

Godišnje izvješće

2022

NSA Annual Safety Report

Agencija za sigurnost željezničkog prometa
Croatian Railway Safety Agency
Radnička cesta 39 | HR-10000 | Zagreb | Croatia |

Sadržaj

Popis kratica	4
1. Uvod	5
1.1. Svrha izvješća	5
1.2. Glavni zaključci	5
2. English summary	7
3. Strategija sigurnosti, programi i inicijative	9
3.1. Strateške i planske aktivnosti	9
3.2. Sigurnosne preporuke	10
3.3. Ostale sigurnosne mjere	11
3.4. Ustrojstvo i rad Agencija	11
4. Stanje sigurnosti željezničkog prometa u Republici Hrvatskoj	15
4.1. Opći podaci	15
4.2. Relevantni pokazatelji koji se odnose na sigurnost	20
4.3. Podaci o nedostacima i nepravilnostima u odvijanju željezničkog prometa i upravljanju željezničkom infrastrukturom, koji su značajni za sigurnost	23
4.4. Primjena zajedničkih sigurnosnih metoda	25
5. EU zakonodavstvo i regulativa	27
5.1. Promjene zakonodavnog okvira	27
5.2. Izuzeća od sustava izdavanja ovlaštenja subjektima nadležnima za održavanje	28
6. Djelatnost agencije	28
6.1. Postupanje i rješavanje upravnih stvari	28
6.2. Nadzor sustava upravljanja sigurnošću kod upravitelja infrastrukture	29
6.3. Nadzor sustava upravljanja sigurnošću kod željezničkih prijevoznika	31
6.4. Nadzor subjekata nadležnih za održavanje (ECM)	33
6.5. Autorizacija vozila	34
6.6. Izdavanje dozvola za strojovođe	35
6.7. Izdavanje ostalih tipova rješenja	36
6.8. Suradnja sa nacionalnim tijelom nadležnim za sigurnost Republike Slovenije (NSA-SL)	36
6.9. Suradnja sa željezničkim prijevoznicima	37
7. Inspekcijski nadzor	38
7.1. Plan i strategija	38
7.2. Rezultati nadzora	38
8. Primjena zajedničkih sigurnosnih metoda (CSM)	46

8.1. Sustav upravljanja sigurnošću	46
8.2. Procjena rizika	46
<i>a. Nadzor sustava upravljanja sigurnošću, ocjena rizika i prioriteta nadzora</i>	47
<i>b. Željeznička vozila</i>	48
<i>c. Infrastrukturni podsustavi</i>	48
<i>d. Subjekti nadležni za održavanje (ECM)</i>	49
<i>e. Zajednički sigurnosni pokazatelji (CSI)</i>	49
8.3. Unutarnji nadzor SMS-a	50
8.4. Sudjelovanje i implementacija EU projekata	50
9. Kultura sigurnosti	51
9.1. Razvoj sigurnosne kulture	51
9.2. Inicijativa sigurnosne kulture	52
9.3. Projekti i komunikacija	53
10. Uvođenje sustava upravljanja kvalitetom	53
ANNEX: Progress with Interoperability	55

Popis kratica

4RWP	4. željeznički paket (engl. 4 th Railway Package)
APS	Dozvola za puštanje strukturnih podsustava u uporabu (engl. Authorisation to place in service)
AsBo	Tijelo za procjenu (engl. Assessment Body)
BoA	Odbor za žalbe (engl. Board of Appeal)
CSI	Zajednički sigurnosni pokazatelji (engl. Common Safety Indicators)
CSM	Zajedničke sigurnosne metode (engl. Common Safety Methods)
CA	Ugovor o suradnji ERA i NSA u sklopu izdavanja jedinstvenih sigurnosnih potvrda (engl. Cooperation Agreement)
DeBo	Imenovano tijelo (engl. Designated Body)
ECM	Subjekt nadležan za održavanje (engl. Entity in Charge of Maintenance)
EC	Europska Komisija (engl. European Commission)
ECVVR	Europski centralizirani registar vozila (engl. European Centralised Virtual Vehicle Register)
ERADIS	Baza podataka interoperabilnosti i sigurnosti Europske agencije za željeznice za (engl. European Railway Agency Database of Interoperability and Safety)
EVR	Europski registar vozila (engl. European Vehicle Register)
EU	Europska Unija (engl. European Union)
ERA	Agencija Europske unije za željeznice (engl. European Union Agency for Railways)
ERATV	Europski registar tipova vozila (engl. European Register of Authorised Types of Vehicles)
ERTMS	Europski sustav upravljanja i nadzora vlakova (engl. European Railway Traffic Management System)
ESSU	Elektronički signalno sigurnosni uređaj
IM	Upravitelj infrastrukture (engl. Infrastructure Manager)
NoBo	Prijavljeno tijelo (engl. Notified Body)
NRV	Nacionalne referentne vrijednosti (engl. National Reference Values)
NSA	Nacionalno tijelo nadležno za sigurnost (engl. National Safety Authority)
OC	Organizacijska sposobnost (engl. Organisational Capability)
OSS	Jedinstvena pristupna točka (engl. One Stop Shop)
PoE	Tim stručnjaka u sklopu izdavanja jedinstvenih sigurnosnih potvrda (engl. Pool of Experts)
PU-SS	Prometno-upravljački i signalno-sigurnosni
QMS	Sustav upravljanja kvalitetom (engl. Quality Management System)
RID	Pravila vezana za međunarodni prijevoz opasnih tereta željeznicom (engl. Regulations concerning the international carriage of dangerous goods by rail)
RU	Željeznički prijevoznik (engl. Railway Undertaking)
SCA	Potvrda i uvjerenje o sigurnosti (engl. Safety certification/safety authorisation)
SMS	Sustav upravljanja sigurnošću (engl. Safety Management System)
SSC	Jedinstvena sigurnosna potvrda (engl. Single Safety Certificate)
SUP	Nadzor sigurnosti željezničkog prometa (engl. Supervision of safety performance)
TAP	Telematske aplikacije za putnički prijevoz (engl. Telematics applications for passenger service)
TAF	Telematske aplikacije za teretni prijevoz (engl. Telematics applications for freight service)
TSI	Tehnička specifikacija za interoperabilnost (engl. Technical specification for interoperability)
VA	Odobrenje za puštanje vozila (tipa) u uporabu (engl. Vehicle (type) Authorisation)
ŽCP	Željezničko-cestovni prijelaz

1. Uvod

1.1. Svrha izvješća

Agencija za sigurnost željezničkog prometa (u daljnjem tekstu: Agencija ili ASŽ) je, sukladno Zakonu o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava ("Narodne novine", br. 63/2020 u daljnjem tekstu: Zakon), obvezna Agenciji Europske unije za željeznice (u daljnjem tekstu: ERA) svake kalendarske godine podnijeti izvješće o svom radu u prethodnoj godini. Izvješće je namijenjeno informiranju europskih i nacionalnih državnih institucija te dionika željezničkog sektora.

Izvješće sadržajno obuhvaća djelatnost i ustrojstvo Agencije, informacije o stanju sigurnosti i sigurnosnim pokazateljima željezničkog sustava u Republici Hrvatskoj, bitne promjene hrvatskog i EU zakonodavstva koje se odnose na sigurnost željezničkog sustava, pregled aktivnosti Agencije prema području nadležnosti, rad inspektora i aktivnosti nadzora, pregleda i audita sustava upravljanja sigurnošću kod upravitelja infrastrukture, željezničkih prijevoznika i subjekata nadležnih za održavanje, informacije o suradnji Agencije s tijelima nadležnim za sigurnost drugih zemalja članica Europske unije, informacije o suradnji s ERA-om, informacije o ostvarivanju načela javnosti rada Agencije, informacije o uvođenju 4. željezničkog paketa i izmjenama u EU zakonodavstvu te načela i smjernice nacionalne strategije sigurnosti željezničkog sustava. Ovo izvješće je dostupno na internetskim stranicama Agencije te ERA-e.

1.2. Glavni zaključci

Agencija je u izvještajnom razdoblju ostvarila sve svoje zadaće koje su pred nju postavljene sukladno ovlastima propisanim Zakonom. Sredstva za rad Agencije osigurana u Državnom proračunu Republike Hrvatske za 2022. godinu korištena su planski, namjenski i bila su dovoljna za njezin nesmetani rad.

Ciljevi utvrđeni Strateškim planom Ministarstva za razdoblje 2021. – 2023. godine i Godišnjim programom rada i razvoja Agencije za 2022. godinu su realizirani na zadovoljavajući način. Agencija je temeljem učinkovite organizacije rada i tijekom 2022. godine ispunila ciljeve u pogledu izdanih rješenja iz njezine nadležnosti i obavila odgovarajući broj inspekcijskih nadzora i audita sustava upravljanja sigurnošću - sukladno planiranom i uz postojeće resurse (prema Programu rada i razvoja Agencije za 2022.).

Pored poslova koje su ostvarili zaposlenici Agencije u 2022. godini na rješavanju upravnih predmeta, provođenju inspekcijskih pregleda, nadzora i audita sustava upravljanja sigurnošću, izdavanja dozvola za strojovođe, puštanja vozila u uporabu i upisa u registar vozila, Agencija je imala i značajni obujam suradnje s ERA-om i nacionalnim tijelima ovlaštenim za sigurnost unutar EU.

Prema pregledu nacionalnih sigurnosnih pokazatelja za period od 2017. do 2022. godine bilježimo povećanje broja ozbiljnih nesreća u 2022. godini u odnosu na petogodišnji prosjek (povećanje od 45,4%), a broj u 2022. godini (16) porastao u odnosu na 2021. godinu (11) za pet ozbiljnih nesreća.

Pored toga, treba spomenuti da je sukladno pregledu najvažnijih sigurnosnih pokazatelja za razdoblje 2017.-2022. godine broj značajnih nesreća za 2022. godinu (24) porastao u odnosu na 2021. (22), ali se bilježi smanjenje u odnosu na petogodišnji prosjek u iznosu od -7,7%.

Iako su zamjetna poboljšanja u razvoju sustava upravljanja sigurnošću kod upravitelja infrastrukture i željezničkih prijevoznika te unapređenja u sustavima subjekata nadležnih za održavanje (ECM), treba istaknuti da i dalje postoji dosta prostora za poboljšanja kod primjene Uredbe (EU) 402/2013 vezano za procjene i vrednovanje rizika te primjenu zajedničke sigurnosne metode prema Uredbi (EU) 1078/2012.

Na ŽCP-ima kao najkritičnijim točkama na željezničkoj infrastrukturi, u 2022. godini dogodilo se 14 nesreća i 8 ozbiljnih nesreća, pri čemu su teško su ozlijeđene dvije, a smrtno stradalo 10 osoba, dok se u 2021. godini dogodilo 29 nesreća i 6 ozbiljnih nesreća, pri čemu je teško ozlijeđeno 7 osoba, a smrtno stradalo 6 osoba.

Potrebno je reći da se, pored svih kvalitetnih preventivnih mjera i aktivnosti koje se provode na unaprjeđivanju sigurnosti željezničkog prometa od strane Agencije i od strane upravitelja infrastrukture, željezničkih prijevoznika, subjekata nadležnih za održavanje i ostalih dionika u željezničkom sustavu, problem sigurnosti i dalje, jednim dijelom, rješava na način da se smanjuju i ograničavaju brzine te smanjuje propusna moć pruga, a što je izravno posljedica neodgovarajućeg održavanja i još uvijek nedovoljnog razvoja i modernizacije željezničke infrastrukture.

2. English summary

In the reporting period, the Croatian Railway Safety Agency (hereinafter: Agency) accomplished all its tasks in accordance with the competences prescribed by the Safety and Interoperability Railway System Act (National Gazette 63/2020). Funds for the work of the Agency provided in the State Budget of the Republic of Croatia for 2022 were used as planned, for a purpose, and were sufficient for its smooth operation.

The goals established by the Ministry's Strategic Plan for the period 2021-2023 and the Agency's Annual Work and Development Program for 2022 have been satisfactorily achieved. On the basis of effective organization of work, the Agency also met the goals in 2022 with regard to issued decisions under its jurisdiction, and performed the appropriate number of inspections and audits of the safety management system - in accordance with the plan and with existing resources (according to the Agency's Work and Development Program for 2022).

In addition to the work carried out by the Agency's employees in 2022 on solving administrative cases, conducting inspections, monitoring and auditing the safety management system, issuing licenses for train drivers, putting vehicles into use (on the market) and entering them into the vehicle register, granting of single safety certificates/safety authorisations, the Agency also had a significant volume of cooperation with ERA and national safety authorities (NSAs) within the EU.

According to the review of national safety indicators for the period from 2017 to 2022, we note an increase in the number of serious accidents in 2022 compared to the five-year average (increase of 45.4%), and the number in 2022 (16) increased compared to 2021 (11) for five serious accidents.

In addition, it should be mentioned that according to the review of the most important safety indicators for the period 2017-2022. year, the number of significant accidents for 2022 (24) increased compared to 2021 (22), but a decrease compared to the five-year average in the amount of minus 7.7% was recorded.

Although there have been noticeable improvements in the development of safety management systems for infrastructure managers and railway undertakings and improvements in the systems of entities in charge of maintenance (ECM), it should be noted that there is still a lot of room for improvement in the application of Regulation (EU) 402/2013 regarding assessments and risk assessment and application of the common safety method according to Regulation (EU) 1078/2012.

On Railway Level Crossings, as the most critical points on the railway infrastructure, in 2022 happened 14 accidents and 8 serious accidents, where two persons were seriously injured and 10 people died, while in 2021 there were 29 accidents and 6 serious accidents, in which 7 people were seriously injured and 6 people died.

It is necessary to say that, in addition to all the preventive measures and activities carried out to improve the safety of railway traffic by the Agency and by infrastructure managers, railway undertakings, ECMs and other stakeholders in the railway system, the problem of safety is still

partly solved by reducing and limiting speeds and reducing the throughput capacity of the railways, which is a direct consequence of inadequate maintenance and still insufficient development and modernization of the railway infrastructure.

3.Strategija sigurnosti, programi i inicijative

3.1. Strateške i planske aktivnosti

Nadzor željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture provodi se u skladu sa člankom 9. Zakona. U tom sklopu ASŽ obavlja poslove nadzora nad uspostavom i održavanjem sustava upravljanja sigurnošću željezničkog prijevoznika i upravitelja infrastrukture iz članka 24. i 25. Zakona. U skladu s ovom nadležnošću ASŽ je dužna primijeniti načela utvrđena u odgovarajućim sigurnosnim metodama u smislu odredaba Delegirane uredbe Komisije (EU) 2018/762, pri čemu osigurava da aktivnosti nadzora obuhvaćaju provjeru da željeznički prijevoznik i upravitelj infrastrukture primjenjuje:

- sustav upravljanja sigurnošću kako bi se nadgledala njihova djelotvornost,
- pojedinačne ili djelomične dijelove sustava upravljanja sigurnošću, uključujući operativne aktivnosti, pružanje usluga održavanja i opskrbu materijalima te ugovaranje vanjskih usluga kako bi se nadgledala njihova djelotvornost i
- odgovarajuće zajedničke sigurnosne metode pri čemu se aktivnosti nadzora, prema potrebi, odnose i na subjekte nadležne za održavanje.

Agencija je tijekom 2022. godine revidirala i unaprijedila Strategiju i Program nadzora (zajedno s pojedinačnim planovima nadzora), prema kojima Agencija:

- (a) prikuplja i analizira podatke/informacije iz različitih izvora kao ulazne podatke za nadzor; Izvori mogu uključivati informacije prikupljene tijekom:
 - rezultate prethodnih aktivnosti ocjenjivanja sustava upravljanja sigurnošću,
 - rezultate prethodnih aktivnosti nadzora - inspekcija,
 - informacije iz odobrenja za podsustave ili vozila,
 - izvješća/preporuke nacionalnih istražnih tijela u vezi s nesrećama,
 - informacije od susjednih NSA-a,
 - izvješća ili podatke o nesrećama/incidentima,
 - godišnja izvješća željezničkih prijevoznika ili upravitelja infrastrukture o sigurnosti,
 - godišnja izvješća o održavanju koja dostavljaju subjekti nadležni za održavanje,
 - prigovore javnosti
 - i druge relevantne izvore.
- (b) utvrđuje područja rizika (prema strategiji nadzora) za ciljne aktivnosti nadzora i prema potrebi uključujući ona koja su rezultat integracije ljudskih i organizacijskih faktora te upravljanja tim faktorima;
- (c) razvija tehnike nadzora (s pojedinačnim planovima nadzora) i pokazuje kako će provoditi nadzornu strategiju tijekom trajanja valjanih potvrda o sigurnosti i uvjerenja o sigurnosti;

- (d) analizira i izrađuje procjenu sredstava potrebnih za provedbu plana ili planova na temelju utvrđenih ciljanih područja;
- (e) osigurava sredstva za provedbu plana ili planova (u skladu s Državnim proračunom i Financijskim planom Agencije);
- (f) osigurava da su u Programu nadzora uključena sva pitanja povezana s prekograničnim operacijama ili infrastrukturom u koordinaciji s drugim nacionalnim tijelima nadležnima za sigurnost.

Agencija planira inspekcijske nadzore i audite sustava upravljanja sigurnošću sukladno načelima i prioritetima rizika iz Strategije nadzora. Postupak izrade planova audita, provedba audita, tehnike audita, izrada izvješća s audita, provedba naknadnih audita (*follow-up* auditi) te ostali procesi nadzora (u opsegu koji je naveden u ovoj Strategiji) temelje se na smjernicama utvrđenim u normi HRN EN ISO 19011.

Plan inspekcijskih nadzora donosi se minimalno jednom mjesečno (po potrebi i češće), a nadzor SMS-a, ECM-a, centara u kojem sudjeluju željeznički inspektori (glavni inženjeri i inženjeri specijalisti) te auditori iz svih organizacijskih cjelina (pomoćnici ravnatelja, inženjeri specijalisti i glavni inženjeri) donosi ravnatelj Agencije u godišnjem Programu nadzora koji je usklađen s godišnjim Programom rada i razvoja Agencije.

Kako bi se osigurala najviša razina dosljednosti između audita i inspekcijskih nadzora Strategijom se utvrđuje koordinirani način rada nadzora koji se temelji na međusobnoj suradnji između inspektora i auditora SMS-a u cilju održavanja veze između audita i inspekcija kako bi se temeljem nalaza audita mogle (prema potrebi) pokrenuti specifične inspekcije i obrnuto - nalazi inspektora pomažu u utvrđivanju prioriteta i područja audita. Na taj način povećana je kvaliteta i učinkovitost ocjenjivanja sigurnosti i donošenja odluka za izdavanje odgovarajućih sigurnosnih rješenja.

3.2. Sigurnosne preporuke

Tijekom 2022. godine Agencija je održavala kontinuiranu suradnju s Agencijom za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu (u nastavku: AIN). Pri tome treba istaknuti suradnju u sklopu istražnih postupaka te poduzimanju radnji u vezi sa sigurnosnim preporukama, sukladno Zakonu, te ostalih aktivnosti kako slijedi:

- Razmjena podataka vezano za incident – prijelaz lokomotivskog vlaka broj 89265 pored signala koji zabranjuje daljnju vožnju u kolodvoru Novska od 11.11.2021.;
- Potpisivanje Sporazuma o suradnji između ASŽ i AIN od 21.11.2022.;
- Razmjena podataka vezano za status izdanih sigurnosnih preporuka – održan zajednički sastanak 19. siječnja 2022.;

- Razmjena podataka i suradnja na istraživanju ozbiljne nesreće – nalet putničkog vlaka broj 2506 na teretni vlak broj 41200, dana 9.9.2022. (između kolodvora Okučani-Novska na pruzi M104).

3.3. Ostale sigurnosne mjere

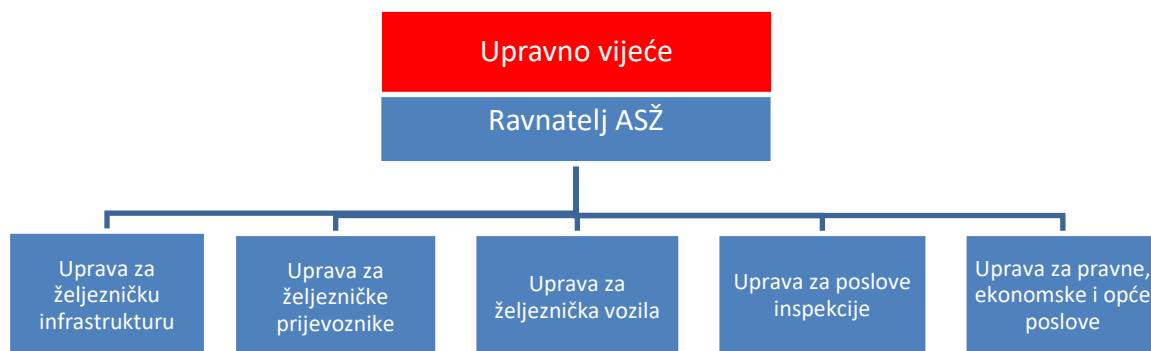
Vezano za ostale sigurnosne mjere, Agencija je u 2022. godini izdala dvije obvezujuće mjere prema upravitelju infrastrukture. Mjere se odnose na dugotrajno isključenje uređaja za osiguranje željezničko - cestovnih prijelaza zbog učestale neispravnosti u radu i izvanrednih događaja, te je naloženo dovođenje u ispravno stanje i to ugradnjom zamjenskog i sigurnijeg tehničkog rješenja.

3.4. Ustrojstvo i rad Agencije

Agencija za sigurnost željezničkog prometa je pravna osoba s javnim ovlastima sa sjedištem u Zagrebu kojoj je u izvještajnom razdoblju, sukladno Zakonu i Zakonu o ustanovama ("Narodne novine", br. 76/93, 29/97, 47/99, 35/08 i 127/19), povjerena zadaća reguliranja i nadzora sigurnosti željezničkog sustava Republike Hrvatske.

Osnivač Agencije je Republika Hrvatska, a osnivačka prava ostvaruje Vlada Republike Hrvatske (u daljnjem tekstu: Vlada). Agencija obavlja svoje aktivnosti na temelju javnih ovlasti kao djelatnosti od interesa za Republiku Hrvatsku, a obavlja i druge poslove koji su u skladu s propisima donesenim na temelju nacionalnih zakona i izravno primjenjivim propisima Europske unije.

Tijela Agencije su Upravno vijeće i ravnatelj, i oni za svoj rad odgovaraju Vladi. Agencijom upravlja Upravno vijeće koje se sastoji od predsjednika i četiri člana koje imenuje Vlada nakon provedenog javnog natječaja na vrijeme od pet godina, s mogućnošću ponovnog imenovanja.



Slika 1 – Organizacijska struktura Agencije

Čelnik Agencije je ravnatelj, koji predstavlja i zastupa Agenciju, vodi stručni rad, organizira rad i poslovanje Agencije te obavlja i druge poslove u skladu sa Zakonom i Statutom (organizacijska struktura - slika 1). Ravnatelj obavlja svoju dužnost profesionalno kao zaposlenik Agencije, a imenuje ga Vlada na temelju javnog natječaja na vrijeme od četiri godine, s mogućnošću ponovnog imenovanja.

Uvjeti za imenovanje članova Upravnog vijeća i ravnatelja propisani su Zakonom.

Statutom i drugim općim aktima uređuju se pitanja značajna za djelatnost, ustroj i rad, kao što su: unutarnje ustrojstvo, predstavljanje i zastupanje, financiranje, poslovno planiranje i godišnje izvještavanje, rad i poslovanje, ovlasti i način odlučivanja, opći akti, tajnost podataka, javnost rada te druga pitanja značajna za rad Agencije.

Unutarnje ustrojstvo, nazivi i djelokrug unutarnjih ustrojstvenih jedinica, organizacija i način rada ustrojstvenih jedinica, nazivi radnih mjesta, broj izvršitelja, opis poslova i potrebnih stručnih uvjeta za njihovo obavljanje uređeno je Pravilnikom o unutarnjem ustrojstvu i sistematizaciji radnih mjesta. Postojeća sistematizacija, odnosno potreban broj izvršitelja temelji se na poslovima i ovlastima Agencije propisanim Zakonom te drugim poslovima koje je Agencija obvezna obavljati kao pravna osoba s javnim ovlastima, odnosno kao ustanova/javna služba. Radi lakšeg pregleda strukture administrativnih kapaciteta Agencije u 2021. godini daje se prikaz u tablici 1.

Tablica 1 – Sistematizacija i popunjenost radnih mjesta u Agenciji u 2022. godini

NAZIV	STANJE NA 1.1.2022.			STANJE NA 31.12.2022.		
	Sistematizirani broj izvršitelja	Popunjeno	Razlika +/-	Sistematizirani broj izvršitelja	Popunjeno	Razlika +/-
Ravnatelj	1	1	0	1	1	0
Pomoćnik ravnatelja	3	3	0	3	3	0
Uprava za željezničku infrastrukturu	5	2	-3	5	4	-1
Uprava za željezničke prijevoznike	4	0	-4	4	1	-3
Uprava za željeznička vozila	5	3	-2	5	3	-2

Uprava za poslove inspekcije	9	2	-7	9	4	-5
Uprava za pravne, ekonomske i opće poslove	4	2	-2	4	2	-2
UKUPNO	31	13	-18	31	18	-13

Ministarstvo, ASŽ i AIN, kao tijela javne vlasti nadležna za željeznički sustav Republike Hrvatske surađuju s ciljem ostvarenja sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava.

Vezano za suradnju s Ministarstvom, potrebno je istaknuti sudjelovanja u radnim grupama na izradi:

- Pravilnika o tehničkim uvjetima za sigurnost željezničkog prometa kojima moraju udovoljavati željezničke pruge (KLASA: 011-02/21-03/61);
- Pravilnika o stručnom osposobljavanju izvršnih radnika željezničkog sustava (KLASA: 011-02/22-03/12);
- Pravilnika o signalima, signalnim znakovima i signalnim oznakama u željezničkom prometu (KLASA: 011-01/22-01/49);
- Pravilnika o službenoj iskaznici i znački željezničkog inspektora (KLASA: 011-02/22-02/26);
- Pravilnika o tehničkim uvjetima za prometno-upravljački i signalno-sigurnosni željeznički infrastrukturni podsustav (KLASA: 011-02/22-03/15);
- Pravilnika o utvrđivanju zdravstvene sposobnosti, načinu i postupku utvrđivanja prisutnosti alkohola, opojnih droga i psihotropnih tvari u organizmu izvršnih radnika željezničkog sustava (KLASA: 011-02/22-03/13);
- Pravilnika o tehničkim uvjetima kojima mora udovoljavati željeznički infrastrukturni podsustava – elektroenergetski podsustav (KLASA: 011-01/22-01/46);
- Pravilnika o tehničkim uvjetima za uređaje kojim se osiguravaju željezničko-cestovni i pješački prelazi (KLASA: 011-02/22-03/11);

Pored sudjelovanja u radnim grupama na izradi nacrtu pravilnika, Agencija je u suradnji s nadležnim Ministarstvom bila u prethodnom razdoblju uključena u:

- izradu nacrtu Sporazuma Vlade Republike Hrvatske i Vlade Republike Srbije o graničnim procedurama u željezničkom prometu,
- sudjelovanju u radnoj skupini za prijavu nacionalnih pravila (KLASA: 910-01/22-03/28),
- razmjenu informacija vezano uz davanje mišljenja za zahtjev za upis standarda kvalifikacije strojovođa u registar HKO-a (KLASA: 118-01/21-01/12),
- rad radne skupine za izradu „Strategije razvoja željezničkog sustava Republike Hrvatske“ i pripadajućih nacionalnih planova (KLASA: 341-02/19-01/11),
- inspekcijski nadzor na zahtjev Ministarstva vezano za područje zaštite na radu – ozljeda radnika HŽ-Infrastruktura d.o.o. (KLASA: 341-05/22-02/02),

- davanje mišljenja na izmjeni novog paketa uredbi EU vezanih za nove tehničke specifikacije interoperabilnosti (TSI) (zahtjev ERA-e), izmjenju podataka vezano na zahtjev OTIF-a (APTU, ATMF) – ispunjavanje odgovarajućeg upitnika dobivenog od OTIF-a, rad Povjerenstva za rješavanje ŽCP-a i pješačkih prelaza (KLASA: 341-02/22-01/27).

Sukladno sustavu upravljanja kompetencijama koje Agencija razvija i kontinuirano unapređuje, posebna pozornost se posvećuje osiguranju kompetencija osoblja koja provode nadzor na temelju procjene rizika te općenito dobrom razumijevanju postupaka za upravljanje rizicima na čemu se zasnivaju učinkoviti sustavi upravljanja sigurnošću. U tom sklopu Agencija vodi brigu da se odgovarajuće osoblje Agencije osposobljava i kontinuirano trenira za tehnike upravljanja rizicima i nadzor sukladan odgovarajućim tehnikama audita.

Agencija kontinuirano iskazuje potrebe za zapošljavanje potrebnih stručnih kadrova te njihovo osposobljavanje - posebno za voditelje audita (*lead auditore*) i tehnike upravljanja rizicima za potrebe nadzora, održavanja SMS-a željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture, nadzora ECM-a i ispunjavanje funkcije neovisnog tijela za nadzor procjene rizika (AsBo). Razvoj željezničkog sustava (povećani broj željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture), složeniji postupci temeljem 4. željezničkog paketa i sve veća suradnja s ERA-om traži od Agencije ispunjavanje daleko većeg broja zadataka nego do sada te su stoga nova zapošljavanja, odnosno popunjavanja radnih mjesta (sukladno sistematizaciji), vrlo važan zadatak - posebno vezano za tehničko-stručni kadar u upravama za inspekcijski nadzor i za željeznička vozila.

4. Stanje sigurnosti željezničkog prometa u Republici Hrvatskoj

4.1. Opći podaci

Prema podacima upravitelja infrastrukture – HŽ Infrastrukture d.o.o. dobivenih iz izvješća o sigurnosti za 2022. godinu, bilježi se povećanje ukupnog broja izvanrednih događaja (ozbiljnih nesreća, nesreća i incidenata) u usporedbi s 2021. godinom za 9,3%. (Tablica 2, Slike 2 i 3).

U 2022. godini dogodilo se ukupno 16 ozbiljnih nesreća, što je u odnosu na petogodišnji prosjek povećanje za 2 ozbiljne nesreće (povećanje za 11,1%), broj nesreća je smanjen za 17 nesreća (smanjenje za 27,2%), dok je broj incidenata povećan za 35 incidenata (povećanje 4,48%).

Prema pregledu najvažnijih sigurnosnih pokazatelja, iskazanih prema ERA-a metodologiji, u 2022. godini broj značajnih nesreća povećan je za 2 nesreće u odnosu na 2021. godini (Tablica 9) (smanjenje od 7,7 % u odnosu na petogodišnji prosjek). Broj smrtno stradalih u 2022. je 18, što je povećanje za 8 smrtno stradalih u 2021., dok je za isti period teže ozlijeđenih za 6 osoba manje.

Od ukupno 20 smrtno stradalih osoba u 2022. godini kao posljedica incidenata (Slika 7), na ŽCP-ima je smrtno stradalo 10 osoba (tri osobe su smrtno stradale na ŽCP-ima osiguranim signalno-sigurnosnim uređajima, šest osoba je smrtno stradalo na ŽCP-u osiguranom prometnim znacima i trokutom preglednosti te jedna osoba smrtno stradala na pješačkom prelazu), a 5 osoba smrtno je stradalo kao posljedica neopreznog kretanja uz prugu ili prelaska pruge na nedozvoljenim mjestima.

Treba naglasiti da se najveći broj incidenata u 2022. godini (od ukupno 811) dogodio kod potkategorije lom branika na ŽCP-ima (442), što je povećanje od 10 % u odnosu na 2021. godinu (402), te puknuća tračnica (87), što je smanjenje od 10 % u odnosu na 2020. godinu (96).

Prema pokazateljima koji se odnose na pretkazivače nesreća u 2022. godini treba istaknuti broj puknuća tračnica (87) što je smanjenje od 20% u odnosu na 2021. (96) te izbacivanje i druge deformacije kolosijeka (38) što je povećanje od 58% u odnosu na prošlu 2021. (24). U 2022. je zabilježen jedan (1) ispad signalizacije u nesigurno stanje što je isti iznos kao i prošle 2021.

Tablica 2 – Ukupan broj ozbiljnih nesreća u 2022. godini i uzroci nastanka istih

OZBILJNE NESREĆE	Ukupno - 2019	Osobni propust radnika HŽ Infrastrukture	Osobni propust radnika prijevoznika	Tehnički nedostatak na infrastrukturnim podstavcima	Tehnički nedostatak na vučnim i vučenim vozilima	Vremenska nepogoda	Nesmotreno ili zlonamjerno djelovanje putnika	Nesmotreno ili zlonamjerno djelovanje korisnika ŽCP-a	Nesmotreno ili zlonamjerno djelovanje neovlaštenih osoba	Nesmotreno ili zlonamjerno djelovanje trećih osoba
Sudar vlakova	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0
Iskliznuće vlaka	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ozbiljne nesreće na ŽCP-ima	8	0	0	0	0	0	0	8	0	0
Nesreće osoba koje su prouzročila željeznička vozila u pokretu	5	1	0	0	0	0	0	0	4	0
Sudar ili iskliznuće pri manevriranju	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sudar ili iskliznuće željezničkih vozila za posebne namjene	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Požari ili eksplozije na željezničkim vozilima	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Druge ozbiljne nesreće	2	0	0	0	0	0	0	0	2	0
UKUPNO:	16	1	1	0	0	0	0	8	6	0

Izvor: Izvješće o sigurnosti za 2022. godinu, HŽ Infrastruktura d.o.o.

Nacionalne sigurnosne pokazatelje upravitelj infrastrukture, HŽ Infrastruktura d.o.o., iskazao je u svojem Izvješću o sigurnosti za 2022. godinu kroz tri kategorije izvanrednih događaja:

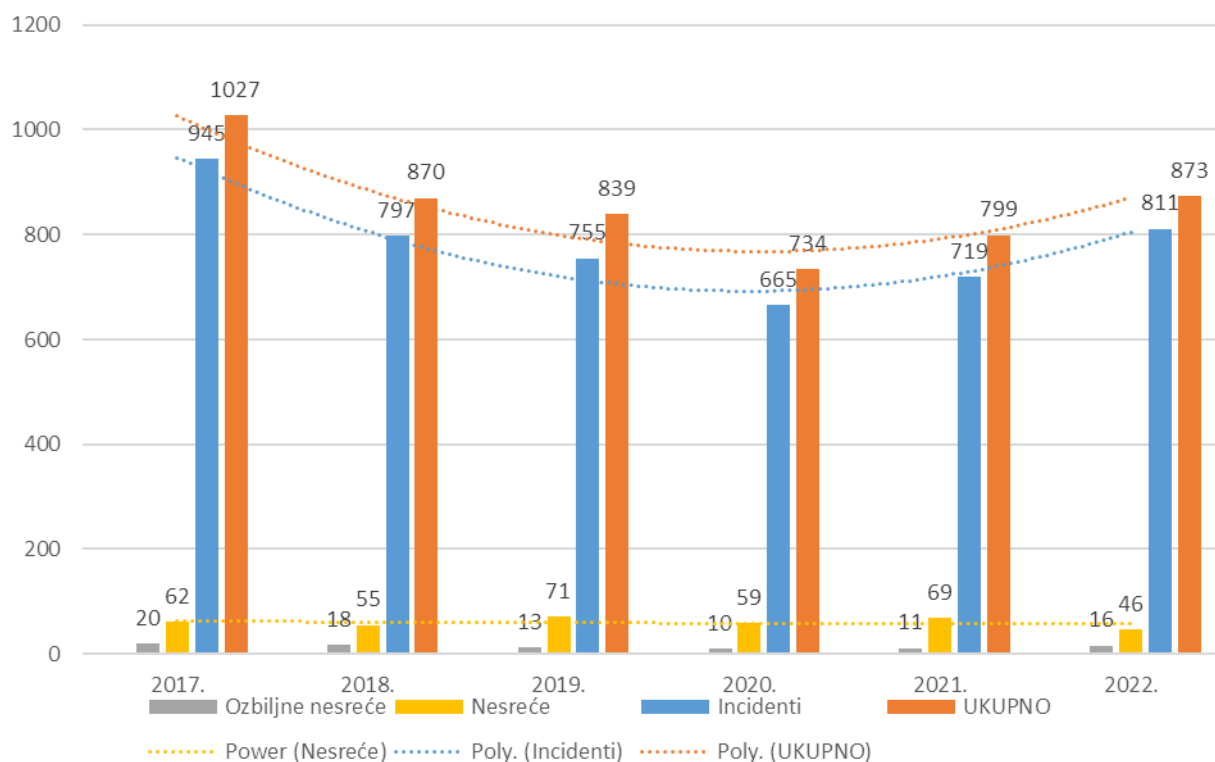
ozbiljne nesreće, nesreće i incidenti¹ (Tablica 3). U Tablici 4 dan je prikaz ukupnog broja ozbiljnih nesreća u 2022. godini.

Tablica 3 – Pregled nacionalnih sigurnosnih pokazatelja u periodu od 2017. do 2022.– izvanredni događaji

Kategorija izvanrednih događaja	2017.	2018.	2019.	2020.	2021.	2022.	Prosjek 2017.-2021.	(2022./ Prosjek) x100	(2022./2021.) x100
Ozbiljne nesreće	20	18	13	10	11	16	14	111,11	145,45
Nesreće	62	55	71	59	69	46	63	72,78	66,67
Incidenti	945	797	755	665	719	811	776	104,48	112,80
UKUPNO	1027	870	839	734	799	873	854	102,25	109,26

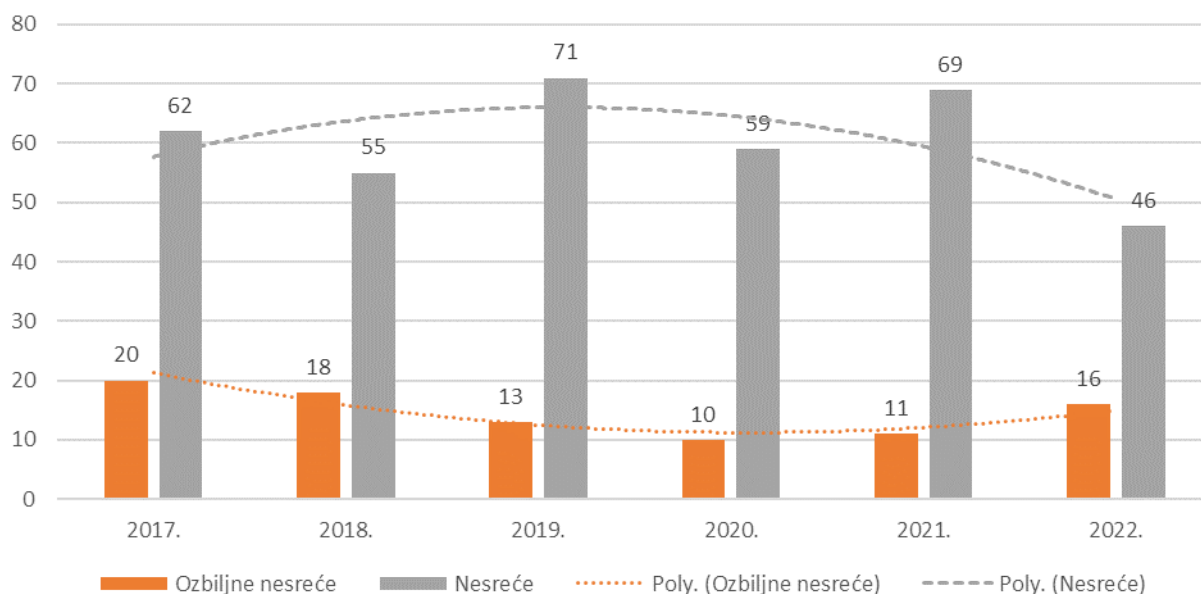
Izvor: Izvješće o sigurnosti za 2022. godinu, HŽ Infrastruktura d.o.o.

Slika 2 – Pregled nacionalnih sigurnosnih pokazatelja za period 2017.-2022.– incidenti, nesreće i ozbiljne nesreće (prema Tablici 3)



¹ Prema Zakonu **incident** je svaki događaj, osim nesreće i ozbiljne nesreće (značajne nesreće), povezan s odvijanjem željezničkog prometa koji utječe na sigurnost željezničkog sustava; **nesreća** je neželjeni ili nenamjerni iznenadni događaj ili iznenadni događaj ili slijed takvih događaja koji ima štetne posljedice, a koji može biti sudar, iskliznuće, nesreća na ŽCP-u i pješačkom prelazu preko pruge, nesreća s ljudskim žrtvama uzrokovana vozilom u pokretu, požar i drugo.

Slika 3 – Pregled nacionalnih sigurnosnih pokazatelja za period 2017.-2022. – ozbiljne nesreće i nesreće (prema Tablici 3)



Razvoj zajedničkih sigurnosnih pokazatelja prati se prema metodologiji ERA-e (Tablica 4). Ovi pokazatelji iskazani su s naslova značajnih nesreća za 2020. u Tablici 4, u kojoj su sadržane kategorije značajnih nesreća te njihov ukupan i relativan broj. Relativan broj nesreća iskazan je u odnosu na ostvarene vlak – kilometre.

Tablica 4 – Ukupan i relativan broj (prema vlak-kilometrima) značajnih nesreća za 2022.

ZNAČAJNE NESREĆE	Ukupan broj	Relativan broj (prema vlak-kilometrima)
Sudar vlaka sa željezničkim vozilom	2	9,48E-08
Sudar vlaka s preprekom unutar slobodnog profila	0	0
Iskliznuća vlaka	2	9,58E-08
Nesreće na ŽCP-ima, uključujući nesreće u kojima sudjeluju pješaci na ŽCP-ima	9	5,75E-07
Nesreća osoba koje uključuju željezničko vozilo u pokretu, osim samoubojstva i pokušaja samoubojstva	10	2,87E-07
Požar u željezničkom vozilu	0	0
Ostalo	1	4,79E-08
UKUPNO:	24	-

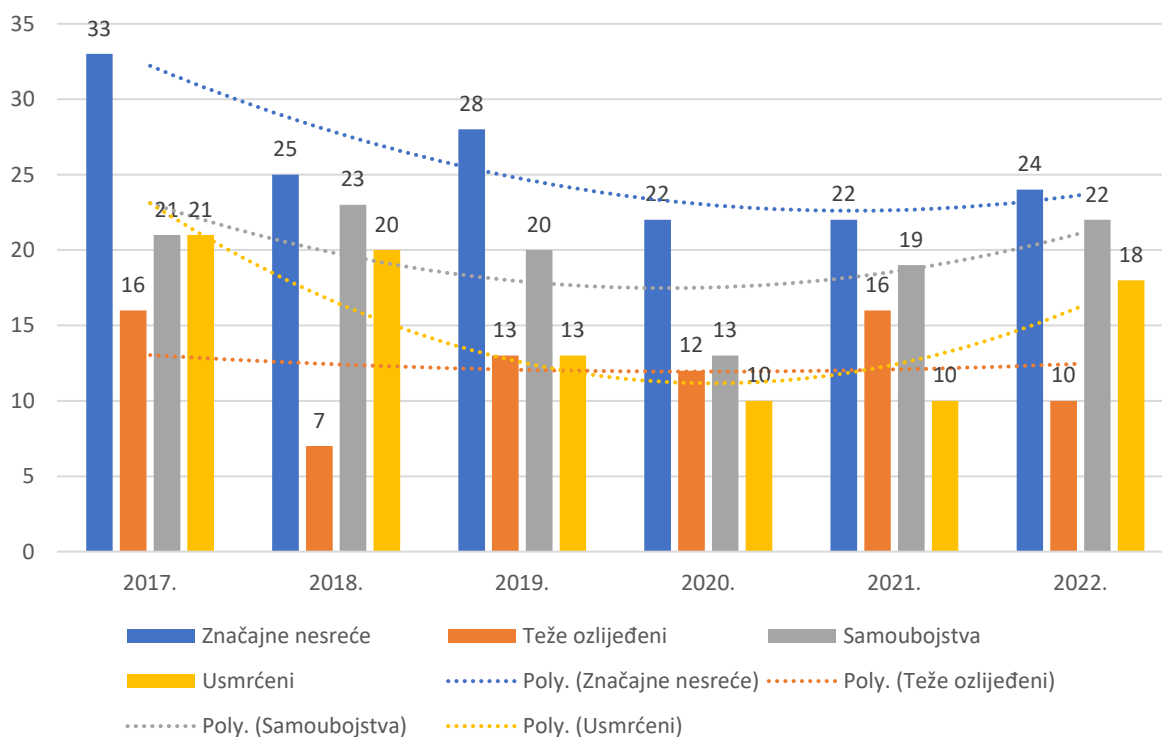
Izvor: Izvješće o sigurnosti za 2022. godinu, HŽ Infrastruktura d.o.o.

Tablica 5 – Pregled najvažnijih zajedničkih sigurnosnih pokazatelja za razdoblje 2017.-2022. godine (sukladno ERA metodologiji)

Godina	Značajne nesreće	Teže ozlijeđeni	Samoubojstva	Usmrćeni
2017.	33	16	21	21
2018.	25	7	23	20
2019.	28	13	20	13
2020.	22	12	13	10
2021.	22	16	19	10
2022.	24	10	22	18
Prosjek 2017.-2022.:	26,0	12,8	19,2	14,8
$((2022./\text{prosjeck})-1)\times 100$	-7,7	-21,9	14,6	21,6
$((2022./2021.)-1)\times 100$	9,1	-37,5	15,8	80,0

Izvor: Izvješće o sigurnosti za 2022. godinu, HŽ Infrastruktura d.o.o.

Slika 4 – Pregled najvažnijih sigurnosnih pokazatelja za razdoblje 2017.-2022. godine (sukladno ERA metodologiji – prema Tablici 5)



U 2021. godini smrtno je stradalo 18 osoba (kao posljedica izvanrednih događaja), što je povećanje od 8 osoba (80%) odnosu na 2022. godinu, a u odnosu na petogodišnji prosjek povećanje od 21%. Pored toga u 2022. bilježimo 22 samoubojstava što za 3 osobe više u odnosu na 2021., tj. za 15% više u odnosu na petogodišnji prosjek. Nadalje, teže ozlijeđenih je bilo za 6 manje u odnosu na 2021., što predstavlja smanjenje za 37 %, a u odnosu na petogodišnji prosjek smanjenje za 22 %. I na kraju, bilježi se povećanje značajnih nesreća u 2022. za dvije nesreće u odnosu na 2021., a što je u odnosu na petogodišnji prosjek smanjenje za 8%.

4.2. Relevantni pokazatelji koji se odnose na sigurnost

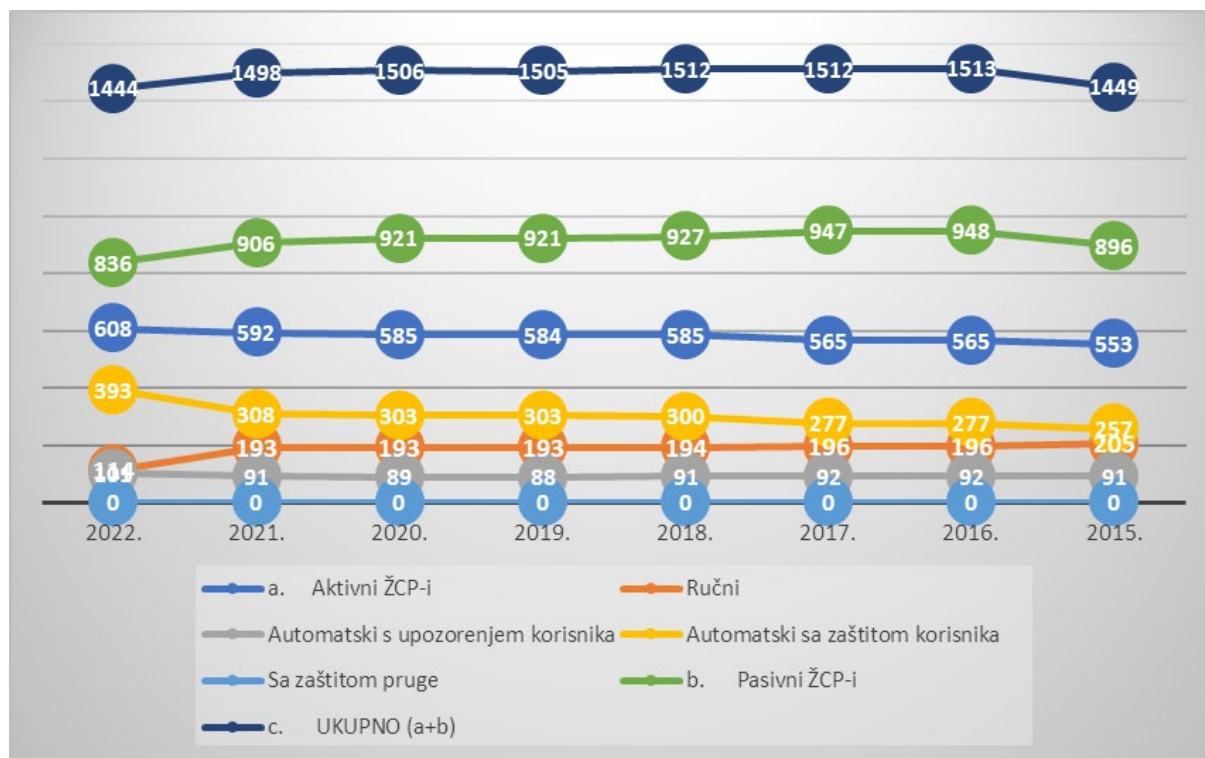
I dalje u Republici Hrvatskoj najveći sigurnosni problemi u željezničkom sustavu odnose se na željezničko-cestovne prijelaze (ŽCP). Prema podacima iz Izvješća o sigurnosti upravitelja infrastrukture za 2022. godinu navodi se broj aktivnih i pasivnih ŽCP-a. Jedna od mjera za povećanje sigurnosti ŽCP-a, pored mjera koja su vezane za razne akcije oko osvještavanja javnosti te podizanje sigurnosne kulture, svakako je ulaganje u aktivne ŽCP-e. Prema Tablici 10 vidljivo je da su ulaganja u ŽCP-e u periodu od 2015. do 2022. godine bila minimalna. Iako, treba reći da je u prošloj godini došlo do neznatnog povećanja aktivnih ŽCP-a i smanjenja pasivnih ŽCP-a (tablica 6, Slika 5).,

Tablica 6 – Broj željezničko – cestovnih prijelaza (2016.-2022.)

Vrsta ŽCP-a	2022.	2021.	2020.	2019.	2018.	2017.	2016.
a. Aktivni ŽCP-i	608	592	585	584	585	565	565
Ručni	114	193	193	193	194	196	196
Automatski s upozorenjem korisnika	101	91	89	88	91	92	92
Automatski sa zaštitom korisnika	393	308	303	303	300	277	277
Sa zaštitom pruge	0	0	0	0	0	0	0
b. Pasivni ŽCP-i	836	906	921	921	927	947	948
c. UKUPNO (a+b)	1444	1498	1506	1505	1512	1512	1513

Izvor: Izvješća o sigurnosti, HŽ Infrastruktura d.o.o.

Slika 5 – Pregled ŽCP-a za razdoblje 2015.-2022. godine (prema Tablici 6)



Pored razvijenosti ŽCP-a, kao jednog od značajnijih pokazatelja sigurnosti željezničkog prometa, na ovom mjestu treba istaknuti i ostale važne pokazatelje koji utječu na sigurnost, pa tako želimo istaknuti i stalni trend povećanja prometa, što je svakako dobar pokazatelj ali ujedno traži povećanu brigu i daljnji razvoj sustava upravljanja sigurnošću.

Prema podacima preuzetim s internet stranica Državnog zavoda za statistiku bilježi se zadnjih godina lagani trend rasta teretnog prometa u Republici Hrvatskoj (Tablica 11, Slika 6). Posljedica je to stalne liberalizacije tržišta, uvođenje novih prijevoznika kroz primjenu EU zakonodavstva, posebno vezano uz preuzimanje pravnog okvira 3. i 4. željezničkog paketa nakon ulaska Republike Hrvatske u sastav punopravnog članstva unutar Europske unije.

Teretni promet u 2022. u odnosu na 2021. godinu bilježi povećanje za oko 11%, a u odnosu na 2013. bilježi povećanje za 70%. Za razliku od teretnog prometa, putnički promet je od 2013. u stalnom padu (iako u 2022. bilježi rast u odnosu na 2021. za 50%), što je zasigurno posljedica sporije liberalizacije u tom dijelu prijevoza (do 2022. imali smo samo jednog putničkog prijevoznika – HŽ Putnički promet d.o.o.).

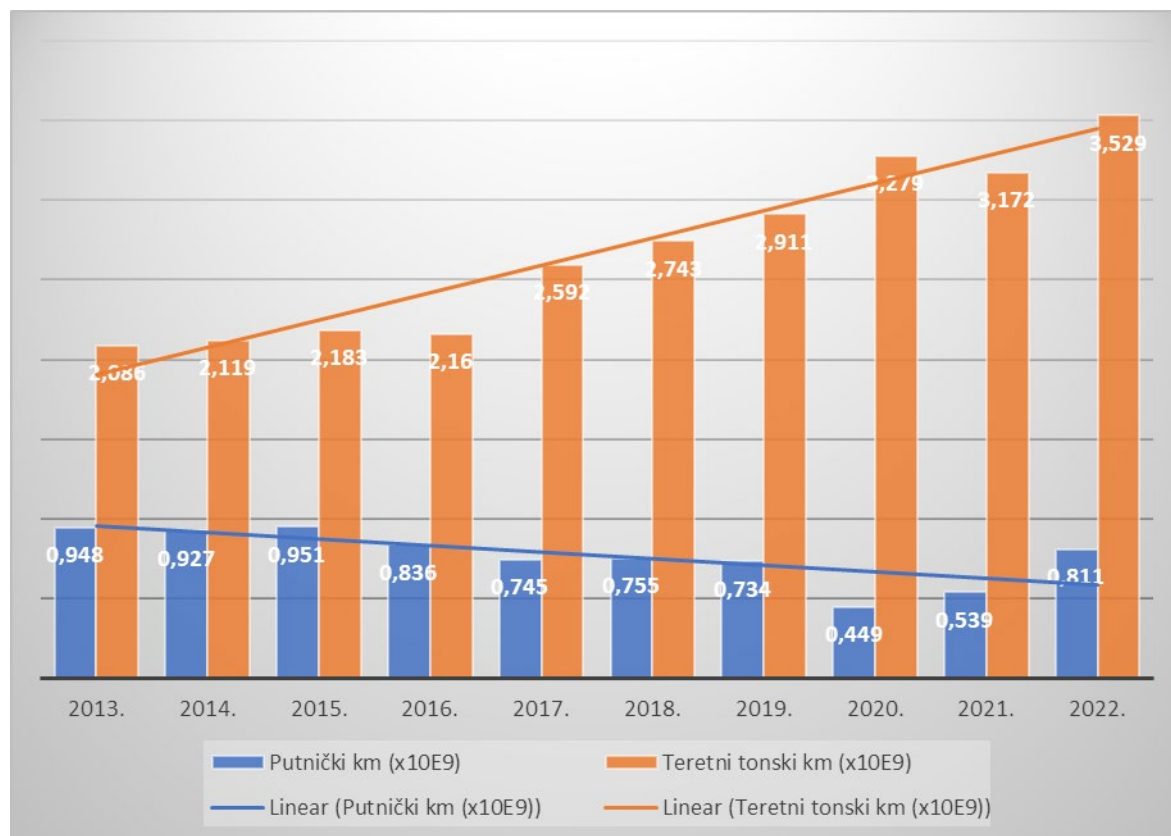
Ulaskom novih željezničkih prijevoznika bilježimo stalno povećanje teretnog prometa, iako, moramo biti svjesni da se puni kapaciteti prijevoznika ne mogu ostvariti zbog pruga na kojima su u cilju održavanja prihvatljive razine sigurnosti ograničene brzine.

Tablica 7 – Pregled putničkog i teretnog prijevoza u razdoblju 2013. do 2022. godine

Godina	Putnički km (x10E9)	Teretni tonski km (x10E9)
2013.	0,948	2,086
2014.	0,927	2,119
2015.	0,951	2,183
2016.	0,836	2,160
2017.	0,745	2,592
2018.	0,755	2,743
2019.	0,734	2,911
2020.	0,449	3,279
2021.	0,539	3,172
2022.	0,811	3,529

Izvor: Državni zavod za statistiku (<https://podaci.dzs.hr/2021/hr/29102>)

Slika 6 – Pregled putničkog i teretnog prijevoza u razdoblju od 2013. do 2022. godine

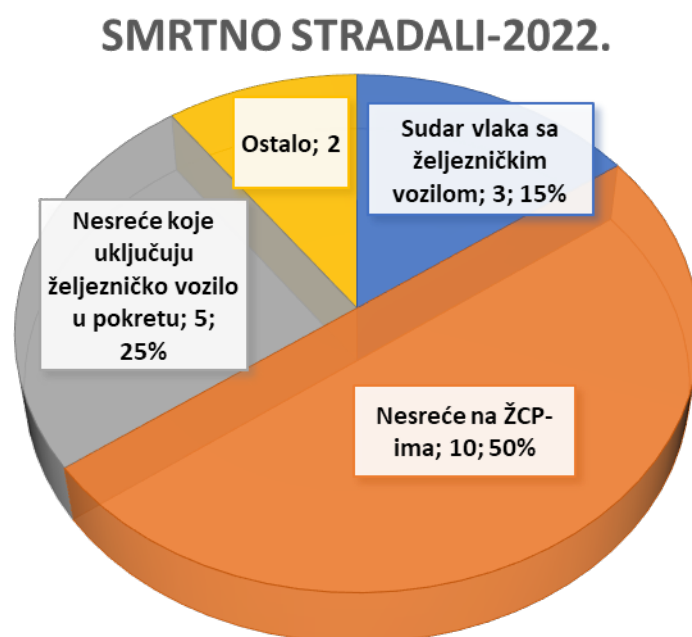


4.3. Podaci o nedostacima i nepravilnostima u odvijanju željezničkog prometa i upravljanju željezničkom infrastrukturom, koji su značajni za sigurnost

U ovom dijelu navodimo nepravilnosti, koje su primijećene nakon obavljenih unutarnjih kontrola željezničkog prometa od strane upravitelja infrastrukture i koje smatramo da su značajne za sigurnost:

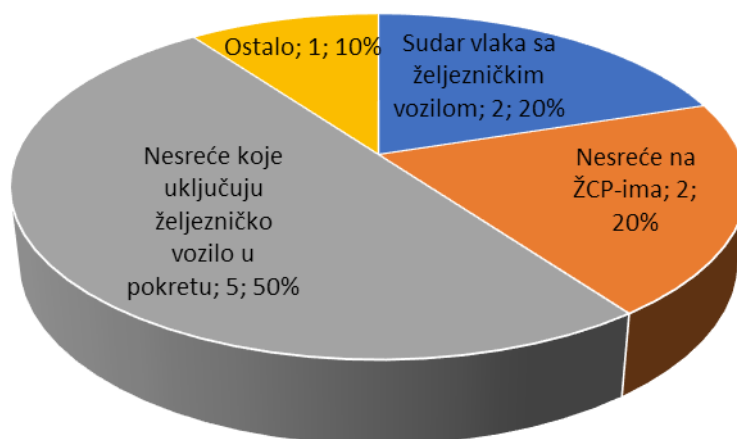
- Na ŽCP-ima kao najkritičnijim točkama na željezničkoj infrastrukturi, u 2022. godini dogodilo se 8 ozbiljnih nesreća i 14 nesreća, pri čemu smrtno stradalo 10 osoba i teško su ozlijeđene 2 osobe, dok su se u 2021. godini dogodilo 6 ozbiljnih nesreća i 29 nesreća, pri čemu je smrtno stradalo 6 osoba i teško ozlijeđeno 7 osoba.

Slika 7 – Broj teško ozlijeđenih i smrtno stradalih prema kategoriji značajnih nesreća u 2022. – nesreće na ŽCP-ima i nesreće koje uključuju željezničko vozilo u pokretu (prema Izvještaju o sigurnosti za 2022.-HŽ Infrastruktura d.o.o.)



- U cilju prevencije nesreća te osvješćivanja opće javnosti, osobito djece i mladih, HŽ Infrastruktura d.o.o. već gotovo dvadeset godina provodi edukativnu akciju: "Vlak je uvijek brži". Zbog pandemije COVID 19, akcija se u 2022. provodila u smanjenom i izmijenjenom obliku.
- U 2022. godini provedena je modernizacija i elektrifikacija dionice pruge Zaprešić – Zabok (23,8 km) u kojoj je uključeno 16 ŽCP-a, te je osigurano 8 ŽCP-a – „Poljanec“, „Križovljan“, „Strmec“, „Krušljevec“ i „Brezje“ u Varaždinskoj županiji te „Dukovec“, „Bračak“ i „Horvati“ u Krapinsko – zagorskoj županiji.

Teško ozljeđeni-2022.



- U 2022. godini dogodilo se 5 ozbiljnih nesreća i 8 nesreća koje uključuju željezničko vozilo u pokretu, pri čemu je smrtno stradalo 5 osoba i teško je ozljeđeno 5 osoba, dok su se u 2021. godini dogodile 4 ozbiljne nesreće i 6 nesreća, pri čemu su smrtno stradale 4 osobe, a 4 osobe su teško ozljeđene. Ukupan broj ozbiljnih nesreća i nesreća koje uključuju željezničko vozilo u pokretu u 2022. godini povećan je za 3 izvanredna događaja (30%), broj smrtno stradalih osoba povećan je za jednu osobu (25%), kao i broj teško ozljeđenih osoba – jedna osoba (25%).
- U 2022. godini iz redovite funkcije isključeni su ŽCP-i:
- ŽCP „Milja“ u km 634+828 pruge M202, na lokaciji Meja-Škrljevo, a nakon izvanrednog događaja 1.8.2022. (nalet vlaka na cestovno vozilo-predviđene sigurnosne preporuke);
- ŽCP „Klara Blok 3“ (3.12.2021.) u km 000+910 pruge M404 na lokaciji Klara-Delta rasputnica (nalet vlaka na dva cestovna vozila-smatra se neosiguranim zbog nepouzdanog rada uređaja ŽCP-a-nakon izmjene u projektu od strane proizvođača uklonjena mogućnost nesigurnog rada);
- ŽCP „Blata“, ŽCP „Šušnjevo Selo“, ŽCP „Mišćević“, ŽCP „Vojnovac“, ŽCP „Plaški 1“, ŽCP „Plaški 2“ (sve iz projekta „Lika“) – probni rad sukladno rješenju Agencije.
- Operativnim Planom provedbe Politike sigurnosti HŽ Infrastruktura d.o.o. ZA 2022. godinu predviđena je zamjena postojećih uređaja za detekciju vlaka „MS 2000“ na 6 ŽCP-a. Ovaj sigurnosni cilj nije realiziran. Zamjensko tehničko rješenje za sustav detekcije vlaka „MS 2000“ je osmišljeno tijekom studenog 2022. i ugrađeno na ŽCP-u „Biškupečka“. U tijeku je ispitivanje te ishođenje izvještaja nezavisnog sigurnosnog ocjenitelja (ISA), nakon čega će se pokrenuti postupak odobravanja za puštanje u uporabu od strane Agencije.
- U 2022. godini upravitelj infrastrukture razmjenjivao je informacije po pitanju sigurnosti sa željezničkim prijevoznicima (HŽ Cargo i HŽ PP) i u tom sklopu važno je istaknuti informacije koje se odnose na:

- Upozorenje HŽPP-a na 2 ulegnuća kolosijeka uslijed čega je došlo do jačeg udara na kotače vozila;
- Neočišćen pružni pojas, raslinje zadire u slobodni profil na pojedinim prugama;
- Pojedini prostorni signali nemaju propisanu daljinu vidljivosti;
- Na pojedinim ŽCP-ima nije osiguran trokut preglednosti;
- Novo ograđene „Predsignale opomenice“ neodgovarajućih dimenzija, suprotno propisanoj strukovnoj normi;
- Nemogućnost uspostave komunikacije RDU-om (radio-dispečerskim uređajem) između dispečera i vlaka.

Prema Izvješću o sigurnosti za 2022. godinu (broj: 1090/23, svibanj 2023.), sve neurednosti koje su navedene od strane željezničkih prijevoznika su otklonjene. Ujedno su poduzete i odgovarajuće sigurnosne mjere za sprječavanje njihovog ponavljanja.

4.4. Primjena zajedničkih sigurnosnih metoda

U ovom dijelu navodimo najvažnije dijelove o primjeni zajedničkih sigurnosnih metoda iz izvješća upravitelja infrastrukture (HŽ-Infrastruktura d.o.o.) za 2022. godinu, a koji su bitni za ukupnu ocjenu ostvarenja sigurnosnih ciljeva na razini cijelog željezničkog sustava kao i za određivanje prioritetnih točaka nadzora željezničkog sustava od strane Agencije u narednom periodu.

Upravitelj infrastrukture je primjenu zajedničkih sigurnosnih metoda prema Uredbi (EU) 1078/2012² detaljno razradio u Pravilniku o organizaciji i načinu obavljanja kontrole primjene sustava upravljanja sigurnošću (Pravilnik HŽI-659).

Sukladno članku 4. Uredbe (EU) 1078/2012, HŽ-Infrastruktura d.o.o. je do sada sa željezničkim prijevoznicima i subjektima nadležnim za održavanje potpisala 21 ugovor o razmjeni podataka značajnih za sigurnost (od toga tri u 2022. godini sa Kombinirani prijevoz, Nort Adriatic Rail i ČD Cargo Adria).

Sukladno Pravilniku o organizaciji i načinu obavljanja kontrole primjene sustava upravljanja sigurnošću (Pravilnik HŽI-659), u 2022. godini je upravitelj infrastrukture - HŽ-Infrastruktura d.o.o. pratila 4 akcijska plana zbog prijedene granice prihvatljivosti od postavljenih ciljeva definiranih Operativnim planovima provedbe Politike sigurnosti HŽI 2017.-2022.:

- Sklapanje ugovora o međusobnim pravima i obvezama između upravitelja infrastrukture, vlasnika/posjednika/koncesionara industrijskih kolosijeka i željezničkog prijevoznika – Prema Akcijskom planu do kraja 2022. godine zaključeno je 71 ugovora što je 35% od ukupno 200 industrijskih kolosijeka za koje potrebno potpisati ugovore.

² Uredba Komisije (EU) br. 1078/2012 od 16. studenog 2012. o zajedničkoj sigurnosnoj metodi za kontrolu koju će primjenjivati željeznički prijevoznici i upravitelj infrastrukture nakon izdanog rješenja o sigurnosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom i rješenja o sigurnosti za obavljanje usluga željezničkog prijevoza te subjekti nadležni za održavanje (Tekst značajan za EGP) (SL L 320, 17.11.2012., str. 8–13; (u daljnjem tekstu: Uredba (EU) 1078/2012)

Ovo je isti rezultat koji je naveden u Izvješću o sigurnosti za 2021. godinu, što znači da u prethodnoj godini nije potpisan niti jedan ugovor.

- Puknuća tračnica – U svojem Izvješću o sigurnosti za 2022. godinu upravitelj infrastrukture navodi mjere iz Akcijskog plana (puknuće tračnica pod br. 226/17,3.8.1./AB od dana 15 ožujka 2017.), prema kojem su produljeni rokovi za provedbu korektivnih radnji:
 - Obnova pruge M202 Zagreb GK – Rijeka na dionici Generalski stol – Oštarije (21,4 km),
 - Obnova pruge M101 DG – S. Marof – Zagreb GK na dionici: Savski Marof – Zaprešić – Zagreb GK (2x21,3 km),
- Deformacije kolosijeka (br. 338717, 3.8./SB od dana 13. studenog 2017.) – produljeni su rokovi za:
 - Izradu nove Upute 330 o ugradnji i održavanju tračnica i skretnica u dugačkim trakovima;
 - Obnova pruge M202 Zagreb GK – Rijeka na dionici Generalski stol – Oštarije (21,4 km).
- Broj postavljenih predmeta na pruzi (br. 553/18, 3.2./JUB od dana 26. veljače 2018.):
- Provedba preventivnih mjera (produženi rokovi):
 - Za usjeke koji se ocjene kao mjesta potencijalno opasna za sigurnost prometa provesti mjere privremenog osiguranja (odnosi se na usjeke za koje nije izrađena tehnička dokumentacija);
 - Prema pravilniku RH-1, članak 60. (Narodne novine broj: 94/15) za pružnu dionicu na kojoj postoji opasnost od odrona ugraditi sustav dojave odrona sa signalima za upozorenje odrona, odnosno na dionici Škrljevo – Sušak Pečine na pruzi M202 Zagreb GK – Rijeka.
- Provedbe korektivnih mjera (produženi rokovi):
 - Predvidjeti sanaciju većeg broja usjeka za koje je izrađena tehnička dokumentacija;
 - Predvidjeti izradu tehničke dokumentacije za sanaciju usjeka za koje ista nije izrađena.

Vezano uz iskustva u provedbi Uredbe (EU) 402/2013³ upravitelj infrastrukture je u svojem Izvješću o sigurnosti za 2022. godinu naveo:

- Zapisnik o utvrđivanju relevantnosti i značaja promjene (01.02.2022.): Tehnička promjena – Rekonstrukcija uređene površine i izgradnja otočnog perona između 2. i 3. kolosijeka u kolodvoru Donji Kraljevac od km 78 + 231 do km 78 + 331 na pruzi M501

³ Provedbena uredba Komisije (EU) br. 402/2013 od 30. travnja 2013. o zajedničkoj sigurnosnoj metodi za vrednovanje i procjenu rizika i stavljanju izvan snage Uredbe (EZ) br. 352/2009 (Tekst značajan za EGP); *OJ L 121, 3.5.2013, p. 8–25*

DG – Čakovec – Kotoriba – DG. Svrha i cilj promjene – izgradnja privremene površine, izgradnja novog otočnog perona između 2. i 3. kolosijeka u kolodvoru Donji Kraljevec;

- Zapisnik o utvrđivanju relevantnosti i značaja promjene (17.8.2022.): Tehnička promjena – Ugradnja elektroničkog signalno-sigurnosnog uređaja proizvođača Thales ESTW L90 5 na dionici pruge Blata (uključeno) – Vrhovine (isključeno). Svrha i cilj promjene – modernizacija dionice pruge Blata (uključeno) – Vrhovine (isključeno) sa elektroničkim signalno-sigurnosnim uređajem Thales ESTW L90 5;
- Zapisnik o utvrđivanju relevantnosti i značaja promjene (26.9.2022.): Tehnička promjena – Dogradnja uređaja osiguranja ŽCP-a Beli Manastir (Šumarine) u km 28+852 pruge M301 DG – Beli Manastir – Osijek s dodatna dva svjetlosno-zvučna signala za osiguranje pješačke staze. Svrha i cilj promjene – dogradnja dva svjetlosno-zvučna signala na postojeći uređaj osiguranja.

5. EU zakonodavstvo i regulativa

5.1. Promjene zakonodavnog okvira

Agencija je u proteklom periodu nastavila s primjenom novog zakonodavnog okvira (započeto tijekom 2020. nakon uvođenja 4. željezničkog paketa kroz novi Zakon koji je stupio na snagu 16. lipnja 2020.) te sukladno obvezujućim uredbama EU. S obzirom na izmjene koje su se dogodile u tom pogledu, ocijenjeno je, da je učinkovitost primjene 4. željezničkog paketa zadovoljavajuća. Poboljšanja koja se provode u tom pogledu, utvrđena su nadzorom Agencije Europske unije za željeznice, što je pojašnjeno u poglavlju 13.2 ovog izvješća.

Što se tiče podzakonskih akata u 2022., ministar mora, prometa i infrastrukture (uz prethodnu suglasnost ministra vanjskih i europskih poslova) dana 29. ožujka 2022. donio je Pravilnik o ovlaštenju strojovođa (Narodne novine broj: 47/2022).

Pored podzakonskih akata, u 2022. godini nije bilo promjena u relevantnom europskom zakonodavstvu i nacionalnom zakonodavstvu (vezanom za sigurnost i interoperabilnost željezničkog sustava).

5.2. Izuzeća od sustava izdavanja ovlaštenja subjektima nadležnima za održavanje

Nema podataka o izuzeću u skladu sa čl. 15 direktive (EU) 2016/798.

6. Djelatnost agencije

6.1. Postupanje i rješavanje upravnih stvari

Agencija je u 2022. godini postupala i rješavala u upravnim stvarima temeljem javnih ovlasti te je riješila ukupno: 606 raznih predmeta (uključujući nadzor-audite SMS-a, inspekcijske nadzore i preglede) donoseći upravne akte iz područja svoje nadležnosti utvrđene Zakonom (rješenja, uvjerenja, potvrde, dozvole, odobrenja, ovlaštenja i slično) primjenjujući pri tom odredbe propisa kojima se uređuje upravni postupak.

Tablica 8– Broj i struktura riješenih predmeta u 2022. godini

Br.	Opis predmeta	Uprava	Zaprimljeno 2022.	Riješeno 2022.	%	Obrazloženje
1.	Uvjerenja o sigurnosti za upravitelja infrastrukture, odobrenja za puštanje strukturnih podsustava u uporabu, rješenja za pokusni rad i pokusne pružne dionice infrastrukture	Uprava za željezničku infrastrukturu	43	41	95	Dio predmeta prebačeno u 2023-sukladno zakonskim rokovima i/ili zbog nedostatka dokumentacije
2.	Auditi SMS-a upravitelja infrastrukture	Uprava za željezničku infrastrukturu	3	3	100	-
3.	Potvrde o sigurnosti za željezničke prijevoznike	Uprava za željezničke prijevoznike	14	8	57	Sukladno rokovima iz OSS-a i EU uredbama
4.	Auditi SMS-a željezničkih prijevoznika	Uprava za željezničke prijevoznike	5	5	100	-
5.	Odobrenja za puštanje u uporabu vozila (vučna i vučena vozila)	Uprava za željeznička vozila	21	21	100	-
6.	Dozvole za strojovođe	Uprava za željeznička vozila	79	79	100	-

7.	Ovlašćivanje centara za osposobljavanje	Uprava za željeznička vozila	1	1	100	-
8.	Dozvole za ispitivače strojovođa	Uprava za željeznička vozila	9	2	22	Dio predmeta prebačeno u 2023-sukladno zakonskim rokovima i/ili zbog nedostatka dokumentacije
9.	Rješenja za ECM + auditi	Uprava za željeznička vozila	14	14	100	-
10.	Upisi vozila u registar vozila – potvrde (+VKM)	Uprava za željeznička vozila	46	43	93	Dio predmeta prebačeno u 2023-sukladno zakonskim rokovima i/ili zbog nedostatka dokumentacije
11.	Inspekcija – nadzor	Uprava za poslove inspekcije	375+14	375+14	100	-
12.	UKUPNO		624	606	97	Sukladno zakonskim rokovima

6.2. Nadzor sustava upravljanja sigurnošću kod upravitelja infrastrukture

Uredbom Komisije (EU) 2018/761⁴ određeno je u članku 5., točka 1. da u svrhu obnavljanja ili ažuriranja uvjerenja o sigurnosti nacionalno tijelo nadležno za sigurnost koje provodi nadzor upotrebljava i, prema potrebi, razmjenjuje informacije o uspješnosti sustava upravljanja sigurnošću prikupljene tijekom svojih aktivnosti nadzora, te nastavljaju li se ispunjavati svi zahtjevi, kako je propisano člankom 9. stavkom 3. točkom (b) i člankom 10. stavkom 5. Zakona.

U smislu spomenute Uredbe (EU) 2018/761 i propisanih zahtjeva Agencija je u periodu od 18. svibnja do 10. lipnja 2022. godine provela opsežan ciklus nadzora nad sustavom upravljanja sigurnošću (SMS) kod upravitelja infrastrukture – HŽ Infrastruktura d.o.o., u kojem su bili uključeni željeznički inspektori i auditori iz Uprave za željezničku infrastrukturu Agencije. Temeljni ciljevi nadzora bili su:

- utvrditi smjernice za razvoj i primjenu SMS-a koje će Agencija koristiti u sklopu ovog i narednih nadzora, a sukladno preporukama ERA-e – Upute za formiranje i primjenu sustava upravljanja sigurnošću na željeznici (engl. Application guide for the design and implementation of Railway Safety Management System (ERA/GUI/01-2011/SAF);

⁴ Delegirana uredba Komisije (EU) 2018/761 od 16. veljače 2018. o utvrđivanju zajedničkih sigurnosnih metoda za nadzor koji provode nacionalna tijela nadležna za sigurnost nakon izdavanja jedinstvene potvrde o sigurnosti ili uvjerenja o sigurnosti u skladu s Direktivom (EU) 2016/798 Europskog parlamenta i Vijeća te stavljanju izvan snage Uredbe Komisije (EU) br. 1077/2012, SL L 129, 25.5.2018., str. 16-25

- utvrditi stanje SMS-a na temelju analize učinkovitosti povezanih procesa kod upravitelja infrastrukture - HŽ Infrastruktura d.o.o. (IM), a sukladno Planu audita i ciljevima iz izdanog rješenja – uvjerenja o sigurnosti;
- dati preporuke za poboljšanja za daljnji razvoj i održavanje SMS-a.

U sklopu nadzora korišteni su sljedeći pravni akti relevantni za nadzor SMS-a:

- Zakon;
- Uredba Komisije (EU) 2018/762,
- Uredba Komisije (EU) 2018/761,
- Uredba Komisije (EU) br. 402/2013.

Sukladno odredbi članka. 4. Uredbe (EU) 2018/761 nacionalno tijelo nadležno za sigurnost ovlašteno je donositi tehnike nadzornih aktivnosti. U tom smislu Agencija je koristila tehnike audita sukladno metodologiji prema HRN EN ISO 19011, što je uključivalo razgovore s osobama na raznim organizacijskim razinama, pregled dokumentacije i povezanih dokaza o učinkovitosti SMS-a kao i ispitivanja rezultata dobivenih od strane inspekcije.

Audit tim Agencije provjeravao je sve elemente SMS-a sukladno Planu i programu audita koji je prije audita dostavljen auditiranoj strani. Nakon provedenog audita auditiranoj strani je dostavljen izvještaj s audita u kojem su navedene nesukladnosti i prijedlozi za poboljšanja utemeljene na procjenama rizika i mjerama za ublažavanje utvrđenih i povezanih rizika, koje je auditirana strana prihvatila u svojem Akcijskom planu nakon nadzora, a koji je sukladno propisanom roku dostavljen u Agenciju u cilju obrazlaganja poduzimanja potrebnih mjera za otklanjanje nesukladnost te daljnjih poboljšanja SMS-a kod upravitelja infrastrukture.

Poboljšanja utvrđena auditom i Akcijskim planom upravitelja infrastrukture (HŽ Infrastruktura d.o.o.) su:

Obavljena je konačna sanacija puknuća tračnica i izvršeno navarivanje AT zavora na mjestima gdje je var niži od 1 mm na prugama M202 - Zagreb Glavni kolodvor – Karlovac – Rijeka i M604 - Oštarije – Gospić – Knin – Split;

Izvršeno je osposobljavanje djelatnika za ručno ultrazvučno ispitivanje tračnica i zavora u jedinici za održavanje Sjever;

Stavljeni su u funkciju uređaji za mjerenje ravnosti zavora u jedinici za održavanje Sjever;

Izvršena konačna sanacija deformacije kolosijeka na pruzi L103 Karlovac – Ozalj – Kamanje – Državna granica – (Metlika);

Izrađen i stavljen u potpunu funkciju registar željezničke infrastrukture;

Izrađena je izmjena Pravilnika 631 gdje je propisano da se prijave o izvanrednim događajima Id-1 dostavljaju i Agenciji za sigurnost željezničkog prometa;

Implementacija sigurnosnih preporuka u sustav upravljanja sigurnošću HŽ Infrastruktura d.o.o., AIN/06 SR 03/2021, AIN/06 SR 04/2021, AIN/06 SR 09/2021;

Do 28. veljače za proteklu godinu kontinuirano dostavljati redovito podatke o svim suspendiranim, ukinutim, ažuriranim, obnovljenim i dopunskim potvrđama;

Jednom godišnje dostavljati redovnu provjeru znanja strojovođa, kako bi dozvole ostale valjanje (provjera svake 3 godine), do 28. veljače za proteklu godinu;

Izmijenjeni su izvedbeni programi osposobljavanja za strojovođe i uvršteni su propisi (podzakonski akti, direktno primjenjivi propisi Europske komisije (Odluke, Uredbe, TSI)) čija područja su propisana prilogima od II. do VI. Pravilnika o ovlaštenju strojovođa („Narodne novine“, broj. 47/2022).

Revidirani su postupci obuke i provjere znanja sukladno sigurnosnim preporukama AIN-a, čime se osigurava trajna stručna osposobljenost strojovođa, o čemu je obavještena Agencija za sigurnost željezničkog prometa.

Pored upravitelja infrastrukture - HŽ Infrastruktura d.o.o, Agencija je u 2022. godini provela nadzor SMS-a kod upravitelja infrastrukture - morskim lukama, u Luci Split i Luci Šibenik. Nadzor koji je, sukladno Zakonu, proveden kod spomenutih upravitelja infrastrukture u morskim lukama daje rezultate te se nakon nadzora unapređuje sustav upravljanja sigurnošću.

Nakon nadzora SMS-a obavljani su završni sastanci s predstavnicima uprava navedenih društava tijekom kojih su osobe ovlaštene za nadzor od strane Agencije obrazložile prijedloge za poboljšanja, koje su upravitelji infrastrukture prihvatili te poduzeli mjere kroz svoje akcijske planove za poboljšanje SMS-a.

U pogledu mogućih poboljšanja i daljnjeg razvoja sustava upravljanja sigurnošću (SMS-a) osobe ovlaštene za nadzor od strane Agencije su ukazale na pravilan pristup i primjenu zajedničke sigurnosne metode za vrednovanje i procjenu rizika kako to propisuje Provedbena uredba Komisije (EU) br. 402/2013 i Provedbena uredba Komisije (EU) 2015/1136.

U provedbi nadzora SMS-a Agencija koristi priliku gdje je potrebno te ukazuje predmetnim društvima na promjene u nacionalnom zakonodavstvu vezane za primjenu 4. željezničkog paketa te posljedične promjene u radu odnosnih nacionalnih i EU institucija.

6.3. Nadzor sustava upravljanja sigurnošću kod željezničkih prijevoznika

Uredbom Komisije (EU) br. 2018/762 od 8. ožujka 2018. utvrđuju se zajedničke sigurnosne metode („CSM-ovi“) u vezi sa zahtjevima za sustave upravljanja sigurnošću koji se odnose na željezničke prijevoznike u smislu ocjene sukladnosti sa zahtjevima za dobivanje jedinstvenog rješenja o sigurnosti za obavljanje usluga željezničkog prijevoza. Navedena uredba zamjenjuje prethodnu uredbu (EU) 1158/2010 od 9. prosinca 2010.

Delegiranom uredbom komisije (EU) 2018/761 od 16. veljače 2018. utvrđuju se zajedničke sigurnosne metode za nadzor koji provode nacionalna tijela nadležna za sigurnost nakon izdavanja jedinstvene potvrde o sigurnosti ili uvjerenja o sigurnosti u skladu s Direktivom (EU) 2016/798 Europskog parlamenta i Vijeća.

Stupanjem na snagu 4. željezničkog paketa i Zakona, od 16. lipnja 2020. godine, Agencija izdaje jedinstvene potvrde o sigurnosti željezničkim prijevoznicima sukladno spomenutom Zakonu i odgovarajućim uredbama EU.

U smislu navedenog Agencija pokreće nadzor kroz godišnje cikluse nadzora sustava upravljanja sigurnošću (SMS-a) kod željezničkih prijevoznika s općim ciljevima, kako slijedi:

utvrditi smjernice za razvoj SMS-a koje će Agencija koristiti u sklopu kontinuiranih nadzora SMS-a, a sukladno preporukama ERA-e – Upute za formiranje i primjenu sustava upravljanja sigurnošću na željeznici (engl.: Application guide for the design and implementation of Railway Safety Management System (ERA/GUI/01-2011/SAF);

utvrditi stanje i provođenje SMS-a na temelju analize učinkovitosti povezanih procesa kod svakog pojedinog željezničkog prijevoznika, a vezano za izdane jedinstvene potvrde o sigurnosti za željezničke prijevoznike i važeće potvrde ranije izdane skladno Direktivi br. 2004/49/EZ (kako općeg dijela (Dio A), tako i posebnog dijela (Dio B)), kojim prijevoznik mora udovoljiti specifičnim uvjetima sigurnosti zemlje članice;

dati preporuke za poboljšanja za daljnji razvoj i održavanje SMS-a pojedinog prijevoznika utemeljene na procjenama rizika i mjerama za ublažavanje utvrđenih i povezanih rizika. Od prijevoznika se potom očekuje donošenje plana korektivnih radnji u svrhu poboljšanja i podizanja razine sigurnosti koji će Agencija ocijeniti te nadzirati njegovo provođenje.

Agencija kao nacionalno tijelo nadležno za sigurnost željezničkog prometa, sukladno članku 4. Uredbe (EU) 2018/761, donosi tehnike nadzornih aktivnosti (revizije (engl.: audit) i inspekcije). U tom smislu provodi se proces, koji podrazumijeva razgovore s osobama na različitim razinama u organizaciji uključujući prvenstveno Upravu (tijekom uvodnog i završnog sastanka), pregled dokumentacije i povezanih dokaza o učinkovitosti SMS-a kao i ispitivanja sigurnosnih rezultata dobivenih od strane inspekcije i osoba Agencije ovlaštenih za provedbu nadzora SMS-a kod prijevoznika.

Osobe Agencije ovlaštene za nadzor tijekom izvođenja nadzora (audita SMS-a) ocjenjuju sukladnost SMS-a sa zahtjevima, karakteristikama i elementima koji su propisani Zakonom.

U 2022. godini provedeni su nadzori kod sljedećih prijevoznika:

HŽ Putnički prijevoz d.o.o.,

Pružne građevine d.o.o.,

Rail&Sea d.o.o.,

Ten Rail d.o.o.,

InRail s.p.a. podružnica Hrvatska.

Nakon nadzora SMS-a obavljani su završni sastanci s predstavnicima uprava navedenih prijevoznika tijekom kojih su osobe ovlaštene za nadzor od strane Agencije obrazložile prijedloge za poboljšanja, koje su željeznički prijevoznici prihvatili te poduzeli mjere kroz svoje akcijske planove za poboljšanje SMS-a.

U pogledu mogućih poboljšanja i daljnjeg razvoja sustava upravljanja sigurnošću (SMS-a) osobe ovlaštene za nadzor od strane Agencije su ukazale na pravilan pristup i primjenu zajedničke sigurnosne metode za vrednovanje i procjenu rizika kako to propisuje Uredba (EU) br. 402/2013 i Uredba (EU) 2015/1136 .

U pogledu usklađenosti s nacionalnim podzakonskim aktima u većini slučajeva Agencija je ukazala na potrebu pridržavanja odredbi o održavanju željezničkih vozila, sukladno Pravilniku o željezničkim vozilima ("Narodne novine", br. 121/2015).

U provedbi nadzora SMS-a Agencija koristi priliku gdje je potrebno te ukazuje predmetnom prijevozniku na promjene u nacionalnom zakonodavstvu vezane za primjenu 4. željezničkog paketa te posljedične promjene u radu odnosnih nacionalnih i EU institucija.

Agencija potiče željezničke prijevoznike na samostalno i kontinuirano poboljšavanje vlastitog sustava upravljanja sigurnošću te uz prijedloge za poboljšanja od strane Agencije, prijevoznici u svoje akcijske planove unose i vlastite inicijative za poboljšanje SMS-a. U većini slučajeva u prethodnom razdoblju su to planovi zapošljavanja stručnjaka na odgovornim mjestima vezanim za SMS te planovi kontinuiranog usavršavanja djelatnika. Uz navedeno, Agencija uspješno potiče razvoj i korištenje IT tehnologija i rješenja kod željezničkih prijevoznika koja posredno vode do ispunjenja dogovorenih ciljeva Tehničke specifikacije za interoperabilnost (TSI) u odnosu na podsustav telematskih aplikacija za teretni i putnički promet željezničkog sustava (TAF i TAP TSI-evi).

6.4. Nadzor subjekata nadležnih za održavanje (ECM)

Provedbenom Uredbom Komisije (EU) 2019/779 propisan je sustav davanja ovlaštenja subjektima nadležnim za održavanje. Svrha je sustava davanja ovlaštenja osigurati dokaze da je subjekt nadležan za održavanje uspostavio svoj sustav održavanja i da je sposoban ispunjavati zahtjeve utvrđene u navedenoj Uredbi (EU) 2019/779, kako bi zajamčio da je svaki teretni vagon, za čije je održavanje nadležan, u stanju za sigurnu vožnju.

Sukladno Uredbi (EU) 2019/779, Agencija je tijelo nadležno za davanje sljedećih ovlaštenja (engl. ECM Certification Body, EIN number HR/30/0021/001):

- Ovlaštenje subjekta nadležnog za održavanje (ECM).
- Ovlaštenje za funkcije održavanja (za sve vrste željezničkih vozila):
- Razvoj održavanja (engl. Maintenance development);
- Upravljanje održavanjem voznog parka (engl. Fleet maintenance management) i
- Izvođenje održavanja (engl. Maintenance delivery/workshops).

Izdavanje ovlaštenja temelji se na ocjeni sposobnosti subjekta nadležnog za održavanje za ispunjenje mjerodavnih zahtjeva iz Priloga II Provedbene Uredbe (EU) 2019/779. Ono uključuje

sustav nadzora kojim se osigurava dosljedno ispunjavanje propisanih zahtjeva nakon dodjele ECM ovlaštenja subjektu nadležnom za održavanje.

Agencija donosi odluku o davanju ovlaštenja najkasnije 4 mjeseca nakon što je subjekt nadležan za održavanje koji je podnio zahtjev, dostavio sve potrebne informacije i sve eventualno dodatne informacije. Prije nego što dodjeli ovlaštenje, Agencija poduzima potrebnu ocjenu u prostoru ili prostorima subjekta nadležnog za održavanje. U smislu navedenog Agencija pokreće vanjske audite kod subjekta nadležnog za održavanje.

Svrha audita je utvrditi da subjekt nadležan za održavanje ispunjava zahtjeve i kriterije sukladno Provedbenoj Uredbi. Audit tim Agencije ocjenjuje zahtjev za izdavanjem ovlaštenja subjektu nadležnom za održavanje sukladno zahtjevima i kriterijima utvrđenim u Prilogu II Uredbe (EU) 2019/779 te dogovora s auditiranim subjektom plan poboljšanja. Nakon provedenog audita izdaje se izvješće s provedenog audita, na osnovu kojega auditirani subjekt dostavlja akcijski plan. Temeljem ispunjenih zahtjeva i kriterija sukladno Uredbi (EU) 2019/779 i dostavljenog akcijskog plana, Agencija pristupa izdavanju ovlaštenja.

U 2022. godini provedeni su sljedeći certifikacijski/obnovljeni certifikacijski auditi:

- HŽ Cargo d.o.o. - Subjekt nadležan za održavanje (ECM),
- ENNA TRANSPORT d.o.o. - Subjekt nadležan za održavanje (ECM) i
- Pružne građevine d.o.o. - Subjekt nadležan za održavanje (ECM).
- U 2022. godini provedeni su sljedeći nadzorni auditi:
- INA Industrija nafte d.d. - Subjekt nadležan za održavanje (ECM),
- Rail factory d.o.o. - Izvođenje održavanja (engl. Maintenance delivery/workshops),
- TŽV GREDELJ d.o.o. - Izvođenje održavanja (engl. Maintenance delivery/workshops),
- RAIL NET d.o.o. - Subjekt nadležan za održavanje (ECM),
- Tehnički servisi željezničkih vozila d.o.o. - Izvođenje održavanja (engl. Maintenance delivery/workshops),
- Održavanje vagona d.o.o. - Izvođenje održavanja (engl. Maintenance delivery/workshops)
- CIOŠ CARGO d.o.o - Subjekt nadležan za održavanje (ECM).

6.5. Autorizacija vozila

U sklopu nadzora ECM-a potrebno je posebnu pozornost usmjeriti na vozila koja su starija od 30 godina i pri kraju su životnog vijeka. Elementi Programa nadzora zahtijevaju posebnu pažnju i adekvatan nadzor rizika (detaljnije procjene rizika od strane željezničkih prijevoznika/upravitelja infrastrukture). Održavanje starih vozila traži i potrebna poboljšanja i odgovarajuće modernizacije – rekonstrukcije koje moraju biti kvalitetno planirane, o čemu Agencija mora imati pravovremena saznanja kako bi se na vrijeme utvrdili i proveli svi potrebni postupci odobrenja za puštanje u uporabu/stavljanje na tržište takvih vozila.

U sklopu ovog elementa potrebno je provoditi pojačan nadzor održavanja starih vozila koje provodi ECM, a posebno kada se provodi sustavni nadzor od strane Agencije u cilju dosljedne primjene regulative kod certificiranja novih i održavanja postojećih ECM-a.

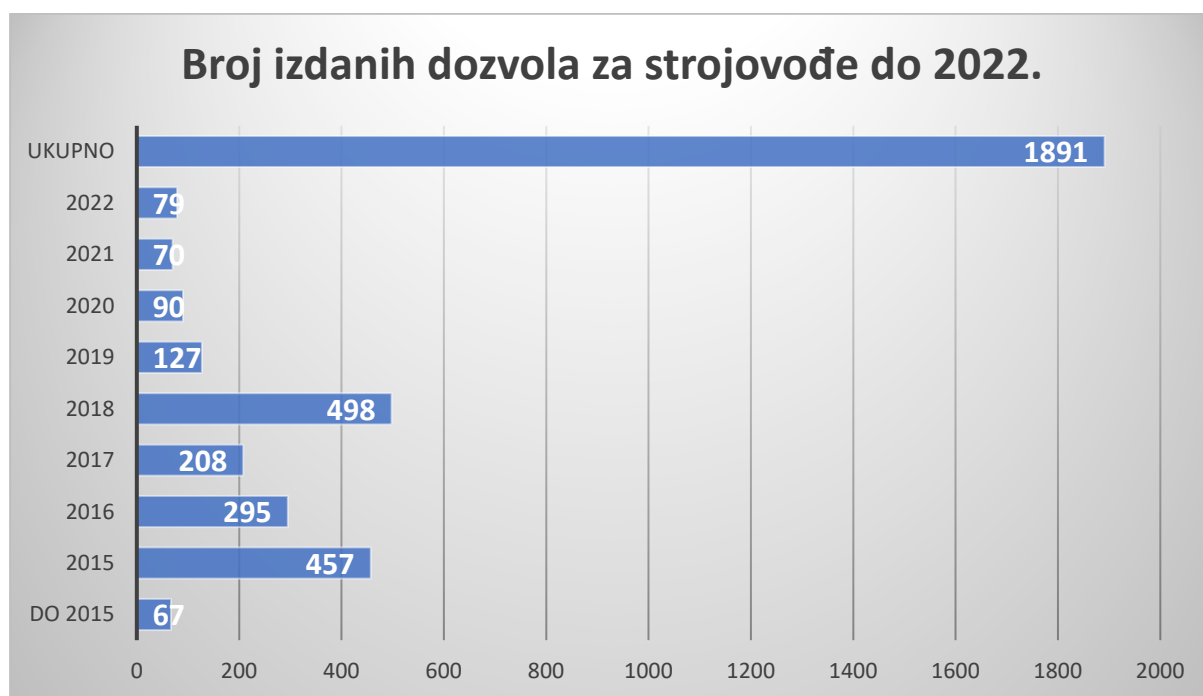
6.6. Izdavanje dozvola za strojovođe

Do kraja 2022. godine Agencija je izdala ukupno 1891 dozvolu (prema grafikonu na slici 8). Ovaj veliki broj strojovođa traži dobro planiranje prioriteta nadzora (sukladno rizicima) kao i dovoljan broj kompetentnih kadrovskih resursa.

Poseban naglasak će biti na nadzoru osposobljenosti strojovođa (prema članku 121. Zakona) kao i nadzoru izvršnih radnika (sukladno članku 110. Zakona) kroz pojedinačne inspekcijske nadzore te kroz sustavne nadzore u sklopu nadzora (audita) sustava upravljanja sigurnošću željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture.

U cilju smanjenja rizika vezanog za nedostatke upravljanja kompetencijama kod strojovođa, potrebno je pojačati inspekcijski nadzor, odgovarajući nadzor (audite) dijelova SMS-a kod željezničkih prijevoznika, kao i nadzor sustava upravljanja kvalitetom kod centara za osposobljavanje strojovođa.

Slika 8 – Pregled izdanih dozvola za strojovođe do 2022. godine



6.7. Izdavanje ostalih tipova rješenja

U pogledu izdavanja ostalih tipova rješenja Uprava za željezničku infrastrukturu izdala je ukupno 41 rješenje.

6.8. Suradnja sa nacionalnim tijelom nadležnim za sigurnost Republike Slovenije (NSA-SI)

Sukladno preporukama koje su iskazane u završnom izvješću ERA audita u 2020. godini, traži se bolja komunikacija sa susjednim tijelima nadležnim za sigurnost zemalja članica u pogledu zajedničkog koordiniranog nadzora pograničnih pruga i kolodvora te vezano za izdavanje potvrda o sigurnosti i odobrenja za vozila za nacionalnu mrežu s mogućnosti pristupa pograničnoj pruzi – kolodvoru.

U tom sklopu Agencija je u 2022. godini nastavila zajedničke aktivnosti sa susjednim tijelom nadležnim za sigurnost Republike Slovenije (NSA-SI) u cilju pripreme odgovarajućeg Prekograničnog sporazuma (protokola) između NSA-SI i NSA-HR (u nastavku: Prekogranični sporazum) kojim se utvrđuje suradnja vezano za:

izdavanje jedinstvenih potvrda o sigurnosti, gdje zahtjevi za njihovo izdavanje na platformi OSS-a uključuju valjanosti potvrde do željezničkog kolodvora za izmjenu željezničkog prometa u susjednoj državi;

priznavanje valjanosti jedinstvene potvrde o sigurnosti ili potvrde o sigurnosti (dio A i dio B) koje je izdalo tijelo nadležno za sigurnost susjedne države prije zaključenja sporazuma;

izdavanje odobrenja za stavljanje vozila na tržište/uporabu, pri čemu zahtjevi za njihovo izdavanje na e-portalu OSS-a uključuju zahtjev za valjanost odobrenja do graničnog željezničkog kolodvora za izmjenu željezničkog prometa u susjednoj državi;

priznavanje valjanosti odobrenja za stavljanje vozila na tržište/uporabu i odobrenja za puštanje u uporabu na graničnim željezničkim prugama koje je izdalo tijelo nadležno za sigurnost susjedne države prije zaključenja sporazuma;

način nadzora na graničnim željezničkim prugama i graničnim željezničkim kolodvorima koje prelaze državnu granicu između dviju država i razmjenu informacija nadzora;

priznavanje valjanosti dozvola za strojovođe na graničnim željezničkim prugama.

Tekst nacрта Prekograničnog protokola pripreman je tijekom 2022. godine u sklopu niza sastanaka ravnatelja i specijalista za pojedina područja putem video sastanaka i ostalih oblika elektroničke komunikacije.

Pravna osnova za sklapanje Prekograničnog protokola temelji se na europskom zakonodavstvu:

Provedbena Uredba Komisije (EU) 2018/763 od 9. travnja 2018. o utvrđivanju praktičnih aranžmana za izdavanje jedinstvenih potvrda o sigurnosti željezničkim prijevoznicima u skladu

s Direktivom (EU) 2016/798 Europskog parlamenta i Vijeća te o stavljanju izvan snage Uredbe Komisije (EZ) br. 653/2007, OJ L 129, 25.5.2018, str. 49–67;

Provedbena Uredba Komisije 2018/545 od 4. travnja 2018. o utvrđivanju praktičnih aranžmana za postupak odobravanja željezničkih vozila i postupak odobravanja tipa željezničkih vozila u skladu s Direktivom (EU) 2016/797 Europskog parlamenta i Vijeća, SL L 90, 6.4.2018., str. 66–104;

Uredba (EU) 2018/762 od 8. ožujka 2018. o utvrđivanju zajedničkih sigurnosnih metoda u vezi sa zahtjevima za sustav upravljanja sigurnošću na temelju Direktive (EU) 2016/798 Europskog parlamenta i Vijeća te stavljanju izvan snage uredba Komisije (EU) br. 1158/2010 i (EU) br. 1169/2010., SL L 129, 25.5.2018., str. 26–48;

Direktiva (EU) 2016/798 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. svibnja 2016. o sigurnosti željeznica, stavak 8., članak 10; SL L 138, 26.5.2016., str. 102–149;

Direktiva (EU) 2016/797 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. svibnja 2016. o interoperabilnosti željezničkog sustava u Europskoj uniji, stavak 8., članak 21., SL L 138, 26.5.2016., str. 44–101;

Delegirana Uredba Komisije (EU) 2018/761 od 16. veljače 2018. o utvrđivanju zajedničkih sigurnosnih metoda za nadzor koji provode nacionalna tijela nadležna za sigurnost nakon izdavanja jedinstvene potvrde o sigurnosti ili uvjerenja o sigurnosti u skladu s Direktivom (EU) 2016/798 Europskog parlamenta i Vijeća te stavljanju izvan snage Uredbe Komisije (EU) br. 1077/2012, SL L 129, 25.5.2018., str. 16–25.

6.9. Suradnja sa željezničkim prijevoznicima

Agencija kontinuirano potiče suradnju i razmjenu informacija sa željezničkim prijevoznicima kao i upraviteljima infrastrukture. Uspostavljeni su već protokoli sa nekim prijevoznicima o automatskoj razmjeni informacija o nadzoru ispravnosti željezničkih vozila i realizaciji održavanja tehničke ispravnosti. Razmjena informacija vezanih za SMS također je kontinuirana i redovna u sklopu audita sustava upravljanja sigurnošću te inspekcijskim nadzorima.

Razmjena kritičnih informacija sa nacionalnim upraviteljem infrastrukture je također automatizirana protokolima o obavješćivanju mjerodavnih kontakata. Također se o svim ostalim točkama sigurnosti redovito izmjenjuju informacije u sklopu audita i po potrebi na dnevnoj razini.

7. Inspekcijski nadzor

7.1. Plan i strategija

Sukladno Godišnjem programu rada i razvoja Agencije za sigurnost željezničkog prometa za 2022. godinu te mjesečnim planovima rada željezničkih inspektora u okviru Uprave za poslove inspekcije, željeznički inspektori su tijekom 2022. godine kontinuirano obavljali inspekcijske nadzore/preglede, donosili upravne i prekršajne mjere iz svoje nadležnosti utvrđene Zakonom - u svezi nadzora nad provedbom Zakona i izravno primjenjivih propisa Europske unije, Zakona o prijevozu opasnih tvari, te propisa i općih akata donesenih na temelju istih.

Tijekom 2022. godine, željeznički inspektori, obavili su ukupno 14 inspekcijskih nadzora, odnosno 376 inspekcijskih pregleda.

7.2. Rezultati nadzora

I. Nadzor infrastrukturnog podsustava

Iz područja nadzora infrastrukturnog podsustava obavljena su 4 inspekcijska nadzora, od toga 18 inspekcijskih pregleda, te 3 pregleda radova na građevinskom infrastrukturnom podsustavu, od čega:

2 inspekcijska pregleda evidencija o prometu vlakova na mjestu incidenta – pada stupa javne rasvjete u slobodni profil pruge M101 i naslanjanje stupa na KM, između kolodvora Podsused Tvornica i Zaprešić,

9 inspekcijskih pregleda objekata u infrastrukturnom / pružnom pojasu – sigurnosnih zaštitnih ograda KM i ograda na 43 nadvožnjaka preko pruga M101, M102, M103, M104, M201, M202, M401, M402, M403, M407, M408, M409, M502-1, M502-2 i R201, na 2 nathodnika preko pruga M101 i M502-2, konstrukcije mosta / nosača cijevi centralnog grijanja preko pruge M104, te statusa stajališta Sesevetska Sopnica na pruzi M102,

2 inspekcijska pregleda gornjeg ustroja po prijavama građana – kolosijeka Zagreb Glavnog kolodvora na prugama M101 i M102 i kolosijeka pruge L201 između kolodvora Ivanec i Lepoglava,

5 inspekcijskih pregleda pruga M101 i L203 i dionica pruga R106, R201 i L102 iz upravljačnica vučnih vozila,

3 pregleda radova – gradnje stajališta Sesevetska Sopnica i rekonstrukcije na pruzi M102, te 2 remonta pruga M501, između kolodvora Čakovec i Donji Kraljevec i M502, između kolodvora Sunja i Dubica.

Donijeto je 1 usmeno i 1 pisano rješenje (u istom predmetu na molbu stranke).

II. Nadzor odvijanja prometa i upravljanje prometom

U području nadzora nad upravljanjem i regulacijom prometa, zbog nepopunjenog radnog mjesta u predmetnoj godini, nije obavljan inspekcijski nadzor.

III. Nadzor vučnih vozila

Iz područja nadzora vučnih željezničkih vozila obavlja se 5 inspekcijska nadzora odnosno 227 inspekcijskih pregleda od čega:

- 9 pregleda upravljanja održavanjem posjednika vučnih vozila,
- 6 pregleda ovlaštenih održavatelja vučnih vozila,
- 105 pregleda tehničke ispravnosti vučnih vozila u tijeku prometa,
- 105 pregleda natpisa i oznaka na željezničkom vozilu,
- 2 pregleda po predstavkama građana.

Inspekcijski pregledi upravljanja preventivnim i korektivnim održavanjem posjednika vučnih vozila, provedeno u tvrtkama: HŽ-Cargo d.o.o., HŽ-Putnički prijevoz d.o.o., HŽ- Infrastruktura d.o.o., ENNA Transport d.o.o., Pružne građevine d.o.o., Rail & Sea d.o.o., Slovenske železnice - Tovorni promet d.o.o. Podružnica Rijeka, Transagent Rail d.o.o. i THM – Podružnica Zagreb.

U HŽ-Cargo d.o.o pregledom je obuhvaćeno 82 aktivna vučna vozila, od ukupno 136 vozila u posjedu, od toga: 33 električne lokomotive i 49 dizel lokomotiva.

U HŽ-PP d.o.o. pregledom je obuhvaćeno 204 vučna vozila, od toga 36 električnih lokomotiva, 24 dizel lokomotiva, 48 EMV i 96 DMV.

U HŽ-Infrastruktura d.o.o. pregledom je obuhvaćeno 82 motorna vozila za posebne namjene.

U ENNA Transport d.o.o. pregledom je obuhvaćeno 18 vučnih vozila, od toga 13 električnih lokomotiva i 5 dizel lokomotiva.

U Rail & Sea d.o.o. pregledom je obuhvaćeno 10 vučnih vozila, od toga 5 električnih lokomotiva i 5 dizel lokomotiva.

U SŽ - Tovorni promet d.o.o. pregledom je obuhvaćeno 18 vučnih vozila, od toga 12 električnih lokomotiva i 6 dizel lokomotiva.

U Transagent Rail d.o.o. pregledom je obuhvaćeno 8 vučnih vozila, od toga 7 električnih lokomotiva i 1 dizel lokomotiva.

U THM - PZ d.o.o. pregledom je obuhvaćeno 10 vučnih vozila, od toga 9 električnih lokomotiva i 1 dizel lokomotiva.

Inspekcijski pregledi provođenja tehnološkog postupka održavanja vučnih vozila obavljen je kod ovlaštenih održavatelja: TSŽV (4), TŽV-Gredelj (1) i RELOC u Končar-EV (1).

Inspekcijski pregledi tehničke ispravnosti vučnih vozila u tijeku prometu obavljeni su kod željezničkih prijevoznika: HŽ PP, HŽ Cargo, ENNA Transport, RCC Croatia, Rail & Sea, SŽ i SŽ - TP, THM - PZ, Transagent Rail te su pregledana sljedeća vučna vozila:

Električna lokomotiva serije 0400, Electroputere 0400 (1),

Električna lokomotiva serije 0430, Končar 1141 (2),

Električna lokomotiva serije 1063, Elin (1),

Električna lokomotiva serije 1116, Siemens ES64U2 (1),

Električna lokomotiva serije 1141, Končar 1141 (14),

Električna lokomotiva serije 1142, Končar 1141 (1),

Električna lokomotiva serije 1293, Siemens Vectron X4 (1),

Električna lokomotiva serije 6185, Bombardier, Traxx F140 AC2 (3),

Električna lokomotiva serije 6193, Siemens Vectron X4 (2),

Dizel hidraulična lokomotiva serije 0650, Vossloh G6 (1),

Dizel električna lokomotiva serije 1223, Siemens ER20 (4),

Dizel električna lokomotiva serije 2041, Đuro Đaković/BL (2),

Dizel električna lokomotiva serije 2044, Đuro Đaković/GM, GT 22 (4),
Dizel električna lokomotiva serije 2062, Đuro Đaković/GM, GT26C (7),
Dizel električna lokomotiva serije 2063, Đuro Đaković/GM, GT26CW (3),
Dizel hidraulična lokomotiva serije 2132, Đuro Đaković/Jenbacher, DHL600 (2),
Dizel električna lokomotiva serije 2643, Đuro Đaković/GM, GM 643 (1),
Elektromotorni vlak serije 6111, Ganz Mavag (4),
Elektromotorni vlak serije 6112, KONČAR (14),
Dizelektromotorni vlak serije 7022, TŽV Gredelj (1),
Dizelektromotorni vlak serije 7023, KONČAR (4),
Dizelhidraulički-motorni vlak serije 7121, Đuro Đaković/Makosa (15),
Dizelhidraulički-motorni vlak serije 7122, Fiat (11),
Dizelhidraulički-motorni vlak serije 7123, Bombardier (4),
Dizelhidraulički-motorni vlak serije 7711, Mercedes Benz (2).

Ukupno je pregledano 26 električnih lokomotiva, 24 dizel lokomotiva, 18 elektromotornih vlakova i 37 dizel motornih vlakova.

Inspekcijskim pregledom na 105 vučnih vozila u tijeku prometa utvrđene su sljedeće neispravnosti:

Kvar opreme i uređaja na vučnom vozilu - poduzete su mjere na licu mjesta upućivanjem vučnog vozila na popravak u radionicu:

neujednačen rad vučnih motora (1 EMV 6112),

neispravan ili neujednačen rad pogonskih dizel motora na 4 vučna vozila (2 DMV 7121 i 2 DMV 7122),

neispravan pokazni brzinomjer (1 DMV 7121),

neispravan RD uređaj na 2 vučna vozila (1 DEL 2044 i 1 DMV 7121),

neispravan glavni display – PC panel1 (1 DMV 7023),

neispravan klima uređaj upravljačnice (1 EMV 6112),

neispravan instrument (manometar/termometar) na 3 vučna vozila (1 DEL 2044, 1 DMV 7121 i 1 DMV 7122),

umjeriti manometre na 4 vučna vozila (3 EL 1141 i EL 0400),

istek roka revizije kočnice na 2 vučna vozila (2 EL 1141),
preveliki razmak između kočnih umetaka i kotača - podesiti RKPL (1 EL 1,141),
ravna mjesta na monoblok kotačima pogonskog okretnog postolja (1 EMV 6112),
stare zračne poluspojke GV i NV (1 DEL 7122),
nedostatak pijeska u spremnicima pjeskare (1 DMV 7711),
začepljene pjeskare (1 DEL 2062),
curenje masti iz reduktora kolskog sklopa (1 DEL 2062),
rupe na oplati sanduka vučnog vozila (1 EL 1141).

Natpisi i oznake - na 2 vučna vozila (1 EL 1142 nedostaje natpis datum redovitog popravka i 1 EMV 6111 prebojan grafitima po svim oznakama i natpisima) – upućuju se u radionicu na ponovno opisivanje i uklanjanje grafita.

Aparati za gašenje požara – istekao rok periodičkog pregleda (1 DEL 2062) – iste zamijeniti na SKP.

Ukupno je utvrđeno 29 neispravnosti na 27 vučnih vozila.

IV Nadzor vučenih željezničkih vozila

Iz područja nadzora vučenih željezničkih vozila obavljena su 4 inspekcijska nadzora, odnosno 126 inspekcijskih pregleda, od čega:

39 inspekcijskih pregleda tehničke ispravnosti vučenih vozila u prometu (ukupno 881 vučenih vozila):

25 teretnih vagona Federacije BiH serije E,

16 teretnih vagona Cargo Srbije serije R,

19 teretnih vagona Cargo Srbije serije S,

6 teretnih vagona Slovačkog Carga serije Z,

9 teretnih vagona Tovornog prometa, SLO željeznice, serije T,

1 teretni vagon Tovornog prometa, SLO željeznice, serije S,

10 teretnih vagona Adria Rail d.o.o. serije S,

44 teretnih vagona Adria Rail d.o.o. serije R,
60 teretnih vagona MAV serije E,
35 teretnih vagona MAV serije L,
1 teretni vagon MAV serije S,
184 vagona cisterni D, FRA, ITA i NL prijevoznika serije Z,U,T,S,
25 vagon cisterni INA Industrija nafte d.d. serije Z,
83 teretna vagona HŽ Cargo serije T,
13 teretnih vagona HŽ Cargo serije F,
5 teretnih vagona HŽ Cargo serije H,
25 teretna vagona HŽ Cargo serije K,
13 vagona cisterni HŽ Cargo serije Z,
95 teretna vagona HŽ Cargo serije R,
21 teretnih vagona HŽ Cargo serije L,
131 teretnih vagona HŽ Cargo serije E,
13 teretna vagon HŽ Cargo serije S,
44 teretna vagona HŽ Cargo serije U,
2 putnička vagona potniški promet (SLO) serije B,
1 putnički vagon potniški promet (SLO) serije AB,
9 nadzora održavatelja vučenih vozila,
39 inspekcijskih pregleda održavanja,
39 inspekcijskih pregleda natpisa i oznaka na željezničkim vozilima.

Tijekom obavljanja inspekcijskih pregleda nisu utvrđeni nedostaci – nepravilnosti koje bi zahtijevale poduzimanje propisanih mjera.

Pregledima su obuhvaćeni željeznički prijevoznici (posjednici vučenih vozila) i održavatelji vučenih vozila. Inspekcijski pregled tehničke ispravnosti vučenih vozila u prometu obavljen je nad željezničkim prijevoznicima (posjednicima vučenih vozila): HŽ PP d.o.o., HŽ Cargo d.o.o., Slovenske željeznice potniški (putnički vagoni) i tovarni promet (teretni vagoni), DB, Kargo Srbije, Željeznice Federacije BiH, INA Industrija nafte, Adria Rail d.o.o., Slovačke željeznice, MAV, te privatni prijevoznici Slovačke, Francuske, Nizozemske i Italije.

Inspekcijski pregled održavatelja vučenih vozila obavljen je u društvima OV Održavanje vagona d.o.o. (Pogoni Čakovec, Bjelovar), TŽV Gredelj d.o.o. i HŽ Cargo d.o.o.

V. Nadzor izvršnog osoblja

Iz područja nadzora izvršnog osoblja obavljen je 1 inspekcijski nadzor, odnosno 1 inspekcijski pregled, koji se odnosi na zdravstvenu sposobnost.

Utvrđen je 1 nedostatak za koji je donijeto rješenje o uklanjanju nedostatka.

VI. Nadzor prijevoza opasnih tvari

U području prijevoza opasnih tvari, zbog nepopunjenog radnog mjesta u predmetnoj godini nije obavljan inspekcijski nadzor.

VII. Nadzor prometno-upravljačkog i signalno-sigurnosnog podsustava

U području nadzora prometno-upravljačkog i signalno-sigurnosnog podsustava upravljanjem i regulacijom prometa, zbog nepopunjenog radnog mjesta u predmetnoj godini nije obavljan inspekcijski nadzor.

VIII. Protupožarne aktivnosti

U okviru Programa aktivnosti u provedbi posebnih mjera zaštite od požara od interesa za Republiku Hrvatsku u 2022. godini Vlade RH, u razdoblju od travnja do rujna sveukupno je obavljeno 69 inspekcijskih nadzora / pregleda nad 12 subjekata željezničkog prometa na 41 lokaciji (kolodvoru, dionici, pogonu).

Tablica 9 – Pregled inspekcijskih pregleda - nadzora za 2022. godinu

Podsustav	Područje nadzora	Broj inspekcijskih pregleda	Ukupan broj pregleda	Poduzete mjere
Infrastrukturni	Evidencije o prometu vlakova na mjestu incidenta na pruzi	2	21	Nisu utvrđene nepravilnosti
	Objekti u infrastrukturnom pojasu	9		O utvrđenim nepravilnostima i nedostacima će se poduzeti mjere
	Gornji ustroj po prijavama građana	2		Predložena poboljšanja upravitelju infrastrukture

	Gornji ustroj i pružni pojas iz upravljačnica vlakova	5		O uočenim nepravilnostima i nedostacima će se poduzeti dodatni inspekcijski pregledi
	Radovi u pružnom pojasu	3		
Obavljanje sigurnog tijeka željezničkog prometa	Nije obavljeno zbog nepopunjenog radnog mjesta			
Željeznička vučna vozila	Upravljanje održavanjem posjednika željezničkih vozila	9	227	Za utvrđenih 29 neispravnosti na 27 vučnih vozila izrečene su mjere na licu mjesta (pregledom je obuhvaćeno 105 vučnih vozila)
	Nadzor održavatelja vučnih vozila	6		
	Tehnička ispravnost vozila u prometu	105		
	Natpisi i oznake na željezničkom vozilu	105		
	Prijave građana	2		
Željeznička vučena vozila	Upravljanje održavanjem posjednika željezničkih vozila	39	126	Nisu utvrđene nepravilnosti koje bi zahtijevale poduzimanje propisanih mjera (pregledom je obuhvaćeno 620 vozila)
	Nadzor održavatelja vučenih vozila	9		
	Tehnička ispravnost vozila u prometu	39		
	Natpisi i oznake na željezničkom vozilu	39		
Izvršno osoblje	Zdravstvena sposobnost	1	1	Za utvrđeni nedostatak donijeto je 1 rješenje o uklanjanju nedostatka
Prijevoz opasnih tvari	Nije obavljeno zbog nepopunjenog radnog mjesta			
Prometno-upravljački i signalno-sigurnosni podsustav	Nije obavljeno zbog nepopunjenog radnog mjesta			

8. Primjena zajedničkih sigurnosnih metoda (CSM)

8.1. Sustav upravljanja sigurnošću

Sudionici željezničkog sustava (upravitelji infrastrukture, željeznički prijevoznici) moraju shvatiti i utvrditi potrebe poboljšanja svojih sustava upravljanja sigurnošću (SMS-a) na temeljima principa upravljanja rizicima, kulture sigurnosti, razvoja sustava upravljanja na principima QMS-a (Planiraj-Provedi-Provjeri-Poboljšaj; u daljnjem tekstu: 4P), primjene tehničkih specifikacija interoperabilnosti te podržavanja uvođenja jedinstvenog sustava Europskih željeznica kroz pripremu za uvođenje 4. željezničkog paketa.

Nadzor sustava upravljanja sigurnošću kod upravitelja infrastrukture i željezničkih prijevoznika uključuje:

- nadgledanje je li primjena SMS-a kod željezničkog prijevoznika ili upravitelja infrastrukture učinkovita - ispunjavaju li ti subjekti sve obveze koje su preuzeli nakon izdavanja odgovarajućeg rješenja za jedinstvenu potvrdu o sigurnosti ili uvjerenja o sigurnosti;
- nadgledanje primjenjuju li željeznički prijevoznici ili upravitelji infrastrukture ispravno relevantne zajedničke sigurnosne metode (CSM-ove), kao što je primjena zajedničkih sigurnosnih metoda za upravljanje rizicima sukladno Uredbi (EU) 402/2013 i kontrola sukladno Uredbi (EU) 1078/2012 kroz svoje sustave upravljanja sigurnošću, uključujući slučajeve kada je željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture ujedno i (ECM) vlastitih vozila koji nije ovlašten u skladu s Uredbom o ECM-u;
- nadgledanje jesu li sastavni dijelovi interoperabilnosti usklađeni s osnovnim zahtjevima iz članka 8. Direktive (EU) 2016/797 kroz SMS željezničkog prijevoznika ili upravitelja infrastrukture;
- nadgledanje jesu li i u kojoj mjeri uspostavljeni zajednički sigurnosni ciljevi (CSI) kako bi se lakše upravljalo sa rizicima i osiguralo sigurno upravljanje aktivnostima unutar SMS-a.

8.2. Procjena rizika

Razvoj i unapređenje sigurnosti željezničkog sustava potrebno je temeljiti na principu upravljanja rizicima. U narednom razdoblju Agencija će i dalje usmjeravati vlastite procese (posebno kroz inspekcijski nadzor), a sukladno tome i procese upravitelja infrastrukture, željezničkih prijevoznika, te ECM-a (kroz redovite nadzore i održavanja sustava upravljanja sigurnošću - SMS) prema ovome pristupu.

U cilju utvrđivanja prioriteta i opsega nadzora, Agencija kontinuirano procjenjuje opće rizike unutar željezničkog sustava u suradnji sa željezničkim sektorom - prvenstveno s upraviteljem

infrastrukture, željezničkim prijevoznicima, subjektima nadležnim za održavanje (ECM), te s ostalim dionicima željezničkog sustava kao što je industrija, njihovi dobavljači i slično.

Agencija u sklopu procjene rizika primjenjuje zajedničku sigurnosnu metodu za vrednovanje i procjenu rizika sukladno Uredbi (EU) 402/2013 te utvrđuje specifične metode i tehnike za utvrđivanje rizika.

Agencija zajedno sa željezničkim sektorom usuglašava opće rizike koji su sastavni dio Strategije nadzora, a vezano za: hazarde (pojave i događaje), njihove posljedice (koje se odnose na sigurnosne aspekte - sigurnosne indikatore), učestalost i ozbiljnost posljedica hazarda, razinu procijenjenih rizika, sigurnosne zahtjeve i ispunjavanje sigurnosnih ciljeva te utvrđivanje opsega i prioriteta nadzora u narednom periodu

Elementi programa Strategije zahtijevaju posebnu brigu i napore kod provedbe i održavanja SMS-a, u sklopu promicanja kulture sigurnosti, osposobljavanja za upravljanje/procjenu rizika te praktičnu provedbu *Uredbe komisije (EU) o zajedničkoj sigurnosnoj metodi za vrednovanje i procjenu rizika* (Uredba (EU) 402/2013).

Uzimajući u obzir Strategiju nadzora i analizu rizika temeljem svih raspoloživih podataka dobivenih unutar željezničkog sustava, Agencija daje ocjenu područja općih rizika kao polazište za određivanje prioriteta nadzora, kako slijedi.

a. Nadzor sustava upravljanja sigurnošću, ocjena rizika i prioriteta nadzora

Nadzor koji provodi Agencija usmjerava se na ključna područja važnosti i prioritete koji su određeni na temelju procjene rizika, tako da Agencija u tom smislu:

- utvrđuje opće rizike u nacionalnom željezničkom sustavu te prepoznaje koji su od njih najvažniji tj. rangira ih prema prioritetu;
- utvrđuje sve relevantne podatke i dokaze unutar SMS-a željezničkog prijevoznika/upravitelja infrastrukture o učinkovitosti upravljanja rizicima s kojima se oni suočavaju, kao i kod subjekata nadležnih za održavanje (ECM) i centara za osposobljavanje strojovođa;
- osigurava osoblje sposobno za provedbu nadzora SMS-a i ocjenu rizika, a temeljem uspostavljenog sustava upravljanja kompetencijama;
- utvrđuje i analizira informacije iz različitih izvora informacija o sigurnosti željezničkog sustava potrebne za prosudbu radi donošenja odluka na temelju procjene rizika;
- donosi kvalitetna obrazloženja za svoje odluke (na temelju procjene rizika) o tome što se nadzire, što ne i koji su prioriteti;
- uzima u obzir i druge relevantne informacije za nadzor (osim onih na temelju procjene rizika), a naročito one koji se temelje i na prijavama građana,
- utvrđuje prioritete nadzora (i učestalost nadzora) kod upravitelja infrastrukture/željezničkih prijevoznika/ECM-a/centara, a posebno kada se traži pojačan

nadzor neposredno nakon izdavanja uvjerenja o sigurnosti/jedinstvene potvrde o sigurnosti ili nakon istražnih postupaka.

Utvrđivanjem rizika moguće je donositi proporcionalne i ciljane odluke o tome što nadzirati i kako to najbolje činiti. Pored toga, razumijevanje rizika omogućuje Agenciji da što učinkovitije razmjenjuje informacije sa susjednim tijelima nadležnima za sigurnost (NSA-ima) po pitanju sigurnosti željezničkog sustava te da se u tom sklopu razmotre poboljšanja koja se mogu postići uz raspoloživa financijska sredstva. Razumijevanje sigurnosnih ciljeva početna je točka za sve pojedinačne nadzore kao i razradu mjesečnih i godišnjih planova inspekcijskih nadzora.

Agencija kod procjene općih rizika vodi računa da se ovi rizici previše ne razlikuju od onih rizika koje je utvrdio nacionalni upravitelj infrastrukture (HŽ Infrastruktura d.o.o.), a prema potrebi i ostali sudionici u željezničkom sustavu. Ukoliko se utvrdi da u tom pogledu postoje znatna odstupanja, Agencija će preispitati svoju Strategiju nadzora i provesti ponovnu procjenu rizika (minimalno tijekom godišnjeg preispitivanja Strategije). Očekuje se da upravitelj infrastrukture i Agencija imaju slično shvaćanje razine ukupnog rizika na razini nacionalnog željezničkog sustava.

Za ocjenu sposobnosti različitih subjekata/organizacija u željezničkom sustavu (prijevoznika/upravitelja infrastrukture/ECM-a) za upravljanje rizicima važno je da Agencija može putem nadzora utvrditi koliko su učinkoviti sustavi upravljanja sigurnošću u nadziranim organizacijama. U tom cilju Agencija će kroz svoj sustav upravljanja kompetencijama osigurati zapošljavanje obučanih i sposobnih inspektora i osoblja koje provodi nadzor/audite SMS-a sukladno zahtjevima kako je utvrđeno člankom 6. Uredbe (EU) 2018/761 .

b. Željeznička vozila

U sklopu nadzora SMS-a i inspekcijskog nadzora potrebno je posebnu pozornost usmjeriti na vozila koja su starija preko 30 godina i pri kraju su životnog vijeka. Elementi Programa nadzora zahtijevaju posebnu pažnju i adekvatan nadzor rizika (detaljnije procjene rizika od strane željezničkih prijevoznika/upravitelja infrastrukture). Održavanje starih vozila traži i potrebna poboljšanja i odgovarajuće modernizacije – rekonstrukcije koje moraju biti kvalitetno planirane, o čemu Agencija mora imati pravovremena saznanja kako bi se na vrijeme utvrdili i proveli svi potrebni postupci odobrenja za puštanje u uporabu/stavljanje na tržište takvih vozila.

U sklopu ovog elementa posebno je potrebno voditi računa o postupcima održavanja vozila koje provodi ECM, a posebno kroz sustavne nadzore od strane Agencije kao i dosljedne primjene regulative kod certificiranja novih i održavanja postojećih ECM-a.

c. Infrastrukturni podsustavi

Značajan dio infrastrukturnih podsustava zahtijeva veliku pozornost u pogledu tekućeg održavanja i zamjene zastarjele opreme. Elementi Programa nadzora i dalje zahtijevaju poseban fokus nadzor glede tekućeg održavanja i zamjene zastarjele opreme, pogotovo za relativno velik broj nezaštićenih željezničko-cestovnih prijelaza u razini (u nastavku: ŽCP).

Posebnu pozornost kod ovog elementa Strategije treba biti na procjenama rizika postojećih ŽCP-a te dosljednoj primjeni sigurnosnih zahtjeva za njihovo puštanje u uporabu sukladno Zakonu i ostaloj sigurnosnoj regulativi. Upravitelj infrastrukture mora kroz svoj SMS utvrditi sve sigurnosne aspekte prometno-upravljačkog i signalno-sigurnosnog podsustava i njegovih sastavnih dijelova, a posebno utvrditi jasnu strategiju održavanja postojećih i uvođenja novih ŽCP-a.

U sklopu ovog prioriteta Agencija će, u sklopu izdavanja odobrenja za puštanje u uporabu, biti fokusirana na dosljedno ispunjavanje svih sigurnosnih zahtjeva za rekonstruirane podsustave i/ili njihove dijelove, što se naročito odnosi na neovisne sigurnosne analize sklopova i dijelova koji se ugrađuju u ŽCP-e (posebno vezano za sigurnosnu integraciju ŽCP-a rekonstruiranih na temeljima starih sklopova/dijelova uz integraciju novih sastavnih dijelova/sklopova) što se dokazuje s neovisnim „EZ“ potvrdama o sukladnosti koje izdaju neovisna tijelo (DeBo/NoBo).

d. Subjekti nadležni za održavanje (ECM)

Kada starost željezničkog vozila prelazi 30 godina, što ne bi trebalo predstavljati sigurnosni problem dokle god je vozilo održavano na način da su svi povezani rizici pod kontrolom i nadzorom, elementi Programa nadzora zahtijevaju posebnu pažnju oko nadzora radionica vezano za održavanje starih vozila te funkcija održavanja sukladno Uredbi (EU) br. 2019/779⁵ kao i iskustva oko primjene zajedničke sigurnosne metode prema Uredbi (EU) 1078/2012⁶.

e. Zajednički sigurnosni pokazatelji (CSI)

Agencija je, sukladno Zakonu, obvezna svake godine u sklopu Godišnjeg izvješća dostaviti Vladi, između ostalog, i podatke o zajedničkim sigurnosnim pokazateljima temeljem izvješća o sigurnosti upravitelja infrastrukture i željezničkih prijevoznika.

Elementi Programa nadzora zahtijevaju posebnu pažnju glede svakog od iskazanih pokazatelja u pogledu određivanja korektivnog djelovanja i unapređivanja SMS-a kod upravitelja infrastrukture i željezničkih prijevoznika. U sklopu toga posebno je potrebno u sklopu nadzora SMS-a djelovati na razvoj i unapređenje nacionalnih pokazatelja. Sigurnosni pokazatelji važan su element sigurnosnih mjerenja i iskazivanja stanja sigurnosti te ostvarenja sigurnosnih ciljeva unutar SMS-a. Agencija se treba posebno oslanjati na predkazivače nesreća kod donošenja odluka utemeljenih na procjenama rizika kod svih subjekata nadzora.

⁵ Provedbena uredba Komisije (EU) 2019/779 od 16. svibnja 2019. o utvrđivanju detaljnih odredbi o sustavu izdavanja ovlaštenja subjektima nadležnima za održavanje vozila na temelju Direktive (EU) 2016/798 Europskog parlamenta i Vijeća te o stavljanju izvan snage Uredbe Komisije (EU) br. 445/2011 (Tekst značajan za EGP.); OJ L 139I, 27.5.2019, p. 360–389

⁶ Uredba Komisije (EU) br. 1078/2012 od 16. studenoga 2012. o zajedničkoj sigurnosnoj metodi za kontrolu koju će primjenjivati željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture nakon izdanog rješenja o sigurnosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom i rješenja o sigurnosti za obavljanje usluga željezničkog prijevoza te subjekti nadležni za održavanje Tekst značajan za EGP; OJ L 320, 17.11.2012, p. 8–13

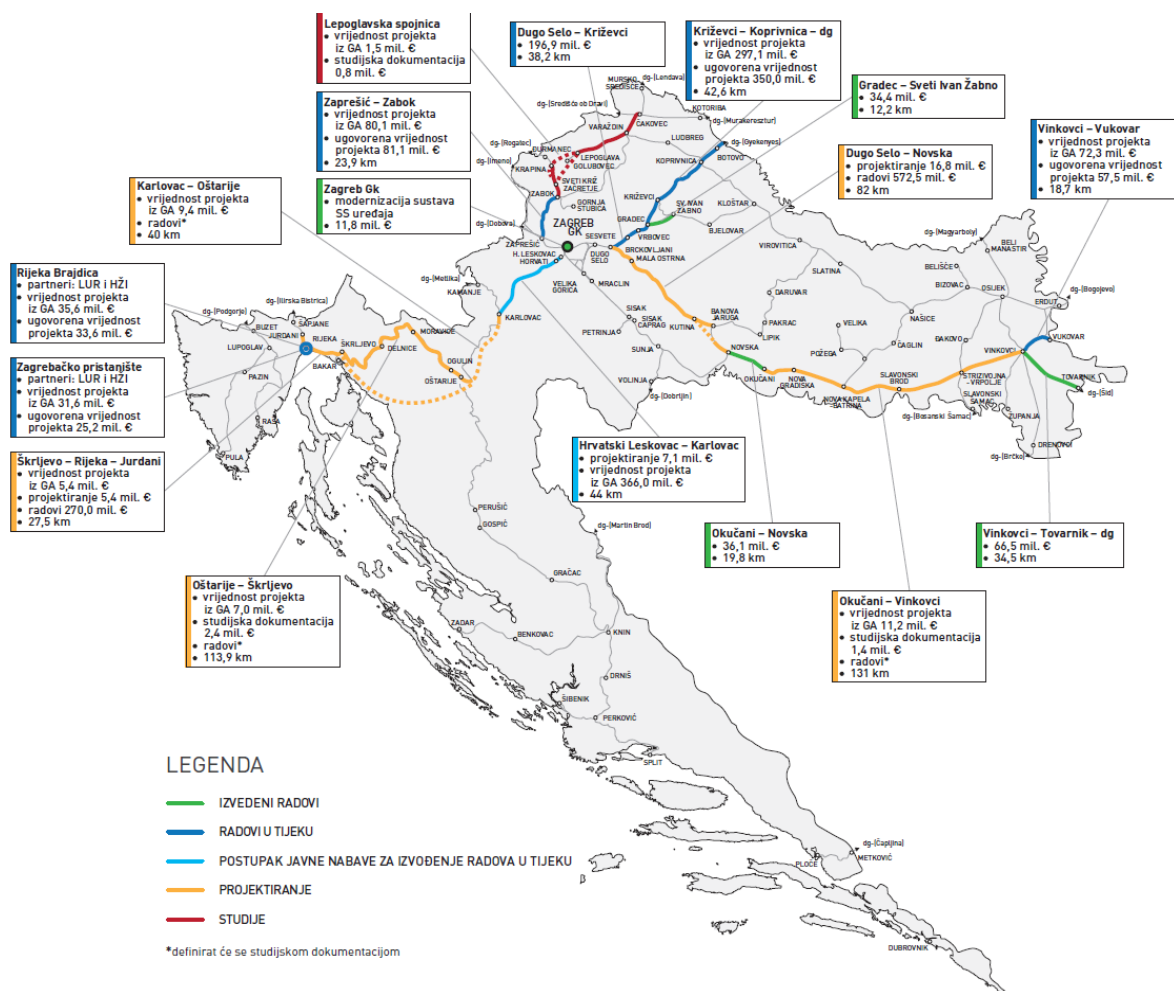
8.3. Unutarnji nadzor SMS-a

Primjena zajedničkih sigurnosnih metoda (CSM) kod nadzora sustava upravljanja sigurnošću (SMS) kod željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastruktura pojašnjeni su kroz poglavlja 6.3 (Nadzor sustava upravljanja sigurnošću kod upravitelja infrastrukture) i 6.1 (Nadzori sustava upravljanja sigurnošću kod upravitelja infrastrukture).

8.4. Sudjelovanje i implementacija EU projekata

Sudjelovanje u EU projektima poglavito se odražava kroz aktivnosti odobrenja za puštanje strukturnih podsustava u uporabu projektiranih i izvedenih od strane upravitelja infrastrukture, a financiranih sredstvima EU (slika 5.).

Slika 9 – Pregled projekata modernizacije pruga financiranih sredstvima EU fondova (HŽI d.o.o.)



9. Kultura sigurnosti

9.1. Razvoj sigurnosne kulture

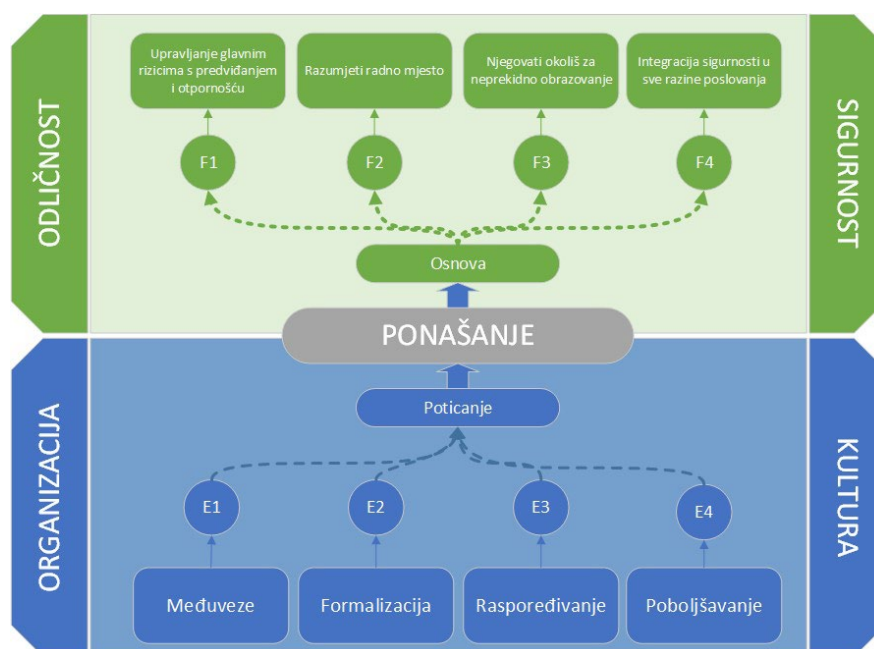
ASŽ je u proteklom periodu poticala i pratila razvoj sigurnosne kulture unutar sektora, prvenstveno kod upravitelja infrastrukture, željezničkih prijevoznika i subjekata nadležnih za održavanje (ECM). Model za koji se zauzimamo je onaj koji je utvrdila i promovira ERA.

Model razvoja kulture sigurnost (Slika 6) se sastoji od dvije komponente: **temelja željezničke sigurnosti**, koji mora biti ispunjen od strane dionika željezničkog sustava kako bi održavao sigurnost i osigurao njezinu provedbu i stvaratelja tj. **poticatelja kulture**, koji oblikuju i kreiraju organizacijsku kulturu.

Temelji sigurnosne kulture predstavljaju pet sveobuhvatnih principa, zasnovanih na karakteristikama željezničkog sektora i na postojećoj kulturi sigurnosti – **(F1) upravljanje glavnim rizicima s predviđanjem i otpornošću**, **(F2) razumjeti radno mjesto**, **(F3) njegovati okoliš za neprestano obrazovanje** i **(F4) integracija sigurnosti u sve razine poslovanja**.

Temelji željezničke sigurnosti oslanjaju se na principu ergonomije aktivnosti, koja razlikuje zadatak (propisani rad: očekivani rezultati na osnovi definiranih uvjeta) od aktivnosti (učinak – efektivan rad: uočeni rezultati na osnovi realnih uvjeta). Aktivnosti se pažljivo planiraju na način da se predviđaju štetne situacije.

Slika 9 – Model razvoja kulture sigurnosti



Potrebna je ljudska fleksibilnost i kreativnost kako bi se suprotstavili neočekivanim situacijama i kako bi održali funkcioniranje sustava.

Organizacijska kultura razvija se kroz različite elementarne aktivnosti unutar organizacije. Razlikujemo četiri poticatelja – stvaratelja kulture, koji oblikuju organizacijsku kulturu, kroz **(E1) interaktivni pristup**, gdje sudionici realizacije kulture na svim organizacijskim razinama izmjenjuju mišljenja kroz formalni i neformalni dijalog, potičući pri tome međusobno uvažavanje i usklađivanje, sporazumijevanje i očekivanja. Na temelju takvog razumijevanja sigurnosti, organizacija kreće u **(E2) formalizaciju** kroz distribuciju zadataka, uloga i odgovornosti, opisivanje procedura i pravila. Na **(E3) razini raspoređivanja (širenja)** organizacijskih ciljeva kulture, pravila i procedure se provode kroz razne forme informacija i obrazovanja. Kroz **(E4) poboljšanja**, organizacija će neprestano poboljšavati kulturu sigurnosti na svim razinama.

ASŽ je potpisnik Deklaracije kulture sigurnosti Europskih željeznica (engl. *The European Railway Safety Declaration* – u daljnjem tekstu: Deklaracija), koja je potpisana u sklopu "Railway Safety Summita", događanja koje je u organizaciji ERA-e i naše Agencije kao domaćina, održano u Dubrovniku od 10. do 12. travnja 2018. godine. Deklaraciju kao opća načela sigurnosne kulture ASŽ promiče unutar čitavog željezničkog sektora i to je trajni zadatak koji se planira kroz Program rada i razvoja Agencije.

9.2. Inicijativa sigurnosne kulture

U proteklom periodu ASŽ je tijekom nadzora sustava upravljanja sigurnošću (audita) kod upravitelja infrastrukture i željezničkih prijevoznika imala poseban fokus na ocjeni promocije sigurnosne kulture i provedbi odgovarajućeg modela sigurnosne kulture (zajedno s Deklaracijom) s obzirom na regulatorne obveze u kontekstu 4. željezničkog paketa.

Agencija je sudjelovala na Panelu HGK/HAKOM: „Liberalizacija tržišta željezničkog prijevoza u RH – u oči 10 godina od pojave novih teretnih željezničkih prijevoznika“.

U 2022. godini nastavila je stručnu suradnju s Hrvatskim društvom željezničkih inženjera (HDŽI) i u tom je smislu sudjelovala na trećoj radionici Akademije 21, dana 21. i 22. 10. 2022., kada je ravnatelj Agencije imao prezentaciju na temu „Koncept sigurnosti željezničkog prometa u Hrvatskoj“.

Suradnja sa HDŽI, a posebno kroz rad radionica Akademije 21 dobra je prilika za razmjenu iskustava s predstavnicima željezničkog sektora oko tema vezanih za sigurnost i interoperabilnost, razmatranje prakse primijene EU i nacionalnog zakonodavstva, te promociju i unapređenje regulatornog okvira.

9.3. Projekti i komunikacija

ASŽ tijekom 2022. godine nije imala posebnih projekata vezanih uz promociju i razvoj sigurnosne kulture već je učinak primjene sigurnosne kulture provjeravala tijekom nadzora sustava upravljanja sigurnošću kod željezničkih prijevoznika/upravitelja infrastrukture/ECM-a i na taj način je komunicirala sa sektorom.

10. Uvođenje sustava upravljanja kvalitetom

Zajednički okvir za procjenu (ZOP, eng. CAF – *Common Assessment Framework*) je model upravljanja potpunom kvalitetom (eng. *Total Quality Management*, TQM). Osmišljen je za uporabu u svim dijelovima javnog sektora, a primjenjiv je na nacionalnoj, regionalnoj (područnoj) i lokalnoj razini. Iako je ZOP razvijen u europskom kontekstu, može se primijeniti u svim javnim organizacijama u svijetu.

ZOP se temelji na pretpostavci da se izvrsni rezultati u području organizacijskih učinaka, odnosa s građanima/korisnicima, ljudskih resursa i utjecaja na društvo postižu na temelju vodstva usmjerenog na strategije i planiranje, zaposlenike, partnerstva, resurse i procese.

Slika 10 - Model ZOP-a koji objašnjava uzročno-posljedični odnos između organizacijskih čimbenika i rezultata rada



U kontekstu ZOP-a sustav upravljanja kvalitetom (SUK) formalizirani je sustav koji dokumentira procese, postupke i odgovornosti za postizanje politika i ciljeva kvalitete, odnosno ima za cilj poboljšanje i optimizaciju procesa, smanjenje troškova, bolje upravljanje ljudskim potencijalima te kontinuirano podizanje učinkovitosti tijela javne uprave.

S ciljem uvođenja sustava upravljanja kvalitetom Agencija se u travnju 2020. godine prijavila, a zatim u 2021. nastavila aktivnosti na implementaciji projekta Ministarstva pravosuđa i uprave: "Uvođenje sustava upravljanja kvalitetom u javnu upravu RH" financiranog iz Operativnog programa "Učinkoviti ljudski potencijali 2014.-2020." te je odabrana kao jedno od 118 pilot tijela.

Odlukom o Radnoj skupini za optimizaciju i standardizaciju poslovnih procesa u projektu "Uvođenje sustava upravljanja kvalitetom u javnu upravu RH", KLASA: 910-01/20-01/30, URBROJ: 515-06-01/2-20-7, od 25. svibnja 2020. godine, ministar uprave nominirao je zaposlenicu Agencije članom radne skupine za realizaciju aktivnosti Elementa 1. Optimizacija i standardizacija poslovnih procesa.

Osim benefita za Agenciju i njene zaposlenike, cilj Agencije je da uvođenje sustava upravljanja kvalitetom donose i brojne benefite za korisnike usluga. Korisnicima će izvršavanje aktivnosti s kojima se susreću tijekom određenih procesa biti znatno jednostavnije jer će broj fizičkih odlazaka u različite organizacije kao i broj potrebnih dokumenata biti uvelike smanjen.

Tijekom 2022. godine Agencija je sudjelovala u provedbi istraživanja među zaposlenicima u pilot tijelima ispunjavanjem primjerenih anketnih upitnika i u pripremnim edukacijama za implementaciju i primjenu Metodologije za optimizaciju i standardizaciju poslovnih procesa.

ANNEX: Progress with Interoperability

1. Lines excluded from the scope of IOP/SAF Directive (end of year)

1a	Length of lines excluded from the scope of application of the IOP Directive [km]	0
1b	Length of lines excluded from the scope of application of the SAF Directive [km]	0

Please provide the list of lines excluded:

2. Length of new lines authorized by NSA (during the reporting year)

2a	Total length of lines [km]	0
----	----------------------------	---

3. PRM adapted stations (end of year)

3a	PRM TSI compliant railway stations	0
3b	PRM TSI compliant railway stations - partial TSI compliance	0
3c	Accessible railway stations	0
3d	Other stations	1

4. Train driver licenses (end of year)

4a	Total number of valid European licenses issued in accordance with the Directive 2007/59/EC (as amended)	79
4b	Number of newly issued European licenses (first issuance)	79

5. Number of vehicles authorised under the interoperability Directive (EU) 2016/797 (during the reporting year)

5a	First authorisations (article 14(1)(a) Regulation (EU) 2018/545) - total	0
5aa	Freight wagons	0
5ab	Passenger coaches	0
5ac	Thermal or electric traction units	0
5ad	Self-propelling thermal or electric passenger trains	0

5ae	Special vehicles/OTM	0
5b	Renewed vehicle type authorisations (article 14(1)(b) Regulation (EU) 2018/545) - total	1
5ba	Freight wagons	0
5bb	Passenger coaches	0
5bc	Thermal or electric traction units	1
5bd	Self-propelling thermal or electric passenger trains	0
5be	Special vehicles/OTM	0
5c	Extended area of use authorisations (article 14(1)(c) Regulation (EU) 2018/545) - total	
5ca	Freight wagons	0
5cb	Passenger coaches	0
5cc	Thermal or electric traction units	0
5cd	Self-propelling thermal or electric passenger trains	0
5ce	Special vehicles/OTM	0
5d	New authorisations (article 14(1)(d) Regulation (EU) - total	0
5da	Freight wagons	0
5db	Passenger coaches	0
5dc	Thermal or electric traction units	0
5de	Self-propelling thermal or electric passenger trains	0
5df	Special vehicles/OTM	0
5e	Authorisations in conformity to type (article 14(1)(e) Regulation (EU) - total	20
5ea	Freight wagons	0
5eb	Passenger coaches	0
5ec	Thermal or electric traction units	10
5ee	Self-propelling thermal or electric passenger trains	10
5ef	Special vehicles/OTM	0

6. ERTMS equipped vehicles (total fleet, end of year)

6a	Tractive vehicles including trainsets equipped with ERTMS Level 1	12
----	---	----

6b	Tractive vehicles including trainsets equipped with ERTMS Level 2	0
6c	Tractive vehicles including trainsets – no ERTMS installed	0

7. Number of NSA staff (full time equivalent employees) by the end of year

7a	FTE staff involved in safety certification	2
7b	FTE staff involved in vehicle authorization	2
7c	FTE staff involved in supervision	10
7d	FTE staff involved in other railway-related tasks	3

Klasa: 001-02/23-04/03
Urbroj: 387-02/02-23-01

ASŽ za sigurnost željezničkog prometa
Croatian Railway Safety Agency
Radnička cesta 39 | HR-10000 | Zagreb | Croatia |