

ZAKON

o bezbjednosti i interoperabilnosti u željezničkom saobraćaju

I. UVODNE ODREDBE

Predmet zakona

Član 1.

Ovim zakonom uređuju se uslovi kojima se omogućava da željeznica u Crnoj Gori bude bezbjedna i interoperabilna u cilju nesmetanog odvijanja željezničkog saobraćaja.

Bezbjednost željezničkog saobraćaja, u smislu ovog zakona, obuhvata uslove koje ispunjavaju željeznički sistem i željeznički radnici, kao i druge uslove od značaja za ostvarivanje bezbjednog i nesmetanog odvijanja željezničkog saobraćaja.

Interoperabilnost željezničkog saobraćaja, u smislu ovog zakona, je sposobnost željezničkog sistema da omogući bezbjedno i nesmetano kretanje vozova koji ostvaruju zahtijevane nivoe performansi, a koja obuhvata sve regulatorne, tehničke i eksploatacione uslove koji moraju da budu ispunjeni da bi se zadovoljili osnovni zahtjevi.

Ovaj zakon primjenjuje se na javni prevoz putnika i robe i prevoz lica i robe za sopstvene potrebe u željezničkom saobraćaju.

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

Željeznički saobraćaj

Član 2

Željeznički saobraćaj obavlja se u skladu sa ovim zakonom, zakonom kojim se uređuje željeznica i drugim zakonima, potvrđenim međunarodnim ugovorima i međunarodnim željezničkim propisima.

Izgradnja, obnova i unapređenje pruga

Član 3

Izgradnja novih i obnova i unapređenje postojećih željezničkih pruga vrši se u skladu sa odgovarajućom prostorno-planskom dokumentacijom, na osnovu odobrenja za izgradnju, u skladu sa zakonom kojim se uređuje uređenje prostora i izgradnja objekata.

Željeznička pruga se mora projektovati, graditi, rekonstruisati i održavati tako da odgovara utvrđenoj prevoznoj i propusnoj moći pruge, brzini vozova, dozvoljenoj masi po osovini, dozvoljenoj masi po dužnom metru, zahtjevima bezbjednosti željezničkog saobraćaja, kao i drugim uslovima koji su propisani za određenu prugu.

Željeznička pruga, pored uslova iz stava 2 ovog člana, mora da ispunjava i zahtjeve interoperabilnosti, kao i tehničke uslove potvrđenih međunarodnih ugovora i međunarodnih željezničkih propisa.

Pri projektovanju, građenju i rekonstrukciji željezničke pruge i postrojenja, uređaja i objekata na pruzi moraju se primijeniti tehnički i drugi uslovi utvrđeni ovim zakonom, propisani standardi koji

se odnose na pruge i postrojenja, objekte i uređaje na pruzi i drugi propisani uslovi kojima se obezbjeđuje bezbjednost željezničkog saobraćaja.

Opterećenja željezničkih mostova i propusta, normativi za projektovanje, građenje, rekonstrukciju i sanaciju željezničkih mostova i propusta i način izvođenja radova u zemljanom trupu utvrđuju se propisom organa državne uprave nadležnog za željeznički saobraćaj (u daljem tekstu: Ministarstvo), uz saglasnost organa državne uprave nadležnog za izgradnju objekata i uređenje prostora.

Značenje izraza

Član 4

Pojedini izrazi upotrijebljeni u ovom zakonu imaju sljedeća značenja:

1) *autostop uređaj* je uređaj za automatsko zaustavljanje voza pri prolasku pored signala koji pokazuje da je dalja vožnja zabranjena i pri prolasku pored signala koji pokazuje da se dalja vožnja nastavi smanjenom brzinom u slučaju nepropisnog postupanja mašinovođe;

2) *uređaj za kontrolu budnosti* je uređaj koji služi za automatsko zaustavljanje voza u slučaju nebudnosti ili nesposobnosti željezničkog radnika koji upravlja vučnim vozilom;

3) *velika šteta* je šteta kod nesreće koju Komisija za istraživanje procijeni u iznosu od najmanje dva miliona eura;

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 propisno signalisan, sa pripadajućim voznim osobljem, koji saobraća po propisanim pravilima;

5) *vožno osoblje* je osoblje vučnog vozila i vozopratno osoblje;

6) *vozopratno osoblje* je zajednički naziv za vozovođu, konduktera i voznog manevristu;

7) *vučeno vozilo* je željezničko vozilo bez sopstvenog pogona namijenjeno za prevoz lica (putnička kola), za prevoz robe (teretna kola) ili za posebne namjene (prevoz opreme za otklanjanje posljedica nesreća i nezgoda, održavanje infrastrukture i sl.);

8) *vučno vozilo* je željezničko vozilo sa sopstvenim pogonom;

9) *vučno vozilo za posebne namjene* je željezničko vozilo sa sopstvenim pogonom i može biti: motorno pružno vozilo, lokotraktor, motorno vozilo za ispitivanje, održavanje ili kontrolu željezničkih pruga i dr.;

10) *glavni istražilac* je lice koje je odgovorno za organizaciju, sprovođenje i kontrolu istrage;

11) *dodatno uvjerenje* je isprava na osnovu koje željeznički radnik stiče pravo da upravlja određenim vrstama vučnih vozila na određenoj željezničkoj infrastrukturi;

12) *dozvola za korišćenje* je isprava kojom se dozvoljava puštanje u rad podsistema;

13) *dozvola za regulisanje željezničkog saobraćaja* je isprava na osnovu koje željeznički radnik stiče pravo da reguliše željeznički saobraćaj;

14) *dozvola za tip vozila* je isprava kojom se potvrđuje da je tip željezničkog vozila usaglašen sa propisanim tehničkim specifikacijama ili nacionalnim željezničkim tehničkim propisima;

15) *dozvola za upravljanje vučnim vozilom* je isprava na osnovu koje željeznički 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 dio željezničkog prevoznika u mjestu rada voznog osoblja;

19) *dosije o održavanju* je dokumentacija koju za svako vozilo vodi lice zaduženo za održavanje i koja sadrži opštu tehničku dokumentaciju, dokumentaciju za održavanje i podatke o korišćenju željezničkog vozila i radovima na njegovoj kontroli i održavanju;

20) *Evropska agencija za željeznice* je agencija Zajednice za bezbjednost i interoperabilnost na željeznici;

- 21) *evropska specifikacija* je zajednička tehnička specifikacija, evropsko tehničko odobrenje ili nacionalni standard kojim se prenosi evropski standard;
- 22) *željeznička mreža* je skup željezničkih pruga, stanica, terminala i svih fiksnih željezničkih postrojenja potrebnih za osiguranje bezbjednog i kontinuiranog funkcionisanja željezničkog sistema;
- 23) *željeznički prevoznik* je privredno društvo, drugo pravno lice ili preduzetnik koji obavlja prevoz putnika i/ili robe i koji obezbjeđuje vuču vozova ili koji isključivo pruža uslugu vuče vozova ili manevrisanja ili koji obavlja prevoz za sopstvene potrebe;
- 24) *željeznički radnik* je lice koje neposredno učestvuje u obavljanju poslova u vezi sa željezničkim saobraćajem;
- 25) *željeznički sistem* je cjelina koju čine strukturni i funkcionalni podsistemi i koja obuhvata upravljanje i eksploataciju sistema u cijelini;
- 26) *željezničko vozilo* je vozilo sa ili bez sopstvenog pogona koje se kreće na sopstvenim točkovima po željezničkim kolosjecima i koje se sastoji od jednog ili više strukturnih i funkcionalnih podsistema ili dijelova tih podsistema;
- 27) *željezničko službeno mjesto* (u daljem tekstu: službeno mjesto) je mjesto na željezničkoj infrastrukturi namijenjeno za izvršenje zadataka organizacije i vršenja željezničkog saobraćaja;
- 28) *zajedničke bezbjednosne metode* su metode kojima se propisuje način ocjene nivoa bezbjednosti, utvrđivanja ostvarenosti ciljeva bezbjednosti i utvrđivanja usaglašenosti sa drugim zahtjevima koji se odnose na bezbjednost željezničkog saobraćaja;
- 29) *zamjena u okviru održavanja* je bilo kakva izmjena komponenti djelovima identičnih funkcija i performansi u okviru redovnog ili vanrednog održavanja;
- 30) *imalac željezničkog vozila* je fizičko ili pravno lice vlasnik ili korisnik željezničkog vozila koji koristi to vozilo kao prevozno sredstvo i koji je upisan u Nacionalni registar željezničkih vozila;
- 31) *imenovano tijelo* je telo za ocjenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu elemenata strukturnih podsistema i provjeru strukturnih podsistema u skladu sa nacionalnim željezničkim tehničkim propisima, imenovano u skladu sa zakonom kojim se uređuju tehnički zahtjevi za proizvode i ocjenjivanje usaglašenosti;
- 32) *istraga* označava proces koji obuhvata prikupljanje i analizu informacija, utvrđivanje uzroka, izvođenje zaključaka i utvrđivanje posljedica, kao i davanje bezbjednosnih preporuka u cilju prevencije nesreća i nezgoda kada je to potrebno;
- 33) *komisija za istraživanje nesreća u željezničkom saobraćaju* je komisija koju obrazuje Vlada, u čijoj nadležnosti je između ostalog i obavljanje stručnih poslova koji se odnose na istraživanje ozbiljnih nesreća, ostalih nesreća i nezgoda u željezničkom saobraćaju;
- 34) *lice zaduženo za održavanje* je lice zaduženo za održavanje željezničkih vozila, upisano kao takvo u Nacionalni registar željezničkih vozila;
- 35) *lokomotiva* je vučno vozilo koje u zavisnosti od vrste pogona može biti električna ili dizel;
- 36) *maksimalna brzina voza* je najveća brzina kojom voz može saobraćati na željezničkoj pruzi ili dijelu željezničke pruge, navedena u redu vožnje ili propisana na drugi način i koja se ne može prekoračiti;
- 37) *masa po dužnom metru* je masa praznog ili tovarnog željezničkog vozila podijeljena dužinom vozila u metrima, mjenom između čeonih površina odbojnika ili između krajnjih dijelova kvačila za vozila bez odbojnika;
- 38) *masa po osovini* je masa praznog ili tovarnog željezničkog vozila podijeljena brojem osovina tog vozila;
- 39) *motorni vozovi* su su elektromotorna kola, elektromotorne garniture, dizelmotorna kola i dizelmotorne garniture;
- 40) *mašinovođa* je lice sposobno i ovlašćeno da upravlja vučnim vozilima, na samostalan, odgovoran i bezbjedan način;
- 41) *najveća dopuštena brzina* je propisana najveća brzina na pruzi ili djelovima željezničke pruge, s obzirom na tehničko stanje željezničke pruge i željezničkih vozila ili druge uslove;

42) *naručilac* je lice koje naručuje projektovanje, izgradnju, obnovu ili unaprijeđenje podsistema (željeznički prevoznik, upravljač infrastrukture, imalac željezničkog vozila ili koncesionar odgovoran za izvođenje projekta);

43) *nacionalni propisi za bezbjednost* su propisi donijeti u Crnoj Gori u kojima su sadržani bezbjednosni zahtjevi za željeznički sistem i primijenjaju se na više od jednog željezničkog prevoznika, bez obzira koji organ uprave ih je donio;

44) *nacionalni željeznički tehnički propisi* su tehnički propisi donijeti u Crnoj Gori koji se primijenjaju na podsisteme u slučajevima predviđenim ovim zakonom;

45) *nezgoda* je događaj koji je povezan sa saobraćajem vozova ili manevarskog sastava, osim nesreće i ozbiljne nesreće, i negativno utiče na bezbjednost saobraćaja;

46) *nesreća* je neželjen ili neplaniran iznenadan događaj ili specifičan niz takvih događaja koji ima štetne posljedice (sudari, iskliznuća, nesreće na putnom prelazu u istom nivou, nesreće sa učesćem lica izazvane željezničkim vozilima u pokretu, požari i sl.);

47) *obnova podsistema* je veća zamjena na podsistemu ili dijelu podsistema kojom se ne mijenjaju njegove osnovne karakteristike;

48) *obrotna jedinica* je službeno mjesto u kome vozno osoblje prekida rad do početka sljedeće smjene;

49) *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 željezničkim vozilima, željezničkoj infrastrukturi ili životnoj sredini, kao i druga slična nesreća koja ima očigledan uticaj na bezbjednost na željeznici ili na upravljanje bezbjednošću;

50) *Opšti ugovor o korišćenju teretnih kola* je ugovor kojim se regulišu uslovi primopredaje teretnih kola kako bi ih željeznički prevoznici koristili kao prevozno sredstvo u unutrašnjem i međunarodnom željezničkom saobraćaju;

51) *osoblje vučnog vozila* je zajednički naziv za mašinovođu, pomoćnika mašinovođe i vozača vučnog vozila za posebne namjene;

52) *osnovni zahtjevi* su svi uslovi koje treba da ispune željeznički sistem, podsistemi i činioci interoperabilnosti, uključujući i interfejs;

53) *osnovni parametri* su svi regulatorni, tehnički ili eksploatacioni uslovi koji su ključni za interoperabilnost i kao takvi navedeni u predmetnim TSI;

54) *ostale nesreće* su nesreće koje po posledicama nijesu ozbiljne nesreće;

55) *otvorena pitanja* označavaju tehničke aspekte vezane za osnovne zahtjeve koji nijesu eksplicitno obuhvaćeni tehničkim specifikacijama interoperabilnosti;

56) *ocjenjivanje usaglašenosti* je postupak kojim se dokazuje da li su ispunjeni zahtjevi koji se odnose na proizvod, postupak, uslugu, sistem, osobu ili tijelo;

57) *pogodnost za upotrebu* je sposobnost proizvoda da dostigne i zadrži zahtijevane performanse tokom životnog vijeka;

58) *podsistemi* su djelovi željezničkog sistema. Podsistemi za koje je potrebno utvrditi osnovne zahtjeve mogu da budu strukturni ili funkcionalni;

59) *poslovni red željezničke stanice* je akt upravljača infrastrukture koji utvrđuje tehničke infrastrukturne kapacitete u stanici, pojedinačne zadatke željezničkih radnika za izvršenje reda vožnje, prijem i predaju robe, odnosno prijem i otpremu putnika;

60) *podsistemi* su djelovi željezničkog sistema. Podsistemi za koje je potrebno utvrditi osnovne zahtjeve mogu biti strukturni ili funkcionalni;

61) *prijavljeno tijelo* je tijelo nadležno za ocjenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu činilaca interoperabilnosti i za postupak EZ provjere podsistema prema tehničkim specifikacijama interoperabilnosti i koje je prijavljeno Generalnom sekretaru Međuvladine organizacije za međunarodni prevoz željeznicom (u daljem tekstu: OTIF) ili Evropskoj komisiji;

62) *priključak industrijskog kolosijeka* je dio industrijskog kolosijeka koji se od odvojne skretnice pruža preko pružnog pojasa;

63) *projekat u poodmakloj fazi razvoja* je projekat čiji je stepen planiranja ili izgradnje dostigao tačku na kojoj je promjena tehničkih specifikacija neprihvatljiva zbog opravdanih pravnih, ugovornih, privrednih, finansijskih, društvenih ili ekoloških prepreka;

64) *puštanje u rad* su sve radnje kojima se podsistem ili željezničko vozilo stavlja u svoje projektovano radno stanje;

65) *registrujući uređaj na vučnom vozilu* je uređaj za registrovanje brzine, pređenog puta i drugih podataka u toku vožnje;

66) *red vožnje voza* je planirani saobraćaj voza određene vrste, sastava i posjeda, od polazne do uputne stanice koji se može prikazati grafički i tabelarno;

67) *RID* su pravila o međunarodnom prevozu opasne robe željeznicom;

68) *serija željezničkih vozila* je određeni broj identičnih željezničkih vozila jednog istog tipa;

69) *sistem upravljanja bezbjednošću* obuhvata organizaciju i procedure koje uspostavlja upravljač infrastrukture ili željeznički prevoznik radi bezbjednog upravljanja svojim aktivnostima;

70) *slobodni profil* je ograničeni prostor u poprečnom presjeku upravnom na sredinu kolosijeka u koji ne smeju ulaziti djelovi postrojenja, objekata, oznaka, signala, naslage materijala i drugi predmeti;

71) *smanjena vidljivost* je nemogućnost uočavanja signalnih znakova sa propisane daljine vidljivosti za određene brzine kretanja voza;

72) *specifični slučajevi* su djelovi željezničkog sistema koji zahtjevaju posebne odredbe u tehničkim specifikacijama interoperabilnosti, privremenog ili trajnog karaktera, zbog geografskih, topografskih ili urbanističkih ograničenja ili ograničenja koja utiču na usklađenost sa postojećim sistemom (željezničke pruge i željezničke mreže koje su izolovane od ostatka željezničke mreže, tovarni profil, širina kolosijeka, razmak osa kolosijeka, željeznička vozila koja su isključivo namenjena za lokalnu, regionalnu ili istorijsku upotrebu i sl.);

73) *Sporazum RIC* je sporazum o razmjeni i korišćenju putničkih kola u međunarodnom saobraćaju;

74) *stanično osoblje* je osoblje koje obavlja poslove na području službenog mjesta;

75) *tehnička dokumentacija* je dokumentacija koja sadrži sve neophodne dokumente o karakteristikama podsistema i, kad je potrebno, sve dokumente o sertifikaciji činilaca interoperabilnosti; ona takođe treba da sadrži sve uslove korišćenja i ograničenja i sva uputstva za opsluživanje, stalno ili rutinsko praćenje, podešavanje i održavanje;

76) *tehničke specifikacije interoperabilnosti* su tehničke specifikacije sa kojima podsistem ili dio podsistema željezničkog sistema mora biti usaglašen u cilju ispunjenja osnovnih zahtjeva i obezbijedivanja interoperabilnosti željezničkog sistema;

77) *tip vozila* obuhvata osnovne projektne karakteristike željezničkog vozila odobrene sertifikatom o ispitivanju tipa ili sertifikatom o ispitivanju projekta;

78) *tovarni profil* je ograničeni prostor u poprečnom presjeku upravnom na osu kolosijeka koji ne može prelaziti prazno ili natovareno željezničko vozilo nijednim svojim djelom;

79) *uzroci* su radnje, propusti, događaji ili uslovi, ili njihova kombinacija, koji su doveli do nesreće ili nezgode;

80) *UIC propisi* su propisi koje donosi Međunarodna željeznička unija;

81) *unaprijeđenje podsistema* je značajnija izmjena podsistema ili dijela podsistema kojom se poboljšavaju njegove osnovne karakteristike;

82) *upravljač infrastrukture* je privredno društvo, koje je ovlašćen za upravljanje javnom željezničkom infrastrukturom ili infrastrukturom lučke ili industrijske željeznice;

83) *harmonizovani standard* je standard, odnosno tehnička specifikacija, koji je usvojen od Evropskog komiteta za standardizaciju (CEN) ili Evropskog komiteta za elektrotehničku standardizaciju (CENELEC) kao priznatih nadležnih tijela i koji je razvijen na zahtjev, odnosno po mandatu Evropske komisije, a koji je objavljen kao nacionalni standard (bez ikakvih izmjena) od strane nacionalnih organizacija za standardizaciju;

84) *centar za stručno osposobljavanje* je ustanova sertifikovana za obavljanje teoretskog i praktičnog stručnog osposobljavanja i njegovu provjeru;

85) *činilac interoperabilnosti* je svaka komponenta, grupa komponenata, podsklop ili sklop opreme u cjelini, kao i softver, ugrađen ili namijenjen ugradnji u podsistem, od koga interoperabilnost željezničkog sistema zavisi direktno ili indirektno.

II. INTEROPERABILNOST

1. Željeznički sistem

Član 5

Željeznički sistem može da bude:

- 1) konvencionalni željeznički sistem;
- 2) željeznički sistem za velike brzine.

Konvencionalni željeznički sistem

Član 6

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

Željezničku mrežu (u daljem tekstu: mreža) konvencionalnog željezničkog sistema čine:

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

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

Sistemi i uređaji iz stava 3 ovog člana namijenjeni su prevozu putnika i robe na većim udaljenostima kako bi se garantovalo bezbjedno i usklađeno korišćenje mreže, kao i efikasno upravljanje saobraćajem.

Konvencionalni željeznički sistem uključuje sva željeznička vozila (u daljem tekstu: vozila) koja saobraćaju na konvencionalnoj željezničkoj mreži ili na njenom dijelu.

Željeznički sistem za velike brzine

Član 7

Mrežu željezničkog sistema za velike brzine čine:

- 1) posebno izgrađene željezničke pruge opremljene za brzine jednake ili veće od 250 km/h;
- 2) posebno unaprijeđene željezničke pruge opremljene za brzine reda oko 200 km/h;
- 3) posebno unaprijeđene željezničke pruge za velike brzine sa posebnim tehničkim karakteristikama, na kojima brzina mora da bude prilagođena usled topografskih, reljefnih ili urbanističkih ograničenja. Ova kategorija, takođe, uključuje željezničke pruge koje spajaju mreže željezničkog sistema velikih brzina i konvencionalne mreže, željezničke pruge na području željezničkih službenih mjesta (u daljem tekstu: službeno mjesto), priključne željezničke 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 namijenjeni su obezbijedivanju bezbjednog i usklađenog korišćenja mreže, kao i efikasnom upravljanju saobraćajem.

Željeznički sistem za velike brzine obuhvata vozila za velike brzine koja su projektovana da saobraćaju:

- 1) brzinama od najmanje 250 km/h po željezničkim prugama posebno izgrađenim za velike brzine, a pri odgovarajućim uslovima i brzinama većim od 300 km/h;

2) brzinama oko 200 km/h po željezničkim prugama iz člana 6 stav 2 ovog zakona, kada su u skladu sa tehničkim karakteristikama tih željezničkih pruga.

Vozila koja su predviđena za maksimalne brzine manje od 200 km/h i koja saobraćaju na cijeloj ili dijelu mreže željezničkog sistema velikih brzina, kada su u skladu sa karakteristikama te mreže, moraju da ispunjavaju zahtjeve koji garantuju njihovo bezbjedno korišćenje na toj mreži.

Podsistemi

Član 8

Željezničke sisteme iz čl. 6 i 7 ovog zakona čine strukturni i funkcionalni podsistemi.

Strukturni podsistemi su:

1) infrastruktura – željeznički kolosijeci, skretnice, objekti na pruži (mostovi, tuneli i sl.) i pripadajuća infrastruktura u službenim mjestima (peroni, područja pristupa, uključujući i djelove namijenjene licima sa smanjenom pokretljivošću i sl.);

2) energija – uređaji namijenjeni napajanju električnom energijom, uključujući kontaktnu mrežu i pružnu opremu za mjerenje potrošnje električne energije;

3) kontrola, upravljanje i signalizacija – pružni dio – sva oprema postavljena duž željezničke pruge koja je potrebna da se osigura bezbjednost i za kontrolu i upravljanje kretanjem vozova odobrenim za saobraćaj na mreži;

4) kontrola, upravljanje i signalizacija – dio u vozilu – oprema u vozilu koja je potrebna da se osigura bezbjednost i za kontrolu i upravljanje kretanjem vozova odobrenim za saobraćaj na mreži;

5) vozila – struktura, sistemi kontrole i upravljanja za svu voznu opremu, oduzimači struje, uređaji za vuču i konverziju energije, oprema za mjerenje potrošnje električne energije u vozilu, oprema za kočenje, kvačenje, trčanje (obrotno postolje, osovine i sl.) i vješanje, vrata, interfejs čovjek/mašina (vožno osoblje i putnici, uključujući i potrebe lica sa smanjenom pokretljivošću), pasivni i aktivni bezbjednosni uređaji i sredstva potrebna za zdravlje putnika i voznog osoblja.

Funkcionalni podsistemi su:

1) regulisanje i upravljanje saobraćajem – postupci i dodatna oprema koja omogućava usklađeni rad raznih strukturnih podsistema u toku redovnog ili otežanog rada, posebno uključujući sastavljanje vozova, vožnju vozova, planiranje i upravljanje saobraćajem, kao i stručna osposobljenost koja se može zahtijevati za izvršavanje usluga u prekograničnom saobraćaju;

2) održavanje – postupci, dodatna oprema, radionice za održavanje i zalihe rezervnih djelova koje omogućavaju obavezne popravke i preventivno održavanje radi obezbjeđenja interoperabilnosti željezničkog sistema i garantovanja zahtijevanih performansi;

3) telematske aplikacije za prevoz putnika i robe:

(1) aplikacije za prevoz putnika, uključujući sisteme koji putnicima pružaju informacije prije i u toku vožnje, sisteme za rezervaciju i plaćanje, sisteme za upravljanje prtljagom i upravljanje vezama između željeznice i drugih vidova saobraćaja,

(2) aplikacije za prevoz robe, uključujući informacione sisteme (praćenje robe i vozova u realnom vremenu), ranžirne sisteme i sisteme usmjeravanja vozova, sisteme rezervacije, plaćanja i fakturisanja, upravljanje vezama sa drugim vidovima saobraćaja i izradu elektronskih pratećih dokumenata.

2. Zahtjevi za obezbjeđenje interoperabilnosti

Član 9

Zahtjevi za obezbjeđenje interoperabilnosti primjenjuju se na projektovanje, gradnju, unaprijeđenje, obnovu, puštanje u rad, eksploataciju i održavanje željezničkog sistema.

Zahtjevi za obezbjeđenje interoperabilnosti primjenjuju se i na stručne, zdravstvene i bezbjednosne zahtjeve za željezničke radnike koji učestvuju u eksploataciji i održavanju željezničkog sistema.

Osnovni zahtjevi

Član 10

Osnovni zahtjevi za obezbjeđenje interoperabilnosti obuhvataju opšte i posebne zahtjeve. Opšti zahtjevi koje mora da ispuni željeznički sistem su:

1) bezbjednost:

(1) projektovanje, gradnja ili sklapanje, održavanje i praćenje komponenti bitnih za bezbjednost, a posebno komponenti vezanih za kretanje voza, moraju da osiguraju bezbjednost na nivou koji odgovara ciljevima postavljenim za mrežu, uključujući one za otežane situacije,

(2) parametri vezani za kontakt točak/šina moraju zadovoljavati zahtjeve stabilnosti koji obezbjeđuju bezbjedno kretanje najvećom dozvoljenom brzinom, a parametri kočnica moraju da osiguraju zaustavljanje na određenom zaustavnom putu pri najvećoj dozvoljenoj brzini,

(3) korišćene komponente moraju tokom vijeka upotrebe izdržati sva predviđena normalna ili granična opterećenja; pogodnim sredstvima mora da se obezbijedi da se posljedice nepredviđenih otkaza održe u određenim granicama,

(4) projektovanje stabilnih postrojenja i vozila i izbor korišćenih materijala moraju da budu takvi da u slučaju požara ograniče nastanak, širenje i dejstva vatre i dima,

(5) svaki uređaj predviđen da se njime rukuje mora da bude tako projektovan da se u slučaju korišćenja na predviđeni način, čak iako ne u skladu sa datim uputstvima, ne naruši rad uređaja ili zdravlje i bezbjednost lica koja njime rukuju;

2) pouzdanost i dostupnost – praćenje 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 sa njima u dodiru, ne mogu da se koriste u vozovima i na željezničkoj infrastrukturi (u daljem tekstu: infrastruktura) i moraju da se biraju, obrade i koriste tako da se ograniči emitovanje štetnog i opasnog dima ili gasova, posebno u slučaju požara;

4) zaštita životne sredine:

(1) uticaj koji uspostavljanje i eksploatacija željezničkog sistema imaju na životnu sredinu mora se procijeniti 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 spriječe emitovanje dima ili gasova koji su štetni i opasni za životnu sredinu, naročito u slučaju požara,

(3) vozna sredstva i sistemi za napajanje energijom moraju da budu projektovani i građeni tako da se postigne elektromagnetna kompatibilnost sa postrojenjima, i uređajima javnih i privatnih mreža koje bi mogli da ometaju,

(4) projektovanje i eksploatacija željezničkog sistema ne smije dovesti do nedozvoljenog nivoa buke u područjima u blizini infrastrukture niti u upravljačnici vučnog vozila,

(5) eksploatacija željezničkog sistema ne može da prouzrokuje nedozvoljeni nivo vibracija tla za aktivnosti i područja u blizini infrastrukture koje se održava u skladu sa propisima;

5) tehnička usklađenost – tehničke karakteristike infrastrukture i stabilnih postrojenja moraju da budu usklađene međusobno, kao i sa karakteristikama vozova koji se koriste u željezničkom sistemu. Ako se utvrdi da se tehnička usklađenost infrastrukture i stabilnih postrojenja sa karakteristikama vozova koji se koriste u željezničkom sistemu na određenim djelovima mreže postiže uz velike teškoće, mogu da se uvedu privremena rješenja kojima se obezbjeđuje ta usklađenost u nekom budućem periodu;

6) pristupačnost – podsistemi infrastrukture i voznih sredstava moraju da budu pristupačni osobama sa invaliditetom i licima sa smanjenom pokretljivošću u cilju obezbjeđenja njihovog pristupa pod istim uslovima kao i ostalim licima, sprječavanjem postavljanja ili uklanjanjem prepreka, kao i primjenom odgovarajućih mjera. Ovo uključuje projektovanje, izgradnju, obnovu,

unaprijeđenje, održavanje i eksploataciju predmetnih djelova podsistema koji su pristupačni javnosti. Podsystem regulisanja i upravljanja saobraćajem i podsystem telematskih aplikacija za prevoz putnika moraju da predvide neophodnu funkcionalnost potrebnu da olakšaju pristup osobama sa invaliditetom i licima sa smanjenom pokretljivošću pod istim uslovima kao i ostalim licima, sprječavanjem postavljanja i uklanjanjem, kao i primjenom odgovarajućih mjera;

Posebni zahtjevi za pojedine podsisteme su:

1) Infrastruktura:

(1) bezbjednost:

- moraju da se preduzmu odgovarajuće mjere da se spriječi neovlašćeni pristup ili neželjeni upadi u postrojenja,
- potrebno je da se preduzmu mjere kako bi se smanjila opasnost kojoj su izložene osobe, posebno pri prolasku vozova kroz službena mjesta,
- infrastruktura koja je dostupna javnosti mora da bude projektovana i građena na takav način da se ograniči rizik po bezbjednost ljudi (stabilnost, požar, pristup, evakuacija, peroni i sl.),
- moraju se donijeti odgovarajuće mjere koje uzimaju u obzir posebne bezbjednosne uslove u dugačkim tunelima i na vijaduktima,

(2) pristupačnost – djelovi podsistema infrastruktura koji su dostupni javnosti moraju da budu pristupačni osobama sa invaliditetom i licima sa smanjenom pokretljivošću;

2) Energija:

(1) bezbjednost – eksploatacija sistema za snabdijevanje energijom ne smije da ugrozi bezbjednost vozova i ljudi (putnika, operativnog osoblja, stanovnika uz željezničku prugu i trećih lica),

(2) zaštita životne sredine – rad sistema za snabdijevanje električnom ili toplotnom energijom ne može da utiče na životnu sredinu iznad utvrđenih granica,

(3) tehnička usklađenost – sistemi za snabdijevanje električnom/toplotnom energijom moraju da budu takvi da vozovima omoguće postizanje predviđenih performansi a sistemi za snabdijevanje električnom energijom moraju da budu usklađeni sa uređajima za oduzimanje energije ugrađenim na vozove;

3) Kontrola, upravljanje i signalizacija:

(1) bezbjednost:

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

(2) tehnička usklađenost:

- nova infrastruktura i nova vozila koja se izgrade ili razviju poslije usvajanja usklađenih sistema kontrole, upravljanja i signalizacije, moraju da budu prilagođeni za korišćenje tih sistema,
- uređaji za kontrolu, upravljanje i signalizaciju koji su ugrađeni u upravljačnice vučnih vozila moraju da omoguće redovan rad u okviru zadatih uslova u cijelom željezničkom sistemu;

4) Vozna sredstva:

(1) bezbjednost:

- struktura vozila i spojeva između vozila mora da bude projektovana na način da se u slučaju sudara ili iskliznuća zaštite prostori za putnike i upravljačnice,
- električna oprema ne smije da ugrozi bezbjednost i funkcionisanje postrojenja za kontrolu, upravljanje i signalizaciju,
- tehnika kočenja i pri tom nastala opterećenja moraju da budu usklađeni sa konstrukcijom željezničke pruge, objekata na pruzi i signalnih sistema,
- potrebno je da se preduzmu mjere koje onemogućavaju pristup uređajima pod naponom,

- u slučaju opasnosti određeni uređaji moraju da omoguće putnicima da obavijeste mašinovođu, a prateće osoblje da stupi u vezu sa njim,
- sistemi zatvaranja i otvaranja vrata moraju da garantuju bezbjednost putnika,
- moraju da postoje posebno označeni izlazi za slučaj opasnosti,
- moraju se donijeti odgovarajuće mjere koje uzimaju u obzir posebne bezbjednosne uslove u dugačkim tunelima,
- potrebno je da se ugradi nezavisni sistem rezervnog osvjetljenja dovoljne snage i kapaciteta,
- vozovi moraju da budu opremljeni sistemom razglasa za komunikaciju voznog osoblja sa putnicima,

(2) pouzdanost i dostupnost – oprema vozila mora da bude projektovana tako da u otežanoj situaciji omogućući vozu nastavak vožnje bez negativnih posljedica za opremu koja će se i dalje koristiti,

(3) tehnička usklađenost:

- električna oprema mora da bude usklađena sa radom postrojenja za kontrolu, upravljanje i signalizaciju,
- kod električne vuče, karakteristike uređaja za oduzimanje struje moraju da omogućavaju vozovima kretanje po željezničkom sistemu sa odgovarajućim sistemom napajanja električnom energijom,
- karakteristike voznih sredstava moraju da budu takve da omoguće kretanje na svim predviđenim željezničkim prugama, uzimajući u obzir klimatske uslove,

(4) nadzor – vozovi moraju da budu opremljeni uređajem za registrovanje informacija a podaci prikupljeni pomoću tog uređaja i njihova obrada moraju da budu usklađeni;

(5) pristupačnost – djelovi podsistema voznih sredstava koji su dostupni javnosti moraju da budu pristupačni osobama sa invaliditetom i licima sa smanjenom pokretljivošću;

5) Održavanje:

(1) zdravlje i bezbjednost – rad tehničkih postrojenja i postupci na mjestima gde se obavlja održavanje moraju da omoguće bezbjedan rad podsistema i ne smiju da predstavljaju opasnost za zdravlje i bezbjednost lica,

(2) zaštita životne sredine – rad tehničkih postrojenja i postupci na mjestima gde se obavlja održavanje ne smiju da prelaze dopuštene nivoe štetnih dejstava na okruženje,

(3) tehnička usklađenost – postrojenja za održavanje voznih sredstava moraju da omoguće izvođenje radova na bezbjedan, neškodljiv i nesmetan način na svim voznim sredstvima za koja su projektovana;

6) Regulisanje i upravljanje saobraćajem:

(1) bezbjednost:

- usklađenost operativnih propisa za mrežu i kvalifikacija mašinovođa, vozopratnog osoblja i osoblja koje upravlja saobraćajem mora da bude takva da omogućava bezbjedan rad, imajući u vidu različitost zahtjeva 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 obezbjeđivanja kvaliteta uspostavljen u centrima za održavanje i upravljačkim centrima moraju da budu takvi da obezbjeđuju visok nivo bezbjednosti,

(2) pouzdanost i dostupnost – radovi na održavanju, intervali održavanja, obuka i kvalifikacije osoblja u centrima za održavanje i upravljačkim centrima, kao i sistem obezbjeđivanja kvaliteta uspostavljen u centrima za održavanje i upravljačkim centrima moraju da budu takvi da omoguće visok nivo pouzdanosti i dostupnosti sistema,

(3) tehnička usklađenost – usklađenost operativnih propisa za mrežu i kvalifikacija mašinovođa, vozopratnog osoblja i osoblja koje upravlja saobraćajem moraju da omoguće efikasan rad u željezničkomg sistemu, imajući u vidu različitost zahtjeva prekograničnih i domaćih usluga prevoza,

(4) pristupačnost – preduzimanje odgovarajućih mjera kako bi se operativnim propisima predvidjelo obezbjeđivanje pristupa osobama sa invaliditetom i licima sa smanjenom pokretljivošću;

7) Telematske aplikacije za usluge u prevozu robe i putnika:

(1) tehnička usklađenost – osnovni zahtjevi za telematske aplikacije osiguravaju minimum kvaliteta usluga putnicima i korisnicima prevoza robe, posebno u smislu tehničke usklađenosti. Kod tih aplikacija potrebno je da se obezbijedi:

- da baze podataka, programska oprema i protokoli za prenos podataka omogućavaju što je moguće veću razmjenu podataka između različitih aplikacija i između različitih prevoznika sa izuzetkom povjerljivih 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 obezbijede njihovu efikasnost i određeni kvalitet usluga,

(3) zdravlje – interfejsi korisnika i sistema moraju da budu u skladu sa minimalnim pravilima ergonomske i zdravstvene zaštite,

(4) bezbjednost – za memorisanje ili prenos relevantnih informacija u vezi sa bezbjednošću moraju da se obezbijede odgovarajući nivoi integriteta i pouzdanosti,

(5) pristupačnost – preduzimaju se odgovarajuće mjere da podsistem telematskih aplikacija za usluge prevoza putnika bude pristupačan osobama sa invaliditetom i licima sa smanjenom pokretljivošću.

3. Tehničke specifikacije interoperabilnosti

Pojam

Član 11

Tehničke specifikacije interoperabilnosti (u daljem tekstu: TSI) su tehničke specifikacije kojima je obuhvaćen svaki podsistem ili dio podsistema željezničkog sistema u cilju ispunjavanja osnovnih zahtjeva i obezbjeđivanja interoperabilnosti željezničkog sistema.

Za svaki podsistem izrađuje se po jedan TSI.

Prema potrebi, jedan podsistem može da bude obuhvaćen sa više TSI, a jedan TSI može da obuhvata nekoliko podsistema.

TSI iz stava jedan ovog člana prevodi Ministarstvo i objavljuje ih u Službenom listu.

Podsistemi moraju da budu usklađeni sa važećim TSI u vrijeme puštanja u rad, unapređenja ili obnove, a usklađenost mora trajno da se održava za svo vrijeme korišćenja podsistema.

Oblast primjene

Član 12

TSI se primjenjuju na novoizgrađena, unaprijeđena ili obnovljena vozila kojima se obavlja međunarodni prevoz u željezničkom saobraćaju, kao i na novoizgrađena, unaprijeđena ili obnovljena željezničke pruge obuhvaćene proširenom TEN-T mrežom za jugoistočnu Evropu.

TSI se mogu primjenjivati i na vozila i željezničke pruge koje nijesu obuhvaćene stavom jedan ovog člana.

Oblast primjene TSI biće postepeno proširena na cijelu mrežu pruga Crne Gore.

Do proširenja oblasti primjene TSI na cijelu mrežu pruga Crne Gore:

1) dozvole za korišćenje

(1) vozila i u vozila ugrađene podsisteme kontrole, upravljanja i signalizacije namijenjene bar djelimičnoj upotrebi na dijelu mreže koji još uvek nije obuhvaćen TSI, za taj dio mreže,

(2) za podsisteme infrastruktura, energija i pružni dio podsistema kontrole, upravljanja i signalizacije na djelovima mreže koji još ne pripadaju oblasti primene TSI,

izdaju se u skladu sa nacionalnim propisima i, gdje je primjenjivo, u skladu sa odredbama člana 22 ovog zakona;

2) dozvole za korišćenje vozila namijenjenih povremenoj upotrebi na dijelovima mreže koja još ne spada u oblast primjene TSI, za taj dio mreže dodjeljuju se u skladu sa odredbama čl. 25 i 27-31 ovog zakona, nacionalnim propisima i, gdje je primjenjivo, u skladu sa odredbama člana 22 ovog zakona.

Odstupanja od primene TSI

Član 13

Odstupanja od primjene TSI su dozvoljena u sljedećim slučajevima:

1) prilikom izgradnje novog podsistema, unapređenja ili obnove postojećih podsistema koji su, u vrijeme donošenja TSI- a, bili u podmakloj fazi razvoja projekta ili su već potpisani ugovori o izvođenju radova;

2) prilikom unapređenja ili obnove postojećeg podsistema, kada su tovarni profil, širina kolosjeka, međukolosječno rastojanje ili sistem napajanja električnom energijom u TSI nijesu u skladu sa specifikacijama postojećeg podsistema;

3) prilikom izgradnje, unapređenja ili obnove postojećeg podsistema, ukoliko bi primjena TSI dovela u pitanje ekonomsku opravdanost projekta ili usklađenost sa postojećim željezničkim sistemom u Crnoj Gori;

4) ako poslije nesreće ili prirodne nepogode uslovi za brzu obnovu željezničke mreže, ekonomski ili tehnički, ne dopuštaju djelimičnu ili potpunu primjenu odgovarajućih TSI.

U slučajevima odstupanja od TSI iz stava 1 ovog člana primijenjuju se nacionalni željeznički tehnički propisi.

Nacionalni željeznički tehnički propisi primijenjuju se i:

1) u slučajevima „otvorenih pitanja”, tj. kada tehnički aspekti vezani za osnovne zahtjeve nijesu eksplicitno obuhvaćeni u TSI;

2) za podsisteme za koje primjena TSI nije obavezna.

U slučajevima iz stava 1 ovog člana naručilac ili njegov ovlašćeni zastupnik podnosi Ministarstvu zahtjev za odstupanje, uz koji je dužan da priloži:

1) pismeno obavještenje koje se odnosi na predloženo odstupanje;

2) dokumentaciju koja sadrži:

(1) opis radova, roba i usluga koji su predmet odstupanja, sa navođenjem ključnih datuma, geografskog položaja, tehničkog i operativnog područja primjene

(2) precizno upućivanje na TSI (ili njihove dijelove) za koje se traži odstupanje,

(3) precizno upućivanje na alternativne odredbe koje će se primijeniti i njihove detalje,

(4) obrazloženje podmakle faze razvoja projekta u slučaju iz stava 1 tačka 1 ovog člana,

(5) obrazloženje zahtjeva za odstupanje, uključujući razloge tehničke, ekonomske, komercijalne, operativne, odnosno administrativne prirode za odstupanje,

(6) sve druge informacije kojima se obrazlaže zahtjev za odstupanje,

(7) opis mjera čije se preduzimanje predlaže sa ciljem unapređenja interoperabilnosti projekta, izuzev ako se radi o malom odstupanju.

U slučaju odstupanja iz stava 1 tačka 1 ovog člana, u roku od 12 mjeseci od donošenja svakog TSI, naručilac je u obavezi da dostavi Ministarstvu i organu uprave nadležnom za bezbjednost željezničkog saobraćaja (u daljem tekstu: Organ uprave) spisak projekata koji se sprovode, a koji se nalaze u podmakloj fazi razvoja.

Primljene zahtjeve za odstupanje od TSI, zajedno sa priloženom dokumentacijom iz stava 4 tačka 2 ovog člana, Ministarstvo dostavlja Evropskoj komisiji, radi daljeg postupanja u skladu sa propisima EU.

Ministarstvo obavještava naručioca ili njegovog ovlašćenog zastupnika o odluci Evropske komisije.

Izuzetno od odredbi st. 6 i 7 ovog člana, do dana pristupanja Crne Gore Evropskoj uniji, Ministarstvo odlučuje o dostavljenim zahtjevima za odstupanje.

4. Činioci interoperabilnosti Stavljanje na tržište

Član 14

Činioci interoperabilnosti mogu se stavljati na tržište samo ako:

- 1) obezbjeđuju da se u okviru željezničkog sistema postigne interoperabilnost i ako ispunjavaju zahtjeve iz člana 10 ovog zakona;
- 2) se koriste u oblasti za koju su namijenjeni i ako se na odgovarajući način ugrađuju i održavaju.

Odredba stava 1 ovog člana ne sprječava stavljanje na tržište činilaca interoperabilnosti koji se koriste u druge svrhe.

Ne može se zabranjivati, ograničavati ili sprječavati stavljanje na tržište činilaca interoperabilnosti koji su proizvedeni u skladu sa ovim zakonom, a posebno se ne može zahtijevati ponovno vršenje provjera koje su već izvršene kao dio postupka za izdavanje deklaracija o usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu.

Usaglašenost i pogodnost za upotrebu

Član 15

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

Deklaracija o usaglašenosti i deklaracija o pogodnosti za upotrebu odnose se na:

- 1) višenamjenske činioce interoperabilnosti, koji se ne primjenjuju samo u željezničkom sistemu nego i u drugim područjima;
- 2) višenamjenske činioce interoperabilnosti sa specifičnim karakteristikama, koji se ne primjenjuju samo u željezničkom sistemu nego i u drugim područjima, ali koji moraju imati specifične karakteristike kada se koriste u željezničkom sistemu;
- 3) specifične činioce koji se koriste samo u željezničkom sistemu.

Deklaracija o usaglašenosti i deklaracija o pogodnosti za upotrebu obuhvataju:

- 1) ocjenu usaglašenosti činioca interoperabilnosti, posmatranog izolovano, prema zahtjevima TSI-ja koje treba da ispune, ili
- 2) ocjenu pogodnosti za upotrebu činioca interoperabilnosti u svom željezničkom okruženju, pri čemu se, kada su u pitanju interfejsi, posebno provjeravaju funkcionalni zahtjevi TSI-ja.

Činioci interoperabilnosti navedeni u TSI podliježu postupcima za ocjenu usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu i moraju da budu praćeni odgovarajućim sertifikatom.

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

Rezervni djelovi za podsisteme koji su pušteni u rad prije stupanja na snagu odgovarajućih TSI mogu se ugraditi u ove podsisteme, a da se ne podvrgnu postupcima iz stava 2 ovog člana.

U TSI se može predvidjeti prelazni period za željezničke proizvode koji su prema TSI određeni kao činioci interoperabilnosti i koji su stavljeni na tržište prije stupanja na snagu TSI. Činioci interoperabilnosti iz stave 7 ovog člana moraju ispunjavati zahtjeve propisane članom 14 st. 1 i 2 ovog zakona.

Ocjenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu

Član 16

U cilju izdavanja deklaracije o usaglašenosti ili pogodnosti za upotrebu činilaca interoperabilnosti, proizvođač ili njegov ovlašćeni zastupnik u Crnoj Gori primjenjuje odredbe ovog zakona, podzakonskih akata i relevantnih TSI.

Ocjenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu činilaca interoperabilnosti obavlja prijavljeno tijelo, kome je proizvođač ili njegov ovlašćeni zastupnik podnio zahtjev.

Zahtjev za ocjenjivanje pogodnosti za upotrebu može se podneti poslije izdavanja sertifikata o usaglašenosti i deklaracije o usaglašenosti.

Osnov za ocjenjivanje pogodnosti za upotrebu činilaca interoperabilnosti je eksploataciono ispitivanje.

U cilju ocjene pogodnosti za upotrebu činilaca interoperabilnosti prijavljenom tijelu mora da se omogući praćenje podsistema u koji je činilac interoperabilnosti ugrađen.

Ocjenjivanje pogodnosti za upotrebu činilaca interoperabilnosti obavezno je ako je propisano odgovarajućim TSI.

Ako ocjenjivanje pogodnosti za upotrebu činilaca interoperabilnosti nije propisano odgovarajućim TSI, to ocjenjivanje može da se obavi po zahtjevu proizvođača.

Podnosilac zahtjeva plaća cijenu usluga upravljaču, odnosno željezničkom prevozniku za obavljanje eksploatacionog ispitivanja.

Visina cijene iz stava 8 ovog člana zavisi od vrste, obima i trajanja eksploatacionog ispitivanja, odgovara realnim troškovima upravljača, odnosno željezničkog prevoznika i ne može se utvrđivati u cilju sticanja profita.

Prijavljeno tijelo 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 primjenjuju propisi koji se odnose na njihove druge aspekte, onda deklaracija o usaglašenosti i deklaracija o pogodnosti za upotrebu sadrži konstataciju da činioци interoperabilnosti ispunjavaju i zahtjeve tih propisa.

Inostrane isprave o usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu izdate prema potvrđenim međunarodnim konvencijama i ugovorima čiji je potpisnik i Crna Gora i koje su izdala nadležna tijela drugih država potpisnica, važe u Crnoj Gori.

Ukoliko proizvođač ili njegov ovlašćeni zastupnik ne postupi u skladu sa odredbama st. 1 i 11 ovog člana, onda je te obaveze dužno da ispuni lice koje činioce interoperabilnosti stavlja na tržište.

Odredba stava 13 ovog člana primijenjuje se i na lice koje sklapa činioce interoperabilnosti ili njihove djelove iz različitih izvora ili proizvodi činioce interoperabilnosti za vlastite potrebe.

Ukoliko ustanovi da je deklaracija nepropisno sastavljena, Organ uprave će od proizvođača ili njegovog ovlašćenog zastupnika u Crnoj Gori zahtijevati da dovede činilac interoperabilnosti u stanje usaglašenosti i otkloni povredu propisa.

Ukoliko se neusaglašenost ne može otkloniti, Organ uprave će preduzeti mjere da ograniči ili zabrani stavljanje na tržište dotičnog činioца interoperabilnosti, ili da se on povuče sa tržišta, u skladu sa postupkom propisanim članom 17 ovog zakona.

Module za ocjenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu činilaca interoperabilnosti koji podliježu ocjenjivanju 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 Ministarstvo.

Neusaglašenost činilaca interoperabilnosti sa osnovnim zahtjevima

Član 17

Ukoliko Organ uprave utvrdi da činilac interoperabilnosti obuhvaćen deklaracijom o usaglašenosti ili deklaracijom o pogodnosti za upotrebu i stavljen na tržište ne ispunjava osnovne zahtjeve tokom predviđene upotrebe, preduzeće sve odgovarajuće mjere da ograniči ili zabrani stavljanje na tržište predmetnog činioca interoperabilnosti ili će naložiti njegovo povlačenje sa tržišta.

Organ uprave bez odlaganja obavještava Evropsku komisiju o preduzetim mjerama i daje obrazloženje za svoju odluku, navodeći posebno da li je razlog neusaglašenosti:

- 1) neispunjenje osnovnih zahtjeva;
- 2) nepravilna primjena evropskih specifikacija u slučaju gdje se one primjenjuju;
- 3) neadekvatnost evropskih specifikacija.

Rješenje o preduzetim mjerama, dostavlja se licu koje je izdalo deklaraciju o usaglašenosti i prijavljenom tijelu koje je izdalo sertifikat o usaglašenosti.

Protiv rešenja iz stava 3 ovog člana može se izjaviti žalba nadležnom organu.

Elementi strukturnih podsistema na koje se primjenjuju nacionalni željeznički tehnički propisi

Član 18

Elemente strukturnih podsistema koji podliježu ocjenjivanju usaglašenosti, postupke i module za ocjenjivanje 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 Ministarstvo.

Zahtev za ocjenjivanje pogodnosti za upotrebu može se podneti poslije izdavanja sertifikata o usaglašenosti i deklaracije o usaglašenosti.

Ocjenjivanje pogodnosti za upotrebu elemenata strukturnih podsistema obavezno je ako je propisano odgovarajućim nacionalnim željezničkim tehničkim propisima.

Ako ocjenjivanje pogodnosti za upotrebu elemenata strukturnih podsistema nije propisano odgovarajućim nacionalnim željezničkim tehničkim propisima, to ocjenjivanje može da se obavi po zahtjevu proizvođača.

Osnov za ocjenjivanje pogodnosti za upotrebu elemenata strukturnih podsistema je eksploataciono ispitivanje.

Podnosilac zahtjeva plaća naknadu usluga upravljaču, odnosno željezničkom prevozniku za obavljanje eksploatacionog ispitivanja.

Visina naknade iz stava 6 ovog člana zavisi od vrste, obima i trajanja eksploatacionog ispitivanja, odgovara realnim troškovima upravljača, odnosno željezničkog prevoznika i ne može se utvrđivati u cilju sticanja profita.

Ocjenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu elemenata strukturnih podsistema obavlja imenovano tijelo, kome je proizvođač ili njegov ovlašćeni zastupnik podnio zahtjev.

Imenovano tijelo potvrđuje usaglašenost i pogodnost za upotrebu elementa strukturnog podsistema 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 elemente strukturnih podsistema primjenjuju propisi koji se odnose na njihove druge aspekte, onda deklaracija o usaglašenosti i deklaracija o pogodnosti za upotrebu sadrži konstataciju da elementi strukturnih podsistema ispunjavaju i zahtjeve tih propisa.

Imenovano tijelo vodi evidenciju o izdatim sertifikatima o usaglašenosti i sertifikatima o pogodnosti za upotrebu.

Do imenovanja tijela za ocjenu usaglašenosti, poslove imenovanog tijela iz ovog člana obavljaće Organ uprave.

Za izdavanje sertifikata o usaglašenosti i sertifikata o pogodnosti za upotrebu koji izdaje Organ uprave plaća se taksa utvrđena zakonom kojim se uređuju administrativne takse.

Protiv rješenja o odbijanju zahtjeva za izdavanje sertifikata iz stava 13 ovog člana može se izjaviti žalba Ministarstvu.

Ukoliko se utvrdi da element strukturnog podsistema obuhvaćen deklaracijom o usaglašenosti ili pogodnosti za upotrebu i stavljen na tržište ne ispunjava osnovne zahtjeve tokom predviđene upotrebe, Ministarstvo će preduzeti sve odgovarajuće mjere da ograniči ili zabrani stavljanje na tržište predmetnog elementa ili će naložiti njegovo povlačenje sa tržišta.

Rješenje o preduzetim mjerama, dostavlja se licu koje je izdalo deklaraciju o usaglašenosti i prijavljenom tijelu koje je izdalo sertifikat o usaglašenosti.

Protiv rješenja iz stava 16 ovog člana može se izjaviti žalba Ministarstvu.

5. Podsistemi

Puštanje u rad

Član 19

Strukturni podsistemi mogu se puštiti u rad samo ako su projektovani, izgrađeni i ugrađeni tako da su ispunjeni osnovni zahtjevi kada se integrišu u željeznički sistem, pri čemu se naročito provjerava:

- 1) tehnička usklađenost ovih podsistema sa sistemom u koji se integrišu;
- 2) bezbjedna integracija ovih podsistema primjenom metoda za ocjenu i procjenu rizika.

Ne može se zabranjivati, ograničavati ili ometati izgradnja, puštanje u rad i eksploatacija strukturnih podsistema koji čine željeznički sistem i ispunjavaju osnovne zahtjeve, a posebno se ne može zahtjevati ponovno obavljanje provjera 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 zahtjevima u identičnim radnim uslovima.

Dodatne provjere se mogu zahtjevati samo onda kada Organ uprave, pregledom dokumentacije u postupku izdavanja dozvole za korišćenje, utvrdi da strukturni podsistem nije u cjelini usklađen sa odredbama ovog zakona i ne ispunjava sve osnovne zahtjeve.

Postupak provjere podsistema i deklaracija o proveri podsistema

Član 20

Provjera podsistema je postupak u kome prijavljeno tijelo provjerava i potvrđuje da podsistem ispunjava osnovne zahtjeve i da je u skladu sa TSI.

U cilju izdavanja deklaracije o proveri podsistema, podnosilac zahtjeva bira tijelo kome će podnijeti zahtjev za verifikaciju podsistema.

Podnosilac zahtjeva može da bude naručilac ili proizvođač ili njihov ovlašćeni zastupnik.

Prijavljeno tijelo provjerava podsistem u svakoj od sljedećih faza:

- 1) projektovanje;
- 2) izgradnja podsistema, uključujući posebno građevinske radove, proizvodnju, sklapanje sastavnih djelova, podešavanje cijelog podsistema;
- 3) konačno ispitivanje podsistema.

Prijavljeno tijelo, na osnovu raspoloživih informacija u odgovarajućim TSI i registrima iz čl. 36 i 37 ovog zakona, vrši i provjeru interfejsa predmetnog podsistema sa sistemom u koji se ugrađuje.

Prijavljeno tijelo dužno je da objedini 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 opsluživanjem, praćenjem, podešavanjem i održavanjem i, po potrebi, sva dokumenta kojima se potvrđuje usaglašenost činilaca interoperabilnosti.

Nakon što prijavljeno tijelo izda sertifikat o provjeri, podnositelj zahtjeva sastavlja deklaraciju o provjeri podsistema.

U deklaraciji o provjeri podnositelj zahtjeva izjavljuje pod svojom isključivom odgovornošću da podsistem zadovoljava zahtjeve ovog zakona, TSI i primjenjivih nacionalnih propisa.

Ako odgovarajući TSI to omogućava, prijavljeno tijelo može izdati sertifikate o provjeri za seriju podsistema ili određenih djelova tih podsistema.

Prijavljeno tijelo može, na zahtjev podnosioca zahtjeva, izdati prelaznu izjavu o provjeri (u daljem tekstu: PIP) za fazu projektovanja (uključujući ispitivanje tipa) ili fazu proizvodnje cijelog podsistema ili za bilo koji dio podsistema.

U slučajevima iz stava 11 ovog člana prijavljeno tijelo izdaje PIP, a podnositelj zahtjeva sastavlja PIP deklaraciju.

Sertifikati o provjeri podsistema koje su izdala prijavljena tijela iz država članica Evropske unije ili država ugovornica OTIF-a priznaju se u Crnoj Gori.

Prijavljeno tijelo odgovorno za provjeru proizvodnje ima pravo pristupa svim gradilištima, skladištima, proizvodnim pogonima, postrojenjima za prefabrikaciju i ispitivanje i sličnim objektima i mora mu se dati na uvid sva potrebna dokumentacija koja se odnosi na podsistem.

Prijavljeno tijelo je dužno da nakon izdavanja sertifikata o provjeri podsistema vrši periodične provjere da bi potvrdilo usaglašenost proizvodnje podsistema sa tehničkom dokumentacijom iz stava 5 ovog člana.

Prijavljeno tijelo izdaje proizvođaču ili naručiocu izveštaj o izvršenoj provjeri.

Prisustvo prijavljenog tijela se može zahtijevati u pojedinim fazama izgradnje.

Prijavljeno tijelo može obaviti iznenadne nenajavljene posjete mjestima izvođenja radova ili proizvodnim pogonima, pri čemu može izvoditi potpune ili djelimične provjere.

Prijavljeno tijelo dostavlja izveštaj o pregledu odgovornim licima za implementaciju, ili, kada je potrebno, izveštaj o provjeri.

Module za provjeru podsistema, tehničku dokumentaciju koja se prilaže uz deklaraciju o provjeri podsistema i sadržinu deklaracije o provjeri podsistema propisuje Ministarstvo.

Prijavljeno tijelo periodično objavljuje informacije o:

- 1) primljenim zahtjevima za provjeru podsistema i njihovih djelova;
- 2) zahtjevima za ocjenu usaglašenosti ili pogodnosti za upotrebu činilaca interoperabilnosti;
- 3) odobrenim ili odbijenim zahtjevima za izdavanje prelazne izjave o provjeri;
- 4) odobrenim ili odbijenim zahtjevima za izdavanje sertifikata o usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu;

5) odobrenim ili odbijenim zahtjevima za izdavanje sertifikata o provjeri podsistema.

Ministarstvo imenuje tijelo za ocjenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu činilaca interoperabilnosti i za postupak provjere podsistema iz reda privrednih društava, ustanova ili drugih pravnih lica koji ispunjavaju uslove propisane članom 21 ovog zakona.

Organ državne uprave nadležan za poslove za infrastrukturu kvaliteta, na predlog Ministarstva, vrši prijavljivanje tijela iz stava 19 ovog člana:

- 1) Evropskoj komisiji i državama članicama Evropske unije;
- 2) Generalnom sekretaru OTIF-a.

Oduzimanje odobrenja tijelu za ocjenu usaglašenosti koje ne ispunjava uslove iz člana 21 ovog zakona vrši se na način propisan zakonom kojim se uređuju tehnički zahtjevi za proizvode i ocjenjivanje usaglašenosti.

O oduzetim odobrenjima obavještavaju se organi i države iz stava 20 ovog člana.

Uslovi koje mora da ispuni tijelo za ocjenjivanje usaglašenosti

Član 21

Uslovi koje mora da ispuni tijelo za ocjenjivanje usaglašenosti iz člana 20 stav 19 ovog Zakona su:

1) tijelo za ocjenjivanje usaglašenosti, rukovodilac tog tijela i osoblje zaduženo za sprovođenje provjera ne učestvuju direktno ili kao ovlašćeni predstavnici u projektovanju, proizvodnji, izgradnji, plasiranju na tržište ili održavanju činilaca interoperabilnosti ili podsistema, niti ih koriste, s tim što to ne isključuje razmjenu tehničkih informacija između proizvođača i tijela za ocjenjivanje usaglašenosti;

2) tijelo za ocjenjivanje usaglašenosti i osoblje zaduženo za sprovođenje provjera vrše provjere profesionalno i stručno, bez ikakvog pritiska koji može da utiče na njihovu ocjenu ili rezultate provjera, posebno od strane lica ili grupa koje su zainteresovane za te rezultate;

3) tijelo za ocjenjivanje usaglašenosti i osoblje zaduženo za sprovođenje provjera je funkcionalno nezavisno od tijela koje izdaje dozvole za korišćenje, licence i sertifikate o bezbjednosti i od tijela za istraživanje nesreća;

4) tijelo za ocjenjivanje usaglašenosti zapošljava osoblje i posjeduje sredstva potrebna za obavljanje tehničkih i administrativnih poslova vezanih za sprovođenje provjera na odgovarajući način i ima pristup opremi za vanredne provjere;

5) tijelo za ocjenjivanje usaglašenosti je osigurano od odgovornosti za učinjenu štetu;

6) osoblje zaduženo za izvođenje provjera posjeduje:

(1) odgovarajuće profesionalno i tehničko obrazovanje,

(2) zadovoljavajuće znanje o zahtjevima koji se odnose na provjeru koju vrši i iskustvo u vršenju te provjere,

(3) sposobnost za izradu sertifikata, zapisnika i izveštaja koji predstavljaju službenu evidenciju o izvršenim provjerama;

7) osoblje zaduženo za izvođenje provjere je nezavisno u radu i nijedan službenik ne smije biti plaćen na osnovu broja izvedenih provjera ili njihovih rezultata;

8) da osoblje zaduženo za izvođenje provjera čuva kao poslovnu tajnu sve što sazna u toku izvođenja provjera, osim podataka koje zahtevaju nadležni državni organi i tijela za istragu.

Usaglašenost sa TSI i nacionalnim željezničkim tehničkim propisima

Član 22

Strukturni podsistemi koji su obuhvaćeni deklaracijom o provjeri smatraju se interoperabilnim i usklađenim sa osnovnim zahtjevima.

Provjera interoperabilnosti strukturnog podsistema u odnosu na osnovne zahtjeve zasniva se na TSI, ukoliko postoje.

Ministarstvo priprema spisak važećih nacionalnih željezničkih tehničkih propisa koji se primijenjuju za ispunjavanje osnovnih zahtjeva u slučaju:

1) da ne postoje TSI za određeni podsistem;

2) odstupanja predviđenih u članu 12 stav 1 ovog zakona;

3) da specifični slučaj zahtjeva primjenu tehničkih propisa koji nisu sadržani u TSI.

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

Ministarstvo prijavljuje Evropskoj komisiji spisak propisa iz stava 3 ovog člana, a na zahtjev Evropske komisije dostavlja i kompletne tekstove propisa.

Imenovano tijelo sprovodi provjeru strukturnog podsistema ili njegovog dijela po postupku propisanom članom 20 ovog zakona i izdaje sertifikat o provjeri podsistema ili njegovog dijela prema nacionalnim propisima, kao ispravu o usaglašenosti.

U slučaju nacionalnih propisa koji se odnose na podsisteme koji čine željezničko vozilo imenovano tijelo će podijeliti sertifikat na dva dijela:

1) dio koji sadrži upućivanje na nacionalne propise koji se isključivo odnose na tehničku usklađenost vozila i mreže, i

2) dio koji se odnosi na sve ostale nacionalne propise.

Imenovano tijelo vodi evidenciju o izdatim sertifikatima o verifikaciji, koja sadrži:

1) broj izdatog sertifikata;

- 2) naziv pravnog lica kome je izdat sertifikat;
- 3) naziv podsistema za koji se izdaje sertifikat;
- 4) datum izdavanja sertifikata;
- 5) rok važenja sertifikata.

Do imenovanja tijela za ocjenu usaglašenosti, poslove imenovanog tijela iz ovog člana obavljaće Organ uprave.

Za izdavanje sertifikata o verifikaciji podsistema ili njegovog dijela, koji izdaje Organ uprave plaća se taksa utvrđena zakonom kojim se uređuju administrativne takse.

Protiv rešenja kojim se odbija izdavanje sertifikata iz stava 10 ovog člana može se izjaviti žalba Ministarstvu.

Neusklađenost podsistema sa osnovnim zahtjevima

Član 23

Ukoliko smatra da strukturni podsistem za koji je izdata deklaracija o provjeri podsistema nije u cjelosti usklađen sa odredbama ovog zakona, a naročito ako podsistem ne ispunjava zahtjeve iz člana 10 ovog zakona, Organ uprave može da zahtijeva od lica koje je izdalo deklaraciju o verifikaciji izvršavanje dopunskih provjera i kontrola.

O zahtjevu za dopunske provjere i kontrole odmah se obavještava Evropska komisija, uz odgovarajuće obrazloženje. Komisija se konsultuje sa zainteresovanim stranama.

U aktu kojim su naložene mjere iz stava 1 ovog člana, Organ uprave je dužan da navede da li je u pitanju neusklađenost sa zahtjevima iz člana 10 ovog zakona ili sa TSI, ili su nepravilno primijenjeni TSI ili je TSI neadekvatna.

Ukoliko dopunske kontrole i provjere iz stava 1 ovog člana pokažu da je podsistem neusklađen sa odredbama ovog zakona, Organ uprave će naložiti da se podsistem uskladi sa osnovnim zahtjevima, a ako ta mjera ne da potrebne rezultate, suspendovaće dozvolu za korišćenje podsistema.

III. DOZVOLA ZA KORIŠĆENJE

1. Opšte odredbe o dozvoli za korišćenje

Član 24

Da bi se strukturni podsistemi pustili u rad i koristili u željezničkom sistemu moraju imati dozvolu za korišćenje koju na propisanom obrascu i u formi rješenja izdaje Organ uprave.

Protiv rješenja o odbijanju izdavanja dozvole za korišćenje može se izjaviti žalba Ministarstvu.

Prije izdavanja dozvole za korišćenje strukturnih podsistema Organ uprave provjerava:

- 1) tehničku usklađenost ovih podsistema sa željezničkim sistemom u koji se integrišu;
- 2) bezbjednu integraciju ovih podsistema primjenom metoda za ocjenu i procjenu rizika;
- 3) da li su oni usaglašeni sa odredbama relevantnih TSI i/ili nacionalnih željezničkih tehničkih propisa koji se odnose na eksploataciju i održavanje podsistema.

Dozvola za korišćenje se izdaje u roku od četiri mjeseca od dana podnošenja zahtjeva, uz koji je priložena propisana dokumentacija, osim u slučajevima za koje je ovim zakonom propisan drugi rok.

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

Zahtjev za izdavanje dozvole za korišćenje mogu da podnesu proizvođač ili njegov ovlašćeni zastupnik u Crnoj Gori, željeznički prevoznik, vlasnik vozila, imalac vozila, upravljač infrastrukture i naručilac.

O izdatim dozvolama za korišćenje Organ uprave vodi evidenciju koja sadrži:

- 1) broj dozvole;
- 2) naziv pravnog lica kome je izdata dozvola;
- 3) naziv podsistema za koji se izdaje dozvola;
- 4) ograničenja za korišćenje;

5) datum izdavanja dozvole.

Postupak izdavanja dozvole iz stava 1 ovog člana, dokumentaciju koja se prilaže uz zahtjev za izdavanje dozvole za korišćenje, sadržinu i obrazac dozvole za korišćenje i numeraciju dozvole za korišćenje u skladu sa evropskim identifikacionim brojem propisuje Ministarstvo.

Za izdavanje dozvole iz stava 1 ovog člana plaća se taksa utvrđena zakonom kojim se uređuju administrativne takse.

Nakon izdavanja dozvole za korišćenje strukturnih podсистema, Organ uprave provjerava:

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

Provjera se sprovodi korišćenjem postupaka ocjene i provjere propisanih u odgovarajućim strukturnim i funkcionalnim TSI.

Dozvole za korišćenje vozila izdate u skladu sa ovim članom ne dovode u pitanje druge uslove postavljene željezničkim prevoznicima i upravljačima infrastrukture za eksploataciju tih vozila na odgovarajućoj mreži kroz zahtjeve za uspostavljanje sistema za upravljanje bezbjednošću i posjedovanje odgovarajućih sertifikata o bezbjednosti.

2. Dozvola za tip vozila

Član 25

Tipovi svih vozila koja se registruju u Crnoj Gori, bilo kog proizvođača, moraju da budu odobreni.

Dozvolu za tip vozila izdaje Organ uprave u formi rješenja.

Protiv rješenja o odbijanju izdavanja dozvole za tip vozila može se izjaviti žalba Ministarstvu.

Za izdavanje dozvole iz stava 2 ovog člana plaća se taksa utvrđena zakonom kojim se uređuju administrativne takse.

Direkcija vodi evidenciju o izdatim dozvolama za tip vozila koja sadrži:

- 1) broj dozvole;
- 2) naziv pravnog lica kome je izdata dozvola;
- 3) naziv tipa vozila;
- 4) naziv proizvođača vozila;
- 5) datum izdavanja dozvole.

Vozila koja odgovaraju odobrenom tipu moraju da dobiju pojedinačne dozvole za korišćenje koje se izdaju na osnovu sprovedenog postupka kojim se verifikuje pripadnost odobrenom tipu i deklaracije o usaglašenosti sa odobrenim tipom vozila, bez dodatnih provjera.

Za postojeća vozila koja su dobila dozvolu za korišćenje prije stupanja na snagu ovog zakona, smatra se da imaju dozvolu za korišćenje, s tim što se i na njih primjenjuje član 34 ovog zakona.

U slučaju izmjena odgovarajućih odredaba u TSI i nacionalnim željezničkim tehničkim propisima na osnovu kojih je tip vozila odobren, Organ uprave će odlučiti da li već izdata dozvola za tip ostaje važeća ili treba izdati novu.

Predmet provjera u slučaju izdavanja novih dozvola za tip vozila odnosi se samo na djelove propisa koji su promijenjeni.

Izdavanje novih dozvola za tip vozila ne utiče na dozvole za korišćenje vozila koje su izdate na osnovu prethodno odobrenih tipova vozila.

Ako podnosilac zahtjeva traži dozvolu za tip vozila i u drugim državama, Organ uprave saraduje sa tijelima kojima su povjereni poslovi vezani za bezbjednost na željeznici tih država u cilju pojednostavljenja postupka i smanjenja administrativnih poslova.

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

Obrazac dozvole za tip vozila namijenjenog međunarodnom saobraćaju izdaje se i na engleskom, francuskom ili njemačkom jeziku.

3. Dozvola za korišćenje podsistema koji su usaglašeni sa TSI

Član 26

Dozvolu za korišćenje podsistema koji su usaglašeni sa TSI, Organ uprave izdaje ako je priložena dokumentacija o izvedenom postupku provjere podsistema u skladu sa članom 19 ovog zakona.

Dozvola za korišćenje vozila koja su usaglašena sa TSI

Član 27

Tehničke karakteristike vozila moraju da budu usaglašene sa relevantnim TSI koji su na snazi i primjenjuju se u trenutku njihovog puštanja u rad, pod uslovom da je značajan dio osnovnih zahtjeva dat u tim TSI.

Dozvolu za korišćenje vozila koja su usaglašena sa TSI izdaje Organ uprave na sljedeći način:

1) ako su svi strukturni podsistemi od kojih se vozilo sastoji odobreni na način propisan članom 24 ovog zakona, dozvola za korišćenje vozila se izdaje bez dodatnih provjera;

2) ako je za vozilo priložena deklaracija o provjeri u skladu sa članom 20 ovog zakona, Organ uprave prije izdavanja dozvole provjerava:

(1) tehničku usklađenost relevantnih podsistema vozila i njihovu bezbjednu integraciju u skladu sa odredbama člana 19 stav 1 ovog zakona,

(2) tehničku usklađenost vozila i mreže na kojoj će saobraćati,

(3) usklađenost sa nacionalnim željezničkim tehničkim propisima koji se primjenjuju na otvorena pitanja i specifične slučajeve jasno određene u relevantnim TSI.

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

Podnosilac zahtjeva za izdavanje dozvole za korišćenje odgovoran je za označavanje vozila brojem koji mu je dodijeljen.

Dodatna dozvola za korišćenje vozila koja su usaglašena sa TSI

Član 28

Vozila koja su dobila dozvolu za korišćenje u drugim državama, koja su potpuno usaglašena sa svim TSI koji obuhvataju sve aspekte podsistema i nijesu predmet specifičnih slučajeva i otvorenih pitanja koja se odnose na tehničku usklađenost vozila i mreže, ne podliježu izdavanju dodatne dozvole za korišćenje, pod uslovom da se upotrebljavaju na mreži koja je usaglašena sa TSI ili pod uslovima navedenim u odgovarajućim 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 TSI ili pod uslovima navedenim u odgovarajućim TSI, Organ uprave izdaje dodatne dozvole za korišćenje takvih vozila u Crnoj Gori.

Podnosilac zahtjeva dostavlja Organu uprave tehničku dokumentaciju o vozilu i njegovom predviđenom korišćenju na mreži pruga Crne Gore, koja sadrži:

1) dokaz da je vozilo dobilo dozvolu za korišćenje u drugoj državi;

2) primjerak tehničke dokumentacije o vozilu koja prati deklaraciju o provjeri, što uključuje, u slučaju vozila opremljenih registrujućim uređajima, informacije o postupku prikupljanja podataka sa omogućavanjem čitanja i procjene, sve dok te informacije nijesu usklađene sa odgovarajućim TSI;

3) evidencije koje prikazuju istoriju održavanja vozila i, po potrebi, tehničke izmjene izvršene nakon dobijanja dozvole za korišćenje;

4) 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 kolosjeka i profile, maksimalnu dopuštenu masu po osovini i ostala ograničenja mreže.

Organ uprave pri odlučivanju o podnijetom zahtjevu provjerava tehničku usklađenost vozila i mreže, uključujući nacionalne propise koji se primjenjuju na otvorena pitanja i specifične slučajeve jasno određene u relevantnim TSI, u cilju obezbjeđenja te usklađenosti.

Organ uprave može zahtijevati dostavljanje dodatnih informacija, analizu rizika ili sprovođenje ispitivanja na mreži radi provjere elemenata iz stava 4 ovog člana.

Organ uprave će sa podnosiocem zahtjeva odrediti obim i sadržinu dodatnih informacija, analize rizika i potrebnih ispitivanja na mreži.

Upravljač infrastrukture je dužan da, nakon konsultacije sa podnosiocem zahtjeva, obezbijedi izvršenje ispitivanja u roku od tri mjeseca od podnošenja zahtjeva.

Upravljač infrastrukture dostavlja Organu uprave izveštaj o sprovođenju ispitivanja iz stava 7 ovog člana.

Organ uprave odlučuje o izdavanju dozvole iz stava 2 ovog člana:

- 1) dva mjeseca nakon dostavljanja dokumenata iz stava 3 ovog člana;
- 2) gdje je primjenjivo, mjesec dana po podnošenju dodatnih informacija, rezultata analize rizika ili rezultata ispitivanja.

Ukoliko Organ uprave ne odluči o izdavanju dozvole za korišćenje u roku iz stava 9 ovog člana, smatraće se da je vozilo dobilo dozvolu za korišćenje poslije tri mjeseca od isteka tog roka.

Vozilo iz stava 10 ovog člana može se koristiti samo na mreži koja je navedena u zahtjevu za izdavanje dozvole.

4. Dozvola za korišćenje podsistema koji nijesu usaglašeni sa TSI

Član 29

Organ uprave izdaje dozvolu za korišćenje strukturnih podsistema koji nijesu usaglašeni sa relevantnim TSI važećim u trenutku njihovog puštanja u rad, uključujući i podsisteme za koje važe odstupanja, ako su ispunjeni sljedeći uslovi:

- 1) podsistemi su usklađeni sa nacionalnim željezničkim tehničkim propisima i crnogorskim i granskim standardima iz oblasti željezničkog saobraćaja, odnosno UIC propisima i evropskim normama, ukoliko za neki podsistem ne postoje nacionalni željeznički tehnički propisi i standardi;
- 2) podsistemi ispunjavaju osnovne zahtjeve koji se na njih odnose;
- 3) priložena je dokumentacija o sprovedenom postupku provjere strukturnih podsistema.

Dozvola iz stava 1 ovog člana koja se odnosi na vozila važi samo na mreži pruga Crne Gore.

Provjeru podsistema iz stava 1 ovog člana sprovodi imenovano tijelo na način propisan članom 20 ovog zakona.

Do imenovanja tijela za ocjenjivanje usaglašenosti, poslove imenovanog tijela iz ovog člana obavljaće Organ uprave.

Dozvola za korišćenje vozila koja nijesu usaglašena sa TSI

Član 30

Dozvolu za korišćenje vozila koja se registruju u Crnoj Gori, a nijesu usaglašena sa svim relevantnim TSI važećim u trenutku njihovog puštanja u rad, ili se na njih primjenjuju odredbe člana 13 st. 2 i 3 ovog zakona ili gdje značajan dio osnovnih zahtjeva nije naveden u jednoj ili više TSI, izdaje Organ uprave na sljedeći način:

- 1) za tehničke aspekte obuhvaćene TSI, ako postoje, primjenjuje se postupak verifikacije propisan članom 20 ovog zakona;
- 2) za druge tehničke aspekte primjenjuju se nacionalni propisi prijavljeni u skladu sa članom 22 stav 5 ovog zakona i primjenjuje se postupak verifikacije propisan članom 20 ovog zakona.

Dozvola iz stava 1 ovog člana važi samo na mreži pruga Crne Gore.

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

Dodatna dozvola za korišćenje vozila koja nijesu usaglašena sa TSI

Član 31

Vozila koja su odobrena za korišćenje u drugim državama, a koja nijesu usaglašena sa TSI, moraju imati dodatnu dozvolu za korišćenje u Crnoj Gori.

Dodatnu dozvolu iz stava 1 ovog člana izdaje Organ uprave.

Podnosilac zahtjeva za izdavanje dozvole iz stava 1 ovog člana dostavlja Organu uprave tehničku dokumentaciju o vozilu zajedno sa podacima o planiranom korišćenju na mreži pruga Crne Gore.

Dokumentacija iz stava 3 ovog člana sadrži:

1) dokaze da je korišćenje vozila odobreno u drugoj državi zajedno sa spiskom dokumentacije primijenjene u postupku, da bi se pokazalo da vozilo zadovoljava važeće bezbjednosne zahtjeve, uključujući, po potrebi, informacije o korišćenim ili odobrenim odstupanjima;

2) tehničke podatke, program održavanja i eksploatacione karakteristike, što uključuje, u slučaju vozila opremljenih registrujućim uređajima, informacije o postupku prikupljanja podataka, sa omogućavanjem čitanja i procjene;

3) evidencije koje prikazuju istoriju održavanja vozila i, po potrebi, tehničke izmjene izvršene nakon dobijanja dozvole za korišćenje;

4) 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 kolosjeka i profile, maksimalnu dopuštenu masu po osovini i druga ograničenja mreže.

Parametre koje je potrebno provjeriti u vezi sa izdavanjem dodatne dozvole za korišćenje vozila koja nijesu usaglašena sa TSI i klasifikaciju nacionalnih propisa u vezi sa ovim parametrima, propisuje Ministarstvo.

Dokazi iz stava 4 tač. 1 i 2 ovog člana mogu se osporiti jedino ako Organ uprave dokaže postojanje značajnog rizika za bezbjednost.

Organ uprave može zahtjevati dodatne informacije, analize rizika ili sprovođenje ispitivanja na mreži kako bi se provjerilo da li je dokumentacija iz stava 4 tač. 3 i 4 ovog člana u skladu sa važećim nacionalnim željezničkim tehničkim propisima.

Organ uprave će, nakon konsultacije sa podnosiocem zahtjeva, odrediti obim i sadržinu dodatnih informacija, analize rizika i potrebnih ispitivanja.

Upravljač infrastrukture je dužan da, nakon konsultacije sa podnosiocem zahtjeva, obezbijedi izvršenje ispitivanja u roku od tri mjeseca od podnošenja zahteva.

Upravljač infrastrukture dostavlja Organu uprave izvještaj o sprovođenju ispitivanja iz stava 7 ovog člana.

Organ uprave odlučuje o izdavanju dozvole iz stava 1 ovog člana:

1) četiri mjeseca nakon dostavljanja dokumenata iz stava 4 ovog člana;

2) gdje je primjenjivo, dva mjeseca po podnošenju dodatnih informacija ili analize rizika ili rezultata eksploatacionog ispitivanja.

Ukoliko Organ uprave ne odluči o izdavanju dozvole iz stava 1 ovog člana, u roku iz stava 11 ovog člana, smatraće se da je vozilo dobilo dozvolu poslije tri mjeseca od isteka tog roka.

Vozilo iz stava 12 ovog člana može se koristiti samo na mreži koja je navedena u zahtjevu za izdavanje dozvole.

Izuzeci od izdavanja dodatne dozvole za korišćenje vozila

Član 32

Dodatna dozvola za korišćenje vozila ne izdaje se:

1) za vozila odobrena u drugim državama prije stupanja na snagu odgovarajućih TSI koja:

(1) nose oznaku RIC ili RIV,

(2) su odobrena za saobraćaj i obilježena u skladu sa važećim bilateralnim ili multilateralnim sporazumima između željezničkih prevoznika iz Crne Gore i željezničkih prevoznika iz drugih država;

2) za polovna vozila iz tačke 1 ovog člana koja se uvoze iz inostranstva.

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

5. Oduzimanje i suspenzija dozvole za korišćenje vozila

Član 33

Organ uprave oduzima dozvolu za korišćenje ukoliko se nadzorom nad sistemima za upravljanje bezbjednošću željezničkog prevoznika i upravljača ili po prijavi inspektora za željeznički saobraćaj utvrdi:

1) da željezničko vozilo više nije u skladu sa:

(1) TSI ili nacionalnim željezničkim tehničkim propisima;

(2) odobrenim odstupanjima u skladu sa članom 13 ovog zakona,

(3) propisima o konstrukciji ili opremi navedenim u RID-u;

2) da imalac nije ispunio zahtjev Organa uprave da ispravi nedostatke u propisanom roku;

3) da se ne poštuju uslovi ili ograničenja iz člana 24 stav 5 ovog zakona.

Organ uprave suspenduje dozvolu za korišćenje ukoliko se:

1) nadzorom nad sistemima za upravljanje bezbjednošću željezničkog prevoznika i upravljača ili po prijavi inspektora za željeznički saobraćaj utvrdi da se održavanje željezničkog vozila ne vrši u skladu sa dosijeom o održavanju, TSI, nacionalnim željezničkim tehničkim propisima, propisima o konstrukciji i opremi navedenim u RID-u ili ukoliko se ne poštuju propisani rokovi za održavanje;

2) u slučaju teškog oštećenja željezničkog vozila ne ispuni nalog Organa uprave za stavljanje vozila na uvid.

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

Rješenje 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 željezničko vozilo povučeno iz saobraćaja (kasacija vozila i sl.).

O povlačenju iz saobraćaja imalac vozila obavještava organa uprave bez odlaganja, a najkasnije u roku od osam dana od povlačenja.

6. Obnavljanje ili unapređenje strukturnog podsistema

Član 34

U slučaju obnove ili unapređenja strukturnog podsistema naručilac ili proizvođač dostavlja Organu uprave dokumentaciju koja sadrži opis projekta, a Organ uprave odlučuje, uzimajući u obzir Nacionalni plan implementacije TSI u Crnoj Gori, da li obim radova zahtjeva novu dozvolu za korišćenje strukturnog podsistema ili novu dozvolu korišćenje vozila.

Nova dozvola za korišćenje strukturnog podsistema potrebna je uvijek kada zbog predviđenih radova postoji opasnost od smanjenja ukupnog nivoa bezbjednosti tog podsistema, a Organ uprave odlučuje u kojoj mjeri je potrebno primijeniti TSI na predmetni podsistem.

U slučaju iz stava 1 ovog člana Organ uprave odlučuje najkasnije četiri mjeseca nakon što naručilac ili proizvođač dostavi zahtijevanu dokumentaciju.

U slučaju potrebe izdavanja nove dozvole za korišćenje, prilikom čijeg izdavanja se TSI ne primjenjuju u potpunosti, Organ uprave dostavlja informacije Evropskoj komisiji o:

1) razlozima zbog kojih TSI nijesu u potpunosti primijenjeni;

2) tehničkim karakteristikama primijenjenim umjesto TSI;

3) tijelima koja su u slučaju tih karakteristika nadležna za verifikaciju podsistema.

Nacionalni plan implementacije TSI u Crnoj Gori donosi Vlada u saradnji sa Organom uprave.

IV. REGISTRI ŽELJEZNIČKIH VOZILA I INFRASTRUKTURE Registar željezničkih vozila

Član 35

Vozila koja imaju dozvolu za korišćenje upisuju se u registar željezničkih vozila (u daljem tekstu: registar vozila), koji vodi Organ uprave.

Upis u registar vozila vrši se na osnovu zahtjeva imalaca vozila.

Ukoliko dođe do promjene podataka upisanih u registar vozila, imalac vozila dužan je da, u roku od osam dana od dana nastanka te promjene prijavi Organu uprave.

Specifikaciju i način vođenja registra željezničkih vozila propisuje OTIF.

Imalac vozila bez odlaganja, a najkasnije u roku od osam dana od nastanka promjene, prijavljuje Organu uprave sve izmjene podataka unijetih u registar željezničkih vozila, uništenje vozila ili svoju odluku o prestanku registracije vozila.

Za upis u registar iz stava 1 ovog člana plaća se taksa utvrđena zakonom kojim se uređuju administrativne takse.

Registar odobrenih tipova željezničkih vozila

Član 36

Organ uprave dostavlja Agenciji Evropske Unije za željeznice podatke o svim odobrenim tipovima vozila u Crnoj Gori radi unošenja u Evropski registar odobrenih tipova vozila.

Podaci iz stava 1 ovog člana, za svaki tip vozila, obuhvataju:

- 1) tehničke karakteristike tipa vozila, kako su definisane u odgovarajućim TSI;
- 2) naziv proizvođača;
- 3) datume, upućivanja i nazive država članica koje su naknadno izdale dozvole za taj tip vozila, uključujući sva ograničenja i oduzimanja.

Prilikom izdavanja, ažuriranja, suspenzije ili oduzimanja dozvole za tip vozila, Organ uprave o tome obavještava Agenciju kako bi mogla da ažurira registar.

Registar infrastrukture

Član 37

Registar infrastrukture (u daljem tekstu: RINF) sadrži glavne karakteristike fiksnih podсистema ili dijela podсистema infrastrukture, energija i kontrola, upravljanje i signalizacija – pružni dio.

RINF obezbjeđuje transparentnost svojstava željezničke mreže i omogućava:

- 1) projektovanje podсистema željeznička vozila, kroz utvrđivanje karakteristika infrastrukture za predviđeno korišćenje željezničkih vozila;
- 2) obezbjeđenje tehničke usklađenosti fiksnih podсистema i njihovih interfejsa s mrežom u koju je podсистem ugrađen;
- 3) praćenje napretka interoperabilnosti željezničke mreže;
- 4) utvrđivanje usklađenosti vozova sa prugama tako što željeznički prevoznici odabiraju vozila i sastavljaju vozove u skladu s tehničkim ograničenjima pruge na kojoj će voziti.

Organ uprave uspostavlja i vodi RINF, a upravljač infrastrukture je odgovoran za dostavljanje podataka Organu uprave i za njihovo ažuriranje.

Organ uprave propisuje specifikacije i format podataka RINF, arhitekturu informacionog sistema koji podržava RINF, korišćenje RINF i rokove za dostavljanje podataka za formiranje RINF.

Upravljač infrastrukture je odgovoran za dostavljanje podataka za RINF Organu uprave za željeznice i za njihovo ažuriranje.

Organ uprave dostavlja bazu podataka RINF Agenciji Evropske Unije za željeznice.

V. UPRAVLJANJE BEZBJEDNOŠĆU U ŽELJEZNIČKOM SAOBRAĆAJU

Poslovi nacionalnog tijela za bezbjednost

Član 38

Poslovi Organ uprave kao nacionalnog tijela za bezbjednost u oblasti željezničkog saobraćaja, obuhvataju:

- 1) izdavanje, produženje važenja, izmjene i oduzimanje sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom i sertifikata o bezbjednosti za prevoz, kao i provjeru da li se upravljači infrastrukture i željeznički prevoznici pridržavaju uslova utvrđenih u njima;
- 2) praćenje, unapređivanje, primjenu i razvoj bezbjednosti i regulatornog okvira za bezbjednost, kao i sistema nacionalnih propisa za bezbjednost;
- 3) vođenje registara propisanih ovim zakonom;
- 4) nadzor nad usaglašenošću činilaca interoperabilnosti sa osnovnim zahtjevima;
- 5) izdavanje dozvola za korišćenje strukturnih podsistema;
- 6) izdavanje dozvola za korišćenje novih i znatno izmijenjenih željezničkih vozila koja još nijesu obuhvaćena tehničkim specifikacijama interoperabilnosti;
- 7) druge poslove utvrđeni ovim zakonom i zakonom kojim se uređuje željeznica.

Organ uprave je u pogledu organizacije, pravne strukture i odlučivanja nezavisan od bilo kog željezničkog prevoznika, upravljača infrastrukture, podnosioca zahtjeva i naručioca.

Načela rada Organa uprave

Član 39

Organ uprave se u svom radu pridržava sljedećih načela:

- 1) obavlja svoje poslove na otvoren, nediskriminatoran i transparentan način, omogućava svim strankama da iskažu svoj stav i navodi razloge za svoje odluke;
- 2) odmah odgovara na molbe i zahtjeve i traži dostavljanje dodatnih informacija bez odlaganja i donosi odluke u roku propisanom ovim zakonom, nakon dostavljanja dodatnih informacija.
- 3) pri obavljanju poslova iz člana 38 ovog zakona, u svakom trenutku može da zatraži tehničku pomoć upravljača infrastrukture i željezničkih prevoznika ili drugih kvalifikovanih tijela;
- 4) u procesu izrade nacionalnog regulatornog okvira, konsultuje se sa svim uključenim licima i zainteresovanim stranama, uključujući u to upravljače infrastrukture, željezničke prevoznike, proizvođače, pružaoce usluga održavanja, korisnike i predstavnike zaposlenih;
- 5) sprovodi nadzore i provjere potrebne za izvršenje svojih poslova i ima pravo da izvrši uvid u sve relevantne dokumente, kao i u objekte, instalacije i opremu upravljača infrastrukture, željezničkih prevoznika i drugih privrednih subjekata kojima Organ uprave izdaje isprave propisane ovim zakonom.

Ovlašćena lica Organa uprave koja obavljaju poslove iz stava 1 tačka 5 ovog člana dužna su da posjeduju službenu legitimaciju, čiji obrazac popisuje Ministarstvo.

1. Garantovanje bezbjednosti u željezničkom saobraćaju

Član 40

Ministarstvo, Organ uprave, Komisija za istraživanje vanrednih događaja (u daljem tekstu: Komisija), upravljač infrastrukture i željeznički prevoznik, svako u skladu sa poslovima koje obavlja, obezbjeđuju:

- 1) da se bezbjednost željezničkog saobraćaja u željezničkom sistemu očuva, i tamo gdje je to izvodljivo, stalno unapređuje, pri čemu se prednost daje sprječavanju nesreća;
- 2) da se propisi za bezbjednost primenjuju transparentno i nediskriminatorno;
- 3) da se ubrzava razvoj jedinstvenog željezničkog sistema.

Upravljač infrastrukture i željeznički prevoznik odgovorni su za bezbjednu eksploataciju željezničkog sistema i kontrolu rizika povezanih sa njom, tako što sprovode potrebne mjere za kontrolu rizika, uz međusobnu saradnju, primjenjuju nacionalne propise i standarde za bezbjednost i uspostavljaju sisteme za upravljanje bezbjednošću, u skladu sa ovim zakonom.

Upravljač infrastrukture i željeznički prevoznik odgovorni su korisnicima, komitentima, zaposlenima i trećim licima za svoj dio sistema i njegovo bezbjedno funkcionisanje, uključujući u to snabdijevanje materijalom i ugovaranje usluga.

Odgovornost upravljača infrastrukture i željezničkog prevoznika iz stava 3 ovog člana ne oslobađa od odgovornosti proizvođače sastavnih djelova i činilaca interoperabilnosti pojedinih podsistema, lica zadužena za održavanje, imaoce vozila, davaoce drugih potrebnih usluga i naručioce, da su vozila, objekti i postrojenja, oprema, materijal i usluge usklađeni sa propisanim zahtjevima i uslovima za predviđenu upotrebu, tako da ih upravljač infrastrukture ili željeznički prevoznik mogu bezbjedno koristiti u željezničkom sistemu.

2. Zajednički pokazatelji bezbjednosti

Član 41

Zajednički pokazatelji bezbjednosti (u daljem tekstu: ZPB) su pokazatelji na osnovu kojih se vrši procjena nivoa bezbjednosti u željezničkom saobraćaju.

Da bi se omogućila procjena ostvarenosti zajedničkih ciljeva bezbjednosti i omogućilo praćenje opšteg razvoja bezbjednosti na željeznici, Organ uprave prikuplja informacije o ZPB putem godišnjih izvještaja o bezbjednosti upravljača infrastrukture i željezničkog prevoznika.

Upravljač infrastrukture i željeznički prevoznik dužni su da svake godine, najkasnije do 30. juna, dostave Organu uprave godišnji izvještaj o bezbjednosti za prethodnu kalendarsku godinu.

Godišnji izvještaj o bezbjednosti obuhvata:

- 1) informacije o ostvarivanju bezbjednosnih ciljeva i o rezultatima bezbjednosnih planova;
- 2) praćenje i analizu ZPB, u mjeri u kojoj je to relevantno za podnosioca izvještaja;
- 3) rezultate interne kontrole bezbjednosti;
- 4) podatke o nedostacima i kvarovima u odvijanju željezničkog saobraćaja i upravljanju infrastrukturom koji mogu biti od značaja za Organ uprave.

ZPB prema kojima upravljač infrastrukture i željeznički prevoznik sastavljaju izvještaj iz stava 2 ovog člana i zajedničke metode za izračunavanje ekonomskih posljedica nesreća, propisuje Ministarstvo.

Organ uprave objavljuje godišnji izvještaj o svojim aktivnostima za prethodnu godinu i dostavlja ga Ministarstvu najkasnije do 30. septembra tekuće godine.

Izveštaj sadrži podatke o:

- 1) razvoju stanja bezbjednosti na željeznici uključujući u to i prikupljene ZPB;
- 2) važnim promjenama u propisima i regulisanju bezbjednosti na željeznici;
- 3) unaprjeđenju postupka sertifikacije o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom i sertifikacije o bezbjednosti za prevoz;
- 4) rezultatima i iskustvima vezanim za nadzor nad upravljačem infrastrukture i željezničkim prevoznikom.

Izvještaj iz stava 6 ovog člana Organ uprave dostavlja i Agenciji Evropske Unije za željeznice (u daljem tekstu: Agencija) najkasnije do 30. septembra tekuće godine.

Ukoliko se nakon dostavljanja izvještaja iz stava 6 ovog člana otkriju nove činjenice ili greške, Organ uprave je dužan da pokazatelje koji se odnose na određenu godinu dopuni ili ispravi prvom prilikom, a najkasnije u sljedećem godišnjem izvještaju.

Ministarstvo bliže propisuje elemente izvještaja iz st. 3 i 6 ovog člana.

3. Zajedničke bezbjednosne metode

Član 42

Zajedničke bezbjednosne metode (u daljem tekstu: ZBM) propisuju način procjene nivoa bezbjednosti, ostvarenosti bezbjednosnih ciljeva i usaglašenosti sa drugim bezbjednosnim zahtjevima, putem definisanja:

- 1) ZBM za procjenu i ocjenu rizika i uslova koje treba da ispuni tijelo za ocjenu rizika;
- 2) ZBM za ocjenu usaglašenosti sa zahtjevima za dobijanje sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom i sertifikata o bezbjednosti za prevoz, koje obuhvataju:
 - (1) postupke za ocjenu ispunjenosti zahtjeva podnijetih od strane upravljača infrastrukture, odnosno željezničkih prevoznika, za izdavanje sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom, odnosno sertifikata o bezbjednosti za prevoz,
 - (2) kriterijume za ocjenu ispunjenosti zahtjeva za izdavanje sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom, odnosno sertifikata o bezbjednosti za prevoz,
 - (3) načela za vršenje nadzora nad usklađenošću sa zahtjevima koje mora da ispuni sistem za upravljanje bezbjednošću, nakon što je izdat sertifikat o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom, odnosno sertifikat o bezbjednosti za prevoz;
- 3) ZBM za nadzor bezbjednosnog učinka nakon izdavanja sertifikata o bezbjednosti za prevoz ili za upravljanje željezničkom infrastrukturom;
- 4) ZBM za praćenje efikasnosti upravljanja bezbjednošću u toku eksploatacije i održavanja željezničkog sistema.

ZBM iz stava 1 ovog člana propisuje Ministarstvo.

Shodno usvojenim i revidiranim ZBM donose se potrebne izmjene i dopune nacionalnih propisa za bezbjednost.

Upravljač infrastrukture i željeznički prevoznik dužni su da u godišnjem izveštaju iz člana 41 stav 3 ovog zakona opišu i svoja iskustva u vezi primjene ZBM iz stava 1 tač. 1 i 4 ovog člana.

Organ uprave će u svoj godišnji izvještaj iz člana 41 stav 6 ovog zakona uključiti i iskustva predlagača, željezničkog prevoznika i upravljača infrastrukture, kao i sopstvena iskustva u vezi primjene ZBM iz stava 1 ovog člana.

ZBM za procjenu i ocjenu rizika

Član 43

ZBM za procjenu i ocjenu rizika primjenjuje se u slučaju bilo kakve značajne promjene u željezničkom sistemu koja može imati uticaja na bezbjednost željezničkog saobraćaja.

Promjene iz stave 1 ovog člana mogu biti tehničke, eksploatacione ili organizacione prirode.

ZBM za procjenu i ocjenu rizika je sastavni dio sistema za upravljanje bezbjednošću upravljača infrastrukture i željezničkog prevoznika.

Predlagač značajne promjene može biti:

- 1) upravljač infrastrukture ili željeznički prevoznik, u okviru mjera iz člana 40 stav 2 ovog zakona;
- 2) naručilac ili proizvođač, kada podnose zahtjev za provjeru podsistema;
- 3) podnosilac zahtjeva za izdavanje dozvole za korišćenje vozila;
- 4) lice zaduženo za održavanje.

Predlagač značajne promjene sprovodi ZBM za procjenu i ocjenu rizika.

Nezavisnu ocjenu pravilne primjene ZBM za procjenu i ocjenu rizika i rezultata te primjene sprovode:

- 1) akreditovana tijela;
- 2) tijela priznata od Ministarstva:
 - (1) željeznički prevoznik,
 - (2) upravljač,

(3) lice zaduženo za održavanje,

(4) druge organizacije, njihovi djelovi ili pojedinci,

koji ispunjavaju uslove propisane ZBM iz člana 42 stav 1 tačka 1 ovog zakona.

Ministarstvo izdaje sertifikat o ispunjenosti uslova koje mora da ispuni tijelo za procjenu i ocjenu rizika iz stava 4 tačka 2 ovog člana.

Za izdavanje sertifikata iz stava 5 ovog člana plaća se taksa utvrđena zakonom kojim se uređuju administrativne takse.

Tijelo za ocjenu rizika iz stava 6 ovog člana izdaje predlagaču izveštaj o ocjeni bezbjednosti, na osnovu koga predlagač odlučuje o prihvatanju značajne promjene.

Izveštaji o ocjeni bezbjednosti izdati u državama članicama Evropske unije ili državama ugovornicama OTIF važe u Crnoj Gori pod sljedećim uslovima:

1) da je ocjena rizika izvršena u skladu sa ZBM za procjenu i ocjenu rizika;

2) da je primjenu metode iz tačke 1 ovog stava ocijenilo tijelo za ocjenu rizika;

3) da je značajna promjena u željezničkom sistemu prihvaćena od strane predlagača iz stava 3 ovog člana;

4) da će se dio željezničkog sistema koristiti u Crnoj Gori pod istim funkcionalnim, eksploatacionim, topografskim i klimatskim uslovima;

5) da su primijenjeni isti kriterijumi za prihvatanje rizika kao što se primjenjuju u Crnoj Gori.

Kontrola primjene ZBM za procjenu i ocjenu rizika čini sastavni dio periodične interne kontrole sistema za upravljanje bezbjednošću upravljača infrastrukture i željezničkog prevoznika.

ZBM za ocjenu usaglašenosti sa zahtjevima za dobijanje sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom i sertifikata o bezbjednosti za prevoz

Član 44

ZBM za ocjenu usaglašenosti sa zahtjevima za dobijanje sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom i sertifikata o bezbjednosti za prevoz primjenjuje Organ uprave u postupku izdavanja sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom i sertifikata o bezbjednosti za prevoz.

ZBM za nadzor bezbjednosnog učinka nakon izdavanja sertifikata o bezbjednosti za prevoz ili za upravljanje željezničkom infrastrukturom

Član 45

ZBM za nadzor bezbjednosnog učinka nakon izdavanja sertifikata o bezbjednosti za prevoz ili za upravljanje željezničkom infrastrukturom primjenjuje Organ uprave u cilju nadzora nad primjenom sistema za upravljanje bezbjednošću željezničkog prevoznika i upravljača infrastrukture nakon izdavanja sertifikata o bezbjednosti za prevoz ili sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom, kao i nadzora nad primjenom zajedničke bezbjednosne metode iz člana 46 ovog zakona od strane željezničkog prevoznika, upravljača infrastrukture i lica zaduženog za održavanje.

ZBM za praćenje efikasnosti upravljanja bezbjednošću u toku eksploatacije i održavanja željezničkog sistema

Član 46

ZBM za praćenje efikasnosti upravljanja bezbjednošću u toku eksploatacije i održavanja željezničkog sistema primjenjuju željeznički prevoznik i upravljač nakon dobijanja sertifikata o bezbjednosti za prevoz, odnosno sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom, kao i lice zaduženo za održavanje.

4. Zajednički bezbjednosni ciljevi

Član 47

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

ZBC utvrđuju najniži nivo bezbjednosti koji moraju dostići različiti djelovi željezničkog sistema i željeznički sistem u cjelini, 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.

Ministarstvo prijavljuje Evropskoj komisiji izmjene i dopune nacionalnih propisa za bezbjednost donijetih u cilju postizanja ZBC.

5. Prijavlivanje nacionalnih propisa za bezbjednost

Član 48

Organ uprave na svojoj internet stranici objavljuje nacionalne propise za bezbjednost kako bi isti bili na raspolaganju upravljaču infrastrukture, željezničkom prevozniku i podnosiocima zahtjeva za izdavanje sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom i sertifikata o bezbjednosti za prevoz.

Ministarstvo Evropskoj komisiji prijavljuje važeće nacionalne propise za bezbjednost:

- 1) u vezi sa postojećim nacionalnim bezbjednosnim ciljevima i bezbjednosnim metodama;
- 2) koji definišu zahtjeve za sisteme upravljanja bezbjednošću, kao i zahtjeve za sertifikat o bezbjednosti za prevoz;
- 3) koji određuju zahtjeve za puštanje u rad i održavanje novih i bitno izmijenjenih željezničkih vozila, koji još nijesu obuhvaćeni u TSI, s tim da prijava mora sadržati propise za razmjenu vozila između željezničkih prevoznika, sisteme registracije i zahtjeve u pogledu postupaka proba;
- 4) koji obuhvataju zajedničke operativne propise za željezničke mreže koje još nijesu obuhvaćene u TSI, što obuhvata i pravila u vezi sa sistemom signalizacije i vođenja saobraćaja;
- 5) koji definišu zahtjeve za dodatnim internim propisima koje moraju donijeti upravljač infrastrukture i željeznički prevoznik;
- 6) koji definišu zahtjeve za izvršne željezničke radnike, uključujući kriterijume izbora, zdravstvene sposobnosti i profesionalne kvalifikacije i izdavanje uvjerenja, ako nijesu obuhvaćeni u TSI;
- 7) koji uređuju istragu nesreća i nezgoda.

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

Evropska komisija se obavještava o svakoj izmjeni nacionalnih propisa za bezbjednost i o svakom novom nacionalnom propisu za bezbjednost koji se eventualno donosi, izuzev ako se propis u cjelini odnosi na sprovođenje TSI.

Ako se namjerava, po prihvatanju ZBC, izdavanje novog nacionalnog propisa za bezbjednost koji zahtijeva viši nivo bezbjednosti od ZBC ili izdavanje novog nacionalnog propisa za bezbjednost koji može uticati na rad željezničkih prevoznika iz drugih država na teritoriji Crne Gore, Ministarstvo će blagovremeno konsultovati sve zainteresovane strane.

Ministarstvo dostavlja nacрте tekstova nacionalnih propisa za bezbjednost u pripremi iz st. 2 i 4. ovog člana i razloge za njihovo donošenje Evropskoj Komisiji na ispitivanje.

Ako Evropska komisija obavijesti Crnu Goru da smatra da nacrt propisa za bezbjednost nije u skladu sa zajedničkim bezbjednosnim metodama ili bar sa ostvarivanjem ZBC, ili smatra da predstavlja sredstvo samovoljne diskriminacije ili prikrivenog ograničavanja prevoza željeznicom između država članica Evropske unije, onda se privremeno zaustavlja donošenje, početak važenja ili primjena propisa, dok se, u roku od šest mjeseci ne donese konačna odluka.

Ako Evropska komisija usvoji odgovarajuću odluku kojom utvrđuje da nacrt propisa za bezbjednost nije u skladu sa zajedničkim bezbjednosnim metodama, ili sa postizanjem bar ZBC, ili da predstavlja sredstvo samovoljne diskriminacije, ili prikrivenog ograničavanja prevoza između država članica Evropske unije u željezničkom saobraćaju, Ministarstvo preduzima sve što je potrebno da se ova odluka izvrši.

6. Sistem upravljanja bezbjednošću

Član 49

Upravljač infrastrukture i željeznički prevoznik dužni su da uspostave sistem za upravljanje bezbjednošću, koji ima za cilj da se bar dostignu ZBC za željeznički sistem u cjelini.

Sistem za upravljanje bezbjednošću mora biti usklađen sa prijavljenim nacionalnim propisima za bezbjednost i sa bezbjednosnim zahtjevima utvrđenim u TSI i moraju biti primijenjene odgovarajuće odredbe zajedničkih bezbjednosnih metoda.

Sistem za upravljanje bezbjednošću mora da ispuni zahtjeve i da sadrži elemente propisane ovim zakonom, koji su u skladu sa karakterom, obimom i vrstom djelatnosti koje se obavljaju u željezničkom saobraćaju.

Sistemom iz stava 2 ovog člana postiže se kontrola svih rizika povezanih sa djelatnošću upravljača infrastrukture ili željezničkog prevoznika, uključujući i pružanje usluga održavanja, snabdijevanje materijalom i angažovanje podizvođača, kao i rizika koji se javljaju usljed aktivnosti trećih lica.

Sistem za upravljanje bezbjednošću upravljača infrastrukture mora uzeti u obzir efekte djelatnosti različitih željezničkih prevoznika na mreži, pa u skladu sa tim mora sadržati odredbe koje omogućuju željezničkim prevoznicima obavljanje djelatnosti u skladu sa TSI i nacionalnim propisima za bezbjednost, kao i uslovima iz njihovih sertifikata o bezbjednosti za prevoz.

Sistem za upravljanje bezbjednošću upravljača infrastrukture mora uzeti u obzir i koordinaciju hitnih postupaka sa svim željezničkim prevoznicima u vanrednim situacijama.

Svi bitni djelovi sistema za upravljanje bezbjednošću moraju biti dokumentovani, a posebno mora biti opisana raspodjela odgovornosti u okviru organizacije upravljača infrastrukture ili željezničkog prevoznika, način obezbjeđenja kontrole od strane rukovodstva na različitim nivoima, uključivanje zaposlenih i njihovih predstavnika na svim nivoima i način obezbjeđenja kontinuiranog unapređivanja sistema za upravljanje bezbjednošću.

Osnovni elementi sistema za upravljanje bezbjednošću su:

1) politika bezbjednosti koju je odobrio direktor upravljača ili željezničkog prevoznika i koja je dostavljena svim zaposlenima;

2) kvalitativni i kvantitativni ciljevi upravljača ili željezničkog prevoznika u pogledu održavanja i unapređivanja bezbjednosti, kao i planovi i postupci za ostvarivanje tih ciljeva;

3) postupci za osiguravanje poštovanja standarda i drugih propisanih zahtjeva tokom čitavog vijeka upotrebe opreme i u eksploataciji i postupci za dostizanje postojećih, novih i izmijenjenih tehničkih i eksploatacionih standarda ili drugih propisanih zahtjeva utvrđenih u jednom od sljedećih dokumenata:

(1) TSI,

(2) nacionalnim propisima za bezbjednost,

(3) drugim relevantnim propisima,

(4) odlukama nadležnih organa;

4) postupci i metode za sprovođenje ocjene rizika i primjenu mjera kontrole rizika uvijek kada promjena u uslovima eksploatacije ili uvođenja novog proizvoda dovedu do novih rizika za infrastrukturu ili eksploataciju;

5) obezbjeđivanje programa obuke zaposlenih i održavanja stručne osposobljenosti zaposlenih, kao i odgovarajuće izvršavanje poslova;

6) praktična rješenja za obezbjeđivanje informisanosti u okviru organizacije i između organizacija koje posluju na istoj infrastrukturi;

7) postupci i obrasci za objavljivanje informacija o bezbjednosti i utvrđivanje postupka za kontrolu konfiguracije ključnih informacija o bezbjednosti;

8) postupci kojima se obezbjeđuje prijavljivanje, istraga i analiza nesreća, nezgoda, izbjegnutih nesreća i drugih opasnih događaja i preduzimanje potrebnih preventivnih mjera;

9) obezbjeđivanje planova za djelovanje, upozoravanje i informisanje u vanrednim situacijama, prethodno dogovorenih sa odgovarajućim državnim organima;

10) odredbe o periodičnoj internoj kontroli sistema za upravljanje bezbjednošću.

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

Akta upravljača infrastrukture iz stava 7 ovog člana, koja se odnose na postupke koje moraju sprovesti željeznički prevoznici, moraju biti dostupna svim zainteresovanim željezničkim prevoznicima koji saobraćaju na određenoj infrastrukturi.

Ministarstvo bliže propisuje elemente sistema za upravljanje bezbjednošću.

Nadzor nad sistemima za upravljanje bezbjednošću

Član 50

Organ uprave vrši nadzor nad sistemima za upravljanje bezbjednošću upravljača infrastrukture i željezničkog prevoznika, nakon izdavanja sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom i sertifikata o bezbjednosti za prevoz.

Nadzorom iz stava 1 ovog člana provjerava se da li upravljač infrastrukture i željeznički prevoznik primjenjuju svoj sistem upravljanja bezbjednošću i, po potrebi, nalaže se sprovođenje odgovarajućih mjera.

Protiv rješenja kojim se nalaže sprovođenje odgovarajućih mjera iz stava 2 ovog člana može se izjaviti žalba Ministarstvu.

Nadzor na licu mjesta, u smislu stava 1 ovog člana, vrše ovlašćena lica Organa uprave, najmanje jednom godišnje.

VI. SERTIFIKAT O BEZBJEDNOSTI ZA PREVOZ I SERTIFIKAT O BEZBJEDNOSTI ZA UPRAVLJANJE ŽELJEZNIČKOM INFRASTRUKTUROM

1. Sertifikat o bezbjednosti za prevoz

Pojam i sadržina

Član 51

Željeznički prevoznik mora da posjeduje sertifikat o bezbjednosti za prevoz da bi mu se dozvolilo pristup infrastrukturi.

Sertifikat o bezbjednosti za prevoz može da obuhvata cijelu mrežu ili njen određeni dio.

Sertifikat o bezbjednosti za prevoz predstavlja dokaz da je željeznički prevoznik uspostavio sistem za upravljanje bezbjednošću i da je u stanju da ispuni zahtjeve utvrđene u TSI, nacionalnim propisima za bezbjednost i drugim relevantnim propisima u cilju kontrole rizika i bezbjednog odvijanja saobraćaja na mreži.

Sertifikat o bezbjednosti za prevoz sastoji se od:

1) dijela A kojim se potvrđuje prihvatanje sistema za upravljanje bezbjednošću željezničkog prevoznika;

2) dijela B kojim se potvrđuje prihvatanje odredaba koje je željeznički prevoznik usvojio kako bi zadovoljio specifične zahtjeve propisane za bezbjedno obavljanje saobraćaja na odgovarajućoj mreži, u koje mogu biti uključeni primjena TSI, nacionalnih propisa za bezbjednost i internih propisa željezničkog prevoznika, prihvatanje sertifikata zaposlenih i dozvola za korišćenje željezničkih vozila koja koristi taj željeznički prevoznik.

Za izdavanje sertifikata o bezbjednosti za prevoz – dio B koji se odnosi na mrežu, podnosi se sljedeće:

1) dokumentacija željezničkog prevoznika o TSI ili djelovima TSI i, gdje je to relevantno, nacionalnim propisima za bezbjednost, internim i drugim propisima koji se primjenjuju na obavljanje saobraćaja, zaposlene i vozila, kao i kako se osigurava njihovo poštovanje u sistemu za upravljanje bezbjednošću;

2) dokumentacija željezničkog prevoznika o različitim kategorijama zaposlenih ili angažovanih po ugovoru za potrebe obavljanja saobraćaja, uključujući u to i dokaze da isti ispunjavaju uslove TSI ili nacionalnih propisa za bezbjednost i da posjeduju potrebne dozvole i sertifikate;

3) dokumentacija željezničkog prevoznika o različitim vrstama vozila koja se koriste za potrebe saobraćaja, uključujući i dokaze da sredstva ispunjavaju uslove TSI ili nacionalnih željezničkih tehničkih propisa i da posjeduju potrebne dozvole za korišćenje;

4) druga potrebna dokumentacija propisana aktom iz člana 52 stav 4 ovog zakona.

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

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

Izdavanje sertifikata o bezbjednosti za prevoz

Član 52

Organ uprave izdaje sertifikat o bezbjednosti za prevoz na propisanom obrascu i u formi rješenja.

Rok važenja sertifikata o bezbjednosti za prevoz je pet godina.

Sertifikat o bezbjednosti za prevoz obnavlja se i ažurira na zahtjev nosioca.

Ministarstvo bliže propisuje obrasce sertifikata o bezbjednosti za prevoz, numerisanje obrazaca sertifikata o bezbjednosti za prevoz u skladu sa evropskim identifikacionim brojem, obrazac za podnošenje zahtjeva za izdavanje sertifikata o bezbjednosti za prevoz i uputstvo za njegovo popunjavanje, kao i potrebnu dokumentaciju koja se prilaže uz zahtjev za izdavanje sertifikata o bezbjednosti za prevoz.

Obrasci sertifikata o bezbjednosti za prevoz izdaju se i na jednom od sljedećih jezika: engleski, francuski ili njemački.

Organ uprave može zahtijevati da odgovarajući dio sertifikata o bezbjednosti za prevoz bude revidiran poslije znatnih promjena u propisima kojima se uređuje bezbjednost u željezničkom saobraćaju.

Sertifikat o bezbjednosti za prevoz se u cjelini ili djelimično ažurira kad god se znatno izmjene vrsta ili obim poslovanja.

Nosilac sertifikata o bezbjednosti za prevoz bez odlaganja, a najkasnije u roku od osam dana od dana nastanka promjene, obavještava Organa uprave o svim većim promjenama u uslovima odgovarajućeg dijela sertifikata o bezbjednosti za prevoz, koje se odnose na elemente sistema upravljanja bezbjednošću.

Veća promjena je ona koja značajnije mijenja uslove na osnovu kojih je izdat sertifikat o bezbjednosti za prevoz (nova vrsta poslovanja, novi tip vozila, nova kategorija osoblja i dr.).

Za izdavanje sertifikata o bezbjednosti za prevoz, njegovo obnavljanje, revidiranje i ažuriranje plaća se taksa utvrđena zakonom kojim se uređuju administrativne takse.

Protiv rješenja o odbijanju izdavanja, obnavljanja, revidiranja ili ažuriranja sertifikata o bezbjednosti za prevoz može se izjaviti žalba Ministarstvu.

O izdatim sertifikatima o bezbjednosti za prevoz Organ uprave vodi evidenciju koja sadrži:

- 1) vrstu sertifikata;
- 2) naziv pravnog lica kome je sertifikat izdat;
- 3) vrstu usluge na koju se sertifikat odnosi;
- 4) datum izdavanja sertifikata.

Priznavanje stranog sertifikata i dodatni sertifikat

Član 53

Sertifikat o bezbjednosti za prevoz – dio A izdat željezničkom prevozniku u stranoj državi važi u Crnoj Gori na osnovu potvrđenih međunarodnih sporazuma ili ugovora.

Željeznički prevoznik iz stava 1 ovog člana, koji namjerava da pruža usluge željezničkog prevoza u Crnoj Gori, podnosi zahtjev Organu uprave za izdavanje dijela B sertifikata o bezbjednosti za prevoz.

Oduzimanje sertifikata o bezbjednosti za prevoz

Član 54

Ako Organ uprave utvrdi da nosilac sertifikata o bezbjednosti za prevoz više ne zadovoljava uslove za sertifikaciju, onda rješenjem oduzima dio A, dio B ili oba dijela sertifikata, navodeći razloge za svoju odluku.

Protiv rješenja o oduzimanju dijela A, dijela B, odnosno oba dijela sertifikata o bezbjednosti za prevoz može se izjaviti žalba Ministarstvu.

Kada Organ uprave oduzme dodatni sertifikat o bezbjednosti za prevoz, bez odlaganja o svojoj odluci obavještava tijelo kojem su povjereni poslovi vezani za bezbjednost na željeznici strane države koje je izdalo sertifikat o bezbjednosti za prevoz – dio A.

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

Organ uprave u roku od 30 dana obavještava Agenciju Evropske Unije za željeznice o sertifikatima o bezbjednosti za prevoz – dio A, koji su izdati, ažurirani, revidirani ili oduzeti.

U obavještenju iz stava 5 ovog člana Organ uprave obavezno navodi naziv i adresu željezničkog prevoznika, datum izdavanja, oblast primjene i važnost sertifikata o bezbjednosti za prevoz i, u slučaju oduzimanja, razloge za svoju odluku.

Sertifikat o bezbjednosti za prevoz industrijske odnosno lučke željeznice

Član 55

Imalac industrijske odnosno lučke željeznice mora da posjeduje sertifikat o bezbjednosti za prevoz kojim se potvrđuje prihvatanje odredaba koje je imalac industrijske odnosno lučke željeznice usvojio kako bi zadovoljio specifične zahtjeve propisane za bezbjedno odvijanje saobraćaja na industrijskoj odnosno lučkoj željeznici.

U zahtjeve iz stava 1 ovog člana mogu biti uključeni primjena TSI i nacionalnih propisa za bezbjednost i dozvole za korišćenje željezničkih vozila koja koristi imalac industrijske odnosno lučke željeznice.

U pogledu dokaza potrebnih za izdavanje sertifikata o bezbjednosti za prevoz industrijske odnosno lučke željeznice shodno se primjenjuju odredbe člana 51 stav 5 ovog zakona.

Na izdavanje i oduzimanje sertifikata o bezbjednosti za prevoz industrijske odnosno lučke željeznice shodno se primjenjuju odredbe čl. 52 i 54 ovog zakona.

2. Sertifikat o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom

Pojam i sadržina

Član 56

Upravljač infrastrukture mora da posjeduje sertifikat o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom.

Sertifikat o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom se sastoji od:

1) dijela kojim se potvrđuje prihvatanje sistema za upravljanje bezbjednošću upravljača infrastrukture i

2) dijela kojim se potvrđuje prihvatanje odredaba koje je upravljač infrastrukture usvojio da bi zadovoljio specifične zahtjeve potrebne za bezbjedno projektovanje, održavanje i eksploataciju infrastrukture.

Kao dokaz ispunjenosti uslova za izdavanje sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom iz stava 2 tačka 2 ovog člana podnosi se sljedeće:

1) dokumentacija upravljača infrastrukture o TSI ili djelovima TSI, nacionalnim propisima za bezbjednost, internim i drugim propisima koji se primjenjuju za eksploataciju i održavanje infrastrukture, zaposlene i vozila, kao i kako se putem sistema za upravljanje bezbjednošću osigurava njihovo poštovanje;

2) dokumentacija upravljača infrastrukture o različitim kategorijama zaposlenih ili angažovanih po ugovoru za potrebe eksploatacije i održavanja željezničke infrastrukture, uključujući u to i dokaze da isti ispunjavaju uslove TSI ili nacionalnih propisa za bezbjednost i da posjeduju potrebne dozvole i sertifikate;

3) dokumentacija upravljača infrastrukture o različitim vrstama vozila koja se koriste za potrebe održavanja infrastrukture, uključujući i dokaze da sredstva ispunjavaju uslove TSI ili nacionalnih željezničkih tehničkih propisa i da posjeduju potrebne dozvole za korišćenje;

4) druga potrebna dokumentacija propisana aktom iz člana 57 stav 8 ovog zakona.

U sertifikatu o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom navode se mreža ili djelovi mreža na koje se sertifikat odnosi.

Izdavanje sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom

Član 57

Sertifikat o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom izdaje Organ uprave na propisanom obrascu i u formi riješenja.

Protiv riješenja o odbijanju izdavanja sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom može se izjaviti žalba Ministarstvu.

Sertifikat o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom izdaje se na pet godina.

Sertifikat o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom obnavlja se na zahtjev nosioca.

Sertifikat o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom se u cjelini ili djelimično ažurira kada dođe do znatnih izmjena infrastrukture, signalizacije ili napajanja energijom ili načina eksploatacije i održavanja infrastrukture, o čemu nosilac tog sertifikata bez odlaganja obavještava Organ uprave najkasnije u roku od osam dana od dana nastanka promjene.

Organ uprave može zahtijevati da sertifikat o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom bude revidiran poslije značajnih promjena u regulatornom okviru za bezbjednost.

Za izdavanje sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom, njegovo obnavljanje, ažuriranje ili reviziju plaća se taksa utvrđena zakonom kojim se uređuju administrativne takse.

Ministarstvo bliže propisuje obrasce sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom, numerisanje obrazaca sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom u skladu sa evropskim identifikacionim brojem, obrazac za podnošenje zahtjeva za izdavanje sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom i uputstvo za njegovo popunjavanje i potrebnu dokumentaciju koja se prilaže uz zahtjev za izdavanje sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom.

O izdatim sertifikatima o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom Organ uprave vodi evidenciju koja sadrži:

1) vrstu sertifikata;

2) naziv pravnog lica kome je sertifikat izdat;

3) datum izdavanja sertifikata.

Protiv rješenja o odbijanju obnavljanja, revidiranja ili ažuriranja sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom može se izjaviti žalba Ministarstvu.

Oduzimanje sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom

Član 58

Ako Organ uprave utvrdi da nosilac sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom više ne zadovoljava uslove za izdavanje tog sertifikata, on ga oduzima rješenjem, navodeći razloge za svoju odluku.

Protiv rješenja o oduzimanju sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom može se izjaviti žalba Ministarstvu.

Organ uprave u roku od 30 dana obavještava Agenciju Evropske Unije za željeznice o sertifikatima o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom koji su izdati, obnovljeni, izmjenjeni, dopunjeni ili oduzeti.

U slučaju iz stave 3 ovog člana, Organ uprave navodi naziv i adresu upravljača infrastrukture, datum izdavanja, oblast primjene i važnost navedenog sertifikata i, u slučaju oduzimanja, razloge za svoju odluku.

Sertifikat o bezbjednosti za upravljanje infrastrukturom industrijske odnosno lučke željeznice

Član 59

Imalac industrijske odnosno lučke željeznice mora da posjeduje sertifikat o bezbjednosti za upravljanje infrastrukturom industrijske odnosno lučke željeznice.

Na sertifikate iz stava 1 ovog člana shodno se primjenjuju odredbe čl. 56 do 58 ovog zakona.

3. Postupanje po zahtjevu za izdavanje sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom i sertifikata o bezbjednosti za prevoz

Član 60

Organ uprave odlučuje o zahtjevu za izdavanje sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom i sertifikata o bezbjednosti za prevoz u roku od četiri mjeseca od podnošenja potrebne dokumentacije, kao i dopunskih informacija koje je tražio.

Ako se od podnosioca zahtjeva traži da podnese dopunske informacije, te informacije se podnose bez odlaganja.

Da bi se olakšalo osnivanje novih željezničkih prevoznika i podnošenje zahtjeva željezničkih prevoznika iz drugih država, Organ uprave objavljuje na svojoj internet stranici detaljna uputstva o pribavljanju sertifikata o bezbjednosti za prevoz i spisak svih uslova koje je potrebno ispuniti za izdavanje tog sertifikata, i podnosiocu zahtjeva stavlja na raspolaganje sva potrebna dokumenta.

Željezničkom prevozniku koji podnosi zahtjev za sertifikat o bezbjednosti za prevoz za usluge na definisanom ograničenom dijelu mreže daju se posebna uputstva i konkretno se ukazuje na propise koji važe za dio mreže o kojem je riječ.

Svi zahtjevi za sertifikat o bezbjednosti za prevoz podnose se na crnogorskom jeziku.

VII. PODSISTEM INFRASTRUKTURA

Tehnički uslovi

Član 61

Podsistem infrastruktura čine gornji stroj (kolosjeci, skretnice i druge složene kolosječne konstrukcije, profili i dr.) i donji stroj (zemljani trup, mostovi, propusti, tuneli, peroni, područja pristupa i dr.) željezničke pruge koji ispunjava sljedeće tehničke uslove:

- 1) širina kolosjeka iznosi 1435 mm, s tim što ne može biti manja od 1430 mm niti veća od 1470 mm, uključujući i proširenje kolosjeka u krivini;
- 2) poluprečnik krivine na otvorenoj pruzi iznosi najmanje 300 m, a na glavnom prolaznom kolosjeku u željezničkoj 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 stanici iznosi najviše: za stanicu u pravcu do 1 ‰, a za stanicu u krivini do 2,5 ‰;
- 5) razmak između osa kolosjeka u službenom mjestu mora biti toliki da između slobodnih profila tih kolosjeka postoji potreban prostor za bezbjedno kretanje putnika i drugih lica i za postavljanje postrojenja, naprava i stubova za signale, električnu kontaktnu mrežu, osvjetljenje i sl;
- 6) razmak između osa kolosjeka u službenom mjestu iznosi najmanje 4,75 m, a razmak kolosjeka između kojih se postavljaju peroni visine 0,55 m, računajući od gornje ivice šine, iznosi najmanje 6 m;
- 7) razmak između osa kolosjeka na otvorenoj pruzi kod dvokolosječnih i paralelnih pruga iznosi najmanje 4 m;
- 8) dozvoljena masa na magistralnim prugama iznosi najmanje 22,5 t po osovini i 8,0 t po dužnom metru, a na regionalnim, lokalnim i manipulativnim prugama 18,0 t po osovini i 6,4 t po dužnom metru;

Bliže tehničke uslove koje mora ispunjavati podsistem infrastruktura propisuje Ministarstvo.

Podjela pruga

Član 62

Željezničke pruge se prema namjeni, privrednom značaju, značaju koji imaju u međunarodnom i unutrašnjem željezničkom saobraćaju, načinu upravljanja i korišćenja željezničke infrastrukture, kao i planiranju njihovog razvoja, kategorišu na:

- 1) željezničke pruge od međunarodnog značaja;
- 2) željezničke pruge od regionalnog značaja.

Pruge iz stava 1 ovog člana, njihovu kategorizaciju, klasifikaciju i oznake utvrđuje Vlada Crne Gore (u daljem tekstu: Vlada).

Gradnja u pružnom pojasu

Član 63

U pružnom pojasu mogu se graditi samo željeznički objekti i postrojenja.

Izuzetno od stava 1 ovog člana, u pružnom pojasu mogu se, na osnovu saglasnosti Organa uprave koja se izdaje na osnovu prethodnog mišljenja upravljača infrastrukture, graditi objekti i postrojenja drugih privrednih društava koji služe za utovar i istovar robe na željeznici.

Instalacije

Član 64

Vodovodi, električni i telekomunikacioni vazdušni i podzemni vodovi i druge instalacije i uređaji od javnog interesa mogu se postavljati na željezničko područje i ukrštati sa željezničkom prugom, odnosno izvoditi paralelno sa željezničkom prugom na željezničkom području i van željezničkog područja, pod uslovom da se njihovim postavljanjem, izvođenjem ili korišćenjem ne ugrožava bezbjednost željezničkog saobraćaja i ne ometa odvijanje i razvoj željezničkog saobraćaja.

Postavljanje instalacija i uređaja iz stava 1 ovog člana na željezničkom području vrši se na osnovu saglasnosti Organa uprave, koja se izdaje na osnovu prethodnog mišljenja upravljača infrastrukture.

Prostor za putnike, pristup do vozova i službenih mjesta

Član 65

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

Prostori, saobraćajnice i mjesta namijenjena za prijem, zadržavanje i otpremljanje putnika, prtljaga i pošiljki u željezničkom saobraćaju moraju biti uređeni tako da garantuju bezbjednost putnika i drugih lica i drumskih vozila.

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

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

Odvajanje željezničkih pruga

Član 66

Željeznička pruga, pruga industrijske željeznice, industrijski kolosjek i lučka željeznica se po pravilu odvaja ili ukršta sa drugom željezničkom prugom samo u službenom mjestu.

Izuzetno od stava 1 ovog člana, ako se željeznička pruga, pruga industrijske željeznice, industrijski kolosjek ili lučka željeznica odvaja na otvorenoj pruzi, odvojna skretnica mora da ima zaštitni kolosjek i mora da bude osigurana zaštitnim signalima koji se predsignalisu.

Signali moraju biti zavisni od položaja skretnice, koja se kontroliše iz susjednog posjednutog službenog mjesta na željezničkoj pruzi.

Ukoliko signali nijesu u skladu sa stavom 3 ovog člana, najveća brzina vozova preko skretnice ne smije da bude veća od 50 km/h, a odvojna skretnica mora biti posjednuta za vrijeme odvijanja saobraćaja preko te skretnice ka pruzi industrijske željeznice, lučke željeznice ili industrijskom kolosjeku i obratno.

Mjere bezbjednosti pri izvođenju radova na željezničkoj pruzi

Član 67

Prije započinjanja radova na željezničkoj pruzi, kao i za vrijeme održavanja željezničkih pruga moraju se preduzimati mjere za bezbjedno odvijanje saobraćaja i sigurnost radnika koji izvode te radove.

Upravljač infrastrukture i izvođač radova na održavanju željezničke pruge dužni su da prije početka radova obezbijede mjesto na kome se izvode radovi.

Lica iz stava 2 ovog člana dužna su da, po završetku radova, sa željezničke pruge uklone ostatke materijala, sredstva rada, signale i signalne oznake i druge predmete koji su postavljeni prilikom izvođenja radova.

Mjere iz stava 1 ovog člana propisuje Ministarstvo.

Održavanje željezničkih pruga

Član 68

Upravljač infrastrukture je dužan da održava gornji i donji stroj željezničkih pruga u stanju koje osigurava bezbjedan i uredan željeznički saobraćaj.

Način i rokove održavanja gornjeg i donjeg stroja željezničkih pruga iz stava 1 ovog člana propisuje Ministarstvo.

Poslove održavanja gornjeg i donjeg stroja željezničkih pruga iz stava 1 ovog člana, može obavljati upravljač infrastrukture ili drugi privredni subjekat koji je registrovan u Crnoj Gori i koji ispunjava uslove koji se odnose na stručnost, tehničku opremljenost i pokrivenost za građansku odgovornost.

Ministarstvo bliže propisuje uslove iz stava 3 ovog člana.

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

Protiv rješenja o odbijanju izdavanja sertifikata o ispunjenosti uslova za održavanje gornjeg i donjeg stroja željezničkih pruga može se izjaviti žalba Ministarstvu.

Za izdavanje sertifikata iz stava 5 ovog člana plaća se taksa utvrđena zakonom kojim se uređuju administrativne takse.

O izdatim sertifikatima iz stava 5 ovog člana Organ uprave vodi evidenciju koja sadrži:

- 1) naziv pravnog lica kome je izdat sertifikat;
- 2) vrstu radova na održavanju na koje se sertifikat odnosi;
- 3) datum izdavanja sertifikata.

Organ uprave je dužan da nakon izdavanja sertifikata iz stava 5 ovog člana vrši periodične provjere da li nosilac sertifikata i dalje ispunjava uslove iz stava 3 ovog člana.

Ako Organ uprave provjerom iz stava 9 ovog člana utvrdi da nosilac sertifikata iz stava 5 ovog člana više ne zadovoljava uslove za sertifikaciju, rješenjem oduzima sertifikat, navodeći razloge za svoju odluku.

Protiv rješenja o oduzimanju sertifikata iz stava 5 ovog člana može se izjaviti žalba Ministarstvu.

VIII. PODSISTEM ENERGIJA

Tehnički uslovi

Član 69

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

Elektrifikacija željezničkih pruga koje su dio javne željezničke infrastrukture vrši se primjenom monofaznog sistema 25 kV, 50 Hz.

Bliže tehničke uslove koje mora ispunjavati podsistem energija, propisuje Ministarstvo.

Mjere bezbjednosti na elektrificiranim prugama

Član 70

Za elektrificirane pruge, gdje postoji opasnost povreda od previsokog napona, upravljač infrastrukture definiše izvore opasnosti, zabrane, izuzetna dopuštanja, zajedničke odredbe o bezbjednom radu, posebne mjere bezbjednosti pri radu na kontaktnoj mreži, posebne mjere bezbjednosti pri radu na željezničkoj pruzi i pružnim postrojenjima, posebne mjere bezbjednosti 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 djelovima tih postrojenja ili uređaja koji se nalaze u neposrednoj blizini kontaktne mreže moraju se sprovesti odgovarajuće mjere zaštite od štetnih električnih uticaja na pojedine uređaje ili njihove djelove.

Održavanje podsistema energija

Član 71

Podsistem energija mora se održavati u stanju koje osigurava bezbjedno odvijanje željezničkog saobraćaja i uredno obavljanje prevoza u željezničkom saobraćaju.

Način i rokove održavanja podsistema energija propisuje Ministarstvo.

Poslove održavanja podsistema energija iz stava 1 ovog člana, može obavljati upravljač infrastrukture ili drugi privredni subjekat koji je registrovan u Crnoj Gori i koji ispunjava uslove koji se odnose na stručnost, tehničku opremljenost i pokrivanje za građansku odgovornost.

Ministarstvo propisuje bliže uslove iz stava 3 ovog člana.

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

Protiv rješenja o odbijanju izdavanja sertifikata o ispunjenosti uslova za održavanje podsistema energija može se izjaviti žalba Ministarstvu.

Za izdavanje sertifikata iz stava 5 ovog člana plaća se taksa utvrđena zakonom kojim se uređuju administrativne takse.

O izdatim sertifikatima iz stava 5 ovog člana Organ uprave vodi evidenciju koja sadrži:

- 1) naziv pravnog lica kome je izdat sertifikat;
- 2) vrstu radova na održavanju na koje se sertifikat odnosi;
- 3) datum izdavanja sertifikata.

Organ uprave je dužan da nakon izdavanja sertifikata iz stava 5 ovog člana vrši periodične provjere da li nosilac sertifikata i dalje ispunjava uslove iz stava 3 ovog člana.

Ako Organ uprave provjerom iz stava 9 ovog člana utvrdi da nosilac sertifikata iz stava 5 ovog člana više ne zadovoljava uslove za sertifikaciju, on riješenjem oduzima sertifikat, navodeći razloge za svoju odluku.

Protiv rješenja o oduzimanju sertifikata iz stava 5 ovog člana može se izjaviti žalba Ministarstvu.

IX. PODSISTEM KONTROLA, UPRAVLJANJE I SIGNALIZACIJA

1. Signalno-sigurnosni uređaji

Tehnički uslovi

Član 72

Službena mjesta iz kojih se vrši upravljanje i regulisanje željezničkog saobraćaja (željezničke stanice, ukrsnice i rasputnice) na željezničkoj pruzi, u zavisnosti od maksimalne brzine kretanja voza, moraju biti opremljena signalno-sigurnosnim uređajima i postrojenjima, i to:

1) za brzinu kretanja voza na željezničkim prugama preko skretničkog područja od 50 do 100 km/h ulaznim signalima i predsignalima:

- ulazni signali moraju da budu 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;

2) za brzinu kretanja voza od 100 do 160 km/h ulaznim signalima i predsignalima i izlaznim signalima:

- ulaznim signalima i predsignalima i izlaznim signalima koji su u tehnički uslovljenoj zavisnosti od puta vožnje da se mogu postaviti u položaj koji dozvoljava dalju vožnju samo po prethodno obezbijeđenom putu vožnje i ako je pruga slobodna u smjeru kretanja voza do narednog ulaznog ili prostornog signala;

- izlazni signali susjednih službenih mjesta na jednokolosjećnoj pruzi moraju da budu u međusobno tehničkoj uslovljenoj zavisnosti da se mogu postaviti u položaj koji dozvoljava vožnju samo u jednom smjeru;

3) za brzinu kretanja voza od 100 do 160 km/h kod ulaznih i izlaznih signala u željezničkim stanicama, prostornih i zaštitnih signala - pružnim auto-stop uređajima;

4) za brzinu kretanja voza veću od 160 km/h evropskim sistemom za upravljanje željezničkim saobraćajem (ERTMS).

Ako se željeznička pruga koja nema ugrađene pružne auto-stop uređaje priključuje na prugu sa ugrađenim auto-stop uređajima, ulazni signali i predsignali priključne pruge u željezničkoj stanici ili u drugom službenom mjestu (ukrsnici ili rasputnici) priključenja moraju da budu opremljeni pružnim auto-stop uređajima ili zaštitnom skretnicom u putu vožnje.

Ministarstvo propisuje bliže tehničke uslove za signalno-sigurnosne uređaje.

Održavanje signalno-sigurnosnih uređaja

Član 73

Signalno-sigurnosni uređaji moraju se održavati u stanju koje osigurava bezbjedan i uredan željeznički saobraćaj.

Ministarstvo propisuje način i rokove održavanja signalno-sigurnosnih uređaja.

Poslove održavanja signalno-sigurnosnih uređaja iz stava 1 ovog člana može obavljati upravljač infrastrukture ili drugi privredni subjekt koji je registrovan u Crnoj Gori i koji ispunjava uslove koji se odnose na stručnost, tehničku opremljenost i pokriće za građansku odgovornost.

Ministarstvo propisuje bliže uslove iz stava 3 ovog člana.

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

Protiv rješenja o odbijanju izdavanja sertifikata o ispunjenosti uslova za održavanje signalno-sigurnosnih uređaja može se izjaviti žalba Ministarstvu.

Za izdavanje sertifikata iz stava 5 ovog člana plaća se taksa utvrđena se zakonom kojim se uređuju administrativne takse.

O izdatim sertifikatima iz stava 5 ovog člana Organ uprave vodi evidenciju koja sadrži:

- 1) naziv pravnog lica kome je izdat sertifikat;
- 2) vrstu signalno-sigurnosnih uređaja na koje se sertifikat odnosi;
- 3) datum izdavanja sertifikata.

Organ uprave je dužan da nakon izdavanja sertifikata iz stava 5 ovog člana vrši periodične provjere da li nosilac sertifikata i dalje ispunjava uslove iz stava 3 ovog člana.

Ako Organ uprave provjerom iz stava 9 ovog člana utvrdi da nosilac sertifikata iz stava 5 ovog člana više ne zadovoljava uslove za sertifikaciju, rješenjem oduzima sertifikat, navodeći razloge za svoju odluku.

Protiv rješenja o oduzimanju sertifikata iz stava 5 ovog člana može se izjaviti žalba Ministarstvu.

Signali, signalne oznake i oznake na pruzi

Član 74

Željezničke pruge opremaju se propisanim signalima, signalnim oznakama kojima se željeznički radnici i druga lica upozoravaju na opasnost, stavljaju im se do znanja naređenja, ograničenja, zabrane i upozorenja kojih se moraju pridržavati i daju neophodna obavještenja za bezbjedno odvijanje željezničkog saobraćaja i njihovu ličnu bezbjednost.

Željeznički 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 željeznički radnici i druga lica na koja se odnose mogu na vrijeme i lako uočiti danju, noću i pri smanjenoj vidljivosti.

Ako je značenje signalnog znaka nejasno, željeznički radnici i druga lica na koja se signalni znak odnosi postupaju kao da taj signalni znak ima ono značenje koje obezbjeđuje veći nivo bezbjednosti u željezničkom saobraćaju.

Signalima i signalnim oznakama označavaju se i opasnosti privremenog karaktera, naročito one koje nastanu uslijed iznenadnog oštećenja pruge i privremena ograničenja i zabrane u saobraćaju, s tim što se ti signali i signalne oznake moraju ukloniti čim prestanu razlozi zbog kojih su bili postavljeni.

Vrste signala, signalnih oznaka i oznaka na pruzi, njihovo značenje, oblik, boju, najmanju daljinu vidljivosti, mjesta njihove ugradnje, odnosno postavljanja, način njihove upotrebe i postupanja željezničkih radnika u vezi sa pokazivanjem signalnih znakova propisuje Ministarstvo.

2. Željeznička telekomunikaciona mreža

Tehnički uslovi

Član 75

Željeznička telekomunikaciona mreža je skup telekomunikacionih sistema i uređaja povezanih u tehnološku cjelinu u pogledu funkcionisanja i korišćenja.

Željezničke pruge na kojima je brzina kretanja voza od 100 do 160 km/h moraju da budu opremljene pružnim uređajima kod kojih se uspostavlja radio-veza između osoblja vučnog vozila i osoblja dispečerskog centra.

Ministarstvo propisuje bliže tehničke uslove za željezničku telekomunikacionu mrežu.

Održavanje željezničke telekomunikacione mreže

Član 76

Željeznička telekomunikaciona mreža mora se održavati u stanju koje osigurava bezbjedno odvijanje željezničkog saobraćaja i uredno obavljanje prevoza u željezničkom saobraćaju.

Ministarstvo propisuje način i rokove održavanja željezničke telekomunikacione mreže.

Poslove održavanja željezničke telekomunikacione mreže može obavljati upravljač infrastrukture ili drugi privredni subjekt koji je registrovan u Crnoj Gori i koji ispunjava uslove koji se odnose na stručnost, tehničku opremljenost i pokriće za građansku odgovornost.

Ministarstvo propisuje bliže uslove iz stava 3 ovog člana.

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

Protiv rješenja o odbijanju izdavanja sertifikata o ispunjenosti uslova za održavanje telekomunikacione mreže može se izjaviti žalba Ministarstvu.

Za izdavanje sertifikata iz stava 5 ovog člana plaća se taksa utvrđena zakonom kojim se uređuju administrativne takse.

O izdatim sertifikatima iz stava 5 ovog člana Organ uprave vodi evidenciju koja sadrži:

- 1) naziv pravnog lica kome je izdat sertifikat;
- 2) vrstu telekomunikacionih uređaja na koje se sertifikat odnosi;
- 3) datum izdavanja sertifikata.

Organ uprave je dužan da nakon izdavanja sertifikata iz stava 5 ovog člana vrši periodične provjere da li nosilac sertifikata i dalje ispunjava uslove iz stava 3 ovog člana.

Ako Organ uprave provjerom iz stava 9 ovog člana utvrdi da nosilac sertifikata iz stava 5 ovog člana više ne zadovoljava uslove za sertifikaciju, ona rešenjem oduzima sertifikat, navodeći razloge za svoju odluku.

Protiv rješenja o oduzimanju sertifikata iz stava 5 ovog člana može se izjaviti žalba Ministarstvu.

X. REGULISANJE I UPRAVLJANJE SAOBRAĆAJEM

Poslovni red stanice

Član 77

Tehnička opremljenost službenog mjesta, način vršenja službe željezničkih radnika, obaveze upravljača željezničke infrastrukture i željezničkih prevoznika, njihova međusobna saradnja u obavljanju saobraćaja, kao i poslovi koji prethode formiranju voza, odnosno slijede po rasformiranju voza i obavljanje drugih poslova u cilju očuvanja bezbjednosti i redovitosti željezničkog saobraćaja na području službenog mjesta utvrđuju se poslovnim redom stanice upravljača infrastrukture.

Željeznički prevoznici dužni su da upravljaču infrastrukture dostave podatke koji se odnose na zadatke željezničkih radnika zaposlenih kod tih prevoznika, kao i na objekte, prostorije i prostore na staničnom području koje koriste u obavljanju svojih zadataka.

Upravljač infrastrukture upoznaje željezničke prevoznike sa poslovnim redom stanice.

Red vožnje

Član 78

Saobraćaj putničkih i teretnih vozova obavlja se prema unaprijed utvrđenom redu vožnje.

Red vožnje u javnom prevozu putnika i robe i njegov period važenja unaprijed određuje upravljač infrastrukture.

Red vožnje iz stava 2 ovog člana mora biti usklađen sa redom vožnje u međunarodnom željezničkom saobraćaju.

Upravljač infrastrukture dužan je da obezbijedi uslove za odvijanje saobraćaja vozova prema utvrđenom redu vožnje i preduzme mjere za njegovu bezbjedno, uredno i nesmetano sprovođenje.

Red vožnje koji se odnosi na redovan prevoz putnika objavljuje se u štampanim medijima najmanje 15 dana prije njegovog stupanja na snagu.

Željeznički prevoznik mora se pridržavati utvrđenog i objavljenog reda vožnje i preduzimati mjere za njegovu izvršenje.

Način izrade, sadržaj i postupak objavljivanja reda vožnje propisuje Ministarstvo.

Poštovanje reda vožnje

Član 79

Red vožnje vozova za javni prevoz putnika ne može se ukinuti prije isteka roka važenja.

Izuzetno od stava 1 ovog člana, Ministarstvo može odobriti ukidanje reda vožnje voza za javni prevoz putnika i za vrijeme njegovog važenja, ako nastanu promjene zbog kojih red vožnje više ne odgovara potrebama korisnika prevoza ili ako nastupe okolnosti zbog kojih vozovi na određenoj željezničkoj pruzi ne mogu voziti duže od 30 dana.

Izostajanje pojedinih vozova u periodu kraćem od 30 dana zbog više sile ili vanrednih događaja, uklanjanja njihovih posljedica, neophodnih radova na održavanju željezničke pruge od kojih zavisi bezbjednost željezničkog saobraćaja ne smatra se ukidanjem reda vožnje.

Organizovanje prevoza autobusom umjesto prevoza vozom pod istim uslovima i po istom redu vožnje ne smatra se ukidanjem reda vožnje.

Sastav voza

Član 80

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

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

Odredba stava 2 ovog člana važi i za svaki drugi subjekat koji pokreće voz.

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

Za vršenje tehničko kolskog pregleda vozila i vozova u unutrašnjem i međunarodnom željezničkom saobraćaju, primjenjuju se odnosne odredbe Sporazuma RIC i Opšteg ugovora o korišćenju kola.

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

Brzina voza

Član 81

Na željezničkoj pruzi voz može saobraćati brzinom koja odgovara tehničkim karakteristikama željezničke pruge, postrojenja i uređaja, vozila uvrštenih u voz i kočnoj masi voza.

Brzina voza mora se prilagoditi propisanim brzinama na određenoj željezničkoj pruzi ili na dijelu te pruge, a maksimalna brzina voza ne smije se prekoračiti.

Pravila saobraćaja

Član 82

Tehničku opremljenost željezničke pruge od značaja za regulisanje saobraćaja, vrste službenih mjesta i njihovu ulogu u regulisanju saobraćaja, elemente poslovnog reda željezničke stanice, poslove i postupke željezničkih radnika u regulisanju željezničkog saobraćaja, organizaciju saobraćaja vozova, vrste vozova, sastavljanje vozova, opremu i propratne isprave vozova, manevrisanje, obavještanje voznog osoblja, posijedanje vozova u zavisnosti od tehničke opremljenosti željezničke pruge i vučnog vozila, brzina vozova, regulisanje saobraćaja u zavisnosti od tehničke opremljenosti željezničke pruge, prijem, otpremu i kretanje vozova i pružnih vozila, postupke u slučajevima smetnji i kvarova signalno-sigurnosnih i telekomunikacionih uređaja i u otežanim situacijama, mjere za obavljanje saobraćaja u toku zimskog perioda i druge uslove za bezbjedno odvijanje saobraćaja propisuje Ministarstvo.

Označavanje željezničkih vozila i označavanje vozova

Član 83

Željeznička vozila označavaju se brojevima, slovima i drugim oznakama natpisima.

Vozovi se označavaju brojevima.

Ministarstvo bliže propisuje način označavanja željezničkih vozila i vozova.

Opremanje i osvjetljavanje voza

Član 84

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

Bliže uslove, način ugradnje i upotrebe aparata iz stava 1 ovog člana propisuje Ministarstvo.

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

Evidencije o vozovima

Član 85

Željeznički 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 bezbjednost željezničkog saobraćaja.

Odredbe stava 1 ovog člana važe i za druge subjekte koji pokreću voz.

Upravljač vodi evidenciju o kretanju vozova na željezničkoj infrastrukturi kojom upravlja.

Vrstu, sadržinu i obrasce evidencija iz st. 1 i 3 ovog člana, način njihovog vođenja i rokove čuvanja, propisuje Ministarstvo.

Naročite pošiljke

Član 86

Prazna ili tovarena vozila moraju da u pogledu tovarnog profila, kodnih brojeva željezničkih pruga, najveće dozvoljene mase po osovini, dužnom metru i drugih parametara, ispunjavaju uslove za pruge na kojima saobraćaju.

Vozila koja ne ispunjavaju uslove iz stava 1 ovog člana smatraju se naročitim pošiljkama i mogu da se prevoze na željezničkim prugama pod posebnim uslovima koji omogućavaju bezbjedan željeznički saobraćaj i imaju odobrenje upravljača.

Uslove za saobraćaj vozila i odobrenje iz stava 2 ovog člana, za svaki konkretan slučaj, upravljač utvrđuje i izdaje u roku od 15 dana od dana podnošenja zahtjeva.

Za odobrenje iz stava 2 ovog člana plaća se naknada, koja je prihod upravljača infrastrukture.

Visinu naknade iz stava 4 ovog člana utvrđuje upravljač infrastrukture, uz saglasnost Organa uprave.

Vrste naročitih pošiljki, posebne uslove za prevoz naročitih pošiljki i postupak odobravanja prevoza naročitih pošiljki propisuje Ministarstvo.

XI. ŽELJEZNIČKA VOZILA

1. Tehnički uslovi za željeznička vozila

Član 87

Željeznička vozila na koja se primjenjuju nacionalni željeznički tehnički propisi, uređaji i oprema koji se ugrađuju na željeznička vozila, a koji su bitni za bezbjednost željezničkog saobraćaja, moraju ispunjavati tehničke uslove propisane ovim zakonom, crnogorskim i granskim standardima iz oblasti željezničkog saobraćaja i obavezujućim propisima UIC.

Željeznička vozila koja saobraćaju na prugama opremljenim automatskim pružnim blokom, uređajem međustanične zavisnosti ili telekomandom i na prugama koje su djelimično opremljene izolovanim odsjecima moraju imati masu po osovini 3,5 t ili veću, a električni otpor svih osovinskih sklopova, mjeren od obruča do obruča praznih kola, ne smije biti veći od $0,01\Omega$ za novogradnju i pri obnovi obručeva, a nakon izvršene periodične opravke obruča (bez mijenjanja obruča) ne veći od $0,1\Omega$.

Granične vrijednosti otpora osovinskih sklopova se mjere na osovini strujom maksimalnog napona od 0,8 do 2V i jačine 4-5A, kao i za sklopove sa mono-blok točkovima.

Željeznička vozila koja se koriste na prugama sa automatskim pružnim blokom i na prugama sa punktualnom kontrolom zauzetosti (brojačima osovina) moraju imati točkove od elektroprovodnog materijala minimalnih dimenzija:

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

Tehnički uslovi iz st. 2 i 4 ovog člana primjenjuju se i na željeznička vozila koja saobraćaju i na ostalim prugama na kojima se nalaze automatski uređaji putnih prelaza.

Opremanje željezničkih vozila kočnim uređajima

Član 88

Željeznička 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 namjenjena prevozu robe koje zahtijevaju naročite mjere opreznosti ili čijim se posebnim uređajima za smještaj roba mora pažljivo postupati, moraju biti opremljena ručnom, odnosno pritvrdnom kočnicom.

Vrste kočnica na vozilima, njihove djelove, natpise i oznake uređaja kočnica, način kočenja vozova i vozila, sastav vozova prema vrsti kočnica, način provjere ispravnosti kočnica, proračuna snage kočnica kod voza i obezbjeđenja od samopokretanja propisuje Ministarstvo.

Uređaji koji se ugrađuju na vozila

Član 89

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

Uređaji i oprema vučnih vozila

Član 90

Vučna vozila moraju da budu opremljena sljedećim uređajima i opremom, i to:

1) lokomotiva:

a) uređajem za upravljanje;

b) uređajem za kočenje;

c) vlačno-odbojnom opremom;

d) uređajem za kontrolu budnosti;

e) auto-stop uređajem na prugama koje su njime opremljene, osim u slučaju:

- produženja kretanja voza do prve moguće zamjene lokomotive u slučaju kvara auto-stop uređaja za vrijeme vožnje,

- dopreme lokomotive do depoa, odnosno radionice i sl;

f) brzinomjerom (tahograf);

g) uređajem za osvijetljavanje i davanje svjetlosnih signala;

h) uređajem za davanje zvučnih signala;

i) uređajem za radio vezu sa dispečerskim centrom kada saobraća na prugama opremljenim radio-dispečerskom vezom;

j) uređajem za brisanje čeonog stakla;

k) spoljašnjim ogledalima-retrovizorom ili bočnim pokretnim prozorom radi uočavanja kraja voza;

l) aparatom za početno gašenje požara;

m) priborom za prvu pomoć.

2) motorni voz i motorna kola, pored uređaja i opreme iz tačke 1 ovog stava, moraju da imaju

i:

a) uređaj za električno osvijetljenje prostora za putnike;

b) sanitarno-higijenske uređaje;

c) uređaje za prelaženje iz kola u kola;

d) uređaj za grijanje prostora za putnike.

Vučno vozilo za posebne namjene ne mora da ima uređaje i opremu iz stava 1 tačka 1 podtačke e) i i) ovog člana.

Vučno vozilo za posebne namjene koje se na sopstveni pogon kreće samo na mjestu izvođenja radova ne mora da bude opremljeno uređajem iz stava 1 tačka 1 podtačka d) ovog člana.

Ako se vučno vozilo za posebne namjene ne može kretati brzinom većom od 30 km/h, ne mora biti opremljeno uređajem iz stava 1 tačka 1 podtačka f) ovog člana.

Vučno vozilo koje se koristi za izvlačenje ili dostavu vučenih vozila na ili sa industrijskog kolosijeka uključujući i kretanje na području službenog mjesta u kome se priključuje industrijski kolosijek ne mora da bude opremljeno uređajima i opremom iz stava 1 tačka 1 podtačke d), e) i i) ovog člana.

Vučno vozilo koje se koristi samo na industrijskom kolosijeku ne mora da bude opremljeno uređajima i opremom iz stava 1 tačka 1 d), e), f) i i) ovog člana.

Uređaji i oprema putničkih kola

Član 91

Putnička kola moraju da budu opremljena sljedećim uređajima i opremom, i to:

1) uređajem za osvijetljenje;

2) uređajem za grijanje;

3) sanitarno-higijenskim uređajem;

4) uređajem za prelaženje iz kola u kola;

5) aparatom za početno gašenje požara.

2. Održavanje željezničkih vozila Lice zaduženo za održavanje

Član 92

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

Lice zaduženo za održavanje može da bude željeznički prevoznik, upravljač infrastrukture, imalac vozila ili drugo privredno društvo koje ispunjava uslove propisane ovim zakonom.

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

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

Pored odgovornosti željezničkog prevoznika i upravljača za bezbjedno 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 bezbjedno kretanje.

Lice zaduženo za održavanje obezbjeđuje da se vozila održavaju u skladu sa ovim zakonom, dosijeom o održavanju vozila i odredbama 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 radionicama za održavanje.

Sertifikacija lica zaduženog za održavanje teretnih kola

Član 93

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

Direkcija ili drugo akreditovano sertifikaciono tijelo iz Crne Gore, države ugovornice OTIF-a ili države Evropske unije izdaje sertifikat licu zaduženom za održavanje teretnih kola.

Sertifikat iz stava 2 ovog člana izdaje se sa rokom važenja ne dužim od pet godina.

Za izdavanje sertifikata iz stava 2 ovog člana plaća se taksa utvrđena zakonom kojim se uređuju administrativne takse.

Organ uprave vodi evidenciju o izdatim sertifikatima iz stava 2 ovog člana koja sadrži:

- 1) naziv pravnog lica kome je izdat sertifikat;
- 2) rok važenja sertifikata.

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

Organ uprave najmanje jednom godišnje, na izabranim geografski i funkcionalno reprezentativnim lokacijama, obavlja nadzor svih aktivnosti lica zaduženih za održavanje kojima je izdala sertifikat iz stava 2 ovog člana, kako bi provjerila da li ta lica još uvijek ispunjavaju zahtjeve na osnovu kojih im je izdat sertifikat.

Ukoliko Organ uprave utvrdi da lice zaduženo za održavanje ne ispunjava zahtjeve na osnovu kojih mu je izdat sertifikat, tada se zajedno sa licem zaduženim za održavanje dogovara o planu za poboljšanje njegovog rada, ograničava obim primjene sertifikata ili suspenduje sertifikat, u zavisnosti od stepena neusaglašenosti sa zahtjevima za dobijanje sertifikata.

U slučaju kontinuiranog neispunjavanja zahtjeva za sertifikaciju ili nesprovođenja plana za poboljšanje rada, Organ uprave rješenjem ograničava ili oduzima sertifikat, navodeći razloge za svoju odluku.

Održavanje vozila

Član 94

Vozila se moraju održavati u stanju koje osigurava bezbjedan željeznički saobraćaj.

Način i rokove održavanja vozila i njihovih djelova značajnih za bezbjedno odvijanje željezničkog saobraćaja, elemente dosijea o održavanju i upravljanje dosijeom o održavanju propisuje Ministarstvo.

Radionice za održavanje

Član 95

Uslove koje moraju ispunjavati radionice za održavanje vozila propisuje Ministarstvo.

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

Organ uprave dodjeljuje oznaku radionici u sertifikatu iz stava 2 ovog člana.

Protiv rješenja o odbijanju izdavanja sertifikata o ispunjenosti uslova za radionice za održavanje vozila može se izjaviti žalba Ministarstvu.

Za izdavanje sertifikata iz stava 2 ovog člana plaća se taksa utvrđena zakonom kojim se uređuju administrativne takse.

O izdatim sertifikatima iz stava 2 ovog člana Organ uprave vodi evidenciju koja sadrži:

- 1) naziv pravnog lica kome je izdat sertifikat;
- 2) serije željezničkih vozila na koje se sertifikat odnosi;
- 3) specijalizaciju radionica za održavanje podsistema, sklopova, uređaja i opreme od posebnog značaja za bezbjednost željezničkog saobraćaja;
- 4) datum izdavanja sertifikata.

Radionice za održavanje teretnih kola koje su sertifikovane u skladu sa propisom iz člana 93 stav 1 ovog zakona za funkciju izvršenja održavanja, ne moraju posjedovati i sertifikat iz stava 2 ovog člana.

Organ uprave je dužan da nakon izdavanja sertifikata iz stava 2 ovog člana vrši periodične provjere da li nosilac sertifikata i dalje ispunjava uslove iz stava 1 ovog člana.

Ako Organ uprave provjerom iz stava 8 ovog člana utvrdi da nosilac sertifikata iz stava 2 ovog člana više ne zadovoljava uslove za sertifikaciju, ona rješenjem oduzima sertifikat, navodeći razloge za svoju odluku.

Protiv rješenja o oduzimanju sertifikata iz stava 9 ovog člana može se izjaviti žalba Ministarstvu.

Tehnički pregled vozila

Član 96

Tehnički pregled vozila obavlja se po dobijanju dozvole za korišćenje vozila, a prije puštanja vozila u eksploataciju.

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

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

Protiv rješenja o odbijanju izdavanja sertifikata o ispunjenosti uslova za organizacije koje obavljaju tehnički pregled vozila može se izjaviti žalba Ministarstvu.

Za izdavanje sertifikata iz stava 3 ovog člana plaća se taksa utvrđena zakonom kojim se uređuju administrativne takse.

O izdatim sertifikatima iz stava 3 ovog člana Organ uprave vodi evidenciju koja sadrži:

- 1) naziv pravnog lica kome je izdat sertifikat;
- 2) vrste željezničkih vozila na koje se sertifikat odnosi;
- 3) datum izdavanja sertifikata.

Organ uprave je dužan da nakon izdavanja sertifikata iz stava 3 ovog člana vrši periodične provjere da li nosilac sertifikata i dalje ispunjava uslove iz stava 2 ovog člana.

Ako Organ uprave provjerom iz stava 7 ovog člana utvrdi da nosilac sertifikata iz stava 3 ovog člana više ne zadovoljava uslove za sertifikaciju, ona rješenjem oduzima sertifikat, navodeći razloge za svoju odluku.

Protiv rješenja o oduzimanju sertifikata iz stava 8 ovog člana može se izjaviti žalba Ministarstvu.

XII. GRANSKI STANDARDI IZ OBLASTI ŽELJEZNIČKOG SAOBRAĆAJA

Član 97

Granske standarde iz oblasti željezničkog saobraćaja donosi Institut za standardizaciju.

XIII. USLOVI KOJE MORAJU ISPUNJAVATI ŽELJEZNIČKI RADNICI

1. Opšti uslovi

Član 98

Željeznički radnici moraju imati propisanu stručnu spremu, moraju biti stručno osposobljeni za poslove i zadatke koje obavljaju u vršenju željezničkog saobraćaja, imati položen stručni ispit i ispunjavati posebne zdravstvene i druge uslove u skladu sa odredbama ovog zakona.

2. Uslovi koje u stručnom pogledu moraju ispunjavati željeznički radnici

Stručna sprema, stručno osposobljavanje i stručni ispit

Član 99

Stručna sprema iz člana 98 ovog zakona stiče se u obrazovnim ustanovama.

Željeznički radnici moraju biti stručno osposobljeni za poslove koje obavljaju u željezničkom saobraćaju.

Stručno osposobljavanje mora da bude u skladu sa bezbjednosnim zahtjevima utvrđenim u TSI i nacionalnim propisima o bezbjednosti.

Teoretsko i praktično stručno osposobljavanje željezničkih radnika vrši se u željezničkoj školi ili centru za stručno osposobljavanje.

Lice koje je završilo željezničku školu za određeno zanimanje željezničkog radnika, smatra se stručno osposobljenim u smislu ovog zakona.

Stručni ispit može da polaže samo lice koje je prethodno savladalo program teoretskog i praktičnog stručnog osposobljavanja za određenu vrstu zanimanja i koje se pripremiло za polaganje tog ispita prema utvrđenom programu za odnosnu vrstu zanimanja.

Stručni ispit polaže se u centru stručnog osposobljavanja ili kod poslodavca.

Potreban nivo stručne spreme, programe stručnog osposobljavanja, programe za polaganje stručnog ispita za radna mjesta željezničkih radnika, način obavljanja stručnog ispita željezničkih radnika, uslove koje mora da ispune članovi komisije za polaganje stručnih ispita, propisuje Ministarstvo.

Centri stručnog osposobljavanja

Član 100

Centar stručnog osposobljavanja može biti željeznički prevoznik, upravljač infrastrukture, vlasnik industrijske ili lučke željeznice, drugo pravno lice i preduzetnik koji ima:

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

Centar stručnog osposobljavanja pruža obuku na nepristrasan način u pogledu svih učesnika, kako licima koja su zaposlena kod osnivača centra stručnog osposobljavanja tako i drugim licima.

Centar stručnog osposobljavanja izdaje uvjerenje o sprovedenom teoretskom i praktičnom stručnom osposobljavanju.

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

Centru stručnog osposobljavanja koji ispuni uslove iz stava 4 ovog člana Organ uprave izdaje sertifikat, u formi rješenja, sa rokom važenja od pet godina.

Protiv rešenja o odbijanju izdavanja sertifikata za centre stručnog osposobljavanja može se izjaviti žalba Ministarstvu.

Za izdavanje sertifikata iz stava 5 ovog člana plaća se taksa utvrđena zakonom kojim se uređuju administrativne takse.

Postojeći centri za stručno obrazovanje određenih kategorija željezničkih radnika, osnovani u skladu sa drugim zakonom, smatraju se sertifikovanim centrima za stručno osposobljavanje u smislu ovog zakona s tim što se i na njih primenjuju odredbe člana 99 stav 8 i stava 3 ovog člana.

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

Evidencija o izdatim sertifikatima iz stava 5 ovog člana sadrži:

- 1) naziv pravnog lica kome je izdat sertifikat;
- 2) na koje kategorije željezničkih radnika se odnosi sertifikat;
- 3) datum izdavanja sertifikata.

Organ uprave je dužan da nakon izdavanja sertifikata iz stava 5 ovog člana vrši periodične provjere da li nosilac sertifikata i dalje ispunjava uslove iz stava 4 ovog člana.

Ako Organ uprave provjerom iz stava 11 ovog člana utvrdi da nosilac sertifikata iz stava 5 ovog člana više ne zadovoljava uslove za sertifikaciju, on rješenjem oduzima sertifikat, navodeći razloge za svoju odluku.

Riješenje o oduzimanju sertifikata iz stava 5 ovog člana konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.

Stručno osposobljavanje i stručni ispit mašinovođa

Član 101

Stručno osposobljavanje mašinovođa vrši se u centru stručnog osposobljavanja.

Stručno osposobljavanje obuhvata:

1) opšta stručna znanja potrebna za dobijanje licence za upravljanje vučnim vozilom iz člana 104 ovog zakona i

2) specifična stručna znanja vezana za poznavanje vozila i infrastrukture, potrebna za dobijanje sertifikata iz člana 106 ovog zakona.

Po završenom stručnom osposobljavanju polaže se teorijski ispit iz opštih stručnih znanja i teorijski pa praktični stručni ispit iz specifičnih stručnih znanja.

Lice koje je završilo željezničku školu za zanimanje mašinovođe, ne polaže ispit iz opštih stručnih znanja iz stava 2 tačka 1) ovog člana.

Za polaganje ispita iz stava 3 ovog člana ispitivače utvrđuju:

- 1) Organ uprave, za izdavanje licence za upravljanje vučnim vozilom i
- 2) poslodavac, za izdavanje sertifikata.

Ispite iz stava 3 ovog člana sprovode ispitivači.

Organizacija ispita mora da ispuni sledeće zahtjeve:

1) u slučaju da ispit sprovode dva ili više lica, jedan od njih je zadužen za kontrolu nepristrasnog sprovođenja ispita;

2) na praktičnom dijelu ispita na kome se provjerava sposobnost upravljanja vučnim vozilom, ispitivač mora posjedovati važeću licencu za upravljanje vučnim vozilom i važeći sertifikat za konkretno vučno vozilo i infrastrukturu na kojima se obavlja ispit; ukoliko to nije moguće ostvariti, u upravljačnici vučnog vozila mora se nalaziti mašinovođa sa važećim sertifikatom za konkretno vučno vozilo i infrastrukturu;

3) ispitivanje se sprovodi na transparentan način i mora trajati dovoljno dugo kako bi se potvrdilo, uz odgovarajuće dokumentovane dokaze, da je kandidat ispunio sve potrebne zahtjeve;

4) u slučaju da je ispitivač učestvovao u stručnom osposobljavanju kandidata za mašinovođu, ispit će voditi drugi ispitivač koji nije učestvovao u stručnom osposobljavanju kandidata za mašinovođu;

5) ispit se priprema tako što se posebna pažnja obraća na povjerljivost pitanja koja će se postavljati tokom ispita.

Ispiti iz stava 3 ovog člana organizuju se na način da se izbjegne svaki sukob interesa, ne dovodeći u pitanje mogućnost da ispitivač može pripadati poslodavcu koji izdaje sertifikat iz člana 106 ovog zakona.

Lice koje položi ispite iz stava 3 ovog člana smatraće se da ima položeni stručni ispit iz člana 98 ovog zakona.

Bliže uslove koje moraju da ispune ispitivači iz stava 6 ovog člana propisuje Ministarstvo.

Ispitivaču koji ispunjava uslove iz stava 10 ovog člana Organ uprave izdaje sertifikat, u formi rješenja, sa rokom važenja od pet godina.

Protiv rješenja o odbijanju izdavanja sertifikata može se izjaviti žalba Ministarstvu.

Za izdavanje sertifikata iz stava 11 ovog člana plaća se taksa utvrđena zakonom kojim se uređuju administrativne takse.

Organ uprave na svom sajtu objavljuje spisak sertifikovanih ispitivača.

Stručno usavršavanje i provjera stručne osposobljenosti

Član 102

Željeznički radnici moraju se stalno stručno usavršavati, a njihova stručna osposobljenost se mora redovno i vanredno provjeravati.

Stručno usavršavanje i provjeru stručne osposobljenosti željezničkih radnika izvodi poslodavac.

Redovna provjera stručne osposobljenosti željezničkih radnika mora se obavljati svake dvije godine i ona uključuje poznavanje važećih propisa, infrastrukture, vozila, uređaja i jezika u slučajevima propisanim ovim zakonom.

Vanredna provjera stručne osposobljenosti željezničkih radnika obavlja se:

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

Poslodavac ne može dozvoliti obavljanje poslova željezničkom radniku koji pri provjeri znanja nije pokazao zadovoljavajuću stručnu osposobljenost ili čija stručna osposobljenost za te poslove nije provjerena.

3. Uslovi za sticanje prava na upravljanje vučnim vozilom

Član 103

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

- 1) da je navršilo 18 godina života;
- 2) da posjeduje licencu za upravljanje vučnim vozilom i jedan ili više sertifikata;
- 3) da mu odlukom nadležnog organa nije zabranjeno da upravlja vučnim vozilom.

Izuzetno od odredbi stava 1 tačka 1) 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.

Licenca za upravljanje vučnim vozilom

Član 104

Licencu za upravljanje vučnim vozilom (u daljem tekstu: licenca) izdaje Organ uprave, na propisanom obrascu i u formi rješenja, ako lice koje je podnijelo zahtjev ispunjava sljedeće uslove:

- 1) da ima propisanu stručnu spremu;
- 2) da je psihički i fizički sposobno da upravlja vučnim vozilom;
- 3) da je položilo ispit iz opštih stručnih znanja.

Protiv rješenja o odbijanju izdavanja licence za upravljanje vučnim vozilom može se izjaviti žalba Ministarstvu.

Postupak izdavanja licence, obrazac licence, obrazac zahtjeva za izdavanje licence i potrebnu dokumentaciju koja se prilaže uz zahtjev, propisuje Ministarstvo.

Organ uprave objavljuje na svojoj internet stranici postupak za dobijanje licence.

Organ uprave odmah odgovara na zahtjeve za informacijama i bez odlaganja iznosi sve zahtjeve za dodatnim informacijama prilikom pripreme licenci.

Za izdavanje, obnavljanje, ažuriranje i izdavanje duplikata licence plaća se taksa utvrđena zakonom kojim se uređuju administrativne takse.

Organ uprave izdaje licencu najkasnije u roku od 30 dana po prijemu urednog zahtjeva za izdavanje licence iz stava 1 ovog člana.

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

Po isteku roka iz stava 8 ovog člana, na zahtjev lica iz stava 1 ovog člana, licenca se obnavlja na osnovu uvjerenja 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 108 stav 1 ovog zakona.

U slučaju promjene bilo kog podatka koji je sadržan u licenci ili propisa kojim se reguliše oblast željeznice, nosilac licence bez odlaganja podnosi zahtjev Organu uprave za ažuriranje dozvole.

Protiv rešenja o odbijanju obnavljanja i ažuriranja licence može se izjaviti žalba Ministarstvu.

U slučaju gubitka ili oštećenja licence, Organ uprave izdaje duplikat.

Licenca se izdaje u jednom originalu.

Svako umnožavanje dozvole, osim od strane Organa uprave kada se traži duplikat, zabranjeno je.

Licenca izdata u drugoj državi važi u Crnoj Gori na osnovu potvrđenih međunarodnih sporazuma.

Lice iz stava 1 ovog člana, u toku upravljanja vučnim vozilom, mora da ima kod sebe licencu i dužno je da je pokaže na zahtev ovlašćenog lica Organa uprave, lica za vršenje unutrašnjeg nadzora kod željezničkog prevoznika, glavnog istražitelja i inspektora za željeznički saobraćaj.

Suspenzija i oduzimanje licence

Član 105

Da bi licenca ostala važeća, nosilac dozvole dužan je da se podvrgava provjeri ispunjenosti zdravstvenih uslova na način propisan ovim zakonom.

Kopiju Uverenja o zdravstvenoj sposobnosti za rad željezničkog radnika poslije obavljenog zdravstvenog pregleda poslodavac bez odlaganja dostavlja Organu uprave.

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

Licenca 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.

Organ uprave obavještava nosioca dozvole i njegovog poslodavca o suspenziji ili oduzimanju licence i navodi postupak za ponovno dobijanje licence.

Protiv rešenja o suspenziji ili oduzimanju licence može se izjaviti žalba Ministarstvu.

Sertifikat

Član 106

Sertifikat izdaje poslodavac (željeznički prevoznik, upravljač, vlasnik industrijske odnosno lučke željeznice, vlasnik odnosno korisnik industrijskog kolosjeka) licu koje je:

- 1) položilo ispit u vezi poznavanja određene vrste vučnog vozila na koje se sertifikat odnosi;
- 2) položilo ispit u vezi poznavanja željezničke infrastrukture na koju se sertifikat odnosi;
- 3) poznaje jezik, u slučaju obavljanja poslova na željezničkoj infrastrukturi druge države, koji upravljač te države naznači;
- 4) ima licencu za upravljanje vučnim vozilom.

Sertifikatom se ovlašćuje lice iz stava 1 ovog člana da na određenim infrastrukturama upravlja određenim tipom vučnih vozila u jednoj ili više sljedećih kategorija:

- 1) kategorija A: manevarske lokomotive, vučna vozila radnih vozova, vučna vozila za posebne namjene 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 sertifikat za određeni dio željezničke infrastrukture u sljedećim slučajevima:

- 1) kada smetnje u odvijanju željezničkog saobraćaja ili izvođenje radova na održavanju željezničke pruge zahtijevaju kretanje vozova obilaznim prugama;
- 2) izuzetni jednokratni saobraćaj muzejskih vozova;
- 3) izuzetni jednokratni prevoz robe, uz saglasnost upravljača;
- 4) potrebe isporuke ili prezentacije novog voza ili vučnog vozila;
- 5) stručnog osposobljavanja ili polaganja stručnog ispita za upravljanje vučnim vozilom.

Željeznički prevoznik odlučuje o primjeni mogućnosti iz stava 3 ovog člana.

Upravljač infrastrukture i državni organi ne mogu nametnuti tu obavezu.

U slučajevima iz stava 3 ovog člana u upravljačnici vučnog vozila mora se nalaziti mašinovođa koji ima sertifikat za određeni dio željezničke infrastrukture, o čemu se unaprijed obavještava upravljač infrastrukture.

Poslodavac utvrđuje, u okviru svog sistema za upravljanje bezbjednošću, način izdavanja i ažuriranja sertifikata, rok važenja sertifikata, kao i postupak za podnošenje prigovora kojim se mašinovođama omogućava provjera odluke u vezi sa izdavanjem, ažuriranjem, suspenzijom ili oduzimanjem sertifikata. Na rješenje o prigovoru može se izjaviti žalba Organu uprave.

Žalba na odluku poslodavca kojom se odbija zahtjev za izdavanje ili ažuriranje sertifikata ili kojom se suspenduje ili oduzima sertifikat podnosi se Organu uprave, u roku od 30 dana od dana prijema odluke.

Ukoliko poslodavac ne donese odluku po zahtjevu za izdavanje ili ažuriranje sertifikata u roku od 30 dana od dana prijema zahtjeva sa potrebnom dokumentacijom, smatra se da je zahtjev odbijen, u kom slučaju se žalba Organu uprave može podnijeti u roku od narednih 30 dana.

Protiv rješenja Organa uprave kojim se odlučuje o žalbi iz stava 7 i 8 ovog člana može se izjaviti žalba Ministarstvu.

Original sertifikata pripada poslodavcu, koji je dužan da izda ovjerenu kopiju na zahtjev nosioca sertifikata.

Izgled i sadržinu obrasca sertifikata i ovjerene kopije sertifikata propisuje Ministarstvo.

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

Lice iz stava 1 ovog člana, u toku upravljanja vučnim vozilom mora da ima kod sebe sertifikat i dužno je da ga pokaže na zahtjev ovlašćenog lica Organa uprave, lica za vršenje unutrašnjeg nadzora kod željezničkog prevoznika, glavnog istražitelja i inspektora za željeznički saobraćaj.

Organ uprave vrši nadzor nad postupkom izdavanja sertifikata mašinovođama, vodeći računa o tome da stručno osposobljavanje i usavršavanje iz člana 101 ovog zakona ispunjava bezbjednosne zahtjeve utvrđene u TSI ili nacionalnim propisima o bezbjednosti.

Sertifikat izdat u drugoj državi važi u Crnoj Gori na osnovu potvrđenih međunarodnih ugovora.

Suspenzija i oduzimanje sertifikata

Član 107

Da bi sertifikat ostao važeći, nosilac sertifikata je dužan da:

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

Poslodavac potvrđuje upisom na sertifikatu i u registru propisanom članom 108 stav 3 tačka 1) ovog zakona da je mašinovođa na provjerama iz stava 1 ovog člana pokazao potrebno znanje.

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

Sertifikat 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 sertifikata ili ako nosilac i na ponovljenim provjerama iz stava 1 ovog člana ne pokaže potrebno znanje.

Izdavalac sertifikata bez odlaganja obavještava Organ uprave o svim suspendovanim ili oduzetim sertifikatima.

Ako Organ uprave, u okviru nadzora iz člana 106 stav 14 ovog zakona, utvrdi da nosilac sertifikata ne ispunjava propisane uslove, naložiće poslodavcu da izvrši dodatnu provjeru stručne osposobljenosti nosioca sertifikata ili da suspenduje sertifikat.

Poslodavac je obavezan da preduzme naložene mjere i da o tome obavjesti Organa uprave u roku od 30 dana od dana nalaganja mjera.

Nalog iz stava 6 ovog člana može da sadrži i zabranu rada mašinovođama tog poslodavca do dostave traženog obavještenja.

Registri i ocjena postupaka

Član 108

Organ uprave vodi i ažurira registar licenci 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.

Organ uprave, na zahtjev poslodavaca i nadležnih organa drugih država, u slučajevima kada mašinovođa obavlja posao na infrastrukturi drugih država, dostavlja informacije o statusu licenci.

Poslodavac je dužan da:

1) vodi i ažurira registar sertifikata koji su izdati, ažurirani, suspendovani, oduzeti ili prijavljeni kao izgubljeni, ukradeni ili uništeni, koji sadrži podatke iz sertifikata, kao i podatke o periodičnim provjerama zdravstvene sposobnosti i stručne osposobljenosti;

2) Organu uprave i drugim nadležnim državnim organima dostavi tražene podatke;

3) dostavlja informacije o podacima iz sertifikata na zahtjev nadležnih organa drugih država, kada pruža usluge u međunarodnom saobraćaju;

4) provjerava da li su licence njegovih mašinovođa važeće.

Mašinovođa ima pravo pristupa svojim podacima iz registara Organa uprave i poslodavca, kao i pravo da mu se na zahtjev, bez naknade, dostave ti podaci.

Ministarstvo bliže propisuje elemente registra iz stava 1 i registra iz stava 4 tačka 1) ovog člana.

Nezavisnu ocjenu postupaka za sticanje i provjeru stručnog znanja i osposobljenosti, kao i sistema za izdavanje licenci i sertifikata, sprovodi Ministarstvo u intervalu ne dužem od pet godina.

Nezavisnu ocjenu iz stava 6 ovog člana sprovodi kvalifikovano osoblje koje nije uključeno u aktivnosti koje se ocjenjuju.

Odredbe stava 6 ovog člana ne odnose se na aktivnosti koje su već obuhvaćene sistemima za upravljanje bezbjednošću koje su uspostavili željeznički prevoznici i upravljači željezničke infrastrukture u skladu sa ovim zakonom.

Rezultati nezavisnih ocjena uredno se dokumentuju i dostavljaju Organu uprave.

Ako je potrebno, preduzimaju se odgovarajuće mjere u cilju otklanjanja nedostataka uočenih tokom nezavisne ocjene.

U slučaju da aktivnosti povezane sa stručnim osposobljavanjem i ispitivanjem mašinovođa i ažuriranjem dozvola i dodatnih ovlaštenja nisu obuhvaćene sistemom upravljanja bezbjednošću, Organ uprave nadzire da se iste sprovode u skladu sa sistemom upravljanja kvalitetom.

Prestanak radnog odnosa

Član 109

Mašinovođa je dužan da o prestanku radnog odnosa kod poslodavca bez odlaganja obavjesti Organa uprave.

Poslije prestanka radnog odnosa licenca ostaje važeća, ukoliko mašinovođa ispunjava uslove iz člana 105 stav 1 ovog zakona.

Sertifikat prestaje da važi kada mašinovođa prestane radni odnos kod poslodavca.

U slučaju prestanka radnog odnosa poslodavac je dužan da mašinovođa izda ovjerenu kopiju sertifikata 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.

U slučaju dobrovoljnog prestanka radnog odnosa mašinovođe kod željezničkog prevoznika ili upravljača koji ga je osposobio, novi poslodavac dogovoriće se s prethodnim poslodavcem o naknadi za ulaganje u stručno osposobljavanje mašinovođe.

Odredbe st. 4 i 5 ovog člana shodno se primenjuju i na druge železničke radnike.

Nadzor nad mašinovodama

Član 110

Poslodavac provjerava važenje licence i sertifikata mašinovođe koga zapošljava ili angažuje po ugovoru.

Poslodavac uspostavlja sistem nadzora svojih mašinovođa.

Ako su rezultati nadzora takvi da dovode u pitanje sposobnost mašinovođe za obavljanje posla i nastavak važenja njegove licence ili sertifikata, poslodavac odmah preduzima potrebne mjere.

Ako mašinovođa smatra da njegovo zdravstveno stanje dovodi u pitanje njegovu sposobnost za obavljanje posla, on odmah o tome obavještava poslodavca.

Čim poslodavac sazna ili ga ljekar obavjesti o pogoršanju zdravstvenog stanja mašinovođe do te mjere da je njegova sposobnost za obavljanje posla dovedena u pitanje, on odmah preduzima potrebne mjere, uključujući upućivanje mašinovođe na vanredni zdravstveni pregled, i ako je potrebno, suspenduje ili oduzima sertifikat i ažurira podatke u registru iz člana 108 stav 3 tačka 1) ovog zakona.

Poslodavac obezbjeđuje da mašinovođe u toku obavljanja posla nisu pod uticajem bilo kojih sredstava koja bi mogla uticati na njihovu koncentraciju, pažnju ili ponašanje.

Poslodavac odmah obavještava Organa uprave o svim slučajevima nesposobnosti za rad mašinovođe koje traje duže od tri mjeseca.

4. Uslovi za sticanje prava na regulisanje željezničkog saobraćaja

Član 111

Pravo na regulisanje željezničkog saobraćaja može da stekne lice koje ispunjava sljedeće uslove:

- 1) da je navršilo 18 godina života;
- 2) da posjeduje dozvolu za regulisanje željezničkog saobraćaja;
- 3) da mu odlukom nadležnog organa nije zabranjeno da reguliše željeznički saobraćaj.

Izdavanje dozvole za regulisanje željezničkog saobraćaja

Član 112

Dozvolu za regulisanje željezničkog saobraćaja izdaje upravljač infrastrukture, ako lice koje je podnijelo zahtjev ispunjava sljedeće uslove:

- 1) da ima propisanu stručnu spremu;
- 2) da je psihički i fizički sposobno da reguliše željeznički saobraćaj;
- 3) da se praktično stručno osposobljavalo pod nadzorom lica koje je stručno osposobljeno za regulisanje željezničkog saobraćaja;
- 4) da je položilo stručni ispit za otpravnika vozova ili dispečera na telekomandi;

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

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

Lice iz stava 1 ovog člana u toku obavljanja poslova regulisanja željezničkog saobraćaja, mora da ima kod sebe dozvolu za regulisanje željezničkog saobraćaja i dužno je da je pokaže na zahtjev ovlašćenog lica Organa uprave, lica za vršenje unutrašnjeg nadzora kod upravljača infrastrukture, glavnog istražitelja i inspektora za željeznički saobraćaj.

Dozvola za regulisanje željezničkog saobraćaja izdaje se na obrascu čiji izgled i sadržinu propisuje Ministarstvo.

Upravljač infrastrukture vodi evidenciju o izdatim dozvolama za regulisanje željezničkog saobraćaja, koja sadrži:

- 1) broj dozvole;
- 2) ime i prezime nosioca dozvole;
- 3) radno mjesto nosioca dozvole;
- 4) datum izdavanja dozvole;
- 5) rok važenja dozvole;
- 6) produženje važenja dozvole.

5. Uslovi koje u zdravstvenom pogledu moraju ispunjavati željeznički radnici

Zdravstvena sposobnost

Član 113

Željeznički radnik mora da ispunjava propisane zdravstvene uslove i mora da bude psihički i fizički sposoban za obavljanje poslova u željezničkom saobraćaju (u daljem tekstu: zdravstvena sposobnost).

Zdravstvene uslove iz stava 1 ovog člana, način njihovog utvrđivanja i vrijeme njihovog provjeravanja propisuje organ državne uprave nadležan za zdravlje uz saglasnost Ministarstva.

Vrste zdravstvenih pregleda

Član 114

Lice koje se školuje ili obučava za vršenje poslova željezničkog radnika dužno je da, prije zasnivanja radnog odnosa, obavi zdravstveni pregled.

Željeznički radnik dužan je da, prije raspoređivanja na druge poslove, odnosno prije upućivanja na školovanje ili stručno osposobljavanje, obavi zdravstveni pregled.

Zdravstvena sposobnost željezničkog radnika provjerava se na redovnom i vanrednom zdravstvenom pregledu.

Na zdravstvenom pregledu utvrđuje se da li je lice iz stava 1 ovog člana, odnosno željeznički radnik iz st. 2 i 3 ovog člana zdravstveno sposoban za obavljanje poslova željezničkog radnika.

O utvrđenoj zdravstvenoj sposobnosti željezničkog radnika izdaje se uvjerenje o zdravstvenoj sposobnosti.

Redovni zdravstveni pregled

Član 115

Zdravstvena sposobnost željezničkog radnika provjerava se sprovođenjem specifične zdravstvene zaštite u vezi sa radom, u skladu sa zakonom kojim je uređena zdravstvena zaštita.

Upravljač infrastrukture, odnosno prevoznik dužni su da željezničkog radnika upute na redovni zdravstveni pregled prije isteka roka propisanog za obavljanje tog pregleda.

Vanredni zdravstveni pregled

Član 116

Na vanredni zdravstveni pregled upućuje se željeznički radnik za koga se posumnja da više nije zdravstveno sposoban da obavlja svoje poslove, kao i poslije svakog udesa, teže povrede, duže bolesti i u drugim propisanim slučajevima.

Upućivanje radnika iz stava 1 ovog člana na vanredni zdravstveni pregled vrši se na zahtjev ovlašćenog željezničkog radnika, ljekara, inspektora za željeznički saobraćaj, državnog tužioca, suda, organa za prekršaje ili na lični zahtjev željezničkog radnika.

Zdravstvene ustanove

Član 117

Zdravstvene preglede iz čl. 114 do 116 ovog zakona obavljaju zdravstvene ustanove koje ispunjavaju uslove u skladu sa zakonom kojim se uređuje zdravstvena zaštita.

Zdravstvene ustanove iz stava 1 ovog člana dostavljaju Organu uprave dokaz o ispunjenosti uslova za obavljanje zdravstvenih pregleda željezničkih radnika.

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

Zabrana obavljanja poslova

Član 118

Željeznički radnik koji ne ispunjava propisane zdravstvene uslove smatra se zdravstveno nesposobnim za obavljanje određenih poslova dok ta nesposobnost traje.

Upravljač infrastrukture, odnosno željeznički prevoznik ne smije dozvoliti željezničkom radniku da obavlja poslove na koje je raspoređen, ako se na zdravstvenom pregledu utvrdi da nije zdravstveno sposoban za te poslove ili ako nije obavio zdravstveni pregled na koji je upućen.

Sposobnost za rad željezničkog radnika

Član 119

Željeznički radnik ne smije početi sa radom, niti obavljati svoje poslove ako je umoran ili bolestan ili je u psihičkom stanju koje ga čini nesposobnim da obavlja poslove na koje je raspoređen.

Željeznički radnik koji se u toku obavljanja poslova na koje je raspoređen osjeća umornim, bolesnim ili je iz drugih razloga nesposoban za dalje obavljanje poslova dužan je da o tome obavijesti odgovorno lice kod upravljača infrastrukture, odnosno prevoznika i da prestane da obavlja poslove ako ocijeni da ih ne može bezbjedno obavljati.

Željeznički radnik ne smije uzimati alkoholna pića, opojne droge ili psihoaktivna sredstva za vrijeme obavljanja poslova, niti početi sa radom ako u organizmu ima alkohola ili je pod dejstvom opojnih droga, odnosno psihoaktivnih sredstava.

Željezničkom radniku ne smije se dozvoliti obavljanje poslova ako se prilikom provjere njegove zdravstvene sposobnosti utvrdi da ne ispunjava propisane zdravstvene uslove za obavljanje tih poslova ili ako se utvrdi da radi pod uticajem alkohola, opojnih droga, psihoaktivnih sredstava, kao i da je sklon upotrebi alkohola, opojnih droga ili psihoaktivnih sredstava.

Upravljač infrastrukture, odnosno željeznički prevoznik, bez odlaganja, obavještava Organ uprave o svim slučajevima nesposobnosti mašinovođe za rad u trajanju dužem od tri mjeseca.

Ispitivanje alkoholisanosti

Član 120

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

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

6. Radno vrijeme i odmori staničnog i voznog osoblja

Član 121

Radno vrijeme i trajanje smjene voznog i staničnog osoblja, ukupno trajanje upravljanja vučnim vozilom, odmori i raspored radnog vremena u smjenama utvrđuju se u skladu sa organizacijom saobraćaja, izvršenjem reda vožnje i drugim uslovima koji utiču na zdravstvenu sposobnost voznog i staničnog osoblja.

Ukupno radno vrijeme voznog i staničnog osoblja traje 40 časova u sedmici.

Izuzetno od stava 2 ovog člana, ukupno radno vrijeme voznog i staničnog osoblja može određeni period trajati duže od 40 časova u sedmici, pod uslovima utvrđenim opštim aktom, odnosno kolektivnim ugovorom upravljača infrastrukture, odnosno prevoznika, s tim da radno vrijeme u prosjeku u toku godine ne bude duže od 40 časova sedmično.

Trajanje smjene staničnog osoblja

Član 122

Smjena staničnog osoblja traje najduže 12 časova.

Izuzetno od stava 1 ovog člana, smjena staničnog osoblja može trajati četiri časa duže u slučaju:

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

Dnevni odmor staničnog osoblja

Član 123

Dnevni odmor staničnog osoblja između dvije uzastopne smjene traje dvostruki broj časova ostvarenih u prethodnoj smjeni, a najmanje 12 časova.

Smjena voznog osoblja

Član 124

Smjena 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.

Djelovi smjene voznog osoblja

Član 125

Vrijeme pripreme je radno vrijeme tokom kojeg vožno osoblje provjerava snabdjevenost i ispravnost željezničkog vozila koje posijeda, računajući od momenta javljanja na rad.

Vrijeme upravljanja vučnim vozilom je radno vrijeme koje mašinovođa, odnosno vozač motornog pružnog vozila provede u upravljačnici, odnosno upravljačkom mjestu vučnog vozila tokom vožnje voza, računajući i vrijeme bavljenja u polaznoj željezničkoj stanici, usputnim željezničkim stanicama, drugim službenim mjestima i u uputnoj željezničkoj stanici.

Vrijeme pregleda ili kontrole voznih isprava putnika i vrijeme obavljanja ostalih poslova u vozu je radno vrijeme koje vožno osoblje provede u motornom vozu ili vučenom vozilu tokom vožnje voza, računajući i vrijeme bavljenja u polaznoj željezničkoj stanici, usputnim željezničkim stanicama, drugim službenim mjestima i u uputnoj željezničkoj stanici.

Vrijeme raspreme je radno vrijeme tokom kojeg vožno osoblje rasprema do tada posjednuto željezničko vozilo i završava rad u toj smjeni.

Vrijeme očekivanja posla je radno vrijeme tokom kojeg vožno osoblje odlazećeg voza očekuje u željezničkoj stanici dolazeći voz radi smjene voznog osoblja u vozu, računajući od momenta javljanja na rad.

Trajanje smjene voznog osoblja

Član 126

Smjena voznog osoblja iznosi najviše 12 časova, u zavisnosti od vrste voza kojeg posijeda to osoblje.

Sastavne djelove smjene voznog osoblja čini:

- 1) vrijeme pripreme - najduže jedan čas;
- 2) vrijeme upravljanja vučnim vozilom:
 - najduže osam časova za upravljanje lokomotivom putničkog voza, odnosno upravljanje motornim vozom,
 - najduže 10 časova za upravljanje lokomotivom teretnog voza;
- 3) vrijeme pregleda ili kontrole voznih isprava putnika i vrijeme obavljanja ostalih poslova u vozu - najduže 10 časova;
- 4) vrijeme raspreme - najduže jedan čas;
- 5) vrijeme očekivanja posla - najduže jedan čas.

Nastavak smjene

Član 127

Izuzetno od člana 126 ovog zakona, smjena voznog osoblja može trajati još najduže 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 smijeni vozno osoblje koje obavlja rad.

Dnevni odmor voznog osoblja

Član 128

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

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

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

Željeznički prevoznik je dužan da u obrtnim jedinicama obezbijedi prostorije za odmor voznog osoblja.

Radno vrijeme voznog osoblja koje redovno učestvuje u interoperabilnom prekograničnom saobraćaju

Član 129

Interoperabilni prekogranični saobraćaj je saobraćaj vozova više od 15 km iza granice, za koji je željezničkom prevozniku potreban dodatni sertifikat o bezbjednosti za prevoz dio B za pružanje transportnih usluga u drugoj državi.

Saobraćaj između graničnih stanica definisanih međudržavnim sporazumima ne smatra se interoperabilnim prekograničnim saobraćajem bez obzira na rastojanje graničnih stanica od granice.

Uslovi u vezi radnog vremena voznog osoblja koje učestvuje u inetroperabilnom prekograničnom saobraćaju su:

1) dnevni odmor voznog osoblja u domicilnoj jedinici iznosi najmanje 12 časova u toku 24-časovnog perioda, a izuzetno, jednom u sedam dana, dnevni odmor voznog osoblja u domicilnoj jedinici može iznositi najmanje devet časova, pri čemu se razlika između skraćenog odmora i 12-časovnog odmora dodaje narednom dnevnom odmoru u domicilnoj jedinici;

2) skraćeni dnevni odmor ne može se odrediti između dva dnevna odmora u obrtnoj jedinici;

3) dnevni odmor voznog osoblja u obrtnoj jedinici iznosi najmanje osam neprekidnih časova u toku 24-časovnog perioda;

4) poslije dnevnog odmora u obrtnoj jedinici mora se omogućiti dnevni odmor u domicilnoj jedinici;

5) ako služba mašinovođe traje duže od osam časova, mora mu se obezbijediti odmor u toku dnevnog rada od najmanje 45 minuta. Ako služba mašinovođe traje između šest i osam časova, mora mu se obezbijediti odmor u toku dnevnog rada od najmanje 30 minuta u toku radnog dana;

6) korišćenje dijela odmora u toku službe iz tačke 5) ovog stava mora se omogućiti između trećeg i šestog radnog časa;

7) ukoliko je vučno vozilo posjednuto i vozopratnim osobljem, željeznički prevoznik utvrđuje korišćenje odmora u toku dnevne službe u skladu sa zakonom kojim se uređuje rad;

8) vozopratno osoblje ima pravo na odmor u toku dnevne službe u trajanju od najmanje 30 minuta ukoliko mu služba traje duže od šest časova;

9) vozno osoblje ima pravo na neprekinuti nedeljni odmor u trajanju od najmanje 24 časa i 12-časovni dnevni odmor iz tačke 2) ovog stava, u toku sedmodnevnog perioda;

10) vrijeme upravljanja vučnim vozilom ne smije preći devet časova u dnevnoj službi, odnosno osam časova u noćnoj službi između dva dnevna odmora;

11) vrijeme upravljanja vučnim vozilom ne smije preći 80 časova u toku perioda od dvije nedelje.

Zabrana obavljanja poslova staničnog i voznog osoblja

Član 130

Stanično i vozno osoblje ne smije započeti obavljanje poslova, niti nastaviti obavljanje poslova suprotno čl. 121 do 129 ovog zakona.

Ovlašćeno lice za vršenje unutrašnjeg nadzora ne smije dozvoliti staničnom ili voznom osoblju da obavlja poslove suprotno 121 do 129 ovog zakona.

Akt o uređivanju radnog vremena i odmora staničnog i voznog osoblja

Član 131

Upravljač infrastrukture i željeznički prevoznik donose akt kojim se uređuje radno vrijeme i odmori staničnog i voznog osoblja iz čl. 121 do 129 ovog zakona i kojim se određuju željeznički radnici odgovorni za nadzor i kontrolu radnog vremena i odmora.

7. Službene oznake i službeno odijelo

Član 132

Željeznički radnici koji neposredno učestvuju u vršenju željezničkog saobraćaja dužni su da nose službeno odijelo 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 odijela i znak na službenom odjelu, koji uživa zaštitu u skladu sa zakonom kojim se uređuju žigovi, propisuju za svoje radnike željeznički prevoznici i upravljač infrastrukture.

8. Unutrašnji nadzor

Organizacija unutrašnjeg nadzora

Član 133

Upravljač infrastrukture i željeznički prevoznici organizuju unutrašnji nadzor i brinu za bezbjednost željezničkog 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.

XIV. NESREĆE I NEZGODE

Komisija za istraživanje

Član 134

Komisija za istraživanje sprovodi istragu poslije ozbiljnih nesreća na željezničkom sistemu sa ciljem mogućeg unapređivanja bezbjednosti na željeznici i prevencije nesreća.

Osim ozbiljnih nesreća, Komisija za istraživanje može da istražuje i ostale nesreće i nezgode, kojei bi pod nešto drugačijim okolnostima mogle da dovedu do ozbiljnih nesreća, uključujući u to tehnički otkaz strukturnih podsistema ili činilaca interoperabilnosti.

Komisija za istraživanje ima diskreciono pravo da odlučuje da li će otvoriti istragu ostalih nesreća i nezgoda.

U svojoj odluci, ona uzima u obzir:

1) ozbiljnost nesreća i nezgoda;
2) da li su ostale nesreće i nezgode dio niza nesreća, odnosno nezgoda od značaja za sistem u cjelini;

3) uticaj na bezbjednost na željeznici;

4) zahtjeve upravljača infrastrukture, željezničkog prevoznika, Organa uprave ili nadležnih organa drugih država.

Obim istraga i postupak u sprovođenju tih istraga utvrđuje Komisija za istraživanje.

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

Komisija za istraživanje mora imati bar jednog istražitelja, koji je osposobljen da, u slučaju nesreće i nezgoda, obavlja funkciju glavnog istražitelja.

Komisiju za istraživanje predstavlja i njenim radom rukovodi glavni istražitelj.

Glavni istražitelj može, po potrebi, da formira ekspertski tim za istraživanje nezgoda i nesreća sa liste nezavisnih eksperata.

Komisija za istraživanje je u pogledu organizacije, pravne strukture i odlučivanja, nezavisna od bilo kog upravljača infrastrukture, željezničkog prevoznika, tijela nadležnog za naplatu, tijela nadležnog za dodjelu trasa i prijavljenog tijela, kao i od bilo koje strane čiji bi interesi mogli biti u sukobu sa poslovima povjerenim tijelu nadležnom za istragu.

Komisija za istraživanje je funkcionalno nezavisna od Organa uprave.

Komisija za istraživanje obavlja svoje poslove nezavisno od subjekata iz stava 9 ovog člana i mora da ima dovoljne resurse za to.

Istražitelji Komisije za istraživanje imaju status koji im obezbjeđuje potrebne garancije nezavisnosti.

Članovi Komisije za istraživanje imaju pravo na naknadu za svoj rad.

Sredstva za rad Komisije za istraživanje obezbjeđuju se iz budžeta Crne Gore.

Uslove koje mora da ispunjava glavni istražitelj, organizaciju, način rada, obuku nezavisnih stručnjaka, način obavješćavanja, službenu legitimaciju članova Komisije za istraživanje i druga pitanja od značaja za rad Komisije za istraživanje i visinu naknade iz stava 11 ovog člana utvrđuje Vlada.

Ovlašćenja tijela za istrage

Član 135

Nadležni organi, željeznički prevoznici, upravljač infrastrukture i druga uključena lica, moraju omogućiti Komisiji za istraživanje da efikasno i nezavisno obavi svoje zadatke.

Komisija za istraživanje 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 mjestu nesreće ili nezgode, do umješanih 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 mjestu nesreće ili nezgode i nadzor nad uklanjanjem olupina, infrastrukturnih objekata i postrojenja ili njihovih sastavnih djelova radi pregleda i analize;

3) pristup i upotrebu snimaka uređaja za snimanje verbalnih izvještaja na vozu i evidentiranje rada sistema signalizacije i kontrole saobraćaja;

4) pristup rezultatima obdukcije tijela žrtava;

5) pristup rezultatima istrage voznog osoblja i drugih lica umiješanih u nesreću ili nezgodu;

6) saslušavanje umiješanih željezničkih radnika i drugih svjedoka;

7) pristup svim odgovarajućim informacijama ili evidencijama upravljača infrastrukture, umiješanih željezničkih prevoznika i Organa uprave.

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

Ako je potrebno, Komisija za istraživanje može zahtijevati pomoć istražnih tijela iz drugih država ili od Agencije da dostavi ekspertizu ili da izvrši tehničku inspekciju, analize ili procjene.

Komisija za istraživanje vrši aktivnu razmjenu mišljenja i iskustava sa istražnim tijelima drugih država radi izrade zajedničkih istražnih metoda, izade zajedničkih principa za praćenje bezbjednosnih preporuka i prilagodjavanje razvoju tehničkog i naučnog progressa.

Istražni postupak

Član 136

Komisija za istraživanje obezbjeđuje sva sredstva potrebna za obavljanje istrage.

S obzirom na prirodu nesreće ili nezgode, Komisija za istraživanje može obezbijediti i spoljne stručnjake, koji imaju operativno i stručno znanje i iskustvo za pomoć pri istrazi.

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

Upravljač infrastrukture, željeznički prevoznici, Organ uprave, rođaci nastradalih lica, vlasnici oštećene imovine, proizvođači, nadležni organi za intervenisanje pri nesreći ili nezgodi, predstavnici osoblja i korisnika moraju biti redovno obavještavani o istrazi i njenom toku.

Ukoliko je to moguće, svima navedenima se omogućava da daju svoje mišljenje i stavove o istrazi, kao i primjedbe na nacrt izvještaja tijela za istrage.

Komisija za istraživanje i drugi nadležni organi moraju okončati istragu na mjestu nesreće ili nezgode u najkraćem mogućem roku, tako da upravljač infrastrukture može što prije popraviti oštećenu infrastrukturu i uspostaviti željeznički saobraćaj.

Ako se nesreća ili nezgoda dogodi na graničnim objektima između Crne Gore i druge države ili u njihovoj blizini, Komisije za istraživanje tih država mogu se dogovoriti da istragu izvrši jedno od njih ili da istragu izvrše zajedno.

U slučaju dogovora da istragu vrši Komisija za istraživanje jedne države, Komisiji za istraživanje druge države se omogućava učešće u istrazi i neometana zajednička upotreba rezultata.

Komisija za istraživanje iz druge države se poziva da učestvuje u istrazi, ako je u događaju učestvovao željeznički prevoznik sa sjedištem u toj državi i koji je dobio licencu u toj državi.

Izvještaji tijela za istrage

Član 137

O istrazi nesreće ili nezgode, Komisija za istraživanje sačinjava izvještaj u obliku i strukturi prema vrsti i ozbiljnosti nesreće ili nezgode, kao i značaju utvrđenom u istrazi.

U izvještaju se navode ciljevi istrage i po potrebi bezbjednosne preporuke.

Komisija za istraživanje objavljuje konačan izveštaj u najkraćem mogućem roku, ali ne dužem od 12 mjeseci od nesreće ili incidenta.

Komisija za istraživanje dostavlja izvještaj zajedno sa bezbjednosnim preporukama svim subjektima iz člana 136 stav 3 ovog zakona kao i zainteresovanim tijelima i licima iz drugih država, a na zahtjev i Vladi i Ministarstvu.

Komisija za istraživanje svake godine, najkasnije do 30. septembra, objavljuje godišnji izveštaj za proteklu godinu o istragama obavljenim u protekloj godini, o datim bezbjednosnim preporukama i mjerama koje su bile preduzete u skladu sa ranije datim preporukama.

Ministarstvo bliže propisuje strukturu konačnog izveštaja o istragama nesreća i nezgoda u železničkom saobraćaju.

Informacije koje je potrebno poslati Ministarstvu i Agenciji Evropske Unije za željeznice

Član 138

Komisija za istraživanje mora u roku od nedjelju dana od dana donošenja odluke o početku istrage obavijestiti Ministarstvo o početku istrage.

U obavještenju se navodi datum, vrijeme, mjesto i vrsta nesreće ili nezgode i njegove posljedice u pogledu smrtnih ishoda, povreda i materijalne štete.

Obavještenje iz stava 1 ovog člana Komisija za istraživanje dostavlja i Agenciji Evropske Unije za željeznice.

Komisija za istraživanje dostavlja Ministarstvu izvod konačnog izvještaja o istrazi nesreće ili nezgode iz člana 137 stav 2 ovog zakona i godišnji izvještaj iz člana 137 stav 4 ovog zakona.

Izvještaje iz stava 3 ovog člana Komisija za istraživanje dostavlja i Agenciji Evropske Unije za željeznice, kao i Vladi na njen zahtjev.

Bezbjednosne preporuke

Član 139

Bezbjednosna preporuka koju izda Komisija za istraživanje ne može biti osnov za utvrđivanje krivice ili odgovornosti za nesreću ili nezgodu.

Preporuke se upućuju Organu uprave i, u slučaju kada je to potrebno usljed karaktera preporuke, drugim tijelima i organima u Crnoj Gori i drugim državama.

Organi i tijela iz stava 2 ovog člana preduzimaju potrebne mjere u cilju da se bezbjednosne preporuke Komisije za istraživanje uzimaju u obzir i, u zavisnosti od slučaja, postupaju po njima.

Organi i tijela iz stava 2 ovog člana kojima su upućene bezbjednosne preporuke, najmanje jednom godišnje obavještavaju Komisiju za istraživanje o mjerama koje su preduzete ili planirane da se preduzmu na osnovu preporuka.

Baze podataka

Član 140

Komisija za istraživanje dužna je da prikuplja, analizira i čuva podatke, izvještaje o ugrožavanju bezbjednosti željezničkog saobraćaja, nesrećama i nezgodama i vodi odvojene baze podataka o tim događajima.

Način prikupljanja podataka, analize i čuvanja podataka, osnovne elemente izvještaja o istrazi, kao i način vođenja baza podataka iz stava 1 ovog člana propisuje Ministarstvo.

Obaveze upravljača i željezničkih prevoznika pri istrazi nesreća i nezgoda

Član 141

Upravljač infrastrukture i željeznički prevoznici moraju, nezavisno od Komisije za istraživanje, da izvrše zadatke na istraživanju uzroka i posljedica nesreća i nezgoda u željezničkom saobraćaju, kao i okolnosti u kojima su nastali.

Upravljač i prevoznik zajedno obavljaju istragu, angažovanjem zajedničke stručne komisije. Ukoliko uviđaj zajedničke komisije ne započne u roku od dva časa od nastanka nesreće ili nezgode, upravljač infrastrukture ga samostalno sprovodi.

Istragu nesreća i nezgoda u objektima za održavanje željezničkih vozila i depoima obavlja vlasnik objekta.

Upravljač infrastrukture i željeznički prevoznici će privremeno isključiti iz saobraćaja željezničkog radnika koji je nepažnjom ili na drugi način prouzrokovao nesreću i na taj način ugrozio bezbjednost željezničkog saobraćaja.

Upravljač infrastrukture i željeznički prevoznici mogu privremeno isključiti iz saobraćaja željezničkog radnika koji je nepažnjom ili na drugi način prouzrokovao nezgodu.

Upravljač infrastrukture i željeznički prevoznici moraju bez odlaganja obavijestiti Komisiju za istraživanje i inspektora za željeznički saobraćaj o nesreći i nezgodi u željezničkom saobraćaju.

Komisija za istraživanje mora biti u stanju da odgovori na te prijave i da obezbijedi potrebna praktična rješenja kako bi počela istragu najkasnije u roku od nedelju dana od prijema obavještenja o nesreći ili nezgodi.

Upravljač infrastrukture i željeznički prevoznik moraju voditi evidenciju o nesrećama i nezgodama u željezničkom saobraćaju, kao i o drugim pojavama značajnim za bezbjedan željeznički saobraćaj.

Ministarstvo bliže propisuje način na koji upravljač i željeznički prevoznik prijavljaju, istražuju, evidentiraju, statistički prate i objavljuju podatke o nesrećama i nezgodama.

Spasavanje lica

Član 142

Upravljač infrastrukture i željeznički prevoznik dužni su da spasavaju lica i pomažu povrijeđenim u nesrećama.

Ukoliko ima poginulih i povrijeđenih u nesreći, željeznički radnik, odnosno lice koje se zateklo na mjestu nesreće, dužno je da bez odlaganja po saznanju o tome obavijesti najbližu zdravstvenu ustanovu, policiju, upravljača i željezničkog prevoznika čija vozila su učestvovala u nesreći i da saraduje u spasavanju povrijeđenih bez odlaganja po uspostavljanju uslova sopstvene bezbjednosti tokom spasavanja.

Sadržaj, smještaj i upotrebu pribora za prvu pomoć opštim aktom određuju upravljač infrastrukture i željeznički prevoznik.

Način osposobljavanja željezničkih radnika za pružanje prve pomoći propisuje organ državne uprave nadležan za zdravlje.

Uspostavljenje saobraćaja

Član 143

Upravljač infrastrukture, odnosno željeznički prevoznik dužan je, u što kraćem roku, da preduzme mjere za uspostavljanje saobraćaja ako je zbog nesreće ili nezgode došlo do prekida željezničkog saobraćaja.

XV. UKRŠTANJE ŽELJEZNIČKIH PRUGA I JAVNIH PUTEVA

Putni prelazi

Član 144

Prelazak drumskih vozila preko željezničke pruge dozvoljen je na ukrštanju pruge i javnog puta (u daljem tekstu: putni prelaz), a prelazak lica preko željezničke pruge na pješačkim ili putnim prelazima.

Saobraćaj na putnom prelazu mora da bude obezbijeđen saobraćajnim znacima za učesnike u drumskom saobraćaju.

Na željezničkoj pruzi, ispred putnog prelaza, moraju da budu postavljeni propisani signalni znaci za obavještanje voznog osoblja o približavanju voza putnom prelazu i obaveza davanja propisanih zvučnih signala sa vučnog vozila.

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

Ukrštanje željezničke pruge i javnog puta

Član 145

Ukrštanje željezničke pruge i javnog puta i određivanje mjesta na kojem se može izvesti ukrštanje i mjere za bezbjedno odvijanje saobraćaja na putnim prelazima utvrđuju se u zavisnosti od gustine saobraćaja, preglednosti željezničke pruge, brzine vožnje na pruzi i javnom putu i od mjesnih uslova.

Ukrštanje željezničke pruge i javnog puta između ulaznih signala stanice ne može biti u istom nivou.

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

Kontakti provodnik iznad putnog prelaza u nivou mora da bude postavljen na visini od najmanje 5,5 m, računajući od gornje ivice šine, pod uslovom da se sa obje strane putnog prelaza postave 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 mjereno po osi javnog puta i na visini od najmanje 4,5 m iznad kolovoza puta.

Zaštitne kapije iz stava 4 ovog člana postavlja i održava upravljač infrastrukture.

Izuzetno od 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 koja nije manja od 4,2 m, ni veća od 4,5 m iznad kolovoza puta.

Na propisanoj udaljenosti od zaštitnih kapija sa 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 bezbjednog odvijanja drumskog saobraćaja preko putnog prelaza.

Znake iz stava 7 ovog člana postavlja i održava upravljač puteva.

Na podvožnjacima čija je donja ivica konstrukcije iznad kolovoza puta postavljena na visini manjoj 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.

Zajednički most za željezničku prugu i javni put može se graditi na istim stubovima ili sa zajedničkom konstrukcijom, pod uslovom da su pruga i kolovoz puta potpuno odvojeni sigurnosnom ogradom.

Zaštitne kapije i znake zabrane saobraćaja iz stava 8 ovog člana dužan je da postavi upravljač puteva.

Način ukrštanja željezničke pruge i javnog puta, određivanje mjesta na kojima se može izvesti ukrštanje i mjere za osiguranje bezbjednog odvijanja saobraćaja propisuje Ministarstvo.

Razmak između željezničke pruge i javnog puta

Član 146

Razmak između željezničke pruge i javnog puta mora da bude dovoljan da se između njih mogu postaviti svi uređaji i postrojenja potrebni za obavljanje saobraćaja na pruzi i putu, pod uslovom da razmak iznosi najmanje 8 m, računajući od ose najbližeg kolosijeka do najbliže tačke gornjeg stroja puta.

Na brdovitim i manje pristupačnim terenima, u klisurama i na drugim sličnim konfiguracijama terena, razmak između željezničke pruge i javnog puta koji nije auto-put može da bude manji od 8 m, pod uslovom da im se slobodni profili ne dodiruju i da se između njih mogu postaviti signalno-sigurnosni uređaji, telekomunikacioni uređaji, stabilna postrojenja elektrovuče i drugi uređaji neophodni za bezbjednost željezničkog saobraćaja, pod uslovom da pruga bude izvedena najmanje 1 m iznad nivelete javnog puta.

Ukoliko nijesu ispunjeni uslovi u pogledu razmaka iz st. 1 i 2 ovog člana, na putu se postavljaju sigurnosne ograde.

Održavanje putnih prelaza

Član 147

Upravljač infrastrukture i upravljač puteva dužni su da na putnom prelazu sprovedu propisane mjere za bezbjedan saobraćaj i da putne prelaze održavaju u stanju kojim se obezbjeđuje bezbjedno odvijanje saobraćaja.

Putni prelaz smatra se sastavnim dijelom željezničke infrastrukture sa obje strane kolosijeka u širini 3 m računajući od ose kolosijeka.

O održavanju putnog prelaza iz stava 2 ovog člana i o osiguranju bezbjednog i nesmetanog saobraćaja na putnom prelazu stara se upravljač infrastrukture, pod uslovom da se kolovoz na putnom prelazu održava tako da se preko njega može vršiti bezbjedan i nesmetan drumski saobraćaj.

Ostale djelove puta sa obje strane putnog prelaza održava upravljač puteva, na način koji omogućava bezbjedan i nesmetan željeznički saobraćaj.

XVI. UNUTRAŠNJI RED U ŽELJEZNIČKOM SAOBRAĆAJU

Poštovanje unutrašnjeg reda

Član 148

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

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

Radnici iz stava 2 ovog člana, u sprovođenju unutrašnjeg reda u željezničkom saobraćaju, imaju pravo i dužnost da utvrde identitet lica koja se ne pridržavaju unutrašnjeg reda, da preduzimaju mjere potrebne za sprječavanje narušavanja i mjere za uspostavljanje narušenog unutrašnjeg reda, da oduzimaju predmete koji su upotrijebljeni za ugrožavanje bezbjednosti željezničkog saobraćaja ili za narušavanje unutrašnjeg reda u željezničkom saobraćaju.

Radnici iz stava 2 ovog člana dužni su da pokrenu odgovarajuće postupke protiv lica koja su narušila unutrašnji red u željezničkom saobraćaju.

Policija na zahtjev ovlašćenih željezničkih radnika, pruža potrebnu pomoć tim radnicima u spriječavanju narušavanja i uspostavljanja unutrašnjeg reda u željezničkom saobraćaju.

Unutrašnji red u željezničkom saobraćaju propisuje Ministarstvo, u saradnji sa organom državne uprave nadležnim za unutrašnje poslove.

Ograničavanje pristupa i kretanja

Član 149

Pristup i kretanje putnika, drugih lica, motornih i drugih vozila na željezničkom području dozvoljeni su samo na mjestima koja su za to određena.

Lica koja u okviru svojih poslova treba da izvrše određene radove na željezničkom području, osim željezničkih radnika, dužna su da o tome obavijeste upravljača infrastrukture i zatraže pisano odobrenje o vremenu i uslovima pod kojima mogu izvoditi radove.

Stav 2 ovog člana ne primjenjuje se na:

- 1) željezničke radnike i radnike upravljača ili željezničkog prevoznika koji su obučeni za kretanje na željezničkom području;
- 2) lica koje radnici iz tačke 1 ovog stava prate i obezbjeđuju;
- 3) glavnog istražitelja;
- 4) inspektore za željeznički saobraćaj;
- 5) ovlašćene službenike Organa uprave;
- 6) policiju i ovlašćena službena lica organa državne uprave nadležnog za unutrašnje poslove kada obavljaju službene radnje.

Lica iz stava 2 ovog člana koja se zadržavaju na željezničkom području ili u vozu dužna su da brinu za svoju ličnu bezbjednost i poštuju ograničenja, zabrane, naredbe i upozorenja koja su postavljena na vidnim mjestima ili ih daju željeznički radnici.

Licima iz stava 2 ovog člana zabranjeno je:

- 1) kretanje po kolosjecima ili stajanje na kolosijeku, ili u njegovoj neposrednoj blizini;
- 2) kretanje ili zadržavanje između žute crte i kolosijeka na peronu;
- 3) kretanje ili zadržavanje u blizini voza ili željezničkih kola koja se kreću;
- 4) zadržavanje u prostoru između skladišta i utovarno-istovarne rampe i vozila, koja se kreću ili čije se pokretanje očekuje;
- 5) kretanje kroz tunel ili po drugim objektima na željezničkoj pruzi;
- 6) sjedjeti ili stajati kraj otvorenih vrata ili na stepenicama željezničkih kola i na prelaznicama, kao i na drugim mjestima, koja nijesu namijenjena za boravak putnika;
- 7) prelaziti preko kolosijeka na mjestima koja nijesu određena za prelaz;

- 8) kretanje preko odbojnika ili provlačenje ispod njih;
- 9) uskakanje u vozila ili iskakanja sa njih kada se kreću;
- 10) prevoziti se u vozu koji nije namijenjen prevozu putnika bez dozvole željezničkog prevoznika ili upravljača;
- 11) naginjati se kroz prozor i otvarati vrata željezničkih 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 namijenjeni putnicima;
- 13) bacati kroz prozor željezničkih kola predmete, otpatke ili prosipati tečnost;
- 14) parkirati motorna i druga vozila na željezničkom području na mjestima koja za to nijesu određena;
- 15) penjati se na krov vozila, na teret otvorenih teretnih željezničkih kola i konstrukcije željezničkih postrojenja;
- 16) polivati ili prskati konstrukcije željezničkih postrojenja, vodove, izolatore ili vozila;
- 17) odlagati materijal pored stubova kontaktne mreže.

XVII. ZAŠTITA ŽELJEZNIČKE INFRASTRUKTURE I VOZILA

Zabrane

Član 150

Radi bezbjednog odvijanja željezničkog saobraćaja zabranjeno je:

- 1) uništavati, uklanjati ili teže oštećivati djelove željezničke infrastrukture ili djelove vozila koji neposredno utiču na bezbjednost;
 - 2) uništavati, uklanjati ili oštećivati djelove željezničke infrastrukture ili djelove vozila koji posredno utiču na bezbjednost;
 - 3) bacati ili stavljati bilo kakav predmet na željezničku prugu ili bacati bilo kakav predmet na vozila ili iz vozila;
 - 4) izvoditi radove u blizini željezničke pruge koji bi mogli oštetiti željezničku prugu ili umanjiti stabilnost terena (klizanje ili odronjavanje terena, hidrografske promjene i sl.) ili na bilo koji drugi način ugrožavati ili ometati željeznički saobraćaj;
 - 5) neovlašćeno podizati branik putnog prelaza, stavljati ili vješati bilo šta na branik ili drugi signalno-sigurnosni 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, sprječavaju ili na bilo koji način ometaju preglednost željezničke pruge ili puta;
 - 7) neovlašćeno ukloniti napravu postavljenu radi zaštite željezničkog saobraćaja na mjestu odronjavanja, na mjestu bujice ili na mjestu izloženom vijavicama i jakim vjetrovima;
 - 8) unositi materije ili predmete u putnička kola, prostorije željezničkih službenih mjesta namijenjenih putnicima, kojima bi se mogla ugroziti bezbjednost putnika i drugih lica ili im se nanijeti šteta;
 - 9) upotrijebiti uređaj za kočenje radi zaustavljanja voza, osim u slučaju opasnosti za ugrožavanje bezbjednosti voza, putnika i drugih lica;
 - 10) ometati rad čuvara pruge, putnog prelaza, mosta, tunela ili drugog željezničkog radnika u obavljanju poslova;
 - 11) pored željezničke pruge, a naročito u blizini signala i signalnih oznaka, saditi visoko drveće i postavljati znakove, oznake, izvore svjetlosti koji daju obojenu svjetlost ili bilo koje druge naprave koje bojom, oblikom i svjetlošću ili na drugi način otežavaju uočavanje signala i signalnih oznaka ili koje mogu dovesti u zabludu željezničke radnike u pogledu značenja signala i signalnih oznaka.
- Upravljač infrastrukture, 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 željezničke radnike u pogledu značenja signala i signalnih oznaka.

Upravljač infrastrukture dužan je da na mjestima odronjavanja, na mjestima bujica i na mjestima izloženim vijavicama i jakim vjetrovima, na kojima može doći do ometanja ili ugrožavanja željezničkog saobraćaja samostalno ili zajedno sa drugim pravnim ili fizičkim licem, blagovremeno, preduzima mjere tehničke i fizičke zaštite željezničke infrastrukture od elementarnih nepogoda radi bezbjednog odvijanja željezničkog 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 odlaže materijal i druga sredstva na zemljištu u zaštitnom pružnom pojasu, ako je to potrebno radi preduzimanja mjera za bezbjedno odvijanje željezničkog saobraćaja, odnosno za uspostavljanje željezničkog saobraćaja.

Kad prestanu razlozi iz stava 3 ovog člana upravljač infrastrukture dužan je da sa zemljišta u zaštitnom pružnom pojasu ukloni privremene zaštitne naprave, materijal i druga sredstva.

Upravljač infrastrukture dužan je da plati vlasniku zemljišta naknadu za korišćenje zemljišta u slučaju iz stava 3 ovog člana, koju sporazumno utvrde.

XVIII. INDUSTRIJSKA ŽELJEZNICA, LUČKA ŽELJEZNICA, INDUSTRIJSKI KOLOSJEK, GRADSKA ŽELJEZNICA, ŽIČARA, USPINJAČA I SKI-LIFTOVI

Prevoz na industrijskoj i lučkoj željeznici

Član 151

Privredna društva koja vrše prevoz lica i/ili robe za sopstvene potrebe na industrijskim i lučkim željeznicama dužna su da željeznički saobraćaj na ovim željeznicama vrše na način i pod uslovima utvrđenim ovim zakonom.

Društva iz stava 1 ovog člana mogu na svojim željeznicama obavljati i javni prevoz putnika i/ili robe ako ispunjavaju uslove za željezničke prevoznike utvrđene zakonom.

Priključenje industrijske i lučke željeznice i industrijskog kolosijeka na željezničku infrastrukturu

Član 152

Pruga industrijske i lučke željeznice i industrijski kolosjek može se priključiti na željezničku infrastrukturu na osnovu odobrenja Organa uprave.

Odobrenje iz stava 1 ovog člana izdaje se na osnovu saobraćajno-tehničkih uslova za priključenje pruge industrijske i lučke željeznice i industrijski kolosjek na željezničku infrastrukturu, koje utvrđuje upravljač infrastrukture.

Saobraćajno-tehnički uslovi i mjere bezbjednosti za priključenje industrijskog kolosijeka na željezničku infrastrukturu obuhvataju:

- 1) mjesto priključenja;
- 2) vrstu, osiguranje i zaštitu odvojne skretnice;
- 3) minimalnu dozvoljenu masu po osovini i dužnom metru na industrijskom kolosjeku;
- 4) neophodna sredstva veze između nadzorne stanice i industrijskog kolosijeka;
- 5) upoznavanje osoblja vučnog vozila željezničkog prevoznika koji posluhuje industrijski kolosjek sa mjesnim prilikama na industrijskom kolosjeku;
- 6) upoznavanje manevarskog osoblja vlasnika, odnosno korisnika industrijskog kolosijeka sa poslovnim redom nadzorne stanice;
- 7) upoznavanje manevarskog osoblja vlasnika, odnosno korisnika industrijskog kolosijeka sa prugom, ukoliko se industrijski kolosjek priključuje na otvorenu prugu.

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

Za izdavanje odobrenja iz stava 1 ovog člana plaća se naknada.

Visinu naknade iz stava 1 ovog člana utvrđuje Vlada.

O izdatim odobrenjima iz stava 1 ovog člana Organ uprave vodi evidenciju.

Odvojnu skretnicu priključka industrijskog kolosijeka, kao i mjesto odvajanja u cjelini održava upravljač infrastrukture prema obimu radova utvrđenim ugovorom o priključenju.

Troškove održavanja odvojne skretnice snosi vlasnik, odnosno korisnik industrijskog kolosijeka.

Tehnički uslovi za industrijsku i lučku željeznicu i industrijski kolosijek

Član 153

Na otvorenoj pruzi industrijske i lučke željeznice normalnog kolosjeka poluprečnik krivine iznosi najmanje 180 m, a na glavnom prolaznom kolosijeku najmanje 250 m.

Poluprečnik krivine industrijskog kolosjeka iznosi najmanje 180 m.

Izuzetno od stava 1 i 2 ovog člana, poluprečnik krivine na otvorenoj pruzi industrijske i lučke željeznice odnosno poluprečnik krivine industrijskog kolosjeka može biti manji od 180 m, ali ne manji od 100 m, s tim da dio pruge koji se nalazi u krivini mora da ima specijalnu konstrukciju gornjeg stroja koja omogućava bezbjedno kretanje vozova.

Nagib nivelete na utovarno/istovarnim mjestima industrijskog kolosijeka iznosi najviše 1,5‰.

Širina industrijskog kolosijeka iznosi 1435 mm, s tim što ne smije biti manja od 1430 mm niti veća od 1465 mm, uključujući i proširenje kolosijeka u krivini.

Dozvoljeno opterećenje po osovini na pruzi industrijske željeznice normalnog kolosijeka iznosi najmanje 18t.

Dozvoljeno opterećenje po osovini novoizgrađenih i obnovljenih ili unaprijeđenih industrijskih kolosjeka iznosi najmanje 20 t po osovini, a masa po dužnom metru najmanje 6,4t.

Shodna primjena

Član 154

Odredbe ovog zakona koje se shodno primjenjuju i na industrijske i lučke željeznice normalnog kolosijeka i industrijske kolosijeke su:

1) tehnički uslovi koje moraju ispunjavati željezničke pruge, odvajanje željezničkih pruga i mere bezbjednosti pri izvođenju radova na željezničkoj pruzi održavanje željezničkih pruga (član 61 i čl. 66–68), izuzev tehničkih uslova koji su propisani članom 153 ovog zakona;

2) stabilna postrojenja električne vuče, mjere bezbjednosti na elektrificiranim prugama i održavanje podsistema energija (čl. 69–71);

3) signalno-sigurnosni uređaji i njihovo održavanje (čl. 72 i 73);

4) sistem signalizacije (član 74);

5) željeznička telekomunikaciona mreža i njeno održavanje (čl. 75 i 76–38);

6) regulisanje i upravljanje saobraćajem (čl. 77–86);

7) vozila i održavanje vozila (čl. 87–96);

8) uslovi koje moraju ispunjavati željeznički radnici (čl. 98–120);

9) radno vrijeme, ukupno trajanje smjene i upravljanja vučnim vozilom voza, odmori i raspored u smjenama voznog i staničnog osoblja (čl. 121–131);

10) službene oznake i službeno odjelo (član 132);

11) unutrašnji nadzor (član 133);

12) istraživanje nesreća i nezgoda, spasavanje lica i uspostavljanje saobraćaja (čl. 141–143);

13) ukrštanje željezničke pruge i puta (čl. 144–147);

14) ograničavanje pristupa i kretanja (član 149).

Akt o industrijskoj odnosno lučkoj željeznici i industrijskom kolosijeku

Član 155

Vlasnik industrijske odnosno lučke željeznice dužan je da donese akt o uslovima i načinu obavljanja prevoza na industrijskoj odnosno lučkoj željeznici, po prethodno pribavljenoj saglasnosti Organa uprave.

Vlasnik, odnosno korisnik industrijskog kolosjeka, dužan je da donese akt kojim se utvrđuje način organizovanja i regulisanja manevarskog rada, održavanje i zaštita industrijskog kolosjeka,

održavanje željezničkih voznih sredstava i drugih sredstava koja se koriste na industrijskom kolosjeku, po prethodno pribavljenoj saglasnosti Organa uprave.

Izmjene i dopune akta iz st. 1 i 2 ovog člana donose se po prethodno pribavljenoj saglasnosti Organa uprave, a moraju se dostaviti Organu uprave na saglasnost najkasnije 15 dana od dana nastanka promjenjenih okolnosti u odnosu na važeći akt.

Ministarstvo bliže propisuje sadržinu akta iz st. 1 i 2 ovog člana.

Gradska željeznica, žičara, uspinjača i ski-liftovi

Član 156

Gradska željeznica (metro i dr.), žičara, uspinjača i ski-liftovi su željeznice sa posebnim saobraćajno-tehničkim karakteristikama kojima se vrši javni prevoz putnika i stvari ili samo putnika, odnosno stvari ili lica i stvari za sopstvene potrebe.

Željeznice iz stava 1 ovog člana se projektuju, grade, rekonstruišu i održavaju prema posebnim tehničkim elementima i uslovima u skladu sa odgovarajućim tehničkim propisima i standardima.

Uslove za organizovanje prevoza na željeznicama iz stava 1 ovog člana, tehničke elemente i uslove za izgradnju, rekonstrukciju i održavanje tih željeznica, kao i druge uslove za bezbjedno odvijanje saobraćaja na tim željeznicama propisuje Ministarstvo.

XIX. INSPEKCIJSKI NADZOR

Član 157

Inspeksijski nadzor nad primjenom ovog zakona i podzakonskih akata donijetih na osnovu ovog zakona vrši Ministarstvo, preko inspektora za željeznički 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 željeznica, zakonom kojim je uređen inspeksijski nadzor i drugim propisima.

XX. KAZNE NE ODREDBE

Član 158

Novčanom kaznom od 7.000 eura do 20.000 eura kazniće se za prekršaj pravno lice, ako:

- 1) odstupi od primjene TSI a da nije podnilo zahtjev za odstupanje (član 13 stav 4);
- 2) ne dostavi Ministarstvu i organu uprave nadležnom za bezbjednost željezničkog saobraćaja spisak projekata koji se sprovode, a koji se nalaze u podmakloj fazi razvoja (član 13 stav 5);
- 3) zabranjuje, ograničava ili sprječava stavljanje na tržište sastavnih djelova interoperabilnosti koji su proizvedeni u skladu sa ovim zakonom ili zahtijeva ponovno vršenje provjera koje su već izvršene kao dio postupka za izdavanje deklaracije o usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu (član 14 stav 3);
- 4) ne omogući prijavljenom tijelu praćenje podsistema u koji je činilac interoperabilnosti ugrađen u cilju ocjene pogodnosti za upotrebu činioca interoperabilnosti (član 16 stav 5);
- 5) zabranjuje, ograničava ili sprečava izgradnju, puštanje u rad i eksploataciju strukturnih podsistema koji čine željeznički sistem i ispunjavaju osnovne zahtjeve ili zahtijeva ponovno obavljanje provjera koje su već izvršene (član 19 stav 2);
- 6) ne dozvoli prijavljenom tijelu pravo pristupa svim gradilištima, skladištima, proizvodnim pogonima, postrojenjima za prefabrikaciju i ispitivanje i sličnim objektima, ili ne da na uvid potrebnu dokumentaciju koja se odnosi na podsistem (član 20 stav 13);
- 7) ne vrši periodične provjere da bi potvrdilo usaglašenost proizvodnje podsistema sa tehničkom dokumentacijom (član 20 stav 14);
- 8) pušti u rad i koristi strukturne podsisteme na željezničkim prugama Crne Gore bez dozvole za korišćenje (član 24 stav 1);

- 9) vozilo koje se registruje u Crnoj Gori, ne posjeduje dozvolu za tip vozila, bez obzira na proizvođača (član 25 stav 1);
- 10) koristi vozila koja nemaju pojedinačne dozvole za korišćenje (član 25 stav 6);
- 11) koristi vozilo bez dodatne dozvole za korišćenje u Crnoj Gori (član 28 stav 2);
- 12) koristi vozilo bez dodatne dozvole za korišćenje u Crnoj Gori (član 31 stav 1);
- 13) u roku od osam dana od dana povlačenja ne obavijesti Organu uprave o povlačenju vozila iz saobraćaja (član 32 stav 6);
- 14) obnovi ili unaprijedi strukturni podsistem a prethodno ne dostavi Organu uprave dokumentaciju koja sadrži opis projekta (član 34 stav 1);
- 15) koristi vozilo koje nije upisano u registar željezničkih vozila (član 35 stav 1);
- 16) u roku od osam dana od dana nastanka promjene ne prijavi Organu uprave promjene podataka koje su upisane u registar vozila (član 35 stav 5);
- 17) ne dostavi podatke ili promjene podataka za upis u registar infrastrukture (član 37 stav 5);
- 18) ne uspostavi sistem za upravljanje bezbjednošću (član 49 stav 1);
- 19) nakon izdavanja sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom i sertifikata o bezbjednosti za prevoz ne omogući nadzor Organu uprave nad sistemima za upravljanje bezbjednošću (član 50 st. 1 i 4);
- 20) nema sertifikat o bezbjednosti za prevoz (član 51 stav 1);
- 21) u roku od osam dana od dana nastanka promjene ne obavijesti Organu uprave o promjenama uslova na osnovu kojih je izdat sertifikat o bezbjednosti za prevoz (član 52 stav 8);
- 22) pruža usluge željezničkog prevoza u Crnoj Gori, a nije dobio dio B sertifikata o bezbjednosti za prevoz od Organa uprave (član 53 stav 2);
- 23) nema sertifikat o bezbjednosti za prevoz na industrijskoj odnosno lučkoj željeznici (član 55 stav 1);
- 24) upravlja željezničkom infrastrukturom, a nema sertifikat o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom (član 56 stav 1);
- 25) u roku od osam dana od dana nastanka promjene ne obavesti Organu uprave o znatnim izmjenama infrastrukture, signalizacije ili napajanja energijom ili načina eksploatacije i održavanja infrastrukture (član 57 stav 5);
- 26) nema sertifikat o bezbjednosti za upravljanje infrastrukturom industrijske, odnosno lučke željeznice (član 59 stav 1);
- 27) postavi instalacije i uređaje na željezničkom području bez odobrenja Organa uprave (član 64 stav 2);
- 28) se na željezničkim stanicama ili stajalištima sa prosječnim dnevnim prometom od najmanje 70 vozova i 500 otpremljenih putnika pristupi vozovima nijesu izvedeni tako da putnici ne idu preko kolosjeka (član 65 stav 1);
- 29) se željeznička pruga, pruga industrijske željeznice, industrijski kolosijek i lučka željeznica ne odvajaju ili ne ukršta u željezničkoj stanici, a nisu ispunjeni uslovi iz člana 66 st. 2 do 4;
- 30) prije početka radova ne obezbijedi mjesto na kojem se izvode radovi (član 67 stav 2);
- 31) po završetku radova sa željezničke pruge ne ukloni ostatke materijala, sredstva rada, signale i signalne oznake i druge predmete koji su postavljeni prilikom izvođenja radova (član 67 stav 3);
- 32) ne održava gornji i donji stroj željezničkih pruga javne željezničke infrastrukture u stanju koje osigurava bezbjedan i uredan željeznički saobraćaj (član 68 stav 1);
- 33) vrši održavanje gornjeg i donjeg stroja željezničkih pruga, a ne posjeduje sertifikat o ispunjenosti uslova (član 68 stav 5);
- 34) kada je kontaktna mreža pod naponom ne odredi izvore opasnosti, zabrane, posebne mjere bezbjednosti pri radu na kontaktnoj mreži, željezničkoj pruzi i pružnim postrojenjima, signalno-sigurnosnim, telekomunikacionim i pogonsko elektroenergetskim postrojenjima (član 70 stav 1);
- 35) na uređajima koji se nalaze u neposrednoj blizini kontakte mreže ne sprovede odgovarajuće mjere zaštite od štetnih električnih uticaja na pojedine uređaje ili njihove djelove (član 70 stav 2);

- 36) ne održava podsistem energija u stanju koje osigurava bezbjedno odvijanje željezničkog saobraćaja i uredno obavljanje prevoza u željezničkom saobraćaju (član 71 stav 1);
- 37) vrši održavanje podsistema energija, a ne poseduje sertifikat o ispunjenosti uslova (član 71 stav 5);
- 38) službena mjesta iz kojih se vrši upravljanje i regulisanje željezničkog saobraćaja na željezničkoj pruzi, u zavisnosti od maksimalne brzine kretanja voza, nijesu opremljena propisanim signalno-sigurnosnim uređajima i postrojenjima (član 72 stav 1);
- 39) ne održava signalno-sigurnosne uređaje u stanju koje osigurava bezbjedan i uredan željeznički saobraćaj (član 73 stav 1);
- 40) vrši održavanje signalno-sigurnosnih uređaja, a ne posjeduje sertifikat o ispunjenosti uslova (član 73 stav 5);
- 41) željezničke pruge na kojima je brzina kretanja voza od 100 do 160 km/h nijesu opremljene pružnim uređajima kod kojih se uspostavlja radio-veza između osoblja vučnog vozila i osoblja dispečerskog centra (član 75 stav 2);
- 42) ne održava željezničku telekomunikacionu mrežu u stanju koje osigurava bezbjedno odvijanje željezničkog saobraćaja i uredno obavljanje prevoza u željezničkom saobraćaju (član 76 stav 1);
- 43) vrši održavanje željezničke telekomunikacione mreže, a ne posjeduje sertifikat o ispunjenosti uslova (član 71 stav 5);
- 44) ne donese i ne objavi red vožnje (član 78 st. 2 i 5);
- 45) sastav voza i raspored vozila u vozu ne osiguravaju efikasno kočenje i bezbjedno kretanje voza (član 80 stav 1);
- 46) nepravilno sastavi voz ili ne provjeri tehničku ispravnost vozila u njegovom sastavu (član 80 stav 2);
- 47) ne primijenjuje propise o transportu opasnog tereta (član 80 stav 6);
- 48) brzina voza nije prilagođena propisanim brzinama na određenoj željezničkoj pruzi ili na dijelu te pruge ili je prekoračana maksimalna brzina voza (član 81 stav 2);
- 49) ne 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 bezbjednost željezničkog saobraćaja (član 85 stav 1);
- 50) vozila kojima se obavlja prevoz ne ispunjavaju tehničke uslove iz člana 87 ovog zakona;
- 51) vozila nijesu opremljena propisanim kočnim uređajima (član 88 st.1 do 5);
- 52) uređaji koji se ugrađuju na vozila ne odgovaraju tehničkoj dokumentaciji za odobreni tip vozila (član 50.);
- 53) lokomotiva, motorni voz, motorna kola i vučno vozilo za posebne namjene nijesu opremljena u skladu sa članom 90 ovog zakona;
- 54) putnička kola nijesu opremljena u skladu sa članom 91 ovog zakona;
- 55) ako koristi vozilo, a da nije određeno lice zaduženo za njegovo održavanje (član 92 stav 4);
- 56) lice zaduženo za održavanje teretnih kola nije sertifikovano (član 93 stav 1);
- 57) ne održava vozila u stanju koje osigurava bezbjedan željeznički saobraćaj (član 94 stav 1);
- 58) vrši održavanje vozila, a ne poseduje sertifikat o ispunjenosti uslova (član 95 stav 2);
- 59) ne obavi tehnički pregled vozila prije puštanja vozila u eksploataciju (član 96 stav 1);
- 60) obavlja tehnički pregled vozila, a ne poseduje sertifikat o ispunjenosti uslova (član 96 stav 3);
- 61) dozvoli obavljanje poslova željezničkom radniku koji ne ispunjava uslove iz člana 98 ovog zakona;
- 62) dozvoli obavljanje poslova željezničkom radniku koji prilikom provjere znanja nije pokazao zadovoljavajuću stručnu osposobljenost za obavljanje tih poslova ili čija stručna osposobljenost za te poslove nije provjerena (član 102 stav 5);
- 63) dozvoli upravljanje vučnim vozilom licu koje ne ispunjava uslove iz člana 103 ovog zakona;

64) umnožava dozvole za upravljanje vučnim vozilom (član 104 stav 12);

65) izda sertifikat licu koje nema licencu, nije položilo ispit u vezi poznavanja određene vrste vučnih vozila i poznavanja željezničke infrastrukture na koju se sertifikat odnosi ili ne poznaje jezik, u slučaju obavljanja poslova na željezničkoj infra-strukturi druge države, koji upravljač infrastrukture te države naznači (član 106 stav 1);

66) ne vodi i ažurira registar sertifikata (član 108 stav 3 tačka 1);

67) dozvoli obavljanje poslova željezničkom radniku koji ne ispunjava uslove iz člana 111 ovog zakona;

68) dozvoli obavljanje poslova željezničkom radniku koji ne ispunjava propisane zdravstvene uslove (član 113 stav 1);

69) ne zabrani željezničkom 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 118 stav 2);

70) ne zabrani željezničkom radniku obavljanje poslova ako je u tolikoj meri umoran ili bolestan, ili je u takvom psihičkom stanju da je nesposoban da vrši poslove (član 119 stav 1);

71) ukupno radno vrijeme voznog i staničnog osoblja traje duže od 40 časova u sedmici (član 98 stav 2);

72) smjena staničnog osoblja traje duže od vremena propisanog članom 122 ovog zakona;

73) dnevni odmor staničnog osoblja između dvije uzastopne smjene traje manje od 12 časova (član 123);

74) smjena voznog osoblja traje duže od vremena propisanog čl. 126 i 127 ovog zakona;

75) dnevni odmor voznog osoblja traje manje od vremena propisanog članom 128 ovog zakona;

76) ne obezbijedi uslove u vezi radnog vremena voznog osoblja koje učestvuje u inetroperabilnom prekograničnom saobraćaju (člana 129 stav 3);

77) dozvoli staničnom ili voznom osoblju da obavlja poslove suprotno čl. 121 do 129 ovog zakona (član 130 stav 2);

78) ne organizuje unutrašnji nadzor (član 133);

79) Komisiji za istraživanje ne omogući obavljanje zadataka i slobodan pristup mjestu nesreće ili nezgode, vozilima, objektima i drugim informacijama (član 135 st. 1 i 2);

80) ne vrši istraživanje nesreća i nezgoda (član 141 stav 1);

81) ne obavesti Komisiju za istraživanje i inspektora za željeznički saobraćaj o nesreći i nezgodi u željezničkom saobraćaju (član 141 stav 6);

82) ne spasava lica i ne pomaže povređenim pri nesrećama (član 142 stav 1);

83) bez odlaganja po saznanju o nesreći ne obavijesti najbližu zdravstvenu ustanovu, policiju, upravljača i željezničkog prevoznika čija vozila su učestvovala u nesreći ili ne saraduje u spasavanju povrijeđenih bez odlaganja po uspostavljanju uslova sopstvene bezbjednosti tokom spasavanja (član 142 stav 2);

84) na željezničkoj pruzi, ispred putnog prelaza, nijesu postavljeni propisani signalni znaci za obavještanje voznog osoblja o približavanju voza putnom prelazu i obavezi davanja propisanih zvučnih signala sa vučnog vozila (član 144 stav 3);

85) kontaktni provodnik iznad putnog prelaza u nivou nije postavljen na visini od najmanje 5,5 m, računajući od gornje ivice šine, pod uslovom da se sa obje strane putnog prelaza postave 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 mjereno po osi javnog puta i na visini od najmanje 4,5 m iznad kolovoza puta (član 145 stav 4);

86) na propisanoj udaljenosti od zaštitnih kapija sa jedne i druge strane putnog prelaza nijesu postavljeni 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 bezbjednog odvijanja drumskog saobraćaja preko putnog prelaza (član 145 stav 5);

87) na putnom prelazu ne sprovede propisane mjere za bezbjedan saobraćaj ili ako se putni prelazi ne održavaju u stanju kojim se obezbjeđuje bezbjedno odvijanje saobraćaja (član 147 stav 1);

88) željeznički saobraćaj na industrijskim i lučkim željeznicama ne vrši na način i pod uslovima utvrđenim ovim zakonom (član 151 stav 1);

89) ne održava industrijsku odnosno lučku željeznicu (član 154);

Za prekršaj iz stava 1 ovog člana kazniće se i odgovorno lice u pravnom licu novčanom kaznom od 500 eura do 1.000 eura.

Za prekršaj iz stava 1 tač. 46), 47), 62), 63), 68), 83), 84) ovog člana i člana 150 stav 1 ovog zakona kazniće se fizičko lice novčanom kaznom od 300 eura do 1.000 eura.

Član 159

Novčanom kaznom od 5.000 eura do 15.000 eura kazniće se za prekršaj pravno lice, ako:

1) ne objedini tehničku dokumentaciju koja se prilaže uz deklaraciju o verifikaciji podsistema (član 20 stav 5);

2) ne označi vozila brojem koji mu je dodijeljen (član 27 stav 3 i član 30 stav 2);

3) ne obezbijedi izvršenje potrebnih ispitivanja (član 28 stav 6 i član 31 stav 8);

4) ne dostavi Organu uprave godišnji izvještaj o bezbjednosti najkasnije do 30. juna tekuće za prethodnu godinu (član 41 stav 3);

5) u godišnjem izvještaju iz člana 41 stav 3 ovog zakona ne opišu i svoja iskustva u vezi primjene zajedničke bezbjednosne metode za procjenu i ocjenu rizika (član 42 stav 4);

6) ne definiše izvore opasnosti, zabrane, izuzetna dopuštanja, zajedničke odredbe o bezbjednom radu, posebne mjere bezbjednosti pri radu na kontaktnoj mreži, posebne mjere bezbjednosti pri radu na željezničkoj pruzi i pružnim postrojenjima, posebne mjere bezbjednosti pri radu na signalno-sigurnosnim, telekomunikacionim i pogonskim elektroenergetskim postrojenjima kada je kontaktna mreža pod naponom (član 70 stav 1);

7) se signali, signalne oznake i oznake na pruzi ne daju, postavljaju i održavaju tako da ih željeznički radnici i druga lica na koja se odnose mogu na vrijeme i lako uočiti danju, noću i pri smanjenoj vidljivosti (član 74 stav 3);

8) ne donese poslovni red stanice (član 77 stav 1);

9) ne dostavi podatke upravljaču infrastrukture koji se odnose na zadatke željezničkih radnika zaposlenih kod tih prevoznika, kao i objekte, prostorije i prostore na staničnom području koje koriste u obavljanju svojih zadataka (člana 77 stav 2);

10) voz nije opremljen aparatima sa hemijskim sredstvima za gašenje požara i priborom za prvu pomoć, smještenim na lako dostupnim mjestima (član 84 stav 1);

11) voz za prevoz putnika nije unutra osvijetljen noću, a u tunelima u kojima vožnja traje duže od jednog minuta i danju (član 84 stav 3);

12) lice zaduženo za održavanje ne sastavi i ne vodi dosije o održavanju za svako vozilo za koje je zaduženo (član 92 stav 7);

13) ne pruža obuku na nepristrasan način u pogledu svih učesnika, kako licima koja su zaposlena kod osnivača centra stručnog osposobljavanja tako i drugim licima (član 100 stav 2);

14) za polaganje ispita za izdavanje sertifikata angažuje ispitivača bez sertifikata (član 101 st. 6 i 10);

15) bez odlaganja ne dostavi Organu uprave kopiju uvjerenja o zdravstvenoj sposobnosti za rad željezničkog radnika posle obavljenog zdravstvenog pregleda;

16) se u slučajevima iz člana 106 stav 3 ovog zakona, u upravljačnici vučnog vozila ne nalazi mašinovođa koji ima sertifikat za određeni dio željezničke infrastrukture (član 106 stav 5);

17) ne ažurira sertifikat kad se nosilac sertifikata stručno osposobi za upravljanje drugim tipovima vučnih vozila, odnosno za drugu željezničku infrastrukturu (član 106 stav 12);

18) u roku od tri dana od dana suspenzije ili oduzimanja sertifikata ne obavijesti Organ uprave o suspendovanim i oduzetim sertifikatima (član 107 stav 5);

19) ne preduzme mjere naložene od strane Organa uprave ili o tome ne obavijesti Organ uprave (član 107 stav 6);

20) ne ispunjava obaveze iz člana 108 stav 3 tač. 2) do 4) ovog zakona;

21) mašinovođi ne obezbijedi pristup podacima iz registra sertifikata (član 108 stav 4);

- 22) u slučaju prestanka radnog odnosa ne izda mašinovođi ovjerenu kopiju sertifikata i ne vrati propisanu dokumentaciju (član 109 stav 4);
- 23) ne preduzme mjere iz člana 110 stav 4 ovog zakona;
- 24) ne vodi evidenciju o izdatim dozvolama za regulisanje željezničkog saobraćaja (član 112 stav 6);
- 25) željezničkog radnika ne uputi na redovni zdravstveni pregled prije isteka roka propisanog za obavljanje tog pregleda (član 115 stav 2);
- 26) ne uputi željezničkog radnika na vanredni zdravstveni pregled (član 116 stav 1);
- 27) ne organizuje provjeru psihičke i fizičke sposobnosti željezničkih radnika na način iz člana 119 stav 4 ovog zakona;
- 28) u obrtnim jedinicama ne obezbijedi prostorije za odmor voznog osoblja (član 128 stav 4);
- 29) ne donese akt iz člana 131 ovog zakona;
- 30) ne vodi evidenciju o nesrećama i nezgodama u željezničkom saobraćaju i o drugim pojavama značajnim za bezbjedan željeznički saobraćaj (član 141 stav 8);
- 31) njegovo drumsko vozilo prelazi preko željezničke pruge suprotno članu 144 stav 1. ovog zakona;
- 32) ne održava industrijski kolosijek (član 154);
- 33) ne donese akt iz člana 155 stav 1 ili 2 ovog zakona.

Za prekršaj iz stava 1 ovog člana kazniće se i odgovorno lice u pravnom licu novčanom kaznom od 300 eura do 800 eura.

Novčanom kaznom od 300 eura do 800 eura kazniće se fizičko lice za prelazak preko željezničke pruge suprotno 144 stav 1 ovog zakona.

Član 160

Novčanom kaznom od 200 eura do 800 eura kazniće se fizičko lice-željeznički radnik ili drugo lice kada učestvuje u saobraćaju, ako:

- 1) se ne pridržava naređenja, ograničenja, zabrana i upozorenja datih pomoću signalnih znakova (član 74 stav 2);
- 2) se ne podvrgne redovnoj i vanrednoj proveri stručne osposobljenosti (član 102 st. 3 i 4);
- 3) upravlja vučnim vozilom a ne posjeduje licencu i jedan ili više sertifikata ili mu je odlukom nadležnog organa zabranjeno da upravlja vučnim vozilom (član 103 stav 1);
- 4) ne podnese zahtjev Organu uprave za ažuriranje dozvole u slučaju promjene bilo kog podatka koji je sadržan u dozvoli (član 104 stav 9);
- 5) umnožava dozvole za upravljanje vučnim vozilom (član 104 stav 12);
- 6) tokom upravljanja vučnim vozilom kod sebe nema licencu ili je ne pokaže na zahtjev ovlašćenog lica Organa uprave, lica za vršenje unutrašnjeg nadzora kod željezničkog prevoznika, glavnog istražitelja i inspektora za željeznički saobraćaj (član 104 stav 14);
- 7) tokom upravljanja vučnim vozilom kod sebe nema sertifikat ili ga ne pokaže na zahtjev ovlašćenog lica Organa uprave, lica za vršenje unutrašnjeg nadzora kod željezničkog prevoznika, glavnog istražitelja i inspektora za željeznički saobraćaj (član 106 stav 12);
- 8) o prestanku radnog odnosa kod poslodavca bez odlaganja ne obavjesti Organ uprave (član 109 stav 1);
- 9) reguliše željeznički saobraćaj, a ne posjeduje dozvolu za regulisanje željezničkog saobraćaja ili mu je odlukom nadležnog organa zabranjeno da reguliše željeznički saobraćaj (član 111);
- 10) tokom regulisanja saobraćaja kod sebe nema dozvolu za regulisanje željezničkog saobraćaja ili je ne pokaže na zahtjev ovlašćenog lica Organa uprave, lica za vršenje unutrašnjeg nadzora kod željezničkog prevoznika, glavnog istražitelja i inspektora za željeznički saobraćaj (član 112 stav 4);
- 11) se prije raspoređivanja na druge poslove, odnosno prije upućivanja na školovanje ili stručno osposobljavanje ne podvrgne zdravstvenom pregledu (član 114 stav 2);

12) ako se ne podvrgne redovnom ili vanrednom zdravstvenom pregledu na koji je upućen (čl. 115 i 116);

13) se u toku obavljanja poslova na koje je raspoređen osjeća umornim, bolesnim ili je iz drugih razloga nesposoban za dalje obavljanje poslova o tome ne obavijesti odgovorno lice kod upravljača infrastrukture, odnosno prevoznika i da prestane da obavlja poslove ako ocijeni da ih ne može bezbjedno obavljati (član 119 stav 2);

14) uzima alkoholna pića, opojne droge ili psihoaktivna sredstva za vrijeme obavljanja poslova ili počne sa radom iako u organizmu ima alkohola ili je pod dejstvom opojnih droga, odnosno psihoaktivnih sredstava (član 119 stav 3);

15) se ne podvrgne ispitivanju, odnosno zdravstvenom pregledu iz člana 120 stav 1 ovog zakona na koji je upućen (član 120 stav 2);

16) započne obavljanje poslova ili nastavi obavljanje poslova suprotno odredbama čl. 121 do 129 ovog zakona (član 130 stav 1);

17) ne nosi službeno odjelo i propisane službene oznake prilikom vršenja željezničkog saobraćaja (član 132 stav 1).

XXI. PRELAZNE I ZAVRŠNE ODREDBE

Primjena ovog zakona na željezničke pruge koje su izgrađene do dana stupanja na snagu ovog zakona

Član 161

Na željezničku infrastrukturu koja je izgrađena do dana stupanja na snagu ovog zakona ne primenjuju se odredbe člana 61, člana 66 stav 2, čl. 69, 72 i 75 ovog zakona, osim ako se ta željeznička infrastruktura obnavlja ili unapređuje.

Dozvole za korišćenje vozila, djelova i opreme za željeznička vozila, uređaja, djelova i opreme za željezničku infrastrukturu, licence i sertifikati

Član 162

Dozvole za korišćenje vozila izdate do dana stupanja na snagu ovog zakona ostaju na snazi.

Dozvole za korišćenje djelova i opreme za željeznička vozila, uređaja, djelova i opreme za željezničku infrastrukturu izdate do dana stupanja na snagu ovog zakona 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 donijetih na osnovu njega, a najkasnije 24 mjeseca od dana stupanja na snagu ovog zakona.

Sertifikati i licence izdate do dana stupanja na snagu ovog zakona ostaju na snazi do isteka roka važenja koji je označen u njima.

Izvršni propisi

Član 163

Propisi za izvršavanje ovog zakona biće donijeti u roku od dvije godine od dana stupanja na snagu ovog zakona.

Do donošenja propisa iz stava 1 ovog člana primijenjivaće se propisi donijeti na osnovu Zakona o bezbjednosti, organizaciji i efikasnosti željezničkog prevoza („Službeni list CG”, br. 1/2014 i 6/2014), kao i sljedeći propisi osim odredaba tih propisa koji su u suprotnosti sa odredbama ovog zakona:

- 1) Saobraćajni pravilnik („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, br. 3/94, 4/94, 5/94, 4/96 i 6/03);
- 2) Pravilnik o načinu evidentiranja podataka o vanrednim događajima nastalim u željezničkom saobraćaju i o drugim podacima od značaja za bezbjednost željezničkog saobraćaja („Službeni list SRJ”, broj 76/99);

- 3) Pravilnik o prevozu naročitih pošiljaka („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 3/92);
- 4) Pravilnik o standardizaciji na JŽ („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 14/89);
- 5) Pravilnik o načinu ukrštanja željezničke pruge i puta („Službeni list SRJ”, broj 72/99);
- 6) Pravilnik o funkcionisanju sistema veza na JŽ („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 8/85);
- 7) Pravilnik o obimu i vrsti telekomunikacionih veza, uređaja i postrojenja na prugama JŽ („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 3/79);
- 8) Pravilnik o stručnoj spremi radnika koji neposredno učestvuju u vršenju željezničkog saobraćaja („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, br. 10/86, 2/87 i 6/90);
- 9) Pravilnik o stepenu i vrsti stručne spreme nastavnika za izvođenje nastave od I do V stepena stručne spreme u željezničkim vaspitno-obrazovnim organizacijama („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 5/84);
- 10) Pravilnik o zdravstvenim uslovima koje moraju ispunjavati željeznički radnici („Službeni list SRJ”, broj 3/00);
- 11) Pravilnik o načinu osposobljavanja željezničkih radnika za pružanje prve pomoći („Službeni list SRJ”, broj 3/00);
- 12) Pravilnik o postupku za provjeravanje psihičke i fizičke sposobnosti željezničkih radnika prije njihovog stupanja na rad i u toku rada („Službeni list SRJ”, broj 3/00);
- 13) 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);
- 14) Uputstvo o manevrisanju („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, br. 3/80, 6/83, 3/87, 4/88, 6/91 i 2/94);
- 15) Uputstvo za označavanje vozova na prugama JŽ („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, br. 12/94 i 2/95);
- 16) Uputstvo o obrascima saobraćajne službe i načinu njihovog vođenja („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, br. 9/84, 4/88, 6/91 i 2/94);
- 17) Uputstvo o privremenom regulisanju saobraćaja vozova na dvokolosječnim prugama za vrijeme kapitalnog remonta jednog koloseka („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 9/83);
- 18) Uputstvo o postupcima za slučaj vanrednog događaja („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, br. 9/92 i 10/92);
- 19) Uputstvo o postupku verifikacije proizvoda i provjeri podobnosti proizvođača kočne opreme („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 6/01);
- 20) Uputstvo o kočenju vozova („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, br. 4/98 i 5/98);
- 21) Uputstvo o kočenju vozova JŽ koji u svom sastavu imaju teretna kola – SŽD („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, br. 5/89 i 7/90);
- 22) Uputstvo za primenu signala za električnu vuču („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, br. 8-9/87 i 8/89);
- 23) Uputstvo za vršenje kontrolnih pregleda teretnih kola na JŽ („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, br. 4/80 i 10/82);
- 24) Uputstvo za održavanje kočnica željezničkih vozila („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 3/01);
- 25) Uputstvo za mjerenje i ispitivanje kontaktne mreže na prugama JŽ („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 7/89);
- 26) Uputstvo za vaganje željezničkih vozila („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 8/83);
- 27) Uputstvo za probnu vožnju željezničkih vozila posle izvršene opravke („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 8/83);
- 28) Uputstvo o proizvodnji, kontroli i prijemu prednapregnutih betonskih pragova na mreži JŽ („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 1/05);
- 29) Uputstvo za proračun i ugrađivanje dugačkih šinskih trakova na mostovima JŽ („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 11/90);
- 30) Opšti tehnički propisi za relejne stanice i signalno-sigurnosne uređaje (1958. godine);

- 31) Tehnički uslovi za isporuku i ugradnju signalno-sigurnosne i telekomunikacione opreme na magistralnim prugama (1965. godine);
- 32) Tehnički uslovi za visoko frekventne uređaje sistema V-300 („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 4/67);
- 33) Tehnički uslovi za željezničke automatske teleprinterske centrale („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 2-3/63);
- 34) Tehnički uslovi za isporuku i montažu opreme za radio-dispečerske veze na JŽ i posebni uslovi za radio-dispečerske veze na JŽ (1974. godine);
- 35) Uputstvo za ugradnju, ispitivanje, puštanje u pogon i održavanje lokomotivskog dijela auto-stop uređaja I 60 („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, br. 2/75 i 7/78);
- 36) Uputstvo o saobraćaju vučnih vozila koja nisu opremljena autostop-uređajima na prugama opremljenim pružnim dijelom autostop-uređaja („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, br. 6/82 i 8/82).

Prestanak važenja propisa

Član 164

Danom stupanja na snagu ovog zakona prestaju da važe sljedeći 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 željeznica („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 dijelovima 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 obezbjeđenju tehničko-tehnološkog jedinstva u radu i razvoju informacionih i upravljačkih sistema na jugoslovenskim željeznicama („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 7/78);
- 13) Uputstvo o opremanju službenih mesta na pruži 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 priložima 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);
- 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 željezničkog saobraćaja („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 4/92);
- 20) Uputstvo za usklađivanje stručne spreme stečene na jugoslovenskim željeznicama po ranijim propisima („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, br. 9/79 i 6/80);
- 21) Pravilnik o legitimaciji saveznog inspektora za bezbjednost željezničkog saobraćaja („Službeni list SFRJ”, broj 18/88);
- 22) Pravilnik o radu u smjenama voznog i staničnog osoblja („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 8/92);
- 23) Pravilnik o utvrđivanju radnih mesta na kojima radnici neposredno učestvuju u vršenju željezničkog saobraćaja („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, br. 7/94, 10/94 i 11/94);
- 24) Pravilnik o utvrđivanju kriterijuma za vršenje rada u smjenama željezničkih radnika koji neposredno učestvuju u vršenju željezničkog saobraćaja („Službeni list SFRJ”, br. 13/81 i 2/82);
- 25) Uputstvo za primenu Pravilnika o stručnoj spremi radnika koji neposredno učestvuju u vršenju željezničkog saobraćaja na jugoslovenskim željeznicama („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 9/79).

Sljedeći propisi prestaju da važe po proteku dvije godine od dana stupanja na snagu ovog zakona:

- 1) Pravilnik o jedinstvenoj organizaciji i radu operativne službe na jugoslovenskim željeznicama („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 5/90);
- 2) Pravilnik o saobraćaju specijalnog voza („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 9/78);
- 3) Pravilnik o unutrašnjem i međunarodnom telegrafskom, telefonskom i radio saobraćaju na jugoslovenskim željeznicama („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 3/96);
- 4) Pravilnik o stepenu i vrsti stručne spreme nastavnika za izvođenje nastave od I do V stepena stručne spreme u željezničkim vaspitno-obrazovnim organizacijama („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 5/84)
- 5) Uputstvo za kontrolu izvršenja reda vožnje i primene saobraćajno- tehničkih propisa („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, br. 3/84 i 2/87);
- 6) Uputstvo o saobraćaju salonskih kola („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 2/80);
- 7) 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);
- 8) Uputstvo za utvrđivanje tokova putnika u vozovima iz međunarodnog i unutrašnjeg zajedničkog saobraćaja („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 8-9/91);
- 9) Propisi za izračunavanje i iznalaženje vremena vožnje vozova (1956. godine);
- 10) Uputstvo za utvrđivanje kapaciteta i organizacije teretnog saobraćaja Knjiga I („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 3/99);
- 11) Uputstvo za utvrđivanje kapaciteta i organizacije teretnog saobraćaja Knjiga II („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, br. 2/91, 1/92 i 2/93);
- 12) Uputstvo za izradu tehnološkog procesa rada ranžirnih i rasporednih stanica („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 6/72);
- 13) Putokaz za upućivanje telegrama na JŽ u unutrašnjem i međunarodnom željezničkom telekomunikacionom saobraćaju („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, br. 11/93 i 4/96);
- 14) Uputstvo za popis teretnih kola na prugama JŽ („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, br. 3/85, 2/89, 14/90 i 8/94);
- 15) Uputstvo za obradu podataka popisa teretnih kola na prugama JŽ („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, br. 7/85, 2/89, 14/90 i 8/94);
- 16) Uputstvo o upotrebi kola i tovarnog pribora („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 3/97);
- 17) Pravilnik o tehničkim uslovima za primjenu ulja u uređajima vučnih vozila („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 2/83);

- 18) Pravilnik o naknadi štete učinjene na transportnim sredstvima u željezničkom saobraćaju („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 2/96);
- 19) Pravilnik o zavarivačkim radovima na željezničkim vozilima („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 5/81);
- 20) Uputstvo o radu kontrolno-prijemnih organa JŽ („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 1/03);
- 21) Uputstvo o mjerama bezbjednosti od električne struje na elektrificiranim prugama JŽ („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 8/88);
- 22) Uputstvo za vođenje evidencije djelatnosti vuče vozova i održavanja vučnih vozila na JŽ („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, br. 8/84 i 11/92);
- 23) 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);
- 24) Uputstvo za ugradnju i održavanje uređaja na tečni gas za kuvanje u voznim sredstvima JŽ („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 8/68);
- 25) Pravilnik za vuču vozova na JŽ („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 6/91);
- 26) Pravilnik tehničke kolske djelatnosti („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 6/88);
- 27) Uputstvo za mjerenje omskog otpora na osovinskom slogu željezničkih vozila („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 4/78);
- 28) Uputstvo za rad osoblja vučnih vozila („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 8-9/91);
- 29) Uputstvo za održavanje elektro postrojenja za grijanje u kolima za putničke vozove „Schaltbau” („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 7/68);
- 30) Uputstvo za eksploataciju i održavanje okretnih postolja tipa Y-25 i Y-27 usvojenih na jugoslovenskim željeznicama („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 2/87);
- 31) Uputstvo za rukovanje i pregled električnih uređaja putničkih kola („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 3/02);
- 32) Uputstvo za opravku osovinskih sklopova i osovinskih ležišta za kola JŽ („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 2/00);
- 33) Uputstvo za saobraćaj motornih vozova („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, br. 6/82 i 10/82);
- 34) Uputstvo za podmazivanje kola („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 1/55);
- 35) Uputstvo za pregledača kola („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 2/06);
- 36) 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);
- 37) Pravilnik o njezi željezničkih kola i motornih vozova („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 6/88);
- 38) Uputstvo o prevozu praćenih automobila („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 6/70);
- 39) Uputstvo o prevozu tenka M-84 i njegovih modifikacija („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 1/88);
- 40) Uputstvo o garanciji kvaliteta izvršenih opravki željezničkih vozila („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 7/79);
- 41) Uputstvo za redovne opravke tegljeničkih i odbojničkih uređaja („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 10/92);
- 42) Uputstvo za korišćenje sovjetskih (SŽD) kola – cistijerni na prugama JŽ („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, br. 8/88 i 5/89);
- 43) Uputstvo o čuvanju tehničke dokumentacije na JŽ („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 3/88);
- 44) Uputstvo o postupku kod oštećenja stranih teretnih kola na prugama JŽ („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 5/03);
- 45) Uputstvo za oplemenjivanje vode za dizel vozila („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 10/73);
- 46) Uputstvo o tehničkim uslovima za održavanje teških motornih drezina serije 911 („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, br. 6/83 i 3/85);

- 47) Pravilnik o kategorizaciji pruga („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, br. 7/89, 10/89, 9/90, 14/90, 2/92, 4/92 i 1/97);
- 48) Uputstvo o obezbjeđenju saobraćaja u toku zime („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 1/04);
- 49) Uputstvo za zavarivanje željezničkih šina aluminotermitskim postupkom sa pljosnatim pojačanjem („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 10/86);
- 50) Uputstvo za kontrolu sabijenosti donjeg stroja željezničkih pruga dinamičkom metodom sa uređajem sa lakim padajućim tegom na mreži pruga JŽ („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 1/06);
- 51) Uputstvo o jedinstvenim kriterijumima za kontrolu stanja pruga na mreži JŽ („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, br. 6/01 i 4/04);
- 52) 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);
- 53) Uputstvo za isporuku, ugradnju i održavanje pričvrsnog pribora Pandrol k-lock na mreži pruga JŽ („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 3/04);
- 54) Uputstvo za isporuku, ugradnju i održavanje pričvrsnog pribora Pandrol-Fastclip na mreži pruga JŽ („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 1/03);
- 55) Uputstvo za isporuku, ugradnju i održavanje elastičnog pričvršćenja „Pandrol” na mreži jugoslovenskih železnica („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 8-9/87);
- 56) Uputstvo za isporuku, ugradnju i održavanje elastične stezaljke SKL-2 na mreži jugoslovenskih železnica („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 8-9/87);
- 57) Uputstvo o tehnološkom postupku za zaštitu od korozije šina, skretnica, mostova, dizalica i pajner nosača („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 11/87);
- 58) Uputstvo za proizvodnju, kontrolu i prijem jednodijelnih prednapregnutih betonskih pragova Walter BAU-AG za mrežu pruga JŽ („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 5/04);
- 59) Uputstvo za isporuku, ugradnju i održavanje skretnica na betonskim pragovima proizvođača WAE-GmbH na mreži pruga JŽ („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 2/05);
- 60) 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);
- 61) Uputstvo za isporuku, ugradnju i održavanje Tensar dvoosne geomreže na mreži pruga JŽ („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 5/05);
- 62) Uputstvo za izradu i primjenu stega za šine S-49 i UIC 60 na mreži pruga JŽ („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 1/06);
- 63) Uputstvo za rukovanje induktivnim autostop-uređajem I 60 („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, br. 2/75, 7/78, 8/81 i 8/89);
- 64) Uputstvo o tehničkom pregledu signalno-sigurnosnih postrojenja („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 10/78);
- 65) Uputstvo o vrstama i upotrebi telekomunikacionih uređaja i veza (1977. godine);
- 66) Pravilnik o načinu vršenja unutrašnje kontrole i ovlašćenjima radnika za vršenje unutrašnje kontrole na jugoslovenskim željeznicama („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 6/89);
- 67) Pravilnik o službenom odjelu na jugoslovenskim željeznicama („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, br. 4/88, 13/89, 6/92 i 6/93);
- 68) Uputstvo za dokazivanje prisustva alkohola u organizmu radnika za vreme rada na JŽ („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 5/67);
- 69) Uputstvo o čuvanju, održavanju i korišćenju salonskih kola ZJŽ („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 10/90).

Propise iz stava 2 ovog člana upravljač infrastrukture i željeznički prevoznik mogu, u zavisnosti od svojih potreba, da preuzmu kao svoja interna akta u okviru sistema za upravljanje bezbjednošću u smislu odredbe člana 49 stav 6 ovog zakona, uz njihovo usklađivanje sa odredbama ovog zakona i propisima donijetih na osnovu njega.

Započeti postupci

Član 165

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

Organ uprave

Član 166

Organ uprave je dužan da svoju unutrašnju organizaciju uskladi sa odredbama ovog zakona u roku od tri mjeseca od dana stupanja na snagu ovog zakona.

Prestanak važenja zakona

Član 167

Danom stupanja na snagu ovog zakona prestaje da važi Zakon o bezbjednosti, organizaciji i efikasnosti željezničkog prevoza („Službeni list CG”, br. 1/2014 i 6/2014).

Stupanje na snagu

Član 168

Ovaj zakon stupa na snagu osmog dana od dana objavljivanja u „Službenom listu Crne Gore”.

Odredbe člana 17 stav 2, člana 20 stav 20 tačka 1), člana 22. stav 5, člana 23 stav 2, člana 34 stav 4, člana 36, člana 37 stav 6, člana 41 stav 8, člana 47 stav 4, člana 48 st. 2-7, člana 54 st. 5 i 6, člana 58 stav 3 i člana 138 st. 2 i 4 primijenjuju se od dana prijema u punopravno članstvo Evropske Unije.