i njihove predstavnike na svim nivoima.

Kao registrovani putnički operater Željeznički prevoz je obavezan da svoju djelatnost realizuje u skladu sa sledećim dokumentima:

- Licenca za prevoz – broj 06 od 22.10.2019.godine do 22.10.2024. i broj 10 od 22.10.2024.godine do 22.10.2029.godine
- Sertifikat o bezbjednosti za prevoz sa važnošću od 30.12.2020.godine do 30.12.2025.godine

DIO A – EIN broj ME1120200002 I DIO B – EIN broj ME1220200002,

ŽPCG kao operater u željezničkom saobraćaju posluje u dosta otežanim uslovima u pogledu stanja starosti i eksploatacije voznog parka (vučnih i vučenih vozila). Radni park vučnih i vučenih vozila, izuzev elektromotornih vozova proizvođača CAF, karakteriše veoma dugi eksploatacioni vijek, bilizu i najčešće preko preporučenog perioda eksploatacije od 40 godina. Ovo, pored ostalog, ima za posledicu smanjenje procenta očekivane ispravnosti i pouzdanosti, kao i povećanje troškova tekućeg održavanja. Tako npr. vučna vozila koja procentualno se najviše koriste u eksploataciji, lokomotive serije 461, saobraćaju preko 50 godina. Ovo, pored ostalog, ima za posledicu smanjenje procenta očekivane ispravnosti i pouzdanosti, kao i povećanje troškova tekućeg održavanja. Rezervni dijelovi za vozna sredstva se sve teže nabavljaju naročito za elektromotorne vozove 412/416, jer više ne postoji ni fabrika koja ih je proizvela, a kod drugih željezničkih uprava koji raspolažu sa ovom vrstom vozila polako ih povlače iz upotrebe.

Tabela 30: Vučna vozna sredstva

R. br.	Vrsta vozila	Inventarsko stanje	Trenutno operativno	Prosječna starost (godine)
1.	Električne lokomotive 461	8	4	50
2.	Dizelelektrične lokomotive 661	1	-	54
3.	Elektromotorni voz 412/416	4	1	40
4.	Elektromotorni voz CAF	3	2	11
5.	Dizelelektrična lokomotiva 642	0	-	-
6.	Dizelelektrična lokomotiva 643	2	1	45
Sve serije		18	8	40

Tabela 31: Vučena vozna sredstva

Vrsta vagona	Slovna oznaka i tip vagona	IPK (Invertarski park kola)	RKP (Radni park kola)	Prosečna starost (godine)
Sa sjedištima	B (y)	9	6	47
	A, B (z)	10	7	38
Restoran	WR	1	0	47
Kušet	Bc(x)	8	1	59
	Bc(sncf)	3	-	54
	AcBc	6	-	46
	Ac(x)x	1	1	59
Spavaća	WLAB sncf	10	10	51
Za prevoz automobila	DDam sncf	9	-	41
Sve serije		57	28	48,4

Za održavanje i podizanje sveukupnog nivoa bezbjednosti u narednom periodu treba planirati nabavku novih vozniha sredstava. Za to je potrebno obezbijediti znatna finansijska sredstva, što Željeznički prevoz Crne Gore (ŽPCG) ni u jednoj varijanti nije u stanju obezbijediti bez podrške i pomoći Države. Modernizacijom vozniha sredstava bila bi obezbijeđena funkcionalnost prevoza putnika u narednom periodu sa visokim stepenom bezbjednosti. U protivnom, ne može se očekivati funkcionalnost Željezničkog prevoza Crne Gore na duži period sa postojećim vozniha sredstvima.

Da bi se očuvala bezbjednost željezničkog saobraćaja i njen nivo podigao na veći stepen, za 2024. godinu bili su postavljeni sledeći ciljevi:

➤ **Obezbeđenje neprekidne kontrole u primjeni važećih pravila i propisa**

Kontrola primjene saobraćajnih propisa vršena je od strane neposrednih rukovodilaca kao i od strane Službe unutrašnje kontrole koja je vršila kontrolu iz svih oblasti na cijelom društvu ŽPCG AD, ukazivala na propuste u radu, negativnosti, preventivno djelovala, a u nekim slučajevima i represivno u cilju bezbjednog i urednog odvijanja željezničkog saobraćaja.

➤ **Redovna i kontinuirana kontrola od strane unutrašnje kontrole**

➤ **Uspostavljanje i implementacija Sistema upravljanja bezbjednosti (SUB-a)**

Željeznički prevoz Crne Gore po prvi put u 2021. godini izvršio sistematizaciju radnog mjesta na poslovima „Koordinator sistema upravljanja bezbjednosti“. Kako se imenovano lice nalazio na bolovanju na tom radnom mjestu je imenovano privremeno „Lice za poslove SUB“ u periodu decembar 2021. do septembra 2022. godine. Krajem 2021. godine započet je proces implementacije SUB odnosno procedura sistema, upoznavanje i detekcija vlasnika procedura sistema i upoznavanje istih sa SUB-om. Politika bezbjednosti ŽPCG po prvi put je ažurirana od kada je usvojena 2015. godine, i javno dostupna zaposlenim, ostalim željezničkim kompanijama i zainteresovanoj javnosti putem internet stranice Društva. Takođe po prvi put

uspostavljeni su bezbjedonosni ciljevi Politike bezbjednosti kroz „Godišnji plan sprovođenja politike bezbjednosti“ broj 13235 od 30.12.2021.godine za 2022. godinu.

- **Bolja informisanost javnosti i vaspitno obrazovni rad u domenu unapređenja saobraćajne kulture djece i građana iz oblasti bezbjednosti željezničkog saobraćaja, kako putem medija i internet portala, tako i gostovanjima sa jedne i druge strane**

Korisnici usluga se redovno od strane PR-a ŽPCG informišu o aktivnostima i dešavanjima na željeznici kako po pitanju bezbjednosti procedure na putnim prelazima tako i apelom učesnicima u drumskom saobraćaju da poštuju saobraćajnu signalizaciju i podizanje svijesti vozača o vlastitoj odgovornosti. Takođe, informacije na internet sajtu se redovno ažuriraju po pitanju željezničkog saobraćaja.

Željeznički prevoz Crne Gore tokom cijele godine sprovodi vaspitno-obrazovne aktivnosti sa predškolskim i školskim ustanovama. U okviru školskog programa u sedmicama posvećenim saobraćaju veliki broj škola i vrtića dolazi u obilazak željezničke stanice kojom prilikom se skreće posebna pažnja na bezbjedno ponašanje na željezničkoj stanici i u blizini pruge, kao i u vozovima. Djeca se informišu o opasnostima koje se odnose na visoki napon, značenje žute linije na peronima, mjestima na kojima je dozvoljen prelazak pruge i slično. PR menadžer organizuje posjete ili vožnje grupa djece sa učiteljima ili vaspitačima i tom prilikom sa djecom razgovara i informiše ih o temama vezanim za željeznički saobraćaj sa posebnim fokusom na bezbjednost. Informacije i video zapisi dijele se na društvenim mrežama ŽPCG i škola i vrtića.

- **U predškolskim i školskim ustanovama upriličiti gostovanja predstavnika ŽPCG ili gostovanja pomenutih ustanova i promovisati bezbjednost putovanja željeznicom, korišćenje željezničkih usluga na bezbjedan način**

Stalna aktivnost ŽPCG AD Podgorica jeste organizovanje edukativnih posjeta za djecu školskog i predškolskog uzrasta u kojima se najmlađi, pored upoznavanja sa poslovima na željeznici, upoznaju sa pravilnim i bezbjednim ponašanjem na željezničkoj stanici i u vozu. Tokom 2024. godine organizovana je i vožnja vozom velikog broja grupa predškolskog i školskog uzrasta iz Podgorice, Nikšića i Bara.

Takođe, u cilju unapređenja bezbjednosti putnika, tokom 2024.godine sa TO Bar organizovani su vanredni polasci vozova povodom koncerta za Dan nezavisnosti, obilježavanja kraja turističke sezone kao i za novogodišnji hepening povodom petodnevnog programa za doček 2024. godine. Cilj ovih vanrednih polazaka jeste osvještavanje javnosti o značaju voza kao ekološkog i najbezbjednijeg prevoznog sredstva te smanjenje saobraćajnih gužvi i broja saobraćajnih nezgoda.



- **Redovna kontrola i održavanje tehničke ispravnosti uređaja na svim nivoima**

Održavanje željezničkih vozila je skup unaprijed planiranih radova u okviru redovnog održavanja kao i neplaniranih radova u okviru vanrednog održavanja, koji se obavljaju na željezničkom vozilu, njegovim podsistemima, sklopovima i djelovima kako bi željezničko vozilo

bilo tehnički ispravno za bezbjedno obavljanje željezničkog saobraćaja. Održavanje tehničke ispravnosti željezničkih vučnih i vučenih vozila u Željezničkom putničkom prevozu se sprovodi prema Pravilniku o načinu održavanja željezničkih vozila (održavanje vučnih vozila: servisni pregledi, kontrolni pregledi, vanredno održavanje i održavanje putničkih vagona: kontrolni pregledi i vanredno održavanje)

5.2 Praćenje i analiza zajedničkih pokazatelja bezbjednosti

Praćenje i analiza zajedničkih pokazatelja bezbjednosti rađeni su u skladu sa *Pravilnikom o bližem sadržaju godišnjeg izvještaja o bezbjednosti u željezničkom saobraćaju i zajednički pokazatelji bezbjednosti* od člana 4 do člana 10 istog .

U 2024.godini dogodio se 10 vanrednih događaja gdje je učesnik ŽPCG, što je smanjenje za 52,38%. u odnosu na 2023. godinu kada je bio 21 vanredni događaj. Od toga:

- 1 slučaj spada u nesreće (podkategorije značajna nesreća, nesreća i ostale nesreće), što je umanjeње od 99,92 % u odnosu na 2023. godinu kada je evidentirano 12 slučajeva,
- 9 slučajeva incidenta (podkategorije incidenti i ostali vanredni događaji), što je identično u odnosu na 2023.godinu.

Tabela 32: Pregled vanrednih događaja po vrsti i uzroku

Vrsta vanrednog događaja	Uzrok vanrednog događaja					
	Propust u radu ŽPCG		ŽICG, Tehnička mana, smetnja na KM , lični propusti, isključive kola	Zlonamjerna radnja trećih lica	Lična nepažnja trećih lica	Viša sila
	Lični propusti	Tehnička mana ili oštećenje voznog sredstva				
Incident	-	3	5	1	-	-
Nesreća	-	-	-	-	1	-
Ukupno	-	-	-	-	-	-
	10					

Analiza uzroka vanrednih događaja pokazuje sljedeće:

- Nepažnja putnika ili trećih lica koji su prouzrokovali VD je bila 1 u toku 2024. godine za razliku od 2023. godine kada je bilo 9 vanrednih događaja, što predstavlja umanjeње za 88,89 %,
- Zlonamjernih radnji trećih lica koji su prouzrokovali VD je bilo 1 u toku 2024.godine dok je u toku 2023.godine bilo 4 vanredna događaja koji su prouzrokovala treća lica, što je smanjenje za 75 %,
- Tehnička mana , smetnje je uzrokovala 5 vanrednih događaja u 2024., dok u 2023. nije bilo istih.
- Vanrednih događaja po osnovu propusta u radu ŽPCG (tehnička mana ili oštećenje voznog sredstva) tokom 2024 .godine je bilo 3, dok u 2023.godini bilo 2 slučajeva, što predstavlja uvećanje od 50 %

5.3 Zajednički pokazatelji bezbjednosti

Analizom zajedničkih pokazatelja bezbjednosti na osnovu kojih se vrši procjena nivoa rizika i bezbjednosti u željezničkom saobraćaju, su pokazatelji:

- koji se odnose na nesreće;
- koji se odnose na prevoz opasnih materija;
- koji se odnose na samoubistva;

- koji se odnose na događaje koji prethode nesrećama;
- za izračunavanje ekonomskih posljedica nesreća;
- koji se odnose na tehničku bezbjednost infrastrukture i njeno sprovođenje.

Podaci o ispunjavanju unutrašnjih bezbjedonosnih ciljeva upravljača prevoza kao Društva od javnog interesa za izvršenje javnog prevoza lokalnih i međunarodnih putnika i rezultati planova sigurnosti analizirani su kroz statističke podatke ŽPCG i ŽICG iskazane istražnim postupkom kroz Izvještaje o vanrednim događajima za 2024.godinu.

U skladu sa članom 4 Pravilnika o bližem sadržaju godišnjeg izvještaja o bezbjednosti u željezničkom saobraćaju u sledećoj tabeli izvršena je analiza zajedničkih pokazatelja bezbjednosti na osnovu koje se vrši procjena nivoa rizika i bezbjednosti u željezničkom saobraćaju:

Tabela 33: Pregled vanrednih događaja po posledicama

Vrsta vanrednog događaja	Broj vanrednih događaja	Datum 2023.god.	ŽPCG					ŽICG		Povrijeđeni i usmrćeni u vanrednom događaju						Prekid saobraćaja (min)	Viša sila			Materijalna šteta €	Broj otkazanih vozova
			Teh.mana ili oštećenje voznog sredstva					Postrojenja na infrasrukt.		Povrijedjeni			Usmrćeni				Odron na pruži	Nalet na vozilo/prepreku	Kamenovanje voza		
			Pantograf	Vučno vozilo	Putnička kola	EMG 412/416	EMG CAF	Vozni vod KM	Lom šine	Putnika	Želj.radn.	Treće lice	Putnika	Želj.radn.	Treće lice						
Nesreće	1	29.07.												1	218						
Incident	9	04.01.	1					1							298				473	-	
		23.01	1					1							328				10788,89	4	
		10.02	1					1							653				6662,78	2	
		19.03						1							205				-	-	
		24.03						1							401				-	-	
		29.03						1							126				450	2	
		13.09	1					1							339				560	3	
		17.10		1											42				41657,50	2	
		17.11			1										-			1	120	-	
Ukupno	10		4	1	1			7							2392			1	64971,99	13	

5.4 Pokazatelji koji se odnose na nesreće

5.4.1 Pokazatelji koji se odnose na samoubistva (član 7)

U 2024. godini, na osnovu jasnog iskaza mašinovođa, evidentna je jedan slučaj samoubistava, što je u odnosu na prethodnu 2023. godinu umanjeno za 66,67% .

5.4.2 Ekonomski pokazatelji po vrsti vanrednog događaja (ozbiljni incidenti i nesreće) (član 9)

Pokazatelji po vrsti vanrednog događaja:

- Ukupan broj "incidenta" je 9
- Broj incidenata prema ukupno ostvarenim voznim kilometrima (međunarodnih i vozova u unutrašnjem saobraćaju) 0,00000999149 ($9/900.766 = 0,00000999149$).

Pokazatelji vrste vanrednog događaja određeni su ukupnim brojem vanrednog događaja (nesreće u koje prema mjerodavnim kvalifikacijama ŽICG spadaju značajna nesreća, nesreća i osrtale nesreće) u odnosu na ukupne realizovane vozne kilometre u (međunarodnom i unutrašnjem prevozu):

- Ukupan broj "nesreća" je 1
- Broj nesreća prema voznim kilometrima (međunarodnih i lokalnih putničkih vozova) 0,00000111016 ($1/900.766 = 0,00000111016$)

Visina kašnjenja vozova izazvane nesrećama nije data zbog toga što u Ugovoru o korišćenju željezničke infrastrukture između upravljača i operatera nije definisana cijena kašnjenja voza po minuti.

5.4.3 Mjere bezbjednosti inicirane nesrećama i karakteristični primjeri vanrednih događaja

Usvojene mjere bezbjednosti inicirane karakterističnim vanrednim događajima u kojima su učestvovala sredstava i zaposleni ŽPCG su dati u narednoj tabeli:

Tabela 34: Karakteristični primjeri vanrednih događaja i usvojene mjere bezbjednosti

Nesreće koje su inicirale mjere bezbjednosti			Usvojene mjere bezbjednosti
Datum nesreće	Mjesto nesreće	Opis nesreće	
04.01.2024.	km 301+550 (ukr.Kruševo-st.B.Polje)	Konzola KM otkačena i visila, prilikom nailaska voza polomila pantograf	Uvedena privremena lagana vožnja sa $V_{max} = 20$ km/h
29.07.2024.	Km 300+510 St.Bpolje –ukr.Kruševo	Kontakt voza br.433 sa neputujućim trećim licem	Upućen na vanredni ljekarski pregled mašinovođa
17.10.2024.	Km 396+380 St. Podgorica- ukr. Bioče	Požar na glavnom kompresoru lok 461- 041 na vozu 6102	Školovanje mašinovođa i pomoćnika mašinovođa prema Uputstvu za rad osoblja vučnih vozila (član 18) i KPO iz oblasti provjere filtera, kaiševa i ulja u kompresoru

1. Dana 04.01.2024. godine u 19 časova i 21 minut, prilikom vožnje lokalnog voza 6102 na dijelu pruge između ukrsnice Kruševo i stanice Bijelo Polje u km 301+550, mašinovođa je primjetio da se sa stuba kontaktne mreže otkočila konzola, odmah je zaveo brzo kočenje i isključio glavni prekidač. Tom prilikom polomljeno je desno bočno staklo na upravljačnici A i polomljen pantograf iznad upravljačnice B na vučnom vozilu serije 461-041.

Posljedica: prekid saobraćaja je trajao 240 minuta.

Krivica i odgovornost: na osnovu ispitanih činjenica i okolnosti utvrđenih u izviđanju i isljeđenju komisija je došla do zaključka da za ovaj nastali vanredni događaj-incident nema odgovornosti željezničkih radnika.

2. Dana 29.07.2023. godine u 5:29 h došlo je do vanrednog događaja - značajne nesreće, kontakta međunarodnog brzog putničkog voza broj 433 i trećeg neputujućeg lica na otvorenoj pruzi između st.Bijelo Polje i ukr. Kruševo u km 300+510 pri čemu je došlo do smrtnih posljedica.

Posljedica: prekid saobraćaja trajao 218 minuta.

Odgovornost: Komisija je konstatovala da je za ovaj vanredni događaj odgovorno neputujuće treće lice (član 124 Zakona o bezbjednosti, organizaciji i efikasnosti željezničkog prevoza (Sl. list CG“ broj 01/14).

3. Dana 17.10.2024.godine u 17 časova i 23 minuta prilikom vožnje lokalnog putničkog voza broj 6102, na dijelu pruge između st. Podgorica i ukr. Bioče, došlo je do požara na glavnom kompresoru lokomotive 461-041.

Po zaustavljanju voza 6102 u km 396+380 i sključenja napona na potezu EVP Podgorica- PSN Bratonožići, osoblje vučnog vozila je uspjelo da ugasi požar na glavnom kompresoru koristeći PP aparate koji se nalaze na lokomotivi.

U ovom vanrednom događaju usmrćenih i povrijeđenih nije bilo.

5.5 Bezbjedonosni ciljevi i planovi

U tabelarnom pregledu koji slijedi predstavljeni su postavljeni bezbjedonosni ciljevi i planovi i rezultati tih ciljeva i planova:

Tabela 35: Postavljeni bezbjedonosni ciljevi i planovi i rezultati tih ciljeva i planova

Bezbjedonosni ciljevi i planovi	
Postavljeni bezbjedonosni ciljevi i planovi	Rezultati bezbjedonosnih ciljeva i planova
Planovi, ciljevi i rezultati istražnih radnji nastalih vanrednih događaja kod putničkih vozova u 2024. godini realizovani su kroz:	
a) Imenovanje članova istražnih komisija (prvostepenih i drugostepenih), za potrebe istražnih radnji u okviru nadležnosti iz Sporazuma o zajedničkom istraživanju nastalog vanrednog događaja (nesreće, ozbiljne nesreće, incident, ostale nesreće) na prugama Crne Gore od zajedničkih komisija ŽPCG, ŽICG i AD "Montecargo" Podgorica.	Kod imenovanja članova drugostepenih komisija poštovana je stručna zastupljenost i potrebna kvalifikacija članova komisije za istražne radnje, kroz mjesečne rasporede dežurstva i rješenja o koučnoj prisutnosti članova komisije određenih rješenjem izvršnog direktora ŽPCG za istražne radnje nastalih vanrednih događaja.

b) Kontrola okončanja vanrednih događaja	Zajedničkim radom komisija nijesu okončani svi nastali vanrednih događaja u skladu sa važećim propisima.
c) Evidencija nastalih vanrednih događaja na prugama Crne Gore statistički se vodi u ŽICG. U vanrednim događajima gdje su učesnici vozna sredstva (kola, lokomotive) i vožno osoblje iz ŽPCG evidenciju vanrednih događaja interno vodi operater ŽPCG.	Redovno su analizirani uzrok, okolnosti i posledice vanrednih događaja i preduzimane preventivne bezbjedonosne mjere i ciljevi u cilju sprečavanja novih vanrednih događaja, otklanjanja uzroka i posljedica sa pružanjem pomoći putnicima i vozu je bilo moguće ranije uspostavljanje redovnog željezničkog saobraćaja.
ŽPCG je u području realizacije zajedničkih pristupnih bezbjednosti mjera i ciljeva i interoperabilnosti u prevozu putnika planirao i izvršavao sljedeće ciljeve:	
a) Zajednički pristup bezbjednosti i sigurnosti počiva na procjeni rizika, a samim tim predstavlja stalan proces koji uključuje sistemsku usklađenost i upotrebu svih dostupnih informacija kako bi se procijenio i odredio nivo mogućih opasnosti i rizika u planiranju tehnologije i organizacije prevoza putnika, pratećih automobila i prtljaga shodno postignutim dogovorima na međunarodnom nivou na međunarodnim konferencijama: FTE B1, FTE B 2, WMPS 1 , RENE, WMPS 2 i ROUTA 7.12 i ROUTA 7.3 u cilju interoperabilnosti u međunarodnog prevoza putnika	Stalno su preduzimane i analizirane dogovorene organizacione mjere i rezultati bezbjedonosnih i sigurnosnih mjera i ciljeva, posebno u području usklađenosti i razvoja zajedničkog pristupa dogovorenoj i kroz red vožnje objavljenoj organizaciju saobraćaja međunarodnih i lokalnih putničkih vozova izvršavajući interoperabilnost u javnom međunarodnom prevozu putnika, pratećih automobila i prtljaga i lokalnog prevoza.
b) Stalni cilj ŽPCG je preventivno praćenje i nadzor saobraćaja vozova, prevoz putnika, pratećih automobila sa analiziranjem pojava i rizika u prevozu, kroz koju se uočavaju kritične tačke u sistemu tehnologije i organizacije rada za povećanje stepena bezbjednosti i sigurnosti u međunarodnom i lokalnom prevozu kroz ispravnost vučnih vozila i putničkih kola, obrade putničkih garnitura, propisanog sastava putničkih garnitura, namirenja i njege kola. Gdje je bilo potrebno ulagani su i dodatni naponi, a po potrebi i finansijska sredstva za njihovo otklanjanje.	Permanentno su se provodile analize pojava i rizika tokom prevoza putnika, otklanjale uočene slabosti u sistemu tehnologije i organizacije rada jedinica, službi i sektora. Na svim nivojima iz nadležnosti sektora, službi i jedinica pratile su se usklađenosti zajedničkih mjera iz Sistema bezbjednosti sa drugim jedinicama, službama i sektorima u ŽPCG i "Srbija Voz" a.d. Beograd, ŽICG i IŽS koje su uključene u realizaciju međunarodnog putničkog reda vožnje i izvršenju organizacije međunarodnog prevozu putnika željeznicom
c) Kao nosioc organizacije prevoza ŽPCG, postavljao je za cilj razvoj i usaglašenost elemenata Sistema upravljanja bezbjednošću, koje razvija iz primjenu regulative Evropske željezničke agencije (ERA).	Praćene su i prikupljane u granicama mogućeg informacije relevantnih izdanja ERA-e i preporuka povećanja bezbjedosti u međunarodnom prevozu željeznicom kroz članstvo u UIC-u i primjene Sporazum RIC.

5.6 Preduzete mjere i aktivnosti na poboljšanju stanja bezbjednosti u željezničkom saobraćaju

U sklopu svojih aktivnosti operatera prevoza putnika, ŽPCG preduzima sledeće mjere i aktivnosti:

- uredno tehničko servisiranje i održavanje voznih sredstava,
- preventivno i instruktivno djelovanje rada službe unutrašnje kontrole,

- školovanje izvršnog osoblja putem redovnog i vanrednog školovanja,
- plan prevoza putnika,
- red vožnje u međunarodnom i lokalnom saobraćaju,
- plan dostave kola,
- organizacija vuče vozova,
- organizacija prodaje karata,
- organizacija tehničko pregledne službe,
- planiranje nabavke novih vozni sredstava i modernizacija postojećih,
- stručna i zdravstvena sposobnost izvršnog osoblja,
- sistem informisanja svih zaposlenih,
- praćenje analiza i evidencija vanrednih događaja.

Kontinuirano i permanentno se izvršavaju tehnološki procesi rada u jedinicima, službama i sektorima prema propisanim i razrađenim tehnološkim operacijama planiranja, obrade i analiziranja djelokruga rada organizacionih jedinica.

Tokom 2024.godine s ciljem očuvanja i podizanja nivoa bezbjednosti, Željeznički prevoz Crne Gore je uložio značajna sredstva u održavanje i remont vozni sredstva, a time u očuvanju i podizanju ukupnog nivoa bezbjednosti. U prilog tome govori podatak da je tokom izvještajnog perioda, ukupna vrijednost realizovanih investicionih remonta vozni sredstva tokom 2024. godine iznosila 552.844,27 € sa uračunatim PDV-om.

Tabela 36: Kontinuitet opravki vozni sredstava 2018. -2024. godina

Godina	Vrsta investicione opravke	Vrijednost investiciona opravke sa PDV-om
2018.	2 Y kola i dvije lokomotive 461	852.152,24
2019.	6 kola i 2 lokomotive 461	972.933,00
2020.	-	0,00
2021.	4 kola Z , 1 kola WLAB i 1 kola Bcx	415.454,00
2022.	1 kola Acm, 1 kola Bcm, 3 kola WLAB i EMV 412/416	1.023.685,00
2023.	4 Z kola, 6 WLAB kola, 1 kola Bcx, 1 lok 461 i 1 dizel lokomotiva 643	1.797.665,54
2024.	1 Z kola i lokomotive serije 461-043	552.844,27

Investicione opravke započete u 2023. i 2024.godini, a biće realizovane tokom 2025.godine su:

- Redovna opravka elektromotornog voza EMV 412/416 041/042,
- Redovna opravka elektromotornog voza EMV 412/416 045/046,
- Redovna opravka, ranga srednje opravke, dvoje putničkih kola tipa "Z" individualnih brojeva: 61 62 10-05 010-3 i 61 62 10-05 011.

Po obrascu EV – 63 tokom 2024. godine prijavljeno je i izvršena opravka 80 kvarova na elektrolokomotivama serije 461, 81 opravka elektromotornih vozova serije 412/416 i 64opravke elektromotornih vozova serije CAF i 4 manevarske dizel lokomotive.

Tabela 37: Oправка vučnih sredstava (lokomotive i EMV garniture)

Tip vučnog vozila	Broj vučnog vozila	Broj kvarova
Elektro lokomotiva	461-029	14
	461-035	26
	461-039	2
	461-040	19
	461-041	17
	461-043	2
Elektromotorni voz serije 412/416	049-050	81
Elektromotorni voz CAF	EMV 101-103	30
	EMV 104-106	4
	EMV 101-103	30
Dizel lokomotiva	643-051	6

U 2024. godini vršena je redovno održavanje i vanaplansko održavanje putničkih kola.

Tabela 38: Redovno održavanje putničkih kola

Tip kola	Y			Z			WR			Ac/Bc			WLAB			Ukupno	
Mjesec 2023.	T.O.	P1	P12	T.O.	P1	P12	T.O.	P1	P12	T.O.	P1	P12	T.O.	P1	P12	T.O.	KTP
I	4	2	0	8	3	0	13	2	0	13	3	0	0	0	0	38	10
II	0	1	0	7	7	0	14	3	0	14	2	0	0	0	0	35	13
III	0	1	1	8	6	0	12	3	0	12	4	0	0	0	0	32	15
IV	2	2	0	8	4	0	10	5	0	9	1	0	0	0	0	29	12
V	5	2	0	9	6	0	8	3	1	10	5	0	0	0	0	32	17
VI	3	2	0	7	6	0	7	4	0	9	4	1	0	0	0	26	17
VII	2	2	0	8	5	0	7	5	0	6	5	0	0	0	0	23	17
VIII	0	1	0	10	4	0	8	5	2	7	3	0	0	0	0	25	15
IX	4	0	0	12	7	0	7	7	0	6	4	0	0	0	0	29	18
X	1	2	0	8	5	2	9	3	0	10	4	0	0	0	0	28	16
XI	4	0	0	6	3	0	11	4	0	12	3	0	0	0	0	33	10

XII	0	1	0	9	6	0	12	6	0	13	5	0	0	0	0	34	18
Ukupno	25	16	1	100	62	2	118	50	3	121	43	1	0	0	0	364	178

Tabela 39: Redovno i vanplansko održavanje putničkih kola u toku 2024.godini

Serija i tip kola		IP	RP	Kontrolni pregledi i vanplanske opravke		Ispravnost u odnosu na RP %
				Kontrolni pregledi	Vanplanske opravke	
Kola sa sjedistima	Y (B)	9	6	53	73	80,00
	Z (A,B)	10	7	68	73	92,06
Kušet kola	X (Ac,Bc)	9	5	46	89	93,94
Spavaća kola	WLAB	10	10	61	133	89,28
UKUPNO		57	28	228	368	88,81

Shodno mjesečnom rasporedu i rješenjima za kućnu pripravnost članovi prvostepenih i drugostepenih komisija za istragu vanrednih događaja učestvovali su u istražnim radnjama u cilju utvrđivanja okolnosti, uzroka i posljedica nastalog vanrednog događaja.

Nadležne komisije za istragu vanrednog događaja, analizirale su nastale vanredne događaje, nastojale da u propisanim rokovima ispostave komisijske isledničke izvještaje, a sve shodno članu 114 Zakona o bezbjednosti organizaciji i efikasnosti željezničkog prevoza („Sl.list CG“br. 1/14). Izvještaje su dostavljali na dalji postupak ŽICG koja je ujedno upravljač željezničkog saobraćaja i vodi sopstevnu statistiku, nezavisno od drugih nadležnih državnih organa Crne Gore i Vladine komisije za utvrđivanje uzroka i odgovornosti za nastali vanredni događaj.

Treba napomenuti da je Željeznički prevoz Crne Gore jedini u željezničkom sistemu Crne Gore koji je angažovao privatnu licenciranu firmu na poslovima fizičkog i tehničkog obezbjeđenja i zaštite imovine (voznih sredstava i objekata), kao i da sam učestvuje u troškovima obezbjeđenja, pored toga što se u depou Podgorica i Bar nalazi imovina drugih željezničkih društava.

5.7 Rezultati unutrašnje kontrole bezbjednosti

U izvještajnom periodu Služba unutrašnje kontrole je izvršavala zadatke i obaveze koje proističu iz Zakona o bezbjednosti, organizaciji i efikasnosti u željezničkom prevozu, Zakona o zaštiti lica i imovine, shodno Pravilniku o radu Službe unutrašnje kontrole i internim aktima Društva.

Služba unutrašnje kontrole ŽPCG predstavlja ključni mehanizam nadzora, procjene i unapređenja sistema bezbjednosti željezničkog saobraćaja. Njena osnovna svrha je osiguravanje dosljedne i efikasne primjene propisa, standarda, procedura i politika bezbjednosti.

U 2024. godini, Služba unutrašnje kontrole obavila je i obavlja niz aktivnosti usmjerenih na provjeru usklađenosti sa zakonima i procedurama, identifikaciju rizika, nadzor operativnih procedura i procjene ljudskog faktora. Pored toga, kontrolisani su aspekti rada izvršnog osoblja, tehničke ispravnosti voznih sredstava, kao i sprovođenje mjera za povećanje transparentnosti i odgovornosti.

KLJUČNE FUNKCIJE UNUTRAŠNJE KONTROLE:

a) Usklađenost sa propisima i standardima

Služba unutrašnje kontrole je pratila primjenu:

- Nacionalnih zakona o bezbjednosti željezničkog saobraćaja,
- Evropskih propisa i međunarodnih standarda,
- Internih pravila i procedura ŽPCG.

b) Sprečavanje i smanjivanje rizika

- Identifikacija slabih tačaka u sistemu,
- Procjena potencijalnih rizika i predlaganje korektivnih mjera,
- Edukacija zaposlenih o procedurama zaštite.

c) Kontrola operativnih procedura

- Provjera primjene operativnih pravila i procedura,
- Nadzor ispravnosti vozne i infrastrukturne opreme,
- Kontrola tehničke dokumentacije i evidencije održavanja.

d) Edukacija ljudskih resursa

- Provjera stručne osposobljenosti zaposlenih,
- Praćenje pridržavanja standardnih operativnih postupaka,
- Ocenjivanje reakcija u vanrednim situacijama.
- Preventivno i instruktivno djelovanje na licu mjesta.

e) Istraga incidenata i nesreća

- Analiza uzroka incidenata i predlaganje korektivnih mjera,
- Prikupljanje podataka i izrada preporuka za unapređenje bezbjednosti.

f) Povećanje transparentnosti i odgovornosti

- Sprečavanje korupcije i zloupotreba,
- Unapređenje kulture bezbjednosti kroz otvorenu komunikaciju,
- Obezbeđivanje donošenja odluka na osnovu realnih podataka i analiza.

Tokom izvještajnog perioda, Služba unutrašnje kontrole realizovala je niz provjera i kontrolno - preventivnih aktivnosti:

a) Kontrola vučnih i vučenih vozila

- Održavanje i tehnička ispravnost,
- Upravljanje vozilima i pridržavanje operativnih procedura,
- Stanje signalno-sigurnosnih uređaja na pruži.

b) Nadzor izvršnog osoblja

- Primjena propisa prilikom raspoređivanja zaposlenih,
- Stručna osposobljenost i zdravstvena sposobnost,
- Psihofizičke sposobnosti i radno vrijeme.

c) Ostale kontrole

- Rad čitača brzinomjernih traka,
- Čišćenje voznih sredstava i sanitarne mjere,
- Prisustvo zaposlenih u upravnoj zgradi,
- Rad firme *D-Security DOO* do 25.06.2024,
- Kontrola protivpožarnih aktivnosti,
- Pratlja i kontrola voznih sredstava Željeznica Srbije i stanja Željezničke infrastrukture Crne Gore.

Tokom izvještajnog perioda statistika kontrola:

- 185 kontrola,
- 96 zapisnika o izvršenoj kontroli,
- 54 zapisnika o alkotestiranju,
- 54 izvještaja o provedenim kontrolama,
- 5 rješenja o naloženim mjerama.

U pojedinim slučajevima Kontrolori su djelovali preventivno, instruktivno (u zavisnosti od slučaja) te su nepravilnosti koje su uočene, a ne ugrožavaju bezbjednost željezničkog saobraćaja upozoravali zaposlene i njihove neposredne rukovodioce.

Nažalost, u Službi unutrašnje kontrole ne postoji kontinuitet zaposlenih. Ovakva situacija otežava praćenje trendova, identifikaciju dugoročnih problema i donošenje strateških odluka zasnovanih na pouzdanim podacima.

Početkom 2024. godine, Služba unutrašnje kontrole imala je četiri kontrolora i rukovodioca službe. Međutim, od juna 2024. godine, poslove Službe obavljaju samo dva kontrolora i rukovodilac, što je značajno smanjilo efikasnost i produktivnost rada. To se posebno ogleda u padu broja kontrola u tom periodu.

Prema Pravilniku o organizaciji i sistematizaciji radnih mesta, predviđeno je pet izvršilaca u službi. Ipak, trend smanjenja broja zaposlenih nastavlja se i u 2025. godini, uključujući i period izrade ovog izveštaja, umjesto da se broj izvršilaca poveća kako bi se unaprijedila kontrola bezbjednosti željezničkog saobraćaja.

Smanjenje broja izvršilaca u unutrašnjoj kontroli može izazvati niz negativnih posljedica:

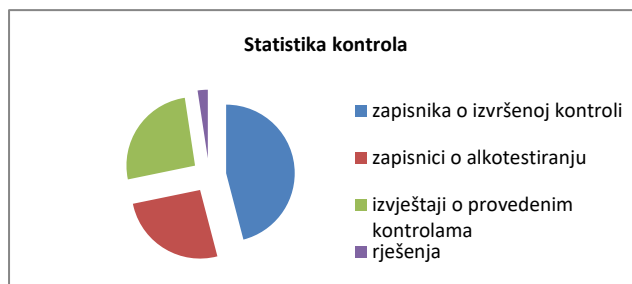
-teže je pokriti sve potrebne oblasti i procese koji zahtijevaju kontrolu. To može rezultirati propuštanjem ključnih rizika ili nepravilnosti;

-nemogućnost sprovođenja detaljne analize, što može dovesti do propuštanja važnih neregularnosti naročito po bezbjednost saobraćaja;

-ako broj zaposlenih ne odgovara propisanim normama (kao što je navedeno u Pravilniku o organizaciji i sistematizaciji radnih mjesta), to može dovesti do kršenja zakonskih obaveza i smanjenja profesionalnog integriteta službe.

Zaposleni unutrašnje kontrole uzeli su učešće i u dodatnim aktivnostima:

- Aktivno učešće u izradi pravilnika za formiranje Unutrašnje službe zaštite,
- Izrada Pravilnika o provjeri i testiranju zaposlenih na prisustvo alkohola i psihoaktivnih supstanci,
- Predlozi za donošenje novih internih i nacionalnih propisa radi podizanja nivoa bezbjednosti.



5.8. Ključne preopruke za poboljšanje stanja u ŽPCG i Službi unutrašnje kontrole

U svojim izvještajima Služba unutrašnje kontrole je potencirala nekoliko ključnih preporuka za poboljšanje ukupnog stanja u ŽPCG:

a) Kadrovski problemi

Služba unutrašnje kontrole funkcioniše sa smanjenim brojem zaposlenih, što direktno utiče na učestalost i kvalitet provjera. Više puta je podnošen zahtjev za popunjavanje radnih mjesta, ali isti nije odobren.

Ovaj problem je prisutan i u ostalim organizacionim cjelinama ŽPCG-a.

Preporuka: Hitno usklađivanje ili izmjene Kolektivnog ugovora i Pravilnika o organizaciji i sistematizaciji radnih mjesta.

b) Edukacija i stručno usavršavanje

Utvrđen je nedostatak stručnog znanja kod određenog broja zaposlenih, što može ugroziti bezbjednost sistema.

Preporuka: Organizacija kontinuiranih obuka i testiranja kako bi se osiguralo da svi zaposleni posjeduju potrebne kompetencije.

c) Poboljšanje međuljudskih odnosa i komunikacije

Loša komunikacija i narušeni međuljudski odnosi utiču na efikasnost rada i radnu atmosferu.

Preporuka: Uvođenje programa za razvoj timskog rada i bolju internu komunikaciju između zaposlenih i menadžmenta.

6 KOMBINOVANI PREVOZ MONTENEGRO d.o.o.

6.1 Opšte informacije

Kombinovani prevoz Montenegro d.o.o (KPM) je prevoznik robe u javnom željezničkom saobraćaju Crne Gore., u skladu sa sledećim dokumentima:

- Licenca za prevoz – broj 08 od 24.09.2021.godine sa važnošću do 24.09.2026. godine
- Sertifikat o bezbjednosti za prevoz sa važnošću od 03.10.2022.godine do 03.10.2027.godine

6.2 Registracija vučnih vozila – lokomotiva

Kombinovani prevoz Montenegro d.o.o. u voznom parku 2024. godine je koristio vučna vozila u zakupu, dvije lokomotive serije 185 proizvođača Bombardier i dvije lokomotive serije 647 češkog proizvođača ČKD. Navedena vozila u skladu sa zakonskim propisima posjeduju dodatne dozvole izdate od strane Uprave za željeznice tokom 2023.godine. Održavanje navedenih vučnih vozila rađeno je shodno Pravilniku o načinu održavanja željezničkih vozila, a vlasnik vučnog vozila u zakupu vrši održavanje istog shodno propisanim internim Uputstvima.

6.3 Ostvarivanje planiranih ciljeva bezbjednosti

Željeznički prevoznik Kombinovani prevoz Montenegro d.o.o. Podgorica 2024. godine vršeci prevoz raličitih vrsta i količina roba vršio je kontrolu procesa rada vezenih za voz, prugu, osoblje, upravljača infrastukture, treća lica i ostale učesnike u saobraćaju.

Kombinovani prevoz Montenegro d.o.o. Podgorica je u 2024. godini poštovao i sprovodio sve nacionalne propise i standarde kroz:

- sastav i pregled voza,
- organizaciju saobraćaja vozova i vuče vozova,
- praćenje obavljanja manevarskih poslova,
- kontinuirano praćenje brzine kretanja vozova i manevarskih sastava na svim djelovima pruga i staničnim kolosjecima,
- utvrđivanje kočenosti voza utvrđivanjem stvarne i potrebne kočne mase voza (SKM i PKM),

- provjeru tehničke ispravnosti vučenih vozila i kočenja voza,
- evidenciju o vozovima,
- tehničkim uslovima za željeznička vozila i održavanje željezničkih vozila,
- stručnu i zdravstvenu sposobnost osoblja,
- odredbe o radnom vremenu i odmoru osoblja.

Kombinovani prevoz Montenegro d.o.o. je u 2024. godini organizovao saobraćaj vozova za prevoz robe koji je realizovan sa 400 trasa i ostvareno 31.346 voznih kilometara.

U toku 2024. godine nije bilo vanrednih događaja u kojima su učestvovali zaposleni ili vozna sredstva ovog Društva. Obučeno osoblje i tehnički ispravna vozna sredstva i stalni nadzor su preduslov ispunjenja planiranih ciljeva bezbjednosti, a to je realizacija saobraćaja na bezbjedan način.

Tabela 40: Ciljevi bezbjednosti

Pripadajuća oblast i naziv zajedničkog pokazatelja bezbjednosti		Način proračuna relativne vrijednosti	Pređeni vozni kilometri u 2024	Broj nesreća u 2024	Ciljna vrijednost		Ostvarena vrijednost	
					Ukupna	Relativna (10 ⁻⁵)	Ukupna	Relativna (10 ⁻⁵)
Bezbjednost	Broj iskliznuća vozova	ukupan broj iskliznuća/ ukupni vozni km	31.346	0	2	6,38	0	0
	Broj nesreća na putnim prelazima	ukupan broj nesreća na pp/ ukupni vozni km	31.346	0	1	3,19	0	0

6.4 Praćenje i analiza zajedničkih pokazatelja bezbjednosti

6.4.1. Podaci o zajedničkim pokazateljima bezbjednosti

6.4.1.1 Pokazatelji koji se odnose na nesreće

Tabela 41: Ukupan i relativni broj nesreća

Pokazatelji	Ukupno	Relativni (10 ⁻⁵)
Sudar voza sa željezničkim vozilom	0	0
Sudar voza sa preprekom unutar slobodnog profila	0	0
Iskliznuće vozova	0	0
Nesreće na putnim prelazima u nivou, uključujući i nesreće u kojima su učestvovali pješaci na putnim prelazima u nivou	0	0
Nesreće u kojima su stradala lica koje su uzrokovane voznim sredstvima u pokretu	0	0
Požari u željezničkim vozilima	0	0
Ostale nesreće	0	0
Ukupno	0	0

Tabela 42: Ukupan i relativni broj teško povređenih i poginulih lica po vrstama nesreća

	Broj teško povređenih i poginulih u periodu I – XII 2024. god.											
	putnika		Zaposleni ili lica zaposlenih kod izvođača radova		korisnici putnih prelaza u nivou		lica kojima nije dozvoljen pristup željezničkom području		ostala lica na peronima		ostala lica van perona	
	ukupna	relativan	ukupna	relativan (10 ⁻⁵)	ukupna	relativan	ukupna	relativan (10 ⁻⁵)	ukupna	relativan	ukupna	relativan
Sudar voza sa željezničkim vozilom	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sudar voza sa preprekom unutar slobodnog profila	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Iskliznuće vozova	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nesreća na putnom prelazu	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nesreće u kojima su stradala lica koje su uzrokovane voznim sredstvima u pokretu	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Požari u željezničkim vozilima	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ostale nesreće	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ukupno	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

6.4.1.2. Pokazatelji koji se odnose na prevoz opasnih materija

Ovo društvo u 2024. godini nije imalo sertifikat za prevoz opasnih materija pa samim tim nije ni vršilo prevoz ove vrste robe.

6.4.1.2 Pokazatelji koji se odnose na samoubistva**Tabela 43:** Nesreće u kojima je staradalo lice izvršenjem samoubistva

Pokazatelj	Ukupno	Relativno (10 ⁻⁵)
Nesreće* u kojima je staradalo lice izvršenjem samoubistva	0	0

6.4.1.3 Pokazatelji koji se odnose na događaje koji predhode nesrećama**Tabela 44:** Pokazatelji koji se odnose na događaje koji predhode nesrećama

Pokazatelj	Ukupno	Relativno (10 ⁻⁵)
Slomljena šina	0	0

Izvijanja kolosjeka i drugih deformacija kolosjeka	0	0
Pogrešnih pokazivanja signalnih znakova	0	0
Prolazak pored signala koji pokazuje zabranjenu dalju vožnju uz prolazak opasne tačke	0	0
Prolazak pored signala koji pokazuje zabranjenu dalju vožnju bez prolaska opasne tačke	0	0
Slomljenih točkova na vozilima u saobraćaju	0	0
Slomljenih osovinu na vozilima u saobraćaju	0	0
Ukupno:	0	0

6.4.1.4 Pokazatelji za izračunavanje ekonomskih posledica nesreća i nezgoda

Tabela 45: Pokazatelji za izračunavanje ekonomskih posledica nesreća i nezgoda

Pokazatelj	Ukupno (€)	Relativno (10^{-5})
Broj smrtnih slučajeva i ozbiljno povrijeđenih	0	0
Troškovi štete nanosene životnoj sredini	0	0
Troškovi materijalne štete nanosene voznim sredstvima KPM-a	0	0
Troškovi kašnjenja izazvanih nesrećama	0	0
Ukupno:	0	0

6.5 Rezultati unutrašnje kontrole bezbjednosti

6.5.1. Opis sistema unutrašnje kontrole bezbjednosti

Periodična unutrašnja kontrola sistema upravljanja bezbjednošću se sprovodi radi utvrđivanja da li zaposleni u Društvu:

- poznaju i primjenjuju usvojene propise, procedure i aktivnosti vezane za sistem upravljanja bezbjednošću i bezbjednost u opšte,
- poznaju sredstva (željeznička, mašine i alate) koja koriste u radu,
- poznaju infrastrukturu (pruge, stanice, depoe i druge objekte) na kojima rade,
- posjeduju predviđenu dokumentaciju, HTZ opremu i alate neophodne za bezbjedan rad,
- psiho-fizički spremni i sposobni za obavljanje radnih djelatnosti i sprovode mjere zaštite na radu.

Kontrole se sprovode redovno i vanredno.

Periodična unutrašnja kontrola sistema upravljanja bezbjednošću ima nadležnost i sprovodi se u okviru društva. Uz poštovanje ključnih tačaka određenih za kontrolu bezbjednosti kontrola obuhvata i dokumentaciju koja je potrebna za određenu djelatnost kao i poštovanje mjera zaštite na radu radnika.

U slučaju da povrede radnih procedura i radnih obaveza iz koje proističe primjena mjera kažnjavanja zaposlenih u skladu sa pozitivnim propisima unutrašnja kontrola društva donosi odgovarajuće rješenje na koje zaposleni ima pravo žalbe. O osnovanosti žalbe odlučuje ovlašteno lice za vršenje pravnih poslova. Po okončanju postupka izvršni direktor donosi konačnu odluku o primjeni odgovarajućih predloženih mjera i izdaje rješenje po kojem se dalje postupa.

6.5.2 Vremenski plan za planiranje unutrašnje kontrole

Plan rada unutrašnje kontrole vrši se u skladu sa Godišnjim planom i nalogom za obavljanje mjesečne kontrole. Godišnji plan kontrola izrađuje se za kalendarsku godinu i donosi ga izvršni direktor. Godišnjim planom se predviđaju obaveze oko redovnih kontrola. Godišnji plan kontrole donosi se na osnovu izvršenih kontrola u prethodnoj godini, analizi vanrednih događaja kao i uočenim nepravilnostima prilikom redovnog nadzora i revizija. Godišnjim planom kontrole predviđa se:

- koji će zaposleni vršiti kontrole prema svojoj stručnoj osposobljenosti imajući u vidu planirane predmete kontrole,
- okvirni plan kontrola (kontrola rada u službenim mjestima i industrijskim kolosjecima na kojima se redovno vrši manevrisanje, plan kontrola u pograničnim stanicama, kontrola pripreme voza za saobraćaj i kasnija pratnja tog voza zbog postupanja osoblja vučnog vozila i posmatranje stanja pruge,...),
- opšti spisak predmeta kontrole,
- koliko se planira kontrola godišnje i
- obaveza izrade Godišnjeg izvještaja o obavljenim kontrolama.

Redovne kontrole obavljaju se mjesečno na osnovu Godišnjeg plana kontrole kao i analizama vanrednih događaja i uočenim nepravilnostima prilikom redovnog nadzora i revizija nakon donošenja Godišnjeg plana kontrola.

Postoje i vanredne kontrole koje se obavljaju po nalogu Izvršnog direktora na predlog Lica za bezbjednost i to zbog uočenih propusta u radu zaposlenih, učestalih nezgoda i nesreća pri radu, primjene novih i izmjenjenih standarda i propisa ukoliko je došlo do značajnih izmjena i dopuna istih, davanja tumačenja i praćenja efikasnosti naloženih mjera i predloženih korektivnih mjera ili Akcionog plana i dr.

Prilikom svake kontrole, redovne ili vanredne, zaposleni koji istu obavljaju moraju da sačine Zapisnik o izvršenoj kontroli i predlože mjere po uočenim nepravilnostima Rješenjem o naloženim mjerama.

Obavljanjem vanrednih kontrola, stalnim nadzorom i izvještajima vrši se stalno praćenje naloženih mjera i predloženih korektivnih mjera ili Akcionog plana. Na osnovu Zapisnika i izvještaja vrši se analiza njihovih efikasnosti.

6.5.3. Postupci za identifikaciju i izbor stručnih kontrolora

Zaposleni koji obavljaju kontrole moraju ispunjavati uslove kako je to predviđeno Pravilnikom o organizaciji i sistematizaciji radnih mjesta za poslove unutrašnje kontrole. Zaposleni koji obavlja kontrole mora da ispunjava sljedeće uslove:

- opšte (najmanje 5 godina da je obavljao poslove u djelatnosti za koju se planira za kontrolu) i
- stručne (položen stručni ispit po Pravilniku 646 iz djelatnosti i poslova za koje se planira za kontrolu, znanje o operativnim postupcima, bezbjednosnim sistemima i tehničkim sredstvima).

Prilikom izbora zaposlenog da obavlja poslove kontrole presudan uticaj ima i raniji kvalitet obavljanja poslova. Zaposleni koji obavljaju kontrolu moraju da posjeduju vještinu potrebnu za uočavanjem i prepoznavanjem neurednosti i nepravilnosti od strane zaposlenih u procesu rada vezanih za poslove vuče, održavanja vučnih vozila, tehničko kolskih poslova i poslova saobraćaja kao i ostalih poslova vezano za bezbjednost i organizaciju željezničkog saobraćaja.

Zaposleni koji obavljaju kontrole pri sprovođenju kontrole moraju biti objektivni, pravični i nepristrasni. Zaposleni koji obavljaju kontrole posjeduju službenu legitimaciju koju izdaje Izvršni direktor, koju prilikom obavljanja kontrole moraju da pokažu.

6.5.4 Postupci za analizu i procjenu rezultata kontrole Unutrašnja kontrola društva prilikom obavljanja same kontrole kao i po njenom završetku vrši analizu i procjenu rezultata kontrole. U slučaju da je kontrola obavljena u okviru društva, zajednički se sa zaposlenim čija je radna aktivnost bila predmet kontrole, vrši se analiza utvrđenog stanja, procjena promjene stanja i eventualno mjere koje je neophodno sprovesti.

Na osnovu Zapisnika o izvršenoj kontroli unutrašnja kontrola društva izrađuje godišnji izvještaj. Zapisnici se dostavljaju licu za bezbjednost i izvršnom direktoru.

Tabela 46: Unutrašnja kontrola u 2024. godini

Redni broj	Vrsta kontrole	Broj izvršenih kontrola	Broj nepravilnosti	Broj Rješenja o naloženim mjerama / broj naloženih mjera	Otklonjene nepravilnosti		Izvršene naložene mjere		Broj nepravilnosti koje se otklanjaju	Broj naloženih mjera koje se otklanjaju
					broj	%	broj	%		
1	redovna	22	0	0	0	0	0	0	0	0
2	vanredna	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Ukupno:		23	0	0	0	0	0	0	0	0

6.5.5 Postupci za sprovođenje mjera

U slučaju da predložene mjere tokom kontrole nijesu donijele planirane efekte, lice za bezbjednost je dužno da predloži naknadne mjere radi smanjenja rizika odnosno povećanja nivoa bezbjednosti. One mogu biti:

- sprovođenje postupka analize rizika,
- dopuna ili izmjena postojećih ili donošenje novih pravila i procedura,
- dopunsko stručno osposobljavanje,
- upućivanje na vanrednu provjeru stručne osposobljenosti,
- upućivanje na vanrednu provjeru zdravstvene sposobnosti,
- zabrana obavljanja poslova,
- izmjena ugovornih obaveza ili raskid ugovora sa ugovornim partnerima.

Unutrašnja kontrola društva ima obavezu da prati sprovođenje mjera koje je lice za bezbjednost naložilo. O svim preduzetim mjerama obavještavaju se zaposleni u društvu.

6.5.6. Postupci za dokumentovanje sprovedenih kontrola i njihovih rezultata

Izvještaj o izvršenoj kontroli kontrolor unutrašnje kontrole dostavlja licu za bezbjednost i izvršnom direktoru. Oba subjekta su dužna da svoje kopije izvještaja pravilno arhiviraju. Izvještaji su dostupni zaposlenima u društvu, ugovornim partnerima onih koji ih se tiču, a predstavljaju poslovnu tajnu za subjekte van društva.

6.5.7 Postupci koji obezbjeđuju da se na višim nivoima rukovođenja znaju rezultati kontrola i preuzima cjelokupna odgovornost za sprovođenje izmjena sistema za upravljanje bezbjednošću

Izvršaj o izvršenoj kontroli dostavlja se licu za bezbjednost i izvršnom direktoru. Zaposleni su odgovorni za sprovođenje naloga unutrašnje kontrole, što je obavezan predmet sljedeće kontrole. U slučaju da je nepohodna izmjena radnih procedura vezanih za bezbjednost, izmjene se vrše prema proceduri dokumenta KP 13 - Postupci i metode za procjene rizika i primjenu mjera za kontrolu rizika za slučaj da iz izmjenjenih uslova eksploatacije ili novog materijala proizađu novi rizici za infrastrukturu ili eksploataciju.

Rukovodstvo preuzima odgovornost za uvođenje promjena odgovarajućom odlukom koju donosi izvršni direktor na predlog lica za bezbjednost.

6.5.8 Dokument u kom je predstavljeno kako se planiraju kontrole u vezi sa redovnim praćenjem aktivnosti u cilju obezbjeđenja usklađenosti sa internim postupcima i standardima

Planiranje kontrola predviđeno je Godišnjim planom kontrole kao i Nalogom za obavljanje kontrole kojim se predviđaju redovne mjesečne kontrole. Ova akta donosi Izvršni direktor. Način planiranja kao i postupci sprovođenja kontrola propisani su Poslovníkom o radu unutrašnje kontrole. Samo planiranje kontrola i njihovog izvršenja obavlja se redovnim mjesečnim kontrolama. Nalogom za obavljanje kontrole određuju se zaposleni iz Godišnjeg plana kontrola koji će istu obaviti, predmet kontrole, rok za obavljanje iste, obavezu sačinjavanja Zapisnika o izvršenoj kontroli i eventualno Rješenja o naloženim mjerama.

6.5.9 Planiranje budućih kontrola u vezi sa redovnim praćenjem aktivnosti u cilju obezbjeđenja usklađenosti sa internim postupcima i standardima

Godišnji plan kontrola sačinjava se na osnovu izvršenih kontrola u prethodnoj godini, analizi vanrednih događaja kao i uočenim nepravilnostima prilikom redovnog nadzora i revizija. Prilikom obavljanja kontrola zadatke obavlja na osnovu Zakon o željeznici, Zakona o bezbjednosti, organizaciji i efikasnosti željezničkog prevoza, Zakona o radu i važećih propisa koji se odnose na bezbjednost i urednost željezničkog saobraćaja i internih akata Kombinovanog prevoza Montenegro.

6.6 Primjedbe o nedostacima i kvarovima u odvijanju željezničkog saobraćaja i upravljanja infrastrukturom

Kombinovani prevoz Montenegro d.o.o. u voznom parku 2024. godine je koristio vučna vozila u zakupu, dvije lokomotive serije 185 i dvije lokomotive serije 647. Održavanje navedenih vučnih vozila rađeno je shodno Pravilniku o načinu održavanja željezničkih vozila, a vlasnik vučnog vozila u zakupu vrši održavanje istog shodno propisanim internim Uputstvima.

U toku 2024. godine, odnosno u periodu od 15. oktobra do 31.12. 2024. godine, izvršeno je redovno održavanje dizel-električnih lokomotiva i urađena su tri kontrolnotehnička pregleda.

Osnovni problemi u realizaciji saobraćaja bili su veliki broj uvedenih privremenih laganih važnji i stanje signalno-sigurnosne tehnike.

Uvedene lagane vožnje znatno utiču na propusnu moć pruge i izazivaju povećanje troškova vuče vozova. Evidentno je da nije bilo trenda smanjenja broja privremeno uvedenih laganih vožnji i da su u toku godine na nekim mjestima (tuneli, mostovi) u kontinuitetu bile na snazi duži vremenski period uvedene lagane vožnje.

Stanje signalno-sigurnosne tehnike dionici Podgorica - Bar, izuzev stanice Podgorica gdje je uređaj nove generacije ugrađen 2018. godine, je takvo da vrlo mali broj stanica i ukrasnica su mogle da propuste vozove bez zaustavljanja i uručivanja Opšteg naloga I, jer značajan broj

ulaznih i izlaznih signala ne radi jer je u zavisnosti sa stanjem na međustaničnim odsjecima. Posebno je apostrofirano stanje signalno-sigurnosnog uređaja i signala u stanici Bar, kao velikoj stanici, gdje se dio naređenja za pokretanje vozova i ulaska vozova relazuje ne rijetko korišćenjem telefona. Takođe, neispravnost putnih prelaza na dijelu pruge Podgorica – Bar pravi dodatne troškove vuče vozova i materijala, jer je već duži period evidentna neispravnost putnih prelaza Virpazar, Bistrice, Morača i Vukovci.

Obzirom da se vozovi moraju zaustaviti ispred putnih prelaza gubi se vrijeme na samom zaustavljanju i čekanju da voz otkoči kako bi ponovo bio pokrenut, uz evidentno dodatno trošenje kočionih papuča prilikom zaustavljanja. Osoblje KPM-a je u toku rada apostrofiralo problem neispravnosti putnog prelaza Virpazar, a iz razloga što je isti izuzetno frekventan u toku cijele godine.

Problem prilikom organizacije saobraćaja vozova pričinjava i dodatno ograničavanje mase vozova od strane upravljača infrastrukturom. Zbog stanja EVP Mojkovac masa voza, na relaciji Podgorica-Bijelo Polje je ograničena na 1200 t što je navedeno i u Izjavi o mreži za 2023./2024. godinu. Takođe zbog klizišta kod ukrsnice Kruševo početkom juna 2024. godine upravljač infrastrukturom vrši redukciju najveće dopuštene mase vozova preko ovog klizišta na 700 tona, pa su svi teretni teretni operateri bili prinuđeni da redukuju masu vozova na međustaničnom odsjeku Kruševo – Mijatovo Kolo, a nakon toga opet spajaju obično 2 voza u jedan voz od 1200 tona. Ovo je prouzrokovalo produženje vožnje voza minimalno cca 3 sata, a po nekada i duže što dodatno poskupljuje vuču voza.

Imajući u vidu obim ostvarenog rada kao i to da se nije desio ni jedan vanredni događaj, stanje željezničkih infrastrukturnih uređaja i postrojenja kao i da nisu primjećene nepravilnosti u radu osoblja može se zaključiti da je nivo bezbjednosti u Kombinovanom prevozu Montenegro d.o.o. zadovoljavajući.

7. DOO „16. FEBRUAR“

7.1 Opšte informacije

DOO „16. Februar“ je prevoznik robe u javnom željezničkom saobraćaju Crne Gore u skladu sa sledećim dokumentima:

- Licenca za prevoz – broj 07 od 11.05.2020. godine sa važnošću do 11.05.2025. godine
- Sertifikat o bezbjednosti za prevoz sa važnošću od 06.08.2020. godine do 06.08.2025. godine

7.2 Aktivnosti u 2024. godini

U izvještajnom periodu ovaj privatni operater nije vršio prevoz.

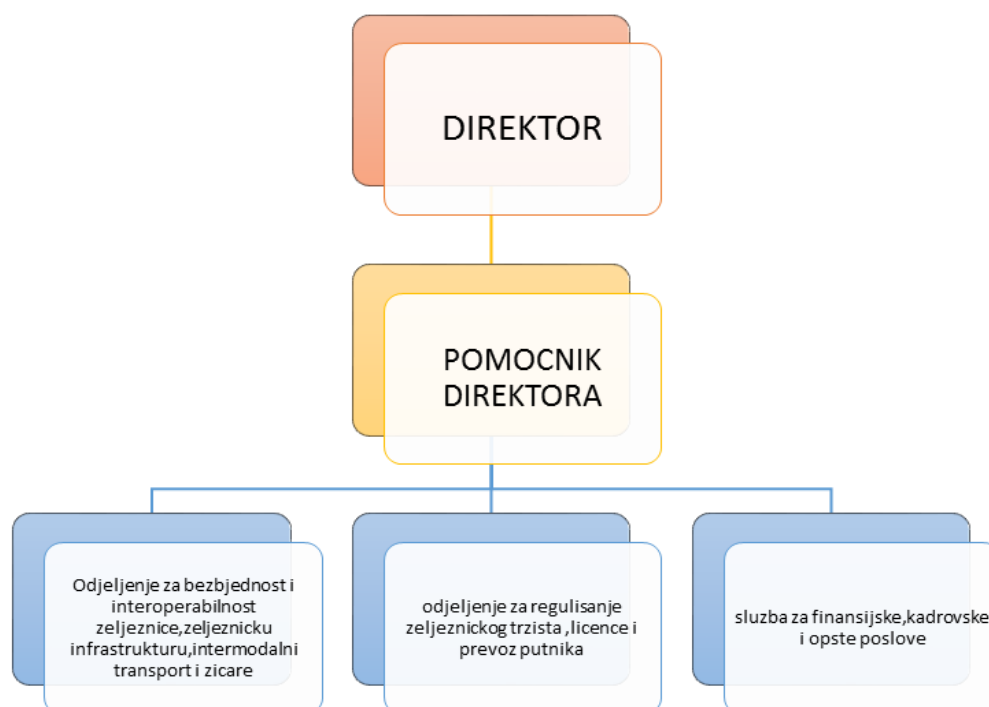
8. ORGAN UPRAVE - UPRAVA ZA ŽELJEZNICE

Uprava za željeznice je državni organ Crne Gore za oblast željezničkog saobraćaja.

Od januara 2020. godine nakon reorganizacije državne uprave Direkcija za željeznice mijenja naziv i u Uprava za željeznice i postaje samostalni državni organ.

Propisi EU koje određuju potrebu postojanja Direkcije za željeznice su: Direktiva 2004/49 o sigurnosti željeznica Zajednice i izmjeni Direktive 95/18/EZ o izdavanju dozvola za obavljanje usluga u željezničkom prevozu i Direktive 2001/14/EZ o dodjeli željezničkog infrastrukturnog kapaciteta i ubiranju naknada za korišćenje željezničke infrastrukture i dodjeli rješenja o sigurnosti (Direktiva o sigurnosti željeznice) - „Poglavlje IV - tijelo za bezbjednost” kao i Direktiva 2016/798 i Direktiva 2012/34 o uspostavljanju jedinstvenog željezničkog područja (RECAST Direktiva) – „Poglavlje IV - regulatorno tijelo.

Organizaciona šema Uprave za željeznice po sektorima



8.1. Nadležnosti

Uprava za željeznice obavlja funkciju nacionalnog tijela za bezbjednost u željezničkom sektoru i regulatornog tijela kada je u pitanju željeznički saobraćaj. Takođe, shodno Zakonu o željeznici, Uprava ima obavezu utvrđenu Zakonom da nakon izdavanja sertifikata o bezbjednosti željezničkim prevozniciima i upravljaču infrastrukture, a koji u trenutku dobijanja sertifikata o bezbjednosti moraju imati uspostavljen sopstveni Sistem upravljanja bezbjednošću, vrši nadzor po tačno propisanoj metodi. Nadzor se obavlja iz razloga da se vrši provjera u kojoj se mjeri primjenjuje uspostavljeni sistem u praksi. Ostale nadležnosti Uprave su:

- Učešće u pripremi i izradi tehničkih propisa, normativa i standarda na željeznici;
- Izdavanje licenci za upravljanje željezničkom infrastrukturom (industrijskom željeznicom);
- Izdavanje licenci za prevoz;
- Izdavanje sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom;

- Izdavanje sertifikata o bezbjednosti za prevoz;
- Odlučivanje po prigovorima u vezi zaključenja Ugovora o korišćenju željezničke infrastrukture;
- Odlučivanje po žalbama kandidata koji smatraju da su predmet nepravilnog postupanja, diskriminacije ili da su na neki drugi način oštećeni, a naročito po žalbi na akte koje je donio upravljač infrastrukture;
- Izdavanje dozvola za korišćenje novoizgrađenih željezničkih vozila, novih tipova uređaja, djelova i opreme željezničkih vozila, kao i novih tipova uređaja, djelova i opreme za željezničku infrastrukturu;
- Odobravanje tehničke dokumentacije za izgradnju, rekonstrukciju i modernizaciju željezničke infrastrukture;
- Izrada planova razvoja, izgradnje, rekonstrukcije, modernizacije, održavanja i zaštite željeznica Crne Gore;
- Vršenje poslova koji se odnose na: razvoj, izgradnju, rekonstrukciju, održavanje i zaštitu željeznica Crne Gore;
- Vršenje kontrole korišćenja državnih subvencija za pokrivanje troškova obaveza javnog prevoza (PSO);
- Praćenje razvoja željezničke infrastrukture i voznih sredstava u drugim državama i predlaganje mjera modernizacije kako bi se povećao nivo interoperabilnosti;
- Ostvarivanje i razvijanje međunarodne saradnje u oblasti željezničkog saobraćaja;
- Predlaganje i usklađivanje zakonskih i podzakonskih akata sa direktivama i regulativama EU u cilju harmonizacije nacionalnih propisa sa propisima EU;
- Priprema poziva na nadmetanje i sprovođenje postupka ustupanja radova za izradu tehničke dokumentacije i izvođenja radova na željezničkoj infrastrukturi;
- Praćenje i kontrola trošenja finansijskih sredstava kojima se subvencionišu upravljač infrastrukturom i prevoznici;
- Izdavanje saglasnosti za priključenje i ukrštanje javnih puteva sa željezničkom prugom, postavljanje infrastrukturnih objekata (cjevovoda, vodovoda, kanalizacije, električnih, telefonskih i telegrafskih vodova i dr.) u pružnom i zaštitnom pojasu;
- Izdavanje saglasnosti za izgradnju, rekonstrukciju, održavanje i zaštitu industrijske željeznice;
- Zaključivanje ugovora sa prevoznicima koji obavljaju prevoz od javnog interesa;
- Vršenje određenih poslova notifikacije vezanih za željezničke podsisteme;
- Ostvarivanje međunarodne saradnje sa međunarodnim organizacijama u kojima predstavlja državu, Evropskom željezničkom agencijom i organima drugih država nadležnim za bezbjednost i interoperabilnost u željezničkom saobraćaju i regulisanje tržišta željezničkih usluga.

Uprava za željeznice ima 12 zaposlenih.

Imajući u vidu obaveze u primjeni Zakona o željeznici i Zakona o bezbjednosti, organizaciji i efikasnosti željezničkog prevoza kao i obaveze u primjeni evropskih direktiva, Uprava za željeznice ne raspolaže sa dovoljno stručnog kadra kako bi se sve obaveze i nadležnosti mogle kvalitetno izvršavati.

8.2. Zakoni i drugi propisi izdati u 2024. godini

U 2024. godini nije bilo izdatih novih zakona iz oblasti željezničkog saobraćaja. Izvršene su izmjene u urađenom nacrtu novog Zakona o željeznici, održana i javna rasprava i usklađivanje sa nacionalnim zakonodavstvom. Takođe, urađen je nacrt novog Zakona o bezbjednosti i interoperabilnosti. Za očekivati je da navedena zakonska akta budu usvojena u 2025. godini.

U 2024. godini nije bilo publikovanih novih ni izmjenjenih pravilnika iz Zakona o željeznici i Zakona o bezbjednosti, organizaciji i efikasnosti željezničkog saobraćaja.

8.3. Ugovor o obavezi pružanja usluga prevoza putnika od javnog interesa za 2023. godinu

Shodno čl. 64 i 65 Zakona o željeznici („Službeni list Crne Gore“, broj 27/2013), a na osnovu Odluke o dodjeli Ugovora o obavezi pružanja usluga prevoza putnika od javnog interesa (OJP) zaključen je ugovor o obavezi pružanja usluga prevoza putnika od javnog interesa za 2023. godinu između Uprave za željeznice i Željezničkog prevoza Crne Gore ad Podgorica.

Ugovorom o obavezi pružanju usluga prevoza putnika od javnog interesa predviđaju se prava i obaveze i odgovornost prevoznika u vezi pružanja usluga prevoza od javnog interesa. Ugovor OJP zaključuje se neposredno, s obzirom na to da je za obavljanje djelatnosti željezničkog prevoza putnika u centralnom registru registrovan samo jedan prevoznik, Ugovorom o OJP uspostavlja se odnos na komercijalnoj osnovi između Vlade Crne Gore, koju predstavlja Uprava za željeznice, i ŽPCG AD Podgorica. Ugovorom o OJP utvrđuje se obim usluga koje Uprava za željeznice naručuje za definisanu nadoknadu troškova za pružanje usluga prevoza od javnog interesa.

Uprava je na osnovu sklopljenog Ugovora o obavezi javnog prevoza za 2024. godinu dobijala mjesečne izvještaje kao i kumulativno kvartalne o realizaciji potpisanog Ugovora i kroz tačno definisane parametre vršila kontrolu realizacije OJP.

8.4. Ugovor o tekućem održavanju javne infrastrukture za 2024. godinu

Na osnovu odobrenih budžetskih sredstava godišnji program za tekuće održavanje javne infrastrukture za željeznice baziran je na planiranju prioriternih aktivnosti koje je potrebno uraditi na građevinskoj i elektrotehničkoj infrastrukturi u cilju održavanja dionica pruge u postojećem stanju i osiguranja bezbjednosti saobraćaja. Ovaj Program obuhvata i obavezne troškove regulisanja saobraćaja. Uprava je vršila pregled svih izvedenih radova obuhvaćenih Programom za 2024. godinu i na osnovu pregleda, a u skladu sa Ugovorom o održavanju infrastrukture sklopljenim između Uprave za željeznice i ŽICG, su se ispostavljali mjesečni izvještaji, na osnovu kojih su isplaćivana ŽICG mjesečna sredstva od strane Ministarstva finansija.

8.5. Izdate licence i sertifikati o bezbjednosti za upravljanje infrastrukturuom i prevoz robe i putnika za 2024. godinu

U oktobru 2024. godini sa rokom važenja 5 godina izdate su nove licence za obavljanje djelatnosti putničkom operateru Željezničkom prevozu AD Podgorica i teretnom operateru AD Montecargo.

Na osnovu Zakona o bezbjednosti, organizaciji i efikasnosti željezničkog prevoza u junu 2024. godine, Uprava za željeznice je izdala Montecargo ECM sertifikat – Sertifikat za lice zaduženo za održavanje teretnih kola.

8.6. Obuke iz bezbjednosti željezničkog saobraćaja

Prema Godišnjem planu rada Uprave za željeznice, 23. i 24.12.2024. godine u prostorijama Uprave za željeznice, održana je obuka zaposlenih Uprave za željeznice, upravljača infrastrukture, željezničkih prevoznika i ovlaštene radionice za održavanje željezničkih voznih sredstava na temu Sistema upravljanja bezbjednošću.

Obuka je obuhvatala teme iz Sistema upravljanja bezbjednošću koje su se odnosile na strukturu, ocjenu, nadzor i praćenje Sistema upravljanja bezbjednošću, upravljanje rizicima (kriterijumi 1-4), registra i matrica rizika. Obrađene su teme koje su se odnosile na plan i tehnike nadzora, upravljanje kompetencijama (kriterijum 14), interna kontrola (kriterijum 19), praćenje SUB-a (kriterijum 9), upravljanje promjenama (kriterijum 13).

Na osnovu upućenog poziva:

- Ministarstvu saobraćaja,
- Upravljačima infrastrukture: Željeznička infrastruktura, Uniprom metali Nikšić, Luka Bar i Port of Adria Bar
- Željezničkim prevoznicima: Željeznički prevoz, Montecargo, 16.februar, Kombinovani prevoz Montenegro,
- Društvu Održavanje željezničkih voznih sredstava (OŽVS), kao ovlašćenom društvu za održavanje željezničkih vozila,

pozivu za obuku su se odazvali; Željeznička infrastruktura, Željeznički prevoz, Montecargo, 16.februar. Kombinovani prevoz Montenegro, Održavanje željezničkih voznih sredstava kao i zaposleni Uprave za željeznice.

Prvog dana obuci je prisustvovalo 20 lica, a drugog dana 18 lica.

9. RAZVOJ BEZBJEDNOSTI NE ŽELJEZNICI

Bezbjednost saobraćaja nije nezavisna, niti izolovana naučna disciplina, ni u pogledu predmeta izučavanja, ni u pogledu metoda istraživanja.

Bezbjednost saobraćaja je naučna disciplina koja izučava i pokušava otkriti zakonitosti nastanka štetnih posledica saobraćaja, s ciljem optimizacije saobraćajnog procesa i smanjivanja štetnih posledica. Usmjerena je na sve uređaje i aktivnosti koje sprečavaju nastanak nezgoda (aktivna bezbjednost) i sve uređaje i aktivnosti koje umanjuju posledice saobraćajnih nezgoda (pasivna bezbjednost). Aktivna bezbjednost saobraćaja je dio naučne discipline bezbjednosti saobraćaja koji ima cilj da sprečava (prevenciju) ili smanjuje (redukciju) broja saobraćajnih nezgoda. Pasivna bezbjednost saobraćaja ima cilj da smanji broj i težinu posledica saobraćajnih nezgoda koje su se već dogodile.

Polazeći od činjenice da je željeznički sistem veoma kompleksan sistem koji čine različiti podsystemi (građevinska infrastruktura, elektrotehnička infrastruktura sa svojim podsystemima napajanja, signalizacije i telefonije, vučna i vučena vozila sa svojim postrojenjima i uređajima iz mašinske djelatnosti, elektrotehnike napajanja i signalizacije, podsystem upravljanje i regulisanje saobraćaja sa interakcijom sa prethodno navedenim podsystemima, uređajima i vozilima) pouzdanost i bezbjednost željezničkog saobraćaja je vrlo složena i kompleksna problematika koja zahtijeva egzatan pristup rješavanju kako najjednostavnijih tako i najsloženijih zadataka.

Osnovni faktori bezbjednosti željezničkog saobraćaja mogu se podijeliti na objektivne i subjektivne. Oni ne djeluju izolovano nego predstavljaju strukturnu cjelinu u okviru koje faktore

razlikujemo po snazi svog uticaja, pri čemu se neki faktori pojavljuju kod većeg, a neki kod manjeg broja saobraćajnih nezgoda.

Analizirajući pojedinačno pokazatelje bezbjednosti prikazane pojedinačno u izvještajima željezničkih preduzeća dolazi se do zaključaka da uzrok nastanka vanrednih događaja u 2024. godini bio skup i subjektivnih i objektivnih faktora.

9.1. Analiza zajedničkih pokazatelja bezbjednosti

U 2024. godini dogodio se 41 vanredni događaj što je smanjenje od 6,82% u odnosu na 2023. godinu, kada se dogodilo 44 vanrednih događaja.

Od ukupnog broja vanrednih događaja u 2024. godini, 8 slučajeva spadaju u nesreće što je smanjenje od 60 % u odnosu na 2023. godinu, kada je evidentirano 20 nesreća.

U 2024. godini dogodilo se 30 incidenta na prugama kojima upravlja Željeznička infrastruktura (upravljач javnom željezničkom infrastrukturom u Crnoj Gori) što predstavlja povećanje od 25% u odnosu na 2023. godinu, kada se dogodilo 24 incidenata.

U 2024. godini su se dogodila 3 vanredna događaja koja spadaju u ostale vanredne događaje na prugama kojima upravlja Željeznička infrastruktura (upravljач javnom željezničkom infrastrukturom u Crnoj Gori) što predstavlja, za 1 vanredni događaj manje nego u 2023. godini.

Analiza uzroka vanrednih događaja pokazuje sljedeće:

- Tehnički nedostaci na postrojenjima i voznim sredstvima su uzrokovali u posmatranom periodu 2024. godine 16 vanrednih događaja, što je povećanje za 14,28 % u odnosu na 2023. godinu, kada je bilo 14 vanredna događaja ove vrste;
- Viša sila je uzrokovala, 2024. godine 4 vanredna događaja, što je smanjenje za 66,67% u odnosu na 2023. godinu, kada je bilo 12 vanrednih događaja ove vrste;
- Lični propusti željezničkih radnika bili su uzrok 10 vanrednih događaja, što je povećanje od 100% u odnosu na 2023. godinu, kada je zabilježeno 5 vanrednih događaja ove vrste;
- Nepažnja putnika i trećih lica je prouzrokovala 11 vanrednih događaja u posmatranom periodu 2024. godine, što je smanjenje od 35,29 % u odnosu na 2023. godinu, kada je bilo 17 vanredna događaja ove vrste.

Ukupan prekid saobraćaja u posmatranom periodu 2024. godine, zbog otklanjanja posljedica vanrednih događaja, iznosio je 5.566 minuta.

U posmatranom periodu 2024. godine, u vanrednim događajima usmrćeno je 10 lica, dok je u 2023. godini bilo 5 smrtno stradalih.

U posmatranom periodu 2024. godine nije bilo teže povrijeđenih lica, dok su u 2023. godini 3 lica teže povrijeđena.

Od 41 vanrednog događaja u 2024. godini, za vanredne događaje u 14 slučajeva odgovorna je ŽICG, 13 Montecargo, 3 Željeznički prevoz, a za 11 vanrednih događaja odgovorna su treća lica.

Ukupna procijenjena šteta u posmatranom periodu, koja je nastala kod ovih vanrednih događaja, iznosi 89.934,36 €. Od toga, šteta na objektima i postrojenjima kojima upravlja ŽICG iznosi 15.175,85 €, a na voznim sredstvima Željezničkog prevoza 67,455.86 €, a na sredstvima Montecarga 7,302.65 €.

U 2023. godini dogodila su se 10 vanrednih događaja u kojima su učestvovala vozna sredstva ŽPCG, što je za 12 manje nego u 2023. godini.

U istom periodu, dogodilo se 16 vanrednih događaja u kojima su učestvovala vozna sredstva MONTECARGO, što je identično broju vanrednih događaja u 2023. godini.

U 2024. godini, u vanrednim događajima na putnim prelazima nije bilo povrijeđenih ni smrtno stradalih lica, što je isto kao i 2023. godine.

9.2. Preduzete mjere i aktivnosti za poboljšanje stanja bezbjednosti u željezničkom saobraćaju

Željeznička infrastruktura i željeznička vozna sredstva u Crnoj Gori karakteriše zastarjelost željezničke mreže, zastarjelost voznih sredstava i skromna funkcionalna sposobnost infrastrukturnih podсистема.

Značajna razlika između projektovanih brzina na prugama i najvećih dopuštenih brzina kojima vozovi mogu saobraćati utiče i na smanjenje komercijalne brzine, produženo putovanje vozova i povećanje zakašnjenja vozova na svim magistralnim i regionalnim prugama. Prethodno navedeno kao i zastarjela vozna sredstva, nedovoljan broj vozova i serija vagona, utiču na to da željeznica često ima limite i nije u poziciji da konkuriše autobuskom i drumskom prevozu putnika i robe na istim relacijama.

Budžetskim sredstvima održavanja javne željezničke infrastrukture u iznosu od 10 mil. eura su planirana sredstva za prioritetne radove tekućeg održavanja građevinske i elektrotehničke infrastrukture i finansiranje upravljanja i regulisanja saobraćaja (direktni troškovi zaposlenih) po godišnjim Programima tekućeg održavanja željezničke infrastrukture sa osnovnim ciljem da se sačuvaju brzine saobraćanja vozova po predviđenom Redu vožnje, sa što manje uvedenih laganih vožnji, kako se ne bi ugrozilo bezbjedno odvijanje željezničkog saobraćaja.

Radovi su izvođeni:

- pod saobraćajem vozova, bez zatvora pruge i bez ograničenja u saobraćaju vozova (tekući radovi održavanja),
- pod zatvorom pruge, sa ili bez uvođenja privremenih ograničenja u saobraćaju vozova (lagane vožnje):
 - bez isključenja napona iz kontaktne mreže (masovna zamjena pragova, zavarivanje i zamjena šina),
 - sa isključenjem napona iz kontaktne mreže (mašinsko regulisanje kolosjeka, čišćenje kanala šinskom mehanizacijom).

Imajući u vidu odobrena sredstva iz Budžeta i potrebu:

- tekućeg održavanja remontovanih dionica na kojima su remont izvođeni u periodu od 2006.–2022.godine, od Vrbnice do Trebešice i stanice Trebešica, što podrazumijeva i redovnu godišnju dopunu tucanika, podmazivanje i pritezanje kolosječnog pribora, mašinsko regulisanje kolosjeka, redovno servisiranje skretnica i druge radove na kolosjeku, kao i održavanje kanala i propusta za nesmetano ocjeđivanje zastorne prizme i zaštitu pruge od buičnih tokova,
- uvećanog tekućeg održavanja neremontovanih dionica Trebešica – Podgorica – Bar, kako bi se očuvale važeće brzine saobraćaja vozova i to:
 - a) na pruzi od Trebešice do Podgorice od 50 – 60 km/h, u odnosu na projektovanu brzinu od 80 km/h,
 - b) na pruzi od Podgorice do Bara od 70 km/h, u odnosu na projektovane brzine od: 100 km/h na pruzi Podgorica - Golubovci, 75 km/h na dionici Zeta – Sutomore, tunel Sozina 100 km/h i 70 km/h na dionici Sutomore - Bar,
- uvećanog tekućeg održavanja aktivnog klizišta na dionici Sutomore – Bar od 448+978 do km 450+100, kako bi se očuvala bezbjednost saobraćaja sa uvedenom laganom vožnjom,
- tekućeg održavanja pruge Nikšić – Podgorica, na kojoj je kompletan kolosjek položen 2006./2007.godine i ista je od tada u eksploataciji,
- tekućeg održavanja pruge Podgorica – Državna granice sa Albanijom,

iz sredstava opredjeljenih Budžetom, kada je u pitanju održavanje građevinske infrastrukture, prioritet je dat radovima na održavanju gornjeg stroja (zamjena dotrajalih pragova, dopuna tucanika, mašinsko regulisanje kolosjeka, zamjena dotrajale skretničke građe) i tekućeg održavanja donjeg stroja (čišćenje kanala i propusta, održavanje kosina i nasipa, održavanje opreme pruge i sl.).

Pored navedenih radova, u cilju bezbjednog odvijanja željezničkog saobraćaja, zaštite željezničke infrastrukture i uređenja pružnog pojasa pruge, tokom 2024. godine redovno su podnošene prijave nadležnim državnim i opštinskim institucijama zbog neovlašćenog i neodobrenog izvođenja radova u zaštitnom pojasu pruge kao i prijave za deponovanje otpadnog materijala pored pruge.

Programom tekućeg održavanja elektrotehničke infrastrukture za 2024. godinu, obuhvaćeni su radovi tekućeg održavanja na:

- kontaktnoj mreži
 - radovi tekućeg održavanja voznog voda, obilaznog voda, napojnih vodova, opreme za vješanje, zatezanje i električno rastavljanje voznog voda, povratnog voda i uzemljenja i zaštitnih kapija putnih prelaza,
- energetskim postrojenjima
 - radovi tekućeg održavanja elektrovučnih postrojenja EVP, PS i PSN, aparata u elektrovučnim postrojenjima, uređaja daljinskog upravljanja, distributivnih postrojenja TS i spoljne rasvjete u stanicama i ukrsnicama,
- daljinskom upravljanju
 - održavanje uređaja daljinskog upravljanja, održavanje distributivnih postrojenja TS,
- telekomunikacionim postrojenjima
 - radovi na tekućem održavanju telekomunikacionih uređaja optičkog prenosnog sistema, digitalnih centrala, registrofona, dispečerskih i satnih centrala, svih kablova za rad signalnih i telekomunikacionih uređaja,
- signalno – sigurnosnim postrojenjima
 - radovi tekućeg održavanja skretničkih elektropostavnih sprava, brojača osovina, auto-stop uređaja, uređaja na putnim prelazima, pretvarača i rotacionih mašina, ispravljača, dizel agregata, AKU baterija, signalno sigurnosnih uređaja u svim stanicama i ukrsnicama, komandnih stolova i telekomandnog centra, glavnih i manevarskih signala.

Na bezbjednost i redovitost željezničkog saobraćaja uticale su i smetnje, kao posledica tehničke nepouzdanosti elektrotehničkih uređaja i postrojenja zbog dugoročnog izostanka neophodne obnove ovih osnovnih sredstava. Najveći dio ugrađenih uređaja i opreme je stariji od deklarisanog upotrebnog vijeka i tehnološki zastario. Evidentiran je veći broj kvarova predsignala i ponavljača predsignala, naročito na dionici Trebaljevo – Podgorica – Bar. Takođe, neispravnost putnih prelaza na dijelu pruge Podgorica – Bar utiče na bezbjednost saobraćaja i pravi dodatne troškove vuče vozova i materijala, jer je već duži period je evidentna neispravnost putnih prelaza Virpazar, Bistrice, Morača i Vukovci.

Problem prilikom organizacije saobraćaja vozova pričinjava ograničavanje mase vozova od strane upravljača infrastrukturom. Zbog stanja EVP Mojkovac masa voza, na relaciji Podgorica-Bijelo Polje je ograničena na 1200 t što je navedeno i u Izjavi o mreži za 2023./2024. godinu. Takođe zbog klizišta kod ukrsnice Kruševo početkom juna 2024. godine, uvedena je redukcija najveće dopuštene mase vozova preko ovog klizišta na 700 tona što iziskuje i dodatne troškove u organizaciji prevoza i produženje vožnje voza minimalno cca 3 sata, a po nekada i duže što dodatno poskupljuje vuču voza.

U cilju sprječavanja vanrednih događaja koji su nastali zbog neopreznog kretanja trećih lica po pruži i u službenim mjestima, a za posledicu su imali usmrćenje i teške tjelesne povrede, ŽICG je u skladu sa Zakonom o bezbjednosti, organizaciji i efikasnosti željezničkog prevoza, postavila niz znakova upozorenja koja obavještavaju neovlašćena lica o zabranjenom pristupu i izvorima opasnosti.

Nedovoljna finansijska sredstva za tekuće održavanje zastarjele željezničke infrastrukture uslovlila su i potrebu za obezbjeđenje dodatnih finansijskih sredstava za nabavku materijala, opreme, rezervnih dijelova za građevinsko i elektrotehničko održavanje željezničke infrastrukture kao potrebu angažovanja ovlašćenih privrednih društava za radove na elektrotehničkom održavanju koje ne mogu izvesti službe održavanja elektrotehničke infrastrukture. S tim u vezi, na osnovu obezbjeđenih finansijskih sredstava i Zaključka Vlade

Crne Gore sklopljen je u decembru 2022. godine Anex Ugovora o tekućem održavanju javne infrastrukture za 2022. godinu kojim su uplaćena sredstva u iznosu od 3.941.200 €. Sastavnim dijelom ovog ugovora definisane su neophodne količine potrebnog materijala, opreme i rezervnih dijelova, radovi za koje je potrebno angažovanje trećih lica, rokovi nabavke i izvođenja radova koje je potrebno završiti do jula 2023. godine kako bi se obezbjedila pouzdanost željezničke infrastrukture kroz tekuće preventivno (prije kvara) i korektivno (redovno i vanredno) održavanje u cilju bezbjednog i nesmetanog obavljanja železničkog saobraćaja, kvalitetnog i urednog prevoza i obezbjeđivanja raspoloživosti infrastrukturnih kapaciteta otklanjanjem laganih vožnji i „uskih grla”. Realizacija navedenog Anex-a nije išla predviđenom dinamikom pa je zbog tenderskih procedura, dužine ugovorenog perioda isporuke, radova i isporuka koji su u toku kao i žalbi ponuđača kao i zahtjeva za izmjenama nabavke materijala i dijelova) realizacija prolongirana i za 2024. godinu i 2025. godinu (po Izvještaju o realizaciji Anex-a za 2024. godinu realizovana su sredstva u iznosu od 2.842.187,14 €)

Tokom 2024.godine s ciljem očuvanja i podizanja nivoa bezbjednosti, Željeznički prevoz Crne Gore je uložio značajna sredstva u održavanje i remont voznih sredstva, a time u očuvanju i podizanju ukupnog nivoa bezbjednosti. U prilog tome govori podatak da je tokom izvještajnog perioda, ukupna vrijednost realizovanih investicionih remonta voznih sredstva tokom 2024. godine iznosila 552.844,27 € sa uračunatim PDV-om za opravku 1Z kola i lokomotive serije 461-043.

Započete su u 2023. i 2024.godini, a biće realizovane tokom 2025.godine i investicione opravke:

- Redovna opravka elektromotornog voza EMV 412/416 041/042,
- Redovna opravka elektromotornog voza EMV 412/416 045/046,
- Redovna opravka, ranga srednje opravke, dvoje putničkih kola tipa “Z” individualnih brojeva: 61 62 10-05 010-3 i 61 62 10-05 011.

U skladu sa odredbama Pravilnika o načinu održavanja željezničkih vozila, na vučnim i vučenim sredstvima u vlasništvu Montecarga, vrše se redovne aktivnosti na tekućem održavanju istih, kao i aktivnosti na redovnom (investicionom) održavanju, koje slijedi nakon isteka roka revizije. Za 2024. godinu, u okviru godišnjeg Ugovora sa AD OŽVS ukupno je urađeno 13 vagona u redovnoj opravci (RO), dok nije bilo produženja roka redovne opravke (PRO). U 2024.godini realizovani su ili su u toku realizacije sledeći ugovori za:

- nabavku kočionih papuča, u vrijednosti od 280.000 €;
- nabavku pneumatske opreme, u vrijednosti od 48.000 €;
- remont sedam (7) Regs vagona, u vrijednosti od 85.000 €;
- ugradnju metalnog poda na 20 Eas vagona, sa ugradnjom termoplastičnih elastomjera u vlačnoj i odbojnoj spremi u vrijednosti od 160.000 €;
- modernizaciju i remont 12 Eas vagona, "po principu staro za novo" (modernizacija se sastojala u izradi novog sanduka kola i metalnog poda, uz ugradnju termoplastičnih elastomjera u vlačnoj i odbojnoj spremi, kao i ugradnju novih monoblok točkova);
- modernizacija preostalih šest (6) Eas vagona od ugovora u vrijednosti od 309.000 €.

Pored navedenih mjera koje se sprovede sa ciljem podizanja nivoa bezbjednosti značajnu ulogu imaju i Službe unutrašnje kontrole u željezničkim društvima čija je osnovna djelatnost sprovođenje propisa o bezbjednosti željezničkog saobraćaja, te preventivno i instruktivno djelovanje s ciljem sprječavanja nepravilnosti u radu, otkrivanje i ukazivanje na pojave, uzroke i posljedice nepravilnosti u radu i rukovanju, kao i preduzimanje mjera za bezbjedno i redovno odvijanje željezničkog saobraćaja. Nedovoljan broj zaposlenih i nepopunjenost sistematizovanih radnih mjesta karakteriše sve unutrašnje kontrole željezničkih privrednih društava. Ovlašćeni službenici iz Službi unutrašnje kontrole, svaki u svom djelokrugu rada, kontrolisali su sprovođenje propisa iz oblasti bezbjednosti u željezničkom saobraćaju, u cilju sprečavanja nepravilnosti u radu koje su mogle ugroziti bezbjedano odvijanje saobraćaja. Sve uočene pojave, nepravilnosti i neusaglašenosti u procesu rada koje su mogle ugroziti bezbjednost željezničkog saobraćaja, bezbjednost zaposlenih u radu, nanijeti štetu i narušiti ugled željezničkih društava, kao i mogući uzroci i posljedice nepravilnog rada i rukovanja

sredstvima rada u okviru svoje nadležnosti, konstatovani su zapisnicima. Na taj način omogućeno je preventivno i instruktivno djelovanje na licu mjesta u cilju preduzimanja mjera na otklanjanju uočenih nepravilnosti u procesu rada. Uvidom u dokumentaciju izdatom od strane Unutrašnje kontrole (zapisnici, rešenja i td) svih društva da se zaključiti da su ovlašćeni službenici vršili kontrolu u skladu sa odredbama zakona, podzakonskih akta i opštih akata društava, kojima se uređuje bezbjednost željezničkog saobraćaja, bezbjednost zaposlenih na održavanju željezničkih voznih sredstava, kroz kontrolu sprovođenja mjera zaštite na radu, životne sredine i imovine društava.

Polazeći od činjenice da se od 2018. godine do 2024. godine dogodilo 319 nezgoda u kojima je 21 osoba nastradala, kao i uzimajući u obzir preporuke u Godišnjim izvještajima o bezbjednosti, Uprava za željeznice je pokrenula kampanju **“Bezbjednost počinje od tebe”** u cilju prevencije i smanjenja vanrednih događaja. Cilj kampanje je poštovanja saobraćajne signalizacije na putnim prelazima, upoznavanje sa opasnostima od prelaza pruge na neodobrenim mjestima i opasnostima od kontaktne mreže. Kampanju će kontinuirano sprovoditi Uprava za željeznice i Ministarstvo saobraćaja zajedno sa opštinama kroz koje prolazi pruga i željezničkim privrednim društvima. Za ovu kampanju štampani su prigodni flajeri, urađene animacije, kreirane objave na društvenim mrežama, upriličeno gostovanje na promociji kampanje u sredstvima javnog informisanja. Kampanja je sprovedena na terenu u stanici Podgorica uz učešće državnih funkcionera - nosioca izvršne vlasti. Kampanju su za sada podržali Željeznički prevoz, Montecargo i Opštine Nikšić i Bijelo Polje.

10. NADZOR NAD ŽELJEZNIČKIM PREVOZNICIMA I UPRAVLJAČEM INFRASTRUKTURE

Nadzor nad željezničkim preduzećima i upravljačem infrastrukture vršen je od strane:

- Inspektora za željeznički saobraćaj putem pregleda koji su uglavnom vršeni po službenoj dužnosti shodno internim planovima inspektora, po ukazanoj potrebi, zahtjevima željezničkih društava, nevladinih organizacija ili drugih subjekata i na osnovu kojih su ispostavljeni zapisnici i rješenja o otklanjanju nedostataka željezničkim društvima;
- Uprave za željeznice kontrolom izvršenih radova na tekućem održavanju javne željezničke infrastrukture po Programu tekućeg održavanja za sredstva odobrena Budžetom kao i kontrolom i kroz kvartalni Izvještaj o realizaciji preduzetih obaveza iz Ugovora o obavezi javnog prevoza.

Uprava za željeznice za period od 01.01.2024. - 31.12.2024. godine, a u skladu sa čl. 20 Zakona o željeznici ("Sl. list CG", br.27/13, 43/13), na osnovu predatih zahtjeva državnih i opštinskih organa i fizičkih lica i mišljenja Željezničke infrastrukture, postupala u izdavanju tehničkih uslova za izradu projektne dokumentacije i odobrenja za gradnju u infrastrukturnom i zaštitnom pojasu. Od 82 predata zahtjeva, 58 zahtjeva je dobilo uslove i saglasnost za izradu tehničke dokumentacije i izvođenje radova, 12 nije, za 2 predmeta Uprava za željeznice nije bila nadležna izdati saglasnost, za 2 predmeta stranke su odsustale od zahtjeva, a 8 zahtjeva su preneseni u 2025. godinu.

Uprava za željeznice je izdala 15 licenci za mašinovođe i od 3 zahtjeva izdala 2 dozvole-rješenja za korišćenje lokomotiva, a 1 zahtjev je odbijen.

11. IZVJEŠTAJ O RADU NACIONALNE KOMISIJE ZA ISTRAŽIVANJE NESREĆA I OZBILJNIH NEZGODA VAZDUHOPLOVA, VANREDNIH DOGAĐAJA KOJI UGROŽAVAJU BEZBJEDNOST ŽELJEZNIČKOG SAOBRAĆAJA I POMORSKIH NEZGODA I NESREĆA ZA 2022. GODINU

Shodno Zakonu o vazdušnom saobraćaju (Sl. list CG br. 30/12, 30/17 i 82/20), Zakonu o bezbjednosti, organizaciji i efikasnosti željezničkog prevoza ("Službeni list CG", broj 1/14) i Zakonu o sigurnosti pomorske plovidbe ("Službeni list CG", broj 62/13), Nacionalna komisija za istraživanje nesreća je samostalna u radu i funkcionalno je nezavisna od svih subjekata

čija je djelatnost regulisana ovim zakonima, kao i drugih tijela ili lica koja bi mogla biti od uticaja na objektivnost i samostalnost u radu Komisije. Komisija vrši istraživanje nesreća i ozbiljnih nezgoda u vazdušnom, željezničkom i pomorskom saobraćaju sa ciljem da utvrdi uzroke nesreća ili ozbiljnih nezgoda, izradi i da sigurnosne preporuke radi poboljšanja sigurnosti, vodi Nacionalne baze podataka o nesrecama i ozbiljnim nezgodama i događajima koji ugrožavaju sigurnost; dostavlja podatke iz Nacionalne baze podataka međunarodnim organizacijama u skladu sa zaključenim međunarodnim ugovorima; sarađuje sa drugim istražnim organima za istrage nesreća; objavljuje rezultate istraga uz poštovanje načela zaštite ličnih podataka; predlaže i ažurira liste nezavisnih stručnjaka za istragu nesreća i ozbiljnih nezgoda (u daljem tekstu: Lista stručnjaka); dostavlja Vladi godišnji izvještaj o radu, do 31. marta tekuće za prethodnu godinu.

U oblasti željezničkog saobraćaja, tokom godine 2024. godine Komisija je od strane ŽICG primila 18 prijava: 8 zakašnjelih (putem pošte) po kojima nije mogla voditi istragu i 10 blagovremenih (putem telefona) po kojima je vodila istragu. Nakon utvrđivanja činjeničnog stanja i izvršene analize prikupljenih podataka, Komisija je obustavila dalju istragu u skladu sa Zakonom i Pravilnikom.

Za vanredni događaj koji se desio 13.09.2024.god. u 20:11 časova u km. 9+585 (Nikšić - Ostrog) kada je došlo je do udara voza br. 7109 čeonim dijelom EMG (CAF 107-109) u prekinuto noseće kontaktne mreže, nakon utvrđivanja činjeničnog stanja i izvršene analize prikupljenih podataka, Komisija je dala preporuku da se u Pravilniku o tehničkim uslovima za elektrotehnička postrojenja izvrši izmjenu u čl.105, stav 6, tako da glasi: „U slučaju iz stava 1 tačka e) ovog člana odmah se uvodi zabrana i pružno vozilo za održavanje kontaktne mreže upućuje na mjesto vanrednog događaja”.

12. PRIJEDLOG MJERA ZA POBOLJŠANJE STANJA BEZBJEDNOSTI

Jedno od ograničenja kada je u pitanju željeznički saobraćaj sa kojima se suočava Crna Gora, jeste zastarjela i nedovoljno razvijena željeznička infrastruktura, skromna sposobnost infrastrukturnih podsistema i zastarjela vozna sredstva.

Upravo ovakvo stanje infrastrukture i voznih sredstava zahtjeva permanentno preventivne mjere koje moraju stalno preduzimati željeznička privredna društva u saradnji sa nadležnim organima i institucijama radi povećanja nivoa bezbjednosti željezničkog saobraćaja:

- inteziviranje saradnje sa međunarodnim institucijama u cilju iznalaženja finansijskih sredstava za implementaciju investicionih projekata na modernizaciji i rekonstrukciji željezničke infrastrukture i modernizaciji voznih sredstava,
- kontrola primjene zakona, podzakonskih propisa i opštih akata željezničkih društava kojim se organizuje, reguliše i obezbjeđuje bezbjedan rad u željezničkom saobraćaju,
- permanentno praćenje izmjena i dopuna direktiva EU u željezničkom saobraćaju sistematizovanjem radnih mjesta obučenog osoblja kako u državnim organima tako i u željezničkim privrednim društvima koje bi redovno pratile promjene kako bi se edukacija zaposlenih podigla na veći nivo, redovno vršile neophodne izmjene i dopune nacionalnih propisa i internih akata u sve zahtjevnijem procesu pristupanja EU kada je u pitanju oblast željezničkog saobraćaja,
- kontrola rada izvršnog osoblja i ostalih zaposlenih koji učestvuju u održavanju infrastrukture, organizaciji prevoza i prevozu robe i putnika,
- kontrola ispravnosti i upotrebljivosti protivpožarne opreme u radnim jedinicama, na voznim sredstvima i objektima, kao i redovno održavanje pružnog pojasa i zaštita infrastrukture sa naročitim akcentom na protiv požarnu sezonu na dionicama Mojkovac – Trebaljevo (dio kroz Biogradsku goru), Lutovo – Podgorica, stajalište Aerodrom – Golubovci – Zeta, Ostrog – Danilovgrad,

- pojačana kontrolu preglednih službi vozova sa naročitim akcentom na kočione papuče i umetke prilikom saobraćanja vozova u ljetnoj sezoni na dionicima Lutovo – Podgorica i Ostrog-Danilovgrad u cilju zaštite pragova i pružnog pojasa od paljenja i požara,
- ojačati rad unutrašnjih kontrola sa stručnim i kompetentnim licima, jer postojeći broj zaposlenih i nepopunjena radna mjesta otežavaju identifikaciju problema i donošenje strateških odluka zasnovanih na pouzdanim podacima i onemogućavaju pokrivanje svih potrebnih oblasti i procesa koji zahtijevaju kontrolu što može rezultirati propuštanjem ključnih rizika ili nepravilnosti,
- kontrola ispunjavanja opštih i posebnih uslova za željezničko osoblje koje učestvuje u vršenju željezničkog saobraćaja u pogledu propisane stručne i zdravstvene sposobnosti,
 - kontrola primjene propisa o radnom vremenu voznog osoblja, osoblja za regulisanje saobraćaja i drugog osoblja u radnim jedinicama, službama i sektorima,
- pojačana kontrola i nadzor održavanja neophodnog nivoa ispravnosti svih tehničkih elemenata željezničke infrastrukture, sa posebnim akcentom na signalno-sigurnosne uređaje
- intezivirati rad na usklađivanju važećih propisa i izradi internih akata,
- intezivirati rad na obuci zaposlenih u pogledu primjene novih evropskih standarda u održavanju, nabavci, modernizaciji, primjeni novih sistema u infrastrukturi i novim voznim sredstvima organizacijom seminara, posjetom sajmovima, gradilištima, radionicama, objektima,
- intezivirati rad na poučavanju izvršnog osoblja, analizi vanrednih događaja i stručnom pripremanju i sprovođenju redovne i vanredne provjere stručne osposobljenosti kojoj podliježu željeznički radnici i njihovi neposredni rukovodioci,
- intezivirati saradnju sa stručnim školama i univerzitetima u cilju animacije kadra za zapošljavanje na željeznici,
- intezivirati saradnju sa Centrom za stručno obrazovanje u cilju osposobljavanja odraslih za nedostajuća zanimanja za koja ne postoji interesovanje u redovnom školovanju ili za koja ne postoje katalozi zanimanja kako bi se kroz dualno obrazovanje osposobio prijeko potrebni kadar za željeznička zanimanja (otpravnici vozova, tehničari za održavanje signalno-sigurnosnih sistema, vozovođe, manevristi, pružne poslovođe, šefovi dionica i sl.),
- blagovremeno donošenjem planova za ostvarenje postavljenih ciljeva bezbjednosti, sprovesti revizije i kontrole isljeđenja vanrednih događaja i preduzete mjere izvršavati u najkraćem roku,
 - intezivirati saradnju sa organima lokalnih uprava na očuvanju i zaštiti svih infrastrukturnih kapaciteta, pooštavanjem mjera zaštite željezničke infrastrukture od uzurpacija, neodobrene gradnje, šteta, krađa, itd. sa prijedlogom uvođenja novih kaznenih mjera u zakonskoj regulativi i uključivanje svih inspekcijskih službi i institucija, shodno organizaciji rada državne i lokalne - opštinske uprave i posebnim mjerama nadležnih Ministarstava, Uprava i opština,
- sa organima lokalnih uprava sa ciljem unapređenja bezbednosti saobraćaja i smanjenja broja vanrednih događaja na putnim prelazima intezivirati rad na smanjenju broja putnih prelaza (denivelacija, svođenje više prelaza na zajedničko mjesto ukrštanja ili ukidanja putnih prelaza) i izvršiti nadogradnju pasivno osiguranih mjesta ukrštanja željezničke pruge i javnog puta ugradnjom savremene signalizacije gdje to moguće i gdje je to neophodno,
- podizanje svijesti vozača drumskih vozila o vlastitoj odgovornosti i naglasiti potrebu poštovanja znakova i propisa, putem medija i internet portala,
- u saradnji sa svim auto školama posebnu pažnju obratiti prilikom obuke novih vozača i upriliagoditi gostovanje predstavnika ŽICG koji bi iznosili svoje preporuke i preventivno djelovali na ponašanje i svijest budućih vozača,
- pojačati kontrolu drumskog saobraćaja na putnim prelazima u saradnji sa Ministarstvom unutrašnjih poslova naročito u vremenskim terminima kada je saobraćaj inteziviran,

- bolja informisanost i vaspitno obrazovni rad u domenu unapređenja saobraćajne kulture djece i građana iz oblasti bezbjednosti željezničkog saobraćaja, putem medija i internet portala.

Dosadašnja politika u primjeni SUB-a nije dala očekivane rezultate. Zato je neophodno nastaviti sa striktnom implementacijom SUB-a, pridržavajući se Politike bezbjednosti, kao i donošenje svih neophodnih elementa SUB-a, kao okvira kojim se definišu uslovi za podizanje nivoa bezbjednosti željezničkog saobraćaja uz neophodno popunjavanje sistematizacija željezničkih društava stručnim kadrovima kao i potrebnim brojem izvršilaca. Neophodne su i obuke vezane za važnost SUB-a, njegovu strukturu i nadzor.

Kvalitetno i odgovorno održavanje saobraćajne infrastrukture i voznih sredstava podrazumijeva postojanje planiranog sistema održavanja zasnovanog na detaljno snimljenom stanju željezničke infrastrukture i voznih sredstava i efikasno organizovanom sistemu održavanja. Ovakvo održavanje ima još veće efekte ako je usklađeno sa funkcionisanjem saobraćaja. Zato je sistemsko planiranje radova ne samo na održavanju, već i na modernizaciji i rekonstrukciji infrastrukture preduslov za obezbjeđenje nesmetanog i kontinuiranog procesa opravke infrastrukture, većeg stepena bezbjednosti i sigurnosti u željezničkom saobraćaju, kao i većeg nivoa kvaliteta usluga, sa jedne strane, a sa druge, preduslov koji neće onemogućiti željezničke prevoznike u obavljanju njihove djelatnosti na način da izgube korisnike usluga i tržišne potencijale. Imajući u vidu zastarjelost infrastrukture i nedovoljna godišnja budžetska sredstva za održavanje infrastrukture međunarodni krediti u narednom periodu će biti osnovni preduslov za poboljšanje njenog stanja. Zato državne institucije odgovorne za obezbjeđenje i upravljanje investicijama na željezničkoj infrastrukturi moraju biti fokusirane isključivo na efikasno korišćenje sredstava i dobijanje maksimalne koristi od tih sredstava, u skladu sa svojom misijom. Isto se odnosi i na obezbjeđenje sredstava za obnovu i modernizaciju voznih sredstava željezničkih prevoznika imajući u vidu zastarjelost voznog parka.

U cilju realizacije prethodno navedenog, željeznički sektor u Crnoj Gori se u ovom trenutku susreće sa nizom slabosti koje se ogledaju u: nedostatku kadrova (nezainteresovanost kadra za željeznički sistem zbog malih plata, odliv kadra zbog smjene generacija i sl.) koji mogu kvalitetno odgovoriti postavljenim ciljevima u gotovo svim segmentima poslovanja željezničkog sistema, nedovoljanom broju edukovanih kadrova, nerazvijenom sektoru za strateško planiranje, sporu izradi i realizaciji projekata, nedovoljnom broju kvalitetnih projekata za dobijanje sredstava iz EU izvora, uključivanjem previše institucija u pripremi projekata, nedostatku inovacija i novih tehnologija, ne postojanja dovoljnog broja domaćih kompanija za projekte željezničke infrastrukture, nezainteresovanošću značajnih evropskih kompanija za projekte željezničke infrastrukture zbog malih iznosa ugovora za projekte modernizacije i rekonstrukcije infrastrukture (najveći iznos sklopljen za sanaciju tunela 6,8 mil. eura) i sl. Zato je zadatak svih činilaca željezničkog sektora stvaranje kadrova i funkcionalne organizacije kako željezničkih privrednih društava tako i nosilaca saobraćajne politike u željezničkom sektoru u Državi, koji mogu odgovoriti sve zahtjevnijim potrebama željezničkog saobraćaja, budućim ulaganjima u modernizaciju infrastrukture i voznih sredstava.

Upravo sve prethodno navedeno, prepoznato je i u strateškim dokumentima kada je u pitanju željeznički saobraćaj:

- *Strategija saobraćaja za period 2019-2035. godine*

Strategija saobraćaja predstavlja osnovni strateški dokument države za razvoj svih vidova saobraćaja, uključujući i željeznički saobraćaj kao i analizu aktuelne transportne politike Evropske unije, reformi željezničkog sektora, obnovi postojeće i izgradnji nove željezničke infrastrukture, proaktivnom djelovanju prema klijentima na tržištu transporta robe, prevozu putnika i bezbjednosti saobraćaja;

- *Strategija razvoja željeznice za period 2017-2027.godina*

Strategija razvoja željeznice daje planirane ciljeve i smjernice razvoja željeznice (infrastrukture i saobraćaja) sa pravcima, mjerama i ciljevima razvoja vezanih za: stavljanje korisnika u centar saobraćajne politike - transparentnost, obezbjeđivanje i korišćenje sredstava za željezničku infrastrukturu, finansijsku održivost i samoodrživost željezničke infrastrukture, maksimiziranje

razvojnih potencijala regiona Crne Gore kroz poboljšanje željezničkih usluga, kvalitetno i odgovorno održavanje željezničke infrastrukture i redovnosti saobraćaja, efikasan i efektivan sistem državnih institucija koje vode brigu o željezničkom sektoru, funkcionalan i moderan željeznički sistem sposoban da se suoči sa konkurencijom, zaštitu prostora Crne Gore od negativnih uticaja saobraćaja, željezničku mrežu Crne Gore integrisanu u Trans-evropsku transportnu mrežu (TEN-T). U skladu sa navedenim mjerilima dati su načini, obim i dinamika realizacije ciljeva, okvirna finansijska sredstva, izvori finansiranja i drugi elementi od značaja za razvoj željeznice.

IZVORI PODATAKA

- *Godišnji izvještaj o bezbjednosti u željezničkom saobraćaju za 2024. god., MONTECARGO“*
- *Godišnji izvještaj o bezbjednosti u željezničkom saobraćaju za 2024. god. ŽPCG*
- *Godišnji izvještaj o bezbjednosti u željezničkom saobraćaju za 2024. god. ŽICG*
- *Godišnji izvještaj o bezbjednosti u željezničkom saobraćaju za 2024. god. KPM*
- *Godišnji izvještaj Nacionalne komisije za isleđenje vanrednih događaja za 2024. godinu*
- *Pregledi, kontrole i izvještaji od strane Uprave za željeznice*
- *Program povećanja nivoa bezbjednosti željezničkog saobraćaja kroz prevenciju vanrednih događaja u kojima učestvuju vozači drumskih vozila, putnici i treća lica- Uprava za željeznice*

Nedostaju podaci iz:

- *Godišnjeg izvještaja o inspekcijskom nadzoru Inspektora za željeznice za 2024.god.*