

628.

Na osnovu člana 36 stav 7 Zakona o bezbjednosti, organizaciji i efikasnosti željezničkog prevoza ("Službeni list CG", broj 1/14), Ministarstvo saobraćaja i pomorstva donijelo je

## **P R A V I L N I K** **O BLIŽEM SADRŽAJU GODIŠNJIH IZVJEŠTAJA O BEZBJEDNOSTI U** **ŽELJEZNIČKOM SAOBRAĆAJU I ZAJEDNIČKIM POKAZATELJIMA BEZBJEDNOSTI**

### **Predmet**

#### **Član 1**

Ovim pravilnikom propisuje se bliži sadržaj godišnjih izvještaja željezničkih prevoznika i upravljača infrastrukture, zajednički pokazatelji bezbjednosti i metode za izračunavanje ekonomskih posljedica nesreća u željezničkom saobraćaju.

### **Značenje izraza**

#### **Član 2**

Izrazi upotrijebljeni u ovom pravilniku imaju sljedeća značenja:

1) **vozni kilometar** je mjerna jedinica koja predstavlja kretanje voza na dužini od jednog kilometra;

2) **korišćena razdaljina** je efektivno pređena razdaljina ukoliko je poznata, a ako nije, koristi se standardna razdaljina na mreži između polazne i uputne stanice voza na mreži pruga Crne Gore;

3) **voz** je jedno ili više željezničkih vozila koje vuče jedna ili više lokomotiva ili motornih kola ili jedna motorna kola koja voze sama, pod određenim brojem ili posebnom oznakom, od određene početne tačke do određene završne tačke, uključujući vučno vozilo odnosno lokomotivu koja vozi sama;

4) **zaposleni i izvođač radova** su lica koja su zaposlena u željeznici i koja su bila na radnom mjestu u vrijeme dešavanja nesreće, uključujući izvođača radova, vozno osoblje i lica koje rukuju voznim sredstvima i infrastrukturnim postrojenjima;

5) **znatan poremećaj u odvijanju željezničkog saobraćaja** je prekid saobraćaja na magistralnim željezničkim prugama u trajanju od šest ili više sati;

6) **znatna šteta** je šteta na voznim sredstvima, infrastrukturi ili životnoj sredini u vrijednosti od najmanje 150 000 eura;

7) **ozbiljna nesreća** je sudar vozova ili iskliznuće voza koji ima za posljedicu smrt najmanje jednog lica ili teške povrede pet ili više lica ili prouzrokovanje velike štete željezničkim vozilima, željezničkoj infrastrukturi ili životnoj sredini u iznosu od najmanje 2 000 000 eura, kao i druga nesreća koja ima očigledan uticaj na bezbjednost na željeznici ili na upravljanje bezbjednošću.

8) **izvijanje ili druga deformacija kolosjeka** je svaki nedostatak vezan za kontinuitet i geometriju kolosjeka koji zahtjeva zatvaranje kolosjeka ili trenutno smanjenje dozvoljene brzine;

9) **događaj koji prethodi nesrećama** je događaj koji je povezan sa saobraćanjem vozova i negativno utiče na bezbjednost saobraćaja;

10) **iskliznuće voza** je svaki slučaj kada najmanje jedan točak voza spadne sa šina;

11) **kolosječni kilometri** su dužina svih kolosjeka željezničkih pruga Crne Gore, pri čemu se uzima u obzir svaki kolosjek višekolosječne željezničke pruge;

12) **korisnici putnog prelaza u nivou** su sva lica koja koriste putni prelaz za prelaz preko željezničke pruge nekim transportnim sredstvom ili pješice;

13) **lica kojima je zabranjen pristup na željezničko područje** su sva lica na željezničkom području kojima je prisustvo zabranjeno, osim korisnika putnih prelaza;

14) **neosigurani putni prelazi u nivou** su prelazi koji nijesu opremljeni nikakvim sistemom za upozorenje i/ili zaštitu koji se aktiviraju u slučaju kada za korisnika nije bezbjedno da prelazi preko prelaza;

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

16) **nesreća vezana za transport opasne robe** je svaka nesreća ili incident o kojoj se dostavlja izveštaj u skladu sa Pravilnikom o međunarodnom prevozu opasnih materija željeznicom (RID);

17) **nesreća na putnom prelazu u nivou** je nesreća u kojima učestvuje najmanje jedno željezničko vozilo i jedno ili više vozila koja prelaze putni prelaz u nivou, ostali korisnici prelaza, kao što su pješaci, ili drugi objekti koji se privremeno nalaze na pruzi ili u njenoj blizini, ako su ispali iz vozila ili su ih izgubili korisnici tokom prelaska preko prelaza;

18) **nesreća izazvana željezničkim vozilima u pokretu** je nesreća u kojoj je stradalo jedno ili više lica koje je udarilo željezničko vozilo ili predmet koji je prikačen za vozilo ili se od njega otkatio, kao i lica koja padnu sa željezničkih vozila, kao i lica koja padnu ili ih udare nepričvršćeni predmeti u toku putovanja na vozilu;

19) **opasna roba** su supstance i predmeti čiji je prevoz zabranjen ili je dozvoljen samo pod propisanim uslovima;

20) **osigurani (aktivni) putni prelazi u nivou** su putni prelazi na kojem su korisnici prelaza zaštićeni ili se upozoravaju na približavanje voza aktiviranjem uređaja u slučaju kada za korisnika nije bezbjedno da prelazi preko prelaza;

21) **ostale nesreće** su sve nesreće osim sudara voza sa željezničkim vozilom, sudara voza sa preprekom unutar slobodnog profila, iskliznuća voza, nesreće na putnom prelazu u nivou, nesreće u kojoj su stradala lica izazvane željezničkim vozilima u pokretu ili požarom na željezničkom vozilu;

22) **ostala lica na peronu** su sva lica na željezničkom peronu koja nijesu: putnici, zaposleni i osoblje izvođača radova, korisnici putnih prelaza u nivou, ostala lica van perona, ili lica kojima je zabranjen pristup na željezničkom području;

23) **ostala lica van perona** su sva lica koja nijesu na peronu i nijesu: putnici, zaposleni i osoblje izvođača radova, korisnici putnih prelaza u nivou, ostala lica na peronu ili lica kojima je zabranjen pristup na željezničkom području;

24) **poginulo lice** je lice koje je preminulo na licu mjesta ili u roku od 30 dana zbog posljedica nesreće, osim u slučaju samoubistva;

25) **pogrešno pokazivanje signalnih znakova** su sve greške signalnog sistema (na infrastrukturi ili na željezničkim vozilima) koje dovode do davanja manje restriktivnog signalnog znaka od zahtjevanog;

26) **požar na željezničkom vozilu** je požar ili eksplozija do koje dođe na željezničkom vozilu (uključujući i njegov tovar) dok saobraća između polazne i uputne stanice, kao i kada stoji u polaznoj stanici, uputnoj stanici ili u međustanicama ili tokom manevrisanja;

27) **pokušaj samoubistva** je čin namjernog samopovređivanja čija je posljedica teška povreda;

28) **prolaz** je put, osim puta iz tačke 32 ovog člana, koji omogućava prelaz lica, životinja, vozila ili mašina;

29) **prolazak pored signala koji zabranjuje dalju vožnju uz prolazak opasne tačke** je svaka situacija u kojoj bilo koji dio voza produži vožnju dalje od tačke do koje mu je dozvoljeno kretanje i prođe opasnu tačku;

30) **prolazak pored signala koji zabranjuje dalju vožnju bez prolaska opasne tačke** je svaka situacija u kojoj bilo koji dio voza produži vožnju dalje od tačke do koje mu je dozvoljeno kretanje ali ne prođe opasnu tačku;

31) **pružni kilometri** su dužina željezničkih pruga Crne Gore, a kod višekolosječnih pruga uzima se u obzir samo razdaljina između polazne i uputne stanice;

32) **put** je svaki javni ili privatni put, ulica ili autoput uključujući i uporedne pješačke i biciklističke staze;

33) **putnik** je svako lice koje putuje vozom, isključujući vozno osoblje i lice koje pokušava da uđe u voz ili da iz njega izađe dok je voz u pokretu;

34) **putni prelaz u nivou** je svako ukrštanje između željezničke pruge i puta ili prolaza u nivou, koje je otvoreno za korisnike, osim prelaza između perona željezničke stanice i prelaza iznad kolosjeka rezervisanih samo za zaposlene;

35) **putnički kilometar** je mjerna jedinica koja predstavlja prevoz jednog putnika željeznicom na dužini od jednog kilometra, a uzima se u obzir samo razdaljina pređena na teritoriji Crne Gore;

36) **samoubistvo** je čin namjernog samopovređivanja koji dovodi do smrti;

37) **sistem za zaštitu voza** je sistem koji omogućava osiguranje poštovanja signala i ograničenja brzine;

38) **sistemi za zaštitu voza ugrađeni na vozilu** su sistemi koji pomažu mašinovođi da poštuje pružnu signalizaciju i signalizaciju u upravljačnici i čime se osigurava zaštita opasnih mjesta i poštovanje ograničenja brzine;

39) **slomljena šina** je šina koje se izlomi na dva ili više djelova ili šina od koje se odvoji dio metala i tako na voznoj površini prouzrokuje pukotinu veću od 50 mm po dužini odnosno 10 mm po dubini;

40) **slomljeni točak na vozilu u saobraćaju** je lom koji utiče na točak i stvara rizik od nesreće (iskliznuće ili sudar);

41) **slomljena osovina na vozilu u saobraćaju** je lom koji utiče na osovinu i stvara rizik od nesreće (iskliznuće ili sudar);

42) **sudar voza sa željezničkim vozilom** je udar dijela jednog voza u prednji, zadnji ili bočni dio drugog voza, željezničkog vozila ili manevarskog sastava;

43) **sudar voza sa preprekom unutar slobodnog profila** je udar dijela voza u objekte koji su pričvršćeni za prugu ili se privremeno nalaze na njoj ili u njoj blizini (osim na putnim prelazima u nivou, ako su tokom prelaska ispali iz vozila ili ih je izgubio korisnik), uključujući udar u kontaktnu mrežu;

44) **teško povređeno lice** je svako povređeno lice koje je hospitalizovano duže od 24 sata zbog posljedica nesreće, osim pokušaja samoubistva;

45) **tonski kilometar** je mjerna jedinica koja predstavlja prevoz jedne tone robe na rastojanju od jednog kilometra pri čemu se uzima u obzir samo razdaljina pređena na teritoriji Crne Gore;

46) **troškovi materijalne štete nanasene voznim sredstvima ili infrastrukturi** su troškovi nabavke novih voznih sredstava ili nove infrastrukture koja se ne može popraviti, sa istom funkcijom i tehničkim parametrima i troškovi vraćanja voznih sredstava ili infrastrukture koja se može popraviti u stanje prije nesreće, a ti troškovi obuhvataju i troškove vezane za iznajmljena vozna sredstva koji nastanu kao posljedica neraspoloživosti oštećenih vozila;

47) **troškovi štete nanasene životnoj sredini** su troškovi koje treba da snose željeznički prevoznici i upravljač infrastrukture.

## **Godišnji izvještaj o bezbjednosti željezničkog sistema**

### **Član 3**

Godišnji izvještaj o bezbjednosti željezničkog sistema koji sačinjava željeznički prevoznik i upravljač infrastrukture sadrži podatke date u Prilogu 1 koji je sastavni dio ovog pravilnika.

Godišnji izvještaj o bezbjednosti željezničkog sistema koji sačinjava organ uprave nadležan za poslove željezničkog saobraćaja (u daljem tekstu: Organ uprave) sadrži podatke date u Prilogu 2 koji je sastavni dio ovog pravilnika.

### **Zajednički pokazatelji bezbjednosti**

#### **Član 4**

Zajednički pokazatelji bezbjednosti su elementi na osnovu kojih se vrši procjena nivoa bezbjednosti u željezničkom saobraćaju.

Zajednički pokazatelji bezbjednosti su pokazatelji:

- 1) koji se odnose na nesreće;
- 2) koji se odnose na prevoz opasnih materija;
- 3) koji se odnose na samoubistva;
- 4) koji se odnose na događaje koji prethode nesrećama;
- 5) za izračunavanje ekonomskih posljedica nesreća;
- 6) koji se odnose na tehničku bezbjednost infrastrukture i njeno sprovođenje.

### **Pokazatelji koji se odnose na nesreće**

#### **Član 5**

Pokazatelji koji se odnose na nesreće su:

1) ukupan i relativni broj (u odnosu na broj voznih kilometara) ozbiljnih nesreća prema vrstama nesreća:

- a) sudar voza sa željezničkim vozilom;
- b) sudar voza sa preprekom unutar slobodnog profila;
- c) iskliznuća vozova;
- d) nesreće na putnim prelazima u nivou, uključujući i nesreće u kojima su učestvovali pješaci na putnim prelazima u nivou, prema vrstama prelaza iz člana 10 stav 1 tačka 2 ovog pravilnika;
- e) nesreće u kojima su stradala lica koje su uzrokovane voznim sredstvima u pokretu, izuzimajući samoubistva i pokušaje samoubistva;
- f) požari u željezničkim vozilima;
- g) ostale nesreće.

2) ukupan i relativni broj (u odnosu na broj voznih kilometara) teško povrijeđenih i poginulih lica po vrstama nesreća, podijeljenih u sljedeće kategorije:

- a) putnici (u odnosu na ukupan broj putničkih kilometara i voznih kilometara u putničkom saobraćaju);
- b) zaposleni ili lica zaposlena kod izvođača radova;
- c) korisnici putnih prelaza u nivou;
- d) lica kojima nije dozvoljen pristup željezničkom području;
- e) ostala lica na peronima;
- f) ostala lica van perona.

Svaka ozbiljna nesreća se prijavljuje po vrsti primarne nesreće, čak iako su posljedice sekundarne nesreće ozbiljnije, (požar poslije iskliznuća).

## **Pokazatelji koji se odnose na prevoz opasnih materija**

### **Član 6**

Pokazatelji koji se odnose na prevoz opasnih materija su ukupan i relativni broj (u odnosu na broj voznih kilometara) nesreća vezanih za prevoz opasnih materija i to:

1) nesreće u kojima učestvuje najmanje jedno željezničko vozilo koje prevozi opasne materije i

2) broj nesreća u kojima je došlo do oslobađanja opasnih materija.

## **Pokazatelji koji se odnose na samoubistva**

### **Član 7**

Pokazatelji koji se odnose na samoubistva su ukupan i relativni broj (u odnosu na vozne kilometre) samoubistava.

## **Pokazatelji koji se odnose na događaje koji prethode nesrećama**

### **Član 8**

Pokazatelji koji se odnose na događaje koji prethode nesrećama su ukupan i relativni broj (u odnosu na broj voznih kilometara):

1) slomljenih šina;

2) izvijanja kolosjeka i drugih deformacija kolosjeka;

3) pogrešnih pokazivanja signalnih znakova;

4) prolazaka pored signala koji zabranjuje dalju vožnju uz prolazak opasne tačke;

5) prolazaka pored signala koji zabranjuje dalju vožnju bez prolaska opasne tačke;

6) slomljenih točkova na vozilima u saobraćaju;

7) slomljenih osovina na vozilima u saobraćaju.

Nedozvoljenom vožnjom pored signala koji zabranjuje dalju vožnju iz stava 1 tač. 4 i 5 ovog člana smatra se prolazak pored:

1) pružnog signala koji zabranjuje dalju vožnju ili nepoštovanje naredbe za zaustavljanje kada sistem za zaštitu voza nije u funkciji;

2) kraja odobrenja za bezbjedno kretanje predviđenog sistemom za zaštitu voza;

3) tačke određene putem izdatog usmenog ili pismenog naređenja;

4) oznake za zaustavljanje (osim grubobrana) ili ručnih signala;

Nedozvoljenom vožnjom smatra se kada vozilo bez vučne jedinice ili neposjednuti voz odbjegne pored signala koji zabranjuje vožnju, kao i slučajevi u kojima, iz bilo kog razloga, signal nije bio na vrijeme postavljen da pokazuje zabranjenu vožnju kako bi se omogućilo mašinovođi da zaustavi voz prije signala.

Slučajevi iz stava 2 ovog člana prikazuju se odvojeno ili zbirno.

Događaji koji prethode nesrećama koji za posljedicu imaju tešku nesreću prikazuju se i u okviru pokazatelja iz člana 5 ovog pravilnika.

## **Pokazatelji za izračunavanje ekonomskih posljedica nesreća**

### **Član 9**

Pokazatelji za izračunavanje ekonomskih posljedica nesreća su:

1) broj smrtnih slučajeva i ozbiljno povrijeđenih, pomnožen sa vrijednošću prevencije žrtava;

2) troškovi štete nanесene životnoj sredini;

3) troškovi materijalne štete nanесene voznim sredstvima ili infrastrukturi;

4) troškovi kašnjenja izazvanih nesrećama.

Pokazatelji iz stava 1 ovog člana izražavaju se u eurima i to ukupno i relativno (u odnosu na broj voznih kilometara).

Ekonomске posljedice ozbiljnih nesreća iskazuju se na osnovu pokazatelja iz st. 1 i 2 ovog člana (ukupno i relativno).

### **Pokazatelji koji se odnose na tehničku bezbjednost infrastrukture i njeno sprovođenje**

#### **Član 10**

Pokazatelji koji se odnose na tehničku bezbjednost infrastrukture su:

1) procenat pruga koje imaju sisteme za zaštitu voza u radu i procenat voznih kilometara gdje se koriste sistemi za zaštitu voza ugrađeni na vozilima, kojima se obezbjeđuje:

- a) upozorenje;
- b) upozorenje i automatsko zaustavljanje;
- c) upozorenje i automatsko zaustavljanje i povremenu kontrolu brzine;
- d) upozorenje i automatsko zaustavljanje i kontinualnu kontrolu brzine.

2) broj putnih prelaza u nivou (ukupno, po pružnom kilometru i po kolosječnom kilometru) podijeljenih u sljedeće kategorije:

- a) neosigurani (pasivni) putni prelazi;
- b) osigurani (aktivni) putni prelazi:
  - ručni;
  - automatski sa upozorenjem korisnika;
  - automatski sa zaštitom za korisnika;
  - automatski sa zaštitom na strani kolosjeka.

Sistemi za zaštitu voza ugrađeni na vozilu omogućavaju:

- 1) upozorenje, kojim se daje automatsko upozorenje mašinovođi;
- 2) upozorenje i automatsko zaustavljanje, kojim se daje automatsko upozorenje mašinovođi i obezbjeđuje automatsko zaustavljanje pri prolasku signala kojim se zabranjuje dalja vožnja;
- 3) upozorenje i automatsko zaustavljanje i povremenu kontrolu brzine, kojim se omogućava osiguranje opasnih mjesta, a kontrola brzine se vrši na određenim mjestima (gdje treba ograničiti brzinu) pri približavanju signalu;
- 4) upozorenje i automatsko zaustavljanje i kontrolu brzine, kojim se omogućava osiguranje opasnih mjesta i kontrola ograničenja brzine na pruži stalnim pokazivanjem i sprovođenjem najveće dopuštene brzine na svim djelovima pruge.

Zaštita pomoću fizičkih sredstava ostvaruje se:

- 1) polubranicama ili branicima;
- 2) kapijama.

Upozorenja pomoću fiksne opreme instalirane na putnim prelazima u nivou su:

- 1) vizuelni uređaji: svjetlosni signali;
- 2) zvučni uređaji: zvona, trube, sirene, itd.

Osigurani (aktivni) putni prelazi u nivou su:

- 1) ručni kod kojih zaštitu ili upozorenje korisnika ručno aktivira željeznički radnik;
- 2) automatski sa upozorenjem korisnika kod kojih upozorenje korisniku aktivira dolazeći voz;
- 3) automatski sa zaštitom korisnika kod kojih zaštitu korisnika aktivira dolazeći voz, kao i prelazi sa zaštitom i upozorenjem korisnika;
- 4) automatski sa zaštitom na strani kolosjeka kod kojih signal ili drugi sistem zaštite voza dozvoljava vozu da nastavi samo ukoliko je putni prelaz zaštićen za korisnika i ukoliko nema prepreka.

## Vrijednost prevencije žrtava

### Član 11

Vrijednost prevencije žrtava određuje se na osnovu vrijednosti iz stava 3 ovog člana koja se množi sa brojem smrtnih slučajeva i ozbiljno povrijeđenih lica.

Pri izračunavanju troškova žrtava, smrtni slučajevi i teške povrede izračunavaju se odvojeno.

Vrijednost prevencije žrtava za:

- 1) smrtni slučaj je 250.000 €;
- 2) teške povrede je 30.000 €;
- 3) lakše povrede je 2.500 €.

Vrijednost prevencije žrtava iz stava 3 ovog člana se svake godine uvećava/smanjuje za stepen rasta/smanjenja bruto nacionalnog dohotka.

Vrijednost prevencije žrtava koristi se za izračunavanje ekonomskih pokazatelja bezbjednosti i ne koristi se kao referenca za naknadu troškova između strana koje su učestvovala u nezgodi.

## Troškovi kašnjenja usljed nesreće

### Član 12

Troškovi kašnjenja usljed nesreće predstavljaju novčanu vrijednost kašnjenja koju snose korisnici željezničkog prevoza (putnici i komintenti u prevozu robe) koji nastanu kao posljedica nesreće.

Troškovi kašnjenja usljed nesreće izračunavaju se po sljedećem modelu:

1) Vrijednost vremena za putnike u vozu (po satu):

$$VT_P = [VT \text{ poslovnih putnika}] * [\text{prosječni procenat poslovnih putnika godišnje}] + [VT \text{ putnika koji ne putuju poslom}] * [\text{prosječni procenat putnika koji ne putuju poslom godišnje}],$$

gdje je:

- $VT_P$  izraženo u eurima po putniku po satu;
- poslovni putnik - putnik koji putuje u vezi sa svojom profesionalnom djelatnošću, isključujući putovanje na posao i s posla;
- $VT$  - novčana vrijednost uštede vremena putovanja;
- $VT$  za putovanje poslovnog putnika iznosi 6 € po satu;
- $VT$  za putovanje putnika koji ne putuje poslom iznosi 2 € po satu.

2) Vrijednost vremena za teretni voz (po satu):

$$VT_T = [VT \text{ teretnih vozova}] * [(\text{tonski kilometar}) / (\text{vozni kilometar})],$$

gdje je:

- $VT_T$  izraženo u eurima po toni robe i po satu;
- $VT$  - novčana vrijednost uštede vremena prevoza;
- $(\text{tonski kilometar}) / (\text{vozni kilometar})$  - prosječni broj tona tereta prevezenog vozom u jednoj godini;
- $VT$  za prevoz 1 tone robe po satu iznosi 0,3 €;

3)  $CM$  = cijena jednog minuta kašnjenja voza:

- za voz za prevoz putnika:

$$C_{MP} = K_1 * (VT_p/60) * [(putnički\ kilometar)/(vozni\ kilometar)]$$

gdje je (putnički kilometar)/(vozni kilometar) = prosječan broj putnika po vozu godišnje;

- za teretni voz:

$$C_{MT} = K_2 * (VT_t/60)$$

Faktori  $K_1$  i  $K_2$  se nalaze između vrijednosti vremena putovanja i vrijednosti kašnjenja, kako bi se uzela u obzir činjenica da se gubitak vremena zbog kašnjenja posmatra na mnogo negativniji način od gubitka vremena prilikom normalnog trajanja putovanja. Faktor  $K_1$  iznosi 2,5 a faktor  $K_2$  iznosi 2,15;

Troškovi kašnjenja nastalog usljed nesreće iznose:

$$C_{MP} * (\text{minuti kašnjenja vozova za prevoz putnika}) + C_{MT} * (\text{minuti kašnjenja teretnih vozova})$$

Troškovi kašnjenja izračunavaju se za ozbiljne nesreće i to:

- troškovi stvarnih kašnjenja na željezničkim prugama na kojima se dogodila nesreća, mjereno u uputnim stanicama i
- troškovi stvarnih kašnjenja ili, ukoliko to nije moguće, procijenjenih kašnjenja na drugim željezničkim prugama izazvanih nesrećama na prugama iz tačke 1 ovog stava.

Vrijednosti VT iz st. 1 do 4 ovog člana svake godine se uvećavaju/smanjuju za stepen rasta/smanjenja bruto nacionalnog dohotka.

### **Prestanak važenja**

#### **Član 13**

Danom stupanja na snagu ovog pravilnika prestaje primjena Pravilnika načinu evidentiranja podataka o vanrednim događajima nastalim u železničkom saobraćaju i o drugim podacima od značaja za bezbednost železničkog saobraćaja („Službeni list SRJ“, broj 76/99).

### **Stupanje na snagu**

#### **Član 14**

Ovaj pravilnik stupa na snagu osmog dana od dana objavljivanja u „Službenom listu Crne Gore“.

Broj: 03-1584/3

Podgorica, 2. juna 2015. godine

Ministar,  
**Ivan Brajović, s.r.**



## SADRŽAJ GODIŠNJEG IZVJEŠTAJA O BEZBJEDNOSTI ŽELJEZNIČKOG SISTEMA UPRAVLJAČA INFRASTRUKTURE I ŽELJEZNIČKOG PREVOZNIKA

Izvještaj sadrži:

- 1) informacije o ostvarivanju planiranih ciljeva bezbjednosti;
- 2) praćenje i analizu zajedničkih pokazatelja bezbjednosti
- 3) rezultate unutrašnje kontrole bezbjednosti;
- 4) primjedbe o nedostacima i kvarovima u odvijanju željezničkog saobraćaja i upravljanju infrastrukturom.

### A. OSTVARIVANJE PLANIRANIH CILJEVA BEZBJEDNOSTI

Ostvarivanje planiranih ciljeva bezbjednosti obuhvata opis ostvarivanja ciljeva bezbjednosti koji su planirani kao i planove i postupke za ostvarivanje ciljeva bezbjednosti sa poređenjem planiranih ciljeva bezbjednosti i pokazatelja bezbjednosti iz čl. 4 do 10 ovog pravilnika.

### B. PRAĆENJE I ANALIZA ZAJEDNIČKIH POKAZATELJA BEZBJEDNOSTI

Praćenje i analiza zajedničkih pokazatelja bezbjednosti obuhvata:

- podatke o zajedničkim pokazateljima bezbjednosti iz čl. 4 do 10 ovog pravilnika;
- rezultate bezbjednosnih izvještaja i preporuka;
- druge informacije koje mogu imati uticaja na bezbjednost željezničkog saobraćaja.

#### 1) Razvoj bezbjednosti na željeznici

Pregled konkretnih željezničkih nesreća i mjera bezbjednosti koje su preduzete uzimajući u obzir posljedice tih nesreća prikazuje se:

#### 2) Ocjena rizika

Upravljač infrastrukture/željeznički prevoznik opisuje iskustva u vezi primjene zajedničke bezbjednosne metode za procjenu i ocjenu rizika.

#### 3) Informacije o trendu bezbjednosti u željezničkom sistemu obuhvataju

- nastale promjene na željezničkoj mreži;
- rezime analize opšteg trenda u razvoju bezbjednosti na željeznici u poređenju sa prethodnim godinama.

Nesreće koje su inicirale mjere bezbjednosti			Usvojene mjere bezbjednosti
Datum nesreće	Mjesto nesreće	Opis nesreće	

Prijedlozi za poboljšanje nivoa bezbjednosti željezničkog saobraćaja obuhvataju:

- predlaganje izmjena nacionalnih bezbjednosnih propisa sa opisom izmjena;
- davanje inicijativa za održavanje ili poboljšanje bezbjednosti željezničkog saobraćaja;
- davanje inicijativa za izmjenu zajedničkih bezbjednosnih metoda.

## **C. REZULTATI UNUTRAŠNJE KONTROLE BEZBJEDNOSTI**

Rezultati unutrašnje kontrole bezbjednosti obuhvataju:

- 1) opis sistema unutrašnje kontrole bezbjednosti;
- 2) vremenski plan za planirane unutrašnje kontrole, koji može da se revidira zavisno od rezultata prethodnih kontrola i praćenja rezultata;
- 3) opis postupaka za određivanje i izbor kontrolora sa odgovarajućom kvalifikacijom;
- 4) opis postupka analize i procjene rezultata unutrašnje kontrole;
- 5) opis postupaka za sprovođenje mjera koje proizilaze iz vršenja unutrašnje kontrole bezbjednosti;
- 6) opis postupaka za praćenje efikasnosti mjera koje proizilaze iz vršenja unutrašnje kontrole bezbjednosti;
- 7) opis postupaka za dokumentovanje rezultata unutrašnje kontrole bezbjednosti;
- 8) opis postupaka kojima se obezbjeđuje da se na višim nivoima rukovođenja znaju rezultati kontrola i preuzima cjelokupna odgovornost za sprovođenje izmjena sistema za upravljanje bezbjednošću;
- 9) planiranje budućih kontrola u vezi sa redovnim praćenjem aktivnosti u cilju obezbjeđenja usklađenosti sa internim postupcima i standardima

## **D. PRIMJEDBE O NEDOSTACIMA I KVAROVIMA U ODVIJANJU ŽELJEZNIČKOG SAOBRAĆAJA I UPRAVLJANJU INFRASTRUKTUROM.**

Primjedbe o nedostacima i kvarovima u odvijanju željezničkog saobraćaja i upravljanju infrastrukturom obuhvataju prikaz nedostataka i kvarova, po vrstama, koji su imali značajnije posljedice na odvijanje željezničkog saobraćaja i upravljanje infrastrukturom.

## **Prilog 2**

### **SADRŽAJ GODIŠNJEG IZVJEŠTAJA O BEZBJEDNOSTI ŽELJEZNIČKOG SISTEMA KOJI SAČINJAVA ORGAN UPRAVE**

- 1) Uvodni dio
  - zakonski osnov.
- 2) Informacije o strukturi željeznice
  - mapa željezničke mreže;
  - spisak željezničkih prevoznika i upravljača infrastrukture.
- 3) Rezime – Analiza opšteg trenda bezbjednosti (u poređenju sa prethodnim periodom u pogledu broja nesreća).

#### **A. ORGAN UPRAVE**

1) Organizacioni dijagram (struktura) Organa uprave i organizacioni tok – odnos (dijagram) sa drugim nadležnim organima (Ministarstvom, Regulatornim tijelom, Komisija za istraživanje).

## **B. RAZVOJ BEZBJEDNOSTI NA ŽELJEZNICI**

1) Inicijative za održavanje/poboljšanje bezbjednosnih performansi (npr. bezbjednosne preporuke Komisije za istraživanje i drugih organa, kao posljedica nesreća i incidenata).

2) Detaljna analiza podataka

- analiza svih pokazatelja bezbjednosti, sa osvrtom na prethodni petogodišnji period,
- grafički prikaz svih pokazatelja bezbjednosti posljednjih 5 godina.

3) Rezultati bezbjednosnih preporuka

- tabelarni pregled nesreća po datumu, mjestu i vrsti, bezbjednosnih preporuka i sprovođenja bezbjednosnih preporuka

## **C. VAŽNE PROMJENE U ZAKONODAVSTVU I DRUGIM PROPISIMA KOJI UREĐUJU BEZBJEDNOST NA ŽELJEZNICI**

Tabelarni pregled promjene zakona i drugih propisa (novi, izmjene i dopune postojećih), od kada važe, razlozi za promjene, opis promjena.

## **D. PODACI O IZDATIM SERTIFIKATIMA O BEZBJEDNOSTI ZA UPRAVLJANJE ŽELJEZNIČKOM INFRASTRUKTUROM I SERTIFIKATIMA O BEZBJEDNOSTI ZA PREVOZ**

1) Zakonski osnov, početak primjene, raspoloživost informacija o sertifikatima o bezbjednosti (štampana izdanja, internet stranica).

2) Brojčani podaci:

- broj izdatih i važećih sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom i sertifikatima o bezbjednosti za prevoz (Dio A i Dio B) u godini izvještavanja,

- broj djelova B sertifikata o bezbjednosti za prevoz izdatih stranim željezničkim prevoznicima.

3) Proceduralni aspekti:

3.1. Sertifikati o bezbjednosti za prevoz Dio A:

- razlozi za revidiranje sertifikata o bezbjednosti za prevoz Dio A (promjena vrste usluga, veličine preduzeća i sl.);

- razlozi za prekoračenje propisanog roka izdavanja;

- pregled obraćanja tijela za bezbjednost drugih država u vezi informacija vezanih za Dio A sertifikata kada željeznički prevoznik iz Crne Gore podnosi zahtjev za Dio B sertifikata u drugoj državi;

- problemi sa međusobnim priznavanjem sertifikata o bezbjednosti za prevoz Dio A;

- naknade za izdavanje sertifikata o bezbjednosti za prevoz Dio A;

- prikaz problema vezanih za upotrebu jedinstvenog obrasca sertifikata o bezbjednosti za prevoz Dio A, naročito u odnosu na kategorije vrsta i obim usluga;

- prikaz opštih problema i teškoća koje Organ uprave ima u postupku zahtjeva za izdavanje sertifikata o bezbjednosti za prevoz Dio A;

- prikaz problema koje su prijavila željeznička preduzeća da ih imaju kada podnose zahtjev za izdavanje sertifikata o bezbjednosti za prevoz Dio A;

- dobijene povratne informacije od željezničkih prevoznika, njihova mišljenja o postupku i načinu izdavanja sertifikata o bezbjednosti za prevoz Dio A, primjedbe i sugestije.

### 3.2. Sertifikati o bezbjednosti za prevoz Dio B:

- razlozi za revidiranje sertifikata o bezbjednosti za prevoz Dio B (promjene vrsta usluge, obima prevoza, pruga na kojima radi, novi tipovi voznih sredstava i sl.);
- razlozi za prekoračenje propisanog roka izdavanja;
- naknade za izdavanje sertifikata o bezbjednosti za prevoz Dio B;
- prikaz problema vezanih za upotrebu jedinstvenog obrasca sertifikata o bezbjednosti za prevoz Dio A, naročito u odnosu na kategorije vrsta i obim usluga;
- prikaz opštih problema i teškoća koje Organ uprave ima u postupku zahtjeva za izdavanje sertifikata o bezbjednosti za prevoz Dio B;
- prikaz problema koje su prijavila željeznička preduzeća da ih imaju kada podnose zahtjev za izdavanje sertifikata o bezbjednosti za prevoz Dio B;
- dobijene povratne informacije od željezničkih prevoznika, njihova mišljenja o postupku i načinu izdavanja sertifikata o bezbjednosti za prevoz Dio B, primjedbe i sugestije.

### 3.3. Sertifikati o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom Dio A i Dio B:

- razlozi za revidiranje sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom, uključujući istek roka važenja;
- razlozi za prekoračenje propisanog roka izdavanja;
- prikaz problema i teškoća koji se redovno pojavljuju u postupku podnošenja zahtjeva za izdavanje sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom;
- prikaz problema koje su prijavili upravljači infrastrukture da ih imaju kada podnose zahtjev za izdavanje sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom;
- dobijene povratne informacije od upravljača infrastrukture, mišljenja o postupku i načinu izdavanja sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom, primjedbe i sugestije;
- naknade za izdavanje sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom.

## **E. NADZOR NAD ŽELJEZNIČKIM PREVOZNICIMA I UPRAVLJAČIMA INFRASTRUKTURE**

### 1) Opis nadzora nad željezničkim prevoznicima i upravljačima infrastrukture

- kako se sprovodi (traženje dokumentacije, uvid na licu mjesta, izrada zapisnika, nalaganje korektivnih mjera, davanje preporuka i sl.),
- broj zaposlenih lica angažovanih na poslovima nadzora.

2) Datum dostavljanja godišnjih izvještaja o bezbjednosti od strane željezničkih prevoznika i upravljača infrastrukture i kašnjenju.

3) Broj izvršenih inspekcija željezničkih prevoznika i upravljača infrastrukture.

4) Broj izvršenih nadzora kod željezničkih prevoznika i upravljača infrastrukture.

5) Sažetak sprovedenih mjera (izmjene, oduzimanje i suspenzije sertifikata, izdata upozorenja itd.) nakon završetka inspekcije i nadzora, gdje su, nakon nadzora, objavljene preporuke i korektivne mjere.

6) Pregled žalbi upravljača infrastrukture na uslove iz sertifikata o bezbjednosti za prevoz Dio A ili Dio B željezničkih prevoznika.

7) Pregled žalbi željezničkih prevoznika na uslove iz sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom upravljača infrastrukture.

## **F. IZVJEŠTAJ O PRIMJENI ZAJEDNIČKE BEZBJEDNOSNE METODE ZA PROCJENU I OCJENU RIZIKA**

1) Iskustva Organa uprave u vezi primjene zajedničke bezbjednosne metode za procjenu i ocjenu rizika.

- Način na koji upravljač infrastrukture i željeznički prevoznici prikazuju svoja iskustva o primjeni zajedničke bezbjednosne metode za procjenu i ocjenu rizika u godišnjem izvještaju o bezbjednosti;

2) Informacija o primjeni zajedničke bezbjednosne metode za procjenu i ocjenu rizika.

- datum početka primjene metode za procjenu rizika;

- broj izmjena koje su ocijenjene da nijesu značajne;

- broj izmjena koje su ocijenjene kao značajne;

- izvještaji o kontroli primjene zajedničke bezbjednosne metode za procjenu i ocjenu rizika koju sprovode željeznički prevoznici i upravljač infrastrukture u okviru svojih redovnih kontrola sistema upravljanja bezbjednošću i dr.

## **G. ZAKLJUČAK ORGANA UPRAVE**

## **H. IZVORI PODATAKA**