



Crna Gora
Uprava za željeznice

Adresa: Hercegovačka 75
81000 Podgorica, Crna Gora
tel: +382 20 232 237
fax: +382 20 232 128
www.gov.m/uzz; info@dzzcg.me

Br. 01-344/23-493/1

18. septembar 2024. godine



GODIŠNJI IZVJEŠTAJ O BEZBJEDNOSTI ŽELJEZNIČKOG SAOBRAĆAJA ZA 2023. GODINU

SADRŽAJ

UVOD	4
1 STRUKTURA ŽELJEZNICE	5
1.1 Spisak željezničkih prevoznika i upravljača infrastrukture.....	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.- 31.12.2023. godine sa upoređenjem na isti period 2022. godine)	9
3.2 Mjere bezbjednosti inicirane nesrećama (karakteristični primjeri vanrednih događaja).....	22
3.3 Preduzete mjere i aktivnosti za poboljšanje stanja bezbjednosti u željezničkom saobraćaju	23
4 MONTECARGO	25
4.1 Ostvarivanje planiranih ciljeva bezbjednosti	25
4.2 Usporedni pregled planiranih bezbjedonosnih ciljeva i zajedničkih pokazatelja bezbjednosti	27
4.3 Praćenje i analiza zajedničkih pokazatelja bezbjednosti.....	27
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).....	27
4.3.2 Pokazatelji za izračunavanje ekonomskih posledica nesreća	28
4.4 Ocjena rizika bezbjednosti.....	29
4.5 Predlozi za poboljšanje nivoa bezbjednosti željezničkog saobraćaja.....	29
4.6 Stanje tehničke ispravnosti voznih sredstava	29
4.6.1 Lokomotive.....	29
4.6.2 Vučena sredstva – teretna kola	35
4.7 Izvršno osoblje	36
4.7.1 Provjera stručne osposobljenosti.....	36
4.7.2 Zdravstvena sposobnost	37
4.8 Vanredni događaji	37
4.9 Nabavka opreme i materijala.....	40
4.10 Disciplinski postupci	40
4.11 Opis sistema unutrašnje kontrole bezbjednosti.....	43
5 ŽELJEZNIČKI PREVOZ CRNE GORE AD PODGORICA	44
5.1 Ostvarivanje planiranih ciljeva bezbjednosti	44
5.2 Praćenje i analiza zajedničkih pokazatelja bezbjednosti.....	48
5.3 Zajednički pokazatelji bezbjednosti	49

5.4	Pokazatelji koji se odnose na nesreće.....	50
5.4.1	Pokazatelji koji se odnose na samoubistva (član 7).....	50
5.4.2	Ekonomski pokazatelji po vrsti vanrednog događaja (ozbiljni incidenti i nesreće) (član 9)	51
5.4.3	Mjere bezbjednosti inicirane nesrećama i karakteristični primjeri vanrednih događaja	51
5.5	Bezbjedonosni ciljevi i planovi	52
5.6	Preduzete mjere i aktivnosti na poboljšanju stanja bezbjednosti u željezničkom saobraćaju	54
5.7	Rezultati inutrašnje kontrole bezbjednosti	56
6	KOMBINOVANI PREVOZ MONTENEGRO d.o.o.....	57
7	DOO „ 16. FEBRUAR“	59
8	ORGAN UPRAVE - UPRAVA ZA ŽELJEZNICE.....	59
	Organizaciona šema aktera u željezničkom saobraćaju i organizacioni tok-odnos sa drugim nadležnim organima.....	60
8.1	Organizaciona šema Uprave za željeznice po sektorima.....	60
8.2	Nadležnosti	61
8.3	Zakoni i drugi propisi izdati u 2023. godini.....	62
8.4	Ugovor o obavezi pružanja usluga prevoza putnika od javnog interesa za 2023. godinu.....	62
8.5	Ugovor o tekućem održavanju javne infrastrukture za 2023. godinu	62
8.6	Izdane licence i sertifikati o bezbjednosti za upravljanje infrastrukturom i prevoz robe i putnika za 2023. godinu	63
8.7	Sertifikat za lice zaduženo za održavanje vozila (ECM sertifikat).....	63
8.8	Obuke iz bezbjednosti željezničkog saobraćaja.....	63
9	RAZVOJ BEZBJEDNOSTI NA ŽELJEZNICI	63
9.1	Analiza zajedničkih pokazatelja bezbjednosti	64
9.2	Preduzete mjere i aktivnosti za poboljšanje stanja bezbjednosti u željezničkom saobraćaju	65
10	NADZOR NAD ŽELJEZNIČKIM PREVOZNICIMA I UPRAVLJAČEM INFRASTRUKTURE	68
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 2023. GODINU	68
12	PRIJEDLOG MJERA ZA POBOLJŠANJE STANJA BEZBJEDNOSTI.....	69

UVOD

Željeznički saobraćaj, osim osnovne funkcije prevoza putnika i robe, karakteriše bezbjednost željezničkog saobraćaja koja predstavlja jednu od najvažnijih kriterijuma uspješnosti organizovanja i funkcionisanja željeznice kao složenog sistema.

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 trenutnim stanjem i mjerenjem pokazatelja bezbjednosti saobraćaja.

S ciljem očuvanja i povećanja postojećeg nivoa bezbjednosti željezničkog saobraćaja, potrebno je pratiti sve pokazatelje koji generišu osnovne elemente bezbjednosti željezničkog saobraćaja, jer poremećaj bilo kojeg od njih dovodi do ugrožavanja bezbjednosti, što direktno utiče na kvalitet pružanja željezničkih usluga i na obim rada.

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.

Zbog kakarakterističnih uslova odvijanja saobraćaja, željeznički saobraćaj ima svoj skup specifičnih faktora koji se primenjuju u ocjeni rizika i predvidivosti nastanka vanrednog događaja, pa u skladu sa prethodno iznijetim činjenicama, a u vezi sa članom 36 Zakona o bezbjednosti, organizaciji i efikasnosti željezničkog prevoza (Službeni list CG br. 1/14) i Pravilnikom o bližem sadržaju godišnjih izvještaja o bezbjednosti u željezničkom saobraćaju i zajedničkim pokazateljima bezbjednosti (Službeni list CG br. 1/14) detaljni Godišnji izvještaj o bezbjednosti u željezničkom saobraćaju za 2023. godinu 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 tri željeznička prevoznika:

- **Upravljač infrastrukture:** “Željeznička infrastruktura Crne Gore” AD Podgorica, Trg golotočkih žrtava br.13 (Skrraćeni naziv Društva: ŽICG AD Podgorica);
- **Željeznički prevoznik u teretnom saobraćaju:** “Montecargo” AD Podgorica, Trg golotočkih žrtava br.13 (Skrraćeni naziv Društva: AD MONTECARGO);
- **Željeznički prevoznik u putničkom saobraćaju:** “Željeznički prevoz Crne Gore” AD Podgorica, Trg Golotočkih 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 (posjeduje licencu, a u postupku je dobijanje sertifikata)

2 ANALIZA OPŠTEG TRENDA 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 interfejse.

Prvi 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. Razlog ovakvog pristupa je procesni, a koji je saglasan potrebi za uspostavljanjem imovinsko-pravnog bilansa u internim disciplinskim postupcima (u slučaju nastanka malih materijalnih šteta) ili prekršajnim i krivičnim postupcima koji se vode u sistemu Ministarstvima pravde. Personalna odgovornost zbog toga predstavlja osnovni interni faktor. 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, nemaju definisanu povratnu spregu sa ciljnom prevencijom ili opštim smanjenjem rizika od nastaka identičnih ili sličnih vanrednih događaja.

Osim navedenog ljudskog faktora stanje, stanje željezničkih podsistema je takođe dominantan faktor. Redovnim održavanjem, pravovremenim ulaganjem u obnovu i modernizaciju željezničkih podsistema eliminišu se ili minimiziraju vanredni događaji i materijalne štete u kojima infrastrukturni podsistemi 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 posljedica 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 smrtne posljedice 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

Da bi se očuvala bezbjednost željezničkog saobraćaja i njen nivo podigao na veći stepen, u prethodnom periodu (Izveštaj o bezbjednosti za 2022.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 2022. 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 pruzi. Planirani cilj je dao željene rezultate, pa je broj vanrednih događaja koje su uzrokovali željeznički radnici i izvođači radova smanjeni sa 7 na 5, odnosno 28,6 %;
- **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. Na remontovanom i modernizovanom dijelu pruge Granica sa Srbijom – Trebešica i Nikšić - Podgorica, završenom sanacijom i postojećim radovima na sanaciji tunela i mostova, planirani ciljevi u smanjenju broja vanrednih događaja dostigli su željene rezultate. Ukupno posmatrano, broj vanrednih događaja u 2023. godini uzrokovanih tehničkim nedostacima na postrojenjima i voznim sredstvima je umanjen sa 23 na 14, odnosno umanjen 39,1%. U 2024. 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 2023. godini izvršili su: 631 kontrolu, sačinili 487 Zapisnika o izvršenoj kontroli, ispostavili 144 Izveštaja o izvršenoj kontroli, donijeli 95 rješenja o naloženim mjerama i podnijeli 6 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 2023. godini nije vanrednih događaja - kontakt voza i drumskih motornih vozila i tom prilikom nije bilo povrijeđenih ni smrtno stradalih osoba. U 2022. godini kontaktom voza i drumskih vozila prouzrokovana su 4 vanredna događaja kod kojih je 3 lica zadobilo teške tjelesne povrede.

Za sprječavanja vanrednih događaja nastalih zbog neopreznog kretanja trećih lica po pruzi i u stanicama, ŽICG je u 2023. 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 2023. godini prouzrokovao je 13 vanrednih događaja što je porast od 333% u odnosu na 2022. godinu, kada su bila tri ovakva vanredna događaja. Takođe, zabilježeno je i povećanje nastalih posledica u smislu smrtno stradalih lica sa 2 u 2022. godini na 10 u 2023. godini.

Iako je u tekućoj godini veliki broj putnih prelaza bio na 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 infrastrukturom dovodi do neželjenih posljedica odnosno do povrjeđivanja i smrtnog stradanja. U 2024. 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.-31.12.2023. godine sa upoređenjem na isti period 2022. godine)

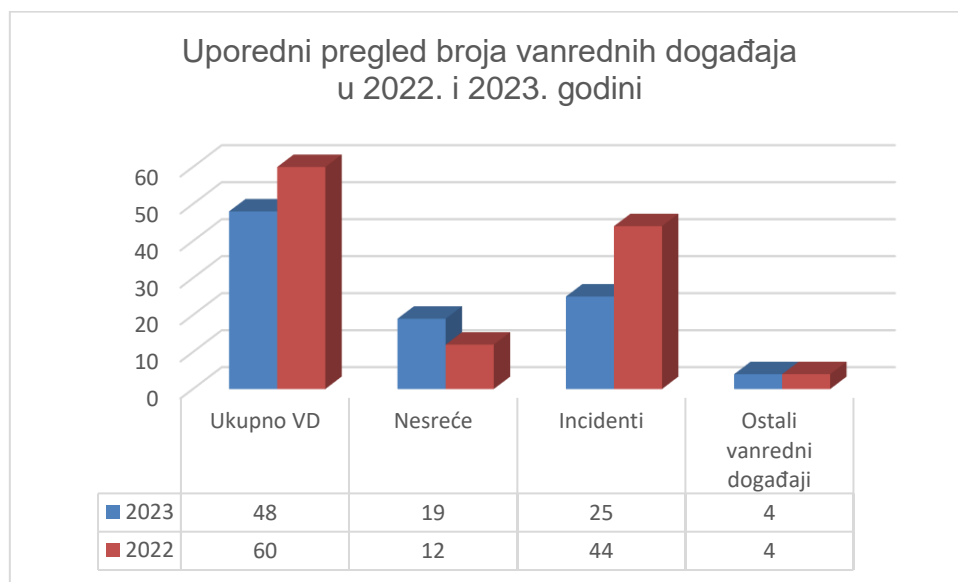
Praćenje i analiza zajedničkih pokazatelja bezbjednosti rađeni su u skladu sa *Pravilnikom o bližem sadržaju godišnjeg izvještaja o bezbjednosti u željezničkom saobraćaju i zajednički pokazatelji bezbjednosti* od člana 4 do člana 10 istog.

U 2023. godini dogodilo se 48 vanrednih događaja što predstavlja umanjeње od 20,00 % u odnosu na 2022. godinu, kada se dogodilo 60 vanrednih događaja (Grafikon 1).

Od ukupnog broja vanrednih događaja u 2023. godini, 19 slučajeva spadaju u nesreće što je uvećanje od 58,33 % u odnosu na 2022. godinu kada je evidentirano 12 nesreća.

U 2023. godini dogodilo se 25 incidenta na pugama kojima upravlja Željeznička Infrastruktura Crne Gore što predstavlja umanjeње od 43,18 % u odnosu na 2022. godinu kada se dogodilo 44 incidenta.

U 2023. godini dogodilo se 4 ostala vanredna događaja na pugama Željezničke Infrastrukture Crne Gore što predstavlja jednak broj u odnosu na 2022. godinu kada se isto dogodila 4 incidenta.



Grafikon 1. Pregled broja vanrednih događaja u 2022. i 2023. godini

Analiza uzroka vanrednih događaja pokazuje sljedeće:

- Tehnički nedostaci na postrojenjima i voznim sredstvima su uzrokovali u 2023. godini 14 vanrednih događaja, što je umanjeње za 39,10 % u odnosu na 2022. godinu kada je bilo 23 vanredna događaja ove vrste;

Od ukupnog broja vanrednih događaja uzrokovanih ovim faktorom 7 vanrednih događaja je nastalo zbog tehničke mane na sredstvima Željezničke infrastrukture Crne Gore AD (ŽICG), 2 vanredna događaja na sredstvima Željezničkog prevoza (ŽPCG) i 5 vanrednih događaja na sredstvima MONTECARGO AD;

- Viša sila uzrokovala je u 2023. godini 12 vanrednih događaja, što je povećanje 71,4% u odnosu na 2022. godinu, kada je bilo 7 vanrednih događaja ove vrste;
- Lični propusti željezničkih radnika, operatera (Montecargo i ŽPCG) i Izvođača radova u 2023. godini uzrokovali su 5 vanrednih događaja, što predstavlja umanjeno od 28,60 % u odnosu na 2022. godinu kada je zabilježeno 7 vanrednih događaja ove vrste.
Od ukupnog broja vanrednih događaja uzrokovanih ovim faktorom, 4 vanredna događaja su nastala zbog propusta radnika MONTECARGO AD i 1 vanredni događaj zbog propusta radnika ŽPCG;
- Nepažnja putnika i trećih lica je prouzrokovala 17 vanrednih događaja u 2023. godini, što predstavlja umanjeno od 26,1 % u odnosu na 2022. godinu kada je bilo 23 vanredna događaja ove vrste.

Ukupan prekid saobraćaja u 2023. godini zbog otklanjanja posljedica vanrednih događaja iznosio je 128h i 46 minuta, a u 2022. godini 238h i 28 minuta.

U 2023. godini u vanrednim događajima smrtno je stradalo 10 lica što je više 500% u odnosu na 2022. godinu, kada su smrtno stradala dva lica.

U 2023. godini u vanrednim događajima su povrijeđena 3 lica, što je manje u odnosu na 2022. godinu kada su stradala 4 lica.

Ukupna procijenjena šteta u 2023. godini koja je nastala u vanrednim događajima iznosi 241.147,39 €, dok je u 2022. godini procijenjena šteta bila 158.389,33 €. Od ukupnog iznosa procijenjene štete u 2023. godini, šteta na objektima i postrojenjima ŽICG iznosi 40.259,94 €. U 2022. godini iznos štete na objektima i postrojenjima ŽICG je iznosio 55.550,03 €.

U 2023. godini dogodila su se 22 vanredna događaja u kojima su učestvovala vozna sredstva ŽPCG, dok su u 2022. godini sredstva ŽPCG učestvovala u 14 vanrednih događaja.

U 2023. godini dogodilo se 16 vanrednih događaja u kojima su učestvovala vozna sredstva MONTECARGO AD, dok su u 2022. godini sredstva MONTECARGO učestvovala u 18 vanrednih događaja.

U 2023. godini, na putnim prelazima se nije dogodio nijedan vanredni događaj, dok se u 2022. godini dogodilo 4 vanredna događaja - 3 incidenta i 1 nesreća.

U 2023. godini, u vanrednim događajima na putnim prelazima nije bilo povrijeđenih lica, dok je u 2022. godini nije bilo smrtno stradalih, a 2 lica su teže povrijeđena u vanrednim događajima na putnim prelazima.

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

Tabela 1: Zajednički pokazatelji bezbjednosti

I	Ukupan i relativni broj teško povrijeđenih osoba		2019	2020	2021	2022	2023
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	1	0	2	0	0

5	zaposleni, uključujući i osoblje izvođača radova	broj/voz km	6,589 E-07	0	1,74 E-06	0	0
6	korisnici putnih prelaza u nivou	broj	0	0	0	2	0
7	korisnici putnih prelaza u nivou	broj/voz km	0	0	0	1,96 E-06	0
8	osobe kojima nije dozvoljen pristup željezničkom području	broj	1	4	2	0	2
9	osobe kojima nije dozvoljen pristup željezničkom području	broj/voz km	6,589 E-07	3,780 E-06	1,74 E-06	0	1,55 E-06
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		2019	2020	2021	2022	2023
1	putnici	broj	1	0	0	0	1
2	putnici	broj/voz km	6,589 E-07	0	0	0	7,75 E-07
3	putnici	broj/put km	1,504 E-08	0	0	0	1,126 E-06
4	zaposleni, uključujući i osoblje izvođača radova	broj	2	0	1	0	0
5	zaposleni, uključujući i osoblje izvođača radova	broj/voz km	1,317 E-06	0	8,7 E-07	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	3	1	1	1
9	osobe kojima nije dozvoljen pristup željezničkom području	broj/voz km	1,469 E-06	1,976 E-06	9,890 E-07	8,7 E-07	9,81 E-07
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		2019	2020	2021	2022	2023
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	1	0	0
5	zaposleni, uključujući i osoblje izvođača	broj/voz km	0	0	8,7	0	0

	radova				E-07		
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		2019	2020	2021	2022	2023
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		2019	2020	2021	2022	2023
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		2019	2020	2021	2022	2023
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		2019	2020	2021	2022	2023
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		2019	2020	2021	2022	2023
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		2019	2020	2021	2022	2023
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	2	0

7	korisnici putnih prelaza u nivou	broj/voz km	0	0	0	1,96 E-06	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		2019	2020	2021	2022	2023
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		2019	2020	2021	2022	2023
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	1	0	1	0	0
5	zaposleni, uključujući i osoblje izvođača radova	broj/voz km	6,589 E-07	0	8,7 E-07	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	1	2	2	0	1
9	osobe kojima nije dozvoljen pristup željezničkom području	broj/voz km	6,589 E-07	1,890 E-06	1,74 E-06	0	7,75 E-07
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		2019	2020	2021	2022	2023
1	putnici	broj	1	0	0	0	1
2	putnici	broj/voz km	6,589 E-07	0	0	0	7,75 E-07
3	putnici	broj/put km	0	0	0	0	1,126 E-06
4	zaposleni, uključujući i osoblje izvođača radova	broj	2	0	1	0	0
5	zaposleni, uključujući i osoblje izvođača radova	broj/voz km	1,317 E-06	0	8,7 E-07	0	0
6	korisnici putnih prelaza u nivou	broj	0	0	0	0	0
7	korisnici putnih prelaza u nivou	broj/voz km	0	1	1	0	0
8	osobe kojima nije dozvoljen pristup željezničkom području	broj	3	1	0	1	8
9	osobe kojima nije dozvoljen pristup željezničkom području	broj/voz km	1,976 E-06	9,890 E-07	0	9,81 E-07	6,20 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		2019	2020	2021	2022	2023
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		2019	2020	2021	2022	2023
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		2019	2020	2021	2022	2023
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	2	0	0	0
9	osobe kojima nije dozvoljen pristup željezničkom području	broj/voz km	0	1,890 E-06	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		2018	2019	2020	2021	2022
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	1	0	0
9	osobe kojima nije dozvoljen pristup željezničkom području	broj/voz km	0	0	8,7 E-07	0	0
10	ostali	broj	0	0	0	0	0
11	ostali	broj/voz km	0	0	0	0	0

U 2023. godini umanjen je broj vanrednih događaja na putnim prelazima u odnosu na 2022. godinu. I pored toga, ovaj problem ne zavisi samo od ŽICG i njegovom rješavanju treba pristupiti temeljno i organizovano. U sprječavanju vanrednih događaja na putnim prelazima u nivou treba da se uključi čitav niz javnih službi, organizacija i udruženja 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 2: Pokazatelji bezbjednosti koji se odnose na prevoz opasnih materija

Ukupan i relativni broj nesreća vezanih za prevoz opasnih materija		2010	2020	2021	2022	2023
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 3: Pokazatelji koji se odnose na samoubistva

Ukupan i relativni broj samoubistava		2019	2019	2020	2021	2022
samoubistva	broj	1	0	0	1	1
samoubistva	broj/voz km	6,589 E-07	0	0	9,81 E-07	7,75 E-07

U cilju sprječavanja 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 4: Pokazatelji bezbjednosti koji se odnose na događaje koji prethode nesrećama

Ukupan i relativni broj događaja koji prethode nesrećama		2019	2020	2021	2022	2023	
1	slomljene šine	broj	0	1	0	0	2
2	slomljene šine	broj/voz km	0	9,890 E-07	0	0	1,55 E-06
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	0
8	prolazak pored signala koji zabranjuje dalju vožnju uz prolazak opasne tačke	broj/voz km	0	0	0	0	0
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 5: Pokazatelji za izračunavanje ekonomskih posledica nesreća

Vrijednost ekonomskih posljedica nesreća		2019	2020	2021	2022	2023
smrtni slučajevi	broj	6	1	2	2	9
teško povrijeđeni	broj	2	4	4	2	2
lakše povrijeđeni	broj	-	-	-	1	1
broj smrtnih slučajeva i ozbiljno povrijeđenih pomnožen sa vrijednošću prevencije žrtava	€	13.600.000	370.000	620.000	565.000	2.312.500
broj smrtnih slučajeva i ozbiljno povrijeđenih pomnožen sa vrijednošću prevencije žrtava	€/voz km	8,90 E+01	3,49 E-01	5,40 E-01	5,54 E-01	1,79
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	€	197.075	205.635	127.707	158.390	241.147,93
troškovi štete nanosene voznim sredstvima ili infrastrukturi	€/voz km	1,29 E-01	1,94 E-01	1,11 E-01	1,55 E-01	1,87 E-01
kašnjenje izazvano nesrećama	h	153,08	94,65	101,01	60,60	235,90
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 6: Pokazatelji koji se odnose na tehničku bezbjednost infrastrukture

Pokazatelji koji se odnose na tehničku bezbjednost infrastrukture		2019	2020	2021	2022	2023
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		broj 6	broj 12	broj 13
broj neosiguranih putnih prelaza	broj/pruž km	2,81 E-02	2,81 E-02	2,81 E-02	4,82 E-02	5,19 E-02
broj neosiguranih putnih prelaza	broj/kolos km	7,77 E-02	7,77 E-02	7,77 E-02	1,55 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			broj 3	broj 4
broj automatski osiguranih putnih prelaza u nivou sa upozorenjem za korisnike	broj/pruž km	3,22 E-02	3,22 E-02	3,22 E-02	1,21 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	1,04 E-01	3,89 E-02	5,18 E-02
broj automatski osiguranih putnih prelaza u nivou sa zaštitom za korisnike		broj 16			broj 19	broj 18

broj automatski osiguranih putnih prelaza u nivou zaštitom za korisnike	broj/pruž. km	4,82 E-02	4,82 E-02	4,82 E-02	7,64 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	1,55 E-01	2,46 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 zaštitom 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 7: Karakteristični vanredni događaji

Vanredni događaji koji su inicirali mjere bezbjednosti			Usvojene mjere bezbjednosti
Datum	Mjesto nesreće	Opis	
14.03.2022.	52+375 Spuž - Podgorica	Nalet voza 53106 (sama lokomotiva 661-326) na treće lice	Upozoravanje javnosti o opasnostima prelaska željezničke pruge na nedozvoljenim mjestima
15.06.2023.	297+590 Bijelo Polje	Nestanak napona na dijelu pruge Mojkovac – Državna granica	Zamjena štapnog izolatora kontaktne mreže
25.11.2023.	424+450 Ukrsnica Zeta	Požar na voznoj lokomotivi 461-039 voza 432	Upoznavanje osoblja preko poučavanja o mjerama protivpožarne zaštite zaposlenih ŽICG

Izvor podataka: Knjiga evidencije vanrednih događaja ŽICG – S80

Dana 14.03.2023. godine u 11:03 h u km 52+475 između stanice Podgorica i ukrsnice Spuž, došlo je do vanrednog događaja – značajne nesreće – usmrćenja trećeg lica usled naleta voza 53106.

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

Posljedica: Prekid saobraćaja trajao od 11.03 h do 13.10 h dana 14.03.2023. godine (127 min). što je prouzrokovalo kašnjenje lokalnih putničkih vozova br: 7103 +101 min i 7102+41 min.

Odgovornost: Lice koje se nedozvoljeno kretalo na željezničkom području.

Dana 15.06.2023. godine u 06:33 h došlo je do nestanka napona u kontaktnoj mreži na dijelu pruge Mojkovac – Vrbnica državna granica, vanrednog događaja – incidenta. Prilikom vožnje lokalnog putničkog voza 6101 u 06.33 h stao na otvorenoj pruzi u km 300+600 na rastojanju

Bijelo Polje Kruševo zbog nestanka napona u kontaktnoj mreži. Ekipa KM Mojkovac je izašla na teren i zamjenila štapni izolator u stanici Bijelog Polja.

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

Posljedica: Prekid saobraćaja trajao od 06:33 do 07:35 h što je prouzrokovalo kašnjenje vozova br: 6101 +68 min.

Odgovornost: Nema odgovornosti radnika željeznice.

Dana 25.11.2023. godine u km 424+450 u 19:44 h, prilikom ulaska voza 432 u ukranicu Zeta, došlo je do vanrednog događaja – ostala nesreća, požara u mašinskom prostoru vozne lokomotive 461-039.

Uzrok: Tehnička mana izolacije kompresora i neblagovremeno reagovanje termičke zaštite

Posljedica: Prekid saobraćaja 80 min, procjenjena materijalna šteta na lokomotivi 461-039 od 110.000,00 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.



Tokom 2023. 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 4.325 novih kolosječnih pragova,
- ugrađeno 1.850 polovnih kolosječnih pragova,
- ugrađena skretnička građa u količini od 4.300 m',
- ugrađeno 2.500 m³ novog tucanika,
- izvedeno planiranje zastorne prizme u dužini od 75.000 m,
- linijskom pobijačicom izregulisano je 110.000 m',
- skretničkom podbijačicom izregulisano je 15 skretnica,
- izvršena zamjena ishabanih šina u krivinama u dužini od 2.900 m,
- sanirano četiri loma (prsnuća) šina.

Navedenim radovima je poboljšano stanje kolosjeka na način:

- zamjenom drvenih pragova smanjen je broj laganih vožnji sa uvedenom brzinom manjom od 50 km/h u dužini nešto višoj od 5000 m;

- 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 tunelu Šušanj lagana vožnja sa 20 km/h povećana je na 50 km/h.

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 2023 godini na SS-uređajima je bilo ukupno 1.309 smetnji, što u prosjeku iznosi 3,59 po jednom danu. 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 874 smetnje, što u prosjeku iznosi 2,39 po jednom danu.

Na putnim prelazima su se dogodile 435 smetnje, što u prosjeku iznosi 1,19 po jednom danu.

U radnoj jedinici Bijelo Polje bilo je ukupno 255 smetnji. Smetnje su nastale na staničnom dijelu uređaja i prouzrokovane su kvarovima usled slabog kontakta, neispravne relejne grupe, neispravnog kabla i td.

U radnoj dionici Podgorica bilo je ukupno 232 smetnji na staničnom dijelu uređaja, dok je na putnim prelazima bilo ukupno 91 smetnji.

U radnoj jedinici Nikšić na staničnim uređajima je bilo ukupno 135 smetnji, dok je na putnim prelazima bilo 236 smetnji. Na ovom dijelu pruge došlo je do sanacije uređaja i velikog broja smetnji također prouzrokovanih velikim naponima sa kontaktne mreže, a u narednom periodu se planira uvođenje distributivne mreže na svim putnim prelazima kao primarnog napajanja.

U radnoj jedinici Bar je ukupno bilo 98 smetnji. U ovaj broj smetnji su uračunate i smetnje na staničnom uređaju kao i smetnje na putnim prelazima.

Zbog većih kvarova i nedostatka rezervnih dijelova 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).

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 podsistemu 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 elektrovučnih postrojenja.

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.“

Shodno navedenoj zakonskoj odredbi počev od oktobra a zaključno sa decembrom 2023.godine sprovedena je redovna provjera stručne osposobljenosti, odnosno redovni periodični ispiti za zaposlene u ŽICG AD Podgorica koji su u obavezi da se podvrgavaju ovoj provjeri / 645 Pravilnik o utvrđivanju poslova na kojima radnici neposredno učestvuju u vršenju željezničkog saobraćaja i 646 Pravilnik o stručnoj spremi radnika koji neposredno učestvuju u vršenju željezničkog saobraćaja/.

Saglasno zakonskim odredbama i navedenim željezničkim propisima formirane komisije za redovnu provjeru stručne osposobljenosti su izvršile svoj zadatak tj. izvršile provjeru znanja i stručne osposobljenosti 280 zaposlenih iz sektora za upravljanje i regulisanje saobraćaja, održavanje građevinske infrastrukture i elektrotehničke poslove koji neposredno učestvuju u vršenju 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.

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

- Licencu za prevoz – broj 05 od 20.10.2019.godine do 20.10.2024. godine
 - Sertifikat o bezbjednosti za prevoz sa važnošću od 06.11.2020.godine do 06.11.2025.godine
- DIO A – EIN broj ME1120200001 I DIO B – EIN broj ME1220200001,
- ECM sertifikat – kao entitet zadužen za održavanje vozniĥ sredstava br. ME/31/0024/0001 od 09. 06. 2024. godine 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 pruĥanja održavanja ustupaju Društvu OŽVS, ĥija je djelatnost održavanje željezniĥkih vozniĥ sredstava.

Zakonski osnov za izradu Godišnjeg izvještaja o bezbjednosti je Zakon o bezbjednosti, organizaciji i efikasnosti željezniĥkog saobraćaja i Pravilnik o bliĥem sadrĥaju godišnjeg izvještaja o bezbjednosti u željezniĥkom saobraćaju i zajedniĥkim 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 2023.godinu.

Glavni cilj Društva u 2023.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.

Konkretno mjere i aktivnosti, odnosno ciljevi bezbjednosti Društva u 2022.godini koje su preduzete radi kontrole rizika od unutrašnjih faktora u cilju održavanja nivoa bezbjednosti su:

1. Tehnički uslovi voznih sredstava koja prolaze kroz redovno servisiranje, mjesečne periodične provjere (mjesečni, tromjesečni, šestomjesečni i godišnji kontrolno – tehnički pregledi) , kao i kroz glavne remonte (redovne investicione opravke). Sva ova servisiranja i opravke se vrše u skladu sa Pravilnikom o načinu održavanja željezničkih vozila;
2. Profesionalna edukacija osoblja kroz redovno spovedene edukacione planove i testove kojim je periodično provjeravano 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 zaposlenih izvršnih radnika periodičnim medicinskim pregledima u skladu sa Pravilnikom o zdravstvenim uslovima koje moraju ispunjavati željeznički radnici i potpisanim Ugovorom o pružanju usluga – ljekarskih pregleda zaposlenih sa JU DOM ZDRAVLJA DIMITRIJE DIKA MARENIĆ Danilovgrad broj 7898 od 28.10.2022.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. 8071 od 24.11.2023.godine;
4. Operacije Upravljanja Društva koje su vezane za teretne vozove, obavljane su 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 2022/2023.godine, koji je bio na snazi u 2023.godini za koju se izradio ovaj Godišnji izvještaj;
 - Saradnja sa drugim licima (upravljajući infrastrukturu, proizvođačima, radionicama za održavanje, licima zaduženim za održavanje, imaćima vozila, davaocima usluga i nabavnom službom);
 - Razmjena i raspored osoblja, opreme i voznih sredstava na osnovu znanja, vještina, odgovornosti i dužnosti;
 - U slučaju vanrednog događaja prilikom upravljanja vozovima, Društvo ima imenovanu Prvogostepenu i Drugogostepenu 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 u skladu sa kompetencijama upravljanja u Društvu;
 - Planiranje i obezbjeđenje finansijskih sredstava za održavanje voznih sredstava kako bi eliminisali tehničke i druge nedostatke koji utiču na bezbjednost i kvalitet usluge;
5. Nabavku opreme, materijala i usluga vrši se kroz jasno precizirane procedure date 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 isporučioци 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 i u procedure je izrada Registra rizika.
9. Komunikacija, interna 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.

4.2 Uporedni pregled planiranih bezbjedonosnih ciljeva i zajedničkih pokazatelja bezbjednosti

U 2023.godini bezbjednost željezničkog prevoza robe je očuvana, a planirani prevoz robe je uspješno izvršen.

U izvještajnom periodu saobraćalo je 1.286 teretnih maršutnih vozova, ostvareno 334.826 vozni kilometara, prevezeno 1.113.434,50 tona robe i ostvareno 163.165.852 NTKM (sve u međunarodnom saobraćaju, lokalnog nema). Evidentirano je 20 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 20 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 8: Vanredni događaji

Vrsta nesreće	Ukupan broj	Relativni broj
Sudar voza sa željezničkim vozilom	1	2,98 E - 06

Sudar voza sa preprekom unutar slobodnog profila	0	0
Iskliznuća vozova	2	5,97 E - 06
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,	2	5,97E -06
Požari u željezničkim vozilima	0	0
Ostale nesreće	11	3,28 E -05
UKUPNO	16	4,77 E - 05

U navedenom ukupnom broju vanrednih događaja bilo je dvoje poginulih trećih lica i jedno teško povrijeđeno lice starosti 17 godina 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 izvještaja o bezbjednosti u željezničkom saobraćaju i zajedničkim pokazateljima bezbjednosti, a troškovi kašnjenja u skladu sa članom 12 istog Pravilnika.

Tabela 9: 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 nanoseni životnoj sredini	Nema procjene
Troškovi kašnjenja usled nesreće	5.485,68
Troškovi materijalne štete nanosene željezničkim vozilima ili infrastrukturi	49.646,94
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 2023.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. Ovdje značajnu činjenicu navodimo da je u 2023.godini izvršena investiciona opravka na dvije elektro lokomotive serije 461. Takođe u istoj godini se vratila i uključena u saobraćaj jedna elektro lokomotive serije 461, čija je investiciona opravka započeta u 2022.godini. Investicionim opravkama nije se desila nijedna promjena koja bi uticala na bezbjednost. U 2023.godini realizovano je niz ugovora o remontu i modernizaciji teretnih vagona, čime su tehničke performanse vučenih vozila podignute u skladu sa savremenim tehničkim zahtjevima. Takođe, preduzimale su se aktivnosti na podizanju 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 2023.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 2022. 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 50 godina, dizel elektro lokomotive serije 661 starosti 55 godina, a dizel elektro lokomotive serije 644 starosti 50 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 tabelama koje slijede dati su podaci (broj defekata, ispravnost po danima, procenati spravnosti i pređeni kilometri u 2023 godini) koji se odnose na elektrolokomotive AD Montecarga.

Tabela 10 : 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	4.065.861	249.769	Ispravna
2.	461-027	1972	10.11.2018	-	-	Iznajmljena Beograd
3.	461-030	1972	31.05.2023	2 805.539	11.376	Ispravna
4.	461-031	1973	27.12.2013	3 964.224	710.906	Čeka IO
5.	461-037	1973	01.11.2017	3 322.439	453.119	Ispravna
6.	461-038	1973	26.10.2023	2 701.130	4.420	Ispravna
7.	461-042	1974	29.06.2023	4 147.514	52.864	Ispravna
8.	461-044	1974	12.05.2023	3 356.109	174.546	Ispravna
9.	661-142	1961	30.06.2006	4 418 196	199 999	Čeka IO
10.	661-269	1972	30.09.2018	2 212.162	65.526	Ispravna
11.	661-326	1970	30.11.2017	2 162.394	133.988	Ispravna
12.	644-007	1973	24.04.2016	1 968.540	114.935	Ispravna
13.	644-013	1973	23.06.2015	1 511.508	114.554	Ispravna
14.	644-015	1973	20.11.2007	1.014.621	242.387	Ispravna
15.	644 -024	1973	31.12.2007	847.113	239.795	Ispravna

Tabela 11: 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	5	1	1	4	1	1	1	2	3	3	1	3	26
2.	461 - 027	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3.	461 – 030	2	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7
4.	461 – 031	2	1	0	3	1	1	2	0	1	3	0	0	14
5.	461 – 037	2	4	2	3	2	1	3	1	2	0	2	4	26
6.	461 – 038	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7.	461 – 042	1	0	3	0	0	0	0	1	3	6	1	2	17
8.	461 - 044	0	0	0	0	0	2	3	1	2	4	2	2	16
Ukupno:		12	10	7	10	4	5	9	5	11	16	6	11	106

Tabela 12: 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	22	23	26	24	24	26	23	29	7	15	13	30	262
2.	461 - 027	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3.	461 – 030	0	0	0	0	0	0	0	9	14	0	13	0	36
4.	461 – 031	0	0	0	2	21	27	23	24	20	0	0	0	117
5.	461 – 037	14	27	23	27	28	29	13	23	27	16	21	25	273
6.	461 – 038	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	10	19
7.	461 – 042	21	0	0	0	0	0	0	20	25	23	23	29	141
8.	461 - 044	20	23	26	25	20	20	29	11	23	27	26	30	280
Ukupno:			77	73	75	78	93	102	88	116	116	81	105	124

Tabela 13 : 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	82,52	93,00	90,45	91,52	88,03	94,58	84,13	96,37	38,33	50,53	61,52	98,92	80,83
2.	461 - 027	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
3.	461 – 030	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	42,06	48,33	0,00	60,00	0,00	12,53
4.	461 – 031	0,00	0,00	0,00	9,86	87,36	93,47	81,98	83,06	72,77	0,00	0,00	0,00	35,71
5.	461 – 037	63,70	98,80	83,73	95,97	93,68	98,88	52,15	83,73	97,22	57,93	82,22	88,70	83,06
6.	461 – 038	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	47,08	48,65	7,98
7.	461 – 042	74,19	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	73,65	95,00	86,55	86,66	97,84	42,82
8.	461 - 044	79,97	90,47	90,72	93,75	72,84	67,22	97,84	43,01	88,61	95,02	94,86	98,92	84,44
Ukupno:			37,55	35,28	33,11	36,39	42,74	44,27	39,51	52,74	55,03	36,25	54,04	54,13

Iz tabele se vidi da je procenat ispravnosti elektro lokomotiva iznosio 44,42 %, 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 14: 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	9211	9269	11403	8444	8733	11952	10516	7905	8731	6251	10225	6339	108979
2.	461-027	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3.	461-030	0	0	0	0	0	0	1055	3024	2434	766	3093	1004	11376
4.	461-031	0	0	0	504	6496	6686	9828	8323	7093	0	0	0	38930
5.	461-037	6650	10811	8915	8402	5222	5288	5024	5303	4643	5962	5880	4269	76369
6.	461-038	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	722	595	1317
7.	461-042	3915	0	0	0	0	0	1133	8993	11087	11305	10764	9582	56779
8.	461-044	8709	8720	10057	9034	6214	8094	9805	9828	6020	12231	10174	10390	109276
Ukupno:			28485	28800	30375	26384	26665	32020	37361	43376	40008	36515	40858	32179

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

Tabela 15: 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	0	2	2	0	1	0	0	1	0	0	6
3.	661-326	1	0	0	1	2	1	1	0	1	0	2	0	9
Ukupno:		1	0	0	3	4	1	2	0	1	1	2	0	15

Tabela 16: 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	0	0	30	21	20	22	28	28	27	28	29	29	232
3.	661-326	26	26	28	27	25	25	28	30	24	29	25	29	242
Ukupno:		26	26	58	48	45	47	56	58	51	57	54	58	474

Tabela 17: 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	0,00	0,00	98,92	93,75	74,86	80,55	94,22	97,84	95,00	96,90	98,88	97,84	77,40
3.	661-326	90,05	97,61	95,02	95,13	93,54	90,97	96,90	98,92	88,33	97,84	89,44	97,84	94,30
Ukupno:		45,03	48,81	96,97	94,44	84,20	58,76	95,56	98,38	91,67	97,37	94,16	97,84	85,85

Tabela 18: 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	0	10	869	609	276	712	1062	1448	1290	1333	1152	598	9359
3.	661-326	1048	804	1161	960	1082	798	1135	588	1580	841	1152	578	11727
Ukupno:		1048	814	2030	1569	1358	1510	2197	2036	2870	2174	2304	1176	21086

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

Tabela 19: 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	2	0	1	1	0	0	2	1	1	2	1	11
2	644-013	0	0	0	1	0	1	1	4	1	1	1	2	12
3	644-015	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	2
4	644-024	0	0	0	1	0	2	1	1	0	0	1	2	8
Ukupno:		0	2	0	3	1	3	2	8	3	2	4	5	33

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

Tabela 20: 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	27	20	28	16	17	28	29	17	26	17	21	25	271
2.	644-013	0	7	29	27	29	21	0	25	27	23	29	23	240
3.	644-015	28	26	30	28	29	29	29	27	26	30	23	29	334
4.	644-024	29	23	15	25	26	22	26	27	28	28	25	25	299
Ukupno:		84	76	102	96	101	100	84	96	107	98	98	10	1144

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 21: 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	92,06	79,76	96,23	57,22	59,54	97,77	94,62	59,40	93,47	60,24	73,61	82,79	78,89
2.	644-013	0,00	26,63	97,84	96,80	97,84	78,05	02,82	86,69	93,33	82,25	98,88	81,31	70,20
3.	644-015	95,16	97,61	98,92	97,77	88,57	98,88	98,37	92,47	88,88	98,92	85,55	96,23	94,78
4.	644-024	97,84	84,52	52,01	89,02	97,84	83,19	89,91	91,12	97,77	95,16	89,02	87,76	87,93
Ukupno:		71,27	72,13	86,25	85,20	85,95	89,47	71,43	82,42	93,36	84,14	86,77	87,02	82,95

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

Tabela 22: 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	892	796	329	976	49	780	1310	756	1178	266	280	92	7704
2	644-013	0	420	155	504	315	354	143	782	1880	906	956	536	8352
3	644-015	1367	1261	118	1244	1187	1612	1511	1984	1186	1643	831	1625	16634
4	644-024	1411	1502	401	569	1386	829	1736	2396	1513	1844	1843	825	16255
Ukupno:		3670	3979	346	3293	2937	3575	4700	5918	5757	4659	3910	3078	48945

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 23: Struktura i raspoloživost teretnih vagona - 31. decembar 2023. godine

Red. Broj	Slovna serija	Brojčanase rija	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	220	16	3	6	263
11.	Eas-z	596	18	3	-		21
12.	Zaes	788	-	-	3	-	3
	Ukupno		355	33	12	19	405
	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 2023. godinu, u okviru godišnjeg Ugovora sa AD OŽVS ukupno na četrnaest (14) vagona urađena je redovna opravka (RO), dok nije bilo produženja roka redovne opravke (PRO).

Takođe je u okviru tekuće opravke (TO) sa otkaçivanjem, koju realizuje AD OŽVS, izvršena opravka je na 482 vagona, od čega na 433 vagona u vlasništvu Društva, i 99 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 otkaçivanja, kako naših, tako i stranih vagona u svojim organizacionim jedinicama za održavanje kola u Podgorici, Nikšiću, Baru i Bijelom Polju.

U 2023. godini, u okviru TO bez otkaçivanja, naše ekipe su opravile:

- u stanici Podgorica 75 vagona,
- u stanici B. Polje 3.101 vagon,
- u stanici Nikšić 3.074 vagona,
- u stanici Bar 53 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, upoznaju 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 2023. 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.

Redovnu i vanrednu provjeru zdravstvenog stanja zaposlenih obavlja u skladu sa Ugovorom o pružanju usluga – ljekarskih pregleda zaposlenih broj 7898 od 28.10.2022.godine, JU DOM ZDRAVLJA DIMITRIJE DIKA MARENIĆ Danilovgrad do 24.11.2023.godine, nakon čega je u skladu sa planom javnih nabavki i isticanja ugovora, dklopljen Ugovor za nabavku usluge ljekarski pregledi sa ZU DOM ZDRAVLJA GLAVNOG GRADA br. 8071 od 24.11.2023.godine.

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

U 2023.godini izvršeno je 135 redovnih, 17 predhodnih , 21 kontrolni pregled i 5 vanrednih pregleda zaposlenih.

Tabela 24: Pregled ljekarskih pregleda

R. br.	Radno mjesto	Vrsta pregleda			
		redovni	predhodni	kontrolni	vanredni
1.	Mašinovođa	30	6	10	1
2.	Pomoćnik mašinovođe	4	2	0	0
3.	Nadzornik	2	0	3	0
4.	Mašinovođa na manevri	0	4	4	0
5.	Vozovođa	14	2	9	0
6.	Manevrista	25	10	8	2
7.	Rukovaoc	13	0	9	5
8.	Pregledač kola	8	2	6	0
9.	Magacioner	9	3	5	0
Ukupno:		105	29	54	8

4.8 Vanredni događaji

U slučaju vanrednog događaja prilikom upravljanja vozovima, Društvo ima imenovanu Prvostepenu i Drugostepenu Komisju, 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 25 : Pregled željezničkih nesreća u 2022.godini u kojima su bili učesnici zaposleni u Društvu

Datum	Mjesto	Opis	Broj poginulih	Broj povrijeđenih	Šteta izražena u eurima	Vrsta vanrednog događaja
20. januar	St.Podgorica	Sudar vozila pri manevrisanju	-	-	1.003,60	Nesreća
02. februar	Na dionici pruge B.Polje-Mojkovac u km 307+500	Lom izolatora zatege što je uzrokovalo lom kućišta čeonog reflektora na lok 461-037	-	-	649,30	Incident
12. februar	Na dionici pruge Kolašin-Podgorica od km 374+900 do 396+355	Po prolasku voza 48671 došlo je do paljenja 36 pragova	-	-	4.056,12	incident
02. mart	St.Golubovci	Po ulasku voza broj 48671 u st.Golubovci došlo je do požara na lok. 461-044	-	-	1.400,00	Nesreća
14. mart	Na dionici pruge Nikšić-Podgorica u km 55+484	Kontakt voza broj 53106 sa trećim licem koje je podleglo povredama	1	-	Nema	Nesreća
28. mart	Na dionici pruge Sutomore-Bar u km 453+625	Kontakt voza broj 52103(sama lok 644-024) sa trećim licem koja je podlegla povredama	1	-	Nema	Nesreća
04. jun	St.Podgorica 404+900 km	Prilikom prolaska lok.461-026 na V kolosjek (bruto za voz) došlo je do loma roga pantografa B	-	-	15,00	Ostale nesreće
23. jun	EVP Trebešica-PSN Bratonožići Km 358+634	Nestanak napona. Voz broj 45776 koji je saobraćao na relaciji Pg-BP po prolasku preko neutralne sekcije ostaje bez napona. Zaustavljen je u uk. Bratonožići zbog kvara na optičkom sviču u EVP-u Trebešica	-	-	Nema	Ostale nesreće
24. jun	EVP Trebešica-PSN Bratonožići Km 379+909	Nestanak napona. Voz broj 45779 koji je saobraćao na relaciji BP-Pg je otpremljen iz st.Trebešica. Po prolasku preko neutralne sekcije ostaje bez napona i zaustavlja se u km 359+600	-	-	500,00	Ostale nesreće
04. avgust	Na dionici pruge ukr.Ostrog-st.Danilovgrad	Po prolasku voza broj 52101 došlo je do požara, paljenja pragova. U požaru su izgorela 4 kolosječna praga, a 17 pragova je oštećeno i nagorelo.	-	-	2.833,75	Incident

	U km 29+100 do 31+700	Voz br.52101 je po dolasku u st. Pg pregledan od strane mješovite komisije ŽICG I MC Utvrđeno je da je oštećen nosač kočionog umetka na kolima br. 31 62 5956 640-4 u 4L. Angažovan je protivpožarni voz iz st.Pg.				
09. avgust	Četvrti stanični kolosjek St.Golubovci u km 415+734	U 10:52 h došlo je do izbacivanja prekidača P-2 u postrojenju EVP Pg. Zbog kontakta neputujućeg trećeg lica starosti 17 god.koje se popelo na krov kola Tadds-z (31720820088-9) i kontaktne mreže došlo je do strujnog udara i teškog povređivanja istog, koji je hitno transportovan u KBC Pg	-	1	Nema	Nesreća
31. avgust	Na dionici pruge Virpazar-Sutomore u km 436+850	Kontakt neputujućeg lica sa vozom. Prilikom prolaska voza broj 53103 dvije osobe su se kretale pored kolosjeka. Uviđajem na licu mjesta je utvrđeno da nije bilo kontakta voza broj 53103 sa trećim licem.	-	1	Nema	nesreća
23. septembar	Uk.Lutovo	Prilikom prolaska voza broj 45778 kroz II kol. na izlaznom skretničkom području, došlo je do varničenja u predjelu KM. Odmah je zavedeno brzo kočenje i po zaustavljanju voza utvrđen je lom pantografa B na voznoj lok.461-042, a na lok.potiskivalici 461-030 vozni pantograf A.	-	-	10.750,00	Incident
27. septembar	St.Podgorica Km 405+724,83 iza skretnice br.53	Prilikom rada stanične manevre, dostava skupine od 6 Eas kola, na pretovarni kolosjek od bloka II, došlo je do iskliznuća trećih Eas-z kola 31 62 595 6189-2, u guranom manevarskom sastavu.	-	-	1.440,17	Nesreća
30. septembar	St.Bar Na skretnici br114ab preko I reonske grupe prema luci Bar	Prilikom manevre došlo je do iskliznuća lok.br.644-007 sa jednim obrtnim postoljem. Razlog iskliznuća je nepravilno postavljen put vožnje tj. jezičak nije priljubio uz glavnu šinu.	-	-	Nema	Nesreća

16. oktobar	EVP Pg-PSN Bratonožići I EVP Trebešica-PSN Bratonožići	Nailaskom na neutralnu sekciju u ukr. Bratonožić dolazi do havarije na KM u dužini od 400m i loma pantografa iznad upravljačnica A i B na voznoj lok461-042 i na potisnoj lok461-044	-	-	26.999,00	Incident
------------------------	---	--	---	---	-----------	----------

U 2023.godini je bilo 16 vanrednih događaja u kojima je jedan od učesnika bio AD MONTECARGO, uporedno sa 2022.godinom kada ih je bilo 20, što je 20 % manje. 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 djelova za lokomotive, vagone, sigurnosne uređaje, mjernu opremu, energiju, gorivo i mazivo, sredstva bezbjednosti, službenu odjeću i sredstva antikorozivne zaštite, kao i sve ono što neposredno utiče na učesnike u željezničkom saobraćaju.

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 2023.godini je sprovedeno 37 disciplinskih postupaka i svi okončani u skladu sa procedurom.

U narednoj tabeli je izvještaj po svakom postupku:

R. br.	Povreda radne obaveze zaposlenog	Disciplinska mjera	Odluka o disciplinskoj mjeri
1.	- Napuštanje radnog mjesta pa je prilikom rada stanične manevre pri čemu je došlo do udara guranog manevarskog sastava u motorna pružna vozila I kola.	Novčana kazna u visini od 10% zarade u trajanju od 1 mjesec	969/1-2-1 od 10.02.2023.god.
2.	- Upravljanje lokomotivom bez pomoćnika mašinovođe i tom prilikom je došlo do nastanka materijalne štete na pružnim vozilima i kolima.	Novčana kazna u visini od 10% zarade u trajanju od 1 mjesec	969/2-2 od 10.02.2023.god.
3.	- Prilikom rada stanične manevre došlo do udara guranog manevarskog sastava u motorna pružna vozila.	Novčana kazna u visini 10% zarade u trajanju 1 mjesec	969/2-2 od 10.02.2023.god.

4.	- Zaposleni je tokom radnog vremena bio pod dejstvom alkohola pa je time sa umišljajem počinio lakšu povredu radne obaveze.	Novčana kazna u visini od 10% zarade u trajanju od 1 mjeseca	1605/3-2 od 13.03.2023.god
5.	- Zaposleni je tokom radnog vremena bio pod dejstvom alkohola pa je time sa umišljajem počinio lakšu povredu radne obaveze.	Novčana kazna u visini od 10 % zarade u trajanju od 1 mjesec	1605/2-2 od 13.03.2023.god.
6.	- Zaposleni je tokom radnog vremena bio pod dejstvom alkohola pa je time sa umišljajem počinio lakšu povredu radne obaveze.	Novčana kazna u visini od 10 % zarade u trajanju od 1 mjesec	1605/1-2 od 13.03.2023.god.
7.	- Prekoračenje brzine voza na laganoj vožnji	Opomena	2835/1-2 od 16.06.2023.god.
8.	- Prilikom vožnje manevarske locomotive nije blagovremeno zavedeno kočenje što je za posledicu imalo probijanje lučke kapije.	Novčana kazna u visini od 10% zarade u trajanju od 3 mjeseca.	3074/1-2 od 16.06.2023.god.
9.	- Bez ovlaštenja i samovoljno angažovanje servisa za opravku službenog putničkog automobila.	Novčana kazna u visini od 10% zarade u trajanju od 3 mjeseca.	3462/3 od 24.07.2023.god.
10	- Zaposleni nije bio prisutan na radnom mjestu prilikom vršenja kontrole.	Opomena	5205/1-1 od 31.08.2023.god
11	-U toku radnog vremena, izostala komunikacija sa dežurnim pregledačem kola, tako da je četvoro EAS kola u neispravnom stanju upućeno u stanicu	Opomena	5204/1-2 od 21.08.2023.god.
12.	- Zaposleni nije bio prisutan na radnom mjestu prilikom vršenja kontrole.	Novčana kazna u visini od 10% zarade u trajanju od 1 mjesec	3721/1-2 od 13.09.2023.god.
13.	- Zaposleni nije bio prisutan na radnom mjestu prilikom vršenja kontrole.	Novčana kazna u visini od 10% zarade u trajanju od 1 mjesec	3721/2-2 od 13.09.2023.god.
14.	- Zaposleni nije propisno izvršio potpunu probu kočnica na vozu i otpremio četvoro neispravnih kola za stanicu Nikšić, a ista je trebao garirati u stanici Podgorica.	Novčana kazna u visini od 10 % zarade u trajanju od 1 mjesec	4860/1-1 od 13.09.2023.god.
15.	- Zaposleni nije bio prisutan na radnom mjestu prilikom vršenja kontrole.	Novčana kazna u visini od 10% zarade u trajanju od 1 mjesec	4649/1-1 od 13.09.2023.god.
16.	- Zaposleni je tokom radnog vremena bio pod dejstvom alkohola na poslovima radnog mjesta koje je vezano za bezbjednost željezničkog saobraćaja.	Novčana kazna u visini od 10 % zarade u trajanju od 1 mjesec	4445/1-1 od 19.09.2023.god.
17.	- Zaposleni u 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 2 mjeseca	4823/2-2 od 13.09.2023.god.
18.	- Zaposleni je odbio izvršenje posla čime je došlo do poremećaja u saobraćaju teretnog voza do obezbjeđenja druge partije.	Novčana kazna u visini od 10% zarade u trajanju od 3 mjeseca	6216/2-1 od 02.10.2023.god.

19.	- Zaposleni je odbio da izvrši radne zadatke predviđene Upustom i rasporedom maneuvre.	Novčana kazna u visini od 10% zarade u trajanju od 1 mjesec	8154/1-1 od 14.12.2023.god.
20.	- Zaposleni nije bio prisutan na poslu prilikom vršenja kontrole.	Novčana kazna u visini od 5% zarade u trajanju od 1	6979/1-3 od 28.12.2023.god.
21.	- Zaposleni nije bio prisutan na poslu prilikom vršenja kontrole.	Novčana kazna u visini od 5% zarade u trajanju od 1	7207/1-3 od 28.12.2023.god.
22.	- Zaposleni nije bio prisutan na poslu prilikom vršenja kontrole.	Novčana kazna u visini od 5% zarade u trajanju od 1	6981/1-3 od 28.12.2023.god.
23.	- Zaposleni nije bio prisutan na radnom mjestu.	Novčana kazna u visini od 10% zarade u trajanju od	7866/1-1 od 26.12.2023.god.
24.	- Zaposleni nije izvršio pregled tovarne garniture u rudniku kako propisi nalažu.	Novčana kazna u visini od 20% zarade u trajanju od	7699/1-1 od 27.12.2023.god.
25.	-Zaposleni je neopravdano izostao sa posla dva radna dana bez blagovremenog i bilo kakvog obavještenja.	Novčana kazna u visini od 10% zarade u trajanju od 1 mjesec	6980/1-3 od 28.12.2023.god.
26.	-Zaposleni je napustio radno mjesto prije isteka smjene i nije izvršio probu kočnica voza zbog čega isti nije otpremljen već s kašnjenjem od 1 sat I 50 minuta.	Novčana kazna u visini od 20% zarade u trajanju od 1 mjesec	8119/1-3 od 26.12.2023.god.
27.	-Zaposleni nije blagovremeno provjerio da li je određeni vagon tovaren i isti otpremio u Jedinicu Nikšić.	Novčana kazna u visini od 10% zarade u trajanju od 1 mjesec	7487/1-3 od 26.12.2023.god.
28.	- Imenovani nije blagovremeno provjerio da li je određeni vagon tovaren I isti otpremio u jedinicu Nikšić	Novčana kazna u visini od 10% zarade u trajanju od 1 mjesec	7489/1-3 od 25.12.2023.god.
29.	-Imenovani nije blagovremeno provjerio da li je određeni vagon tovaren i isti otpremio u Jedinicu Nikšić.	Novčana kazna u visini od 10% zarade u trajanju od 1 mjesec	7488/1-3 od 25.12.2023.god.
30.	- Konstatovano je više propusta u obavljanju radnih zadataka osoblja stanice Bar, što je rezultiralo slanjem jednog vagona serije Eas tovarnog rudom boksita za stanicu Nikšić.	Opomena 4 zaposlena	7865/4-3 od 27.12.2023.god. 7865/1-3 od 27.12.2023.god 7865/5-3 od 27.12.2023.god 7865/3-3 od 27.12.2023.god
31.	- Konstatovano je više propusta u obavljanju radnih zadataka osoblja stanice Bar, što je rezultiralo slanjem jednog vagona serije Eas tovarnog rudom boksita za stanicu Nikšić.	Novčana kazna u visini od 10% zarade u trajanju od 1 mjesec	7865/2-3 od 27.12.2023.god.
32.	- Zaposleni nije zatečen na svom radnom mjestu.	Novčana kazna u visini od 10% zarade u trajanju od 1 mjesec	7699/4-1 od 26.12.2023.god.

33.	- Zaposleni nije zatečen na svom radnom mjestu.	Novčana kazna u visini od 10% zarade u trajanju od 1 mjesec	7699/2-1 od 26.12.2023.god.
34.	- Zaposleni nije zatečen na svom radnom mjestu.	Novčana kazna u visini od 10% zarade u trajanju od 1 mjesec.	7699/3-1 od 26.12.2023.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.

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:

- 82 zapisnika o izvršenoj kontroli,
- 2 zahtjev za ovjeru alcotest aparata,
- 83 zapisnika o ispitivanju da li ima alkohola u organizmu zaposlenih,
- 23 rešenja o naloženim mjerama,
- 5 rješenja o privremenom udaljenju sa posla,
- 28 izvještaj o izvršenoj kontroli u stanicama Podgorica i Nikšić, Bar i Bijelo Polje,
- 1 pokretanje disciplinskog postupka,
- Urađeni kvartalni i godišnji izvještaj o radu SUK u 2023. godini,
- Urađen šestomjesečni izvještaj za 2023. 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.

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

Neispravnosti na koje se uglavnom nailazili prilikom vršenja kontrola su: nedostatak rezervnih djelova, neispravnosti na manjim elektro djelovima, zazor A manji od 8mm (vučena vozila).

Navedene nepravilnosti nijesu uticale na bezbjednost željezničkog saobraćaja i iste su otklonjene u naloženom roku.

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). Poslovnikom 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:

- Licencu za prevoz – broj 06 od 22.10.2019.godine do 22.10.2024.
- 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 usolvima 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 djelovi 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 27: Vučna vozna sredstva

R. br.	Vrsta vozila	Inventarsko stanje	Trenutno operativno	Prosečna 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 28: Vučena vozna sredstva

Vrsta vagona	Slovna oznaka i tip vagona	IPK (Inventarski 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	50,3

Za održavanje i podizanje sveukupnog nivoa bezbjednosti u narednom periodu treba planirati nabavku novih vozni 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 voznih sredstava bila bi obezbijedena 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 voznim sredstvima.

Da bi se očuvala bezbjednost željezničkog saobraćaja i njen nivo podigao na veći stepen, za 2022. godinu bili su postavljeni sledeći ciljevi, definisani Godišnjim izvještajem o bezbjednosti br. 5125 od za 2023.godinu:

➤ **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**

Služba unutrašnje kontrole u 2023.godini je izvršila:

- 239 kontrola,
- sačinila 118 Zapisnika o izvršenoj kontroli,
- sačinila 29 Zapisnika o izvršenom alkotestiranju,
- ispostavila 83 Izvještaja o izvršenoj kontroli,
- donijeto je 9 Rješenja o naloženim mjerama, dok za za izvršene kontrole u kojima nije bilo primjedbi nisu ispostavljeni Izvještaji.

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. Takođe, Služba unutrašnje kontrole je praktikovala da Zapisnik o izvršenoj kontroli i Izvještaj o izvršenoj kontroli gdje su konstatovane neparvilnosti dalje prosljedi nadležnom sektoru na postupanje ne ispostavlajući Rješenje o naloženim mjerama. Kontrolori su učetovali u javnim tenderima nabavke usluge fizičkog i tehničkog obezbeđenja imovine ŽPCG u depou Podgorica i depou Bar, shodno Zakonu o zaštiti lica i imovine.

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

Željeznički prevoz Crne Gore po prvi put u 2021.godini izvršio sistematizaciju radnog mjesta na poslovima „Kordinator 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. Tokom 2022 godine shodno Pravilniku o bližem sadržaju sistema upravljanja bezbjednošću upravljača infrastrukture i željezničkog prevoza (“Sl.list Crne Gore”, br.14/15) od 19 predmetnih procedura sistema, izradjeno je 13 procedura koje su potpisane od strane vlasnika procesa, iste zavedne na arhivi društva i kao takve su postale sastavni dio sistema bezbjednosti ŽPCG. Preostalih 6 procedura je u nacrtu izrade.

- **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 2023. godine organizovana je i vožnja vozom velikog broja grupa predškolskog i školskog uzrasta iz Podgorice, Nikšića i Bara. U prosjeku, organizovana je jedna do dvije posjete mjesečno. U 2023. godini organizovane su i stručne ekskurzije-posjete srednjoškolskih uzrasta i podrška Uniji srednjoškolaca „Akcioni dani“ kroz obezbjeđivanje dnevica za 10 srednjoškolaca koji su se upoznali sa zanimanjima i poslovima koji se obavljaju u stanici Nikšić, a slične aktivnosti će biti nastavljene i u narednom periodu.

Takođe, u cilju unapređenja bezbjednosti putnika, tokom 2023.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 osvježavanje javnosti o značaju voza kao ekološkog i najbezbjednijeg prevoznog sredstva te smanjenje saobraćajnih gužvi i broja saobraćajnih nezgoda. Ove aktivnosti nastavljene su i u 2024. godini.



- 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 i održava prema Pravilniku o načinu održavanja željezničkih vozila.

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 2022.godini dogodio se 21 vanredni događaja gdje je učesnik ŽPCG, što je uvećanje za 31,25%. u odnosu na 2022. godinu kada je bilo 16 vanredna događaja. Od toga:

- 12 slučajeva spada u nesreće (podkategorije značajna nesreća, nesreća i ostale nesreće), što je uvećanje od 140 % u odnosu na 2022. godinu kada je evidentirano 5,
- 9 slučajeva incidenta (podkategorije incidenti i ostali vanredni događaji), što predstavlja umanjeње od 18,18 % u odnosu na 2022. godinu kada je evidentirano 11.

Tabela 29: 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, iskliznuće kola	Zlonamjerna radnja trećih lica	Lična nepažnja trećih lica	Viša sila
	Lični propusti	Tehnička mana ili oštećenje voznog sredstva				
Incident	-	2	2	4	-	1
Nesreća	-	-	2	-	9	1
Ukupno	-	2	4	4	9	2
21						

Analiza uzroka vanrednih događaja pokazuje sljedeće:

- Nepažnja putnika ili trećih lica koji su prouzrokovali VD je bilo 9 u toku 2023. godine za razliku od 2022. godine kada je bilo 4 vanrednih događaja, što predstavlja povećanje za 125 %,
- Zlonamjernih radnji trećih lica koji su prouzrokovali VD je bilo 4 u toku 2023.godine dok je u toku 2022.godine bilo 3 vanredna događaja koji su prouzrokovala treća lica, što je uvećanje za 33,3 %,
- Viša sila je uzrokovala 2 vanredna događaja u 2023. godini dok u 2022. godini je bilo 5 vanrednih događaja, što je smanjenje za 60 % ,
- Vanrednih događaja po osnovu propusta u radu ŽPCG tokom 2023.godine je bilo 2, dok u 2022.godini ni je bilo slučajeva, što predstavlja uvećanje od 200 %.

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 2023.godinu.

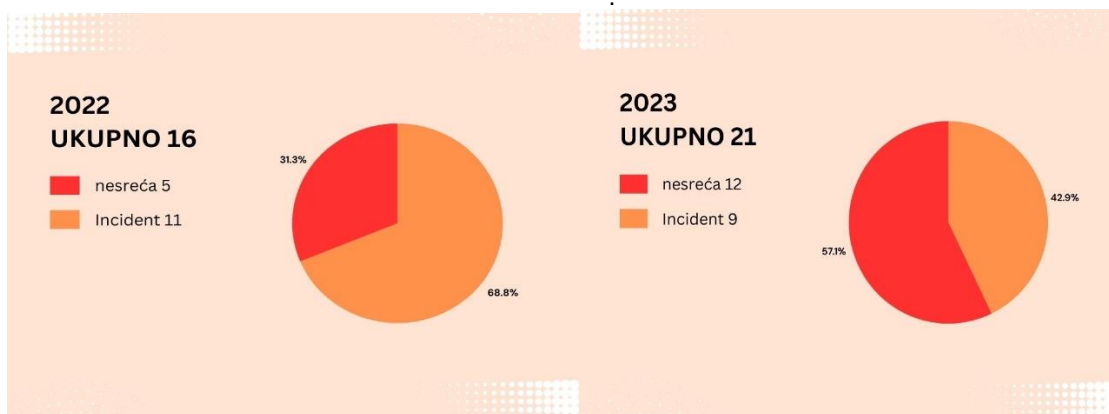
Za područje vanrednih događaja, u ovom dijelu obrađuju se postavljeni bezbjedonosni ciljevi i planovi ŽPCG kao prevoznika u 2023.godini, koji se odnose na vanredne događaje u željezničkom prevozu putnika u 2022.godini sa rezultatima bezbjedonosnih ciljeva i planova ŽPCG koji su prikazani u narednim poglavljima.

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 30: 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.		Povrijeđeni		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						
	12	21.01.											928	1			37.518,21	4

Nesreće	10.02.						1								185				10.485,77	-
	13.02.												1		103				-	-
	23.04.													1	165				-	1
	25.05.								1						-				-	-
	10.06.													1	237				-	2
	31.08.														1	197			-	-
	13.09.														1	163			-	2
	25.09.							1								353			8.437,45	-
	18.11.														1	157			-	1
	05.12.														1	190			-	-
	25.12.														1	100			-	2
Incident	9	08.01.													10		1	1.700,00	-	
		10.01.	1												61			3.500,00	-	
		30.01.														3		1	300,00	-
		18.04.														-		1	3.400,00	-
		08.05.														-		1	3.400,00	2
		15.06.							1							62			471,44	-
		03.11.														-	1		-	-
		25.11.														80			110.000,00	-
		17.12.		1					1							223			1.210,00	-
Ukupno	21	1	1	-	-	-	4	-	1	-	-	1	-	7	3.217	2	-	4	171.993,86	14



5.4 Pokazatelji koji se odnose na nesreće

5.4.1 Pokazatelji koji se odnose na samoubistva (član 7)

U 2023. godini, na osnovu jasnog iskaza mašinovođa, evidentna su tri slučaja samoubistava, što je u odnosu na prethodnu 2022. godinu uvećanje za tri puta.

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) 0,000009866 ($9/912.151,40 = 0,000009866$).

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

- Ukupan broj "nesreća" je 12
- Broj nesreća prema voznim kilometrima (međunarodnih i lokalnih putničkih vozova) 0,000013155 ($12/912.151,40 = 0,000013155$)

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 sredstav I zaposleni ŽPCG su dati u narednoj tabeli:

Tabela 31: Karakteristični primjeri vanrednih događaja I usvojene mjere bezbjednosti

Nesreće koje su inicirale mjere bezbjednosti			Usvojene mjere bezbjednosti
Datum nesreće	Mjesto nesreće	Opis nesreće	
21.01.2023.	km 364+955 (st.Trebešica-uk.Lutovo)	Obrušavanje stabla prozrokovalo je uplitanje pantografa sa kontaktnom mrežom	Uvedena privremena lagana vožnja sa $V_{max} = 20$ km/h
13.09.2023.	km 54+976 (ukr. Spuž i st. Podg.)	Kontakt voza br.7105 sa neputujućim trećim licem koji je u trenutku nailaska voza legao na kolosjek	Upućen na vanredni ljekarski pregled mašinovođa
05.12.2023.	km 339+249 (ukrs.Trebaljevo- st. KL.)	Kontakt voza br.6105 sa neputujućim licem	Upućeni na vanredni ljekarski pregled mašinovođa i pom. mašinovođe

1. Dana 21.01.2023. godine u 23:20 h došlo je do vanrednog događaja-značajne nesreće. u km 364+955 (otvorena pruga st. Trebešica – ukrsnica Lutovo).

Po izlasku voza broj 6105 (u sastavu lok 461-044 + neradna lokomotiva 461-039 i troje putničkih kola) iz tunela broj 200, radna lokomotiva je na naletila na drvo prečnika oko 10 cm od stabla koje je prethodno palo na kontaktnu mrežu i kolosjek. Radni pantograf se upleo sa kontaktnom mrežom koja je bila prethodno oštećena zbog pada stabla. Nastupilo je kidanje kontaktne mreže u dužini od 300 metara i oštećenja sva četiri pantografa na radnoj i neradnoj lokomotivi.

Posljedica: prekid saobraćaja je trajao 928 minuta i otkazano četiti voza. Organizovan je alternativni autobuski prevoz putnika.

Uzrok vanrednog događaja-značajne nesreće je pad stabla na kontaktnu mrežu usljed loših vremenskih prilika (kiša).

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- značajnu nesreću nema odgovornosti željezničkih radnika.

2. Dana 13.09.2023. godine u 15:17 h došlo je do vanrednog događaja- značajne nesreće, kontakta lokalnog putničkog voza broj 7105 koji je saobraćao na relaciji Nikšić – Podgorica (preciznije između ukrsnice Spuž- stanica Podgorica u km 54+976), sa neputujućim trećim licem koji je u trenutku nailaska voza legao na kolosjek. Neposredno prije kontakta treće lice se nalazilo između dva kolosjeka željezničkih pruga Beograd-Bar i Nikšić – Podgorica. Poslije opomene zvučnom lokomotivskom sirenom od strane mašinovođe, pogledom je jasno uočio nadolazeći voz (samoubistvo).

Posljedica: prekid saobraćaja od 15:17 h do 18:00 h što je prouzrokovalo otkazivanje lokalnih putničkih vozova broj 7104 i 7107 na cijelom prevoznom putu. Organizovan je alternativni autobuski prevoz putnika.

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 05.12.2023. godine 20:45 h došlo je u km 339+249 do vanrednog događaja- značajne nesreće, kontakta lokalnog putničkog voza broj 6105 koji je saobraćao na relaciji Bijelo Polje-Bar (između ukrsnice Trebaljevo i stanice Kolašin) i neputujućeg trećeg lica (pješaka) koje je stradalo na licu mjesta.

Posljedice: prekid saobraćaja je trajao 190 minuta i veliko kašnjenje vozova 6105 (+245 min), 6104 (+219min) i 432 (+135 minuta)

Uzrok: nedozvoljen pristup i kretanje željezničkim područjem-prugom.

Odgovornost: Komisija je konstatovala da je za ovaj vanredni događaj odgovorno neputujuće treće lice zbog nedozvoljenog pristupa i kretanja željezničkim područjem , što je suprotno odredbama člana 124 Zakona o bezbjednosti, organizaciji i efikasnosti željezničkog prevoza (Sl. list CG“ broj 01/14) i članova 5 i 17 Pravilnika o unutrašnjem redu u željezničkom saobraćaju („Sl.list CG“ broj 50/17)

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 32: 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 2023. 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 vozno 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 soabraćaja.
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 sugurnosti u međunarodnom i lokalnom prevozu kroz ispravnost vučnih vozila i putničkih kola, obrade	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,

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.	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 vozničkih 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 vozničkih 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 jedinicama, službama i sektorima prema propisanim i razrađenim tehnološkim operacijama planiranja, obrade i analiziranja djelokruga rada organizacionih jedinica.

Tokom 2023.godine s ciljem očuvanja i podizanja nivoa bezbjednosti, Željeznički prevoz Crne Gore je uložio značajna sredstva u održavanje i remont vozničkih sredstava, a time u očuvanju i podizanju ukupnog nivoa bezbjednosti. U prilog tome govori podatak da je tokom izvještajnog perioda, ukupna vrijednost realizovanih investicionih remonta vozničkih sredstava tokom 2023. godine iznosi 954.989,69 € sa uračunatim PDV-om. Takođe u 2023-oj godini investicije koje su započete a iste će biti realizovane tokom 2024.godine su u vrijednosti od 778.688,84 €. Ukupna vrijednost investicija koje su završene i koje su u toku u vozna sredstva u 2023. godini iznosi 1.733.678,80 €.

Tokom 2023. godine izvršene su redovne (investicione) opravke na vozničkim sredstvima:

- Redovne (investicione) opravke ranga srednje opravke četvero putničkih kola tipa Z;
- Redovne (investicione) opravke ranga srednje opravke šest putničkih kola tipa WLAB;
- Redovna (investiciona) opravka ranga srednje opravke kušet kola tipa Bcx ;
- Redovna (investiciona) opravka dizel lokomotive 643-051;
- Redovna (investiciona) opravka elektro lokomotive 461-040.

Investiciona opravke koje su započete u 2023.godini, a biće realizovane tokom 2024.godine su:

- Redovne investicione opravke ranga srednje opravke troje putničkih kola tipa „Z.

Po obrascu EV – 63 tokom 2023. godine prijavljeno je i izvršena opravka 93 kvara na elektrolokomotivama serije 461, 143 opravke elektromotornih vozova serije 412/416 i 63 opravke elektromotornih vozova serije CAF

Tabela 33: Opravka vučnih sredstava (lokomotive i EMV garniture):

Tip vučnog vozila	Broj vučnog vozila	Broj kvarova
Elektro lokomotiva	461-029	33
	461-035	15
	461-039	14
	461-040	4
	461-041	21
	461-043	6
Elektromotorni voz serije 412/416	041-042	8
	045-046	40
	049-050	95
Elektromotorni voz CAF	EMV 101-103	18
	EMV 101-103	18
	EMV 101-103	17

U 2023. godini vršena je redovno održavanje i vanaplansko održavanje putničkih kola.

Tabela 34: Redovno održavanje putničkih kola

Tip kola	Y			Z			WR			Ac/Bc			WLAB			Ukupno	
	T.O.	P1	P12	T.O.	P1	P12	T.O.	P1	P12	T.O.	P1	P12	T.O.	P1	P12	T.O.	KTP
Mjesec 2023.																	
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 35: Redovno i vanplansko održavanje putničkih kola u toku 2023:

Serija i tip kola		IP	RP	Kontrolni pregledi i vanplanske opravke		Ispravnost u odnosu na RP %
				Kontrolni pregledi	Vanplanske opravke	
Kola sa sjedištima	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 posledica 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 intrašnje 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.

U 2023. godini vršene su redovne - planirane i vanredne kontrole u skladu sa Pravilnikom o radu Službe unutrašnje kontrole. 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 posledice nepravilnog rada i rukovanja sredstvima rada u okviru svoje nadležnosti, konstatovali su zapisnikom ili se djelovalo preventivno i instruktivno na licu mjesta u tehnološkom procesu rada.

Kontrole su progresivno obuhvatale:

- kontrolu primjene zakona, podzakonskih propisa i opštih akata Društva kojim se organizuje, reguliše i obezbjeđuje bezbjedan rad u željezničkom saobraćaju,
- kontrola primjene saobraćajno - komercijalnih, transportnih i tehničkih propisa,
- kontrolu rada izvršnog osoblja i ostalih zaposlenih u Društvu,
- kontrolu ispravnosti i upotrebljivosti protiv-požarne opreme u radnim jedinicama, na voznim sredstvima i objektima Društva,
- kontrolu ispunjavanja opštih i posebnih uslova za željezničko osoblje koje učestvuje u vršenju željezničkog saobraćaja u pogledu propisane stručne i zdravstvene sposobnosti,
- kontrolu prisutnosti zaposlenih u procesu rada, primjene propisa o radnom vremenu voznog i drugog osoblja u radnim jedinicama, službama i sektorima,

- kontrolu alkoholisanosti osoblja u procesu rada,
- neposrednu saradnju sa nadležnim inspekcijским organima kontrole,
- saradnju sa raznim strukturama iz Ministarstva unutrašnjih poslova u cilju preventivnog djelovanja na suzbijanju zabranjenih i neovlašćenih radnji u vozovima i saradnje u pogledu zaštite imovine Društva,
- kontrolu međusobne poslovno-zavisne komunikacije i saradnje sa djelovima poslovnog sistema drugih preduzeća.
- kontrolu i sprovođenje radnji u cilju sprečavanja i eliminisanja povreda na radu putem osposobljavanja zaposlenih za bezbjedan rad, kao i upoznavanja zaposlenih sa aktima koji se odnose na oblast zaštite i zdravlja na radu, putem učestvovanja u radu komisija za redovno i vanredno provjeravanje znanja (periodični ispiti), kao i učestvovanjem u postupku redovnog školovanja.

Rukovodilac Službe unutrašnje kontrole je podnosio izvršnom direktoru izvještaje, analize i informacije o pojedinim pitanjima sa naročitim naglaskom na elemente bezbjednosti željezničkog saobraćaja.

Po planu koji je određivao rukovodilac Službe unutrašnje kontrole kontrola procesa rada se vršila od strane ovlašćenih službenika zajedno ili pojedinačno, noću i danju, redovno ili vanredno kao i detaljno ili djelimično, zavisno od predmeta kontrole i konkretnih potreba, a u više navrata i po direktnom nalogu izvršnog direktora. Detaljna kontrola obuhvatala je cjelokupno kontrolisanje procesa rada pojedinih organizacionih jedinica, dok je djelimična kontrola obuhvatala kontrolisanje pojedinih radnih mjesta ili dijela procesa rada, uređaja ili postrojenja, kao i uslova rada u radnoj sredini. Prema saznanjima koja su upućivala na nepravilnosti u radu ili ugrožavanje bezbjednosti u prevozu željeznicom po prijavama korisnika prevoza ili lica koji su ukazivala na nepravilan rad zaposlenih i nepravilnim radnjama u vezi sa nepoštovanjem propisa na održavanju voznih sredstva, postrojenja, uređaja i opreme od kojih je zavisila bezbjednost zaposlenih kao i bezbjedan, uredan i siguran željeznički saobraćaj.

Služba unutrašnje kontrole je po preventivnoj procjeni vršila analizu pojedinih vanrednih događaja, uzroke i posledice njihovog nastanka i svoje zaključke prezentirala Izvršnom direktoru.

Služba unutrašnje kontrole je kontrolisala rad licencirane firme za obezbeđenje imovine u depou Bar i Podgorica, konstatovano je više puta propuste u radu istih, što je imalo za posledicu oštećenje i uništenje imovine ŽPCG. Neke propuste u radu su priznati od strane licencirane firme, dok za neke propuste u toku postupak sudskog odlučivanja.

U tom kontekstu Željeznički prevoz Crne Gore je shodno Zakonu o zaštiti lica i imovine pristupio formiranju sopstvene Unutrašnje službe zaštite, ispunio je zakonske obaveze i predao Ministarstvu unutrašnjih poslova Crne Gore zahtjev za saglasnost o osnivanju službe, broj 50-UP121/24-3104 12.06.2024.godine.

Zaposleni u Službi unutrašnje kontrole su uspješno prošli obuku za poslove testiranja i kontrole na psihoaktivne supstance i prisustvo alkohola u organizmu kod radnika, pri čemu je ŽPCG nabavio nove aparate za ova testiranja.

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

Kao što je i prijavljeno prilikom licenciranja i sertifikacije, krajem 2022. godine predat je zahtjev za izdavanje dodatne dozvole i pristupilo se proceduri registracije za prvu lokomotivu serije 185 proizvođača Bombardier u Crnoj Gori. Nakon sprovedenih procedura, dodatna dozvola za korišćenje u željezničkom saobraćaju za lokomotivu individualnog broja 91806185 691-3 je izdata od strane Uprave za željeznice 15.05.2023. godine. Početkom avgusta 2023. godine predati su zahtjevi za izdavanje dodatnih dozvola i za još jednu lokomotivu serije 185 (91806185 681-4) proizvođača Bombardier i za jednu dizel električnu lokomotivu serije 647 (92720647004-3) češkog proizvođača ČKD. Za ove dvije lokomotive dodatne dozvole su izdate 19.09.2023. godine. Tek nakon ovog datuma moglo se konkretnije pristupiti ugovaranju prevoza, a jer sa dizel lokomotivom kompletirana je cijela usluga (dostava vozova na industrijske kolosjeka).

6.3. Vožnja prvog voza

KPM je preduzeo sve potrebne tehničko-eksploatacione mjere (obuke osoblja, korekcije na redu vožnje, izrada poslovnika, carinski postupci za lokomotive, itd) tokom jula i avgusta 2023. godine i 09.09.2023. realizovan je saobraćaj jednog para vozova broj 48653/48662, u sastavu: lokomotiva serije 185 i 5 Eas praznih kola, Q=108 tona, dužina 60m, na relaciji Prijepolje teretna-Bar- Prijepolje teretna, Vožnja ovog para vozova je realizovana po redu vožnje i bez ikakvih problema, čime je KPM demonstrirao punu operativnost i spremnost za prevoz robe, ispunjavajući i sve uslove interoperabilnosti prilikom prelaska države granice (nema promjene lokomotive, niti lokomotivskog osoblja).

6.4. Aktivnosti u periodu oktobar - decembar 2023. godine

U ovom periodu KPM i operateri iz grupacije Kombinovani prevoz iz Srbije i Hrvatske su pokušavali da ugovore neke nove prevoze roba koje se već dugo ne prevoze barskom prugom i da ih preusmjere sa luka iz regiona na Luku Bar. Ispostavilo se da je to dugotrajan proces i kao što se pokazalo u praksi, saobraćaj vozova sa robom je krenuo tek maja 2024. godine, tako da u izvještajnom periodu osim pomenutog para vozova nije bilo prevoza.

6.5. Podaci prema Pravilniku o bližem sadržaju godišnjih izvještaja o bezbjednosti u željezničkom saobraćaju i zajedničkim pokazateljima bezbjednosti (Prilog 1)

S obzirom da je KPM u 2023. godini pokrenuo samo jedan par vozova sa praznim kolima, možemo da se izjasnimo veoma limitirano u pogledu navedenog pravilnika za predmetnu godinu:

- 1) Informacije o ostvarivanju planiranih ciljeva bezbjednosti

S obzirom da su saobraćala pomenuta dva voza u 2023. godini, nije bilo vanrednih događaja, možemo da kažemo da su ispunjeni ciljevi opratera u pogledu nastanka nesreća i nezgoda, odnosno težnja je da preduzimanjem svih mjera spriječi nastanak vanrednih događaja. Obučeno osoblje i tehnički ispravna vozna sredstva su preduslov postizanja cilja, a to je realizacija saobraćaja bez nesreća i nezgoda;

- 2) Praćenje i analiza zajedničkih pokazatelja bezbjednosti

Kako nije bilo vanrednih događaja u 2023. godini sa vozovima KPM, ovaj operater je u svom izvještaju o bezbjednosti ukazao na infrastrukturne probleme koji se jasno uočavaju prilikom realizacije saobraćaja. Naime, na pružnom pravcu Bijelo Polje – Bar se saobraća uz veliki broj laganih važnji usled radova na sanaciji mostova i tunela i stanja infrastrukture, koje znatno umanjuju propusnu moć pruge i izazivaju povećanje troškova vuče. Drugi problem se odnosi na stanje signalno-sigurnosne tehnike, izuzev stanice Podgorica, gdje je uređaj nove nove generacije ugrađen 2018. godine. Vrlo je mali broj stanica i ukrsnica koje mogu da propuste

vozove bez zaustavljanja i uručivanja naloga za nastavak dalje vožnje, jer značajan broj ulaznih i izlaznih signala ne radi u zavisnosti sa stanjem na međustaničnim odsjecima. Posebno su apostrofirali stanje signalno-sigurnosnog uređaja i signala u stanici Bar.

3) Rezultati unutrašnje kontrole bezbjednosti

Organizacija unutrašnje kontrole u KPM u 2023. godini je realizovana angažovanjem iskusnog inženjera sa VII stepenom obrazovanja. Način rada je baziran na kontrolama rada osoblja u eksploataciji, zatim učestovanju u obuci zaposlenih i polaganju stručnih ispita i ukazivanju na aktivnosti koje će podići nivo bezbjednosti. Lice koje vrši unutrašnju kontrolu je u stalnom kontaktu sa Licem za bezbjednost i sve aktivnosti se realizuju koordinirano.

U 2023. godini Lice koje vrši unutrašnju kontrolu je uglavnom bilo angažovano na polaganju stručnih ispita, pripremi obuke za zaposlene ali i na obilaske pruge za vrijeme prolaska pomenutih vozova, sa posebnim ciljem provjere lokomotivskog osoblja i potrebne dokumentacije na vučnom vozilu, u skladu sa Zakonom o željeznici. Detaljni zapisnici o kontroli vozova su dokumentovani i analizirani od momenta saobraćaja vozova sa robom, u 2024. godini.

4) Primjedbe o nedostacima i kvarovima u odvijanju željezničkog saobraćaja i upravljanja infrastrukturom

Na osnovne probleme u realizaciji saobraćaja smo ukazali u odjeljku 2) ovog izvještaja. Evidentno je da je stanje infrastrukture takvo da je limitirana propusna moć, naročito izražena na dionici Trebešica – Lutovo, a da nedostatak staničnog osoblja limitira propusnu moć i na dionici Mojkovac – Kolašin (zatvorena za saobraćaj ukrasnica Trebaljevo) i Kolašin – Tebešica (zatvorena za saobraćaj ukrasnica Kos). Ovaj teretni operater svoju poslovnu politiku prevoza bazira na saobraćanju težih vozova, jer to privlači nove korisnike i znatno smanjuje troškove eksploatacije. Sada je to ograničenje na 1200 t zbog stanja EVP Mojkovac, što je navedeno i u Izjavi o mreži.

Generalni remont i modernizacija infrastrukturnih kapaciteta su prijeko potrebni da bi se uska grla u omogućavanju nesmetanog prevoza anulirala i povećale tehničke i komercijalne brzine vozova.

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..odine 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 2023. godini

U izvještajnom periodu ovaj privatni operater je prevezao 8 vozova, odnosno 3.183,76 neto tona kamenog agregata na saobraćajnom pravcu Tuzi – Podgorica.

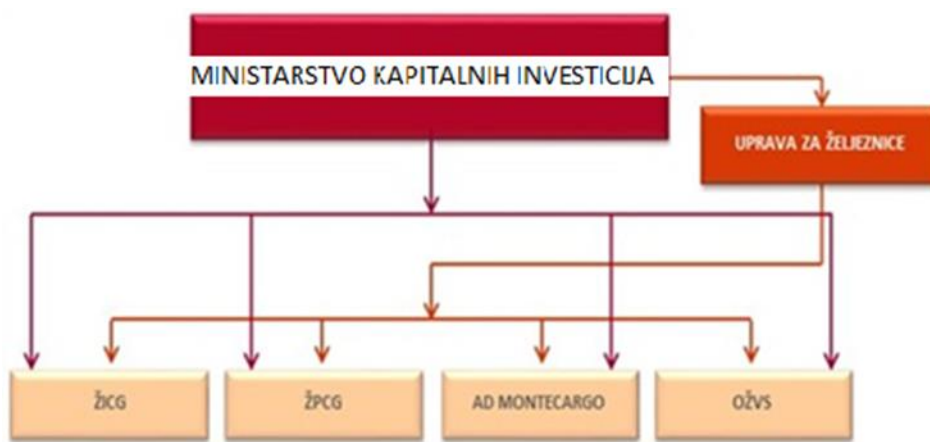
8 ORGAN UPRAVE - UPRAVA ZA ŽELJEZNICE

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

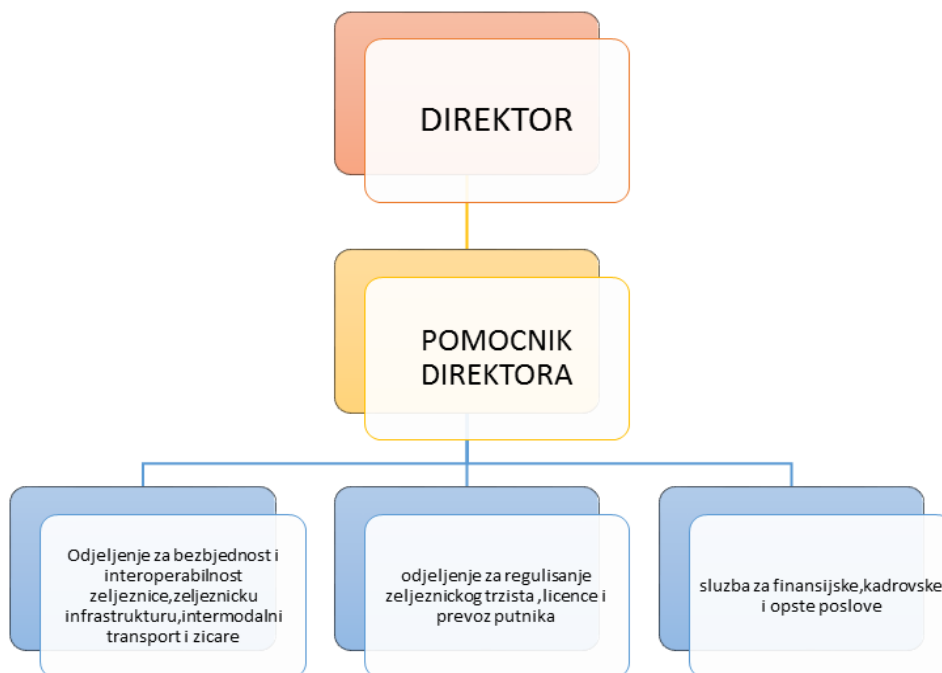
Od januara 2020. godine nakon reorganizacije državne uprave Direkcija za željeznice mijenja naziv i u Uprava za željeznice i postaje samostalni državni organ.

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 aktera u željezničkom saobraćaju i organizacioni tok-odnos sa drugim nadležnim organima



8.1 Organizaciona šema Uprave za željeznice po sektorima



8.2 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 prevoznicima 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 nepravičnog 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.

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 mogla da kvalitetno izvršava. I pored toga, da je ovaj državni organ tokom 2023. godine zaposlio tri zaposlena sa željezničkim iskustvom iz oblasti podsistema infrastruktura, nedostaje uskostručni kadar iz oblasti željezničkih vozila i iz oblasti poznavanja željezničkih pravnih propisa.

8.3 Zakoni i drugi propisi izdati u 2023. godini

U 2023. 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, zbog izmjene navedenog zakona biće potrebno istovremeno i usvajanje novog Zakona o bezbjednosti i interoperabilnosti, zbog međusobnog usaglašavanja i implementacije evropskih direktiva. Za očekivati je da navedena zakonska akta budu usvojena u 2024. godini.

U 2023. godini nije bilo publikovanih novih ni izmjenjenih pravilnika iz Zakona o željeznici i Zakona o bezbjednosti, organizaciji i efikasnosti željezničkog saobraćaja.

8.4 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 2023. godinu dobijala mjesečne izvještaje kao i kumulativno kvartalne o realizaciji potpisanog Ugovora i kroz tačno definisane parametre vršila kontrolu realizacije OJP.

8.5 Ugovor o tekućem održavanju javne infrastrukture za 2023. godinu

Na osnovu odobrenih budžetskih sredstava godišnji program za tekuće održavanje javne infrastrukture za željeznice baziran je na planiranju prioritarnih 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 2023. 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.

8.6 Izdate licence i sertifikati o bezbjednosti za upravljanje infrastrukturom i prevoz robe i putnika za 2023. godinu

U 2023. godini nije bilo izdatih novih niti obnavljanja postojećih licenci upravljačima infrastrukture ni željezničkim prevoznicima robe i putnika.

U 2023. godini izdat je sertifikat o bezbjednosti dio A I dio B, na osnovu izdate licence u prethodnoj godini, željezničkom teretnom operateru Kombinovani prevoz Montenegro d.o.o. Podgorica.

8.7 Sertifikat za lice zaduženo za održavanje vozila (ECM sertifikat)

Nakon isteka prethodnog sertifikata u junu 2023. godine, Uprava za željeznice je rješenjem obnovila Sertifikat za lice zaduženo za održavanje vozila (ECM) društvu AD MONTECARGO Podgorica i na taj način na osnovnu izvještaja u ustanovila da imenovano društvo ispunjava uslove u skladu sa Pravilnikom o uslovima za sertifikaciju lica zaduženih za održavanja teretnih željezničkih kola („Službeni list CG“, broj 44/16) koji je usklađen sa propisima OTIF-a za izdavanje sertifikata (ATMF - Prilog A, Pravila za sertifikaciju i kontrolu lica zaduženih za održavanje - ECM):

- ECM sertifikat – kao entitet zadužen za održavanje voznih sredstava br. ME/31/0024/0001 od 09. 06. 2024. godine do 09. 06. 2024. godine.

8.8 Obuke iz bezbjednosti željezničkog saobraćaja

Uprava za željeznice u skladu sa Programom rada za 2023. godinu, bila predvidjela da u sklopu svojih nadležnosti definisanih Zakonom o bezbjednosti, organizaciji i efikasnosti željezničkog prevoza organizuje obuke zaposlenih Uprave i zaposlenih u željezničkim privrednim društvima koje se bave održavanjem infrastrukture i prevozom robe i putnika vezane za sistem upravljanja bezbjednošću, vršenje sertifikacije lica zaduženih za održavanje željezničkih vozila i za korišćenje nacionalnog registra.

Planirane obuke nijesu održane, tako da se u narednoj godini planiraju teme sličnog sadržaja kako bi se ukazalo na obaveznu izradu i primjenu Sistema upravljanja bezbjednošću, ukazalo na potrebu izmjena navedenih dokumenata i načinu pribavljanja dozvola nakon ugradnje novih sistema i tehničkog prijema u procesima remonta infrastrukture i sertifikacije i pribavljanja dozvola u procesima održavanja i nabavke željezničkih vozila.

Takođe, Uprava za željeznice planira da se u 2024. godini aktivno uključi u organizaciju programa povećanja nivoa bezbjednosti željezničkog saobraćaja i smanjenja broja usmrćenih i povrijeđenih lica u vanrednim događajima u željezničkom saobraćaju. Sprovođenje navedenog programa ima za cilj upoznavanje građana (prevashodno putnika i pješaka) sa izvorima opasnosti kada se nađu na željezničkom području, upoznavanje vozača drumskih vozila o mogućim opasnostima pri prelaženju drumskih prelaza, povećanja stepena saobraćajne kulture i lične bezbjednosti svih učesnika u drumskom i željezničkom saobraćaju uz aktivno uključivanje nadležnih državnih institucija koje su nadležne za saobraćajnu politiku i bezbjednost saobraćaja i lokalnih zajednica.

9 RAZVOJ BEZBJEDNOSTI NA 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 podsistemi (građevinska infrastruktura, elektrotehnička infrastruktura sa svojim podsistemima napajanja, signalizacije i telefonije, vučna i vučena vozila sa svojim postrojenjima i uređajima iz mašinske djelatnosti, elektrotehnike napajanja i signalizacije, podsistem upravljanje i regulisanje saobraćaja sa interakcijom sa prethodno navedenim podsistemima, uređajima i vozilima) pouzdanost i bezbjednost željezničkog saobraćaja je vrlo složena i kompleksna problematika koja zahtijeva egzaktan 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 2023. godini bio skup i subjektivnih i objektivnih faktora.

9.1 Analiza zajedničkih pokazatelja bezbjednosti

U 2023. godini dogodilo se 48 vanrednih događaja što je smanjenje od 20,0% u odnosu na 2021. godinu, kada se dogodilo 670 vanrednih događaja.

Od ukupnog broja vanrednih događaja u 2023. godini, 19 slučajeva spadaju u nesreće što je povećanje od 58,33 % u odnosu na 2022. godinu, kada je evidentirano 12 nesreća.

U 2023. godini dogodilo se 25 incidenta na prugama kojima upravlja Željeznička infrastruktura (upravljач javnom željezničkom infrastrukturuom u Crnoj Gori) što predstavlja smanjenje od 43,18 % u odnosu na 2022. godinu, kada se dogodilo 44 incidenata.

U 2023. godini su se dogodila 4 vanredna događaja koja spadaju u ostale vanredne događaje na prugama kojima upravlja Željeznička infrastruktura (upravljач javnom željezničkom infrastrukturuom u Crnoj Gori) što predstavlja isti broj kao u 2022. godini.

Analiza uzroka vanrednih događaja pokazuje sljedeće:

- Tehnički nedostaci na postrojenjima i voznim sredstvima su uzrokovali u posmatranom periodu 2023. godine 14 vanrednih događaja, što je smanjenje za 39,10 % u odnosu na 2022. godinu, kada je bilo 23 vanredna događaja ove vrste.
Od ukupnog broja vanrednih događaja uzrokovanih ovim faktorom, 7 vanrednih događaja je nastalo zbog tehničke mane na sredstvima ŽICG, 2 vanredna događaja na sredstvima ŽPCG i 5 vanrednih događaja na sredstvima MONTECARGO AD.
- Viša sila je uzrokovala, u posmatranom periodu, godine 12 vanrednih događaja, što je povećanje 71,4 % u odnosu na 2022. godinu, kada je bilo sedam vanrednih događaja ove vrste.
- Lični propusti željezničkih radnika, operatera (MONTECARGO i ŽPCG) i Izvođača radova u posmatranom periodu u 2023. godini, bili su uzrok 5 vanrednih događaja, što je smanjenje od 28,6% u odnosu na 2022. godinu, kada je zabilježeno 7 vanrednih događaja ove vrste.

- Nepažnja putnika i trećih lica je prouzrokovala 17 vanrednih događaja u posmatranom periodu 2023. godine, što je smanjenje od 26,1 % u odnosu na 2022. godinu, kada je bilo 23 vanredna događaja ove vrste.

Ukupan prekid saobraćaja u posmatranom periodu 2022. godine, zbog otklanjanja posljedica vanrednih događaja, iznosio je 128 h i 46', a u 2021. godini 238 h i 28'.

U posmatranom periodu 2023. godine, u vanrednim događajima usmrćeno je 10 lica, dok su u 2022. godini usmrćena dva lica.

U posmatranom periodu 2023. godine, troje lica je povrijeđeno, što je manje za jedno lice u odnosu na 2022. godinu.

Ukupna procijenjena šteta u posmatranom periodu, koja je nastala kod ovih vanrednih događaja, iznosi 241.147,39 €. Od toga, šteta na objektima i postrojenjima kojima upravlja ŽICG iznosi 40.259,94 €.

U 2023. godini dogodila su se 22 vanredna događaja u kojima su učestvovala vozna sredstva ŽPCG, što je za 8 više nego u 2022. godini.

U istom periodu, dogodilo se 16 vanrednih događaja u kojima su učestvovala vozna sredstva MONTECARGO, što je za 2 manje nego u 2022. godini.

U 2023. godini, u vanrednim događajima na putnim prelazima nije bilo povrijeđenih ni smrtno stradalih lica za razliku od 2022. godine kada su u vanrednim događajima teže povrijeđena 2 lica.

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 vozničkih sredstava i skromna funkcionalna sposobnost infrastrukturnih podsistema.

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 prioritete 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 2023. 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 2023. 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 elektrovnih postrojenja EVP, PS i PSN, aparata u elektrovnim 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 upotrebno vijeka i tehnološki zastario.

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.

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 željezničkog 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 (po Izvještaju o realizaciji Anex-a za novembar 2023. godine realizovana su sredstva u iznosu od 1,668 mil. €)

Tokom 2023.godine s ciljem očuvanja i podizanja nivoa bezbjednosti, Željeznički prevoz Crne Gore je uložio značajna sredstva, u održavanje i remont vozničkih sredstava a time u očuvanju i podizanju ukupnog nivoa bezbjednosti. U prilog tome govori podatak da je tokom izvještajnog perioda, ukupna vrijednost realizovanih investicionih remonta vozničkih sredstava tokom 2023. godine iznosi 954.989,69 € sa uračunatim PDV-om. Takođe u 2023-oj godini investicije koje su započete a iste će biti realizovane tokom 2024.godine su u vrijednosti od 778.688,84 €. Ukupna vrijednost investicija koje su završene i koje su u toku u vozna sredstva u 2023. godini iznosi 1.733.678,80 €.

Tokom 2023. godine izvršene su redovne (investicione) opravke na vozničkim sredstvima:

- Redovne (investicione) opravke ranga srednje opravke četvero putničkih kola tipa Z;
- Redovne (investicione) opravke ranga srednje opravke šest putničkih kola tipa WLAB;
- Redovna (investiciona) opravka ranga srednje opravke kušet kola tipa Bcx ;
- Redovna (investiciona) opravka dizel lokomotive 643-051;
- Redovna (investiciona) opravka elektro lokomotive 461-040.

Investiciona opravke koje su započete u 2023.godini, a biće realizovane tokom 2024.godine su:

- Redovne investicione opravke ranga srednje opravke troje putničkih kola tipa „Z.

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.

Pored navedenih mjera koje se sprovode 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. 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) sva tri 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 vozničkih sredstava, kroz kontrolu sprovođenja mjera zaštite na radu, životne sredine i imovine društava.

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.

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 2023. 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; saraduje 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 2023. godine Komisija je procesuirala 13 vanrednih događaja.

Na osnovu rezultata istraga, a u cilju poboljšanja bezbjednosti u željezničkom saobraćaju, Komisija je izrekla slijedeće sigurnosne preporuke:

- da redovnoj vrši inspekcijski nadzor nad primjenom Uputstva o rukovanju brzinomjernim uređajima na vučnim i drugim vozilima i obradi trake za registrovanje, naročito odredbi člana 4 i člana 6 i da se željezničkim prevoznicima naloži donošenje bližih (detaljnijih) odredbi o načinu vršenja ovih radnji shodno članu 12 pomenutog Uputstva;
- da se postojeći analogni registrujući brzinomjerni uređaji na svim lokomotivama i EMV serije 412/416 zamjene elektronskim, koji pored standardnih registruju i podatke o smjeru vožnje i davanju zvučnih i svjetlosnih signalnih znakova znatno preciznije i pouzdanije, čime bi se značajno smanjio broj vanrednih događaja;
- da se redovno vrši inspekcijski nadzor nad Primjenom pravilnika o održavanju signalno-sigurnosnih uređaja naročito člana 9 kada su u pitanju smetnje i kvarovi na putnim prelazima;
- da nadležno ministarstvo naloži prevoznicima da u skladu sa Propisima za izračunavanje i iznalaženje vremena vožnje vozova (Propisi 69 str.9, stav 6, str.54, stavovi 1 i 2 istrana 59 stav 7) izrade:
 - dijagrame kočenja kojima se, u zavisnosti od raspoloživog (stvarnog) procenta kočenja, brzine kretanja u trenutku pristupa kočenju i nagiba na kojima se vrši kočenje prikazuje potrebno vrijeme i put za smanjenje brzine kretanja ili za zaustavljanje voza;
 - dijagrame za iznalaženje vremena vožnje pri ubrzanju (povećanje brzine) i vremena vožnje pri kretanju ravnomjernom brzinom;
 - dijagrame kočenja zaustavljanjem voza brzim kočenjem.

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,
- pojačana kontrolu preglednih službi vozova sa naročitim akcentom na kočione papuče i umetke prilikom saobraćanja vozova u ljetnoj sezoni na dionicama Lutovo – Podgorica i Ostrog-Danilovgrad u cilju zaštite pragova i pružnog pojasa,
- 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 univezitetima 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 katalogi 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 intenziviran,
- 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. Dok je kod nekih željezničkih društava u odnosu na prethodni period evidentan pomak (Željeznički prevoz) druga društva nemaju te 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 nadzora (audita) SUB-a, strukturu SUB-a, ocjenu i nadzor SUB-a, postupak i pravila nadzora (audita), obrada procedura i nadzor nad primjenom procedura, plan nadzora, izrada završnog izvještaja i naložene mjere.

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, sporoz 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

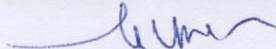
- *Godišnji izvještaj o bezbjednosti u željezničkom saobraćaju za 2023. god., MONTECARGO“.*
- *Godišnji izvještaj o bezbjednosti u željezničkom saobraćaju za 2023. god. ŽPCG*
- *Godišnji izvještaj o bezbjednosti u željezničkom saobraćaju za 2023. god. ŽICG*
- *Godišnji izvještaj Nacionalne komisije za isleđenje vanrednih događaja za 2023. godinu*
- *Pregledi, kontrole i izvještaji od strane Uprave za željeznice*

Nedostaju podaci iz:

- *Godišnjeg izvještaja o inspekcijском nadzoru Inspektora za željeznice za 2023.god.*

Obradio:

mr Miroslav Kukavičić, dipl.građ.ing.



DIREKTOR

MSc Denis Lukač, dipl. inž. saob.

