

Rad primljen: 11.05.2021.

Rad prihvaćen: 04.08.2021.

UDK: 351.749.6

656.2.08

Pregledni rad

SAOBRAĆAJNI SISTEM I ŽELEZNIČKA POLICIJA

Rezime: O značaju bezbednosti u saobraćaju se može uvek govoriti kao o aktuelnoj temi i problemu. Razvoj saobraćaja, saobraćajnih sredstava i saobraćajne infrastrukture, otvorio je vrata bezbednosnim pitanjima i potrebi za inoviranjem bezbednosne politike koju treba sprovesti u budućnosti. Veoma značajno pitanje je potreba za pozicioniranjem železničke policije kao institucije koja će imati zadatak da podiže bezbednosni nivo u železničkom saobraćaju. Dat je prikaz organizovanja železničke policije na nivou evropskih država uz analizu rada tih službi. U Republici Srbiji se bezbednošću železničkog saobraćaja bavi redovna policija, dok je u mnogim zemljama sveta za tu svrhu osnovana posebna železnička policija sa nadležnostima koje se odnose isključivo na železnički saobraćaj.

Ključne reči: bezbednost, saobraćaj, železnica, infrastruktura, policija.

Uvod

Sjedinjene američke države su zemlja sa najvećom i najdužom tradicijom postojanja železničkih policija u svetu. Sredinom 1800. godina, u SAD je formirana prva jedinica železničke policije. To je bio period razvoja železničke infrastrukture u Americi i period rapidne izgradnje pruga u ovoj državi. Prvobitna železnička policija u SAD se zvala „Pinkerton“, po njenom osnivaču Alanu Pinkertonu. Vremenom, železnička policija se profesionalizovala i razvijala i zapošljavala profesionalne agente čiji je zadatak bio briga o američkoj železničkoj infrastrukturi.

Železnička policija je odgovorna za zaštitu železničke imovine, objekata, prihoda i osoblja, kao i putnika i prtljaga koji su predmet železničkog transporta. Železnička policija je po različitim principima organizovana u različitim zemljama sveta. U nekim zemljama (poput naše) ne postoji specijalizovana železnička policija, već poslove železničke policije vrši redovna policija. U nekim zemljama, železnička policija funkcioniše kao posebna bezbednosna služba, sa svojim ovlašćenjima, ali i ograničenjima.

U SAD, železnička policija deluje samo u železnici prve kategorije, u Velikoj Britaniji poslove železničke policije vrši Britanska transportna policija koja

¹ Fakultet za pravo, bezbednost i menadžment “Konstantin Veliki”, Niš, milan.stankovic@konstantinveliki.edu.rs, <https://orcid.org/0000-0002-1397-8150>

deluje pri nacionalnoj transportnoj policiji. Kao što je već istaknuto, tradicija američke železničke policije je najduža. Razbojništvo na železničkoj infrastrukturi koje je teritorijalno bilo udaljeno od naseljenih centara, bilo je sve češća pojava. Na izgradnji železničke policije u SAD su zajedno radili detektiv Alan Pinkerton, koji se smatra rodonačelnikom železničke policije, Džon Meklalan, predsednik železnice Ohaja, Misisipija i advokat Abraham Linkoln (Flagenheimer, 2011, 14).

Pravno uređenje železničke policije ili Pinkertonove policije, kako se ova policija nazivala u SAD u to vreme, se obavljalo putem ugovora o putovanju. Kasnije, svaka železnica je počela da razvija svoja policijska postrojenja. Godine 1863. je osnovano Bratstvo lokomotivnih inženjera i nastaje čitava serija štrajkova železničkih radnika. U gušenju ovih štrajkova, Pinkertonova železnička policija je imala značajnu ulogu.

Železnička policija je imala nadležnosti i po pitanju krađa od strane železničkih radnika. Najskloniji krađama su bili kondukteri, koji su imali direktan kontakt sa novcem i imali priliku da stiču protivpravnu imovinsku korist. Severozapadna policijska agencija je osnovana 1855. godine koja je opsluživala šest železnica Srednjeg Zapada.

Pripadnici železničke policije imaju ovlašćenje da sprovode zakon i imaju ovlašćenja da hapse. Železnička policija deluje u skladu sa Federalnim Zakonom o kontroli kriminaliteta iz 1990. godine, koji predviđa „službenik železničke policije koji je sertifikovan ili angažovan kao policajac prema zakonima bilo koje države, mora u skladu sa propisima koje je izdao američki sekretar za saobraćaj, biti ovlašćen da sprovodi zakone bilo koje države u kojoj železnički prevoznik poseduje imovinu“.

Ovlašćenje pripadnika železničke policije je u obimu ovlašćenja policijskog službenika ovlašćenog prema zakonima te jurisdikcije. Železnički policajci raspoložu opštim ovlašćenjima, ali su ograničeni na imovinu železnice. U američkom zakonodavstvu, železnički policajci se smatraju sertifikovanim policajcima. U državi Virdžiniji, genarlni direktor železnice ima ovlašćenje da postavlja i razrešava članove železničke policije.

Poglavlje XXI - pitanje bezbednosti

Pojam transevropskih mreža se prvi put pojavio krajem osamdesetih godina prošlog veka kroz ideju stvaranja jedinstvenog tržišta. Jedinstveno tržište je bilo ideal koji je valjalo postići zbog nesmetanog kretanja ljudi, roba, usluga i kapitala (Dašić, Ratković, 2022). Transevropske mreže su potencijal koji je trebalo da postigne ekonomski rast i povećanje stope zaposlenosti u Evropskoj uniji, što treba još da pomogne stvaranju interoperabilnog nacionalnog mrežnog sistema (Ahmić, Bašinac, & Novalić, 2016).

Primenom pravne tekovine Dvadesetprvog poglavlja, Evropska unija je obezbedila finansijsku pomoć u postupku izgradnje transevropske saobraćajne,

telekomunikacione i energetske mreže, kako bi se osigurala stabilnost snabdevanja energentima. Transevropsku mrežu čine:

- 1) Transevropska transportna mreža, koja podrazumeva drumski i intermodalni transport, plovne puteve, pomorske luke i mrežu brzih železnica.
- 2) Transevropska energetska mreža, koja se odnose na sektor električne energije i gasa.
- 3) Transevropska telekomunikaciona mreža, koja pokriva telekomunikacionu mrežu koja se uspostavlja kao uslužna delatnost.

Transevropske mreže unapređuju povezanost i interoperabilnost nacionalnih mreža i iskorišćavanje kapacitete nacionalnih tržišta, što ukupno doprinosi ekonomskom rastu, otvaranju novih radnih mesta. Bez razvoja jake infrastrukture, ne može doći do slobodnog protoka roba, kapitala, usluga i radne snage (Dašić, 2016; Dašić i dr., 2020).

Uloga transevropske mreže se ogleda u obezbeđivanju održive mobilnosti, što se postiže kombinacijom održive evropske konkurencije sa potrebama i interesima građana, s ujedno se obavlja i transport robe i putnika na tlu čitave Evrope. Na nivou Evropske unije je donesen plan modernizacije postojeće saobraćajne infrastrukture, putnih pravaca za sve vrste saobraćaja, gradnja nove saobraćajne infrastrukture u slabije povezanim regionima.

Transevropska energetska mreža se razvija na ideji ekonomične potrošnje energenata i smanjenja njene potrošnje po jedinici nacionalnog proizvoda, kao i smanjenja potrebne količine energije za ostvarivanje visokog nivoa indeksa ljudskog razvoja, koji je dostigao preko 0,9 procenata danas, što ukazuje na potrošnju koja je za 50 procenata umanjena u odnosu na potrošnju energije pre tri decenije (Dašić, Kovinić, 2020).

Do ove racionalizacije dolazi usled upravljačkog sistema koji raspolaže najsavremenijim energetske tehnologijama, ali predstavlja i rezultat poboljšanja kvaliteta upravljanja u ovoj oblasti, liberalizacije energetske tržišta, napredne regulative, napredne zaštite životne sredine i poboljšanja korišćenja raspoloživih kapaciteta.

Transevropska telekomunikaciona mreža tiče se distribucije srodnih usluga u okviru određenog programa zajednice. Potpomaže se upotreba visokih tehnologija u svim segmentima društvenog i privrednog delovanja, kako bi se obezbedio ekonomski rast, zapošljavanja i socijalne kohezije.

Prema izveštaju Evropske komisije, Republika Srbija je umereno pripremljena u oblasti transevropskih mreža. Srbija beleži određeni napredak u odnosu na preporuke iz 2016. godine vezano za gasni interkonektor sa Bugarskom i operativno planiranje i razvoj infrastrukture. Na Republici Srbiji je da poveća kapacitet osoblja, koje radi na transpoziciji, implementaciji i sprovođenju Transevropske pravne mreže.



Slika 1. – Obuhvat Klastera 4 – Zelena agenda i održiva povezanost

Izvor: „Pristupni pregovori Srbija – EU /

Presek stanja u svetlu nove metodologije proširenja EU“
https://preugovor.org/upload/document/pristupni_pregovori_srbija_eu_pr-esek_stanja_u_svet.pdf datum

Pitanje spoljne bezbednosne i odbrambene politike je u direktnoj nadležnosti Visokog predstavnika za spoljne poslove i bezbednosnu politiku Evropske unije. Poglavlje 31 je posvećeno spoljnom, bezbednosnom i odbrambenom politikom. Na nivou Evropske unije osnovana je Evropska služba za spoljnu akciju koja ima diplomatsku funkciju i treba da da podršku u radu visokom predstavniku. Takođe, poglavljem 31 se još, osim diplomatske aktivnosti, regulišu i zajedničke bezbednosne i odbrambene politike, restriktivne mere i politika naoružanja.

Zajednička odbrambena i bezbednosna politika Evropske unije ne podrazumeva uvođenje zajedničku vojsku Evropske unije. Na nivou unije stoji mogućnost obrazovanja snaga koje bi delovale razoružavajuće po određene militantne strukture, u cilju uspostavljanja mira na tlu Evrope (Milivojević, 2000. str. 19-20). Takođe, ove evropske snage imaju pravo da dejstvuju i u slučaju kršenja ljudskih prava, u slučaju nepoštovanja fundamentalnih demokratskih vrednosti i principa. Cilj bezbednosne politike Evropske unije podrazumeva podizanje stepena bezbednosti građana Evropske unije, upravljanje krizama i sprečavanje konfliktima, kao i sprečavanje ilegalne trgovine oružjem.

Saobraćajni sistem i bezbednost

Zakon o železnici („Službeni glasnik RS“ broj 41/2018) daje određenje javne železničke infrastrukture tako što u njen sastav ubraja prugu sa svim pripadajućim objektima, postrojenjima, uređajima i sličnim koji se nalaze u funkciji železničkog saobraćaja, kao dobro u svojini Republike Srbije, koje mogu da koriste železnički prevoznici i prevoznici za sopstvene potrebe pod jednakim uslovima. Istim Zakonom se daje određenje voznih železničkih sredstava, u koja se ubrajaju vučna, vozna i ostala vozila.

Pitanje bezbednosti navedene železničke infrastrukture i voznih železničkih sredstava treba posmatrati izolovano od pitanja bezbednosti

železničkog saobraćaja. Bezbednost železničkog saobraćaja predstavlja bezbednosnu materiju koja je regulisana drugim zakonskim aktima i bavi se pitanjem bezbednosti učesnika u železničkom saobraćaju. Polje bezbednosti koje se ovim radom izučava jeste pitanje bezbednosti železničke infrastrukture, kako na njoj, tako i unutar nje, odnosno bezbednost u voznim sredstvima za vreme trajanja transporta.

Aktuelnost ove teme se dokazuje činjenicom da se železnička infrastruktura, kako na nivou gradskih železnica, tako i međugradskih i internacionalnih, nalazi na sve češćem udaru terorističkih organizacija, organizovanih kriminalnih organizacija, migrantskih grupa i sličnih subjekata koji su podobni da naruše bezbednost na železničkoj infrastrukturi i u voznim sredstvima.

Da je železnička stanica pogodna teroristička meta, dokazuju i događaji iz 1968. godine koji su se dogodili u našoj državi, kad je na beogradskoj železničkoj stanici došlo do čak dve diverzije kojom prilikom su eksplodirale dve eksplozivne naprave. Četrnaest lica je povređeno od detonacije ove dve bombe, od kojih su njih dvoje ostali sa trajnim invaliditetima. U Tokiju se 1995. godine dogodio teroristički napad na tokijski metro primenom toksične supstance sarina, koju su izveli sledbenici apokaliptičkog kulta „Aum Shinrikyo“. Broj povređenih je bio izuzetno veliki i brojao je 1050 lica, od kojih je njih sedamnaest smrtno stradalo (Štrban, A. 2021, str. 12). U Madridu je 2004. godine došlo do serije napada na sistem javnog železničkog saobraćaja, kojom prilikom je stradalo 192 lica, a povređeno njih 2050. Eksplozije su se dogodile u četiri putnička voza, koji su putovali u jugoistočnom delu Madrida. U napadnutim vozovima su bili pretežno studenti i radnička klasa. Za terorizam je optužena baskijska separatistička grupa „ETA“.



Slika 2 – Teroristički napadi

Izvor: <https://www.aa.com.tr/ba/svijet/infografika-teroristi%C4%8Dki-napadi-u-evropi-od-2004-godine-/608008>

U skorijoj prošlosti, 2010. godine u moskovskom metrou je podmetnuta eksplozivna naprava od koje je život izgubilo 38 lica, a njih deset je ranjeno. Teoristički akt se dogodio u ranim jutarnjim časovima kad oko pola miliona stanovnika Moskve koristi podzemnu gradsku železnicu.

Upravo, navedeni slučajevi ukazuju na neophodnost podizanja nivoa bezbednosti na železnici, jer se železnica pokazala kao vrlo pogodna meta za napade. Na železničkim stanicama, naročito podzemnoj železnici, cirkuliše veliki broj lica, što automatski železničku infrastrukturu ubraja u tzv. kritičnu infrastrukturu sa visokim stepenom opasnosti od napada. Kao što je već navedeno, u nekim državama o redu i miru na železničkim stanicama se stara redovna policija, a u nekim sistemima je za tu priliku osnovana posebna železnička policija sa prinadležnošću održavanja reda i mira i preveniranjem nekih težih mogućih posledica, u smislu potencijalnih terorističkih napada i diverzija.

Trenutno, bezbednosna situacija na srpskim železnicama nije na zadovoljavajućem nivou. Gradski podzemni metro „Vukov spomenik“ nema plan evakuacije, nema adekvatnu protivpožarnu zaštitu i nema ispravan sistem za gašenje požara. Prema inspeksijskom nalazu protivpožarne komisije, beogradski laki metro nije dostupan za protivpožarno delovanje spasilačkih i vatrogasnih službi, ne raspolaže sa dovoljno opreme u slučaju izbijanja požara ili curenja opasnih materija, utvrđen je nedostatak boca sa kiseonikom, specijalnog šinskog vozila za gašenje požara, niti postoji prolaz za vatrogasno vozilo ni na stanici „Vukov spomenik“ ni za „Pančevački most“ (Krkobabić, V. 2015, 28-29).

Prema važećem Pravilniku o postupanju u slučaju nezgode ili nesreće na železničkoj infrastrukturi Republike Srbije („Službeni glasnik Železnice Srbije“ broj 35-61-87) u slučaju nastanka nesreće na delu pruge, postupa se u skladu sa Pravilnikom o istraživanju, evidentiranju, statističkom praćenju i objavljivanju podataka o nesrećama i nezgodama („Službeni glasnik RS“ broj 4/16). To u praksi konkretno znači da se blagovremeno mora izvršiti prijava nastale štete, preduzimanje neophodnih mera da se unesrećenima pruži potrebna pomoć, da se preduzmu sve mere sprečavanja nastanka novih i težih posledica, što se postiže obezbeđenjem i raščišćavanjem mesta nesreće, preduzimanje mera uviđajnog i istražnog postupka radi utvrđivanja pod kojim okolnostima je nesreća nastala. Uviđajem se posebno utvrđuje vreme i mesto nastanka nesrećnog događaja, neposredni učesnici u radnji koja je proizrokovala nesreću uz utvrđivanje šta su oni činili u tom trenutku, obim i struktura nastale štete sa opsiom posledica nastale štete, uzrok nastanka nezgode, utvrđivanje odgovornosti za nastalu nesreću i davanje predloga mera sa bezbednosnim preporukama za sprečavanje nastanka novih ili sličnih nesreća i nezgoda.

Bezbednosni rizici koji se javljaju u železničkoj infrastrukturi i saobraćaju su sledeći: 1) sudari dva železnička vozila; 2) sudar železničkog vozila sa preprekom slobodnog profila; 3) iskliznuće železničkog vozila; 4) nesreća na pružnim prelazima; 5) nesreće sa smrtnim ishodom nastale železničkim vozilima u pokretu i 6) požar.

Istraga se mora vršiti u slučajevima: 1) izbegnuća sudara dva železnička vozila; 2) izbegnuća sudara železničkog vozila sa preprekom slobodnog profila; 3) slomljenih šina; 4) izvijanja i deformacija koloseka; 5) pogrešnog

usmeravanja signalnih znakova; 6) prolaska pored signala koji zabranjuje dalju vožnju uz prolazak opasne tačke; 7) prolaska pored signala koji zabranjuje dalju vožnju bez prolaska opasne tačke; 8) loma točkova na železničkom vozilu i 9) loma osovine na železničkom vozilu.

Istragu nesrećnog događaja, prema pozitivnom Pravilniku o istraživanju, evidentiranju, statističkom praćenju i objavljivanju podataka o nesrećama i nezgodama, sprovode upravljač i prevoznik. Oni preko zajedničke komisije, zahtevaju podatke o svim relevantnim licima, od kojih dobijaju informacije o dokumentaciji i evidenciji elektronskih medija. Oni neposredno mogu da pristupe licu mesta nesreće, mogu neposredno imati uvid u železničko vozilo ili njegove delove, do tovara koji je bio prevožen u trenutku nesreće, do krhotina, mogu neposredno zadržavati dokaze kako bi se kontrolisalo eventualno uklanjanje tragova ili delova vozila, mogu ispitivati svedoke i učesnike u nesrećnom događaju i pribaviti sve spise koje vlasnik, upravljač, prevoznik, imalac vozila, lice zaduženo za održavanje ili je proizvođač vozila koje je učestvovalo u nesreći.

Istražna komisija je u obavezi da u što kraćem roku, koji ne bi smeo biti duži od 15 dana, sačini zapisnik o nastaloj nesreći. Sam istražni postupak mora biti okončan najkasnije u roku od 30 dana. Ako je nesreća imala internacionalni karakter i ako su u njoj učestvovali ne samo domaći, već i inostrani akteri, onda je rok za okončanje istrage 60 dana. O svim nezgodama i nesrećama se vodi evidencija kroz Knjigu evidencija i nesreća.

Železnička policija – evropska iskustva

Railpol je železnička policija, osnovana u formi međunarodnog udruženja policijskih organizacija, koje ima zadatak kontrolu vlada odgovornih za policiju na železnici u zemljama Evrope. Ciljevi ovog udruženja su unapređenje i intenziviranje međunarodne železničke policijske saradnje, otklanjanje pretnji, garantovanje efikasnih mera protiv prekograničnog kriminala i veza policijke i železničke saradnje.

Evropska železnička policija je osnovana 2004. godine, a nastala je iz potrebe za međunarodnom saradnjom sa policijskim partnerima koji vrše svakodnevne policijske aktivnosti. U železničkom sektoru je u tom periodu došlo do značajnog opadanja nivoa bezbednosti u zemljama Evrope. Elementni potpisanog Lisabonskog sporazuma iz 2007. godine su između ostalog predviđale slobodno i neometano kretanje svih stanovnika Evropske unije. To slobodno kretanje se zaista može neometano odvijati ukoliko se obezbedi pravo na slobodu, sigurnost i pravdu. Pretnju slobodi predstavljaju sve češći vandalski akti po železnički stanicama, graničnim prelazima, međunarodnim kupeima, organizovano kretanje migrantskih grupa, organizovane kriminalne grupacije, grupacije koje se bave trgovinom ljudima, drogom, oružjem i tome slično. Svim ovim vandalskim, migrantskim i kriminalnim grupacijama, železnica služi kao

sredstvo transporta. Teroristi koriste logističke baze, puteve i železničke trase da putuju širom Evrope.

U okviru evropske železničke policije *Railpol* deluje nekoliko radnih grupa koje se bave specifičnim temama i problemima, a koje služe za razmenu operativnih informacija i tehnika. Železnička policija je simbol javno – privatnog partnerstva i doprinosi ostvarenju saradnje sa subjektima u železničkom saobraćaju i međunarodnim organizacijama za sprovođenje zakona, policijskim mrežama koje štite fizičku infrastrukturu železnice po celoj Evropi. U okviru *Railpol*a se odvija jedna permanentna saradnja svih subjekata koji čine ovo udruženje, čime se osigurava efikasnost u primeni mera koje ono predlaže. *Railpol* u navedenom kontekstu predstavlja čvrstu platformu za prekograničnu saradnju u oblasti sprovođenja zakona koji regulišu materiju bezbednosti železničkog saobraćaja. *Railpol* ima aktivne članove i uživa punu podršku Evropske unije.

Railpol je operativno udruženje, koje sprovodi operativne aktivnosti. Operativne aktivnosti ovog udruženja su strogo profesionalne, sa visokim stepenom efikasnosti u postizanju ciljeva. Tokom 2021. godine, *Railpol* je sproveo nekoliko dana akcijskog rada na železnici Evrope, kroz tzv. „Nedelju železničke akcije“. Tom prilikom se radilo na specifičnoj temi suzbijanja violentnog ponašanja, transport droga i opojnih supstanci, pronalaženju eksplozivnih naprava na železničkoj infrastrukturi, legitimisanje i proveravanje sumnjivih putnika i tome slično. Pored navedenog, akcija je takođe ispratila bezbednost na pružnim prelazima, bezbednost učenika koji pohađaju škole u bilizini železničke infrastrukture, alkotestiranje zaposlenih na železnici, provera kritične infrastrukture, posebno izučavanje bezbednosti transporta opasnih supstanci. Navedene pojave na železnici su posmatrane u kontekstu otežanih uslova diktiranih od strane pandemije virusa COVID 19, koji je u velikoj meri uslovio promenu u uobičajenom radu i delovanju železnice.

Takođe, sprovedena je i velika akcija kontrole javnog reda i mira na železnicama unutar Evropske unije. Aktivirana je mreža za informisanje u realnom vremenu dok je trajalo Evropsko prvenstvo u fudbalu. Cilj ove mreže je informisanje svih evropskih zemalja o kretanju i ponašanju navijača koji su pratili Evropsko prvenstvo, a koji koriste usluge železničkog saobraćaja. Mreža je podesna i za praćenje stanja pri većim železničkim nesrećama i nezgodama.

Zajedničkom akcijom *Raipol* je posebnu pažnju posvetio kritičnoj infrastrukturi i prevozu naorčito opasnih supstanci. Uočavano je ponašanje putnika i njihov senzibilitet prema kritičnoj infrastrukturi železnice. Uočene su ozbiljne opasnosti koje mogu ugrožavati bezbednost putnika u železničkom saobraćaju, te je konstatovana potreba za podizanjem svesti putnika o bezbednosti, njihovom edukovanju u cilju njihovog bezbednijeg ponašanja. Na sprečavanju neželjenih posledica i tragedija je intenzivno radilo oko 25 hiljada železničkih policajaca i oko 2.800 članova partnerskih organizacija. Izvršeno je preko 4 hiljade provera kritične infrastrukture. 13 hiljada pružnih prelaza i 541 voz koji je prevezio opasne supstance. Sprovedeno je 474 mera u kontaktu sa putnicima.

Railpol čine 22 nacionalne policijske organizacije iz celog sveta i to: Austrije, Belgije, Bugarske, Češke, Francuske, Nemačke, Grčke, Mađarske, Italije, Litvanije, Portugala (koji ima dve organizacije – Nacionalnu gardu i Policiju), Rumunije, Srbije, Slovačke, Slovenije, Španije, Švajvarske (koja ima dve organizacije – graničnu i policijsku), Holandije, Ujedinjenog Kraljevstva i SAD (koje imaju dve organizacije – transportnu policiju i policiju).

Fenomen železničke policije van Evropskog tla

U Brazilu još od 1852. godine postoji posebna Federalna železnička policija. Osnovana je dekretom cara Don Pedra Drugog. Smatra se najstarijom železničkom policijom u svetu. U Kanadi je železnička policija osnovana 1900. godine, sa zadatkom saradnje sa opštinskim, saveznim i pokrajinskim policijskim službama. Bavila se krađama na železnici, sprečavala je vandalska ponašanja, sabotaže i železničke štrajkove. Specijalno odeljenje kanadske železničke policije se bavio pitanjem migranata iz Kine, koji su tih godina dolazili u Kanadu. Njihov tretman nije bio na zavidnom nivou, već su bili držani u nekom obliku savremenog ropstva (Marquis, 1993, 134-135). Redovna policija, u odnosu na železničku, ima zadatak da sprovedi zakone i obavlja sve one bezbednosne poslove koji nisu u direktnoj vezi sa železničkom imovinom. Poslovi koji se tiču vandalskog ponašanja na železničkim infrastrukturnim objektima pripadaju železničkoj policiji, koja se zbog svoje organizacione i kadrovske inferiornosti, može obratiti redovnoj policiji za pomoć.

U Kini su sva pitanja koja se tiču u nadležnosti Ministarstva železnice. Železnička infrastruktura Kine je u svojini ovog Ministarstva, a uloga železničke policije je obezbeđenje glavnih železničkih saobraćajnica i železničkih stanica. Takođe, u njihovoj nadležnosti je sankcionisanje prekršaja napravljenih na železničkoj infrastrukturi. Železnička policija u Kini ima karakter civilne policije, što predstavlja njeno specifično obeležje. Nalazi se pod komandom Centralne vlade Kine. Železnička policija predstavlja „entitet mešovite prirode“ i predstavlja ujedno i državnu agenciju i privatnu korporaciju. Jedna železnička policija može imati nadležnosti u više regiona.

U Indiji se zaštitom bezbednosti železnica bave Železničke zaštitne snage i Vladina železnička policija. Železničke zaštitne snage su bezbednosne snage koje se nalaze u vlasništvu Železnica Indije, Ministarstva železnice i Vlade Indije. Osnovana je 1957. godine, na osnovu predloga Parlamenta radi bolje i efikasnije zaštite bezbednosti železničke imovine i generalno bezbednosti na železnicama. Nadležnosti Železničkih zaštitnih snaga Indije su pretraživanje, lišavanje slobode, vođenje krivičnih istraga za krivična dela protiv imovine Železnica Indije. Za krivična dela koja nisu usmerena protiv železničke imovine, nadležna je Železnička policija, kao i državna policija.

Zaposleni u Železničkim zaštitnim snagama su ujedno zaposleni i u indijskoj Službi za zaštitu železnice i moraju imati položen ispit za rad u državnoj službi. Generalni direktor zaštitnih snaga je po statusu viši službenik indijske Policije.

U redu zaposlenih se nalaze podinspektori i policajci. Svi oni moraju imati položen ispit za rad u policiji (Srivastava, 2020, 19).

U ulozi Pakistanu ne postoji posebna železnička policija, već zaštitu železničke infrastrukture vrši redovna policija.

U SAD se pitanje železničke policije uređuje članom 1704. Zakona o kontroli kriminala iz 1990. godine. Prema odredbama ovog člana, službenik železničke policije, koji je sertifikovan ili angažovan kao policajac prema zakonima bilo koje američke države, mora biti ovlašćen da sprovodi zakone u cilju zaštite železničke imovine. Ovlašćenja železničkog policajca su u obimu policijskog službenika. U nekim zemljama SAD, železnička policija ima opšta policijska ovlašćenja, dok u Kaliforniji, oni imaju ovlašćenja samo u odnosu na imovinu železnice.

Takođe, nemaju u svim američkim državama železnički policajci isti status. Njihov status direktno zavisi od odluke guvernera države. U ta statusna ovlašćenja se ubraja pravo na hapšenje, pravo na implementaciju zakona na i u blizini železničke infrastrukture, staranje o zaštiti železničke imovine i tome slično (Todd, 2020, 204). Železnički policajci uglavnom imaju status sertifikovanih policajaca, mirovnih službenika ili specijalnih agenata železničkih kompanija. U Virdžiniji ovlašćenja imenovanja pripadnika železničke policije pripadaju predsedniku železnice.

U nadležnosti železničkih policija su dela koja ugrožavaju bezbednost železnice, njene infrastrukture i korisnika njenih usluga. Tako na primer, železnička policija može da deluje u slučaju neovlašćenog zauzimanja železničke pruge, napada na putnike, terorističkih akata, izazivanje paljevina, ispisivanje grafita po voznim sredstvima i objektima u svojini železnice, vandalskog ponašanja, džeparenja putnika, prevara u vezi sa kupovinom voznih karti, pljačke ličnih prtljaga putnika, izazivanje incidentnih situacija, gde se ubrajaju i iskakanje iz šina, sudare železničkih vozni sredstava, nesreća na železničkoj infrastrukturi i incidentata sa opasnim supstancama koje su bile predmet prevoza.

Fenomen železničke policije

U većini zemalja sveta, kako onih razvijenih, tako i srednje razvijenih, formirane su posebne policijske službe sa ovlašćenjima koja se isključivo odnose na železnicu, bezbednost železničke infrastrukture, kao i putnika koji koriste usluge železničkog saobraćaja. Ovlašćenja se uglavnom ne odnose na samu bezbednost železničkog saobraćaja, već na bezbednost železničke infrastrukture, gde se ubrajaju objekti na železnici, železnička prevozna sredstva i putnike.

Pretežna ovlašćenja železničkih policija u svetu su uglavnom koncentrisana na aktuelne bezbednosne izazove, kao što su teroristički akti. U ne tako davnoj prošlosti, svet su potresali strašni teroristički akti, a mete su bile upravo železničke stanice i stanice podzemnih metroa, jer su pogodne zbog velikog broja lica koja prolaze i borave na njima. Takođe, treba spomenuti i migrantsku

krizu koja pogađa veći deo Evrope. Migranti, koji sami po sebi predstavljaju bezbednosni rizik, uglavnom borave na železničkim stanicama ili njihovim neposrednim blizinama. Tom prilikom, namerno ili iz nehata, nanose štetu železničkoj infrastrukturi, a ujedno predstavljaju opasnost i po putnike koji te stanice koriste. Najbolji primer koji ilustruje navedeni problem je beogradska železnička stanica, u čijoj neposrednoj blizini boravi veliki broj migranata. Da bi se prišlo samoj stanici, potrebno je proći kroz njihov ilegalni kamp koji su napravili u blizini stanice, što stvara osećaj nesigurnosti čoveku koji prilazi železničkoj stanici. Takođe, i na samoj stanici se mogu primetiti veće ili manje grupe migranata koje se često međusobno obračunavaju i deluju uznemirujuće. Dakle, samo njihovo neovlašćeno okupljanje na železničkoj stanici i njenoj neposrednoj blizini, predstavljaju dovoljan razlog za delovanje policijskih službi.

U Republici Srbiji ne postoji specijalizovana železnička policija, već poslove održavanje reda i mira na železničkim infrastrukturnim objektima obavlja redovna policija. Tu se može postaviti vrlo osnovano pitanje koliko redovna policija može i ima kapacitet da obavlja i tu funkciju održavanja reda i mira na železničkim postrojenjima. Poznato je da redovna policija u Srbiji nema dovoljno ljudstva i kadrovskog potencijala koji bi mogao da zadovolji potrebe njenog rada. Stoga, postoji opravdana sumnja da redovna policija, usled prioriternih zadataka koje ima, neće biti u mogućnosti da isprati red i mir na železničkim infrastrukturnim objektima.

Ovde svakako treba postaviti pitanje značaja pozicioniranja železničke policije u srpskom železničkom sistemu. Kad se govori o još jednoj organizacionoj jedinici koja bi bila pod jurisdikcijom Železnica Srbije, treba se osvrnuti i na aktuelno stanje u ovom preduzeću. Pružna infrastruktura je u stanju dotrajalosti, što otežava funkcionisanje međunarodnog železničkog saobraćaja. Otežavanja se ogledaju u veoma maloj brzini kretanja, od svega 30 kilometara na čas. Usled toga, Železnica Srbije trpi velike ekonomske gubitke. Takođe, i sama prevozna sredstva, lokomotive naročito, su stare i sa brojnim oštećenjima² koja direktno ugrožavaju bezbednost železničkog saobraćaja.

Ako se sagledaju svi ovi gubici i nedostaci na Železnicama Srbije, osnovano se postavlja pitanje da li bi bilo ekonomski opravdano uvoditi još jednu službu, službu železničke policije, koja bi bila na budžetu i teretu srpskih železnica. Sa aspekta bezbednosti, uvođenje železničke policije je opravdano iz razloga bezbednosnih izazova, kojih ima sve više.

² Prema pisanju nekih medija, jedan od velikih problema na srpskim lokomotivama je nedostatak retrovizora, koji otežavaju rad mašinovođa. Nedostatak retrovizora direktno ugrožava bezbednost železničkog saobraćaja, naročito pri manevrisanjima.

Umesto zaključka

Železnička policija je posebna policijska služba koja služi zaštiti imovine železnica, njene infrastrukture, prevoznih sredstava, obezbeđuje sigurnost putnika i njihovog prtljaga i preduzima preventivne mere u cilju suzbijanja terorističkih i diverzantskih aktivnosti u okviru železnica. Javila se dosta rano, početkom prošlog veka, kad je železnica doživela svoj puni procvat, naročito na američkom kontinentu. U SAD, železnica je oduvek imala poseban položaj, jer se povezivala sa nacionalnim identitetom, razvijala se i napredovala nekako paralelno sa razvojem i same Amerike. Prvobitno su bile samoorganizovane skupine, osnovane na bazi dobrovoljnosti, da bi vremenom postale visokoprofesionalizovane policijske jedinice, koje deluju pri železnicama ili ministarstvima posvećenim radu železnica.

Iz dosadašnje prakse rada železničkih policija, može se primetiti da su one vrlo efikasne u svom radu, da su, u onim zemljama u kojima postoje, podigli nivo bezbednosti železničke infrastrukture i korisnika železničkih usluga i da su opravdale razloge njihovog osnivanja. Samo na nivou evropske *Railpol* policijske organizacije, sproveden je niz kvalitetnih operacija kojima su sprečeni teroristički akti, nedozvoljena trgovina narkoticima, belim robljem i oružjem i stalo se na put drugim kriminalnim radnjama.

Argumenti za uvođenje železničke policije su brojni i jasni. Železnička policija rasterećuje redovnu policiju u njenom radu jer preuzima neuralgične tačke, a to su železnička postrojenja koja su često mesta na kojima se odvijaju nezakoniti poslovi. Nadzor, koji permanentno sprovodi železnička policija onemogućuje da se i na trenutak odigra neka neželjena situacija i da dođe do eventualnih problema. Koncentracija železničke policije je svakodobno usmerena na železnicu, njenu infrastrukturu, njenu bezbednost, kao i bezbednost putnika i prtljaga. Takođe i sama spoznaja o njenom postojanju deluje preventivno u odnosu na one koji planiraju da se ponašaju na način koji bi mogao da ugrozi opštu bezbednost.

Uprkos nespornim činjenicama koje ukazuju na značaj i potrebu železničke policije, autori iznose skepsu da li bi u ovom trenutku uvođenje železničke policije bilo produktivno u sistemu Železnica Srbije. Prvi razlog skepse je materijalne prirode i odnosi se na mogućnost finansijskog izdržavanja i ekonomske opravdanosti njenog rada, jer kao i svaka služba, železnička policija zahteva određena ulaganja u ljudstvo, tehniku, opreme i tome slično. Stanje Železnica Srbije nije na zavidnom nivou, te autori smatraju da dodatno opterećenje na budžet ne bi bilo ekonomski opravdano. Takođe, postoji i sumnja u način i kvalitet njene organizacije, ukoliko bi bila osnovana, kao i u opasnost od eventualne korupcije i drugih bezbednosnih izazova koji bi se pred srpskom železničkom policijom mogli naći.

Ono što predstavlja realan bezbednosni rizik po srpsku železnicu jeste mogućnost pojave diverzija i terorističkih akata, u duhu evropske bezbednosne situacije. U prošlosti, za vreme Jugoslavije, naša država se sa tim problemom

već susrela. Da li će se naša zemlja naći na agendi terorističkih organizacija, nije poznato, ali da se može govoriti o potencijalnom riziku, to svakako. Stoga, ako već ne postoje mogućnosti za uvođenjem specijalizovane železničke policije, treba razmišljati o intenzivnijim aktivnostima redovne policije na železničkim infrastrukturnim objektima, kao što su železničke stanice, važna čvorišta, železnički mostovi, pružni prelazi i tome slično.

Literatura:

1. Flagenheimer, M. (2011) Sanford Garelik, Former Mayoral Candidate, Dies at 93“, *New York Times*.
2. Dašić, D., Ratković, M. (2022) Safety at sports events as a condition for the implementation of marketing potential. In: Dašić, D. (ed) scientific monograph *Security aspects of modern society-implications and possibilities*, Faculty of Law, Security and Management Nis, pp.495-512.
3. Dašić D, Živković D., Vujić T. (2020) Rural tourism in development function of rural areas in Serbia. *Economics of Agriculture*, Year 67, No. 3, 719-733. doi:10.5937/ekoPolj2003719D
4. Дашић Д. (2016) Брендирање места и/или дестинација, *Култура*, бр. 152, 377-393, doi: 10.5937/kultura1652377D
5. Дашић Д., Марина К. (2020) Утицај фискалне политике на раст индустријске производње у Србији у периоду 2010-2017. *Култура полиса*, бр 41, год XVII, 577-589, УДК 338.53(497.11); <https://kpolisa.com/index.php/kp/article/view/147>
6. Марковић, Ј., & Радошевић, И. (2014). Promotion of sports-recreation and tourism organization. *SPORTS, MEDIA AND BUSINESS*, 1(1), 32–39. Retrieved from <http://www.smb.edu.rs/index.php/smb/article/view/72>
7. Ахмић, Д., Башинац, И., & Новалић, Б. (2016). Infrastructure characteristics as an important factor of sustainable development of sports tourism. *SPORTS, MEDIA AND BUSINESS*, 2(2), 25–29. Retrieved from <http://www.smb.edu.rs/index.php/smb/article/view/85>
8. Krkobabić, V. (2015) „Problem rukovođenja bezbednosti i zaštite imovine „Železnica Srbije“ a.d. sa posebnim osvrtom na železnički čvor Pančevo“, *Kriminalističko – policijski univerzitet, Beograd*.
9. Marquis, G. (1993) „Policing Canada’s Century: A History of the Canadian Association of Chiefs of Police“, *University of Toronto Press*.
10. Milivojević, Z. (2000) „Evropske vojne snage“, *Međunarodna politika*, Beograd.
11. Srivastava, A. (2020) „MoS Railway Protection Force as „toothies“, demends more power for it“, *Economistimes Indiatimes*, New Delhi.
12. Stanković, M; Virijević – Jovanović, S; Alijević, A. (2022) „Pristupni pregovori Srbije i Evropske unije“, *Horizonti menadžmenta*, Niš.

13. Štrban, A. (2021) *Hemijski terorizam*, Univerzitet u Beogradu, Fakultet Bezbednosti.
14. Todd, B. (2020) *Arlington police chief to lead BNSF Pailway's police force*, CBS Arlington.

TRAFFIC SYSTEM AND RAILWAY POLICE

Abstract: The importance of traffic safety can always be discussed as a current topic and problem. The development of traffic, means of transport and transport infrastructure has opened the door to security issues and the need to innovate the security policy that should be implemented in the future. A very important issue is the need to position the railway police as an institution that will have the task of raising the safety level in railway traffic. An overview of the organization of the railway police at the level of European countries is given, along with an analysis of the work of those services. In the Republic of Serbia, railway traffic safety is dealt with by the regular police, while in many countries of the world a special railway police was established for this purpose with responsibilities that relate exclusively to railway traffic.

Key words: security, traffic, railway, infrastructure, police.