

ZAKON

O BEZBEDNOSTI I INTEROPERABILNOSTI ŽELEZNICE

I. UVODNE ODREDBE

Predmet zakona

Član 1.

Ovim zakonom uređuju se uslovi kojima se omogućava da železnica u Republici Srbiji bude bezbedna i interoperabilna u cilju nesmetanog odvijanja železničkog saobraćaja.

Bezbednost železnice, u smislu ovog zakona, obuhvata uslove koje ispunjava železnički sistem i železnički radnici, kao i druge uslove od značaja za ostvarivanje bezbednog i nesmetanog odvijanja železničkog saobraćaja.

Interoperabilnost železnice, u smislu ovog zakona, je sposobnost železničkog sistema da omogući bezbedan i neprekinut saobraćaj vozova koji ispunjavaju potrebne zahteve za određenu mrežu. Ta sposobnost zavisi od svih regulatornih, tehničkih i eksploatacionih uslova koji moraju biti ispunjeni da bi se zadovoljili osnovni zahtevi za interoperabilnost.

Odredbe ovog zakona ne primenjuju se na metroe, tramvaje i druge lake šinske sisteme, a odredbe o interoperabilnosti ne primenjuju se na turističko-muzejsku železnicu.

Značenje pojedinih izraza

Član 2.

Pojedini izrazi upotrebljeni u ovom zakonu imaju sledeće značenje:

- 1) *autostop uređaj* je uređaj za automatsko zaustavljanje voza kod signala koji pokazuje da je dalja vožnja zabranjena, odnosno uređaj za automatsku kontrolu smanjenja brzine kretanja voza od signala koji pokazuje da je dalja vožnja dozvoljena smanjenom brzinom;
- 2) *uređaj za kontrolu budnosti* je uređaj koji služi za automatsko zaustavljanje voza u slučaju nebudnosti ili nesposobnosti železničkog radnika koji upravlja vučnim vozilom;
- 3) *velika šteta* je šteta koju telo za istrage, po pristupu mestu nesreće, proceni u iznosu od najmanje dva miliona evra;
- 4) *voz* je propisno sastavljen i zakvačen niz vučenih vozila sa jednim ili više vučnih vozila ili samo vučno vozilo ili više zakvačenih vučnih vozila;
- 5) *vozna osoblje* je osoblje koje poseda voz tj. osoblje vučnog vozila (mašinovođa i pomoćnik mašinovođe) i vozopratno osoblje;
- 6) *vozopratno osoblje* je ostalo osoblje u vozu, osim mašinovođe i pomoćnika mašinovođe, koje pomaže da se osigura bezbednost voza, putnika i robe;
- 7) *vučeno vozilo* je železničko vozilo bez sopstvenog pogona namenjeno za prevoz lica (putnička kola) ili za prevoz robe (teretna kola);

- 8) *vučno vozilo za posebne namene* je motorno pružno vozilo, lokotraktor, motorno vozilo za ispitivanje, održavanje ili kontrolu železničkih pruga;
- 9) *vučno vozilo* je železničko vozilo sa sopstvenim pogonom (lokomotiva, motorni voz ili vučno vozilo za posebne namene);
- 10) *glavni istražitelj* je lice koje je odgovorno za organizaciju, sprovođenje i kontrolu istrage;
- 11) *dodatno ovlašćenje* je isprava na osnovu koje železnički radnik stiče pravo da upravlja određenim vrstama vučnih vozila na određenoj železničkoj infrastrukturi;
- 12) *dozvola za korišćenje* je isprava kojom se dozvoljava puštanje u rad podsistema, činilaca interoperabilnosti ili elemenata podsistema;
- 13) *dozvola za regulisanje železničkog saobraćaja* je isprava na osnovu koje železnički radnik stiče pravo da reguliše železnički saobraćaj;
- 14) *dozvola za tip vozila* je isprava kojom se potvrđuje da je tip železničkog vozila usaglašen sa propisanim tehničkim specifikacijama ili nacionalnim železničkim tehničkim propisima;
- 15) *dozvola za upravljanje vučnim vozilom* je isprava na osnovu koje železnički radnik stiče pravo da upravlja vučnim vozilom;
- 16) *dozvoljena masa po dužnom metru* je propisana dozvoljena masa po dužnom metru koja se ne može prekoračiti;
- 17) *dozvoljena masa po osovini* je propisana dozvoljena masa po osovini koja se ne može prekoračiti;
- 18) *domicilna jedinica* je organizacioni deo železničkog prevoznika u mestu rada voznog osoblja;
- 19) *dosije o održavanju* je dokumentacija koju za svako vozilo vodi lice zaduženo za održavanje i koja sadrži podatke o korišćenju železničkog vozila i radovima na njegovoj kontroli i održavanju;
- 20) *evropska specifikacija* je zajednička tehnička specifikacija, evropsko tehničko odobrenje ili nacionalni standard kojim se prenosi evropski standard;
- 21) *železnička mreža* je skup železničkih pruga na određenom geografskom području;
- 22) *železnički prevoznik* je privredno društvo, drugo pravno lice ili preduzetnik koje obavlja prevoz putnika i/ili robe i koje obezbeđuje vuču vozova ili koje isključivo pruža uslugu vuče vozova;
- 23) *železnički radnik* je lice koje neposredno učestvuje u obavljanju poslova u vezi sa železničkim saobraćajem;
- 24) *železnički sistem* obuhvata strukturne i funkcionalne podsisteme, upravljanje i eksploataciju sistema u celini;
- 25) *železničko vozilo* je vozilo sa ili bez sopstvenog pogona koje se kreće na sopstvenim točkovima po železničkim kolosecima i koje se sastoji od jednog ili više strukturnih i funkcionalnih podsistema ili delova tih podsistema;
- 26) *železničko službeno mesto* je mesto na železničkoj infrastrukturi namenjeno za izvršenje zadataka organizacije železničkog saobraćaja propisanih poslovnim redom železničke stanice;

- 27) *zajedničke bezbednosne metode* su metode kojima se propisuje način ocene nivoa bezbednosti, utvrđivanja ostvarenosti ciljeva bezbednosti i utvrđivanja usaglašenosti sa drugim zahtevima koji se odnose na bezbednost železničkog saobraćaja;
- 28) *imalac železničkog vozila* je vlasnik ili korisnik železničkog vozila koji koristi to vozilo kao prevozno sredstvo i koji je upisan u Nacionalnom registru železničkih vozila;
- 29) *incident* je događaj koji je povezan sa saobraćajem vozova i negativno utiče na bezbednost saobraćaja;
- 30) *istraga* označava proces koji, obuhvata prikupljanje i analizu informacija, izvođenje zaključaka, uključujući u to i utvrđivanje uzroka, i, u zavisnosti od slučaja, davanje bezbednosnih preporuka u cilju prevencije nesreća i incidenata;
- 31) *lice zaduženo za održavanje* je lice zaduženo za održavanje železničkih vozila, upisano kao takvo u Nacionalni registar železničkih vozila;
- 32) *lokomotiva* je vučno vozilo koje u zavisnosti od vrste pogona može biti električna, dizel ili parna lokomotiva;
- 33) *maksimalna brzina voza* je najveća brzina kojom voz može saobraćati na železničkoj pruzi ili delu železničke pruge, navedena u redu vožnje ili propisana na drugi način i koja se ne može prekoračiti;
- 34) *masa po dužnom metru* je masa praznog ili natovarenog železničkog vozila podeljena dužinom vozila, merenom između čeonih površina odbojnika ili između krajnjih delova kvačila, za vozila bez odbojnika;
- 35) *masa po osovini* je masa praznog ili natovarenog železničkog vozila podeljena brojem osovina tog vozila;
- 36) *motorni vozovi* su elektromotorna kola, elektromotorne garniture, dizelmotorna kola, dizelmotorne garniture i šinobusi;
- 37) *mašinovođa* je lice sposobno i ovlašćeno da upravlja vozovima za prevoz putnika ili robe, uključujući lokomotive, manevarske lokomotive, radne vozove i šinska vozila za održavanje, na samostalan, odgovoran i bezbedan način;
- 38) *najveća dopuštena brzina* je propisana najveća brzina na pruzi ili delovima železničke pruge, s obzirom na tehničko stanje železničke pruge i železničkih vozila ili druge uslove;
- 39) *naručilac* je lice koje naručuje projektovanje, gradnju, obnovu ili unapređenje podsistema (železnički prevoznik, upravljač infrastrukture, imalac železničkog vozila ili koncesionar);
- 40) *nacionalni propisi za bezbednost* su propisi Republike Srbije u kojima su sadržani bezbednosni zahtevi za železnički sistem i primenjuju se na više od jednog železničkog prevoznika. Nacionalni propisi za bezbednost se prijavljuju Evropskoj komisiji;
- 41) *nacionalni železnički tehnički propisi* su tehnički propisi doneti u Republici Srbiji koji se primenjuju na podsisteme u slučajevima predviđenim ovim zakonom;
- 42) *nesreća* je neželjen ili neplaniran iznenadan događaj ili specifičan niz takvih događaja koji ima štetne posledice (sudari, iskliznuća, nesreće na putnom prelazu u istom nivou, nesreće sa učešćem lica izazvane železničkim vozilima u pokretu, požari i sl.);

- 43) *obnova podsistema (rehabilitacija)* je veća zamena na podsistemu ili delu podsistema kojom se ne menjaju njegove osnovne karakteristike;
- 44) *obrtna jedinica* je organizacioni deo železničkog prevoznika u mestu u kome vozno osoblje prekida rad do početka sledeće smene;
- 45) *ozbiljna nesreća* je sudar vozova ili iskliznuće voza koji ima za posledicu smrt najmanje jednog lica ili teške povrede pet ili više lica ili nanošenje velike štete železničkim vozilima, železničkoj infrastrukturi ili životnoj sredini, kao i druga slična nesreća koja ima očigledan uticaj na bezbednost na železnici ili na upravljanje bezbednošću;
- 46) *ostale nesreće* su nesreće koje po posledicama nisu ozbiljne nesreće;
- 47) *osnovni zahtevi* su svi uslovi koje treba da ispuni železnički sistem, podsistem i činilac interoperabilnosti, uključujući i interfejs;
- 48) *osnovni parametri* su svi regulatorni, tehnički ili eksploatacioni uslovi koji su ključni za interoperabilnost i kao takvi navedeni u predmetnim JTP/TSI;
- 49) *poslovni red železničke stanice* je akt upravljača infrastrukture koji utvrđuje pojedinačne zadatke železničkih radnika za izvršenje reda vožnje, prijem i predaju robe, odnosno prijem i otpremu putnika;
- 50) *podsistemi* su rezultat podele železničkog sistema. Podsistemi za koje je potrebno utvrditi osnovne zahteve mogu biti strukturni ili funkcionalni;
- 51) *prijavljeno telo* je telo imenovano za ocenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu činilaca interoperabilnosti i za postupak verifikacije podsistema i koje je prijavljeno Generalnom sekretaru Međuvladine organizacije za međunarodni prevoz železnicom (u daljem tekstu: OTIF) ili Evropskoj komisiji;
- 52) *priključak industrijskog koloseka* je deo industrijskog koloseka koji se od odvojne skretnice pruža preko pružnog pojasa;
- 53) *projekat u podmakloj fazi razvoja* je projekt čiji je stepen planiranja, ili izgradnje dostigao tačku na kojoj je promena tehničkih specifikacija neprihvatljiva zbog opravdanih pravnih, ugovornih, privrednih, finansijskih, društvenih ili ekoloških prepreka;
- 54) *puštanje u rad* su sve radnje kojima se podsistem ili vozilo stavljaju u njihovu predviđenu upotrebu;
- 55) *registrujući uređaj* je uređaj na vučnom vozilu za registrovanje brzine voza, pređenog puta i drugih podataka u toku vožnje voza;
- 56) *red vožnje voza* je prikaz saobraćaja voza određene vrste, sastava i poseda, od polazne do uputne stanice koji može biti grafički i tabelarni;
- 57) *serija železničkih vozila* je određeni broj identičnih železničkih vozila jednog tipa;
- 58) *sistem upravljanja bezbednošću* obuhvata organizaciju i procedure koje uspostavlja upravljač infrastrukture ili železnički prevoznik radi bezbednog odvijanja železničkog saobraćaja;
- 59) *specifični slučajevi* su delovi železničkog sistema koji zahtevaju posebne odredbe u jedinstvenim tehničkim propisima, privremene ili konačne, zbog geografskih, topografskih ili urbanističkih ograničenja ili ograničenja koja utiču na usklađenost sa postojećim sistemom (železničke pruge i železničke mreže koje su izolovane od ostatka železničke mreže, tovarni

profil, širina koloseka, razmak osa koloseka, železnička vozila koja su isključivo namenjena za lokalnu, regionalnu ili istorijsku upotrebu i sl.);

- 60) *stanično osoblje* je osoblje koje obavlja poslove na području železničkog službenog mesta;
- 61) *tehnička dokumentacija* je dokumentacija o podsystemu ili činiocu interoperabilnosti koja sadrži sve njegove tehničke karakteristike, uključujući i uputstvo za njegovo korišćenje i održavanje;
- 62) *tip vozila* obuhvata osnovne projektne karakteristike železničkog vozila odobrene sertifikatom o ispitivanju tipa;
- 63) *tovarni profil* je ograničeni prostor u poprečnom preseku upravnom na osu koloseka koji ne može prelaziti prazno ili natovareno železničko vozilo nijednim svojim delom;
- 64) *uzroci* su radnje, propusti, događaji ili uslovi, ili njihova kombinacija, koji su doveli do nesreće ili incidenta;
- 65) *UIC propisi* su propisi koje donosi Međunarodna železnička unija;
- 66) *unapređenje podsystema* (rekonstrukcija) je značajnija izmena podsystema ili dela podsystema kojom se poboljšavaju njegove osnovne karakteristike;
- 67) *upravljач infrastrukture* je društvo kapitala ili preduzetnik koji je ovlašćen za upravljanje javnom železničkom infrastrukturom;
- 68) *činilac interoperabilnosti* je svaka komponenta, grupa komponenata, podsklop ili sklop opreme u celini, kao i softver, ugrađen ili namenjen ugradnji u podsystem, od koga interoperabilnost železničkog sistema zavisi direktno ili indirektno;
- 69) *centar za stručno osposobljavanje* je ustanova sertifikovana za obavljanje teoretskog stručnog osposobljavanja i njegovu proveru.

Izrazi upotrebljeni u ovom zakonu, a nisu predviđeni stavom 1. ovog člana, imaju značenje određeno zakonom kojim se uređuje železnica.

II. INTEROPERABILNOST

1. Železnički sistem

Član 3.

Železnički sistem može biti:

- 1) konvencionalni železnički sistem i
- 2) železnički sistem za velike brzine.

Konvencionalni železnički sistem

Član 4.

Konvencionalni železnički sistem je sistem projektovan za brzine do 200 km/h.

Železničku mrežu (u daljem tekstu: mreža) konvencionalnog železničkog sistema čine:

- 1) železničke pruge namenjene za prevoz putnika;

- 2) železničke pruge namenjene za mešoviti prevoz (prevoz putnika i prevoz robe);
- 3) železničke pruge namenjene za prevoz robe;
- 4) čvorovi za prevoz putnika;
- 5) čvorovi za prevoz robe, uključujući i terminale za kombinovani transport;
- 6) železničke pruge koje spajaju pruge i čvorove iz tač. 1) - 5) ovog stava.

Mreža iz stava 2. ovog člana uključuje upravljanje saobraćajem, sisteme za praćenje i navigaciju, uređaje za obradu podataka i telekomunikacione sisteme.

Sistemi i uređaji iz stava 3. ovog člana namenjeni su za prevoz putnika i robe na većoj udaljenosti u cilju bezbednog i usklađenog korišćenja mreže, kao i efikasnog upravljanja saobraćajem.

Konvencionalni železnički sistem uključuje sva železnička vozila (u daljem tekstu: vozila) koja saobraćaju na konvencionalnoj železničkoj mreži ili na njenom delu.

Železnički sistem velikih brzina

Član 5.

Mrežu železničkog sistema velikih brzina čine:

- 1) posebno izgrađene železničke pruge opremljene za brzine jednake ili veće od 250 km/h;
- 2) posebno unapređene železničke pruge opremljene za brzine oko 200 km/h;
- 3) posebno unapređene železničke pruge za velike brzine sa posebnim tehničkim karakteristikama, na kojima brzina mora biti prilagođena usled topografskih, reljefnih ili urbanističkih ograničenja. Ova kategorija takođe uključuje železničke pruge koje spajaju mreže železničkog sistema velikih brzina i konvencionalne mreže, železničke pruge na području železničkih službenih mesta (u daljem tekstu: službeno mesto), priključne železničke pruge za terminale, depoe, i sl. na kojima vozovi za velike brzine saobraćaju brzinama konvencionalnih vozova.

Mreža iz stava 1. ovog člana uključuje upravljanje saobraćajem, sisteme za praćenje i navigaciju, uređaje za obradu podataka i telekomunikacione sisteme.

Sistemi i postrojenja iz stava 2. ovog člana namenjeni su za bezbedno i usklađeno korišćenje mreže, kao i efikasno upravljanje saobraćajem.

Železnički sistem velikih brzina obuhvata vozila za velike brzine koja su projektovana da saobraćaju:

- 1) brzinama od najmanje 250 km/h po železničkim prugama posebno izgrađenim za velike brzine, a pri odgovarajućim uslovima i brzinama većim od 300 km/h;
- 2) brzinama oko 200 km/h po železničkim prugama iz člana 4. stav 2. ovog zakona, kada su u skladu sa tehničkim karakteristikama tih železničkih pruga.

Vozila koja su predviđena za maksimalne brzine manje od 200 km/h i koja saobraćaju na celoj ili delu mreže železničkog sistema velikih brzina, kada su u skladu sa karakteristikama te mreže, moraju da ispunjavaju zahteve koji garantuju njihovo bezbedno korišćenje na toj mreži.

Podsistemi

Član 6.

Železničke sisteme iz čl. 4 i 5. ovog zakona čine strukturni i funkcionalni podsistemi.

Strukturni podsistemi su:

- 1) podsistem infrastruktura - železnički koloseci, skretnice, objekti na pruzi (mostovi, tuneli i sl.) i pripadajuća infrastruktura u službenim mestima (peroni, područja pristupa, uključujući i delove namenjene licima sa smanjenom pokretljivošću i sl.);
- 2) podsistem energija - uređaji namenjeni napajanju električnom energijom, uključujući kontaktnu mrežu i opremu za merenje potrošnje električne energije na vozilu;
- 3) podsistem kontrola, upravljanje i signalizacija - pružni deo - sva oprema postavljena duž železničke pruge koja je namenjena za osiguranje bezbednosti i za kontrolu i upravljanje kretanjem vozova odobrenim za saobraćaj na mreži;
- 4) podsistem kontrola, upravljanje i signalizacija - deo na vozilima - oprema na vozilu namenjena za osiguranje bezbednosti i za kontrolu i upravljanje kretanjem vozova odobrenim za saobraćaj na mreži;
- 5) podsistem železnička vozila - struktura, upravljački i nadzorni sistemi vozne opreme, oduzimači struje, uređaji za vuču i konverziju energije, oprema za kočenje, kvačenje, trčanje (obrotno postolje, osovine i sl.) i vešanje, vrata, interfejs čovek/mašina (vozno osoblje i putnici, uključujući i potrebe lica sa smanjenom pokretljivošću), pasivni i aktivni bezbednosni uređaji i sredstva potrebna za zdravlje putnika i voznog osoblja.

Funkcionalni podsistemi su:

- 1) podsistem regulisanje i upravljanje saobraćajem - postupci i dodatna oprema koja omogućava usklađeni rad raznih strukturnih podsistema u toku normalnog ili otežanog rada, uključujući sastavljanje vozova, vožnju vozova, planiranje i upravljanje saobraćajem, kao i stručna osposobljenost koja se može zahtevati za izvršavanje usluga u prekograničnom saobraćaju;
- 2) podsistem održavanje - postupci, dodatna oprema, radionice za održavanje i zalihe rezervnih delova koje omogućavaju obavezne popravke i preventivno održavanje radi obezbeđenja interoperabilnosti železničkog sistema i njegove efikasnosti;
- 3) podsistem telematske aplikacije za prevoz putnika i robe:
 - (1) aplikacije za prevoz putnika, uključujući sisteme koji putnicima pružaju informacije pre i u toku vožnje, sisteme za rezervacije i plaćanje, sisteme za upravljanje prtljagom i upravljanje vezama između železnice i drugih vidova saobraćaja,
 - (2) aplikacije za prevoz robe, uključujući informacione sisteme (praćenje robe i vozova u realnom vremenu), ranžirne sisteme i sisteme usmeravanja vozova, sisteme rezervacije, plaćanja i fakturisanja, upravljanje vezama sa drugim vidovima saobraćaja i izradu elektronskih pratećih dokumenata.

2. Zahtevi za interoperabilnost

Član 7.

Zahtevi za obezbeđenje interoperabilnosti primenjuju se na projektovanje, gradnju, unapređenje, obnovu, puštanje u rad, eksploataciju i održavanje železničkog sistema.

Zahtevi za obezbeđenje interoperabilnosti primenjuju se i na stručne, zdravstvene i bezbednosne zahteve za železničke radnike koji učestvuju u eksploataciji i održavanju železničkog sistema.

Zahtevi za obezbeđenje interoperabilnosti mogu se primeniti i na železničke pruge koje su funkcionalno odvojene od ostale železničke mreže i koje su predviđene isključivo za gradski i prigradski prevoz putnika, kao i za vozila koja se isključivo koriste za turističko-muzejske železnice i koja voze pod posebnim uslovima.

Osnovni zahtevi

Član 8.

Osnovni zahtevi za obezbeđenje interoperabilnosti obuhvataju opšte i posebne zahteve.

Opšti zahtevi koje mora da ispuni železnički sistem su:

- 1) bezbednost:
 - (1) projektovanje, gradnja, održavanje i nadzor komponenti bitnih za bezbednost, a posebno komponenti vezanih za kretanje voza, moraju da osiguraju bezbednost na nivou koji odgovara ciljevima postavljenim za mrežu, uključujući one za otežane situacije,
 - (2) parametri vezani za kontakt točak/šina moraju zadovoljavati zahteve stabilnosti koji obezbeđuju sigurno kretanje najvećom dopuštenom brzinom, parametri kočnica moraju da osiguraju zaustavljanje na određenom zaustavnom putu pri najvećoj dopuštenoj brzini,
 - (3) korišćene komponente moraju tokom veka upotrebe izdržati sva predviđena normalna ili granična opterećenja i pogodnim sredstvima mora da se obezbedi da se posledice nepredviđenih grešaka održe u određenim granicama,
 - (4) projektovanje stabilnih postrojenja i vozila i izbor upotrebljenih materijala moraju biti takvi da u slučaju požara ograniče nastanak, širenje i posledice vatre i dima,
 - (5) svaki uređaj predviđen da se njime rukuje mora biti tako projektovan da se u slučaju korišćenja na predvidiv način, makar i ne u skladu sa datim uputstvima, ne naruši rad uređaja ili zdravlje i bezbednost lica koja njime rukuju;
- 2) pouzdanost i dostupnost - nadzor i održavanje stabilnih ili pokretnih komponenti, koje su uključene u kretanje voza, moraju da budu organizovani, izvedeni i kvantifikovani tako da održe njihov rad u predviđenim uslovima;
- 3) zdravlje - materijali koji zbog načina upotrebe mogu da predstavljaju zdravstveni rizik za lica koja su u dodiru sa njima, ne mogu da se koriste u vozovima i na železničkoj infrastrukturi (u daljem tekstu: infrastruktura) i moraju da se biraju, raspoređuju i koriste tako da se ograniči emisija štetnog i opasnog dima ili gasova, posebno u slučaju požara;

- 4) zaštita životne sredine:
- (1) uticaj koji uspostavljanje i eksploatacija železničkog sistema ima na životnu sredinu mora se proceniti i uzeti u obzir u fazi projektovanja sistema, u skladu sa propisima kojima se uređuje procena uticaja na životnu sredinu,
 - (2) materijali koji se koriste u vozovima i na infrastrukturi moraju da spreče emisiju dima ili gasova koji su štetni i opasni za životnu sredinu, naročito u slučaju požara,
 - (3) vozila i sistemi za napajanje energijom moraju biti projektovani i građeni na način da budu elektromagnetno kompatibilni sa postrojenjima, uređajima i mrežama komunalne infrastrukture na koje bi mogli da utiču,
 - (4) eksploatacija železničkog sistema mora da poštuje postojeće propise koji uređuju oblast zaštite od buke,
 - (5) eksploatacija železničkog sistema ne može da prouzrokuje nedozvoljeni nivo vibracija tla za aktivnosti i područja u blizini infrastrukture, pri normalnom održavanju;
- 5) tehnička usklađenost - tehničke karakteristike infrastrukture i stabilnih postrojenja moraju da budu usklađene međusobno i sa karakteristikama vozova koji se koriste u železničkom sistemu. Ako se utvrdi da se tehnička usklađenost infrastrukture i stabilnih postrojenja sa karakteristikama vozova koji se koriste u železničkom sistemu na određenim delovima mreže postiže uz velike teškoće, mogu da se uvedu privremena rešenja kojima se obezbeđuje ta usklađenost.

Posebni zahtevi za pojedine podsisteme su:

- 1) Podsystem infrastruktura - bezbednost:
 - (1) moraju da se preduzmu odgovarajuće mere kako bi se sprečio neovlašćen pristup postrojenjima,
 - (2) potrebno je da se preduzmu mere kako bi se smanjila opasnost kojoj su izložene osobe, posebno pri prolasku vozova kroz službena mesta,
 - (3) infrastruktura koja je dostupna javnosti mora biti projektovana i građena na takav način da se ograniči rizik za bezbednost ljudi (stabilnost, požar, pristup, evakuacija, peroni i sl.),
 - (4) moraju se primeniti mere za osiguranje bezbednosti u dugačkim tunelima i na mostovima;
- 2) Podsystem energija:
 - (1) bezbednost - eksploatacija sistema za snabdevanje energijom ne može da naruši bezbednost vozova i ljudi (putnika, operativnog osoblja, stanovnika uz železničku prugu i trećih lica),
 - (2) zaštita životne sredine - rad sistema za snabdevanje električnom ili toplotnom energijom ne može da utiče na životnu sredinu iznad utvrđenih granica,
 - (3) tehnička usklađenost - sistemi za snabdevanje električnom/toplotnom energijom koji se koriste, moraju biti takvi da vozovima omoguće postizanje predviđenih performansi i da kod sistema za snabdevanje električnom energijom, budu usklađeni sa uređajima za oduzimanje energije ugrađenim na vozove;

3) Podsystem kontrola upravljanje i signalizacija:

(1) bezbednost:

- postrojenja i procedure za kontrolu, upravljanje i signalizaciju moraju da omoguće kretanje vozova na nivou bezbednosti predviđenom za tu mrežu,
- sistemi kontrole, upravljanja i signalizacije moraju da omoguće nastavak bezbednog kretanja vozova i u otežanim uslovima,

(2) tehnička usklađenost:

- nova infrastruktura i nova vozila koja se izgrade, ili razviju posle usvajanja usklađenih sistema kontrole, upravljanja i signalizacije, moraju biti prilagođeni za korišćenje tih sistema,
- uređaji za kontrolu, upravljanje i signalizaciju koji su ugrađeni u upravljačnice vučnih vozila moraju omogućiti normalan rad u okviru zadatih uslova u celom železničkom sistemu,

4) Podsystem železnička vozila:

(1) bezbednost:

- struktura vozila i spojeva između vozila mora biti projektovana na takav način da se u slučaju sudara ili iskliznuća zaštite prostori za putnike i upravljačnice,
- električni uređaji ne mogu da ugroze bezbednost i funkcionisanje postrojenja za kontrolu, upravljanje i signalizaciju,
- tehnika kočenja i pri tom nastala opterećenja moraju da budu usklađeni sa konstrukcijom železničke pruge, objekata na pruzi i signalnih sistema,
- potrebno je da se preduzmu mere koje onemogućavaju pristup uređajima pod naponom,
- u slučaju opasnosti određeni uređaji moraju da omoguće putnicima da obaveste mašinovođu, a prateće osoblje da stupi u vezu sa njim,
- sistemi zatvaranja i otvaranja vrata moraju da garantuju bezbednost putnika,
- izlazi za slučaj opasnosti moraju da postoje i da budu posebno označeni; moraju se primeniti mere za osiguranje bezbednosti u dugačkim tunelima,
- potrebno je da se ugradi nezavisni sistem rezervnog osvetljenja dovoljne snage i kapaciteta,
- vozovi moraju biti opremljeni sistemom razglasa za komunikaciju voznog osoblja sa putnicima,

(2) pouzdanost i dostupnost - oprema vozila mora biti projektovana tako da u otežanoj situaciji omogući vozu nastavak vožnje bez negativnih posledica za opremu koja ostaje u upotrebi,

(3) tehnička usklađenost:

- električna oprema mora biti usklađena sa funkcionisanjem postrojenja za kontrolu, upravljanje i signalizaciju,

- kod električne vuče, karakteristike uređaja za oduzimanje električne energije moraju da omogućavaju vozovima kretanje u sistemima snabdevanja energijom na određenim železničkim prugama,
 - karakteristike vozila moraju biti takve da omoguće kretanje na svim železničkim prugama na kojima je predviđena njihova upotreba, uzimajući u obzir klimatske uslove,
- (4) kontrola - vozovi moraju biti opremljeni uređajem za registrovanje informacija. Podaci prikupljeni pomoću tog uređaja i njihova obrada moraju da budu harmonizovani;
- 5) Podsystem održavanje:
- (1) zdravlje i bezbednost - tehnička postrojenja i postupci u radionicama za održavanje moraju da omoguće bezbedan rad podsistema i ne mogu da predstavljaju opasnost za zdravlje i bezbednost lica,
 - (2) zaštita životne sredine - tehnička postrojenja i postupci u centrima za održavanje ne mogu da prelaze dopuštene nivoe štetnih dejstava na okruženje,
 - (3) tehnička usklađenost - postrojenja za održavanje vozila moraju da omoguće izvođenje radova na bezbedan, neškodljiv i nesmetan način na svim vozilima za koja su projektovana;
- 6) Podsystem regulisanje i upravljanje saobraćajem:
- (1) bezbednost:
 - usklađenost propisa za odvijanje saobraćaja na mreži, kao i kvalifikacije mašinovođa, vozopratnog osoblja i osoblja koje upravlja saobraćajem mora biti takva da omogućava bezbedan rad, imajući u vidu različitost zahteva prekograničnih i domaćih usluga prevoza,
 - radovi na održavanju, intervali održavanja, obuka i kvalifikacije osoblja u centrima za održavanje i u upravljačkim centrima, kao i sistem obezbeđivanja kvaliteta uspostavljen u centrima za održavanje i upravljačkim centrima moraju biti takvi da obezbeđuju visok nivo bezbednosti,
 - (2) pouzdanost i dostupnost - radovi na održavanju, intervali održavanja, obuka i kvalifikacije osoblja u centrima za održavanje i u upravljačkim centrima, kao i sistem obezbeđivanja kvaliteta uspostavljen u centrima za održavanje i upravljačkim centrima moraju biti takvi da omogućuju visok nivo pouzdanosti i dostupnosti sistema,
 - (3) tehnička usklađenost - usklađenost propisa za odvijanje saobraćaja na mreži, kvalifikacija mašinovođa, vozopratnog osoblja i osoblja koje upravlja saobraćajem moraju da omoguće efikasnu eksploataciju železničkog sistema, imajući u vidu različitost zahteva prekograničnih i domaćih usluga prevoza;
- 7) Telematske aplikacije za usluge u prevozu robe i putnika:
- (1) tehnička usklađenost - osnovni zahtevi za telematske aplikacije osiguravaju minimum kvaliteta usluga putnicima i korisnicima prevoza robe, posebno u smislu tehničke usklađenosti. Kod tih aplikacija potrebno je da se obezbedi:

- da baze podataka, programska oprema i protokoli za prenos podataka omogućavaju što je moguće veću razmenu podataka između različitih aplikacija i između različitih prevoznika sa izuzetkom poverljivih poslovnih informacija,
 - da je korisnicima prevoza omogućen jednostavan pristup informacijama,
- (2) pouzdanost i dostupnost - metode korišćenja, upravljanja, ažuriranja i održavanja baza podataka, programske opreme i protokola za prenos podataka moraju da obezbede efikasnost tih sistema i određeni kvalitet usluga,
 - (3) zdravlje - interfejsi korisnika i sistema moraju da budu u skladu sa minimalnim pravilima ergonomske i zdravstvene zaštite,
 - (4) bezbednost - za memorisanje ili prenos relevantnih informacija za bezbednost moraju da se obezbede odgovarajući nivoi integriteta i pouzdanosti.

3. Jedinstveni tehnički propisi

Pojam

Član 9.

Jedinstveni tehnički propisi (u daljem tekstu: JTP) su tehničke specifikacije sa kojima podsistem ili deo podsistema konvencionalnog železničkog sistema mora biti usaglašen u cilju ispunjenja osnovnih zahteva i obezbeđivanja interoperabilnosti železničkog sistema.

Za svaki podsistem izrađuje se po jedan JTP. Prema potrebi, jedan podsistem može biti obuhvaćen sa više JTP, a jedan JTP može da obuhvata nekoliko podsistema.

JTP donosi OTIF kao sastavni deo Konvencije o međunarodnim železničkim prevozima (u daljem tekstu: COTIF).

Oblast primene

Član 10.

JTP se primenjuju na novoizgrađena, unapređena ili obnovljena vozila kojima se obavlja međunarodni prevoz u železničkom saobraćaju, kao i na novoizgrađene, unapređene ili obnovljene železničke pruge na kojima saobraćaju vozovi kojima se obavlja taj prevoz.

JTP se mogu primenjivati i na vozila i železničke pruge koje nisu obuhvaćene stavom 1. ovog člana.

Odstupanja od primene JTP

Član 11.

Odstupanja od primene JTP su dozvoljena u sledećim slučajevima:

- 1) prilikom izgradnje novog podsistema, unapređenja ili obnove postojećih podsistema koji su, u vreme stupanja na snagu JTP, bili u podmakloj fazi razvoja ili su već potpisani ugovori o izvođenju radova;

- 2) prilikom unapređenja ili obnove postojećeg podsistema, kada su tovarni profil, širina koloseka, međukolosečno rastojanje ili sistem električnog napajanja u JTP neusaglašeni sa specifikacijama postojećeg podsistema;
- 3) prilikom izgradnje, unapređenja ili obnove postojećeg podsistema, ukoliko bi primena JTP dovela u pitanje ekonomsku opravdanost projekta ili usklađenost sa postojećim železničkim sistemom u Republici Srbiji;
- 4) ako posle nesreće ili prirodne nepogode uslovi za brzu obnovu železničke mreže, ekonomski ili tehnički, ne dopuštaju delimičnu ili potpunu primenu odgovarajućih JTP.

Nacionalni železnički tehnički propisi se primenjuju:

- 1) u slučajevima iz stava 1. ovog člana;
- 2) kada JTP za odgovarajući podsistem nisu doneti;
- 3) u specifičnim slučajevima za Republiku Srbiju predviđenim u JTP;
- 4) u slučajevima „otvorenih pitanja”, tj. kada tehnički aspekti vezani za osnovne zahteve nisu eksplicitno obuhvaćeni u JTP;
- 5) za podsisteme za koje primena JTP nije obavezna.

U slučajevima iz stava 1. ovog člana naručilac ili njegov ovlašćeni zastupnik podnosi Direkciji za železnice (u daljem tekstu: Direkcija) zahtev za odstupanje, uz koji je dužan da priloži:

- 1) pismeno obaveštenje u odnosu na predloženo odstupanje;
- 2) dokumentaciju koja sadrži:
 - (1) opis podsistema koji je predmet odstupanja, sa navođenjem ključnih datuma i geografskog položaja,
 - (2) precizno upućivanje na JTP (ili njihove delove) za koje se traži odstupanje,
 - (3) precizno upućivanje na alternativne odredbe koje će se primeniti i njihove detalje,
 - (4) obrazloženje poodmakle faze razvoja u slučaju iz stava 1. tačka 1) ovog člana,
 - (5) obrazloženje zahteva za odstupanjem, uključujući razloge tehničke, ekonomske, komercijalne, operativne, odnosno administrativne prirode za odstupanje,
 - (6) sve druge informacije kojima se obrazlaže zahtev za odstupanje,
 - (7) opis mera čije se preduzimanje predlaže sa ciljem unapređenja interoperabilnosti projekta, izuzev ako se radi o malom odstupanju.

U slučaju iz stava 1. tačka 1) ovog člana, u roku od deset meseci od stupanja na snagu svakog JTP, naručilac dostavlja Direkciji spisak projekata koji se sprovode, a koji se nalaze u poodmakloj fazi razvoja.

Primljene zahteve za odstupanjem od JTP, zajedno sa priloženom dokumentacijom iz stava 3. tačka 2) ovog člana, Direkcija dostavlja Generalnom sekretaru OTIF, radi daljeg postupanja u skladu sa propisima OTIF.

Direkcija obaveštava naručioca ili njegovog ovlašćenog zastupnika o odluci OTIF.

4. Tehničke specifikacije interoperabilnosti

Član 12.

Tehničke specifikacije interoperabilnosti (u daljem tekstu: TSI) označavaju tehničke specifikacije sa kojima podsistem ili deo podсистема železničkog sistema velikih brzina mora biti usaglašen u cilju ispunjenja osnovnih zahteva i obezbeđivanja interoperabilnosti železničkog sistema.

Za svaki podsistem izrađuje se po jedan TSI. Prema potrebi, jedan podsistem može biti obuhvaćen sa više TSI, a jedan TSI može da obuhvata nekoliko podсистема.

TSI donosi Direkcija.

Odredbe čl. 10. i 11. ovog zakona shodno se primenjuju i na oblast primene i odstupanja od primene TSI.

5. Činioci interoperabilnosti

Stavljanje na tržište

Član 13.

Činioci interoperabilnosti mogu se stavljati na tržište samo ako:

- 1) obezbeđuju postizanje interoperabilnosti unutar železničkog sistema i ako ispunjavaju zahteve iz člana 8. ovog zakona;
- 2) se koriste u oblasti za koju su namenjeni i ako se na odgovarajući način ugrađuju i održavaju.

Odredba stava 1. ovog člana se ne odnosi na činioce interoperabilnosti koji se koriste u druge svrhe.

Ne može se zabranjivati, ograničavati ili sprečavati stavljanje na tržište činilaca interoperabilnosti koji su proizvedeni u skladu sa ovim zakonom, a posebno se ne može zahtevati ponovno vršenje provera koje su već izvršene kao deo postupka za izdavanje deklaracije o usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu.

Usaglašenost i pogodnost za upotrebu

Član 14.

Činioci interoperabilnosti ispunjavaju osnovne zahteve ako imaju deklaraciju o usaglašenosti i deklaraciju o pogodnosti za upotrebu.

Činioci interoperabilnosti navedeni u JTP/TSI podležu postupcima za ocenu usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu.

Činilac interoperabilnosti ispunjava osnovne zahteve ako je u skladu sa uslovima navedenim u odgovarajućem JTP/TSI ili pripadajućoj evropskoj specifikaciji razvijenoj u cilju usklađivanja sa tim uslovima.

Rezervni delovi za podсистeme koji su pušteni u rad pre stupanja na snagu odgovarajućih JTP/TSI mogu se ugraditi u ove podсистeme, a da se ne podvrgnu postupcima iz stava 2. ovog člana.

Odredba stava 4. ovog člana primenjuje se i u slučaju železničkih proizvoda određenih u JTP/TSI kao činioce interoperabilnosti, a koji su već bili odobreni pre stupanja na snagu JTP/TSI, za period koji je određen u JTP/TSI.

Ocenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu

Član 15.

U cilju izdavanja deklaracije o usaglašenosti ili pogodnosti za upotrebu činilaca interoperabilnosti, proizvođač ili njegov ovlašćeni zastupnik primenjuje odredbe ovog zakona i relevantnih JTP/TSI.

Ocenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu činilaca interoperabilnosti obavlja prijavljeno telo, kome je proizvođač ili njegov ovlašćeni zastupnik podneo zahtev.

Prijavljeno telo potvrđuje usaglašenost i pogodnost za upotrebu činilaca interoperabilnosti izdavanjem sertifikata o usaglašenosti i sertifikata o pogodnosti za upotrebu, nakon čega proizvođač ili njegov ovlašćeni zastupnik izdaje deklaraciju o usaglašenosti i deklaraciju o pogodnosti za upotrebu.

Kada se na činioce interoperabilnosti primenjuju i drugi propisi, onda deklaracija o usaglašenosti i deklaracija o pogodnosti za upotrebu mora sadržati konstataciju da činioци interoperabilnosti ispunjavaju takođe i zahteve iz tih propisa.

Sertifikati iz stava 3. ovog člana koje su izdala prijavljena tela iz država članica Evropske unije ili država ugovornica OTIF priznaju se u Republici Srbiji.

Ukoliko proizvođač ili njegov ovlašćeni zastupnik ne postupi u skladu sa odredbama st. 1. i 4. ovog člana, onda je lice koje činioce interoperabilnosti stavlja na tržište dužno da ispuni te obaveze.

Odredba stava 6. ovog člana primenjuje se i na lice koje sklapa činioce interoperabilnosti ili njihove delove iz različitih izvora ili proizvodi činioce interoperabilnosti za vlastite potrebe.

Postupke i module za ocenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu činilaca interoperabilnosti koji podležu ocenjivanju usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu, tehničku dokumentaciju koja prati deklaraciju o usaglašenosti i deklaraciju o pogodnosti za upotrebu i sadržinu deklaracije o usaglašenosti i deklaracije o pogodnosti za upotrebu propisuje Direkcija.

Eksploaciono ispitivanje

Član 16.

Eksploaciono ispitivanje je osnov za ocenjivanje pogodnosti za upotrebu činilaca interoperabilnosti.

Program eksploacionog ispitivanja sastavlja proizvođač.

Program eksploacionog ispitivanja odobrava prijavljeno telo.

Zahtev za eksploaciono ispitivanje, sa odobrenim programom eksploacionog ispitivanja, upravljaču infrastrukture (u daljem tekstu: upravljač), odnosno železničkom prevozniku podnosi proizvođač ili njegov ovlašćeni zastupnik.

Zahtev iz stava 4. ovog člana može se podneti posle izdavanja sertifikata o usaglašenosti i deklaracije o usaglašenosti.

Upravljač je dužan da omogući početak zahtevanog eksploacionog ispitivanja u roku od tri meseca od dana podnošenja zahteva.

Podnosilac zahteva plaća cenu usluga upravljaču, odnosno železničkom prevozniku za obavljanje eksploacionog ispitivanja.

Visina cene iz stava 7. ovog člana zavisi od vrste, obima i trajanja eksploatacionog ispitivanja, odgovara realnim troškovima upravljača, odnosno železničkog prevoznika i ne može se utvrđivati u cilju sticanja profita.

Neusaglašenost činilaca interoperabilnosti sa JTP/TSI

Član 17.

Direkcija ima pravo da ograniči područje upotrebe činioca interoperabilnosti, zabrani njegovu dalju upotrebu ili da naloži njegovo povlačenje sa tržišta ukoliko se utvrdi da:

- 1) je deklaracija o usaglašenosti nepropisno izdata;
- 2) činilac interoperabilnosti koji ima deklaraciju o usaglašenosti ili pogodnosti za upotrebu i koji se koristi za utvrđenu namenu ne ispunjava osnovne zahteve;
- 3) su nepravilno primenjene evropske specifikacije, u slučaju gde se one primenjuju;
- 4) je evropska specifikacija neadekvatna;
- 5) lice koje je izdalo deklaraciju o usaglašenosti nije dovelo činilac interoperabilnosti u stanje usaglašenosti u roku koji odredi Direkcija.

Rešenje o preduzetim merama, dostavlja se licu koje je izdalo deklaraciju o usaglašenosti i prijavljenom telu koje je izdalo sertifikat o usaglašenosti.

Rešenje iz stava 2. ovog člana konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.

O preduzetim merama iz stava 1. ovog člana i razlozima za njihovu primenu Direkcija obaveštava Evropsku komisiju.

6. Podsystemi

Član 18.

Puštanje u rad

Strukturni podsystemi mogu se pustiti u rad samo ako su projektovani, izgrađeni i ugrađeni na način kojim se ispunjavaju osnovni zahtevi koji se odnose na njih kada se integrišu u železnički sistem, pri čemu se naročito proverava:

- 1) tehnička usklađenost ovih podsystema sa sistemom u koji se integrišu;
- 2) bezbedna integracija ovih podsystema od strane upravljača i železničkog prevoznika primenom mera za kontrolu rizika.

Ne može se zabranjivati, ograničavati ili sprečavati izgradnja, puštanje u rad i eksploatacija strukturnih podsystema koji čine železnički sistem i ispunjavaju osnovne zahteve, a posebno se ne može zahtevati ponovno vršenje provera koje su već izvršene:

- 1) u okviru postupka za sticanje deklaracije o verifikaciji;
- 2) u državama članicama Evropske unije ili državama ugovornicama OTIF, u cilju verifikacije usklađenosti sa identičnim zahtevima u identičnim radnim uslovima.

Dodatne provere se mogu zahtevati samo onda kada Direkcija, pregledom dokumentacije u postupku izdavanja dozvole za korišćenje, utvrdi da strukturni

podsystem nije u celini usklađen sa odredbama ovog zakona i ne ispunjava sve osnovne zahteve.

Postupak verifikacije podsistema i deklaracija o verifikaciji

Član 19.

Verifikacija podsistema je postupak ocenjivanja usaglašenosti u kome prijavljeno telo proverava i potvrđuje da podsystem ispunjava osnovne zahteve i da je u skladu sa JTP/TSI.

U cilju izdavanja deklaracije o verifikaciji podsistema, podnosilac zahteva bira telo kome će podneti zahtev za verifikaciju podsistema. Podnosilac zahteva može biti naručilac ili proizvođač ili njihov ovlašćeni zastupnik.

Prijavljeno telo proverava podsystem u svakoj od sledećih faza:

- 1) celokupni projekat;
- 2) gradnja podsistema, uključujući posebno građevinske radove, proizvodnja, sklapanje sastavnih delova, podešavanje celog podsistema;
- 3) konačno ispitivanje podsistema.

Prijavljeno telo, na osnovu raspoloživih informacija u odgovarajućim JTP/TSI i registrima iz čl. 34. i 35. ovog zakona, vrši i verifikaciju interfejsa predmetnog podsistema sa sistemom u koji se ugrađuje.

Prijavljeno telo dužno je da sastavi tehničku dokumentaciju koja se prilaže uz deklaraciju o verifikaciji podsistema.

Tehnička dokumentacija iz stava 5. ovog člana sadrži podatke vezane za karakteristike podsistema, za uslove i ograničenja korišćenja i uputstva u vezi sa podešavanjem i održavanjem i, po potrebi, sve dokumente kojima se potvrđuje usaglašenost činilaca interoperabilnosti.

Nakon što prijavljeno telo izda sertifikat o verifikaciji, podnosilac zahteva sastavlja deklaraciju o verifikaciji.

Ako odgovarajući JTP/TSI to omogućava, prijavljeno telo može izdati sertifikate o verifikaciji za seriju podsistema ili određenih delova tih podsistema.

Prijavljeno telo može, na traženje podnosioca zahteva, izdati prelaznu izjavu o verifikaciji (u daljem tekstu: PIV) faze projektovanja (uključujući ispitivanje tipa) ili faze proizvodnje ili određenih delova podsistema.

U slučajevima iz stava 9. ovog člana prijavljeno telo izdaje PIV sertifikat, a podnosilac zahteva sastavlja PIV deklaraciju.

Sertifikati o verifikaciji koje su izdala prijavljena tela iz država članica Evropske unije ili država ugovornica OTIF priznaju se u Republici Srbiji.

Prijavljeno telo je dužno da nakon izdavanja sertifikata o verifikaciji vrši periodične provere da li se proizvodnja podsistema obavlja u skladu sa tehničkom dokumentacijom iz stava 5. ovog člana.

Pri vršenju provere prijavljeno telo ima pravo pristupa svim proizvodnim pogonima, skladištima delova, montažnim pogonima, postrojenjima za ispitivanje i testiranje i sličnim objektima. Prijavljenom telu se u tu svrhu mora dati na uvid sva potrebna dokumentacija koja se odnosi na podsystem. Prijavljeno telo izdaje proizvođaču izveštaj o izvršenoj proveru.

Postupak i module za verifikaciju podsistema, tehničku dokumentaciju koja se prilaže uz deklaraciju o verifikaciji podsistema i sadržinu deklaracije o verifikaciji podsistema propisuje Direkcija.

Ministarstvo nadležno za poslove saobraćaja (u daljem tekstu: Ministarstvo) imenovaće telo za ocenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu činilaca interoperabilnosti i za postupak verifikacije podsistema iz reda privrednih društava, ustanova ili drugih pravnih lica koji ispunjavaju uslove koje propisuje ministar nadležan za poslove saobraćaja (u daljem tekstu: Ministar).

Usaglašenost sa JTP/TSI i nacionalnim železničkim tehničkim propisima

Član 20.

Strukturni podsistemi koji su obuhvaćeni deklaracijom o verifikaciji smatraju se interoperabilnim i usklađenim sa osnovnim zahtevima.

Verifikacija strukturnog podsistema zasniva se na JTP/TSI, ukoliko postoje.

Direkcija priprema spisak važećih nacionalnih železničkih tehničkih propisa koji se primenjuju za ispunjavanje osnovnih zahteva u slučaju:

- 1) da ne postoje JTP/TSI za određeni strukturni podsistem;
- 2) odstupanja predviđenih u članu 11. stav 1. ovog zakona;
- 3) posebnih slučajeva koji nisu predviđeni u JTP/TSI i koji zahtevaju primenu nacionalnih železničkih tehničkih propisa.

Spisak propisa iz stava 3. ovog člana Direkcija objavljuje na svojoj internet stranici.

Direkcija prijavljuje Evropskoj komisiji spisak propisa iz stava 3. ovog člana, a na zahtev Evropske komisije i kompletne tekstove propisa.

Direkcija sprovodi verifikaciju podsistema ili njegovog dela na koji su primenjeni nacionalni železnički tehnički propisi po postupku propisanom u članu 19. ovog zakona i izdaje sertifikat o verifikaciji podsistema ili njegovog dela, kao ispravu o usaglašenosti.

Za izdavanje sertifikata iz stava 6. ovog člana plaća se taksa.

Visinu takse iz stava 7. ovog člana utvrđuje Direkcija, uz saglasnost ministarstva nadležnog za finansije.

Rešenje o odbijanju izdavanja sertifikata o verifikaciji podsistema ili njegovog dela konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.

Direkcija vodi evidenciju o izdatim sertifikatima o verifikaciji.

Neusklađenost podsistema sa osnovnim zahtevima

Član 21.

Ukoliko smatra da strukturni podsistem za koji je izdata deklaracija o verifikaciji, nije u celosti usklađen sa odredbama ovog zakona, a naročito ako podsistem ne ispunjava zahteve iz člana 8. ovog zakona, Direkcija može da naloži licu koje je izdalo deklaraciju o verifikaciji izvršavanje dopunskih provera i kontrola.

U aktu kojim su naložene mere iz stava 1. ovog člana, Direkcija je dužna da navede da li je u pitanju neusklađenost sa zahtevima iz člana 8. ovog zakona ili sa JTP/TSI ili su nepravilno primenjeni JTP/TSI.

Ukoliko dopunske kontrole i provere pokažu da je podsistem neusklađen sa odredbama ovog zakona, podsistem ne može dobiti dozvolu za korišćenje.

III. DOZVOLA ZA KORIŠĆENJE

1. Opšte odredbe o dozvoli za korišćenje

Član 22.

Da bi se strukturni podsistemi, činioci interoperabilnosti i elementi strukturnih podсистema na koje se primenjuju nacionalni železnički tehnički propisi pustili u rad i koristili na železničkim prugama Republike Srbije moraju imati dozvolu za korišćenje koju u formi rešenja i na propisanom obrascu, izdaje Direkcija.

Rešenje o odbijanju izdavanja dozvole za korišćenje konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.

Pre izdavanja dozvole za korišćenje strukturnih podсистema Direkcija proverava:

- 1) tehničku usklađenost ovih podсистema sa železničkim sistemom u koji se integrišu;
- 2) bezbednu integraciju ovih podсистema od strane upravljača i železničkog prevoznika primenom mera za kontrolu rizika;
- 3) da li su ovi podсистemi u saglasnosti sa odredbama propisanim odgovarajućim JTP/TSI koje se odnose na eksploataciju i održavanje podсистema.

Dozvola za korišćenje izdaje se u roku od dva meseca od dana podnošenja zahteva, uz koji je priložena propisana dokumentacija, osim u slučajevima kada je ovim zakonom propisan drugačiji rok.

Dozvola za korišćenje može sadržati posebne uslove za korišćenje ili druga ograničenja.

Zahtev za izdavanje dozvole za korišćenje mogu da podnesu proizvođač ili njegov ovlašćeni zastupnik u Republici Srbiji, železnički prevoznik, vlasnik vozila, imalac vozila i upravljač.

O izdatim dozvolama za korišćenje Direkcija vodi evidenciju.

Postupak izdavanja dozvole iz stava 1. ovog člana, elemente strukturnih podсистema na koje se primenjuju nacionalni železnički tehnički propisi koji podležu oceni usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu i izdavanju dozvole za korišćenje, dokumentaciju koja se prilaže uz zahtev za izdavanje dozvole za korišćenje, sadržinu i obrazac dozvole za korišćenje i numeraciju dozvole za korišćenje u skladu sa evropskim identifikacionim brojem propisuje Direkcija.

Odredbe člana 17. st. 1 - 3. ovog zakona shodno se primenjuju i na elemente strukturnih podсистema određenih u aktu iz stava 8. ovog člana.

Obrazac dozvole za korišćenje vozila namenjenog međunarodnom saobraćaju izdaje se i na engleskom ili francuskom ili nemačkom jeziku.

Za izdavanje dozvole iz stava 1. ovog člana plaća se taksa čiju visinu utvrđuje Direkcija, uz saglasnost ministarstva nadležnog za finansije.

Nakon izdavanja dozvole za korišćenje strukturnih podsistema, Direkcija kontinuirano proverava:

- 1) infrastrukturu, u smislu izdavanja i nadzora nad ispunjenošću uslova za izdavanje sertifikata o bezbednosti za upravljanje infrastrukturom;
- 2) vozila, u smislu izdavanja i nadzora nad ispunjenošću uslova za izdavanje sertifikata o bezbednosti za prevoz.

2. Dozvola za tip vozila

Član 23.

Tipovi svih vozila koja se registruju u Republici Srbiji, bilo kog proizvođača, moraju biti odobreni.

Dozvolu za tip vozila izdaje Direkcija, u formi rešenja i na propisanom obrascu.

Rešenje o odbijanju izdavanja dozvole za tip vozila konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.

Za izdavanje dozvole iz stava 2. ovog člana plaća se taksa.

Visinu takse iz stava 4. ovog člana utvrđuje Direkcija, uz saglasnost ministarstva nadležnog za finansije.

Direkcija vodi evidenciju o izdatim dozvolama za tip vozila.

Vozila koja odgovaraju odobrenom tipu moraju dobiti pojedinačne dozvole za korišćenje koje se izdaju na osnovu deklaracije o usaglašenosti sa tim tipom vozila koju je podneo podnosilac zahteva i obavljenog tehničkog pregleda vozila.

Za postojeća vozila koja su dobila dozvolu za korišćenje pre stupanja na snagu ovog zakona, smatra se da imaju dozvolu za korišćenje, s tim što se i na njih primenjuje član 32. ovog zakona.

U slučaju izmena odgovarajućih odredaba u JTP/TSI i nacionalnim železničkim tehničkim propisima na osnovu kojih je tip vozila odobren Direkcija će odlučiti da li već izdata dozvola za tip ostaje važeća ili treba izdati novu.

Predmet provera u slučaju izdavanja novih dozvola za tip vozila odnose se samo na delove propisa koji su promenjeni. Izdavanje novih dozvola za tip vozila ne utiče na dozvole za korišćenje vozila koje su izdate na osnovu prethodno odobrenih tipova vozila.

Ako podnosilac zahteva traži dozvolu za tip vozila i u drugim državama Direkcija saraduje sa telima kojima su povereni poslovi vezani za bezbednost na železnici tih država u cilju pojednostavljenja postupka i smanjenja administrativnih poslova.

Postupak izdavanja dozvole za tip vozila, dokumentaciju koja se prilaže uz zahtev za izdavanje dozvole za tip vozila, sadržinu i obrazac deklaracije o usaglašenosti sa tipom vozila, sadržinu i obrazac dozvole za tip vozila propisuje Direkcija.

Obrazac dozvole za tip vozila namenjenog međunarodnom saobraćaju izdaje se i na engleskom ili francuskom ili nemačkom jeziku.

Tehnički pregled vozila

Član 24.

Uslove koje moraju ispunjavati privredni subjekti koji obavljaju tehnički pregled vozila i način obavljanja tehničkog pregleda vozila propisuje Direkcija.

Sertifikat o ispunjenosti uslova iz stava 1. ovog člana izdaje Direkcija, u formi rešenja.

Rešenje o odbijanju izdavanja sertifikata o ispunjenosti uslova za organizacije koje obavljaju tehnički pregled vozila konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.

Za izdavanje sertifikata iz stava 2. ovog člana plaća se taksa.

Visinu takse iz stava 4. ovog člana utvrđuje Direkcija, uz saglasnost ministarstva nadležnog za finansije.

Direkcija vodi evidenciju o izdatim sertifikatima iz stava 2. ovog člana.

3. Dozvola za korišćenje podsistema i činilaca interoperabilnosti koji su usaglašeni sa JTP/TSI

Član 25.

Dozvolu za korišćenje podsistema i činilaca interoperabilnosti koji su usaglašeni sa JTP/TSI, Direkcija izdaje ako je priložena dokumentacija o izvedenom postupku verifikacije podsistema u skladu sa članom 19. ovog zakona, odnosno ako je priložena dokumentacija o izvedenim postupcima ocene usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu u skladu sa članom 15. ovog zakona.

Dozvola za korišćenje vozila koja su usaglašena sa JTP/TSI

Član 26.

Tehničke karakteristike vozila koja se registruju u Republici Srbiji, moraju biti usaglašene sa relevantnim JTP/TSI koji su na snazi i primenjuju se u trenutku njihovog puštanja u rad, pod uslovom da je značajan deo osnovnih zahteva dat u tim JTP/TSI.

Dozvolu za korišćenje izdaje Direkcija na sledeći način:

- 1) ako je za sve strukturne podsisteme vozila priložena deklaracija o verifikaciji, dozvola se izdaje bez dodatnih provera;
- 2) ako je za vozilo priložena deklaracija o verifikaciji, u skladu sa članom 19. ovog zakona, Direkcija pre izdavanja dozvole proverava:
 - (1) tehničku usklađenost između relevantnih strukturnih podsistema vozila i njihovu bezbednu integraciju u skladu sa odredbama člana 22. stav 3. ovog zakona,
 - (2) tehničku usklađenost između vozila i mreže na kojoj će saobraćati,
 - (3) usklađenost sa nacionalnim železničkim tehničkim propisima koji se primenjuju na otvorena pitanja,
 - (4) usklađenost sa nacionalnim železničkim tehničkim propisima koji se primenjuju na posebne slučajeve koji su definisani u odgovarajućim JTP/TSI;

- 3) ako je podnosilac zahteva priložio deklaraciju o usaglašenosti sa odobrenim tipom vozila.

Pre izdavanja dozvole za korišćenje mora se obaviti tehnički pregled vozila.

Podnosilac zahteva za izdavanje dozvole za korišćenje odgovoran je za označavanje vozila brojem koji mu je dodeljen.

Dodatna dozvola za korišćenje za vozila koja su usaglašena sa JTP/TSI

Član 27.

Vozila koja su dobila dozvolu za korišćenje u drugim državama, koja su potpuno usaglašena sa svim JTP/TSI koji obuhvataju sve aspekte podsistema i nisu predmet posebnih slučajeva i otvorenih pitanja koja se odnose na tehničku usklađenost vozila i mreže, ne podležu izdavanju dodatne dozvole za korišćenje, pod uslovom da se upotrebljavaju na mreži koja je usaglašena sa JTP/TSI ili pod uslovima navedenim u odgovarajućim JTP/TSI.

Za vučna vozila iz stava 1. ovog člana koja su dobila dozvolu za korišćenje u drugim državama, ako se ne upotrebljavaju na mreži koja je usaglašena sa JTP/TSI ili pod uslovima navedenim u odgovarajućim JTP/TSI, Direkcija izdaje dodatne dozvole za korišćenje takvih vozila u Republici Srbiji.

Rešenje o odbijanju izdavanja dodatne dozvole za korišćenje vozila u Republici Srbiji konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.

Pre izdavanja dozvola iz stava 2. ovog člana, izdaje se dozvola za tip vozila u skladu sa odredbama člana 23. ovog zakona.

Podnosilac zahteva dostavlja Direkciji tehničku dokumentaciju o vozilu i tipu vozila i njegovom predviđenom korišćenju na mreži Republike Srbije koja sadrži:

- 1) dokumentaciju potrebnu za odobrenje tipa vozila;
- 2) deklaraciju o usaglašenosti sa tipom vozila;
- 3) dokaz da je vozilo dobilo dozvolu za korišćenje u državi porekla;
- 4) primerak tehničke dokumentacije o vozilu koja prati deklaraciju o verifikaciji, što uključuje, u slučaju vozila opremljenih registrujućim uređajima, informacije o postupku prikupljanja podataka sa omogućavanjem čitanja i procene, sve dok te informacije nisu harmonizovane sa odgovarajućim JTP/TSI;
- 5) evidencije koje prikazuju istoriju održavanja vozila i, po potrebi, tehničke izmene izvršene nakon dobijanja dozvole za korišćenje;
- 6) dokaze o tehničkim i eksploatacionim karakteristikama koji pokazuju da je vozilo usklađeno sa infrastrukturom i stabilnim postrojenjima, uključujući klimatske uslove, sistem napajanja energijom, sistem kontrole upravljanja i signalizacije, širinu koloseka i profile, maksimalnu dopuštenu masu po osovini i ostala ograničenja mreže.

Direkcija pri odlučivanju o podnetom zahtevu proverava:

- 1) tehničku usklađenost vozila i mreže, uključujući nacionalne propise koji se primenjuju na otvorena pitanja u cilju obezbeđenja te usklađenosti;
- 2) upotrebu nacionalnih železničkih tehničkih propisa koji se primenjuju na posebne slučajeve koji su definisani u JTP/TSI.

Direkcija može zahtevati dostavljanje dodatnih informacija, analizu rizika ili sprovođenje testova na mreži radi provere elemenata iz stava 6. ovog člana.

Direkcija će sa podnosiocem zahteva odrediti obim i sadržinu dodatnih informacija, analize rizika i potrebnih testova na mreži. Upravljač je dužan da, nakon konsultacije sa podnosiocem zahteva, obezbedi izvršenje testova u roku od tri meseca od podnošenja zahteva.

Pre izdavanja dozvole za korišćenje mora se obaviti tehnički pregled vozila.

Direkcija odlučuje o izdavanju dozvole iz stava 2. ovog člana:

- 1) dva meseca nakon dostavljanja dokumenata iz stava 5. ovog člana;
- 2) mesec dana po podnošenju dodatnih informacija ili analize rizika ili rezultata eksploatacionog ispitivanja.

Ukoliko Direkcija ne odluči o izdavanju dozvole za korišćenje u roku iz stava 10. ovog člana, smatraće se da je vozilo dobilo dozvolu za korišćenje posle tri meseca od isteka tog roka. Ovo vozilo može se koristiti samo na mreži koja je navedena u zahtevu za izdavanje dozvole.

4. Dozvola za korišćenje podsistema koji nisu usaglašeni sa JTP/TSI i elemenata podsistema na koje se primenjuju nacionalni železnički tehnički propisi

Član 28.

Direkcija izdaje dozvolu za korišćenje strukturnih podsistema koji nisu usaglašeni sa relevantnim JTP/TSI važećim u trenutku njihovog puštanja u rad, uključujući i podsisteme za koje važe odstupanja, ili gde značajan deo osnovnih zahteva nije naveden u jednoj ili više JTP/TSI, kao i elemenata podsistema na koje se primenjuju nacionalni železnički tehnički propisi, ako su ispunjeni sledeći uslovi:

- 1) podsistemi ili elementi podsistema usklađeni su sa nacionalnim železnički tehničkim propisima i srpskim i granskim standardima iz oblasti železničkog saobraćaja, odnosno UIC propisima i evropskim normama ukoliko za neki podsistem ili njihove elemente ne postoje nacionalni železnički tehnički propisi i standardi;
- 2) podsistemi ili elementi podsistema ispunjavaju osnovne zahteve koji se na njih odnose;
- 3) priložena je dokumentacija o sprovedenom postupku verifikacije strukturnih podsistema, odnosno postupaka ocene usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu elemenata podsistema.

Dozvola iz stava 1. ovog člana koja se odnosi na vozila važi samo na mreži Republike Srbije.

Rešenje o odbijanju izdavanja dozvole za korišćenje strukturnih podsistema koji nisu usaglašeni sa JTP/TSI i elemenata podsistema na koje se primenjuju nacionalni železnički tehnički propisi konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.

Direkcija sprovodi ocenu usaglašenosti i ocenu pogodnosti za upotrebu elemenata podsistema iz stava 1. ovog člana na način propisan aktom iz člana 15. stav 8. ovog zakona, verifikaciju podsistema iz stava 1. ovog člana na način propisan članom 20. ovog zakona i odobrava program eksploatacionog ispitivanja.

Za izdavanje sertifikata o usaglašenosti i izdavanje sertifikata o pogodnosti za upotrebu elemenata podsistema i za izdavanje sertifikata o verifikaciji podsistema iz stava 1. ovog člana plaća se taksa.

Visine taksi iz stava 5. ovog člana utvrđuje Direkcija, uz saglasnost ministarstva nadležnog za finansije.

Direkcija donosi granske standarde iz oblasti železničkog saobraćaja.

Direkcija propisuje postupak izrade, donošenja i objavljivanja standarda iz oblasti železničkog saobraćaja.

Dozvola za korišćenje vozila koja nisu usaglašena sa JTP/TSI

Član 29.

Dozvolu za korišćenje vozila koja se registruju u Republici Srbiji i na koja se primenjuju odredbe člana 11. stav 2. ovog zakona izdaje Direkcija, ako je podnosilac zahteva priložio:

- 1) deklaraciju o usaglašenosti sa odobrenim tipom vozila;
- 2) dokumentaciju o izvedenom postupku verifikacije svih strukturnih podsistema vozila u skladu sa članom 19. ovog zakona u odnosu na tehničke zahteve JTP/TSI (ako isti postoje) i u odnosu na tehničke zahteve nacionalnih železničkih tehničkih propisa.

Parametri koje je potrebno proveriti u vezi sa izdavanjem dozvole za korišćenje vozila koja nisu usaglašena sa JTP/TSI propisani su COTIF.

Pre izdavanja dozvole za korišćenje mora se obaviti tehnički pregled vozila.

Podnosilac zahteva za izdavanje dozvole iz stava 1. ovog člana odgovoran je za označavanje vozila brojem koji mu je dodeljen.

Dodatna dozvola za korišćenje vozila koja nisu usaglašena sa JTP/TSI

Član 30.

Vozila koja su odobrena za korišćenje u drugim državama, a koja nisu usaglašena sa JTP/TSI, moraju imati dodatnu dozvolu za korišćenje u Republici Srbiji. Dodatnu dozvolu izdaje Direkcija na način iz člana 22. stav 1. ovog zakona.

Rešenje o odbijanju izdavanja dodatne dozvole za korišćenje vozila koja nisu usaglašena sa JTP/TSI konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.

Pre izdavanja dozvole iz stava 1. ovog člana izdaje se dozvola za tip vozila.

Podnosilac zahteva za izdavanje dozvole iz stava 1. ovog člana dostavlja Direkciji tehničku dokumentaciju o vozilu ili tipu vozila zajedno sa podacima o planiranom korišćenju na mreži Republike Srbije.

Dokumentacija iz stava 4. ovog člana sadrži:

- 1) dokumentaciju potrebnu za odobrenje tipa vozila;
- 2) deklaraciju o usaglašenosti sa tipom vozila;
- 3) dokaze da je korišćenje vozila odobreno u državi gde je registrovano zajedno sa dokumentacijom o primenjenom postupku da bi se pokazalo da vozilo zadovoljava važeće bezbednosne zahteve, uključujući, po

potrebi, informacije o odstupanjima korišćenim ili odobrenim u skladu sa članom 11. stav 1. ovog zakona;

- 4) tehničke podatke, program održavanja i eksploatacione karakteristike, što uključuje, u slučaju vozila opremljenih registrujućim uređajima, informacije o postupku prikupljanja podataka, sa omogućavanjem čitanja i procene;
- 5) evidencije koje prikazuju istoriju održavanja vozila i, po potrebi, tehničke izmene izvršene nakon dobijanja dozvole za korišćenje;
- 6) dokaze o tehničkim i eksploatacionim karakteristikama koji pokazuju da je vozilo usklađeno sa infrastrukturom i stabilnim postrojenjima, uključujući klimatske uslove, sistem napajanja energijom, sistem kontrole, upravljanja i signalizacije, širinu koloseka i profile, maksimalnu dopuštenu masu po osovini i druga ograničenja mreže.

Parametri koje je potrebno proveriti u vezi sa izdavanjem dodatne dozvole za korišćenje vozila koja nisu usaglašena sa JTP/TSI propisani su COTIF.

Dokazi iz stava 5. tač. 3) i 4) ovog člana mogu se osporiti jedino ako Direkcija dokaže postojanje značajnog rizika za bezbednost.

Direkcija može zahtevati dodatne informacije, analize rizika ili sprovođenje testova na mreži kako bi se proverilo da li je dokumentacija iz stava 5. tač. 5) i 6) ovog člana u skladu sa važećim nacionalnim železničkim tehničkim propisima.

Direkcija će, nakon konsultacije sa podnosiocem zahteva, odrediti obim i sadržinu dodatnih informacija, analize rizika i potrebnih testova. Upravljač je dužan da, nakon konsultacije sa podnosiocem zahteva, obezbedi izvršenje testova u roku od tri meseca od podnošenja zahteva.

Pre izdavanja dozvole za korišćenje mora se obaviti tehnički pregled vozila.

Direkcija odlučuje o izdavanju dozvole iz stava 1. ovog člana:

- 1) četiri meseca nakon dostavljanja dokumenata iz stava 4. ovog člana;
- 2) dva meseca po podnošenju dodatnih informacija ili analize rizika ili rezultata eksploatacionog ispitivanja.

Ukoliko Direkcija ne odluči o izdavanju dozvole iz stava 1. ovog člana, u roku iz stava 11. ovog člana, smatraće se da je vozilo dobilo dozvolu posle tri meseca od isteka tog roka. Ovo vozilo može se koristiti samo na mreži koja je navedena u zahtevu za izdavanje dozvole.

Izuzeci od izdavanja dodatne dozvole za korišćenje vozila

Član 31.

Dodatna dozvola za korišćenje ne izdaje se:

za polovna vozila uvezena iz inostranstva koja su usaglašena sa JTP/TSI, osim ako ne podležu odredbama člana 27. ovog zakona;

za vozila odobrena u drugim državama pre stupanja na snagu odgovarajućih JTP/TSI koja:

- (1) nose oznaku RIC ili RIV,
- (2) su odobrena za saobraćaj i obeležena u skladu sa važećim bilateralnim ili multilateralnim sporazumima između železničkih prevoznika iz Republike Srbije i železničkih prevoznika iz drugih država;

za polovna vozila iz tačke 2) ovog člana koja se uvoze iz inostranstva.

Izмене sporazuma iz stava 1. tačka 2) podtačka (2) ovog člana i pripremu novih sporazuma kojima se uređuje konstrukcija, priznavanje dozvola za korišćenje i upotreba vozila između zainteresovanih država vrši Direkcija.

Vozila iz stava 1. tač. 1) i 3) ovog člana podležu obavezi odobrenja tipa i vršenju tehničkog pregleda pre registracije u Republici Srbiji.

Obnavljanje ili unapređenje strukturnog podsistema, činioca interoperabilnosti i elementa podsistema

Član 32.

U slučaju obnove ili unapređenja strukturnog podsistema, činioca interoperabilnosti ili elementa podsistema, naručilac ili proizvođač dostavlja Direkciji kompletnu dokumentaciju sa opisom projekta, a Direkcija odlučuje, uzimajući u obzir strategiju implementacije navedene u relevantnim JTP/TSI, da li obim radova zahteva novu dozvolu za korišćenje strukturnog podsistema, činioca interoperabilnosti ili elementa podsistema ili novu dozvolu za tip vozila.

Nova dozvola za korišćenje strukturnog podsistema potrebna je uvek kada zbog predviđenih radova postoji opasnost od smanjenja ukupnog nivoa bezbednosti tog podsistema.

U slučaju iz stava 1. ovog člana Direkcija je dužna da odluči najkasnije četiri meseca nakon što naručilac ili proizvođač dostavi kompletnu dokumentaciju.

Ako je izdata nova dozvola, a prilikom njenog izdavanja nisu primenjeni u potpunosti JTP/TSI, Direkcija prijavljuje sledeće informacije Evropskoj komisiji:

- 1) razlog zbog kojeg JTP/TSI nisu u potpunosti primenjeni;
- 2) tehničke karakteristike primenjene umesto JTP/TSI;
- 3) tela koja su u slučaju tih karakteristika nadležna za verifikaciju podsistema.

5. Oduzimanje i suspenzija dozvole za korišćenje vozila

Član 33.

Direkcija oduzima dozvolu za korišćenje ukoliko se nadzorom nad sistemima za upravljanje bezbednošću železničkog prevoznika i upravljača ili po prijavi republičkog inspektora za železnički saobraćaj utvrdi:

- 1) da železničko vozilo više nije u skladu sa:
 - (1) JTP/TSI ili nacionalnim železničkim tehničkim propisima,
 - (2) odobrenim odstupanjima u skladu sa članom 11. ovog zakona,
 - (3) propisima o konstrukciji ili opremi navedenim u RID;
- 2) da imalac nije ispunio zahtev Direkcije da ispravi nedostatke u propisanom roku;
- 3) da se ne poštuju uslovi ili ograničenja iz člana 22. stav 5. ovog zakona.

Direkcija suspenduje dozvolu za korišćenje ukoliko se:

- 1) nadzorom nad sistemima za upravljanje bezbednošću železničkog prevoznika i upravljača ili po prijavi republičkog inspektora za železnički saobraćaj utvrdi da se održavanje železničkog vozila ne vrši u skladu sa

dosijeom o održavanju, JTP/TSI, nacionalnim železničkim tehničkim propisima, propisima o konstrukciji i opremi navedenim u RID ili ukoliko se ne poštuju propisani rokovi za održavanje;

- 2) u slučaju teškog oštećenja železničkog vozila, ne ispuni nalog Direkcije za stavljanje vozila na uvid.

Dozvola za korišćenje će biti suspendovana do ponovnog ispunjavanja svih uslova za izdavanje iste.

Rešenje o oduzimanju, odnosno suspenziji dozvole konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.

Dozvola za korišćenje postaje nevažeća ukoliko je železničko vozilo povučeno iz saobraćaja (kasacija vozila i sl.).

O povlačenju iz saobraćaja imalac vozila obaveštava Direkciju bez odlaganja, a najkasnije u roku od osam dana od povlačenja.

Odredbe st. 1, 2. i 4. ovog člana shodno se primenjuju i na dozvolu za tip vozila.

IV. REGISTRI ŽELEZNIČKIH VOZILA I INFRASTRUKTURE

1. Nacionalni registar železničkih vozila

Član 34.

Direkcija vodi Nacionalni registar železničkih vozila.

Specifikacija registra propisana je COTIF.

Vozila svih vrsta moraju se upisati u registar iz stava 1. ovog člana.

Podatke o vozilima za koje je izdata dozvola za korišćenje, imaoци su dužni da bez odlaganja dostave Direkciji, radi unosa u Nacionalni registar železničkih vozila.

Za novoizgrađena, unapređena i obnovljena vozila, registracija se obavlja na osnovu popunjenog zahteva koji je propisan specifikacijom iz stava 2. ovog člana.

Imalac vozila bez odlaganja prijavljuje Direkciji sve izmene podataka unetih u Nacionalni registar železničkih vozila, uništenje vozila ili svoju odluku o prestanku registracije vozila.

Za upis u registar iz stava 1. ovog člana plaća se taksa čiju visinu utvrđuje Direkcija, uz saglasnost ministarstva nadležnog za finansije.

2. Registar odobrenih tipova železničkih vozila

Član 35.

OTIF vodi registar tipova vozila odobrenih u državama ugovornicama.

Direkcija dostavlja Generalnom sekretaru OTIF podatke o svim odobrenim tipovima vozila u Republici Srbiji.

3. Registar infrastrukture

Član 36.

Direkcija vodi i objavljuje Registar infrastrukture.

Registar infrastrukture sadrži glavne karakteristike svakog podsistema ili dela podsistema (npr. osnovne parametre) i njihovu povezanost sa karakteristikama navedenim u odgovarajućim JTP/TSI.

JTP/TSI propisuje podatke koje mora da sadrži Registar infrastrukture.

OTIF propisuje specifikacije Registra infrastrukture.

Upravljač dostavlja Direkciji podatke za Registar infrastrukture i odgovoran je za njihovu ažurnost.

V. UPRAVLJANJE BEZBEDNOŠĆU U ŽELEZNIČKOM SAOBRAĆAJU

1. Garantovanje bezbednosti u železničkom saobraćaju

Član 37.

Ministarstvo, Direkcija, upravljač i železnički prevoznik, svako u skladu sa poslovima koje obavlja, garantuju:

- 1) da se bezbednost železničkog saobraćaja u železničkom sistemu očuva, i tamo gde je to opravdano i izvodljivo, stalno unapređuje, pri čemu se prednost daje sprečavanju nesreća;
- 2) da se propisi za bezbednost primenjuju transparentno i nediskriminatorski;
- 3) da se ubrzava razvoj jedinstvenog železničkog sistema.

Upravljač i železnički prevoznik odgovorni su za bezbednu eksploataciju železničkog sistema i kontrolu rizika povezanih sa njom, tako što sprovode potrebne mere za kontrolu rizika, uz međusobnu saradnju, primenjuju nacionalne propise i standarde za bezbednost i uspostavljaju sisteme za upravljanje bezbednošću, u skladu sa ovim zakonom.

Upravljač i železnički prevoznik odgovorni su korisnicima, komitentima, zaposlenima i trećim licima za svoj deo sistema i njegovo bezbedno funkcionisanje, uključujući u to snabdevanje materijalom i ugovaranje usluga.

Odgovornost upravljača i železničkog prevoznika iz stava 3. ovog člana ne oslobađa od odgovornosti proizvođače sastavnih delova i činilaca interoperabilnosti pojedinih podsistema, lica zadužena za održavanje, imaoce vozila i davaoce drugih potrebnih usluga, da su vozila, objekti i postrojenja, oprema, materijal i usluge usklađeni sa propisanim zahtevima i uslovima za predviđenu upotrebu, tako da ih upravljač ili železnički prevoznik mogu bezbedno koristiti u železničkom sistemu.

2. Zajednički pokazatelji bezbednosti

Član 38.

Zajednički pokazatelji bezbednosti (u daljem tekstu: ZPB) su sredstva za procenu nivoa bezbednosti u železničkom saobraćaju.

Da bi se omogućila procena ostvarenosti zajedničkih ciljeva bezbednosti i omogućilo praćenje opšteg razvoja bezbednosti na železnici, Direkcija prikuplja informacije o ZPB putem godišnjih izveštaja o bezbednosti upravljača i železničkog prevoznika.

Upravljač i železnički prevoznik dužni su da svake godine, najkasnije do 30. juna, dostave Direkciji godišnji izveštaj o bezbednosti za prethodnu kalendarsku godinu.

Godišnji izveštaj o bezbednosti obuhvata:

- 1) informacije o ostvarivanju bezbednosnih ciljeva i o rezultatima bezbednosnih planova;
- 2) praćenje i analizu ZPB, u meri u kojoj je to relevantno za podnosioca izveštaja;
- 3) rezultate interne kontrole bezbednosti;
- 4) primedbe o nedostacima i kvarovima u odvijanju železničkog saobraćaja i upravljanju infrastrukturom koji mogu biti od značaja za Direkciju.

ZPB prema kojima upravljač i železnički prevoznik sastavljaju izveštaj iz stava 2. ovog člana i zajedničke metode za izračunavanje ekonomskih posledica nesreća, propisuje Direkcija.

Direkcija objavljuje godišnji izveštaj o svojim aktivnostima za prethodnu godinu i dostavlja ga Ministru najkasnije do 30. septembra tekuće godine.

Izveštaj sadrži podatke o:

- 1) razvoju stanja bezbednosti na železnici uključujući u to i prikupljene ZPB;
- 2) važnim promenama u zakonodavstvu i regulisanju bezbednosti na železnici;
- 3) unapređenju postupka sertifikacije o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom i sertifikacije o bezbednosti za prevoz;
- 4) rezultatima i iskustvima vezanim za nadzor nad upravljačem i železničkim prevoznikom.

Izveštaj iz stava 6. ovog člana Direkcija dostavlja i Evropskoj železničkoj agenciji najkasnije do 30. septembra tekuće godine.

Ukoliko se nakon dostavljanja izveštaja iz stava 6. ovog člana otkriju nove činjenice ili greške, Direkcija je dužna da pokazatelje koji se odnose na određenu godinu dopuni ili ispravi prvom prilikom, a najkasnije u sledećem godišnjem izveštaju.

3. Zajedničke bezbednosne metode

Član 39.

Zajedničke bezbednosne metode propisuju način procene nivoa bezbednosti, ostvarenosti bezbednosnih ciljeva i usaglašenosti sa drugim bezbednosnim zahtevima, putem definisanja:

- 1) Zajedničke bezbednosne metode za procenu i ocenu rizika i uslova koje treba da ispuni telo za ocenu rizika;
- 2) Zajedničkih bezbednosnih metoda za ocenu usaglašenosti sa zahtevima za dobijanje sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom i sertifikata o bezbednosti za prevoz, koje obuhvataju:
 - (1) postupke za ocenu ispunjenosti zahteva podnetih od strane upravljača, odnosno železničkih prevoznika, za izdavanje sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom, odnosno sertifikata o bezbednosti za prevoz,
 - (2) kriterijume za ocenu ispunjenosti zahteva za izdavanje sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom, odnosno sertifikata o bezbednosti za prevoz,

- (3) načela za vršenje nadzora nad usklađenošću sa zahtevima koje mora da ispuni sistem za upravljanje bezbednošću, nakon što je izdat sertifikat o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom, odnosno sertifikata o bezbednosti za prevoz;
- 3) Zajednička bezbednosna metoda za nadzor bezbednosnog učinka nakon izdavanja sertifikata o bezbednosti za prevoz ili za upravljanje železničkom infrastrukturom;
- 4) Zajednička bezbednosna metoda za praćenje efikasnosti upravljanja bezbednošću u toku eksploatacije i održavanja železničkog sistema.

Zajednička bezbednosna metoda za procenu i ocenu rizika primenjuje se u slučaju bilo kakve značajne promene u železničkom sistemu koja može imati uticaja na bezbednost železničkog saobraćaja. Ove promene mogu biti tehničke, eksploatacione ili organizacione prirode. Zajednička bezbednosna metoda za procenu i ocenu rizika je sastavni deo sistema za upravljanje bezbednošću upravljača i železničkog prevoznika.

Ako se značajne promene odnose na strukturne podsisteme, Zajednička bezbednosna metoda za procenu i ocenu rizika primeniće se:

- 1) ako procenu i ocenu rizika zahteva odgovarajući JTP/TSI, u kom slučaju se u JTP/TSI navodi koji delovi Zajedničke bezbednosne metode za procenu i ocenu rizika će se primeniti;
- 2) u cilju provere bezbedne integracije strukturnih podsistema u postojeći sistem, u skladu sa članom 22. ovog zakona.

Predlagač značajne promene može biti:

- 1) upravljač ili železnički prevoznik, u okviru mera iz člana 37. stav 2. ovog zakona;
- 2) naručilac ili proizvođač, kada podnose zahtev za verifikaciju podsistema, u skladu sa članom 19. ovog zakona;
- 3) podnosilac zahteva za izdavanje dozvole za korišćenje vozila;
- 4) lice zaduženo za održavanje.

Predlagač značajne promene sprovodi Zajedničku bezbednosnu metodu za procenu i ocenu rizika.

Nezavisnu ocenu pravilne primene Zajedničke bezbednosne metode za procenu i ocenu rizika i rezultata te primene sprovodi akreditovano telo za ocenu rizika koje ispunjava uslove propisane tom metodom.

Telo za ocenu rizika izdaje predlagaču izveštaj o oceni bezbednosti, na osnovu koga predlagač odlučuje o prihvatanju značajne promene.

Izveštaji o oceni bezbednosti izdati u državama članicama Evropske unije ili državama ugovornicama OTIF važe u Republici Srbiji pod sledećim uslovima:

- 1) da je ocena rizika izvršena u skladu sa Zajedničkom bezbednosnom metodom za procenu i ocenu rizika;
- 2) da je primenu metode iz tačke 1) ovog stava ocenilo telo za ocenu rizika;
- 3) da je značajna promena u železničkom sistemu prihvaćena od strane predlagača iz stava 4. ovog člana;
- 4) da će se deo železničkog sistema koristiti u Republici Srbiji pod istim funkcionalnim, eksploatacionim, topografskim i klimatskim uslovima;

- 5) da su primenjeni isti kriterijumi za prihvatanje rizika kao što se primenjuju u Republici Srbiji.

Kontrola primene zajedničke bezbednosne metode za procenu i ocenu rizika čini sastavni deo periodične interne kontrole sistema za upravljanje bezbednošću upravljača i železničkog prevoznika.

Zajedničke bezbednosne metode iz stava 1. tačka 2) ovog člana primenjuje Direkcija u postupku izdavanja sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom i sertifikata o bezbednosti za prevoz.

Zajedničku bezbednosnu metodu iz stava 1. tačka 3) ovog člana primenjuje Direkcija u cilju nadzora nad primenom sistema za upravljanje bezbednošću železničkog prevoznika i upravljača nakon izdavanja sertifikata o bezbednosti za prevoz ili sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom, kao i nadzora nad primenom zajedničke bezbednosne metode iz stava 1. tačka 4) ovog člana od strane železničkog prevoznika, upravljača i lica zaduženog za održavanje.

Zajedničku bezbednosnu metodu iz stava 1. tačka 4) ovog člana primenjuju železnički prevoznik i upravljač nakon dobijanja sertifikata o bezbednosti za prevoz, odnosno sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom, kao i lice zaduženo za održavanje.

Zajedničku bezbednosnu metodu iz stava 1. tačka 1) ovog člana propisuje OTIF, a zajedničke bezbednosne metode iz stava 1. tač. 2), 3) i 4) ovog člana propisuje Direkcija.

Shodno usvojenim i revidiranim zajedničkim bezbednosnim metodama donose se potrebne izmene i dopune nacionalnih propisa za bezbednost.

Upravljač i železnički prevoznik dužni su da u godišnjem izveštaju iz člana 38. stav 3. ovog zakona opišu i svoja iskustva u vezi primene metoda iz stava 1. tač. 1) i 4) ovog člana.

Direkcija će u svoj godišnji izveštaj iz člana 38. stav 6. ovog zakona uključiti i iskustva predlagača, železničkog prevoznika i upravljača, kao i sopstvena iskustva u vezi primene metoda iz stava 1. tač. 1), 3) i 4) ovog člana.

4. Zajednički bezbednosni ciljevi

Član 40.

Zajedničke bezbednosne ciljeve (u daljem tekstu: ZBC) utvrđuje Evropska komisija.

ZBC utvrđuju najniži nivo bezbednosti koji moraju dostići različiti delovi železničkog sistema i železnički sistem u celini, a koji se iskazuje kroz kriterijum prihvatljivosti rizika za:

- 1) pojedinačne rizike vezane za putnike, zaposlene, osoblje izvođača radova, korisnike putnih prelaza, kao i pojedinačne rizike vezane za prisustvo neovlašćenih lica na objektima infrastrukture;
- 2) rizike za društvo.

ZBC sadrže vremenski raspored postepenog sprovođenja, u slučaju kada je to potrebno, uzimajući u obzir prirodu i obim investicija potrebnih za njihovo sprovođenje.

Direkcija prijavljuje Evropskoj komisiji izmene i dopune nacionalnih propisa za bezbednost donetih u cilju postizanja ZBC.

5. Prijavljivanje nacionalnih propisa za bezbednost

Član 41.

Direkcija je dužna da na svojoj internet stranici objavljuje nacionalne propise za bezbednost kako bi isti bili na raspolaganju upravljaču, železničkom prevozniku i podnosiocima zahteva za izdavanje sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom i sertifikata o bezbednosti za prevoz.

Direkcija prijavljuje Evropskoj komisiji važeće nacionalne propise za bezbednost:

- 1) u vezi sa postojećim nacionalnim bezbednosnim ciljevima i bezbednosnim metodama;
- 2) koji definišu zahteve za sisteme bezbednog upravljanja, kao i zahteve za sertifikat o bezbednosti za prevoz;
- 3) koji određuju zahteve za puštanje u rad i održavanje novih i bitno izmenjenih železničkih vozila, koji još nisu obuhvaćeni u JTP/TSI, s tim da prijava mora sadržati propise za razmenu vozila između železničkih prevoznika, sisteme registracije i zahteve u pogledu postupaka proba;
- 4) koji obuhvataju zajedničke operativne propise za železničke mreže koje još nisu obuhvaćene u JTP/TSI, što obuhvata i pravila u vezi sa sistemom signalizacije i vođenja saobraćaja;
- 5) koji definišu zahteve za dodatnim internim propisima koje moraju doneti upravljač i železnički prevoznik;
- 6) koji definišu zahteve za izvršne železničke radnike, uključujući kriterijume izbora, zdravstvene sposobnosti i profesionalne kvalifikacije i izdavanje uverenja, ako nisu obuhvaćeni u JTP/TSI;
- 7) koji uređuju istragu nesreća i incidenata.

U prijavi iz stava 2. ovog člana navodi se oblast primene propisa, osnovni sadržaj propisa sa upućivanjem na pravne tekstove, forma propisa i ko je nadležan za njihovo objavljivanje.

Direkcija obaveštava Evropsku komisiju o svakoj izmeni nacionalnih propisa za bezbednost i o svakom novom nacionalnom propisu za bezbednost koji se eventualno donosi, izuzev ako se propis u celini odnosi na izvođenje JTP/TSI.

Ako se namerava, po prihvatanju ZBC, izdavanje novog nacionalnog propisa za bezbednost koji zahteva viši nivo bezbednosti od ZBC ili izdavanje novog nacionalnog propisa za bezbednost koji može uticati na rad železničkih prevoznika iz drugih država na teritoriji Republike Srbije, Direkcija će blagovremeno konsultovati sve zainteresovane strane.

Direkcija dostavlja Evropskoj komisiji nacrt nacionalnog propisa za bezbednost na razmatranje zajedno sa razlozima njegovog donošenja.

Ako Evropska komisija obavesti Republiku Srbiju da smatra da nacrt propisa za bezbednost nije u skladu sa zajedničkim bezbednosnim metodama ili bar sa ostvarivanjem ZBC, ili smatra da predstavlja sredstvo samovoljne diskriminacije ili prikrivenog ograničavanja prevoza železnicom između država članica Evropske unije, onda se privremeno zaustavlja donošenje, početak važenja ili primena propisa, dok se, u roku od šest meseci ne donese konačna odluka.

Ako Evropska komisija usvoji odgovarajuću odluku kojom utvrđuje da nacrt propisa za bezbednost nije u skladu sa zajedničkim bezbednosnim metodama, ili sa postizanjem bar ZBC, ili da predstavlja sredstvo samovoljne diskriminacije, ili

prikrivenog ograničavanja prevoza između država članica EU u železničkom saobraćaju, onda Direkcija preduzima sve što je potrebno da se ova odluka izvrši.

6. Sistem upravljanja bezbednošću

Član 42.

Upravljač i železnički prevoznik dužni su da uspostave sistem za upravljanje bezbednošću, koji ima za cilj da se bar dostignu ZBC za železnički sistem u celini. Sistem za upravljanje bezbednošću mora biti usklađen sa prijavljenim nacionalnim propisima za bezbednost i sa bezbednosnim zahtevima utvrđenim u JTP/TSI i moraju biti primenjene odgovarajuće odredbe zajedničkih bezbednosnih metoda.

Sistem za upravljanje bezbednošću mora da ispuni zahteve i da sadrži elemente, propisane ovim zakonom, koji su u skladu sa karakterom, obimom i vrstom delatnosti koje se obavljaju u železničkom saobraćaju.

Sistemom iz stava 2. ovog člana postiže se kontrola svih rizika povezanih sa delatnošću upravljača ili železničkog prevoznika, uključujući i pružanje usluga održavanja, snabdevanje materijalom i angažovanje podizvođača, kao i rizike koji se javljaju usled aktivnosti trećih lica.

Sistem za upravljanje bezbednošću upravljača mora uzeti u obzir efekte delatnosti različitih železničkih prevoznika na mreži, pa u skladu sa tim mora sadržati odredbe koje omogućuju železničkim prevoznicima obavljanje delatnosti u skladu sa JTP/TSI i nacionalnim propisima za bezbednost, kao i uslovima iz njihovih sertifikata o bezbednosti za prevoz. Sistem za upravljanje bezbednošću upravljača mora uzeti u obzir i koordinaciju hitnih postupaka sa svim železničkim prevoznicima u vanrednim situacijama.

Svi bitni delovi sistema za upravljanje bezbednošću moraju biti dokumentovani, a posebno mora biti opisana raspodela odgovornosti u okviru organizacije upravljača ili železničkog prevoznika, način obezbeđenja kontrole od strane rukovodstva na različitim nivoima, uključivanje zaposlenih i njihovih predstavnika na svim nivoima i način obezbeđenja kontinuiranog unapređivanja sistema za upravljanje bezbednošću.

Osnovni elementi sistema za upravljanje bezbednošću su:

- 1) politika bezbednosti koju je odobrio direktor upravljača ili železničkog prevoznika i koja je dostavljena svim zaposlenima;
- 2) kvalitativni i kvantitativni ciljevi upravljača ili železničkog prevoznika u pogledu održavanja i unapređivanja bezbednosti, kao i planovi i postupci za ostvarivanje tih ciljeva;
- 3) postupci za osiguravanje poštovanja standarda i drugih propisanih zahteva tokom čitavog veka upotrebe opreme i u eksploataciji i postupci za dostizanje postojećih, novih i izmenjenih tehničkih i eksploatacionih standarda ili drugih propisanih zahteva utvrđenih u jednom od sledećih dokumenata:
 - (1) JTP/TSI,
 - (2) nacionalnim propisima za bezbednost,
 - (3) drugim relevantnim propisima,
 - (4) odlukama nadležnih organa;

- 4) postupci i metodi za sprovođenje ocene rizika i primenu mera kontrole rizika uvek kada promena u uslovima eksploatacije ili uvođenje novog proizvoda dovedu do novih rizika za infrastrukturu ili eksploataciju;
- 5) obezbeđivanje programa obuke zaposlenih i održavanja stručne osposobljenosti zaposlenih kao i odgovarajuće izvršavanje poslova;
- 6) praktična rešenja za obezbeđivanje informisanosti u okviru organizacije i između organizacija koje posluju na istoj infrastrukturi;
- 7) postupci i obrasci za objavljivanje informacija o bezbednosti i utvrđivanje postupka za kontrolu konfiguracije ključnih informacija o bezbednosti;
- 8) postupci kojima se obezbeđuje prijavljivanje, istraga i analiza nesreća, incidenata, izbegnutih nesreća i drugih opasnih događaja i preduzimanje potrebnih preventivnih mera;
- 9) obezbeđivanje planova za delovanje, upozoravanje i informisanje u vanrednim situacijama, prethodno dogovorenih sa odgovarajućim državnim organima;
- 10) odredbe o periodičnoj internoj kontroli sistema za upravljanje bezbednošću.

Upravljač i železnički prevoznik, u okviru svog sistema za upravljanje bezbednošću, donose interna akta kojima se uređuju postupci iz stava 6. ovog člana.

Akta upravljača iz stava 7. ovog člana, koji se odnose na postupke koje moraju sprovesti železnički prevoznici, moraju biti dostupni svim zainteresovanim železničkim prevoznicima koji saobraćaju na određenoj infrastrukturi.

Direkcija bliže propisuje elemente sistema za upravljanje bezbednošću.

Nadzor nad sistemima za upravljanje bezbednošću

Član 43.

Direkcija vrši nadzor nad sistemima za upravljanje bezbednošću upravljača i železničkog prevoznika, nakon izdavanja sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturuom i sertifikata o bezbednosti za prevoz.

Nadzorom iz stava 1. ovog člana proverava se da li upravljač i železnički prevoznik primenjuju svoj sistem upravljanja bezbednošću i, po potrebi, nalaže se sprovođenje odgovarajućih mera.

Rešenje kojim se nalaže sprovođenje odgovarajućih mera iz stava 2. ovog člana konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.

Direkcija bliže propisuje nadzor nad sistemima za upravljanje bezbednošću upravljača i železničkog prevoznika nakon izdavanja sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturuom i sertifikata o bezbednosti za prevoz.

Nadzor na licu mesta, u smislu stava 1. ovog člana, vrši ovlašćeno lice Direkcije.

VI. SERTIFIKAT O BEZBEDNOSTI ZA PREVOZ I SERTIFIKAT O BEZBEDNOSTI ZA UPRAVLJANJE ŽELEZNIČKOM INFRASTRUKTUROM

1. Sertifikat o bezbednosti za prevoz

Pojam i sadržina

Član 44.

Železnički prevoznik mora da poseduje sertifikat o bezbednosti za prevoz da bi mu se dozvolio pristup infrastrukturi.

Sertifikat o bezbednosti za prevoz može da obuhvata celu mrežu ili njen određeni deo.

Sertifikat o bezbednosti za prevoz predstavlja dokaz da je železnički prevoznik uspostavio sistem za upravljanje bezbednošću i da je u stanju da ispuni zahteve utvrđene u JTP/TSI, nacionalnim propisima za bezbednost i drugim relevantnim propisima u cilju kontrole rizika i bezbednog odvijanja saobraćaja na mreži.

Sertifikat o bezbednosti za prevoz sastoji se od:

- 1) dela A kojim se potvrđuje prihvatanje sistema za upravljanje bezbednošću železničkog prevoznika;
- 2) dela B kojim se potvrđuje prihvatanje odredaba koje je železnički prevoznik usvojio kako bi zadovoljio specifične zahteve propisane za bezbedno obavljanje saobraćaja na odgovarajućoj mreži; u te zahteve mogu biti uključeni primena JTP/TSI, nacionalnih propisa za bezbednost i internih propisa železničkog prevoznika, prihvatanje sertifikata zaposlenih i dozvola za korišćenje železničkih vozila koja koristi taj železnički prevoznik.

Za izdavanje sertifikata o bezbednosti za prevoz - deo B koji se odnosi na mrežu podnosi se sledeće:

- 1) dokumentacija železničkog prevoznika o JTP/TSI ili delovima JTP/TSI i, gde je to relevantno, nacionalnim propisima za bezbednost, internim i drugim propisima koji se primenjuju na obavljanje saobraćaja, zaposlene i vozila, kao i kako se osigurava njihovo poštovanje u sistemu za upravljanje bezbednošću;
- 2) dokumentacija železničkog prevoznika o različitim kategorijama zaposlenih ili angažovanih po ugovoru za potrebe obavljanja saobraćaja, uključujući u to i dokaze da isti ispunjavaju uslove JTP/TSI ili nacionalnih propisa za bezbednost i da poseduju potrebne dozvole i sertifikate;
- 3) dokumentacija železničkog prevoznika o različitim vrstama vozila koja se koriste za potrebe saobraćaja, uključujući i dokaze da sredstva ispunjavaju uslove JTP/TSI ili nacionalnih železničkih tehničkih propisa i da poseduju potrebne dozvole za korišćenje.

Dokumentacija u vezi elemenata koji su u skladu sa TSI i uslovima interoperabilnosti podnosi se u sažetoj formi.

U sertifikatu o bezbednosti za prevoz navode se vrsta i obim poslova železničkog prevoznika na koje se sertifikat odnosi.

Sertifikat o bezbednosti industrijske železnice za prevoz

Član 45.

Imalac industrijske železnice mora da poseduje sertifikat o bezbednosti industrijske železnice za prevoz kojim se potvrđuje prihvatanje odredaba koje je imalac industrijske železnice usvojio kako bi zadovoljio specifične zahteve propisane za bezbedno odvijanje saobraćaja na industrijskoj železnici. U te zahteve mogu biti uključeni primena JTP/TSI i nacionalnih propisa za bezbednost i dozvole za korišćenje železničkih vozila koja koristi taj imalac industrijske železnice.

U pogledu dokaza potrebnih za izdavanje sertifikata o bezbednosti industrijske železnice za prevoz shodno se primenjuju odredbe člana 44. stav 5. ovog zakona.

Na izdavanje i oduzimanje sertifikata o bezbednosti industrijske železnice za prevoz shodno se primenjuju čl. 46. i 48. ovog zakona.

Izdavanje sertifikata o bezbednosti za prevoz

Član 46.

Direkcija izdaje sertifikat o bezbednosti za prevoz u formi rešenja i na propisanom obrascu.

Rešenje o odbijanju izdavanja sertifikata o bezbednosti za prevoz konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.

Rok važenja sertifikata o bezbednosti za prevoz je pet godina.

Sertifikat o bezbednosti za prevoz obnavlja se na zahtev nosioca.

Direkcija bliže propisuje obrasce sertifikata o bezbednosti za prevoz, numerisanje obrazaca sertifikata o bezbednosti za prevoz u skladu sa evropskim identifikacionim brojem, obrazac za podnošenje zahteva za izdavanje sertifikata o bezbednosti za prevoz i uputstvo za njegovo popunjavanje, kao i potrebnu dokumentaciju koja se prilaže uz zahtev za izdavanje sertifikata o bezbednosti za prevoz.

Obrasci sertifikata o bezbednosti za prevoz izdaju se i na jednom od sledećih jezika: engleski, francuski ili nemački.

Nosilac sertifikata o bezbednosti za prevoz bez odlaganja, obaveštava Direkciju o svim većim promenama u uslovima odgovarajućeg dela sertifikata o bezbednosti za prevoz, koje se odnose na elemente sistema upravljanja bezbednošću. Veća promena je ona koja značajnije menja uslove na osnovu kojih je izdat sertifikat o bezbednosti za prevoz (nova vrsta poslovanja, nova pruga, novi tip vozila, nova kategorija osoblja i dr.).

Železničkom prevozniku koji planira da pruža dodatne transportne usluge, Direkcija će izdati dodatni sertifikat - deo B.

Direkcija može zahtevati da odgovarajući deo sertifikata o bezbednosti za prevoz bude revidiran posle znatnih promena u propisima kojima se uređuje bezbednost u železničkom saobraćaju.

Sertifikat o bezbednosti za prevoz se u celini ili delimično ažurira kad god se znatno izmene vrsta ili obim poslovanja.

Za izdavanje sertifikata o bezbednosti za prevoz, njegovo obnavljanje, revidiranje i ažuriranje plaća se taksa.

Visinu takse iz stava 11. ovog člana utvrđuje Direkcija, uz saglasnost ministarstva nadležnog za finansije.

O izdatim sertifikatima o bezbednosti za prevoz Direkcija vodi evidenciju.

Rešenje o odbijanju obnavljanja, revidiranja ili ažuriranja sertifikata o bezbednosti za prevoz, kao i o odbijanju izdavanja dodatnog sertifikata - deo B, konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.

Priznavanje stranog sertifikata i dodatni sertifikat

Član 47.

Sertifikat o bezbednosti za prevoz - deo A izdat železničkom prevozniku u stranog državi važi u Republici Srbiji na osnovu reciprociteta.

Železnički prevoznik iz stava 1. ovog člana koji namerava da pruža železničke transportne usluge u Republici Srbiji mora dobiti dodatni sertifikat o bezbednosti za prevoz - deo B od Direkcije.

Oduzimanje sertifikata o bezbednosti za prevoz

Član 48.

Ako Direkcija utvrdi da nosilac sertifikata o bezbednosti za prevoz više ne zadovoljava uslove za sertifikaciju, ona rešenjem oduzima deo A, odnosno deo B sertifikata, navodeći razloge za svoju odluku.

Rešenje o oduzimanju dela A, odnosno dela B sertifikata o bezbednosti za prevoz konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.

Kada Direkcija oduzme dodatni sertifikat o bezbednosti za prevoz, bez odlaganja o svojoj odluci obaveštava telo kojem su povereni poslovi vezani za bezbednost na železnici strane države koje je izdalo sertifikat o bezbednosti za prevoz - deo A.

Direkcija oduzima sertifikat o bezbednosti za prevoz i u slučaju da nosilac tog sertifikata u roku od jedne godine od njegovog izdavanja nije koristio sertifikat o bezbednosti za prevoz kao što je predviđeno tim sertifikatom.

Direkcija u roku od mesec dana od dana oduzimanja sertifikata o bezbednosti za prevoz obaveštava Evropsku železničku agenciju o sertifikatima o bezbednosti za prevoz - deo A, koji su izdati, ažurirani, revidirani ili oduzeti.

U obaveštenju iz stava 5. ovog člana Direkcija obavezno navodi naziv i adresu železničkog prevoznika, datum izdavanja, oblast primene i važnost sertifikata o bezbednosti za prevoz i, u slučaju oduzimanja, razloge za svoju odluku.

Sertifikat o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom

Član 49.

Upravljač mora da poseduje sertifikat o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom.

Sertifikat o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom se sastoji od:

- 1) dela A kojim se potvrđuje prihvatanje sistema za upravljanje bezbednošću upravljača;
- 2) dela B kojim se potvrđuje prihvatanje odredaba koje je upravljač usvojio da bi zadovoljio specifične zahteve potrebne za bezbedno održavanje i eksploataciju infrastrukture.

Za izdavanje sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom - deo B podnosi se sledeće:

- 1) dokumentacija upravljača o JTP/TSI ili delovima JTP/TSI i, gde je to relevantno, nacionalnim propisima za bezbednost, internim i drugim propisima koji se primenjuju za eksploataciju i održavanje infrastrukture, zaposlene i vozila, kao i kako se putem sistema za upravljanje bezbednošću osigurava njihovo poštovanje;
- 2) dokumentacija upravljača o različitim kategorijama zaposlenih ili angažovanih po ugovoru za potrebe eksploatacije i održavanja železničke infrastrukture, uključujući u to i dokaze da isti ispunjavaju uslove JTP/TSI ili nacionalnih propisa za bezbednost i da poseduju potrebne dozvole i sertifikate;
- 3) dokumentacija upravljača o različitim vrstama vozila koja se koriste za potrebe održavanja infrastrukture, uključujući i dokaze da sredstva ispunjavaju uslove JTP/TSI ili nacionalnih železničkih tehničkih propisa i da poseduju potrebne dozvole za korišćenje.

U sertifikatu o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom navode se mreže ili delovi mreža na koje se sertifikat odnosi.

Sertifikat o bezbednosti za upravljanje infrastrukturom industrijske železnice

Član 50.

Imalac industrijske železnice mora da poseduje sertifikat o bezbednosti za upravljanje infrastrukturom industrijske železnice kojim se potvrđuje prihvatanje odredaba koje je imalac industrijske železnice usvojio da bi zadovoljio specifične zahteve potrebne za bezbedno održavanje i eksploataciju infrastrukture.

Za izdavanje sertifikata o bezbednosti za upravljanje infrastrukturom industrijske železnice koji se izdaje imaocu industrijske železnice shodno se primenjuju odredbe člana 49. stav 3. ovog zakona.

Izdavanje sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom

Član 51.

Sertifikat o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom izdaje Direkcija, u formi rešenja i na propisanom obrascu.

Rešenje o odbijanju izdavanja sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.

Sertifikat o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom važi pet godina.

Sertifikat o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom obnavlja se na zahtev nosioca.

Sertifikat o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom se u celini ili delimično ažurira kada dođe do znatnih izmena infrastrukture, signalizacije ili napajanja energijom ili načina eksploatacije i održavanja infrastrukture, o čemu nosilac tog sertifikata bez odlaganja, a najkasnije u roku od osam dana, obaveštava Direkciju.

Direkcija može zahtevati da sertifikat o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom bude revidiran posle znatnih promena u propisima o bezbednosti.

Za izdavanje sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom, njegovo obnavljanje, ažuriranje ili reviziju plaća se taksa.

Visinu takse iz stava 7. ovog člana utvrđuje Direkcija, uz saglasnost ministarstva nadležnog za finansije.

Direkcija bliže propisuje obrasce sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom, numerisanje obrazaca sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom u skladu sa evropskim identifikacionim brojem, obrazac za podnošenje zahteva za izdavanje sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom i uputstvo za njegovo popunjavanje i potrebnu dokumentaciju koja se prilaže uz zahtev za izdavanje sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom.

O izdatim sertifikatima o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom Direkcija vodi evidenciju.

Rešenje o odbijanju obnavljanja, revidiranja ili ažuriranja sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.

Oduzimanje sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom

Član 52.

Ako Direkcija utvrdi da nosilac sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom više ne zadovoljava uslove za izdavanje tog sertifikata, ona ga oduzima rešenjem.

Rešenje o oduzimanju sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.

Direkcija u roku od mesec dana obaveštava Evropsku železničku agenciju o sertifikatima o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom koji su izdati, obnovljeni, izmenjeni, dopunjeni ili oduzeti. Pri tome navodi naziv i adresu upravljača, datum izdavanja, oblast primene i važnost navedenog sertifikata i, u slučaju oduzimanja, razloge za svoju odluku.

2. Postupanje po zahtevu za izdavanje sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom i sertifikata o bezbednosti za prevoz

Član 53.

Direkcija odlučuje o zahtevu za izdavanje sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom i sertifikata o bezbednosti za prevoz u roku od najviše četiri meseca od podnošenja potrebne dokumentacije, kao i dopunskih

informacija koje je tražila. Ako se od podnosioca zahteva traži da podnese dopunske informacije, te informacije se podnose bez odlaganja.

Da bi se olakšalo osnivanje novih železničkih prevoznika i podnošenje zahteva železničkih prevoznika iz drugih država, Direkcija je dužna da objavi na svojoj internet stranici detaljna uputstva o pribavljanju sertifikata o bezbednosti za prevoz i spisak svih zahteva koji su potrebni za izdavanje tog sertifikata, kao i to da podnosiocu zahteva stavi na raspolaganje sva potrebna dokumenta.

Železničkom prevozniku koji podnose zahtev za sertifikat o bezbednosti za prevoz za usluge na definisanom ograničenom delu mreže daju se posebna uputstva i konkretno se ukazuje na propise koji važe za deo mreže o kojem je reč.

Svi zahtevi za sertifikat o bezbednosti za prevoz podnose se na srpskom jeziku.

VII. INFRASTRUKTURA

Tehnički uslovi

Član 54.

Podsistem infrastruktura čine gornji stroj (koloseci, skretnice i druge složene kolosečne konstrukcije, profili i dr.) i donji stroj (zemljani trup, mostovi, propusti, tuneli, peroni, područja pristupa i dr.) železničke pruge koji ispunjava sledeće tehničke uslove:

- 1) širina koloseka iznosi 1435 mm, s tim što ne može biti manja od 1430 mm niti veća od 1470 mm, uključujući i proširenje koloseka u krivini;
- 2) poluprečnik krivine na otvorenoj pruzi iznosi najmanje 300 m, a na glavnom prolaznom koloseku u železničkoj stanici najmanje 500 m; spoljna šina, zavisno od veličine poluprečnika krivine i dozvoljene brzine, mora biti nadvišena ali ne više od 150 mm;
- 3) nagib nivelete na otvorenoj pruzi iznosi najviše 25 ‰;
- 4) nagib nivelete u železničkoj stanici iznosi najviše: za železničku stanicu u pravcu do 1 ‰, a za železničku stanicu u krivini do 2,5 ‰, zavisno od poluprečnika krivine;
- 5) razmak koloseka u železničkoj stanici mora biti toliki da između slobodnih profila tih koloseka postoji potreban prostor za bezbedno kretanje putnika i drugih lica i za postavljanje postrojenja, naprave i stubova za signale, električnu kontaktnu mrežu, osvetljenje i sl;
- 6) razmak koloseka u železničkoj stanici iznosi najmanje 4,75 m, a razmak koloseka između kojih se postavljaju peroni visine 0,55 m, računajući od gornje ivice šine, iznosi najmanje 6 m;
- 7) razmak koloseka na otvorenoj pruzi kod dvokolosečnih i paralelnih pruga iznosi najmanje 4 m;
- 8) dozvoljeno opterećenje na magistralnim prugama iznosi najmanje 22,5 t po osovini i 8,0 t po dužnom metru, a na regionalnim i lokalnim prugama 18,0 t po osovini i 6,4 t po dužnom metru.

Druge tehničke uslove koje mora ispunjavati podsistem infrastruktura propisuje Direkcija.

Uređenost prostora za putnike, pristupa do vozova i službenih mesta

Član 55.

Na železničkim stanicama i stajalištima sa prosečnim godišnjim dnevnim prometom od najmanje 70 vozova i 500 otpremljenih putnika, pristupi vozovima moraju biti izvedeni tako da putnici ne idu preko koloseka (denivelisani prelazi, čeonu peroni i sl.).

Prostori, saobraćajnice i mesta namenjena za prijem, zadržavanje i otpravljanje putnika, prtljaga i pošiljki u železničkom saobraćaju moraju biti uređeni tako da garantuju bezbednost putnika i drugih lica i drumskih vozila.

Kod novoizgrađenih ili unapređenih železničkih stanica, mora biti obezbeđen denivelisan pristup do perona.

Na železničkim stanicama i stajalištima pristupi vozovima za prevoz putnika izvode se tako da omogućavaju što lakši pristup putnicima i licima sa smanjenom pokretljivošću.

Železničke stanice i stajališta moraju imati perone povezane sa prelazima ispod železničke pruge ili iznad železničke pruge ili prilaznim stazama u nivou.

Stajališta na dvokolosečnim železničkim prugama, izuzev stajališta sa ostrvskim peronima ili zaštitnim signalima, moraju imati ogradu između koloseka.

Održavanje podsistema infrastruktura

Član 56.

Upravljač je dužan da održava gornji i donji stroj železničkih pruga u stanju koje osigurava bezbedan i uredan železnički saobraćaj.

Način i rokove održavanja gornjeg i donjeg stroja železničkih pruga iz stava 1. ovog člana propisuje Direkcija.

Uslove koje upravljač i drugi privredni subjekti koji vrše održavanje gornjeg i donjeg stroja železničkih pruga iz stava 1. ovog člana moraju ispunjavati za vršenje tih poslova, propisuje Direkcija.

Sertifikat o ispunjenosti uslova iz stava 3. ovog člana izdaje Direkcija u formi rešenja, sa rokom važenja od pet godina.

Rešenje o odbijanju izdavanja sertifikata o ispunjenosti uslova za održavanje gornjeg i donjeg stroja železničkih pruga konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.

Za izdavanje sertifikata iz stava 4. ovog člana plaća se taksa čiju visinu utvrđuje Direkcija, uz saglasnost ministarstva nadležnog za finansije.

O izdatim sertifikatima iz stava 4. ovog člana Direkcija vodi evidenciju.

Odvajanje železničkih pruga

Član 57.

Železnička pruga, pruga industrijske železnice ili industrijski kolosek se po pravilu odvaja ili ukršta sa drugom železničkom prugom samo u železničkoj stanici.

Ako se železnička pruga, pruga industrijske železnice ili industrijski kolosek odvaja na otvorenoj pruzi, odvojna skretnica mora imati zaštitni kolosek i mora biti osigurana zaštitnim signalima koji se predsignalisu. Signali moraju biti zavisni od

položaja skretnice, koja se kontroliše iz susednog posednutog službenog mesta na železničkoj pruzi.

Ako uslovi iz stava 2. ovog člana nisu ispunjeni, odvojna skretnica mora biti posednuta za vreme odvijanja saobraćaja preko nje, a najveća brzina vozova preko skretnice može da bude najviše 50 km/h.

Mere bezbednosti pri izvođenju radova na železničkoj pruzi

Član 58.

Pre započinjanja radova na železničkoj pruzi, kao i za vreme održavanja železničkih pruga, moraju se preduzimati mere za bezbedno odvijanje saobraćaja i sigurnost radnika koji izvode te radove.

Mere iz stava 1. ovog člana propisuje upravljač.

Upravljač ili drugi privredni subjekt koji održava železničku prugu dužan je da pre početka radova obezbedi mesto na kome će se radovi izvoditi.

Po završetku radova iz stava 1. ovog člana upravljač ili drugi privredni subjekt koji izvodi te radove dužan je da sa železničke pruge ukloni ostatke materijala, sredstva rada, signale, signalne oznake i druge predmete koje je postavio prilikom izvođenja radova i da postavi opremu, telekomunikacione, signalno-sigurnosne i druge uređaje koji su neophodni za bezbedno odvijanje železničkog saobraćaja.

VIII. ENERGIJA

Tehnički uslovi

Član 59.

Podsistem energija čine stabilna postrojenja električne vuče i pogonska elektroenergetska postrojenja namenjena napajanju električnom energijom.

Elektrifikacija železničkih pruga koje su deo javne železničke infrastrukture vrši se primenom monofaznog sistema 25 kV, 50 Hz.

Druge tehničke uslove koje mora ispunjavati podsistem energija, propisuje Direkcija.

Mere bezbednosti na elektrificiranim prugama

Član 60.

Na elektrificiranim prugama gde postoji opasnost povreda od previsokog napona dodira, upravljač je dužan da definiše izvore opasnosti, zabrane, izuzetna dopuštanja, zajedničke odredbe o bezbednom radu, posebne mere bezbednosti pri radu na kontaktnoj mreži, posebne mere bezbednosti pri radu na železničkoj pruzi i pružnim postrojenjima, posebne mere bezbednosti pri radu na signalno-sigurnosnim, telekomunikacionim i pogonskim elektroenergetskim postrojenjima kada je kontaktna mreža pod naponom.

Na signalno-sigurnosnim i telekomunikacionim postrojenjima i uređajima ili drugim električnim uređajima ili na delovima tih postrojenja ili uređaja koji se nalaze u neposrednoj blizini kontaktne mreže moraju se sprovesti odgovarajuće mere zaštite od štetnih električnih uticaja na pojedine uređaje ili njihove delove.

Održavanje podsistema energija

Član 61.

Način i rokove održavanja podsistema energija propisuje Direkcija.

Uslove koje moraju da ispune upravljač i drugi privredni subjekti koji obavljaju održavanje podsistema energija propisuje Direkcija.

Sertifikat o ispunjenosti uslova iz stava 2. ovog člana izdaje Direkcija u formi rešenja, sa rokom važenja od pet godina.

Rešenje o odbijanju izdavanja sertifikata o ispunjenosti uslova za održavanje podsistema energija konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.

Za izdavanje sertifikata iz stava 3. ovog člana plaća se taksa čiju visinu utvrđuje Direkcija, uz saglasnost ministarstva nadležnog za finansije.

O izdatim sertifikatima iz stava 3. ovog člana Direkcija vodi evidenciju.

IX. KONTROLA, UPRAVLJANJE I SIGNALIZACIJA

1. Signalno-sigurnosni uređaji

Tehnički uslovi

Član 62.

Službena mesta iz kojih se vrši upravljanje i regulisanje železničkog saobraćaja (železničke stanice, ukrsnice i rasputnice) na železničkoj pruzi, zavisno od maksimalne brzine kretanja voza, moraju biti opremljena signalno-sigurnosnim uređajima i postrojenjima, i to:

- 1) za brzinu kretanja voza na regionalnim i lokalnim železničkim prugama preko skretničkog područja do 50 km/h - ulaznim signalima koji ne moraju biti u tehnički uslovljenoj međusobnoj zavisnosti i u zavisnosti od položaja skretnica u putu vožnje tako da signališu da li je dalja vožnja dozvoljena redovnom ili ograničenom brzinom. Izuzetno ova službena mesta mogu biti obezbeđena samo prilaznim signalima;
- 2) za brzinu kretanja voza na železničkim prugama preko skretničkog područja od 50 do 100 km/h - ulaznim signalima i predsignalima. Ulazni signali moraju biti u tehnički uslovljenoj međusobnoj zavisnosti i u zavisnosti od položaja skretnica u putu vožnje tako da signališu da li je dalja vožnja dozvoljena redovnom ili ograničenom brzinom;
- 3) za brzinu kretanja voza od 100 do 160 km/h - ulaznim signalima i predsignalima i izlaznim signalima koji su u takvoj tehnički uslovljenoj zavisnosti od puta vožnje da se mogu postaviti u položaj koji dozvoljava dalju vožnju samo po prethodno obezbeđenom putu vožnje i ako je pruga slobodna u smeru kretanja voza do narednog ulaznog ili prostornog signala. Izlazni signali susednih službenih mesta na jednokolosečnoj pruzi moraju biti u takvoj međusobnoj tehnički uslovljenoj zavisnosti da se mogu postaviti u položaj koji dozvoljava vožnju samo u jednom smeru;
- 4) za brzinu kretanja voza od 100 do 160 km/h kod ulaznih i izlaznih signala u železničkim stanicama, prostornih i zaštitnih signala - pružnim autostop uređajima.

Ako se železnička pruga koja nema ugrađene pružne autostop uređaje priključuje na prugu sa ugrađenim autostop uređajima, ulazni signali i predsignali priključne pruge u železničkoj stanici ili u drugom službenom mestu (ukrsnici ili rasputnici) priključenja moraju biti opremljeni pružnim autostop uređajima ili zaštitnom skretnicom u putu vožnje.

Druge tehničke uslove za signalno-sigurnosne uređaje propisuje Direkcija.

Održavanje signalno-sigurnosnih uređaja

Član 63.

Signalno-sigurnosni uređaji moraju se održavati u stanju koje osigurava bezbedan i uredan železnički saobraćaj.

Način i rokove održavanja signalno-sigurnosnih uređaja propisuje Direkcija.

Mere za bezbedno odvijanje saobraćaja i sigurnost radnika koji izvode radove na održavanju signalno-sigurnosnih uređaja propisuje upravljač.

Uslove koje upravljač i drugi privredni subjekti koji vrše održavanje signalno-sigurnosnih uređaja moraju ispunjavati za vršenje tih poslova propisuje Direkcija.

Sertifikat o ispunjenosti uslova iz stava 4. ovog člana izdaje Direkcija, u formi rešenja, sa rokom važenja od pet godina.

Rešenje o odbijanju izdavanja sertifikata o ispunjenosti uslova za održavanje signalno-sigurnosnih uređaja konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.

Za izdavanje sertifikata iz stava 5. ovog člana plaća se taksa čiju visinu utvrđuje Direkcija, uz saglasnost ministarstva nadležnog za finansije.

O izdatim sertifikatima iz stava 5. ovog člana Direkcija vodi evidenciju.

2. Saobraćajna signalizacija

Signali, signalne oznake i oznake na pruzi

Član 64.

Železničke pruge opremaju se propisanim signalima, signalnim oznakama kojima se železnički radnici i druga lica upozoravaju na opasnost, stavljaju im se do znanja naređenja, ograničenja, zabrane i upozorenja kojih se moraju pridržavati i daju neophodna obaveštenja za bezbedno odvijanje železničkog saobraćaja i njihovu ličnu bezbednost.

Železnički radnici i druga lica na koje se signalni znaci odnose, moraju se pridržavati naređenja, ograničenja, zabrana i upozorenja datih pomoću signalnih znakova.

Signali, signalne oznake i oznake na pruzi moraju se davati, postavljati i održavati tako da ih železnički radnici i druga lica na koja se odnose mogu na vreme i lako uočiti danju, noću i pri smanjenoj vidljivosti.

Ako je značenje signalnog znaka nejasno, železnički radnici i druga lica na koja se signalni znak odnosi, postupaju tako kao da taj signalni znak ima ono značenje koje obezbeđuje veći nivo bezbednosti u železničkom saobraćaju.

Signalima i signalnim oznakama označavaju se i opasnosti privremenog karaktera, naročito one koje nastanu usled iznenadnog oštećenja pruge i privremena

ograničenja i zabrane u saobraćaju. Ti signali i signalne oznake moraju se ukloniti čim prestanu razlozi zbog kojih su bili postavljeni.

Vrste signala, signalnih oznaka i oznaka na pruži, njihovo značenje, oblik, boju, najmanju daljinu vidljivosti, mesta njihove ugradnje, odnosno postavljanja, način njihove upotrebe i postupke železničkih radnika u vezi sa pokazivanjem signalnih znakova propisuje Direkcija.

3. Železnička telekomunikaciona mreža

Tehnički uslovi

Član 65.

Železnička telekomunikaciona mreža je skup telekomunikacionih sistema i uređaja povezanih u tehnološku celinu u pogledu funkcionisanja i korišćenja.

Železničke pruge moraju za brzinu kretanja voza od 100 do 160 km/h biti opremljene pružnim uređajima preko kojih se uspostavlja radio-veza između osoblja vučnog vozila i osoblja dispečerskog centra.

Tehničke uslove za železničke telekomunikacione mreže propisuje Direkcija.

Održavanje železničke telekomunikacione mreže

Član 66.

Železnička telekomunikaciona mreža mora se održavati u stanju koje osigurava bezbedno odvijanje železničkog saobraćaja i uredno obavljanje prevoza u železničkom saobraćaju.

Način i rokove održavanja železničke telekomunikacione mreže propisuje Direkcija.

Mere za bezbedno odvijanje saobraćaja i sigurnost radnika koji izvode radove na održavanju telekomunikacione mreže propisuje upravljač.

Uslove koje upravljač i drugi privredni subjekti moraju ispunjavati za obavljanje delatnosti održavanja železničke telekomunikacione mreže propisuje Direkcija.

Sertifikat o ispunjenosti uslova iz stava 4. ovog člana izdaje Direkcija, u formi rešenja, sa rokom važenja od pet godina.

Rešenje o odbijanju izdavanja sertifikata o ispunjenosti uslova za održavanje telekomunikacione mreže konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.

Za izdavanje sertifikata iz stava 5. ovog člana plaća se taksa čiju visinu utvrđuje Direkcija, uz saglasnost ministarstva nadležnog za finansije.

O izdatim sertifikatima iz stava 5. ovog člana Direkcija vodi evidenciju.

X. REGULISANJE I UPRAVLJANJE SAOBRAĆAJEM

Član 67.

Železnički saobraćaj se reguliše i njime upravlja u skladu sa ovim zakonom.

Poslovni red stanice

Član 68.

Tehnička opremljenost službenog mesta, način vršenja službe železničkih radnika, obaveze upravljača i železničkog prevoznika, njihova međusobna saradnja u obavljanju saobraćaja, kao i poslove koji prethode formiranju voza, odnosno slede po rasformiranju voza i obavljanje drugih poslova u cilju očuvanja bezbednosti i redovitosti železničkog saobraćaja na području službenog mesta utvrđuju se poslovnim redom stanice koji donosi upravljač.

Železnički prevoznik dužan je da upravljaču dostavi podatke koji se odnose na zadatke železničkih radnika zaposlenih kod prevoznika, kao i na objekte, prostorije i prostore na staničnom području koje koriste u obavljanju svojih zadataka.

Sastav voza

Član 69.

Sastav voza i raspored vozila u vozu moraju osigurati efikasno kočenje i bezbedno kretanje voza.

Železnički prevoznik je odgovoran za pravilan sastav voza i dužan je da proveri da li su vozila u sastavu voza tehnički ispravna.

U voz se mogu uvrstiti samo vozila koja ispunjavaju uslove propisane ovim zakonom, što se utvrđuje tehničko kolskim pregledom.

Tehničko kolski pregled vozila i vozova u unutrašnjem i međunarodnom železničkom saobraćaju i kriterijume za vršenje tehničko kolskog pregleda propisuje Direkcija.

Prilikom sastavljanja voza i raspoređivanja vozila u vozu, železnički prevoznik primenjuje i propise o transportu opasnog tereta.

Voz mora biti posednut tokom saobraćanja po pruzi određenim brojem železničkih radnika, odgovarajućeg stručnog obrazovanja i stručne osposobljenosti, s obzirom na vrstu, dužinu voza, vrstu vučnog vozila i tehničku opremljenost železničke pruge i vučnog vozila, u skladu sa ovim zakonom.

Brzina voza

Član 70.

Na železničkoj pruzi voz može saobraćati brzinom koja odgovara tehničkim karakteristikama železničke pruge, postrojenja i uređaja, vozila uvršćenih u voz i kočnoj masi voza.

Brzina voza mora se prilagoditi propisanim brzinama na određenoj železničkoj pruzi ili na delu te pruge, a maksimalna brzina voza ne može se prekoračiti.

Podzakonska akta

Član 71.

Tehnička opremljenost železničke pruge od značaja za regulisanje saobraćaja; vrste službenih mesta i njihova uloga u regulisanju saobraćaja; elementi poslovnog reda železničke stanice; poslovi i postupci železničkih radnika u regulisanju železničkog saobraćaja; organizacija saobraćaja vozova; vrste vozova; sastav vozova; oprema i propratne isprave vozova; manevrisanje; obaveštavanje

voznog osoblja; posjedanje vozova u zavisnosti od tehničke opremljenosti železničke pruge i vučnog vozila; brzina vozova; regulisanje saobraćaja u zavisnosti od tehničke opremljenosti železničke pruge; prijem, otprema i kretanje vozova i pružnih vozila; postupci u slučajevima smetnji i kvarova signalno-sigurnosnih i telekomunikacionih uređaja u otežanim situacijama i drugi uslovi za bezbedno odvijanje saobraćaja propisuju se Saobraćajnim pravilnikom koji donosi Direkcija.

Označavanje železničkih vozila i označavanje vozova propisuje Direkcija.

Opremanje i osvetljavanje voza

Član 72.

Voz mora biti opremljen aparatima sa hemijskim sredstvima za gašenje požara i priborom za prvu pomoć, smeštenim na lako dostupnim mestima.

Voz za prevoz putnika mora biti unutra osvetljen noću, a u tunelima u kojima vožnja traje duže od tri minuta i danju.

Evidencije o vozovima

Član 73.

Železnički prevoznik za svaki voz vodi evidencije o voznom osoblju, sastavu, kočenju i kretanju voza, kao i o događajima koji utiču ili bi mogli uticati na red vožnje voza ili bezbednost železničkog saobraćaja, a upravljač vodi evidenciju o kretanju vozova na železničkoj infrastrukturi kojom upravlja.

Vrstu i sadržinu evidencija iz stava 1. ovog člana i način njihovog vođenja propisuje Direkcija.

Naročite pošiljke

Član 74.

Prazna ili tovorena vozila moraju, u pogledu tovarnog profila, kodnih brojeva železničke pruge, najveće dozvoljene mase po osovini, najveće dozvoljene mase po dužnom metru i drugih parametara, ispunjavati uslove za pruge na kojima saobraćaju propisane ovim zakonom i zakonom kojim se uređuje železnica.

Vozila koja ne ispunjavaju uslove iz stava 1. ovog člana smatraju se naročitim pošiljkama i mogu saobraćati na železničkim prugama pod posebnim uslovima koji omogućavaju bezbedan železnički saobraćaj i imaju odobrenje upravljača.

Posebne uslove za saobraćaj vozila i odobrenje iz stava 2. ovog člana upravljač izdaje u roku od 15 dana od dana podnošenja zahteva.

Naročite pošiljke, posebne uslove za prevoz naročitih pošiljaka i postupak odobravanja prevoza naročitih pošiljaka propisuje Direkcija.

XI. ŽELEZNIČKA VOZILA

1. Tehnički uslovi

Član 75.

Vozila na koja se primenjuju nacionalni železnički tehnički propisi, uređaji i oprema koji se ugrađuju na železnička vozila, a koji su bitni za bezbednost železničkog saobraćaja (uređaji za upravljanje, spajanje, zaustavljanje vozila i za davanje svetlosnih i zvučnih signala) moraju ispunjavati tehničke uslove propisane

ovim zakonom, srpskim i granskim standardima iz oblasti železničkog saobraćaja i obavezujućim propisima UIC.

Železnička vozila koja saobraćaju na prugama opremljenim automatskim pružnim blokom, uređajem međustanične zavisnosti ili telekomandom, kao i na prugama koje su delimično opremljene izolovanim odsecima, moraju imati masu po osovini 3,5 t ili veću, a električni otpor svih osovinskih sklopova, meren od obruča do obruča praznih kola, ne može biti veći od 0,01 Ω za novogradnju i pri obnovi obručeva, dok posle izvršene periodične opravke (bez menjanja obruča) ne veći od 0,1 Ω . Granične vrednosti se mere na osovini strujom maksimalnog napona od 0,8 do 2 V i jačine 4-5 A, što važi i za sklopove sa mono-blok točkovima.

Železnička vozila koja se koriste na prugama sa automatskim pružnim blokom i na prugama sa punktualnom kontrolom zauzetosti (brojačima osovina), moraju imati točkove od elektro-provodnog materijala i sledećih minimalnih dimenzija:

- 1) spoljni prečnik točka 350 mm;
- 2) visina venca točka 30 mm;
- 3) širina venca točka 20 mm.

Opremanje železničkih vozila kočnim uređajima

Član 76.

Vozila moraju biti opremljena uređajima za automatsko kočenje voza.

Lokomotive, putnička kola, motorni vozovi i motorna kola moraju biti opremljeni uređajima za brzo kočenje u slučaju opasnosti.

Uređaji za brzo kočenje u slučaju opasnosti, ugrađeni u putničkim i motornim kolima i motornim vozovima, moraju biti lako dostupni putnicima.

Ručnim, odnosno pritvrdnim kočnicama moraju biti opremljena vučna vozila i putnička kola.

Sva teretna kola namenjena prevozu robe koja zahteva naročite mere opreznosti ili čijim se posebnim uređajima za smeštaj robe mora pažljivo postupati, moraju biti opremljena ručnom, odnosno pritvrdnom kočnicom.

Najmanje 20 % ostalih teretnih kola u kolskom parku imaoca mora biti opremljeno ručnom, odnosno pritvrdnom kočnicom.

Vrste kočnica na vozilima i njihove delove, natpise i oznake uređaja kočnica, način kočenja vozova i vozila, sastav vozova s obzirom na vrstu kočnica, proveru ispravnosti kočnica, proračun snage kočnica kod voza i obezbeđenje od samopokretanja propisuje Direkcija.

Uređaji koji se ugrađuju na železnička vozila

Član 77.

Uređaji koji se ugrađuju na železnička vozila moraju odgovarati uslovima iz tehničke dokumentacije za odobreni tip vozila.

Uređaji i oprema vučnih vozila

Član 78.

Lokomotiva mora da ima:

- 1) uređaj za upravljanje;
- 2) uređaj za kočenje;
- 3) vlačno-odbojnu opremu;
- 4) uređaj za kontrolu budnosti;
- 5) autostop uređaj, na prugama koje su njime opremljene, osim u slučaju:
 - (1) saobraćanja voza sa pruge bez ugrađenog autostop uređaja na prugu sa ugrađenim autostop uređajem i obratno,
 - (2) saobraćanja voza po obilaznoj pruzi,
 - (3) produženja kretanja voza do prve moguće zamene lokomotive u slučaju kvara autostop uređaja za vreme vožnje,
 - (4) dopreme lokomotive do depoa, odnosno radionice za održavanje i sl;
- 6) registrujući brzinomer (tahograf);
- 7) uređaj za osvetljavanje i davanje svetlosnih signala;
- 8) uređaj za davanje zvučnih signala;
- 9) uređaj za radio vezu sa dispečerskim centrom kada saobraća na prugama opremljenim radio-dispečerskom vezom;
- 10) uređaj za brisanje čeonog stakla;
- 11) spoljašnja ogledala-retrovizore ili bočni pokretni prozor radi uočavanja kraja voza;
- 12) aparate za početno gašenje požara;
- 13) pribor za prvu pomoć.

Motorni voz i motorna kola moraju da imaju, pored uređaja i opreme iz stava 1. ovog člana, i:

- 1) uređaj za električno osvetljenje prostora za putnike;
- 2) sanitarno-higijenske uređaje;
- 3) uređaje za prelaženje iz kola u kola (izuzev motornih kola);
- 4) uređaj za grejanje prostora za putnike.

Vučno vozilo za posebne namene ne mora da ima uređaje i opremu iz stava 1. tač. 5) i 9)

ovog člana.

Vučno vozilo koje se koristiti za izvlačenje ili dostavu vučenih vozila na ili sa industrijskog koloseka uključujući i kretanje na području železničkog službenog mesta u kome se priključuje industrijski kolosek ne mora da bude opremljeno uređajima i opremom iz stava 1. tač. 4), 5) i 9) ovog člana.

Ako se vozilo iz stava 4. ovog člana ne može kretati brzinom većom od 20 km/h, ne mora biti opremljeno ni uređajem iz stava 1. tačka 6) ovog člana.

Vučno vozilo koje se koristi samo na industrijskom koloseku ne mora da bude opremljeno uređajima i opremom iz stava 1. tač. 4), 5), 6) i 9) ovog člana.

Parna lokomotiva ne mora da ima uređaje iz stava 1. tač. 4) 5), 9) i 10) ovog člana.

Uređaji i oprema putničkih kola

Član 79.

Putnička kola moraju da imaju:

- 1) uređaje za osvetljenje;
- 2) uređaje za grejanje;
- 3) sanitarno-higijenske uređaje;
- 4) uređaje za prelaženje iz kola u kola;
- 5) aparate za početno gašenje požara.

2. Održavanje vozila

Lice zaduženo za održavanje

Član 80.

Imalac vozila je dužan da za svako vozilo koje koristi odredi lice zaduženo za njegovo održavanje.

Lice zaduženo za održavanje može da bude i železnički prevoznik, upravljač ili imalac vozila.

Lice zaduženo za održavanje registruje se u Nacionalnom registru železničkih vozila.

Vozilo se ne može koristiti ako nije određeno lice za njegovo održavanje.

Pored odgovornosti železničkog prevoznika i upravljača za bezbedno saobraćanje vozova, lice zaduženo za održavanje, pomoću sistema za održavanje, odgovorno je da se vozila, za čije je održavanje zaduženo, nalaze u stanju koje omogućava njihovo bezbedno kretanje.

Lice zaduženo za održavanje obezbeđuje da se vozila održavaju u skladu sa ovim zakonom, dosijeom o održavanju vozila i odredbama JTP/TSI.

Dosije o održavanju svakog vozila sastavlja i vodi lice zaduženo za održavanje.

Lice zaduženo za održavanje vrši održavanje samo ili za vršenje održavanja zaključuje ugovore sa sertifikovanim radionicama za održavanje.

Sertifikacija lica zaduženog za održavanje teretnih kola

Član 81.

Lice zaduženo za održavanje teretnih kola mora biti sertifikovano u skladu sa propisom koji donosi OTIF.

Direkcija izdaje sertifikat licu zaduženom za održavanje teretnih kola, u formi rešenja.

Uz rešenje iz stava 2. ovog člana izdaje se sertifikat na obrascu koji je propisao OTIF.

Rešenje o odbijanju izdavanja sertifikata lica zaduženih za održavanje teretnih kola konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.

Za izdavanje sertifikata iz stava 2. ovog člana plaća se taksa čiju visinu utvrđuje Direkcija, uz saglasnost ministarstva nadležnog za finansije.

Direkcija vodi evidenciju o izdatim sertifikatima iz stava 2. ovog člana.

Sertifikati iz stava 2. ovog člana izdati u državama ugovornicama OTIF i državama Evropske unije važe u Republici Srbiji.

Održavanje vozila

Član 82.

Vozila se moraju održavati u stanju koje osigurava bezbedan železnički saobraćaj.

Način i rokove održavanja vozila i njihovih delova značajnih za bezbedno odvijanje železničkog saobraćaja (kočni uređaji i njihovi delovi, osovinski sklop, vučna i odbojna oprema, obrtna postolja, postolje vozila, elementi vešanja i ogibljenja, uređaji za osvetljavanje, sirene, uređaji za kontrolu budnosti, lokomotivski deo radio-dispečerskog uređaja, autostop uređaji, registrujući uređaj, posude pod pritiskom, uređaj za automatsko zatvaranje vrata motornih vozova i putničkih kola, visokonaponski elektro uređaji i zaštitno uzemljenje), elemente dosijea o održavanju i upravljanje dosijeom o održavanju propisuje Direkcija.

Radionice za održavanje

Član 83.

Uslove koje moraju ispunjavati radionice za održavanje vozila propisuje Direkcija.

Sertifikat o ispunjenosti uslova iz stava 1. ovog člana izdaje Direkcija u formi rešenja, sa rokom važenja od pet godina.

Rešenje o odbijanju izdavanja sertifikata o ispunjenosti uslova za radionice za održavanje vozila konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.

Za izdavanje sertifikata iz stava 2. ovog člana plaća se taksa čiju visinu utvrđuje Direkcija, uz saglasnost ministarstva nadležnog za finansije.

O izdatim sertifikatima iz stava 2. ovog člana Direkcija vodi evidenciju.

Radionice za održavanje teretnih kola koje su sertifikovane u skladu sa propisom iz člana 81. stav 1. ovog zakona, ne moraju posedovati i sertifikat iz stava 2. ovog člana.

XII. USLOVI KOJE MORAJU ISPUNJAVATI ŽELEZNIČKI RADNICI

1. Opšti uslovi

Član 84.

Železnički radnici moraju biti stručno obrazovani, stručno osposobljeni za poslove koje obavljaju i ispunjavati posebne zdravstvene i druge uslove u skladu sa odredbama ovog zakona.

2. Uslovi koje u stručnom pogledu moraju ispunjavati železnički radnici

Stručno osposobljavanje i usavršavanje

Član 85.

Železnički radnici moraju biti stručno osposobljeni za poslove koje obavljaju u železničkom saobraćaju i moraju se stalno stručno usavršavati, a njihova stručna osposobljenost se mora redovno i vanredno proveravati.

Stručno osposobljavanje je teoretsko i praktično i mora da bude u skladu sa bezbednosnim zahtevima utvrđenim u JTP/TSI i nacionalnim propisima o bezbednosti.

Direkcija vrši nadzor nad postupkom izdavanja dodatnog ovlašćenja mašinovođa iz člana 93. ovog zakona, vodeći računa o tome da stručno osposobljavanje i usavršavanje iz čl. 86. i 87. ovog zakona ispunjava bezbednosne zahteve utvrđene u JTP/TSI ili nacionalnim propisima o bezbednosti.

Teoretsko stručno osposobljavanje

Član 86.

Teoretsko stručno osposobljavanje i proveru teoretske osposobljenosti izvode centri stručnog osposobljavanja.

O uspešno obavljenom teoretskom stručnom osposobljavanju i proveru teoretske osposobljenosti, centar stručnog osposobljavanja izdaje potvrdu.

Centri stručnog osposobljavanja mogu biti privredna društva, druga pravna lica i preduzetnici koji imaju:

- 1) odgovarajući prostor;
- 2) odgovarajuće osposobljene kadrove;
- 3) odgovarajuće objekte i uređaje koji su potrebni za izvođenje teorijskog stručnog osposobljavanja i proveru teorijske stručne osposobljenosti.

Bliže uslove koje moraju da ispune centri stručnog osposobljavanja propisuje Direkcija.

Centru stručnog osposobljavanja koji ispuni uslove iz stava 4. ovog člana Direkcija izdaje sertifikat, u formi rešenja.

Rešenje o odbijanju izdavanja sertifikata za centre stručnog osposobljavanja konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.

Za izdavanje sertifikata iz stava 5. ovog člana plaća se taksa čiju visinu utvrđuje Direkcija, uz saglasnost ministarstva nadležnog za finansije.

Direkcija vodi i ažurira evidenciju o izdatim sertifikatima iz stava 5. ovog člana i istu objavljuje na svojoj internet stranici.

Praktično stručno osposobljavanje

Član 87.

Praktično osposobljavanje, praktično usavršavanje i proveru praktične osposobljenosti železničkog radnika izvodi poslodavac.

O uspešno obavljenom praktičnom osposobljavanju i proveru praktične osposobljenosti železničkog radnika, poslodavac izdaje uverenje.

Provera stručne osposobljenosti

Član 88.

Redovna provera stručne osposobljenosti železničkih radnika se mora obavljati najmanje na svake dve godine i ona uključuje poznavanje važećih propisa, infrastrukture, vozila i uređaja.

Vanredna provera stručne osposobljenosti železničkih radnika obavlja se:

- 1) posle svake odsutnosti železničkog radnika sa posla koja je trajala više od šest meseci;
- 2) ako bi železnički radnik zbog nepoznavanja propisa mogao ugroziti bezbednost saobraćaja;
- 3) ako železnički radnik ne ispunjava propisane obaveze u pogledu stručnog usavršavanja, zbog donošenja novih propisa ili izmene važećih propisa;
- 4) ako železnički radnik u svom radu krši propise, što za posledicu može imati nastanak nesreće, incidenta, odnosno ugrožavanje bezbednosti saobraćaja;
- 5) ako se uvode novi tipovi uređaja ili vozila.

Poslodavac ne može dozvoliti obavljanje poslova železničkom radniku koji pri proveru znanja nije pokazao zadovoljavajuću stručnu osposobljenost ili čija stručna osposobljenost za te poslove nije proverena.

Podzakonski akt

Član 89.

Potreban nivo stručnog obrazovanja, programe stručnog osposobljavanja, način obavljanja stručnog ispita, način stručnog usavršavanja, kao i način provere stručne osposobljenosti železničkih radnika, propisuje Direkcija.

3. Uslovi za sticanje prava na upravljanje vučnim vozilom

Član 90.

Pravo na upravljanje vučnim vozilom može da stekne lice koje ispunjava sledeće uslove:

- 1) da je psihički i fizički sposobno da upravlja vučnim vozilom;
- 2) da je navršilo 18 godina života;
- 3) da ima propisano stručno obrazovanje;
- 4) da se praktično stručno osposobljavalo pod nadzorom lica koje je stručno osposobljeno za upravljanje određenom vrstom vučnog vozila;
- 5) da je položilo stručni ispit za upravljanje vučnim vozilom;
- 6) da poseduje dozvolu za upravljanje vučnim vozilom i jedno ili više dodatnih ovlašćenja;
- 7) da mu odlukom nadležnog organa nije zabranjeno da upravlja vučnim vozilom.

Izuzetno od odredbe stava 1. tačka 2) ovog člana, pravo na upravljanje vučnim vozilom brzog voza, voza višeg ranga za prevoz putnika i teretnog voza u međunarodnom saobraćaju može da stekne lice koje je navršilo 21 godinu života.

Dozvola za upravljanje vučnim vozilom

Član 91.

Dozvolu za upravljanje vučnim vozilom (u daljem tekstu: dozvola) izdaje Direkcija, u formi rešenja i na propisanom obrascu, ako lice koje je podnelo zahtev ispunjava uslove iz člana 90. stav 1. tač. 1), 2) i 3) ovog zakona.

Postupak izdavanja dozvole, obrazac dozvole, obrazac zahteva za izdavanje dozvole i potrebnu dokumentaciju koja se prilaže uz zahtev propisuje Direkcija.

Rešenje o odbijanju izdavanja dozvole konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.

Za izdavanje, obnavljanje, ažuriranje i izdavanje duplikata dozvole plaća se taksa.

Visinu takse iz stava 4. ovog člana utvrđuje Direkcija, uz saglasnost ministarstva nadležnog za finansije.

Direkcija izdaje dozvolu najkasnije u roku od 30 dana po prijemu urednog zahteva za izdavanje dozvole iz stava 1. ovog člana.

Dozvola se izdaje sa rokom važenja od deset godina i vlasništvo je nosioca.

Po isteku roka iz stava 7. ovog člana, na zahtev lica iz stava 1. ovog člana, dozvola se obnavlja na osnovu uverenja o zdravstvenoj sposobnosti, kojim se potvrđuje da je to lice psihički i fizički sposobno da upravlja vučnim vozilom, što se evidentira u registru propisanim članom 95. stav 1. ovog zakona.

U slučaju promene bilo kog podatka koji je sadržan u dozvoli, nosilac dozvole bez odlaganja podnosi zahtev Direkciji za ažuriranje dozvole.

U slučaju gubitka ili oštećenja dozvole, Direkcija izdaje duplikat.

Dozvola se izdaje u jednom originalu. Svako umnožavanje dozvole, osim od strane Direkcije kada se traži duplikat, zabranjeno je.

Dozvola važi na železničkoj mreži Republike Srbije.

Dozvole izdate od strane nadležnih organa drugih država članica važe u Republici Srbiji na osnovu reciprociteta.

Lice iz stava 1. ovog člana, u toku upravljanja vučnim vozilom, mora da ima kod sebe dozvolu i dužno je da je pokaže na zahtev ovlašćenog lica Direkcije, lica za vršenje unutrašnjeg nadzora kod železničkog prevoznika, glavnog istražitelja i republičkog inspektora za železnički saobraćaj.

Rešenje o odbijanju obnavljanja i ažuriranja dozvole konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.

Suspenzija i oduzimanje dozvole

Član 92.

Da bi dozvola ostala važeća, nosilac dozvole dužan je da se podvrgava proveru ispunjenosti zdravstvenih uslova na način propisan ovim zakonom. Izveštaj sa zdravstvenog pregleda, poslodavac bez odlaganja dostavlja Direkciji.

Dozvola se suspenduje ako njen nosilac privremeno ne ispunjava propisane zdravstvene uslove.

Dozvola se oduzima ako se na zdravstvenom pregledu utvrdi da nosilac trajno ne ispunjava propisane zdravstvene uslove, odnosno ako ih ne ispuni po isteku roka utvrđenog pri određivanju privremene suspenzije dozvole.

Dozvola se oduzima ako se na ponovljenoj redovnoj ili vanrednoj proveri stručne osposobljenosti ne pokaže potrebno znanje, o čemu je poslodavac dužan da bez odlaganja obavesti Direkciju.

Direkcija obaveštava nosioca dozvole i njegovog poslodavca o suspenziji ili oduzimanju dozvole.

Rešenje o suspenziji ili oduzimanju dozvole konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.

Dodatno ovlašćenje

Član 93.

Dodatno ovlašćenje izdaje poslodavac (železnički prevoznik, upravljač, vlasnik industrijske železnice) licu koje:

- 1) je položilo stručni ispit za upravljanje određenom vrstom vučnih vozila;
- 2) je položilo stručni ispit u vezi poznavanja železničke infrastrukture za koju se ovlašćenje traži;
- 3) poznaje jezik, u slučaju obavljanja poslova na železničkoj infrastrukturi druge države, koji upravljač te države naznači;
- 4) ima dozvolu.

Dodatnim ovlašćenjem lice iz stava 1. ovog člana se ovlašćuje da na određenim infrastrukturama upravlja određenim tipom vučnih vozila u jednoj ili više sledećih kategorija:

- 1) kategorija A - manevarske lokomotive, vučna vozila radnih vozova, vučna vozila za posebne namene i sve druge vrste vučnih vozila kada se koriste za manevrisanje;
- 2) kategorija B - vučna vozila vozova za prevoz putnika i/ili robe.

Lice iz stava 1. ovog člana ne mora imati dodatno ovlašćenje za određeni deo železničke infrastrukture u sledećim slučajevima:

- 1) kada smetnje u odvijanju železničkog saobraćaja ili izvođenje radova na održavanju železničke pruge zahtevaju skretanje vozova;
- 2) pojedinačnom saobraćanju muzejskih vozova;
- 3) potrebe za neodložnim prevozom robe;
- 4) potrebe isporuke ili prezentaciji novog voza ili vučnog vozila;
- 5) stručnog osposobljavanja ili polaganja stručnog ispita za upravljanje vučnim vozilom.

U slučajevima iz stava 3. ovog člana u upravljačnici vučnog vozila mora se nalaziti mašinovođa koji ima dodatno ovlašćenje za određeni deo železničke infrastrukture, o čemu se unapred obaveštava upravljač.

Poslodavac utvrđuje, u okviru svog sistema za upravljanje bezbednošću, postupak za izdavanje i ažuriranje dodatnog ovlašćenja, kao i pravo na podnošenje

žalbe na odluku u vezi sa izdavanjem, ažuriranjem, suspenzijom ili oduzimanjem dodatnog ovlašćenja.

Žalba na odluku poslodavca kojom se odbija zahtev za izdavanje ili ažuriranje dodatnog ovlašćenja ili kojom se suspenduje ili oduzima dodatno ovlašćenje podnosi se Direkciji, u roku od 30 dana od dana prijema odluke.

Ukoliko poslodavac ne donese odluku po zahtevu za izdavanje ili ažuriranje dodatnog ovlašćenja u roku od 30 dana od dana prijema zahteva sa potrebnom dokumentacijom, smatra se da je zahtev odbijen, u kom slučaju se žalba Direkciji može podneti u narednom roku od 30 dana.

Rešenje Direkcije kojim se odlučuje o žalbama iz st. 6 i 7. ovog člana konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.

Original dodatnog ovlašćenja pripada poslodavcu, koji je dužan da na zahtev nosioca dodatnog ovlašćenja izda overenu kopiju.

Izgled i sadržinu obrasca dodatnog ovlašćenja i overene kopije dodatnog ovlašćenja propisuje Direkcija.

Poslodavac bez odlaganja ažurira dodatno ovlašćenje kad se nosilac stručno osposobi za upravljanje drugim tipovima vučnih vozila, odnosno za drugu železničku infrastrukturu.

Lice iz stava 1. ovog člana, u toku upravljanja vučnim vozilom mora da ima kod sebe dodatno ovlašćenje i dužno je da ga pokaže na zahtev ovlašćenog lica Direkcije, lica za vršenje unutrašnjeg nadzora kod železničkog prevoznika, glavnog istražitelja i republičkog inspektora za železnički saobraćaj.

Dodatno ovlašćenje izdato u drugoj državi važi u Republici Srbiji na osnovu reciprociteta.

Suspenzija i oduzimanje dodatnog ovlašćenja

Član 94.

Da bi dodatno ovlašćenje ostalo važeće, nosilac dodatnog ovlašćenja je dužan da:

- 1) učestvuje na redovnim i vanrednim usavršavanjima, kao i redovnim i vanrednim proverama stručne osposobljenosti;
- 2) obavlja provere poznavanja jezika, u slučajevima kada obavlja posao na železničkoj infrastrukturi druge države.

Dodatno ovlašćenje se suspenduje ako nosilac privremeno ne ispunjava propisane zdravstvene uslove ili ako prilikom provera iz stava 1. ovog člana ne pokaže potrebno znanje.

Dodatno ovlašćenje se oduzima ako se na zdravstvenom pregledu utvrdi da nosilac trajno ne ispunjava propisane zdravstvene uslove, odnosno ako ih ne ispuni po isteku roka utvrđenog pri određivanju privremene suspenzije dodatnog ovlašćenja ili ako nosilac i na ponovljenim proverama iz stava 1. ovog člana ne pokaže potrebno znanje.

Izdavalac dodatnog ovlašćenja bez odlaganja obaveštava Direkciju o svim suspendovanim ili oduzetim dodatnim ovlašćenjima.

Ako Direkcija, u okviru nadzora iz člana 85. stav 3. ovog zakona, utvrdi da nosilac dodatnog ovlašćenja ne ispunjava propisane uslove, naložiće poslodavcu da izvrši dodatnu proveru stručne osposobljenosti nosioca dodatnog ovlašćenja ili da

suspenduje dodatno ovlašćenje. Poslodavac je obavezan da preduzme naložene mere i da o tome obavesti Direkciju u roku od četiri nedelje od dana nalaganja mera.

Nalog iz stava 5. ovog člana može da sadrži i zabranu rada mašinovođama tog poslodavca do dostave traženog obaveštenja.

Registri i razmena informacija

Član 95.

Direkcija vodi i ažurira registar dozvola koje su izdate, ažurirane, obnovljene, istekle, suspendovane, oduzete ili prijavljene kao izgubljene, ukradene ili uništene. Registar sadrži podatke iz dozvola i podatke o periodičnim zdravstvenim pregledima.

Direkcija, na zahtev poslodavaca i nadležnih organa drugih država, u slučajevima kada mašinovođa obavlja posao na infrastrukturi drugih država, dostavlja informacije o statusu dozvola.

Poslodavac je dužan da:

- 1) vodi i ažurira registar dodatnih ovlašćenja koja su izdata, ažurirana, suspendovana, oduzeta ili prijavljena kao izgubljena, ukradena ili uništena, koji sadrži podatke iz dodatnih ovlašćenja, kao i podatke o periodičnim proverama zdravstvene sposobnosti i stručne osposobljenosti;
- 2) Direkciji i drugim nadležnim državnim organima dostavi tražene podatke;
- 3) dostavlja informacije o podacima iz dodatnih ovlašćenja na zahtev nadležnih organa drugih država kada pruža usluge u međunarodnom saobraćaju;
- 4) proverava da li su dozvole njegovih mašinovođa važeće.

Mašinovođa ima pravo pristupa svojim podacima iz registara Direkcije i poslodavca, kao i pravo da mu se, na zahtev, dostave ti podaci.

Prestanak radnog odnosa

Član 96.

Poslodavac je dužan da o prestanku radnog odnosa mašinovođe bez odlaganja obavesti Direkciju.

Posle prestanka radnog odnosa dozvola ostaje važeća, ukoliko mašinovođa ispunjava uslove iz člana 92. stav 1. ovog zakona.

Dodatno ovlašćenje prestaje da važi kada mašinovođi prestane radni odnos kod poslodavca.

U slučaju prestanka radnog odnosa poslodavac dužan je da mašinovođi izda overenu kopiju dodatnog ovlašćenja i vrati sve dokumente o njegovoj obuci, kvalifikacijama, iskustvu i stručnim sposobnostima.

Prilikom zasnivanja novog radnog odnosa, poslodavac uzima u obzir dokumenta iz stava 4. ovog člana.

4. Uslovi za sticanje prava na regulisanje železničkog saobraćaja

Član 97.

Pravo na regulisanje železničkog saobraćaja može da stekne lice koje ispunjava sledeće uslove:

- 1) da je psihički i fizički sposobno da reguliše železnički saobraćaj;
- 2) da je navršilo 18 godina života;
- 3) da ima propisano stručno obrazovanje;
- 4) da se praktično stručno osposobljavalo pod nadzorom lica koje je stručno osposobljeno za regulisanje železničkog saobraćaja;
- 5) da je položilo propisan stručni ispit za regulisanje železničkog saobraćaja;
- 6) da poseduje propisanu dozvolu za regulisanje železničkog saobraćaja;
- 7) da mu odlukom nadležnog organa nije zabranjeno da reguliše železnički saobraćaj.

Izdavanje dozvole za regulisanje železničkog saobraćaja

Član 98.

Dozvolu za regulisanje železničkog saobraćaja izdaje upravljač, ako lice koje je podnelo zahtev ispunjava uslove iz člana 97. ovog zakona.

Dozvola za regulisanje železničkog saobraćaja izdaje se licima starosti do 45 godina sa rokom važenja od pet godina, a licima starijim od 45 godina sa rokom važenja od dve godine.

Po isteku roka iz stava 2. ovog člana, na zahtev lica iz stava 1. ovog člana, rok važenja dozvole produžice se na osnovu uverenja o zdravstvenoj sposobnosti kojim se potvrđuje da je to lice psihički i fizički sposobno da reguliše železnički saobraćaj.

Lice iz stava 1. ovog člana u toku obavljanja poslova regulisanja železničkog saobraćaja, mora da ima kod sebe dozvolu za regulisanje železničkog saobraćaja i dužno je da je pokaže na zahtev ovlašćenog lica Direkcije, lica za vršenje unutrašnjeg nadzora kod upravljača, glavnog istražitelja i republičkog inspektora za železnički saobraćaj.

Dozvola za regulisanje železničkog saobraćaja izdaje se na obrascu čiji izgled i sadržinu propisuje Direkcija.

Upravljač vodi evidenciju o izdatim dozvolama za regulisanje železničkog saobraćaja.

5. Uslovi koje u zdravstvenom pogledu moraju ispunjavati železnički radnici

Član 99.

Železnički radnik mora ispunjavati posebne zdravstvene uslove propisane ovim zakonom i biti psihički i fizički sposoban za obavljanje svojih poslova i zadataka.

Zdravstvene uslove koje moraju ispunjavati železnički radnici, način njihovog utvrđivanja i vreme njihovog proveravanja propisuje ministar nadležan za poslove zdravlja uz saglasnost Ministra.

Vrste zdravstvenih pregleda

Član 100.

Lice koje se stručno osposobljava za vršenje određenih poslova železničkog radnika dužno je da se, pre zasnivanja radnog odnosa, podvrgne zdravstvenom pregledu.

Železnički radnik dužan je da se, pre raspoređivanja na druge poslove i zadatke, odnosno pre upućivanja na školovanje ili stručno osposobljavanje, podvrgne zdravstvenom pregledu.

Psihička i fizička sposobnost železničkog radnika mora se redovno i vanredno proveravati, na redovnom ili vanrednom zdravstvenom pregledu.

Na zdravstvenom pregledu utvrđuje se da li je lice iz stava 1. ovog člana, odnosno železnički radnik iz stava 2. ovog člana, psihički i fizički sposoban za obavljanje poslova određene vrste zanimanja, a na redovnom ili vanrednom zdravstvenom pregledu - da li je železnički radnik iz stava 3. ovog člana psihički i fizički sposoban za obavljanje poslova i zadataka.

Redovni zdravstveni pregled

Član 101.

Na redovni zdravstveni pregled upućuje se železnički radnik u propisanim rokovima, koji zavise od vrste poslova koje taj radnik obavlja.

Železnički prevoznik i upravljač dužni su da železničkog radnika upute na redovni zdravstveni pregled pre isteka roka propisanog za obavljanje tog pregleda.

Vanredni zdravstveni pregled

Član 102.

Na vanredni zdravstveni pregled upućuje se železnički radnik za koga se osnovano posumnja da iz zdravstvenih razloga više nije sposoban da obavlja svoje poslove i zadatke i posle svake nesreće, teže povrede, teške i dugotrajne bolesti i u drugim propisanim slučajevima.

Upućivanje radnika iz stava 1. ovog člana na vanredni zdravstveni pregled vrši se na zahtev neposredno pretpostavljenog, ovlašćenog lica za vršenje unutrašnjeg nadzora, lekara, republičkog inspektora za železnički saobraćaj, javnog tužioca, istražnog sudije, suda, sudije za prekršaje ili na lični zahtev železničkog radnika.

Zdravstvene ustanove

Član 103.

Zdravstvene preglede lica koja se stručno osposobljavaju za obavljanje poslova železničkog radnika i redovne i vanredne zdravstvene preglede železničkih radnika i zdravstvenu evidenciju o tim licima, odnosno o psihičkoj i fizičkoj sposobnosti tih lica vrše, odnosno vode zdravstvene ustanove koje su osposobljene i opremljene, odnosno koje ispunjavaju opšte uslove za obavljanje tih pregleda i vođenje evidencije propisane zakonom kojim se uređuje zdravstvena zaštita, kao i posebne uslove koje propisuje Ministar, uz saglasnost ministra nadležnog za poslove zdravlja.

Spisak zdravstvenih ustanova iz stava 1. ovog člana objavljuje Direkcija na svojoj internet stranici.

Nesposobnost za vršenje poslova železničkog radnika

Član 104.

Železnički radnik koji ne ispunjava propisane zdravstvene uslove smatra se psihički i fizički nesposobnim za vršenje određenih poslova dok ta nesposobnost traje.

Železnički prevoznik i upravljač dužni su da zabrane železničkom radniku obavljanje poslova ako se na zdravstvenom pregledu utvrdi da ne ispunjava propisane zdravstvene uslove za te poslove ili ako se nije podvrgao zdravstvenom pregledu na koji je upućen.

Zabrana obavljanja poslova železničkog radnika

Član 105.

Železnički prevoznik i upravljač dužni su da zabrane železničkom radniku obavljanje poslova ako je u tolikoj meri umoran ili bolestan, ili je u takvom psihičkom stanju da je nesposoban da vrši poslove.

Železnički radnik koji u toku vršenja poslova oceni da ne može da bezbedno vrši poslove zbog umora, bolesti ili iz bilo kojih drugih razloga, dužan je da o tome obavesti neposredno pretpostavljenog i da prekine da vrši posao.

Železnički radnik za vreme obavljanja poslova ne može uzimati alkoholna pića, psihoaktivne kontrolisane supstance, niti započeti obavljanje poslova ako u organizmu ima alkohola ili ako je pod dejstvom psihoaktivnih kontrolisanih supstanci.

Postupak za proveravanje psihičke i fizičke sposobnosti radnika iz st. 1, 2. i 3. ovog člana, pre započinjanja obavljanja poslova i u toku obavljanja poslova, propisuje ministar nadležan za poslove zdravlja uz saglasnost Ministra.

Železnički prevoznik i upravljač dužni su da na način iz stava 4. ovog člana organizuju proveru psihičke i fizičke sposobnosti železničkih radnika pre započinjanja obavljanja poslova i u toku obavljanja poslova, da utvrde obim i učestalost provere te sposobnosti, koji radnici podležu toj proverbi i u kojim se unutrašnjim jedinicama vrši ta provera.

Železnički radnik za koga se analizom krvi, ili krvi i urina, ili drugom stručnom metodom merenja količine alkohola u organizmu, utvrdi da ima alkohola u krvi, ili da pokazuje znake alkoholne poremećenosti, smatraće se da je pod dejstvom alkohola i da nije sposoban za obavljanje poslova.

Poslodavac bez odlaganja obaveštava Direkciju o svim slučajevima nesposobnosti mašinovođe za rad u trajanju od više od tri meseca.

Ispitivanje alkoholisanosti

Član 106.

Ovlašćeno lice za vršenje unutrašnjeg nadzora i republički inspektor za železnički saobraćaj mogu železničkog radnika podvrgnuti ispitivanju alkoholisanosti pomoću odgovarajućih sredstava i aparata ili uputiti na zdravstveni pregled radi provere da li ima alkohola u organizmu ili da li pokazuje znake alkoholne poremećenosti ili da li se nalazi pod dejstvom psihoaktivnih kontrolisanih supstanci.

Železnički radnik dužan je da se podvrgne ispitivanju, odnosno zdravstvenom pregledu iz stava 1. ovog člana na koji je upućen.

6. Radno vreme i odmori staničnog i voznog osoblja

Član 107.

Radno vreme i odmori staničnog i voznog osoblja utvrđuju se u skladu sa organizacijom železničkog saobraćaja, izvršavanjem reda vožnje i uslovima koji utiču na psihofizičku sposobnost staničnog i voznog osoblja da bezbedno obavljaju poslove.

Trajanje smene staničnog osoblja

Član 108.

Smena staničnog osoblja iznosi najviše 12 časova.

Izuzetno od stava 1. ovog člana, smena staničnog osoblja može trajati još najviše četiri časa u slučaju:

- 1) više sile;
- 2) nesreće ili incidenta;
- 3) nedolaska osoblja koje je po rasporedu radnog vremena trebalo da smeni osoblje koje obavlja posao.

Dnevni odmor staničnog osoblja

Član 109.

Dnevni odmor staničnog osoblja između dve uzastopne smene iznosi dvostruki broj časova ostvarenih u prethodnoj smeni, a najmanje 12 časova.

Smena voznog osoblja

Član 110.

Smena voznog osoblja sastoji se iz:

- 1) vremena pripreme;
- 2) vremena upravljanja vučnim vozilom;
- 3) vremena pregleda ili kontrole voznih isprava putnika i vremena obavljanja ostalih poslova u vozu;
- 4) vremena raspreme;
- 5) vremena očekivanja posla.

Delovi smene voznog osoblja

Član 111.

Vreme pripreme je radno vreme tokom kog vozno osoblje proverava snabdevenost i ispravnost železničkog vozila koje poseda, računajući od momenta javljanja na rad.

Vreme upravljanja vučnim vozilom je radno vreme koje mašinovođa, odnosno vozač motornog pružnog vozila provede u upravljačnici, odnosno upravljačkom mestu vučnog vozila tokom vožnje voza, računajući i vreme bavljenja u polaznoj

železničkoj stanici, usputnim železničkim stanicama, drugim službenim mestima i u uputnoj železničkoj stanici.

Vreme pregleda ili kontrole voznih isprava putnika i vreme obavljanja ostalih poslova u vozu je radno vreme koje vozno osoblje provede u motornom vozu ili vučenom vozilu tokom vožnje voza, računajući i vreme bavljenja u polaznoj železničkoj stanici, usputnim železničkim stanicama, drugim službenim mestima i u uputnoj železničkoj stanici.

Vreme raspreme je radno vreme tokom koga vozno osoblje rasprema do tada posednuto železničko vozilo i završava rad u toj smeni.

Vreme očekivanja posla je radno vreme tokom koga vozno osoblje odlazećeg voza očekuje u železničkoj stanici dolazeći voz radi smene voznog osoblja u vozu, računajući od momenta javljanja na rad.

Trajanje smene voznog osoblja

Član 112.

Smena voznog osoblja iznosi najviše 12 časova, u zavisnosti od vrste voza koga poseda to osoblje.

Pojedina vremena, koja su sastavni delovi smene voznog osoblja, iznose:

- 1) vreme pripreme - najviše jedan čas;
- 2) vreme upravljanja vučnim vozilom:
 - (1) najviše osam časova za upravljanje lokomotivom putničkog voza, odnosno upravljanje motornim vozom,
 - (2) najviše deset časova za upravljanje motornim vozom u gradskom i prigradskom saobraćaju,
 - (3) najviše deset časova za upravljanje lokomotivom teretnog voza;
- 3) vreme pregleda ili kontrole voznih isprava putnika i vreme obavljanja ostalih poslova u vozu - najviše deset časova;
- 4) vreme raspreme - najviše jedan čas;
- 5) vreme očekivanja posla - najviše jedan čas.

Nastavak smene

Član 113.

Izuzetno od člana 112. ovog zakona, smena voznog osoblja može trajati još najviše četiri časa u slučaju:

- 1) više sile;
- 2) nesreće ili incidenta na pruzi;
- 3) saobraćanja pomoćnog voza;
- 4) nedolaska voznog osoblja koje je po rasporedu radnog vremena trebalo da smeni vozno osoblje koje obavlja rad.

Dnevni odmor voznog osoblja

Član 114.

Dnevni odmor voznog osoblja u domicilnoj jedinici iznosi, po pravilu, dvostruki broj časova ostvarenih na radu u prethodnoj smeni, a najmanje 12 časova.

Dnevni odmor voznog osoblja u obrtnoj jedinici iznosi najmanje šest časova.

Ako se rad voznog osoblja od polaska iz domicilne jedinice do povratka u istu jedinicu može obaviti u toku jedne smene, odmor voznog osoblja u obrtnoj jedinici nije obavezan.

Železnički prevoznik dužan je da u obrtnim jedinicama obezbedi prostorije za odmor voznog osoblja.

Zabrana obavljanja poslova staničnog i voznog osoblja

Član 115.

Stanično i vozno osoblje ne može započeti obavljanje poslova niti nastaviti obavljanje poslova suprotno odredbama čl. 107-114. ovog zakona.

Ovlašćeno lice za vršenje unutrašnjeg nadzora ne može dozvoliti staničnom ili voznom osoblju da obavlja poslove suprotno čl. 107-114. ovog zakona.

Član 116.

Upravljač i železnički prevoznik donose akt kojim se uređuju radno vreme i odmori staničnog i voznog osoblja iz čl. 107-114. ovog zakona i kojim se određuju železnički radnici odgovorni za nadzor i kontrolu sprovođenja obaveza iz čl. 107-114. ovog zakona.

7. Unutrašnji nadzor

Organizacija unutrašnjeg nadzora

Član 117.

Upravljač i železnički prevoznici organizuju unutrašnji nadzor i brinu za bezbednost železničkog saobraćaja u skladu sa odredbama ovog zakona i odredbama akata koje donose, a kojima se uređuje organizacija unutrašnjeg nadzora i ovlašćuju lica za njegovo sprovođenje.

8. Službene oznake i službeno odelo

Član 118.

Železnički radnici koji neposredno učestvuju u vršenju železničkog saobraćaja dužni su da nose službeno odelo i službene oznake.

Službene oznake su:

- 1) crvena kapa - za otpravnika vozova;
- 2) kapa sa crvenim obodom - za ovlašćenog staničnog radnika;
- 3) crvena traka na desnoj ruci - za rukovaoca manevre.

Oblik i boju službenog odela i znak na službenom odelu, koji uživa zaštitu u skladu sa zakonom kojim se uređuju žigovi, propisuju za svoje radnike železnički prevoznici i upravljač.

XIII. ISTRAŽIVANJE NESREĆA I INCIDENATA

Telo za istrage

Član 119.

Telo za istrage sprovodi istragu posle ozbiljnih nesreća na železničkom sistemu sa ciljem mogućeg unapređivanja bezbednosti na železnici i prevencije nesreća.

Osim ozbiljnih nesreća, telo za istrage može da istražuje i ostale nesreće i incidente, koji bi pod nešto drugačijim uslovima mogli da dovedu do ozbiljnih nesreća, uključujući u to tehnički otkaz strukturnih podsistema ili činilaca interoperabilnosti.

Telo za istrage ima diskreciono pravo da odlučuje da li će otvoriti istragu ostalih nesreća i incidenata. U svojoj odluci, ono uzima u obzir:

- 1) ozbiljnost nesreća i incidenata;
- 2) da li su ostale nesreće i incidenti deo niza nesreća, odnosno incidenata od značaja za sistem u celini;
- 3) uticaj na bezbednost na železnici;
- 4) zahteve upravljača, železničkog prevoznika, Direkcije ili nadležnih organa drugih država.

Obim istraga i postupak u sprovođenju tih istraga utvrđuje telo za istrage.

Cilj istrage nije utvrđivanje krivice ili odgovornosti učesnika u nesrećama i incidentima.

Telo za istrage mora imati bar jednog istražitelja, koji je osposobljen da, u slučaju nesreće i incidenta, obavlja funkciju glavnog istražitelja.

Telo za istrage je u pogledu organizacije, pravne strukture i odlučivanja, nezavisno od bilo kog upravljača, železničkog prevoznika, tela nadležnog za naplatu, tela nadležnog za dodelu trasa i prijavljenog tela, kao i od bilo koje strane čiji bi interesi mogli biti u sukobu sa poslovima poverenim telu nadležnom za istragu. Ono je, osim toga, funkcionalno nezavisno od Direkcije.

Telo za istrage obavlja svoje poslove nezavisno od subjekata iz stava 7. ovog člana i mora da ima dovoljne resurse za to. Njegovim istražiteljima daje se status koji im obezbeđuje potrebne garancije nezavisnosti.

Ovlašćenja tela za istrage

Član 120.

Nadležni organi, železnički prevoznici, upravljač i druga uključena lica, moraju omogućiti telu za istrage da efikasno i nezavisno obavi svoje zadatke. Telo za istrage obavlja poslove samostalno ili, kada je to potrebno, u saradnji sa državnim organom nadležnim za sprovođenje istrage u krivičnom postupku i ima pravo na:

- 1) slobodan pristup mestu nesreće ili incidenta, do umešanih vozila, infrastrukturnih objekata, kao i do objekata i uređaja za upravljanje saobraćajem i signalizacijom;
- 2) popis dokaza do kojih je moguće doći u trenutku sprovođenja istrage na mestu nesreće ili incidenta i nadzor nad uklanjanjem olupina, infrastrukturnih objekata i postrojenja ili njihovih sastavnih delova radi pregleda i analize;

- 3) pristup i upotrebu snimaka uređaja za snimanje verbalnih izveštaja na vozu i evidentiranje rada sistema signalizacije i kontrole saobraćaja;
- 4) pristup rezultatima obdukcije tela žrtava;
- 5) pristup rezultatima istrage voznog osoblja i drugih lica umešanih u nesreću ili incident;
- 6) saslušavanje umešanih železničkih radnika i drugih svedoka;
- 7) pristup svim odgovarajućim informacijama ili evidencijama upravljača, umešanih železničkih prevoznika i Direkcije.

Istraga se obavlja nezavisno od sudske istrage i ne može iznositi pretpostavke o krivici, odnosno odgovornosti za nesreću ili incident.

Istražitelji tela za istrage imaju službenu legitimaciju koju propisuje Ministar.

Istražni postupak

Član 121.

Ako se nesreća ili incident dogodi na graničnim objektima između Republike Srbije i druge države, ili u njihovoj blizini, tela za istrage tih država mogu se dogovoriti da istragu izvrši jedan od njih, ili da istragu izvrše zajedno. U slučaju dogovora da istragu vrši telo za istrage jedne države, telu za istrage druge države se omogućava učešće u istrazi i neometana zajednička upotreba rezultata.

Telo za istrage iz druge države se poziva da učestvuje u istrazi, ako je u događaju učestvovao železnički prevoznik sa sedištem u toj državi i koje je dobilo licencu u toj državi.

Telo za istrage obezbeđuje sva sredstva potrebna za obavljanje istrage. S obzirom na prirodu nesreće ili incidenta, telo za istrage može obezbediti i spoljne stručnjake, koji imaju operativno i stručno znanje i iskustvo za pomoć pri istrazi.

Istraga se sprovodi na način koji obezbeđuje da svi učesnici u nesreći ili incidentu, imaju mogućnost saslušanja, odnosno davanja izjava o događaju, kao i da im se omogući zajedničko korišćenje rezultata istrage.

Upravljači, železnički prevoznici, Direkcija, nastradala lica i njihovi rođaci, vlasnici oštećene imovine, proizvođači, nadležni organi za intervenisanje pri nesreći ili incidentu, predstavnici osoblja i korisnika moraju biti redovno obavestavani o istrazi i njenom toku. Ukoliko je to moguće, svima navedenima se omogućava da daju svoje mišljenje i stavove o istrazi, kao i primedbe na nacrt izveštaja tela za istrage.

Telo za istrage i drugi nadležni organi moraju okončati istragu na mestu nesreće ili incidenta u najkraćem mogućem roku, tako da upravljač može što pre popraviti oštećenu infrastrukturu i uspostaviti železnički saobraćaj.

Izveštaji tela za istrage

Član 122.

O istrazi nesreće ili incidenta, telo za istrage sačinjava izveštaj u obliku i strukturi prema vrsti i ozbiljnosti nesreće ili incidenta, kao i značaju utvrđenom u istrazi. U izveštaju navodi ciljeve istrage i po potrebi bezbednosne preporuke.

Telo za istrage objavljuje konačan izveštaj u najkraćem mogućem roku, ali ne dužem od 12 meseci od nesreće ili incidenta.

Sadržinu izveštaja tela za istrage propisuje Ministar.

Telo za istrage dostavlja izveštaj zajedno sa bezbednosnim preporukama svim subjektima iz člana 121. st. 3. i 4. ovog zakona, Ministarstvu, kao i zainteresovanim telima i licima iz drugih država.

Telo za istrage svake godine, najkasnije do 30. septembra, objavljuje godišnji izveštaj za proteklu godinu o istragama obavljenim u protekloj godini, o datim bezbednosnim preporukama i merama koje su bile preduzete u skladu sa ranije datim preporukama.

Informacije koje je potrebno poslati Ministarstvu i Evropskoj železničkoj agenciji

Član 123.

Telo za istrage mora u roku od nedelju dana od dana donošenja odluke o početku istrage obavestiti Ministarstvo i Evropsku železničku agenciju o početku istrage. U obaveštenju se navodi datum, vreme, mesto i vrsta nesreće ili incidenta i njegove posledice u pogledu smrtnih ishoda, povreda i materijalne štete.

Telo za istrage dostavlja Ministarstvu izvod konačnog izveštaja o istrazi nesreće ili incidenta iz člana 122. stav 2. ovog zakona i godišnji izveštaj iz člana 122. stav 5. ovog zakona.

Telo za istrage dostavlja izveštaje iz stava 2. ovog člana i Evropskoj železničkoj agenciji.

Bezbednosne preporuke

Član 124.

Bezbednosna preporuka koju izda telo za istragu ne može biti osnov za utvrđivanje krivice ili odgovornosti za nesreću ili incident.

Preporuke se upućuju Direkciji i, u slučaju kada je to potrebno usled karaktera preporuke, drugim telima i organima u Republici Srbiji.

Organi i tela iz stava 2. ovog člana preduzimaju potrebne mere u cilju da se bezbednosne preporuke tela za istragu uzimaju u obzir i, u zavisnosti od slučaja, postupaju po njima.

Organi i tela iz stava 2. ovog člana kojima su upućene bezbednosne preporuke, najmanje jednom godišnje podnose izveštaj telu za istragu o merama koje su preduzete ili planirane da se preduzmu na osnovu preporuka.

Obaveze upravljača i železničkih prevoznika pri istrazi nesreća i incidenata

Član 125.

Pored tela za istrage, upravljač i železnički prevoznik moraju da izvrše zadatke na istraživanju uzroka i posledica nesreća i incidenata u železničkom saobraćaju, kao i okolnosti u kojima su nastali, naročito onih koje telo za istrage nije istražilo.

Upravljač i železnički prevoznik moraju voditi evidenciju o nesrećama i incidentima u železničkom saobraćaju, kao i o drugim pojavama značajnim za bezbedan železnički saobraćaj.

Kad su uzroci ili posledice nesreća ili incidenata isključivo na strani upravljača ili železničkog prevoznika, istragu obavljaju upravljač ili železnički prevoznik sami. Ako se uzroci ili posledice odnose na upravljača i na železničkog prevoznika, istragu

obavljaju zajedno, angažovanjem zajedničke stalne stručne komisije. Ukoliko procedura zajedničkog istraživanja ne započne u roku od dva časa od nastanka nesreće ili incidenta, upravljač sam pristupa istraživanju uzroka i posledica nesreće ili incidenta i izradi izveštaja.

Upravljač i železnički prevoznici moraju bez odlaganja obavestiti telo za istrage i republičkog inspektora za železnički saobraćaj o nesreći i incidentu u železničkom saobraćaju.

Telo za istrage mora biti u stanju da odgovori na te prijave i da obezbedi potrebna praktična rešenja kako bi počelo istragu najkasnije u roku od nedelju dana od prijema obaveštenja o nesreći ili incidentu.

Direkcija bliže propisuje način na koji upravljač i železnički prevoznik istražuju, evidentiraju, statistički prate i objavljuju podatke o nesrećama i incidentima.

Spasavanje ljudi

Član 126.

Upravljač i železnički prevoznik dužni su da spasavaju lica i pomažu povređenim pri nesrećama.

Ukoliko ima poginulih i povređenih u nesreći, železnički radnik, odnosno lice koje se zateklo na mestu nesreće, dužno je da bez odlaganja po saznanju o tome obavesti najbližu zdravstvenu ustanovu, policiju, upravljača i železničkog prevoznika čija vozila su učestvovala u nesreći i da sarađuje u spasavanju povređenih bez odlaganja po uspostavljanju uslova sopstvene bezbednosti tokom spasavanja.

Način osposobljavanja železničkih radnika za pružanje prve pomoći povređenim licima u nesrećama nastalim u železničkom saobraćaju, propisuje ministar nadležan za poslove zdravlja uz saglasnost Ministra.

Osnivanje tela za istragu

Član 127.

Osnivanje tela za istragu urediće se posebnim zakonom.

XIV. UKRŠTANJE ŽELEZNIČKIH PRUGA I PUTEVA

Član 128.

Prelazak drumskih vozila preko železničke pruge dozvoljen je na ukrštaju pruge i puta (u daljem tekstu: putni prelaz).

Prelazak pešaka i biciklista preko železničke pruge dozvoljen je na putnim prelazima i na ukrštaju pruge i pešačke, odnosno biciklističke staze.

Saobraćaj na putnim prelazima obezbeđen je saobraćajnim znacima za učesnike u drumskom saobraćaju.

Na železničkoj pruzi, ispred putnog prelaza, moraju biti postavljeni propisani signalni znakovi za obaveštenje voznog osoblja o približavanju voza putnom prelazu.

Voz ima pravo prvenstva u odnosu na učesnike u drumskom saobraćaju.

Uslovi za ukrštanje železničke pruge i puta, pešačke ili biciklističke staze

Član 129.

Uslovi za ukrštanje železničke pruge i puta, u pogledu mesta na kojem se može izvesti ukrštanje i mere za bezbedno odvijanje saobraćaja na putnim prelazima zavise od gustine saobraćaja, preglednosti železničke pruge, brzine vožnje na pruzi i putu i od mesnih uslova.

Ukrštanje železničke pruge i puta koje je između ulaznih, odnosno izlaznih skretnica od kojih počinju stanični koloseci ne može biti u istom nivou.

Za prelazak preko putnog prelaza vozila koje obavlja vanredni prevoz potrebna je saglasnost upravljača.

Kontaktni provodnik iznad putnog prelaza u nivou mora biti postavljen na visinu od najmanje 5,5 m, računajući od gornje ivice šine, s tim što se sa obe strane putnog prelaza moraju postaviti zaštitne kapije za drumska vozila čija ukupna visina, zajedno sa teretom na njemu, prelazi propisanu najveću dozvoljenu visinu - na rastojanju od najmanje 8 m od najbliže šine mereno po osi puta i na visini od najmanje 4,5 m iznad kolovoza puta.

Na propisanoj udaljenosti od zaštitnih kapija s jedne i druge strane putnog prelaza moraju se postaviti odgovarajući znaci zabrane saobraćaja za drumska vozila čija ukupna visina, zajedno sa teretom na njemu, prelazi propisanu najveću dozvoljenu visinu, sa naznakom visine zaštitne kapije radi bezbednog odvijanja drumskog saobraćaja preko putnog prelaza.

Izuzetno od odredbe stava 4. ovog člana, zaštitne kapije za drumska vozila čija ukupna visina, zajedno sa teretom na njemu, prelazi propisanu najveću dozvoljenu visinu mogu biti postavljene na visini manjoj od 4,5 m, ali ne manjoj od 4,2 m iznad kolovoza puta, što posebnim aktom određuje upravljač. Zaštitne kapije iz stava 4. ovog člana postavlja i održava upravljač.

Na podvožnjacima čija je donja ivica konstrukcije iznad kolovoza puta postavljena na visinu manju od najveće dozvoljene visine drumskog vozila, zajedno sa teretom na njemu, moraju se postaviti zaštitne kapije i odgovarajući znaci zabrane saobraćaja za drumska vozila čija ukupna visina, zajedno sa teretom na njemu, prelazi propisanu najveću dozvoljenu visinu. Zaštitne kapije i odgovarajuće znake zabrane saobraćaja za drumska vozila iz stava 7. ovog člana dužna su da postavljaju i da ih održavaju privredni subjekti koji se staraju o javnim putevima i koji ih održavaju.

Način ukrštanja železničke pruge i puta, pešačke ili biciklističke staze, mesto na kojem se može izvesti ukrštanje i mere za osiguranje bezbednog saobraćaja propisuje Ministar.

Održavanje putnih prelaza

Član 130.

Upravljač, kao i privredni subjekti koji obavljaju delatnost održavanja puteva dužni su da na putnom prelazu sprovedu propisane mere za bezbedan saobraćaj i da putne prelaze održavaju u stanju kojim se obezbeđuje bezbedno odvijanje saobraćaja.

Putni prelaz smatra se sastavnim delom železničke infrastrukture sa obe strane koloseka u širini 3m računajući od ose koloseka.

Troškovi održavanja dela putnog prelaza iz stava 2. ovog člana, kao i troškovi osiguranja bezbednog i nesmetanog saobraćaja na putnom prelazu, padaju na teret upravljača. Troškovi održavanja ostalih delova puta sa obe strane putnog prelaza padaju na teret upravljača puteva.

XV. UNUTRAŠNJI RED U ŽELEZNIČKOM SAOBRAĆAJU

Član 131.

Na mestima koja su predviđena za pristup i kretanje na železničkom području i u vozovima, sva lica dužna su da se pridržavaju propisanog unutrašnjeg reda u železničkom saobraćaju.

Unutrašnji red u železničkom saobraćaju propisuje Ministar u sporazumu sa ministrom nadležnim za unutrašnje poslove.

Ovlašćeni železnički radnici staraju se da se lica koja se nalaze na železničkom području i u vozovima pridržavaju unutrašnjeg reda u železničkom saobraćaju.

Radnici iz stava 3. ovog člana, u sprovođenju unutrašnjeg reda u železničkom saobraćaju, dužni su da utvrde identitet lica koja se ne pridržavaju unutrašnjeg reda, da preduzimaju mere potrebne za sprečavanje narušavanja i mere za uspostavljanje narušenog unutrašnjeg reda, da oduzimaju predmete koji su upotrebljeni za ugrožavanje bezbednosti železničkog saobraćaja ili za narušavanje unutrašnjeg reda u železničkom saobraćaju.

Radnici iz stava 3. ovog člana dužni su da pokrenu odgovarajuće postupke protiv lica koja su narušila unutrašnji red u železničkom saobraćaju.

Nadležni organi unutrašnjih poslova, na zahtev ovlašćenih železničkih radnika, pružaju potrebnu pomoć tim radnicima u sprečavanju narušavanja i uspostavljanja unutrašnjeg reda u železničkom saobraćaju.

Ograničavanje pristupa i kretanja

Član 132.

Pristup i kretanje putnika, drugih lica i motornih i drugih vozila na železničkom području, dozvoljeni su samo na mestima određenim propisom iz člana 131. stav 2. ovog zakona.

Lica koja obavljaju određene poslove na železničkom području dužna su da pribave pisanu dozvolu upravljača.

Izuzetno od stava 2. ovog člana, dozvolu ne moraju da imaju:

- 1) izvršni železnički radnici i radnici upravljača ili železničkog prevoznika koji su obučeni za kretanje na železničkom području;
- 2) lica, koje radnici iz tačke 1) ovog stava, prate i obezbeđuju;
- 3) Glavni istražitelj;
- 4) republički inspektor za železnički saobraćaj;
- 5) ovlašćeni državni službenici Direkcije;
- 6) ovlašćena službena lica ministarstva unutrašnjih poslova kada obavljaju službene radnje.

Lica iz stava 2. ovog člana koja se zadržavaju na železničkom području ili u vozu, dužna su da brinu za svoju ličnu bezbednost i poštuju ograničenja, zabrane,

naredbe i upozorenja, koji su postavljeni na vidnim mestima ili ih daju železnički radnici.

Licima iz stava 2. ovog člana zabranjeno je:

- 1) hodati po kolosecima ili stajati na koloseku, ili u njegovoj neposrednoj blizini;
- 2) hodati ili se zadržavati između žute crte i koloseka na peronu;
- 3) hodati ili se zadržavati u blizini voza ili železničkih kola koja se kreću;
- 4) zadržavati se u prostoru između skladišta i utovarno-istovarne rampe i vozila, koja se kreću ili čije se pokretanje očekuje;
- 5) hodati kroz tunel ili po drugim objektima na železničkoj pruzi;
- 6) sedeti ili stajati kraj otvorenih vrata ili na stepenicama železničkih kola i na prelaznicama, kao i na drugim mestima, koja nisu namenjena za boravak putnika;
- 7) prelaziti preko koloseka na mestima koja nisu određena za prelaz;
- 8) hodati preko odbojnika ili se provlačiti ispod njih;
- 9) uskakati u vozila ili sa njih kada se kreću;
- 10) prevoziti se u vozu koji nije namenjen prevozu putnika bez dozvole železničkog prevoznika ili upravljača;
- 11) naginjati se kroz prozor i otvarati vrata železničkih kola ili se naslanjati na njih tokom kretanja voza;
- 12) prljati, oštećivati ili otuđivati inventar i drugu opremu u vozovima za prevoz putnika i u prostorima koji su namenjeni putnicima;
- 13) bacati kroz prozor železničkih kola bilo kakve predmete ili otpatke ili prolivati tečnost;
- 14) parkirati motorna i druga vozila na železničkom području na mestima koja za to nisu određena;
- 15) penjati se na krov vozila, na teret otvorenih teretnih železničkih kola i konstrukcije železničkih postrojenja;
- 16) polivati ili prskati konstrukcije železničkih postrojenja, vodove, izolatore ili vozila;
- 17) slagati bilo kakav materijal pored stubova kontaktne mreže.

XVI. ZAŠTITA ŽELEZNIČKE INFRASTRUKTURE I VOZILA

Član 133.

U cilju odvijanja bezbednog železničkog saobraćaja, zabranjeno je:

- 1) uništavati, uklanjati ili teže oštećivati delove železničke infrastrukture ili delove vozila koji neposredno utiču na bezbednost;
- 2) uništavati, uklanjati ili oštećivati delove železničke infrastrukture ili delove vozila koji posredno utiču na bezbednost;
- 3) bacati ili stavljati bilo kakav predmet na železničku prugu ili bacati bilo kakav predmet na vozila ili iz vozila;
- 4) izvoditi radove u blizini železničke pruge koji bi mogli oštetiti železničku prugu ili umanjiti stabilnost terena (klizanje ili odronjavanje terena,

hidrografske promene i sl.), ili na bilo koji drugi način ugrožavati ili ometati železnički saobraćaj;

- 5) neovlašćeno podizati branik putnog prelaza, stavljati ili vešati bilo šta na branik ili drugi signalno-sigurnosti uređaj putnog prelaza, ili na bilo koji drugi način ometati normalno funkcionisanje branika ili drugog uređaja na putnom prelazu;
- 6) saditi drveće i drugo visoko rastinje ili izvoditi radove u blizini putnog prelaza koji umanjuju, sprečavaju ili na bilo koji način ometaju preglednost železničke pruge ili puta;
- 7) neovlašćeno ukloniti napravu postavljenu radi zaštite železničkog saobraćaja na mestu odronjavanja, na mestu bujice ili na mestu izloženom vejavicama i jakim vetrovima;
- 8) unositi materije ili predmete u putnička kola, prostorije železničkih službenih mesta namenjenih putnicima, kojima bi se mogla ugroziti bezbednost putnika i drugih lica ili im se naneti šteta;
- 9) upotrebiti uređaj za kočenje radi zaustavljanja voza, osim u slučaju ugrožavanja bezbednosti voza, putnika i drugih lica;
- 10) ometati rad čuvara pruge, putnog prelaza, mosta, tunela ili drugog železničkog radnika u obavljanju poslova;
- 11) pored železničke pruge, a naročito u blizini signala i signalnih oznaka, saditi visoko drveće i postavljati znakove, oznake, izvore svetlosti koji daju obojenu svetlost ili bilo koje druge naprave koje bojom, oblikom i svetlošću ili na drugi način otežavaju uočavanje signala i signalnih oznaka ili koje mogu dovesti u zabludu železničke radnike u pogledu značenja signala i signalnih oznaka.

Upravljač, u slučajevima iz stava 1. tačka 11) ovog člana, ima pravo da bez posebnog odobrenja ukloni drveće ili objekte koji mogu da dovedu u zabludu železničke radnike u pogledu značenja signala i signalnih oznaka.

Upravljač je dužan da na mestima odronjavanja, na mestima bujica i na mestima izloženim vejavicama i jakim vetrovima, na kojima može doći do ometanja ili ugrožavanja železničkog saobraćaja, samostalno ili zajedno sa drugim licem, blagovremeno preduzima mere tehničke i fizičke zaštite železničke infrastrukture od elementarnih nepogoda radi bezbednog odvijanja železničkog saobraćaja.

U slučajevima iz stava 3. ovog člana, upravljač ima pravo da bez posebnog odobrenja vlasnika zemljišta postavlja i održava privremene zaštitne naprave i privremeno smešta materijal i druga sredstva na zemljištu u zaštitnom pružnom pojasu ako je to potrebno radi preduzimanja mera za bezbedno odvijanje železničkog saobraćaja, odnosno za uspostavljanje železničkog saobraćaja.

Kad prestanu razlozi iz stava 4. ovog člana, upravljač je dužan da sa zemljišta u zaštitnom pružnom pojasu ukloni privremene zaštitne naprave, materijal i druga sredstva.

Upravljač je dužan da plati vlasniku zemljišta naknadu za korišćenje zemljišta u slučaju iz stava 4. ovog člana, u skladu sa propisima kojima se uređuje pitanje naknade u slučaju ograničenja prava svojine.

XVII. INDUSTRIJSKA ŽELEZNICA, INDUSTRIJSKI KOLOSECI I TURISTIČKO - MUZEJSKE ŽELEZNICE

1. Industrijska železnica

Član 134.

Privredni subjekti koji vrše prevoz lica i/ili robe za sopstvene potrebe na industrijskim železnicama dužni su da železnički saobraćaj na industrijskim železnicama vrše na način i pod uslovima utvrđenim ovim zakonom.

Privredni subjekti iz stava 1. ovog člana mogu na svojoj industrijskoj železnici obavljati i javni prevoz putnika i/ili robe, ako ispunjavaju uslove za železničkog prevoznika propisane zakonom kojim se uređuje železnica i ovim zakonom.

Priključenje industrijske železnice na javnu železničku infrastrukturu

Član 135.

Pruga industrijske železnice može se priključiti na javnu železničku infrastrukturu.

Način priključenja i saobraćajno-tehničke uslove za priključenje pruge industrijske železnice na javnu železničku infrastrukturu, kao i mere bezbednosti koje treba sprovesti u vezi sa priključenjem, utvrđuje upravljač.

Direkcija izdaje odobrenje za priključak industrijske železnice na javnu železničku infrastrukturu ako su ispunjeni uslovi iz stava 2. ovog člana.

Za izdavanje odobrenja iz stava 3. ovog člana plaća se taksa čiju visinu utvrđuje Direkcija, uz saglasnost ministarstva nadležnog za finansije.

Direkcija vodi evidenciju o izdatim odobrenjima iz stava 3. ovog člana.

Tehnički uslovi

Član 136.

Poluprečnik krivine na pruzi industrijske železnice normalnog koloseka na otvorenoj pruzi iznosi najmanje 180 m, a na glavnom prolaznom koloseku najmanje 250 m.

Izuzetno od odredbe stava 1. ovog člana, poluprečnik krivine na otvorenoj pruzi industrijske železnice može biti manji od 180 m, ali ne manji od 100 m, s tim da deo pruge koja se nalazi u krivini mora imati specijalnu konstrukciju gornjeg stroja koja omogućava bezbedno kretanje vozova.

Dozvoljeno opterećenje po osovini na pruzi industrijske železnice normalnog koloseka iznosi najmanje 15 t.

Shodna primena

Član 137.

Odredbe ovog zakona koje se shodno primenjuju i na industrijske železnice normalnog koloseka su:

- 1) izdavanje dozvole za korišćenje podsistema i delova podsistema (čl. 22-33);

- 2) tehnički uslovi koje moraju ispunjavati železničke pruge, održavanje železničkih pruga, odvajanje železničkih pruga i mere bezbednosti pri izvođenju radova na železničkoj pruzi (član 54. i čl. 56-58);
- 3) stabilna postrojenja električne vuče i njihovo održavanje (čl. 59-61);
- 4) signalno-sigurnosni uređaji i njihovo održavanje (čl. 62-63);
- 5) sistem signalizacije (član 64);
- 6) telekomunikacioni uređaji i njihovo održavanje (čl. 65-66) ;
- 7) regulisanje i upravljanje saobraćajem (čl. 67-74);
- 8) vozila i održavanje vozila (čl. 75-83);
- 9) uslovi koje moraju ispunjavati železnički radnici (čl. 84-106);
- 10) ukupno radno vreme, ukupno trajanje smene i upravljanja vučnim vozilom voza, odmori i raspored u smenama voznog i staničnog osoblja (čl. 107-116);
- 11) unutrašnji nadzor (član 117);
- 12) istraživanje nesreća i incidenata (čl. 119-127);
- 13) ukrštanje železničke pruge i puta (čl. 128-130);
- 14) ograničavanje pristupa i kretanja (član 132).

Industrijska železnica uzanog koloseka

Član 138.

U okviru industrijske železnice mogu se graditi pruge uzanog koloseka sa odgovarajućim vozilima.

Akt o održavanju industrijske železnice uzanog koloseka i vozila koja se koriste na njoj, kao i način regulisanja železničkog saobraćaja, donosi imalac industrijske železnice uz saglasnost Direkcije.

2. Industrijski kolosek

Član 139.

Industrijski kolosek može se priključiti na javnu železničku infrastrukturu.

Način priključenja i saobraćajno-tehničke uslove za priključenje industrijskog koloseka na javnu železničku infrastrukturu, kao i mere bezbednosti koje treba sprovesti u vezi sa priključenjem, utvrđuje upravljač.

Direkcija izdaje odobrenje za priključak industrijskog koloseka na javnu železničku infrastrukturu ako su ispunjeni uslovi iz stava 2. ovog člana.

Za izdavanje odobrenja iz stava 3. ovog člana plaća se taksa čiju visinu utvrđuje Direkcija, uz saglasnost ministarstva nadležnog za finansije.

Direkcija vodi evidenciju o izdatim odobrenjima iz stava 3. ovog člana.

Industrijski kolosek može se priključiti na drugi industrijski kolosek pod uslovima koje utvrđuje vlasnik industrijskog koloseka na koji se priključuje drugi industrijski kolosek.

Direkcija propisuje stručne uslove koje treba da ispune radnici vlasnika, odnosno korisnika industrijskog koloseka za vršenje pojedinih poslova na posluživanju utovarno/istovarnih mesta.

Održavanje industrijskog koloseka

Član 140.

Vlasnik, odnosno korisnik industrijskog koloseka odgovoran je za održavanje industrijskog koloseka.

Odvojni skretnicu priključka industrijskog koloseka, kao i mesto odvajanja u celini, održava upravljač prema obimu radova utvrđenom ugovorom o priključenju. Troškove održavanja odvojne skretnice snosi vlasnik, odnosno korisnik industrijskog koloseka.

Vučna vozila na industrijskom koloseku

Član 141.

Vučno vozilo vlasnika, odnosno korisnika industrijskog koloseka koje se koristi samo na industrijskom koloseku, kao i vučno vozilo koje se koristi i za izvlačenje ili dostavu vučenih vozila sa ili na industrijski kolosek, mora imati dozvolu za korišćenje koju izdaje Direkcija.

Na vučna i vučena vozila vlasnika, odnosno korisnika industrijskog koloseka koja izlaze na javnu železničku infrastrukturu, shodno se primenjuju čl. 75-83. ovog zakona.

Istraživanje nesreća i incidenata na industrijskom koloseku

Član 142.

Vlasnik, odnosno korisnik industrijskog koloseka dužan je da izvrši istraživanje nesreća i incidenata nastalih na industrijskom koloseku. Telo za istrage istražuje i ozbiljne nesreće na industrijskom koloseku.

Na način istraživanja nesreća i incidenata na industrijskom koloseku, shodno se primenjuju čl. 119-127. ovog zakona.

Tehnički uslovi za industrijski kolosek

Član 143.

Tehnički uslovi koje mora da ispuni industrijski kolosek su:

- 1) širina industrijskog koloseka iznosi 1435 mm, s tim što ne može biti manja od 1430 mm niti veća od 1450 mm, uključujući i proširenje koloseka u krivini;
- 2) poluprečnik krivine industrijskog koloseka iznosi najmanje 180 m, odnosno izuzetno 80 m na odstojanju ispred utovarno/istovarnog mesta;
- 3) nagib nivelete na utovarno/istovarnim mestima industrijskog koloseka iznosi najviše 1,5 ‰;
- 4) dozvoljeno opterećenje po osovini novoizgrađenih i obnovljenih ili unapređenih industrijskih koloseka iznosi najmanje 20 t po osovini, a masa po dužnom metru najmanje 6,4 t.

Druge tehničke uslove koje moraju ispunjavati industrijski koloseci propisuje Direkcija.

Uzani i upleteni koloseci

Član 144.

Industrijski kolosek koji nije priključen na železničku infrastrukturu može da se gradi i kao uzani kolosek na kome mogu saobraćati odgovarajuća vozila.

Industrijski kolosek se može graditi i kao upleteni kolosek.

Akt o izgradnji i održavanju industrijskog koloseka iz st. 1. i 2. ovog člana, o tehničkim karakteristikama vozila, kao i načinu posluživanja tog koloseka donosi vlasnik, odnosno korisnik industrijskog koloseka uz saglasnost Direkcije.

3. Turističko - muzejske železnice

Član 145.

Akt o uslovima za izgradnju i održavanje turističko - muzejske železnice i vozila koja saobraćaju na toj železnici, kao i način regulisanja železničkog saobraćaja donosi upravljač turističko - muzejske železnice uz saglasnost Direkcije.

XVIII. INSPEKCIJSKI NADZOR

Član 146.

Inspeksijski nadzor nad primenom ovog zakona i podzakonskih akata donetih na osnovu ovog zakona vrši Ministarstvo, preko republičkog inspektora za železnički saobraćaj (u daljem tekstu: inspektor).

Inspektor, u sprovođenju postupka inspeksijskog nadzora iz stava 1. ovog člana, ima dužnosti i ovlašćenja propisana zakonom kojim se uređuje železnica.

XIX. KAZNENE ODREDBE

Član 147.

Novčanom kaznom od 700.000 do 2.000.000 dinara kazniće se za prekršaj privredno društvo ili drugo pravno lice ako:

- 1) zabranjuje, ograničava ili sprečava stavljanje na tržište činilaca interoperabilnosti koji su proizvedeni u skladu sa ovim zakonom ili zahteva ponovno vršenje provera koje su već izvršene kao deo postupka za izdavanje deklaracije o usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu (član 13. stav 3);
- 2) ne omogući početak zahtevanog eksploatacionog ispitivanja u roku od tri meseca od dana podnošenja zahteva (član 16. stav 6);
- 3) zabranjuje, ograničava ili sprečava izgradnju, puštanje u rad i eksploataciju strukturnih podsistema koji čine železnički sistem i ispunjavaju osnovne zahteve ili zahteva ponovno vršenje provera koje su već izvršene (član 18. stav 2);
- 4) ne vrši periodične provere u skladu sa članom 19. stav 12. ovog zakona;
- 5) ne dozvoli prijavljenom telu pravo pristupa svim proizvodnim pogonima, skladištima delova, montažnim pogonima, postrojenjima za ispitivanje i testiranje i sličnim objektima ili ne da na uvid svu potrebnu dokumentaciju koja se odnosi na podsistem (član 19. stav 13);
- 6) pusti u rad i koristi na železničkim prugama Republike Srbije strukturne podsisteme, činioce interoperabilnosti i elemente strukturnih podsistema

na koje se primenjuju nacionalni železnički tehnički propisi bez dozvole za korišćenje (član 22. stav 1);

- 7) koristi železnička vozila koja nemaju dozvolu za tip (član 23. stav 1);
- 8) koristi vozila bez pojedinačne dozvole za korišćenje (član 23. stav 7);
- 9) obavlja tehnički pregled vozila bez sertifikata o ispunjenosti uslova (član 24);
- 10) koristi vozilo bez dodatne dozvole za korišćenje u Republici Srbiji (član 30. stav 1);
- 11) obnovi ili unapredi strukturni podsistem, činilac interoperabilnosti ili element podsistema, a prethodno ne dostavi Direkciji kompletnu dokumentaciju sa opisom projekta (član 32. stav 1);
- 12) bez odlaganja ne obavesti Direkciju o povlačenju vozila iz saobraćaja (član 33. stav 5);
- 13) ne dostavi Direkciji podatke o vozilima za koje je izdata dozvola za korišćenje (član 34. stav 4);
- 14) bez odlaganja ne prijavi Direkciji sve izmene podataka unetih u Nacionalni registar železničkih vozila, uništenje vozila ili svoju odluku o prestanku registracije vozila (član 34. stav 6);
- 15) ne dostavi Direkciji podatke za Registar infrastrukture ili te podatke dostavlja neažurno (član 36. stav 5);
- 16) ne obezbede bezbednu eksploataciju železničkog sistema i kontrolu rizika povezanih sa njom, u skladu sa članom 37. stav 2. ovog zakona;
- 17) ne obezbede bezbedno funkcionisanje svog dela železničkog sistema uključujući u to snabdevanje materijalom i ugovaranje usluga (član 37. stav 3);
- 18) ne uspostave sistem za upravljanje bezbednošću u skladu sa članom 42. ovog zakona;
- 19) ne omogući Direkciji nadzor nad sistemima za upravljanje bezbednošću železničkog prevoznika i upravljača u skladu sa članom 43. ovog zakona;
- 20) obavlja prevoz, a ne poseduje sertifikat o bezbednosti za prevoz (član 44. stav 1);
- 21) obavlja prevoz, a ne poseduje sertifikat o bezbednosti industrijske železnice za prevoz (član 45. stav 1);
- 22) ne obavesti Direkciju o svim većim promenama u uslovima odgovarajućeg dela sertifikata o bezbednosti za prevoz, kao i o uvođenju nove kategorije osoblja ili nove vrste vozila u skladu sa članom 46. stav 7. ovog zakona;
- 23) pruža železničke transportne usluge u Republici Srbiji, a ne poseduje dodatni sertifikat o bezbednosti za prevoz - deo B (član 47. stav 2);
- 24) upravlja železničkom infrastrukturom, a ne poseduje sertifikat o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom (član 49. stav 1);
- 25) upravlja industrijskom železnicom, a ne poseduje sertifikat o bezbednosti za upravljanje infrastrukturom industrijske železnice (član 50. stav 1);
- 26) ne ažurira sertifikat o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom u skladu sa članom 51. stav 5. ovog zakona;

- 27) železničke stanice ili stajališta ne ispunjavaju uslove iz člana 55. ovog zakona;
- 28) ne održava gornji i donji stroj železničkih pruga javne železničke infrastrukture u stanju koje osigurava bezbedan i uredan železnički saobraćaj (član 56. stav 1);
- 29) vrši održavanje gornjeg i donjeg stroja železničkih pruga, a ne poseduje sertifikat o ispunjenosti uslova u skladu sa članom 56. stav 3. ovog zakona;
- 30) se železnička pruga, pruga industrijske železnice ili industrijski kolosek ne odvaja u skladu sa članom 57. ovog zakona;
- 31) ne primeni mere bezbednosti iz člana 58. ovog zakona;
- 32) ne primeni mere bezbednosti na elektrificiranim prugama iz člana 60. ovog zakona;
- 33) vrši održavanje stabilnih postrojenja električne vuče, a ne poseduje sertifikat o ispunjenosti uslova iz člana 61. stav 3. ovog zakona;
- 34) službena mesta iz kojih se vrši upravljanje i regulisanje železničkog saobraćaja nisu opremljena signalno-sigurnosnim uređajima i postrojenjima u skladu sa članom 62. ovog zakona;
- 35) ne održava signalno-sigurnosne uređaje u stanju koje osigurava bezbedan i uredan železnički saobraćaj (član 63. stav 1);
- 36) vrši održavanje signalno-sigurnosnih uređaja, a ne poseduje sertifikat o ispunjenosti uslova iz člana 63. stav 5. ovog zakona;
- 37) železničke pruge za brzinu kretanja voza od 100 do 160 km/h nisu opremljene pružnim uređajima preko kojih se uspostavlja radio-veza između osoblja vučnog vozila i osoblja dispečerskog centra (član 65. stav 2);
- 38) ne održava železničku telekomunikacionu mrežu u stanju koje osigurava bezbedan i uredan železnički saobraćaj (član 66. stav 1);
- 39) vrši održavanje železničke telekomunikacione mreže, a ne poseduje sertifikat o ispunjenosti uslova iz člana 66. stav 5. ovog zakona;
- 40) postupi suprotno članu 69. st. 1. i 6. ovog zakona;
- 41) nepravilno sastavi voz ili ne proveri tehničku ispravnost vozila u njegovom sastavu (član 69. stav 2);
- 42) brzina voza nije u skladu sa članom 70. ovog zakona;
- 43) ne vodi evidencije iz člana 73. stav 1. ovog zakona;
- 44) vozila kojima se obavlja prevoz ne ispunjavaju tehničke uslove iz člana 75. ovog zakona;
- 45) železnička vozila kojima se obavlja prevoz nisu opremljena kočnim uređajima u skladu sa članom 76. ovog zakona;
- 46) uređaji koji se ugrađuju na vozila ne odgovaraju tehničkoj dokumentaciji za odobreni tip vozila (član 77);
- 47) vučna vozila kojima se obavlja prevoz nisu u skladu sa članom 78. ovog zakona;
- 48) putnička kola kojima se obavlja prevoz nisu u skladu sa članom 79. ovog zakona;

- 49) postupi suprotno članu 80. st. 4. i 5. ovog zakona;
- 50) je zaduženo za održavanje teretnih kola, a nije sertifikovano u skladu sa propisom koji donosi OTIF (član 81. stav 1);
- 51) se vozila kojima se obavlja prevoz ne održavaju u stanju koje osigurava bezbedan železnički saobraćaj (član 82. stav 1);
- 52) obavlja delatnost održavanja vozila, a ne poseduje sertifikat o ispunjenosti uslova iz člana 83. stav 2. ovog zakona;
- 53) železnički radnici nisu stručno osposobljeni za poslove koje obavljaju u železničkom saobraćaju (član 85. stav 1);
- 54) stručno osposobljava železničke radnike, a ne poseduje sertifikat o ispunjenosti uslova iz člana 86. stav 5. ovog zakona;
- 55) dozvoli obavljanje poslova železničkom radniku koji pri proveri znanja nije pokazao zadovoljavajuću stručnu osposobljenost ili čija stručna osposobljenost za te poslove nije proverena (član 88. stav 3);
- 56) vučnim vozilom upravlja lice bez dozvole za upravljanje vučnim vozilom (član 91. stav 1);
- 57) umnožava dozvole za upravljanje vučnim vozilom (član 91. stav 11);
- 58) vučnim vozilom upravlja lice koje ne poseduje dodatno ovlašćenje da upravlja vučnim vozilom (član 93. stav 2);
- 59) bez odlaganja ne obavesti Direkciju o svim suspendovanim ili oduzetim dodatnim ovlašćenjima (član 94. stav 4);
- 60) ne preduzme mere naložene od strane Direkcije ili o tome ne obavesti tu direkciju u skladu sa članom 94. stav 5. ovog zakona;
- 61) regulisanje železničkog saobraćaja obavlja lice bez dozvole za regulisanje železničkog saobraćaja (član 98. stav 1);
- 62) ne zabrani železničkom radniku obavljanje poslova ako se na zdravstvenom pregledu utvrdi da ne ispunjava propisane zdravstvene uslove za te poslove ili ako se nije podvrgao zdravstvenom pregledu na koji je upućen (član 104. stav 2);
- 63) ne zabrani železničkom radniku obavljanje poslova ako je u tolikoj meri umoran ili bolestan, ili je u takvom psihičkom stanju da je nesposoban da vrši poslove (član 105. stav 1);
- 64) smena staničnog osoblja traje duže od vremena iz člana 108. ovog zakona;
- 65) dnevni odmor staničnog osoblja između dve uzastopne smene traje manje od 12 časova (član 109);
- 66) smena voznog osoblja traje više od vremena iz čl. 112. i 113. ovog zakona;
- 67) dnevni odmor voznog osoblja traje više od vremena iz člana 114. st. 1. i 2. ovog zakona;
- 68) dozvoli staničnom ili voznom osoblju da obavlja poslove suprotno čl. 107 - 114. ovog zakona (član 115. stav 2);
- 69) ne organizuje unutrašnji nadzor u skladu sa članom 117. ovog zakona;
- 70) ne omogući telu za istrage da efikasno i nezavisno obavi svoje zadatke u skladu sa članom 120. stav 1. ovog zakona;

- 71) pri istrazi nesreća i incidenata ne izvrši neku od obaveza iz člana 125. ovog zakona;
- 72) ne spasavaju lica i pomažu povređenim pri nesrećama (član 126. stav 1);
- 73) bez odlaganja po saznanju o nesreći ne obavesti najbližu zdravstvenu ustanovu, policiju, upravljača i železničkog prevoznika čija vozila su učestvovala u nesreći ili ne sarađuje u spasavanju povređenih bez odlaganja po uspostavljanju uslova sopstvene bezbednosti tokom spasavanja (član 126. stav 2);
- 74) na železničkoj pruzi, ispred putnog prelaza, nisu postavljeni propisani signalni znakovi za obaveštenje voznog osoblja o približavanju voza putnom prelazu (član 128. stav 4);
- 75) postupi suprotno članu 129. ovog zakona;
- 76) ne sprovede propisane mere za bezbedan saobraćaj ili ako se putni prelazi ne održavaju u stanju kojim se obezbeđuje bezbedno odvijanje saobraćaja (član 130. stav 1);
- 77) postupi suprotno članu 133. st. 1, 3. i 5. ovog zakona;
- 78) železnički saobraćaj na industrijskim železnicama ne vrše na način i pod uslovima utvrđenim ovim zakonom (član 134. stav 1);
- 79) ne održava industrijski kolosek (član 140. stav 1);
- 80) koristi vučno vozilo na industrijskom koloseku, a ne poseduje dozvolu za korišćenje (član 141);
- 81) ne izvrši nalog inspektora (član 146).

Za radnje iz stava 1. ovog člana kazniće se za prekršaj novčanom kaznom od 50.000 do 100.000 dinara i odgovorno lice u privrednom društvu ili drugom pravnom licu.

Novčanom kaznom od 200.000 do 500.000 dinara kazniće se preduzetnik za prekršaj iz stava 1. ovog člana.

Novčanom kaznom od 30.000 do 100.000 dinara kazniće se fizičko lice za prekršaj iz stava 1. tač. 41), 42), 50), 56), 57), 61), 70), 72), 73), 77) i 81) ovog člana.

Član 148.

Novčanom kaznom od 500.000 do 1.500.000 dinara kazniće se za prekršaj privredno društvo ili drugo pravno lice ako:

- 1) ne podnese Direkciji zahtev za odstupanje ili ne priloži dokumente iz člana 11. stav 3. ovog zakona;
- 2) ne dostavi Direkciji spisak projekata koji se sprovode, a koji se nalaze u podmakloj fazi razvoja (član 11. stav 4);
- 3) ne sastavi tehničku dokumentaciju koja se prilaže uz deklaraciju o verifikaciji podsistema (član 19. stav 5);
- 4) ne označi vozila brojem koji mu je dodeljen (član 26. stav 4);
- 5) ne obezbedi izvršenje testova u skladu sa članom 27. stav 8. ovog zakona;
- 6) ne označi vozila brojem koji mu je dodeljen (član 29. stav 4);
- 7) ne obezbedi izvršenje testova u skladu sa članom 30. stav 9. ovog zakona;

- 8) ne dostave Direkciji godišnji izveštaj o bezbednosti za prethodnu kalendarsku godinu ili taj izveštaj ne sadrži elemente u skladu sa članom 38. stav 3. ovog zakona;
- 9) u godišnjem izveštaju iz člana 38. stav 3. ovog zakona ne opišu i svoja iskustva u vezi primene zajedničke bezbednosne metode za procenu i ocenu rizika (član 39. stav 15);
- 10) ne donese akt iz člana 63. stav 3. ovog zakona;
- 11) se signali, signalne oznake i oznake na pruzi ne daju, postavljaju i održavaju tako da ih železnički radnici i druga lica na koja se odnose mogu na vreme i lako uočiti danju, noću i pri smanjenoj vidljivosti (član 64. stav 3);
- 12) ne donese akt iz člana 66. stav 3. ovog zakona;
- 13) ne donese poslovni red stanice u skladu sa članom 68. stav 1. ovog zakona;
- 14) ne dostavi upravljaču podatke iz člana 68. stav 2. ovog zakona;
- 15) opremanje i osvetljavanje voza nije u skladu sa članom 72. ovog zakona;
- 16) koristi vozilo, a nije određeno lice za njegovo održavanje (član 80. stav 1);
- 17) se u upravljačnici vučnog vozila ne nalazi mašinovođa koji ima dodatno ovlašćenje za određeni deo železničke infrastrukture ili upravljač nije unapred obavešten o tome (član 93. stav 4);
- 18) bez odlaganja ne ažurira dodatno ovlašćenje kad se nosilac stručno osposobi za upravljanje drugim tipovima vučnih vozila, odnosno za drugu železničku infrastrukturu (član 93. stav 11);
- 19) postupi suprotno članu 95. stav 3. ovog zakona;
- 20) mašinovođi ne da pravo pristupa njegovim podacima iz registra poslodavca ili mu, na njegov zahtev, ne dostavi te podatke (član 95. stav 4);
- 21) bez odlaganja ne obavesti Direkciju o prestanku radnog odnosa mašinovođe (član 96. stav 1);
- 22) ne izda overenu kopiju dodatnog ovlašćenja ili ne vrati sva dokumenta o njegovoj obuci, kvalifikacijama, iskustvu i stručnim sposobnostima (član 96. stav 4);
- 23) ne vodi evidenciju o izdatim dozvolama za regulisanje železničkog saobraćaja (član 98. stav 6);
- 24) železničkog radnika ne upute na redovni zdravstveni pregled pre isteka roka propisanog za obavljanje tog pregleda (član 101. stav 2);
- 25) ne uputi železničkog radnika na vanredni zdravstveni pregled (član 102. stav 1);
- 26) ne organizuje proveru psihičke i fizičke sposobnosti železničkih radnika na način iz člana 105. stav 5. ovog zakona;
- 27) u obrtnim jedinicama ne obezbedi prostorije za odmor voznog osoblja (član 114. stav 4);
- 28) ne donese akt iz člana 116. ovog zakona;

- 29) se prelazak preko železničke pruge vrši suprotno članu 128. stav 1. ovog zakona;
- 30) ne izvrši istraživanje nesreća i incidenata nastalih na industrijskom koloseku (član 142. stav 1);
- 31) ne donese akt o izgradnji i održavanju industrijskog koloseka, o tehničkim karakteristikama vozila, kao i o načinu posluživanja tog koloseka (član 144. stav 3);
- 32) ne donese akt o uslovima za izgradnju i održavanje turističko - muzejske železnice i vozila koja saobraćaju na toj železnici, kao i o načinu regulisanja železničkog saobraćaja (član 145).

Za radnje iz stava 1. ovog člana kazniće se za prekršaj novčanom kaznom od 30.000 do 80.000 dinara i odgovorno lice u privrednom društvu ili drugom pravnom licu.

Novčanom kaznom od 100.000 do 300.000 dinara kazniće se preduzetnik za prekršaj iz stava 1. ovog člana.

Novčanom kaznom od 20.000 do 80.000 dinara kazniće se fizičko lice za prekršaj iz stava 1. tačka 29) ovog člana.

Član 149.

Novčanom kaznom od 20.000 do 80.000 dinara kazniće se fizičko lice ako:

- 1) se železnički radnici i druga lica na koje se signalni znaci odnose ne pridržavaju naređenja, ograničenja, zabrana i upozorenja datih pomoću signalnih znakova (član 64. stav 2);
- 2) ne obavlja redovne i vanredne provere stručne osposobljenosti železničkih radnika u skladu sa članom 88. st. 1. i 2. ovog zakona;
- 3) ne podnese zahtev Direkciji za ažuriranje dozvole u slučaju promene bilo kog podatka koji je sadržan u dozvoli (član 91. stav 9);
- 4) lice koje upravlja vučnim vozilom, u toku upravljanja tim vozilom, kod sebe nema dozvolu ili je ne pokaže na zahtev ovlašćenog lica Direkcije, lica za vršenje unutrašnjeg nadzora kod železničkog prevoznika, glavnog istražitelja i inspektora (član 91. stav 14);
- 5) lice koje upravlja vučnim vozilom, u toku upravljanja tim vozilom, kod sebe nema dodatno ovlašćenje ili ga ne pokaže na zahtev ovlašćenog lica Direkcije, lica za vršenje unutrašnjeg nadzora kod železničkog prevoznika, glavnog istražitelja i inspektora (član 93. stav 12);
- 6) lice koje reguliše železnički saobraćaj, u toku obavljanja tih poslova, kod sebe nema dozvolu za regulisanje železničkog saobraćaja ili ga ne pokaže na zahtev ovlašćenog lica Direkcije, lica za vršenje unutrašnjeg nadzora kod železničkog prevoznika, glavnog istražitelja i inspektora (član 98. stav 4);
- 7) pri obavljanju svojih poslova i zadataka železnički radnik ne ispunjava posebne zdravstvene uslove propisane ovim zakonom ili nije psihički i fizički sposoban za obavljanje tih poslova i zadataka (član 99. stav 1);
- 8) se lice koje se stručno osposobljava za vršenje određenih poslova železničkog radnika ili železnički radnik ne podvrgne zdravstvenom pregledu u skladu sa članom 100. ovog zakona;
- 9) železnički radnik postupi suprotno članu 105. st. 2. i 3. ovog zakona;

- 10) se ne podvrgne ispitivanju, odnosno zdravstvenom pregledu na koji je upućen (član 106. stav 2);
- 11) započne obavljanje poslova ili nastavi obavljanje poslova suprotno odredbama čl. 107 - 114. ovog zakona (član 115. stav 1);
- 12) ne nose službeno odelo i službene oznake u skladu sa članom 118. ovog zakona;
- 13) prelazak preko železničke pruge vrši suprotno članu 128. stav 2. ovog zakona;
- 14) se ne pridržava propisanog unutrašnjeg reda u železničkom saobraćaju (član 131. stav 1);
- 15) postupi suprotno članu 131. st. 3, 4. i 5. ovog zakona.
- 16) postupi suprotno članu 132. st. 2, 4. i 5. ovog zakona.

XX. PRELAZNE I ZAVRŠNE ODREDBE

Primena ovog zakona na železničke pruge koje su izgrađene do dana stupanja na snagu ovog zakona

Član 150.

Na železničku infrastrukturu koja je izgrađena do dana stupanja na snagu ovog zakona ne primenjuju se odredbe člana 54, člana 57. stav 2, čl. 59, 62. i 65. ovog zakona, osim ako se ta železnička infrastruktura obnavlja ili unapređuje.

Izvršni propisi

Član 151.

Propisi za izvršavanje ovog zakona biće doneti u roku od dve godine od dana stupanja na snagu ovog zakona.

Do donošenja propisa iz stava 1. ovog člana primenjivaće se sledeći propisi, osim odredaba tih propisa koji su u suprotnosti sa odredbama ovog zakona:

- 1) Pravilnik o projektovanju rekonstrukcije i izgradnje određenih elemenata železničke infrastrukture pojedinih magistralnih pruga („Službeni glasnik RS”, broj 100/12);
- 2) Signalni pravilnik („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, br. 5/96 i 1/97);
- 3) Saobraćajni pravilnik („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, br. 3/94, 4/94, 5/94, 4/96 i 6/03);
- 4) Pravilnik o načinu evidentiranja podataka o vanrednim događajima nastalim u železničkom saobraćaju i o drugim podacima od značaja za bezbednost železničkog saobraćaja („Službeni list SRJ”, broj 7/99);
- 5) Pravilnik o unutrašnjem i međunarodnom telegrafskom, telefonskom i radio saobraćaju na jugoslovenskim železnicama („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 3/96);
- 6) Pravilnik o prevozu naročitih pošiljaka („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 3/92);
- 7) Pravilnik o tehničkim uslovima koje mora ispunjavati prototip železničkog vozila, o načinu i postupku odobravanja prototipa železničkog vozila i o

- načinu obavljanja tehničkih pregleda železničkih vozila pre njihovog puštanja u saobraćaj („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 12/93);
- 8) Pravilnik o održavanju stabilnih postrojenja električne vuče na JŽ („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, br. 9/84 i 12/88);
 - 9) Pravilnik o standardizaciji na JŽ („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 14/89);
 - 10) Pravilnik o kočnicama železničkih vozila („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, br. 2/88 i 1/95);
 - 11) Pravilnik o održavanju železničkih vozila („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, br. 2/84, 2/88, 5/88, 7/88, 9/88 i 13/88);
 - 12) Pravilnik za hemijsko suzbijanje korova i grmlja na prugama JŽ („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 8/90);
 - 13) Pravilnik o izolovanim sastavima u gornjem stroju železničkih pruga („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, br. 2/84 i 3/85);
 - 14) Pravilnik o održavanju gornjeg stroja železničkih pruga („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, br. 3/71, 5/71, 2/75, 5/76, 8/88, 8/89, 2/90 i 8-9/91);
 - 15) Pravilnik o održavanju donjeg stroja železničkih pruga („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, br. 3/71, 7/75 i 6/92);
 - 16) Pravilnik o načinu ukrštanja železničke pruge i puta („Službeni list SRJ”, broj 72/99);
 - 17) Pravilnik o održavanju signalno-sigurnosnih postrojenja („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, br. 4/85 i 10/94);
 - 18) Pravilnik o funkcionisanju sistema veza na JŽ („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 8/85);
 - 19) Pravilnik o obimu i vrsti telekomunikacionih veza, uređaja i postrojenja na prugama JŽ („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 3/79);
 - 20) Pravilnik o osnovnim uslovima za projektovanje, građenje, rekonstrukciju i puštanje u pogon signalno-sigurnosnih postrojenja („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 10/94);
 - 21) Pravilnik o utvrđivanju radnih mesta na kojima radnici neposredno učestvuju u vršenju železničkog saobraćaja („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, br. 7/94, 10/94 i 11/94);
 - 22) Pravilnik o stručnoj spremi radnika koji neposredno učestvuju u vršenju železničkog saobraćaja („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, br. 10/86, 2/87 i 6/90);
 - 23) Pravilnik o stepenu i vrsti stručne spreme nastavnika za izvođenje nastave od I do V stepena stručne spreme u železničkim vaspitno-obrazovnim organizacijama („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 5/84);
 - 24) Pravilnik o unutrašnjem redu u železničkom saobraćaju („Službeni list SRJ”, broj 16/00);
 - 25) Pravilnik o zdravstvenim uslovima koje moraju ispunjavati železnički radnici („Službeni list SRJ”, broj 3/00);
 - 26) Pravilnik o načinu osposobljavanja železničkih radnika za pružanje prve pomoći („Službeni list SRJ”, broj 3/00);

- 27) Pravilnik o postupku za proveravanje psihičke i fizičke sposobnosti železničkih radnika pre njihovog stupanja na rad i u toku rada („Službeni list SRJ”, broj 3/00);
- 28) Saobraćajno uputstvo („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, br. 6/80, 3/82, 6/83, 2/84, 4/88, 8/88, 9/90, 2/91, 2/94 i 2/01);
- 29) Uputstvo o manevrisanju („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, br. 3/80, 6/83, 3/87, 4/88, 6/91 i 2/94);
- 30) Uputstvo za označavanje vozova na prugama JŽ („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, br. 12/94 i 2/95);
- 31) Uputstvo o obrascima saobraćajne službe i načinu njihovog vođenja („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, br. 9/84, 4/88, 6/91 i 2/94);
- 32) Uputstvo o privremenom regulisanju saobraćaja vozova na dvokolosečnim prugama za vreme kapitalnog remonta jednog koloseka („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 9/83);
- 33) Uputstvo o postupcima za slučaj vanrednog događaja („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, br. 9/92 i 10/92);
- 34) Uputstvo o postupku verifikacije proizvoda i proveri podobnosti proizvođača u oblasti voznih sredstava („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, br. 2/02 i 2/04);
- 35) Uputstvo o postupku verifikacije proizvoda i proveri podobnosti proizvođača kočne opreme („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 6/01);
- 36) Uputstvo o kočenju vozova („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, br. 4/98 i 5/98);
- 37) Uputstvo o kočenju vozova JŽ koji u svom sastavu imaju teretna kola - SŽD („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, br. 5/89 i 7/90);
- 38) Uputstvo za primenu signala za električnu vuču („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, br. 8-9/87 i 8/89);
- 39) Uputstvo za vršenje kontrolnih pregleda teretnih kola na JŽ („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, br. 4/80 i 10/82);
- 40) Uputstvo za održavanje kočnica železničkih vozila („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 3/01);
- 41) Uputstvo o upravljanju vučnim vozilima u jednoposedu („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, br. 7/94 i 9/94);
- 42) Uputstvo za merenje i ispitivanje kontaktne mreže na prugama JŽ („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 7/89);
- 43) Uputstvo za vaganje železničkih vozila („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 8/83);
- 44) Uputstvo za probnu vožnju železničkih vozila posle izvršene opravke („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 8/83);
- 45) Uputstvo za mehanizovano izvođenje radova na održavanju gornjeg stroja pruga („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 2/01);
- 46) Uputstvo o ugrađivanju i održavanju šina i skretnica u dugačkim trakovima („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 2/69);
- 47) Uputstvo za prijem i isporuku tucanika za zastor pruga na JŽ („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 1/02);

- 48) Uputstvo o proizvodnji, kontroli i prijemu prednapregnutih betonskih pragova na mreži JŽ („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 1/05);
- 49) Uputstvo za prijem drvenih pragova i kontrolu njihovog impregnisanja („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 8/74);
- 50) Uputstvo za proračun i ugrađivanje dugačkih šinskih trakova na mostovima JŽ („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 11/90);
- 51) Opšti tehnički propisi za relejne stanice i signalno-sigurnosne uređaje (1958. godina);
- 52) Uputstvo o opremanju putnih prelaza u nivou električnim uređajima za osiguranje („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 5/97);
- 53) Tehnički uslovi za isporuku i ugradnju signalno-sigurnosne i telekomunikacione opreme na magistralnim prugama (1965. godine);
- 54) Tehnički uslovi za visoko frekventne uređaje sistema V-300 („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 4/67);
- 55) Tehnički uslovi za železničke automatske teleprinterske centrale („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 2-3/63);
- 56) Tehnički uslovi za isporuku i montažu opreme za radio-dispečerske veze na JŽ i posebni uslovi za radio-dispečerske veze na JŽ (1974. godine);
- 57) Uputstvo za ugradnju, ispitivanje, puštanje u pogon i održavanje lokomotivskog dela auto-stop uređaja I 60 („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, br. 2/75 i 7/78);
- 58) Uputstvo za ugradnju, ispitivanje, puštanje u pogon i održavanje pružnih auto-stop uređaja na prugama JŽ („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, br. 2/75 i 7/78);
- 59) Uputstvo o saobraćaju vučnih vozila koja nisu opremljena autostop-uređajima na prugama opremljenim pružnim delom autostop-uređaja („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, br. 6/82 i 8/82).

Prestanak važenja propisa koje je donela Zajednica jugoslovenskih železnica

Član 152.

Danom stupanja na snagu ovog zakona prestaju da važe sledeći propisi:

- 1) Samoupravni sporazum o radu vozopratnog osoblja u zajedničkom saobraćaju („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 1/87);
- 2) Sporazum o uzajamnoj upotrebi, naknadi za izvršeni rad, prekovremenom zadržavanju, nedostavljanju, nezi, čišćenju i dopunskom manevarskom radu putničkih kola („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 10-11/91);
- 3) Samoupravni sporazum o ograničavanju utovara na mreži JŽ („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 4/84);
- 4) Samoupravni sporazum o zajedničkoj upotrebi i izjednačenju teretnih kola, kontejnera i pokrivača na mreži JŽ („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, br. 8/74 i 6/87);
- 5) Samoupravni sporazum o uvršćivanju kola i kontejnera u park jugoslovenskih železnica („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, br. 8/74 i 8/82);

- 6) Pravilnik o zajedničkoj organizaciji vuče vozova i međusobnom korišćenju vučnih vozila („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 2/96);
- 7) Samoupravni sporazum o tekućem održavanju teretnih i putničkih kola („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 7/76);
- 8) Uputstvo za primenu samoupravnog sporazuma o tekućem održavanju teretnih i putničkih kola („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, br. 1/77, 7/80, 8/82, 10/82, 8-9/87 i 2/88);
- 9) Samoupravni sporazum o rezervnim delovima voznih sredstava i postrojenja u zajedničkom i masovnom korišćenju na JŽ iz 1976. godine;
- 10) Samoupravni sporazum o isporuci i ispomoći u električnoj energiji, gorivu, mazivu i potrošnom materijalu kod snabdevanja voznih sredstava između ŽTP („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 1/77);
- 11) Samoupravni sporazum o zajedničkom korišćenju tehničkih sredstava za kontrolu ispravnosti i utvrđivanje tehničkih karakteristika osnovnih transportnih kapaciteta („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 9/79);
- 12) Samoupravni sporazum o obezbeđenju tehničko-tehnološkog jedinstva u radu i razvoju informacionih i upravljačkih sistema na jugoslovenskim železnicama („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 7/78);
- 13) Uputstvo o opremanju službenih mesta na pruzi signalno-sigurnosnim uređajima i postrojenjima zavisno od maksimalne dozvoljene brzine kretanja voza („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 7/78);
- 14) Uputstvo za produženje roka periodne opravke salonskih, inspekcioničkih i drugih specijalnih kola („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 5/70);
- 15) Pravilnik o objavljivanju i izdavanju samoupravnih opštih akata Zajednice JŽ, sa prilogima I, II i III („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 1/90);
- 16) Pravilnik o opštenarodnoj odbrani na JŽ („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 9/88);
- 17) Pravilnik o kriterijumima za određivanje objekata od posebnog značaja za bezbednost železničkog saobraćaja („Službeni list SRJ”, broj 16/00);
- 18) Pravilnik o zaštiti podataka i poslova od značaja za odbranu zemlje na JŽ („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 1/95);
- 19) Pravilnik o osnovama organizovanja i načinu ostvarivanja društvene zaštite u oblasti železničkog saobraćaja („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 4/92);
- 20) Uputstvo za usklađivanje stručne spreme stečene na jugoslovenskim železnicama po ranijim propisima („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, br. 9/79 i 6/80);
- 21) Pravilnik o legitimaciji saveznog inspektora za železnički saobraćaj („Službeni list SRJ”, broj 36/99);
- 22) Pravilnik o radu u smenama voznog i staničnog osoblja („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 8/92);
- 23) Uputstvo za primenu Pravilnika o stručnoj spremi radnika koji neposredno učestvuju u vršenju železničkog saobraćaja na jugoslovenskim železnicama („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 9/79).

Sledeći propisi prestaju da važe po proteku dve godine od dana stupanja na snagu ovog zakona, a u okviru tog roka upravljač i železnički prevoznik mogu, u

zavisnosti od svojih potreba, da ih preuzmu kao svoja interna akta u okviru sistema za upravljanje bezbednošću u smislu odredbe člana 42. stav 7. ovog zakona:

- 1) Pravilnik o jedinstvenoj organizaciji i radu operativne službe na jugoslovenskim železnicama („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 5/90);
- 2) Pravilnik o saobraćaju specijalnog voza („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 9/78);
- 3) Uputstvo za kontrolu izvršenja reda vožnje i primene saobraćajno-tehničkih propisa („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, br. 3/84 i 2/87);
- 4) Uputstvo o saobraćaju salonskih kola („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 2/80);
- 5) Uputstvo o tehničkim normativima i podacima za izradu i izvršenje reda vožnje sa priložima 1, 2 i 3 („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, br. 9/89, 6/91, 8-9/91, 4/92 i 9/92);
- 6) Uputstvo za utvrđivanje tokova putnika u vozovima iz međunarodnog i unutrašnjeg zajedničkog saobraćaja („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 8-9/91);
- 7) Propisi za izračunavanje i iznalaženje vremena vožnje vozova (1956. godine);
- 8) Uputstvo za utvrđivanje kapaciteta i organizacije teretnog saobraćaja Knjiga I („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 3/99);
- 9) Uputstvo za utvrđivanje kapaciteta i organizacije teretnog saobraćaja Knjiga II („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, br. 2/91, 1/92 i 2/93);
- 10) Uputstvo za izradu tehnološkog procesa rada ranžirnih i rasporednih stanica („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 6/72);
- 11) Putokaz za upućivanje telegrama na JŽ u unutrašnjem i međunarodnom železničkom telekomunikacionom saobraćaju („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, br. 11/93 i 4/96);
- 12) Uputstvo za popis teretnih kola na prugama JŽ („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, br. 3/85, 2/89, 14/90 i 8/94);
- 13) Uputstvo za obradu podataka popisa teretnih kola na prugama JŽ („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, br. 7/85, 2/89, 14/90 i 8/94);
- 14) Uputstvo o upotrebi kola i tovarnog pribora („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 3/97);
- 15) Pravilnik o tehničkim uslovima za primenu ulja u uređajima vučnih vozila („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 2/83);
- 16) Pravilnik o načinu opremanja železničkih šinskih vozila aparatima za gašenje požara sa hemijskim sredstvima za gašenje požara („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 6/92);
- 17) Pravilnik o naknadi štete učinjene na transportnim sredstvima u železničkom saobraćaju („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 2/96);
- 18) Pravilnik o zavarivačkim radovima na železničkim vozilima („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 5/81);
- 19) Pravilnik o korišćenju stabilnih postrojenja električne vuče na JŽ („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 2/85);

- 20) Uputstvo o radu kontrolno-prijemnih organa JŽ („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 1/03);
- 21) Uputstvo o merama bezbednosti od električne struje na elektrificiranim prugama JŽ („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 8/88);
- 22) Priručnik za primenu mera bezbednosti od električne struje na kontaktnoj mreži monofaznog sistema 25 kV, 50Hz JŽ („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 5/79);
- 23) Uputstvo za obavljanje poslova na prugama JŽ elektrificiranim monofaznim sistemom 25 kV, 50Hz („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 4/90);
- 24) Uputstvo za vođenje evidencije delatnosti vuče vozova i održavanja vučnih vozila na JŽ („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, br. 8/84 i 11/92);
- 25) Uputstvo o rukovanju brzinomernim uređajima na vučnim i drugim vozilima i obradi trake za registrovanje („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, br. 6/80 i 8/90);
- 26) Uputstvo za ugradnju i održavanje uređaja na tečni gas za kuvanje u voznim sredstvima JŽ („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 8/68);
- 27) Pravilnik za vuču vozova na JŽ („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 6/91);
- 28) Pravilnik tehničke kolske delatnosti („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 6/88);
- 29) Uputstvo za merenje omskog otpora na osovinskom slogu železničkih vozila („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 4/78);
- 30) Uputstvo za rad osoblja vučnih vozila („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 8-9/91);
- 31) Uputstvo za održavanje elektro postrojenja za grejanje u kolima za putničke vozove „Schaltbau” („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 7/68);
- 32) Uputstvo za eksploataciju i održavanje okretnih postolja tipa Y-25 i Y-27 usvojenih na jugoslovenskim železnicama („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 2/87);
- 33) Uputstvo za rukovanje i pregled električnih uređaja putničkih kola („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 3/02);
- 34) Uputstvo za opravku osovinskih sklopova i osovinskih ležišta za kola JŽ („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 2/00);
- 35) Uputstvo za saobraćaj motornih vozova („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, br. 6/82 i 10/82);
- 36) Uputstvo za podmazivanje kola („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 1/55);
- 37) Uputstvo za pregledača kola („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 2/06);
- 38) Uputstvo o vođenju evidencije tehničke kolske službe i tehničkih podataka o kolima na JŽ (sa zbirkom TK obrazaca) („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 3/02);
- 39) Pravilnik o nezi železničkih kola i motornih vozova („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 6/88);

- 40) Uputstvo o prevozu praćenih automobila („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 6/70);
- 41) Uputstvo o prevozu tenka M-84 i njegovih modifikacija („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 1/88);
- 42) Uputstvo o garanciji kvaliteta izvršenih opravki železničkih vozila („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 7/79);
- 43) Uputstvo za redovne opravke tegljeničkih i odbojničkih uređaja („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 10/92);
- 44) Uputstvo za korišćenje sovjetskih (SŽD) kola - cisterni na prugama JŽ („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, br. 8/88 i 5/89);
- 45) Uputstvo o čuvanju tehničke dokumentacije na JŽ („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 3/88);
- 46) Uputstvo o postupku kod oštećenja stranih teretnih kola na prugama JŽ („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 5/03);
- 47) Uputstvo za oplemenjivanje vode za dizel vozila („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 10/73);
- 48) Uputstvo o tehničkim uslovima za održavanje teških motornih drezina serije 911 („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, br. 6/83 i 3/85);
- 49) Pravilnik za termičku obradu skretničkih delova i krajeva šina za izolovane sastave („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 4/86);
- 50) Pravilnik o merama za bezbednost saobraćaja i sigurnost radnika pri izvođenju radova na pruži („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 6/92);
- 51) Pravilnik o kategorizaciji pruga („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, br. 7/89, 10/89, 9/90, 14/90, 2/92, 4/92 i 1/97);
- 52) Uputstvo o obezbeđenju saobraćaja u toku zime („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 1/04);
- 53) Uputstvo za zavarivanje železničkih šina aluminotermitskim postupkom sa pljosnatim pojačanjem („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 10/86);
- 54) Uputstvo za kontrolu sabijenosti donjeg stroja železničkih pruga dinamičkom metodom sa uređajem sa lakim padajućim tegom na mreži pruga JŽ („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 1/06);
- 55) Uputstvo o jedinstvenim kriterijumima za kontrolu stanja pruga na mreži JŽ („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, br. 6/01 i 4/04);
- 56) Uputstvo za isporuku, ugradnju i održavanje gumenih panela sistema Kraiburg za uređenje putnih prelaza u nivou na mreži pruga JŽ („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 4/03);
- 57) Uputstvo za isporuku, ugradnju i održavanje pričvrsnog pribora Pandrol k-lock na mreži pruga JŽ („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 3/04);
- 58) Uputstvo za isporuku, ugradnju i održavanje pričvrsnog pribora Pandrol-Fastclip na mreži pruga JŽ („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 1/03);
- 59) Uputstvo za isporuku, ugradnju i održavanje elastičnog pričvršćenja „Pandrol” na mreži jugoslovenskih železnica („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 8-9/87);

- 60) Uputstvo za isporuku, ugradnju i održavanje elastične stezaljke SKL-2 na mreži jugoslovenskih železnica („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 8-9/87);
- 61) Uputstvo o tehnološkom postupku za zaštitu od korozije šina, skretnica, mostova, dizalica i pajner nosača („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 11/87);
- 62) Uputstvo za proizvodnju, kontrolu i prijem jednodelnih prednapregnutih betonskih pragova Walter BAU-AG za mrežu pruga JŽ („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 5/04);
- 63) Uputstvo za isporuku, ugradnju i održavanje skretnica na betonskim pragovima proizvođača WAE-GmbH na mreži pruga JŽ („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 2/05);
- 64) Uputstvo za proizvodnju, kontrolu i prijem prethodno napregnutih betonskih pragova PFLEIDERER za skretnice i ukrštaje na mreži pruga JŽ („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 4/05);
- 65) Uputstvo za isporuku, ugradnju i održavanje Tensar dvoosne geomreže na mreži pruga JŽ („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 5/05);
- 66) Uputstvo za izradu i primenu stega za šine S-49 i UIC 60 na mreži pruga JŽ („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 1/06);
- 67) Uputstvo za rukovanje induktivnim autostop-uređajem I 60 („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, br. 2/75, 7/78, 8/81 i 8/89);
- 68) Uputstvo o tehničkom pregledu signalno-sigurnosnih postrojenja („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 10/78);
- 69) Uputstvo o vrstama i upotrebi telekomunikacionih uređaja i veza (1977. godina);
- 70) Pravilnik o načinu vršenja unutrašnje kontrole i ovlašćenjima radnika za vršenje unutrašnje kontrole na jugoslovenskim železnicama („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 6/89);
- 71) Pravilnik o službenom odelu na jugoslovenskim železnicama („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, br. 4/88, 13/89, 6/92 i 6/93);
- 72) Uputstvo za dokazivanje prisustva alkohola u organizmu radnika za vreme rada na JŽ („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 5/67);
- 73) Uputstvo o čuvanju, održavanju i korišćenju salonskih kola ZJŽ („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 10/90).

Dozvole za korišćenje izdate od Zajednice jugoslovenskih železnica

Član 153.

Dozvole za korišćenje železničkih vozila, delova i opreme za železnička vozila, uređaja, delova i opreme za železničku infrastrukturu izdate do 1. juna 2005. godine ostaju na snazi do isteka roka važenja koji je označen u njima, odnosno do izdavanja odgovarajućih pojedinačnih pravnih akata koji se donose na osnovu ovog zakona i propisa donetih na osnovu njega, a najkasnije 24 meseca od dana stupanja na snagu ovog zakona.

Do isteka roka iz stava 1. ovog člana, nosioci dozvola dužni su da iste zamene sa dozvolama izdatim na obrascima propisanim, u skladu sa ovim zakonom i podzakonskim aktima donetim na osnovu ovog zakona.

Za zamenu dozvola iz stava 2. ovog člana ne plaća se taksa.

Započeti postupci

Član 154.

Postupci koji su pokrenuti pre stupanja na snagu ovog zakona okončaće se po propisima koji su važili do dana stupanja na snagu ovog zakona.

Prestanak važenja zakona

Član 155.

Danom stupanja na snagu ovog zakona prestaje da važi Zakon o bezbednosti u železničkom saobraćaju („Službeni list SRJ”, br. 60/98 i 36/99 i „Službeni glasnik RS”, broj 101/05).

Stupanje na snagu ovog zakona

Član 156.

Ovaj zakon stupa na snagu osmog dana od dana objavljivanja u „Službenom glasniku Republike Srbije”.

Odredbe člana 17. stav. 4, člana 20. stav 5, člana 32. stav 4, člana 38. stav 8, člana 40, člana 41. st. 2 - 8, člana 48. st. 5. i 6, člana 52. stav 3, čl. 91. - 96. i člana 123. stav 3. primenjuju se od 1. januara 2015. godine.

Odredbe čl. 44-53. ovog zakona primenjuju se nakon isteka dve godine od dana stupanja na snagu ovog zakona.

Do početka primene odredbi iz stava 3. ovog člana, Direkcija će izdavati sertifikate o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom i sertifikate o bezbednosti za prevoz u skladu sa odredbama Pravilnika o uslovima za izdavanje i sadržini sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom, odnosno industrijskom železnicom („Službeni glasnik RS”, broj 39/06) i Pravilnika o uslovima za izdavanje i sadržini sertifikata o bezbednosti za prevoz u železničkom saobraćaju („Službeni glasnik RS”, broj 39/06).

Do početka primene odredbi čl. 91-96. ovog zakona, dozvole za upravljanje vučnim vozilom izdavaće prevoznik shodno odredbama Pravilnika o obrascima dozvola za upravljanje vučnim vozilom i za regulisanje železničkog saobraćaja („Službeni list SRJ”, br. 71/99 i 27/01).

O B R A Z L O Ž E N J E

I. USTAVNI OSNOV ZA DONOŠENJE ZAKONA

Ustavni osnov za donošenje ovog zakona sadržan je u članu 97. tačka 6. Ustava Republike Srbije kojim je, pored ostalog, propisano da Republika Srbija uređuje i obezbeđuje sistem obavljanja pojedinih privrednih i drugih delatnosti.

II. RAZLOZI ZA DONOŠENJE ZAKONA

Važeći Zakon o bezbednosti u železničkom saobraćaju donela je Savezna skupština Savezne Republike Jugoslavije, na sednici Veća republika od 3. decembra 1998. godine i na sednici Veća građana od 4. decembra 1998. godine („Službeni list SRJ”, br. 60/98, 36/99 i „Službeni glasnik RS”, broj 101/05).

U toku primene pomenutog zakona uočeni su problemi koji su se, pre svega, odnosili na otežano prevazilaženje tehničkih prepreka u oblasti železničkog saobraćaja, problemi u uspostavljanju međunarodnog železničkog saobraćaja, kao i razlike u načelima, pristupu i kulturi koji proističu iz važećeg Zakona u odnosu na propise Evropske unije koji regulišu železnice, tako da je zaključeno da je neophodno pristupiti donošenju novog zakona kojim će se urediti bezbednost i interoperabilnost železničkog saobraćaja, a koji će, u najvećoj mogućoj meri, biti usklađen sa relevantnim pravnim aktima Evropske unije u oblasti železničkog saobraćaja.

Prilikom izrade radne verzije ovog zakona definisani su osnovni ciljevi koji su se želeli postići tj. povećanje bezbednosti i interoperabilnosti železnice u Republici Srbiji i integrisanje srpskih železnica u železnički sistem Evropske unije.

Koncept železničkog sistema na kojem se zasnivaju rešenja u Predlogu zakona o bezbednosti i interoperabilnosti železnice sastoji se od definisanja i uređivanja sledećih elemenata:

- 1) interoperabilnosti za konvencionalni železnički sistem i železnički sistem velikih brzina;
- 2) strukturnih podsistema, činioca interoperabilnosti i elementa strukturnih podsistema;
- 3) jedinstvenih tehničkih propisa za konvencionalne železničke sisteme i tehničkih specifikacija interoperabilnosti za železničke sisteme velikih brzina;
- 4) ocene usaglašenosti i ocene pogodnosti za upotrebu činilaca interoperabilnosti i verifikacije strukturnih podsistema (infrastruktura, energija, signalno-sigurnosni uređaji, saobraćajna signalizacija i telekomunikacija, regulisanje i upravljanje saobraćajem i železnička vozila);
- 5) dozvola za korišćenje strukturnih podsistema, činilaca interoperabilnosti i elemenata strukturnih podsistema;
- 6) nacionalnog registara železničkih vozila, registra odobrenih tipova železničkih vozila i registra infrastrukture, gde je specifikacija registra propisana u COTIF;
- 7) uspostavljanje sistema za upravljanje bezbednošću u železničkom saobraćaju, između ostalog, kroz zajedničke pokazatelje bezbednosti i zajedničke bezbednosne metode i ciljeve;
- 8) uspostavljanje jedinstvenog sistema praćenja i izveštavanja o stanju bezbednosti u železničkom saobraćaju;

9) sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom i sertifikata o bezbednosti za prevoz;

10) uslova koje železnički radnici moraju da ispunjavaju, a odnose se na stručno obrazovanje, stručno osposobljavanje, zdravstvene i druge uslove, gde je posebno obrađeno izdavanje dozvola za upravljanje vučnim vozilom;

11) prijavljenog tela koje vrši ocenjivanje usaglašenosti i ocenjivanje pogodnosti za upotrebu činilaca interoperabilnosti i verifikaciju strukturnih podсистема;

12) uređivanja postupka istraživanja nesreća i incidenata, ovlašćenja i dužnosti tela za istrage, kao i mera koje to telo može da preduzme;

13) obaveza upravljača i železničkog prevoznika pri istrazi nesreća i incidenata;

14) ukrštanja železničkih pruga i puteva;

15) unutrašnjeg reda u železničkom saobraćaju;

16) zaštite železničkih infrastrukture i vozila;

17) industrijske železnice, industrijskih koloseka i turističko - muzejske železnice i dr.

Oblast bezbednosti u železničkom saobraćaju uređena je važećim Zakonom o bezbednosti u železničkom saobraćaju. S obzirom da je taj zakon donet 1998. godine, a u međuvremenu je oblast železničkog saobraćaja pretrpela velike promene, pristupilo se izradi novog zakona, a sve sa ciljem implementacije direktiva Evropske unije kako bi se uspostavio efikasniji sistem kontrole, praćenja i poboljšanja bezbednosti u železničkom sistemu.

Jedan od najvažnijih razloga za donošenje Predloga zakona zasnovan je na neophodnosti usklađivanja propisa Republike Srbije u oblasti bezbednosti i interoperabilnosti železnice sa relevantnim propisima Evropske unije, i to sa Direktivom broj 2004/49 o bezbednosti na železnici, Direktivom broj 2007/59 o izdavanju sertifikata mašinovođama i Direktivom 2008/57 o interoperabilnosti.

Zahtevi Evropske unije prema državama, kada je u pitanju oblast bezbednosti i interoperabilnosti u železničkom saobraćaju, a koji su sprovedeni kroz ovaj zakon odnose se na: implementiranje tehničkih specifikacija interoperabilnosti; uređivanje materije istraživanja nesreća i incidenata; ovlašćenja prijavljenog tela; priznavanje sertifikata o bezbednosti za prevoz koji važe u zemljama Evropske unije; uvođenje registra za železnička vozila i infrastrukturu; dužnost prijavljivanja nacionalnih propisa za bezbednost Evropskoj komisiji i dr.

Cilj transponovanja odredbi pomenutih direktiva u Predlog zakona o bezbednosti i interoperabilnosti železnice je obezbeđivanje razvoja i unapređivanja bezbednosti na železnicama i poboljšavanje pristupa tržištu železničkih transportnih usluga putem sledećeg: harmonizacije regulatorne strukture; definisanja odgovornosti različitih učesnika u železničkom saobraćaju; izrade zajedničkih bezbednosnih ciljeva i zajedničkih bezbednosnih metoda s ciljem veće harmonizacije nacionalnih pravila; definisanja zajedničkih načela za upravljanje, regulisanje i nadzor bezbednosti na železnici; uvođenja obaveze da se osnuje telo nadležno za istragu nesreća i incidenata; olakšavanja, poboljšavanja i razvoja usluga u međunarodnom železničkom saobraćaju; postepenog stvaranja unutrašnjeg tržišta opreme i usluga za izgradnju, obnovu, unapređenja i eksploatacije železničkog sistema; interoperabilnosti železničkog sistema; uslova i postupaka za sertifikaciju mašinovođa koji upravljaju lokomotivama i vozovima u železničkom sistemu i dr.

Potreban nivo bezbednosti u železničkom sistemu mora biti na visokom nivou, naročito u poređenju sa drumskim saobraćajem. U vezi s tim važno je osigurati da bezbednost železničkog saobraćaja bude održana tokom restrukturiranja privrednog društva koje obavlja delatnosti upravljanja javnom železničkom infrastrukturom i prevoza u železničkom saobraćaju, razdvajanjem funkcija koje su trenutno integrisane u tom privrednom društvu, formiranjem novih privrednih društava.

U skladu sa tehničkim i naučnim napretkom, bezbednost će biti neophodno i dalje unapređivati kada je to realno izvodljivo i uz uvažavanje konkurentnosti železničkog saobraćaja.

Razvoj i unapređivanje bezbednosti na železnici i poboljšani pristup tržištu železničkih transportnih usluga obezbediće se putem:

- 1) harmonizacije regulatorne strukture sa strukturom zemalja Evropske unije;
- 2) definisanja odgovornosti različitih učesnika u železničkom saobraćaju;
- 3) izrade zajedničkih bezbednosnih ciljeva i zajedničkih bezbednosnih metoda sa ciljem veće harmonizacije pravila sadržanih u nacionalnim propisima;
- 4) definisanja zajedničkih načela za upravljanje i regulisanje bezbednosti na železnici i nadzor nad njom i dr.

Donošenje ovog zakona, kojim je na potpuno nov način uređena oblast bezbednosti i interoperabilnosti železnice uticaće na sledeće zainteresovane strane: upravljača železničke infrastrukture; železničke prevoznike; železničku industriju (proizvođače i remontere); organe državne uprave; vlasnike i korisnike industrijskog koloseka; školske železničke centre; zdravstvene železničke centre; imenovana tela za ocenu usaglašenosti; korisnike železničkih usluga (građani, privreda, špediteri i dr.), kao i druge koji učestvuju u procesu pružanja usluga u železničkom saobraćaju.

Pored navedenog, Predlog zakona ima za cilj usklađivanje sa novim Zakonom o železnici („Službeni glasnik RS”, broj 45/13) i sa tim zakonom čini neodvojivu celinu u regulisanju železničkog saobraćaja na teritoriji Republike Srbije i uslov je za njegovu punu primenu.

Ne manje važno od prethodno navedenog, Predlogom zakona precizirano je donošenje podzakonskih akata, jer 50 pravilnika, 86 uputstava i veliki broj drugih propisa koji uređuju oblast bezbednosti železničkog saobraćaja doneti su počevši od 1967. godine i još uvek su važeći, te će se donošenjem ovog zakona i donošenjem podzakonskih akata, koji će se doneti na osnovu tog zakona, kao i ukidanjem nepotrebnih i zastarelih propisa, izvršiti celovito pravno uređivanje oblasti bezbednosti i interoperabilnosti u železničkom saobraćaju.

Problemi koje ovaj zakon treba da reši

U toku primene važećeg Zakona kojim je uređena oblast bezbednosti u železničkom saobraćaju pokazalo se da postoje razlike između uslova koji se odnose na bezbednost, što ima uticaja na optimalno funkcionisanje železničkog saobraćaja.

S obzirom da je materija vezana za bezbednost železničkog saobraćaja u pojedinim oblastima „preregulisana”, a istovremeno pojedini segmenti uopšte nisu uređeni iako za tim postoji potreba, donošenjem novog zakona kojim će se urediti oblast bezbednosti i interoperabilnost železnice ovakvi nedostaci će biti otklonjeni.

Takođe, jedan od problema koji Predlog zakona treba da reši predstavlja nepostojanje ovlašćenja Direkcije za železnice za izdavanje određenih dozvola i sertifikata, kao i donošenje podzakonskih propisa koji su neophodni za bezbedno i

nesmetano obavljanje železničkog saobraćaja i definisanja bližih uslova za dobijanje pomenutih dozvola i sertifikata.

Ciljevi koji se ovim zakonom postižu

Predlogom zakona predviđene su odredbe koje se odnose na izdavanje dozvola, sertifikata i ovlašćenja koje će izdavati Direkcija za železnice u skladu sa propisima Evropske unije, tako da će na taj način oblast bezbednosti i interoperabilnosti železnice biti regulisana u skladu sa evropskim normama, što do sada nije bio slučaj.

Takođe, ovim zakonom dato je ovlašćenje Direkciji za železnice za donošenje određenih propisa od velikog značaja za bezbednost i interoperabilnost železničkog saobraćaja i obaveza izveštavanja sa rokovima, formatom i sadržajem u skladu sa pomenutim direktivama Evropske unije.

Donošenjem navedenog zakona harmonizovaće se uslovi za izdavanje odgovarajućih dozvola, sertifikata u oblasti bezbednosti i interoperabilnosti železnice sa relevantnim propisima Evropske unije.

Ozbiljne nesreće na železnici su retke. Međutim, one mogu imati katastrofalne posledice i izazvati zabrinutost javnosti za bezbednosni učinak železničkog sistema. Zato sve takve nesreće treba istražiti sa stanovišta bezbednosti kako bi se izbeglo njihovo ponavljanje, a rezultate istraga treba staviti na raspolaganje javnosti. Ostale nesreće i incidenti mogu da budu važni nagoveštaji da slede ozbiljne nesreće i o njima takođe treba sprovesti bezbednosne istrage kada je to potrebno, pa je kroz Predlog zakona o bezbednosti i interoperabilnosti železnice to i predviđeno.

Razmatrane mogućnosti da se problem reši i bez donošenja ovog zakona

S obzirom da je zakonska regulativa vezana za ovu oblast zastarela i neusaglašena sa propisima Evropske unije, a u međuvremenu je Evropska unija donela propise kojim su predviđene velike izmene i novine vezane za oblast bezbednosti i interoperabilnosti u železničkom saobraćaju, bilo je neophodno donošenje ovog zakona kojim bi se na nov način uredila pitanja bezbednosti i uređenje interoperabilnosti u železničkom saobraćaju, tako da nije postojala mogućnost da se svi pobrojani problemi reše bez donošenja novog zakona.

Zašto je donošenje ovog zakona najbolji način za rešavanje problema

Donošenje novog zakona kojim će biti uređena pitanja vezana za bezbednost i interoperabilnost železnice i implementirane evropske norme u tom vidu saobraćaja predstavlja jedini način za rešavanje problema koji su imanentni u sadašnjem stanju u oblasti železničkog saobraćaja.

III. OBRAZLOŽENJE POJEDINIH ODREDBA ZAKONA

Odredbama člana 1. Predloga zakona definisan je predmet zakona.

Odredbama člana 2. Predloga zakona uvedeni su i definisani pojedini izrazi sa njihovim značenjima, upotrebljeni u smislu ovog zakona.

Odredbama čl. 3, 4, 5. i 6. Predloga zakona propisana je podela železničkog sistema, uređena podela svakog od sistema (konvencionalnog železničkog sistema i železničkog sistema velikih brzina) sa osnovnim karakteristikama, kao i podela podistema (strukturni i funkcionalni podsystemi).

Odredbama člana 7. Predloga zakona propisana je primena zahteva za obezbeđenje interoperabilnosti.

Odredbama člana 8. Predloga zakona propisani su osnovni i posebni zahtevi interoperabilnosti, gde je za opšte zahteve propisana obaveza ispunjenja, dok se posebni zahtevi odnose na pojedine podsisteme.

Odredbama čl. 9, 10. i 11. Predloga zakona uređeni su pojam, oblast primene i odstupanje od primene Jedinistvenih tehničkih propisa (u daljem tekstu: JTP).

Odredbama člana 12. Predloga zakona uređen je pojam Tehničke specifikacije interoperabilnosti (u daljem tekstu: TSI), donošenje i oblast primene TSI.

Odredbama čl. 13 - 17. Predloga zakona propisano je stavljanje na tržište, usaglašenost i pogodnost za upotrebu, ocenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu, eksploataciono ispitivanje i neusaglašenost činilaca interoperabilnosti sa JTP/TSI.

Odredbama čl. 18 - 21. Predloga zakona propisano je puštanje u rad podsistema, postupak verifikacije podsistema i deklaracija o verifikaciji, usaglašenost sa JTP/TSI i nacionalnim tehničkim propisima i neusklađenost podsistema sa osnovnim zahtevima.

Odredbama čl. 22 - 33. Predloga zakona uređene su opšte odredbe o dozvoli za korišćenje, izdavanje dozvole za tip vozila, tehnički pregled vozila, izdavanje dozvola za korišćenje podsistema i činilaca interoperabilnosti koji su usklađeni sa JTP/TSI, izdavanje dozvola za korišćenje vozila koja su usklađena sa JTP/TSI, izdavanje dodatnih dozvola za korišćenje za vozila koja su usklađena sa JTP/TSI, izdavanje dozvola za korišćenje podsistema koji nisu usklađeni sa JTP/TSI i elemenata podsistema na koje se primenjuju nacionalni tehnički propisi, izdavanje dozvola za korišćenje vozila koja nisu usklađena sa JTP/TSI, izdavanje dodatnih dozvola za korišćenje vozila koja nisu usklađena sa JTP/TSI, izuzeci od izdavanja dodatne dozvole za korišćenje vozila, obnavljanje ili unapređenje strukturnog podsistema, činioaca interoperabilnosti i elementa podsistema i oduzimanje i spenzija dozvole za korišćenje vozila.

Odredbama čl. 34, 35. i 36. Predloga zakona propisano je vođenje registara železničkih vozila i infrastrukture.

Odredbama čl. 37 - 43. Predloga zakona uređeno je upravljanje bezbednošću u železničkom saobraćaju kroz zajedničke pokazatelje bezbednosti, zajedničke bezbednosne metode i zajedničke bezbednosne ciljeve, prijavljivanje nacionalnih propisa za bezbednost sistem upravljanja bezbednošću i nadzor nad sistemima za upravljanje bezbednošću.

Odredbama čl. 44 - 53. Predloga zakona propisan je pojam, sadržina i izdavanje sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom i sertifikata o bezbednosti za prevoz, koji se odnose i na industrijske železnice, kao i priznavanje stranog sertifikata i oduzimanje sertifikata.

Odredbama čl. 54 - 58. Predloga zakona uređena je infrastruktura kroz tehničke uslove, uređenost prostora za putnike, pristup do vozova i službenih mesta, održavanje podsistema infrastruktura, odvajanje železničkih pruga i mere bezbednosti pri izvođenju radova na železničkoj pruzi.

Odredbama čl. 59 - 61. Predloga zakona propisani su tehnički uslovi za podsistem energije, mere bezbednosti na elektrificiranim prugama i održavanje podsistema energija.

Odredbama čl. 62 - 66. Predloga zakona propisana je kontrola i upravljanje vezano za signalno-sigurnosne uređaje, saobraćajnu signalizaciju i železničku telekomunikacionu mreža.

Odredbama čl. 67 - 74. Predloga zakona uređeno je regulisanje i upravljanje saobraćajem, koje se odnosi na: poslovni red stanice, sastav voza, brzinu voza, opremanje i osvetljavanje voza, evidencije o vozovima i naročite pošiljke.

Odredbama čl. 75 - 83. Predloga zakona propisani su tehnički uslovi za železnička vozila, opremanje železničkih vozila kočnim uređajima za železnička vozila, uređaji koji se ugrađuju na železnička vozila, uređaji i oprema vučnih vozila i uređaji, oprema putničkih kola i održavanje vozila.

Odredbama čl. 84 - 118. Predloga zakona propisani su uslovi koje moraju ispunjavati u stručnom i zdravstvenom pogledu železnički radnici, izdavanje dozvola za upravljanje vučnim vozilom, suspenzija i oduzimanje dozvole, izdavanje dozvole za regulisanje železničkog saobraćaja, registri i razmena informacija, zabrana obavljanja poslova železničkog radnika, ispitivanje alkoholisanosti, radno vreme i odmori staničnog i voznog osoblja, unutrašnji nadzor i službene oznake i službeno odelo železničkih radnika, koji neposredno učestvuju u vršenju železničkog saobraćaja.

Odredbama čl. 119 - 127. Predloga zakona uređene su obaveze i ovlašćenja tela za istrage, istraživanje uzroka i posledica nesreća i incidenata, izveštaji i informacije tela za istrage, obaveze upravljača i železničkih prevoznika pri istrazi nesreća i incidenata i spašavanje ljudi, a takođe je predviđeno da će se osnivanje tela za istragu urediti posebnim zakonom.

Odredbama čl. 128, 129. i 130. Predloga zakona propisani su uslovi za ukrštanje železničkih pruga i puteva, pešačke ili biciklističke staze i održavanje putnih prelaza.

Odredbama čl. 131. i 132. Predloga zakona propisan je unutrašnji red u železničkom saobraćaju, kao i ograničavanje pristupa i kretanja putnika, drugih lica i motornih i drugih vozila na železničkom području.

Odredbama člana 133. Predloga zakona propisana je zaštita železničke infrastrukture i vozila.

Odredbama člana 134 - 145. Predloga zakona uređena je industrijska železnica i industrijski kolosek sa postupkom priključenja industrijske železnice na javnu železničku infrastrukturu, tehnički uslovi za industrijsku železnicu, industrijska železnica uzanog koloseka, održavanje industrijskog koloseka, vučna vozila na industrijskom koloseku, istraživanje nesreća i incidenata na industrijskom koloseku, tehnički uslovi za industrijski kolosek, uzani i upleteni koloseci i turističko - muzejske železnice.

Odredbama člana 146. Predloga zakona propisan je inspekcijski nadzor nad primenom ovog zakona i podzakonskih akata donetih na osnovu ovog zakona.

Odredbama čl. 147, 148. i 149. Predloga zakona ustanovljena su bića prekršaja, shodno dispozicijama propisanim u zakonu i određene visine novčanih kazni shodno zakonu kojim su uređeni prekršaji.

Odredbom člana 150. Predloga zakona propisana je primena ovog zakona na železničke pruge koje su izgrađene do dana stupanja na snagu ovog zakona.

Odredbama člana 151. Predloga zakona propisan je opšti rok za donošenje propisa za izvršavanje ovog zakona od dve godine od dana stupanja na snagu ovog zakona, a do donošenja tih propisa primenjivaće se propisi koji su pojedinačno navedeni u stavu 2. tog člana.

Odredbama člana 152. Predloga zakona propisan je prestanak važenja određenih propisa koje je donela Zajednica jugoslovenskih železnica.

Odredbama člana 153. Predloga zakona propisano je da dozvole za korišćenje železničkih vozila, delova i opreme za železnička vozila, uređaja, delova i opreme za železničku infrastrukturu, koje su izdate do 1. juna 2005. godine ostaju na snazi do isteka roka važenja koji je označen u njima, odnosno do izdavanja odgovarajućih pojedinačnih pravnih akata koji se donose na osnovu ovog zakona i propisa donesenih na osnovu njega, a najkasnije 24 meseca od dana stupanja na snagu ovog zakona.

Odredbom člana 154. Predloga zakona propisano je da postupci koji su pokrenuti pre stupanja na snagu ovog zakona budu okončani po propisima koji su važili do dana stupanja na snagu ovog zakona.

Odredbom člana 155. Predloga zakona uređen je prestanak važenja Zakona o bezbednosti u železničkom saobraćaju („Službeni list SRJ”, br. 60/98 i 36/99 i „Službeni glasnik RS”, broj 101/05).

Odredbama člana 156. Predloga zakona propisano je stupanje na snagu ovog zakona i odložena primena određenih odredbi ovog zakona, koje se prvenstveno odnose na obavezu izveštavanja Evropske komisije.

IV. PROCENA FINANSIJSKIH SREDSTAVA POTREBNIH ZA SPROVOĐENJE ZAKONA

Za sprovođenje ovog zakona nije potrebno obezbediti sredstva u budžetu Republike Srbije.

V. RAZLOZI ZA DONOŠENJE ZAKONA PO HITNOM POSTUPKU

Donošenje ovog zakona po hitnom postupku, u skladu sa članom 167. Poslovnika Narodne skupštine („Službeni glasnik RS”, broj 20/12 - prečišćen tekst), potrebno je radi ispunjenja međunarodnih obaveza i usklađivanja propisa s propisima Evropske unije. Naime, donošenjem Zakona o železnici, koji je donet 22. maja 2013. godine, izmenjeno je pravno uređenje oblasti železnice, što zahteva hitno donošenje zakona kojim će se urediti bezbednost i interoperabilnost u železničkom saobraćaju, kao oblast koja je neusklađena sa važećim propisima Evropske unije, tako da donošenje ovog zakona predstavlja jedini način za usklađivanje propisa u oblasti železničkog saobraćaja sa propisima Evropske unije, čime se istovremeno ispunjavaju i međunarodne obaveze Republike Srbije prema Evropskoj uniji.

Takođe, donošenjem ovog zakona izvršava se obaveza iz Nacionalnog programom za usvajanje pravnih tekovina EU.

Potrebno je, takođe, imati u vidu da Zakon o železnici i zakon kojim će se urediti bezbednost i interoperabilnost u železničkom saobraćaju čine neodvojivu celinu u smislu pravnog i tehničkog regulisanja železnice u Republici Srbiji, pa ga je potrebno doneti u najkraćem mogućem roku kako bi se obezbedila primena Zakona o železnici.

Imajući u vidu da ovaj zakon ima veliki značaj za Republiku Srbiju i važan je za definisanje metoda, uslova i drugih elemenata koji se odnose na bezbednost i interoperabilnost železnice predlažemo usvajanje po hitnom postupku.

VI. ANALIZA EFEKATA ZAKONA O BEZBEDNOSTI I INTEROPERABILNOSTI ŽELEZNICE

Na koga i kako će uticati predložena rešenja u zakonu

Rešenja u ovom zakonu će imati pozitivan uticaj na:

- sve učesnike u procesu odvijanja železničkog saobraćaja, tj. železničkog prevoznika, upravljača železničke infrastrukture i privredna društva, druga pravna lica ili preduzetnike koji vrše prevoz za sopstvene potrebe, iz razloga što će efikasnom primenom Predloga zakona o bezbednosti i interoperabilnosti železnice biti stvoreni uslovi za bezbedno i nesmetano odvijanje železničkog saobraćaja;

- privredu Republike Srbije u celini, a posebno na železničku industriju (proizvođače i remontere), i druge učesnike u delatnosti železničkog saobraćaja, zbog toga što će poboljšavanjem i zaokruživanjem pravnog uređivanja tog vida saobraćaja u skladu sa legislativom Evropske unije doći do porasta interesovanja za saobraćaj železnicama, kako u Republici Srbiji tako i u onim evropskim zemljama koje imaju interes za odvijanje železničkog saobraćaja preko teritorije Republike Srbije, sa mogućnošću konkurentnosti naših firmi i na evropskom tržištu, prihvatanjem dozvola za korišćenje podsistema i činilaca interoperabilnosti koji su usaglašeni sa tehničkim propisima koje donosi OTIF - JTP (kao sastavni deo Konvencije o međunarodnim železničkim prevozima - COTIF), odnosno tehničke specifikacije interoperabilnosti - TSI;

- Direkciju za železnice, kojoj će se ovim zakonom biti data ovlašćenja za donošenje propisa od značaja za bezbednost i interoperabilnost železnice, kao i za izdavanje odgovarajućih dozvola i sertifikata.

Kakve troškove će primena zakona stvoriti građanima i privredi (naročito malim i srednjim preduzećima)

Primena ovog zakona stvorila bi troškove građanima i privredi koji su vezani za troškove izdavanja dozvola i sertifikata koji se izdaju na osnovu ovog zakona, u vidu taksi čija je naplata predviđena zakonom.

Pozitivne posledice navedenog zakona posmatrane u odnosu na troškove koje će ovaj zakon stvoriti, su takve da opravdavaju njegovo donošenje.

Naime, procenjeno je da će pozitivni efekti Predloga zakona na građane i privredu daleko prevazići troškove koje će im njegova primena stvoriti u smislu taksi koje se plaćaju na osnovu ovog zakona, što se pokazalo i na primeru evropskih železnica.

Konkretno na primeni JTP u ovom zakonu, zaštićen je interes privrednih društava, odnosno privrede, utvrđivanjem mogućnosti odstupanja od primene JTP u određenim slučajevima, a jedan od slučajeva može biti i prilikom izgradnje, unapređenja, odnosno obnove postojećeg podsistema, ukoliko bi primena JTP dovela u pitanje ekonomsku opravdanost projekta ili usklađenost sa postojećim železničkim sistemom u Republici Srbiji.

Da li se zakonom podržava stvaranje novih privrednih subjekata na tržištu i tržišna konkurencija

Poboljšanim i preciziranim uređivanjem sistema bezbednosti i interoperabilnosti železnice podstaci će se interesovanje domaćih i stranih privrednih subjekata za dobijanje odgovarajućih dozvola i sertifikata kako bi mogli da ispune

uslove vezane za strukturne podsisteme i nakon toga započnu obavljanje određenih delatnosti na teritoriji Republike Srbije.

Da li su sve zainteresovane strane imale priliku da se izjasne o zakonu

Tokom izrade ovog zakona, u različitim fazama, bilo je formirano više radnih podgrupa sastavljenih od predstavnika najznačajnijih interesnih grupa vezanih za oblast železničkog saobraćaja (Direkcije za železnice, „Železnice Srbije” a.d, Saobraćajnog fakulteta i konsultanta Twinning projekata - eksperti francuskog i litvanskog ministarstva za transport).

O Nacrtu zakona o bezbednosti železničkog saobraćaja, u periodu od 10. do 17. maja 2011. godine, na osnovu Programa javne rasprave koji je doneo Odbor za privredu i finansije, održana je javna rasprava, i na taj način svi zainteresovani subjekti imali su mogućnost da se izjasne i dostave sugestije i primedbe na ovaj zakon. Navedeni zakon bio je objavljen i na sajtu ministarstva nadležnog za poslove saobraćaja. Tom prilikom nadležnom ministarstvu dostavljene su primedbe Direkcije za infrastrukturu „Železnice Srbije” a.d. i Sindikata železničara Srbije. Primedbe Direkcije za infrastrukturu „Železnice Srbije” a.d. su delimično prihvaćene. Nisu prihvaćene primedbe koje su se odnosile na materiju koja nije vezana za ovaj zakon i koje su u suprotnostima sa propisima Evropske Unije, dok su prihvaćene primedbe koje su se odnosile na odredbe ovog zakona, vezane za ukrštanje pruge i puta. Primedbe Sindikata železničara Srbije nisu prihvaćene, jer su u suprotnosti sa zahtevima Evropske unije.

Ovaj zakon je razmatran i od strane nadležnih organa Evropske komisije, čiji su predlozi i sugestije u najvećem delu prihvaćeni i na osnovu toga dobijeno pozitivno mišljenje Kancelarije za evropske integracije.

Koje će se mere tokom primene zakona preduzeti da bi se ostvarilo ono što se donošenjem zakona namerava

Nakon donošenja ovog zakona Ministarstvo saobraćaja i Direkcija za železnice započeće izradu i donošenje podzakonskih akata, od kojih je jedan deo već pripremljen zahvaljujući pomoći EU, odnosno eksperata u okviru projekata koje je finansirala EU (Twinning projekata). Takođe, predviđeno je da, u izvršavanju ovog zakona „Železnice Srbije” a.d. donesu akte za koje su ovlašćene zakonom kako bi navedeni zakon mogao da ima punu primenu.