

**ZAKON
O BEZBJEDNOSTI I INTEROPERABILNOSTI ŽELJEZNICE**

I. OSNOVNE ODREDBE

Predmet

Član 1

Ovim zakonom propisuju se uslovi za bezbjedno i nesmetano odvijanje željezničkog saobraćaja, interoperabilnost i funkcionisanje željezničkog sistema.

Bezbjednost željezničkog saobraćaja

Član 2

Bezbjednost željezničkog saobraćaja obuhvata uslove koje treba da ispunjava željeznički sistem i njegovi učesnici od značaja za ostvarivanje bezbjednog i nesmetanog odvijanja željezničkog saobraćaja.

Postizanje interoperabilnosti

Član 3

Postizanje interoperabilnosti željezničkog sistema obuhvata uslove za definisanje optimalnog nivoa tehničke usklađenosti, omogućavanja, olakšavanja, poboljšanja i razvoja usluga željezničkog prevoza koji se odvija između Crne Gore i susjednih zemalja, zemalja Evropske unije i trećih zemalja radi stvaranja jedinstvenog evropskog željezničkog prostora i postepenog stvaranja jedinstvenog unutrašnjeg tržišta Evropske unije.

Primjena

Član 4

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

Ovaj zakon ne primjenjuje se na:

- 1) metroe;
- 2) tramvaje i druge lake šinske sisteme vozila uključujući i infrastrukturu kojom se koriste ta vozila;
- 3) mreže koje su funkcionalno odvojene od željezničkog sistema i koje su namijenjene isključivo za odvijanje lokalnog, gradskog ili prigradskog putničkog saobraćaja, uključujući prevoznike koji obavljaju djelatnost na tim mrežama.

Željeznički saobraćaj

Član 5

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

Izgradnja, rekonstrukcija i obnova željezničke infrastrukture

Član 6

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

Željeznička infrastruktura 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, i drugim propisanim uslovima.

Željeznička infrastruktura, pored uslova iz st. 1 i 2 ovog člana i uslova propisanih zakonom kojim se uređuje željeznica, 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 primijenjivati tehnički i drugi uslovi utvrđeni ovim zakonom, propisani standardi koji se odnose na pruge i postrojenja, objekte i uređaje na pruzi.

Postrojenja, uređaji i oprema koji se ugrađuju u novoizgrađene ili rekonstruisane željezničke pruge i koje čine njihov sastavni dio, obavezno se atestiraju u pogledu propisanih karakteristika u skladu sa propisima o atestiranju tih postrojenja, uređaja i opreme.

Postrojenja, uređaji i oprema koji čine sastavni dio željezničke pruge mogu se ugraditi u željezničku prugu i pustiti u saobraćaj samo ako je izdat propisani atest za ta postrojenja, uređaje i opremu.

Upotreba rodno osjetljivog jezika

Član 7

Izrazi koji se u ovom zakonu koriste za fizička lica u muškom rodu podrazumijevaju iste izraze u ženskom rodu.

Značenje izraza

Član 8

Izrazi upotrijebljeni u ovom zakonu imaju sljedeća značenja:

- 1) **autostop uređaj** je uređaj za automatsko zaustavljanje voza kod signala koji pokazuje da je dalja vožnja zabranjena, odnosno uređaj za automatsku kontrolu smanjenja brzine kretanja voza od signala koji pokazuje da je dalja vožnja dozvoljena smanjenom brzinom;
- 2) **tahograf** je uređaj za registrovanje brzine i pređenog puta i drugih podataka u toku vožnje vučnog vozila;
- 3) **sastavni dio interoperabilnosti** je svaka komponenta, grupa komponenti, podsklop ili sklop opreme u cjelini, kao i softver, ugrađen ili namijenjen ugradnji u podsistem, od koga interoperabilnost željezničkog sistema zavisi direktno ili indirektno;
- 4) **dodatno uvjerenje** je isprava na osnovu koje željeznički radnik stiče pravo da upravlja određenim vrstama vučnih vozila na određenoj željezničkoj infrastrukturi;
- 5) **domicilna jedinica** je organizaciona jedinica u kojoj je željeznički radnik zaposlen;
- 6) **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;
- 7) **dozvola za korišćenje** je isprava kojom se dozvoljava puštanje u rad podsistema;
- 8) **dozvola za tip vozila** je isprava kojom se potvrđuje da je tip željezničkog vozila usaglašen sa propisanim tehničkim specifikacijama ili nacionalnim željezničkim propisima;
- 9) **licenca za upravljanje vučnim vozilom** (u daljem tekstu: licenca) je isprava na osnovu koje željeznički radnik stiče pravo da upravlja vučnim vozilom;
- 10) **dozvoljena masa po dužnom metru** je propisana dozvoljena masa po dužnom metru koja se ne smije prekoračiti;
- 11) **dozvoljena masa po osovini** je propisana dozvoljena masa po osovini koja se ne smije prekoračiti;
- 12) **evropska specifikacija** je zajednička tehnička specifikacija, evropsko tehničko odobrenje ili nacionalni standard kojim se prenosi evropski standard;
- 13) **glavni istražitelj** je lice koje je odgovorno za organizaciju, sprovođenje i kontrolu istrage;
- 14) **harmonizovani standard** je standard, odnosno tehnička specifikacija, koji je usvojen od Evropskog komiteta za standardizaciju (CEN) ili Evropskog komiteta za elektrotehničku standardizaciju (CENELEC) na zahtjev, Evropske komisije, a koji je objavilo pravno lice nadležno za standardizaciju kao nacionalni standard
- 15) **imalac željezničkog vozila** je vlasnik ili korisnik željezničkog vozila koje koristi kao prevozno sredstvo i koje je upisano u registar željezničkih vozila;
- 16) **ovlašćeno tijelo** je tijelo nadležno za ocjenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu strukturnih podsistema i verifikaciju strukturnih podsistema u skladu sa zakonom;

- 17) **International Carriage of Dangerous Good Regulations** su međunarodna pravila o željezničkom prevozu opasne robe (u daljem tekstu: RID);
- 18) **International Coach Regulations** su pravila o uzajamnoj upotrebi teretnih kola u međunarodnom prevozu (u daljem tekstu: RIC);
- 19) **incident** je događaj koji je povezan sa saobraćajem vozova i koji negativno utiče na bezbjednost saobraćaja, a nije nesreća ili ozbiljna nesreća;
- 20) **istraga** je proces koji obuhvata prikupljanje i analizu informacija, izvođenje zaključaka, uključujući i utvrđivanje uzroka i u zavisnosti od slučaja davanje bezbjedonosnih preporuka u cilju prevencije vanrednih događaja;
- 21) **lice zaduženo za održavanje** je lice koje je upisano u registar željezničkih vozila;
- 22) **lokomotiva** je vučno vozilo koje može biti električno ili dizel;
- 23) **maksimalna brzina voza** je najveća brzina kojom voz može saobraćati na željezničkoj pruzi ili dijelu željezničke pruge u skladu sa redom vožnje ili propisana na drugi način i koja se ne može prekoračiti;
- 24) **masa po dužnom metru** je masa praznog ili tovarnog željezničkog vozila podijeljena sa dužinom vozila mjerenom između čeonih površina odbojnika ili između krajnjih djelova kvačila za vozila bez odbojnika;
- 25) **masa po osovini** je masa praznog ili tovarnog željezničkog vozila podijeljena brojem osovina tog vozila;
- 26) **mašinovođa** je lice koje je stručno osposobljeno i ovlašteno da upravlja vučnim vozilima na samostalan, odgovoran i bezbjedan način;
- 27) **mobilni podsistemi** su vozna sredstva i podsistem kontrola, upravljanje i signalizacija u vozilu;
- 28) **motorni vozovi** su elektromotorna kola, elektromotorne garniture, dizelmotorna kola i dizelmotorne garniture;
- 29) **naručilac** je lice koje naručuje projektovanje, izgradnju, obnovu ili unapređenje podsistema (željeznički prevoznik, upravljač infrastrukture, imalac željezničkog vozila ili koncesionar odgovoran za izvođenje projekta);
- 30) **najveća dopuštena brzina** je najveća propisana brzina na pruzi ili djelovima pruge, prema tehničkom stanju pruge i željezničkih vozila ili drugih uslova;
- 31) **nesreća** je neželjeni ili nenamjerni iznenadni događaj ili niz događaja koji ima štetne posljedice (sudari, iskliznuća, nesreće na putnom prelazu u istom nivou sa željezničkom prugom, druge nesreće izazvane željezničkim vozilima u pokretu, požari i slično);
- 32) **nosilac dozvole za tip vozila** je fizičko ili pravno lice koje je dobilo odobrenje za tip vozila ili njegov pravni sljedbenik;
- 33) **obnova podsistema** je veća zamjena na podsistemu ili dijelu podsistema kojom se ne mijenjaju njegove osnovne karakteristike;
- 34) **obratna jedinica** je službeno mjesto u kome vozno osoblje prekida rad do početka sljedeće smjene;
- 35) **ocjenjivanje usaglašenosti** je postupak kojim se dokazuje ispunjavanje zahtjeva koji se odnose na proizvod, postupak, uslugu, sistem, lice ili tijelo;
- 36) **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;
- 37) **osnovni parametri** su tehnički ili eksploatacioni uslovi koji su važni za interoperabilnost i koji su utvrđeni tehničkim specifikacijama interoperabilnosti;
- 38) **osnovni zahtjevi** su uslovi koje treba da ispunjava željeznički sistem, podsistemi i sastavni djelovi interoperabilnosti, uključujući i interfejse;
- 39) **osoblje vučnog vozila** su mašinovođa, pomoćnik mašinovođe, mašinovođa na manevri i vozač vučnog vozila za posebne namjene;
- 40) **otvorena pitanja** su tehnički aspekti u pogledu osnovnih zahtjeva koji nijesu obuhvaćeni u okviru TSI;
- 41) **ovlašćeni zastupnik** je svako pravno ili fizičko lice sa sjedištem u Crnoj Gori koje je proizvođač ili naručilac pismeno ovlastio da u njegovo ime obavlja određene radnje;
- 42) **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 dva miliona eura, kao i druga nesreća koja ima očigledan uticaj na bezbjednost na željeznici ili na upravljanje bezbjednošću;

- 43) **podnosilac zahtjeva** je pravno lice koje podnosi zahtjev za izdavanje odobrenja, a koje može biti željeznički prevoznik, upravljač infrastrukture proizvođač, naručilac, njihov ovlašćeni zastupnik, vlasnik ili imalac;
- 44) **područje upotrebe** je željezničku mrežu ili mreža jedne ili više država na kojima se namjerava upotreba željezničkog vozila;
- 45) **podsystemi** su djelovi željezničkog sistema (strukturni ili funkcionalni);
- 46) **pogodnost za upotrebu** je sposobnost proizvoda da dostigne i zadrži zahtijevane performanse tokom životnog vijeka;
- 47) **poslovni red željezničke stanice** je akt upravljača infrastrukture koji utvrđuje tehničke infrastrukturne kapacitete u stanici, pojedinačne obaveze željezničkih radnika za izvršenje reda vožnje, prijem i predaju robe, odnosno prijem i otpremu putnika;
- 48) **prijavljeno tijelo** je tijelo nadležno za ocjenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu sastavnih djelova interoperabilnosti i za postupak verifikacije podsistema prema tehničkim specifikacijama interoperabilnosti i koje je prijavljeno Generalnom sekretaru Međuvladine organizacije za međunarodni prevoz željeznicom ili Evropskoj komisiji;
- 49) **priključak industrijskog kolosjeka** je dio industrijskog kolosjeka koji se od odvojne skretnice pruža preko pružnog pojasa uključujući i zonu pružnog pojasa;
- 50) **proizvod** je rezultat proizvodnog procesa i uključuje sastavne djelove interoperabilnosti, elemente strukturnih podsistema i podsisteme;
- 51) **proizvođač** je fizičko ili pravno lice koje proizvodi proizvod u obliku sastavnih djelova interoperabilnosti, podsistema ili vozila, ili za koje taj proizvod projektuje ili izrađuje drugo fizičko ili pravno lice i stavlja ih na tržište pod svojim imenom ili žigom;
- 52) **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;
- 53) **puštanje u rad** su radnje kojima se podsystem ili željezničko vozilo stavlja u upotrebu;
- 54) **red vožnje voza** je planirani saobraćaj voza određene vrste, sastava i posjeda, od polazne do uputne stanice koji se može prikazati grafički i tabelarno;
- 55) **sistem upravljanja bezbjednošću** obuhvata organizaciju i procedure koje uspostavlja upravljač infrastrukture ili željeznički prevoznik radi bezbjednog odvijanja željezničkog saobraćaja;
- 56) **slobodni profil** je ograničeni prostor u poprečnom presjeku upravnom na osu kolosjeka u koji ne smiju ulaziti djelovi postrojenja, objekata, oznaka, signala, naslage materijala i drugi predmeti;
- 57) **smanjena vidljivost** je nemogućnost uočavanja signalnih znakova sa propisane daljine vidljivosti za određene brzine kretanja voza;
- 58) **specifični slučajevi** su djelovi željezničkog sistema za koje su definisani izuzeci u tehničkim specifikacijama interoperabilnosti, 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 kolosjeka, razmak osa kolosjeka, željeznička vozila koja su isključivo namijenjena za lokalnu, regionalnu ili istorijsku upotrebu);
- 59) **stabilni podsystemi** su podsystem infrastruktura, podsystem energija i podsystem kontrola, upravljanje i signalizacija;
- 60) **stanično osoblje** je osoblje koje obavlja poslove na području službenog mjesta;
- 61) **stavljanje na tržište** je prvo stavljanje na tržište sastavnih djelova interoperabilnosti, podsistema ili vozila koje je spremno za upotrebu u projektovanom stanju;
- 62) **serija željezničkih vozila** je određeni broj identičnih željezničkih vozila istog tipa;
- 63) **tehnička dokumentacija** je dokumentacija koja sadrži neophodne dokumente o karakteristikama podsistema a prema potrebi i, dokumente o sertifikaciji sastavnih djelova interoperabilnosti, kao i uslove korišćenja i ograničenja i sva uputstva za rukovanje, stalno ili rutinsko praćenje, podešavanje i održavanje;

- 64) **tehničke specifikacije interoperabilnosti** su tehnički propisi sa kojima podsistem ili dio podsistema željezničkog sistema mora da bude usaglašen radi ispunjavanja osnovnih zahtjeva i obezbjeđivanja interoperabilnosti željezničkog sistema (u daljem tekstu: TSI);
- 65) **tijelo za ocjenjivanje usaglašenosti** je tijelo koje je prijavljeno ili ovlašćeno za ocjenjivanja usaglašenosti, uključujući kalibraciju, ispitivanje, sertifikaciju i provjere;
- 66) **tip vozila** obuhvata osnovne projektne karakteristike željezničkog vozila, odobrene sertifikatom o ispitivanju tipa ili sertifikatom o ispitivanju projekta;
- 67) **tovarni profil** je ograničeni prostor u poprečnom presjeku upravnom na osu kolosjeka koji ne može prelaziti prazno ili natovareno željezničko vozilo nijednim svojim dijelom;
- 68) **UIC propisi** su propisi koje donosi Međunarodna željeznička unija;
- 69) **unapređenje podsistema** je značajnija izmjena podsistema ili dijela podsistema kojom se poboljšavaju njegove osnovne karakteristike;
- 70) **upravljач infrastrukture** je pravno lice, koje je ovlašćeno za upravljanje javnom željezničkom infrastrukturom ili infrastrukturom lučke ili industrijske željeznice (u daljem tekstu: upravljач);
- 71) **uređaj za kontrolu budnosti** je uređaj koji služi za automatsko zaustavljanje voza u slučaju nebudnosti ili nesposobnosti željezničkog radnika koji upravlja vučnim vozilom;
- 72) **uzroci** su radnje, propusti, događaji ili njihova kombinacija, koji su doveli do nesreće ili nezgode;
- 73) **vučno vozilo za posebne namjene** je pružno željezničko vozilo sa sopstvenim pogonom (motorno pružno vozilo, lokotraktor, motorno vozilo za ispitivanje, održavanje ili kontrolu željezničkih pruga);
- 74) **vučno vozilo** je željezničko vozilo sa sopstvenim pogonom;
- 75) **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);
- 76) **vanredni događaj** je događaj u željezničkom saobraćaju koji je imao ili je mogao da ima štetne posljedice za bezbjedno odvijanje željezničkog saobraćaja (incident, nesreće, ozbiljna nesreća);
- 77) **velika šteta željezničke nesreće** je šteta koja iznosi najmanje dva miliona eura;
- 78) **voz** je propisno sastavljeni i zakvačeni niz željezničkih vozila sa jednim ili više vučnih vozila na sopstveni pogon ili samo vučno vozilo na sopstveni pogon;
- 79) **vozno osoblje** je osoblje vučnog vozila i vozopratno osoblje;
- 80) **vozopratno osoblje** je osoblje u vozu koje pomaže da se osigura bezbjednost voza, putnika i robe koja se prevozi, osim mašinovođe i pomoćnika mašinovođe;
- 81) **zajednički pokazatelji bezbjednosti** su pokazatelji na osnovu kojih se vrši procjena nivoa bezbjednosti u željezničkom saobraćaju;
- 82) **zamjena komponenti u okviru održavanja** je zamjena komponenti djelovima identičnih funkcija i performansi u okviru redovnog ili vanrednog održavanja;
- 83) **zajedničke bezbjednosne metode** su metode za ocjenu nivoa bezbjednosti i usaglašenosti sa drugim zahtjevima koji se odnose na bezbjednost željezničkog saobraćaja;
- 84) **željeznički prevoznik** je privredno društvo, drugo pravno lice ili preduzetnik koji obavlja prevoz putnika i/ili robe i koji obezbjeđuje vuču vozova ili isključivo pruža uslugu vuče vozova ili manevrisanja ili obavlja prevoz za sopstvene potrebe;
- 85) **željeznički radnik** je lice koje neposredno učestvuje u obavljanju poslova koji se odnose na željeznički saobraćaj;
- 86) **željeznički sistem** je sistem koji obuhvata upravljanje i eksploataciju sistema u cjelini (strukturni i funkcionalni podsistemi);
- 87) **željeznička mreža** su željezničke pruge, stanice, terminali, kao i sve vrste fiksne opreme, potrebne da bi se obezbijedio bezbjedan i neprekidan rad željezničkog sistema, uređaja i postrojenja;
- 88) **željezničko službeno mjesto** je mjesto na željezničkoj infrastrukturi namijenjeno za organizaciju i obavljanje željezničkog saobraćaja;
- 89) **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.

II. INTEROPERABILNOST

Željeznički sistem

Član 9

Interoperabilnost je sposobnost željezničkog sistema koja omogućava bezbjedan i neprekidan saobraćaj vozova uz postizanje traženog stepena efikasnosti, a koja se zasniva na regulativnim, tehničkim i operativnim uslovima koji za to moraju biti ispunjeni.

Vrste željezničkih sistema

Član 10

Željeznički sistemi su:

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

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

Konvencionalni željeznički sistem obuhvata željezničku mrežu koju čine:

- 1) željezničke pruge namijenjene za prevoz putnika;
- 2) željezničke pruge namijenjene za prevoz robe;
- 3) željezničke pruge namijenjene za mješoviti prevoz (prevoz putnika i prevoz robe);
- 4) čvorovi za prevoz putnika;
- 5) čvorovi za prevoz robe, uključujući i intermodalne terminale.

Konvencionalni željeznički sistem, pored mreže iz stava 2 ovog člana obuhvata i upravljanje saobraćajem, praćenje i navigaciju, uređaje za obradu podataka i telekomunikacione sisteme i vozila koja saobraćaju na toj mreži ili na njenom dijelu.

Željeznički sistem za velike brzine obuhvata željezničku mrežu koju čine:

- 1) željezničke pruge izgrađene i opremljene za brzine od 250 km/h ili veće;
- 2) željezničke pruge rekonstruisane i opremljene za brzine od 200 km/h;
- 3) željezničke pruge rekonstruisane i opremljene za velike brzine na kojima je brzina prilagođena topografskim, reljefnim ili urbanističkim ograničenjima, željezničke pruge koje spajaju mreže željezničkog sistema velikih brzina i konvencionalne mreže, željezničke pruge na području željezničkih službenih mjesta, priključne željezničke pruge za terminale i depoe na kojima vozovi za velike brzine saobraćaju brzinama konvencionalnih vozova.

Željeznički sistem za velike brzine, pored mreže iz stava 4 ovog člana obuhvata i upravljanje saobraćajem, sisteme za praćenje i navigaciju, uređaje za obradu podataka i telekomunikacione sisteme.

Željeznički sistem za velike brzine pored mreže i sistema iz st. 4 i 5 ovog člana obuhvata i vozila za velike brzine koja su projektovana da saobraćaju:

- 1) brzinama od najmanje 250 km/h po željezničkim prugama izgrađenim i opremljenim za velike brzine, prema odgovarajućim uslovima i brzinama većim od 300 km/h;
- 2) brzinama od 200 km/h po željezničkim prugama iz stava 4 tačka 2 ovog člana.

Željeznička vozila

Član 11

Željeznička vozila (u daljem tekstu: vozila) su vozila koja saobraćaju na cijeloj željezničkoj mreži ili nekom njenom dijelu i to:

- 1) lokomotive i putnička vozna sredstva, uključujući dizel i elektro lokomotive, dizel i elektro motorne garniture sa sopstvenim pogonom i putnička kola;
- 2) teretna kola, uključujući niskopodna kola projektovana za cijelu mrežu i kola projektovana za prevoz kamiona;
- 3) vozila za posebne namjene kao što su pružna vozila, vozila za ispitivanje i održavanje pruga i slično.

Vozila obuhvataju i vozila posebno projektovana za saobraćaj na različitim vrstama željezničkih sistema za velike brzine iz člana 10 stav 5 ovog zakona.

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 željezničkog sistema

Član 12

Željezničke sisteme iz čl. 9, 10 i 11 ovog zakona čine strukturni i funkcionalni podsistemi.

Strukturni podsistemi su:

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

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, oprema postavljena duž željezničke pruge koja je potrebna da se osigura bezbjednost, kontrola i upravljanje kretanjem vozova odobrenih za saobraćaj na mreži;

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

5) vozila: njihova 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 slično) i vješanje, vrata, interfejs čovjek/mašina (vozno osoblje i putnici, uključujući i 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 saobraćaja: postupci i dodatna oprema koja omogućava usklađeni rad strukturnih podsistema u toku redovnog ili otežanog rada, a posebno sastavljanje vozova, vožnju vozova, planiranje i upravljanje saobraćajem, kao i stručnu 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:

- 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,

- 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.

Obezbjedenje interoperabilnosti

Član 13

Željeznički sistem, podsistemi, sastavni djelovi interoperabilnosti i elementi strukturnih podsistema moraju ispunjavati osnovne zahtjeve interoperabilnosti.

Zahtjevi za obezbjeđenje interoperabilnosti primjenjuju se na projektovanje, izgradnju, unapređenje, obnovu, puštanje u rad, stavljanje na tržište, 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 za obezbjeđenje interoperabilnosti

Član 14

Osnovni zahtjevi za obezbjeđenje interoperabilnosti obuhvataju opšte i posebne zahtjeve.

Opšti zahtjevi za obezbjeđenje interoperabilnosti koje mora da ispunjava željeznički sistem su zahtjevi koji se odnose na:

1) bezbjednost:

— projektovanje, izgradnju 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 i otežane situacije na mreži,

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

— korišćene komponente moraju tokom vijeka upotrebe izdržati sva predviđena normalna ili granična opterećenja, a pogodnim sredstvima mora da se obezbijedi da se posljedice nepredviđenih grešaka održe u određenim granicama,

— projektovanje stabilnih postrojenja i vozila i izbor korišćenih materijala moraju biti takvi da u slučaju požara ograniče nastanak, širenje i dejstva vatre i dima,

— svaki uređaj predviđen da se njime rukuje mora da bude projektovan tako da se u slučaju korišćenja na predviđeni načini mimo datih uputstava, 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 organizovane, izvedene i kvantifikovane 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:

— 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 zakonom kojim se uređuje zaštita životne sredine,

— 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,

— vozila 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,

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

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

5) tehnička usklađenost - tehničke karakteristike infrastrukture i stabilnih postrojenja moraju da budu usklađene međusobno i sa karakteristikama vozova koji se koriste u željezničkom sistemu, a 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 budućnosti;

6) pristupačnost - podsistemi infrastrukture i podsistemi voznih sredstava, moraju da budu pristupačni licima sa invaliditetom i licima sa smanjenom pokretljivošću radi obezbjeđenja njihovog pristupa pod istim uslovima kao i ostalim licima, sprečavanjem postavljanja ili uklanjanjem prepreka, kao i primjenom odgovarajućih mjera, u fazi projektovanja, izgradnje, obnove, unapređenja, održavanja i eksploatacije djelova pod sistema koji su pristupačni javnosti.

Posebni zahtjevi za obezbjeđenje interoperabilnosti

Član 15

Posebni zahtjevi za obezbjeđenje interoperabilnosti koje moraju da ispunjavaju podsistemi su zahtjevi koji se odnose na:

1) bezbjednost područja infrastrukture:

— preduzimanje odgovarajućih mjera da se spriječi neovlašćeni pristup ili neželjeni upadi u postrojenja,

— preduzimanje mjera kako bi se smanjila opasnost kojoj su izložena lica, posebno pri prolasku vozova kroz službena mjesta,

— projektovanje i građenje infrastrukture na kojoj je dozvoljen pristup putnicima vrši se na način da se ograniči rizik po bezbjednost ljudi (stabilnost, požar, pristup, evakuacija, peroni i slično),

— sprovođenje odgovarajućih mjere koje uključuju posebne bezbjednosne uslove u dugačkim tunelima, na mostovima i na vijaduktima;

— pristupačnost – djelovi podsistema infrastruktura na kojima je dozvoljen pristup putnicima moraju da budu pristupačni licima sa invaliditetom i licima sa smanjenom pokretljivošću;

2) bezbjednost energije:

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

— zaštita životne sredine: rad sistema za snabdijevanje električnom ili toplotnom energijom ne smije da utiče na životnu sredinu iznad utvrđenih granica,

— tehnička usklađenost: sistemi za snabdijevanje električnom ili toplotnom energijom moraju da omoguće vozovima postizanje predviđenih performansi, a sistemi za snabdijevanje električnom energijom moraju da budu usklađeni sa uređajima za oduzimanje energije ugrađenim na vozove;

3) kontrolu, upravljanje i signalizaciju:

a) 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;

b) tehnička usklađenost:

— nova infrastruktura i nova vozila koja se izgrade ili razviju poslije usvajanja 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) vozila:

a) 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 opterećenja nastala prilikom kočenja moraju da budu usklađena sa konstrukcijom željezničke pruge, objekata na pruzi i signalnih sistema,

— preduzimanje mjera koje onemogućavaju pristup uređajima pod naponom,

— u slučaju opasnosti određeni uređaji moraju da omoguće putnicima da obavijeste mašinovođu, a vozopratno 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 da se donesu odgovarajuće mjere koje uzimaju u obzir posebne bezbjednosne uslove u dugačkim tunelima,

— ugradnja nezavisnog sistema rezervnog osvjetljenja dovoljne snage i kapaciteta,

— opremljenost sistemom razglasa za komunikaciju voznog osoblja sa putnicima;

b) pouzdanost i dostupnost: vitalna oprema vozila, trčeći, vučni i kočioni uređaj, kao i kontrolno-upravljački sistem moraju da budu projektovani tako da u otežanoj situaciji omoguće vozu nastavak vožnje bez negativnih posljedica za opremu koja će se i dalje koristiti;

c) tehnička usklađenost:

— električna oprema mora da bude usklađena sa radom postrojenja za kontrolu, upravljanje i signalizaciju,

— karakteristike uređaja za oduzimanje električne energije kod električne vuče, moraju da omogućavaju vozovima kretanje sa odgovarajućim sistemom napajanja električnom energijom,

- karakteristike vozila moraju da budu takva da omoguće kretanje na svim predviđenim željezničkim prugama, uzimajući u obzir klimatske uslove;
 - d) kontrola – vozovi moraju da budu opremljeni uređajem za registrovanje informacija, a podaci prikupljeni pomoću tog uređaja i njihova obrada moraju da budu usklađeni;
 - e) pristupačnost – djelovi podsistema vozila koji su dostupni javnosti moraju da budu pristupačni licima sa invaliditetom i licima sa smanjenom pokretljivošću;
- 5) održavanje:
- zdravlje i bezbjednost – rad tehničkih postrojenja i postupci na mjestima gdje se obavlja održavanje moraju da omoguće bezbjedan rad podsistema i ne smiju da predstavljaju opasnost za zdravlje i bezbjednost lica,
 - zaštita životne sredine – rad tehničkih postrojenja i postupci na mjestima gdje se obavlja održavanje ne smiju da prelaze dopuštene nivoe štetnih dejstava na okruženje,
 - tehnička usklađenost – postrojenja za održavanje vozila moraju da omoguće izvođenje radova na bezbjedan, neškodljiv i nesmetan način na svim vozilima za koja su projektovana;
- 6) regulisanje i upravljanje saobraćajem:
- a) bezbjednost:
- usklađenost propisa za odvijanje saobraćaja na mreži kao i kvalifikacije mašinovođa i vozopratnog osoblja i osoblja koje upravlja saobraćajem mora da bude takva da omogućava bezbjedan rad, imajući u vidu različitost zahtjeva prekograničnih usluga prevoza i usluga prevoza u Crnoj Gori,
 - radovi na održavanju, intervali održavanja, obuka i kvalifikacije osoblja u radionicama za održavanje i u upravljačkim centrima, kao i sistem obezbjeđivanja kvaliteta uspostavljen u radionicama za održavanje i upravljačkim centrima moraju da budu takvi da obezbjeđuju visok nivo bezbjednosti;
- b) pouzdanost i dostupnost – radovi na održavanju, intervali održavanja, obuka i kvalifikacije osoblja u radionicama za održavanje i upravljačkim centrima, kao i sistem obezbjeđivanja kvaliteta uspostavljen u radionicama za održavanje i upravljačkim centrima moraju da budu takvi da omoguće visok nivo pouzdanosti i dostupnosti sistema;
- c) tehnička usklađenost – usklađenost propisa za odvijanje saobraćaja na mreži i kvalifikacija mašinovođa, vozopratnog osoblja i osoblja koje upravlja saobraćajem moraju da omoguće efikasan rad u željezničkom sistemu, imajući u vidu različitost zahtjeva prekograničnih usluga prevoza i usluga prevoza u Crnoj Gori;
- d) pristupačnost – preduzimanje odgovarajućih mjera radi obezbjeđivanja pristupa licima sa invaliditetom i licima sa smanjenom pokretljivošću;
- 7) telematske aplikacije za usluge u prevozu robe i putnika:
- a) tehnička usklađenost telematskih aplikacija treba da osigura minimum kvaliteta usluga putnicima i korisnicima prevoza robe, a posebno:
- 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;
- b) pouzdanost i dostupnost – metode korišćenja, upravljanja, ažuriranja i održavanja baza podataka, programske opreme i protokola za prenos podataka mora da obezbijedi njihovu efikasnost i određeni kvalitet usluga;
- c) zdravlje – interfejsi korisnika i sistema moraju da budu u skladu sa minimalnim pravilima ergonomske i zdravstvene zaštite;
- d) za memorisanje ili prenos relevantnih informacija u vezi sa bezbjednošću treba da se obezbijede odgovarajući nivoi integriteta i pouzdanosti;
- e) pristupačnost – podsistem telematskih aplikacija za usluge prevoza putnika treba bude pristupačan licima sa invaliditetom i licima sa smanjenom pokretljivošću.

Donošenje TSI

Član 16

Zahtjevi interoperabilnosti utvrđeni su TSI Evropske komisije za svaki podsistem ili dio podsistema željezničkog sistema.

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

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

TSI iz stava 1 ovog člana u skladu sa evropskim tehničkim specifikacijama i potvrđenim međunarodnim ugovorima donosi Agencija za željeznice (u daljem tekstu: Agencija).

Primjena TSI

Član 17

TSI se primjenjuju na novoizgrađena, unaprijeđena ili obnovljena vozila namijenjena za saobraćaj na mreži uključujući i međunarodni saobraćaj, kao i na novoizgrađene, unaprijeđene ili obnovljene željezničke pruge.

TSI se mogu primjenjivati i na industrijske kolosjeka i industrijske željeznice i na vozila koja se na njima koriste.

Infrastrukturni podsistemi moraju biti u skladu sa TSI i i drugim propisima koji su na snazi u trenutku podnošenja zahtjeva za izdavanje dozvole za puštanje u rad u skladu sa ovim zakonom.

Vozila moraju biti u skladu sa TSI i drugim propisima koji su na snazi u trenutku podnošenja zahtjeva za odobrenje za puštanje u saobraćaj u skladu sa ovim zakonom.

Dozvole za korišćenje izdaju se u skladu sa nacionalnim propisima do potpune primjene TSI za cijelu mrežu pruga, kao i za podsisteme:

- 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,
- za podsisteme infrastruktura, energija i pružni dio podsistema kontrole, upravljanja i signalizacije na djelovima mreže koji još ne pripadaju oblasti primjene TSI.

Primjena TSI u Crnoj Gori vrši se na osnovu Plana primjene TSI koji donosi organ državne uprave nadležan za željeznički saobraćaj (u daljem tekstu: Ministarstvo) u saradnji sa Agencijom.

Izuzetno od stava 1 ovog člana, TSI ne moraju da se primjenjuju ako se projekat realizuje fazno, odnosno po dionicama, ali moraju da budu primijenjene po završetku svih radova na cijeloj pruzi od početne do krajnje stanice.

Odstupanja od primjene TSI

Član 18

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, bili u podmakloj fazi razvoja projekta ili su već potpisani ugovori o izvođenju radova;

2) prilikom unapređenja ili obnove postojećeg podsistema, kada 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, ako 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 s tim da se odstupanje odnosi se na period potreban za obnovu mreže.

Odstupanja iz stava 1 ovog člana mogu se vršiti uz saglasnost Ministarstva.

Saglasnost iz stava 2 ovog člana, izdaje se na osnovu podnijetog zahtjeva, uz koji se prilaže dokumentacija koja sadrži:

- obrazloženje koje se odnosi na predloženo odstupanje,
- opis radova, roba i usluga koji su predmet odstupanja, sa navođenjem propisa, geografskog položaja, tehničkog i operativnog područja primjene,
- upućivanje na TSI za koje se traži odstupanje,
- obrazloženje podmakle faze razvoja projekta u slučaju iz stava 1 tačka 1 ovog člana,
- obrazloženje zahtjeva za odstupanje, uključujući razloge tehničke, ekonomske, komercijalne, operativne, odnosno administrativne prirode za odstupanje,
- druge informacije od značaja za odstupanje,

- opis mjera koje će se preduzimati radi unapređenja interoperabilnosti projekta, ako se ne radi o malom odstupanju.

U slučaju odstupanja iz stava 1 tačka 1 ovog člana, podnosilac zahtjeva dužan je da Ministarstvu i Agenciji dostavi spisak projekata koji se sprovode, a koji se nalaze u podmakloj fazi razvoja.

O zahtjevima za odstupanje odlučuje Ministarstvo po pribavljenom mišljenju Agencije i dostavlja ih Evropskoj komisiji.

Stavljanje na tržište sastavnih dijelova interoperabilnosti

Član 19

Sastavni dijelovi interoperabilnosti mogu se stavljati na tržište samo ako:

1) obezbjeđuju da se u okviru željezničkog sistema postigne interoperabilnost i ako ispunjavaju zahtjeve iz čl. 13, 14 i 15 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 primjenjuje se na stavljanje na tržište sastavnih dijelova interoperabilnosti koji se koriste u druge svrhe.

Sastavni dijelovi interoperabilnosti koji su proizvedeni u skladu sa ovim zakonom mogu se stavljati na tržište bez ograničenja i ne može se zahtijevati ponovno vršenje provjera koje su već izvršene kao dio postupka za izdavanje deklaracije o usaglašenosti ili deklaracije o pogodnosti za upotrebu.

Usaglašenost i pogodnost za upotrebu sastavnih dijelova interoperabilnosti

Član 20

Sastavni dijelovi interoperabilnosti ispunjavaju osnovne zahtjeve ako su u skladu sa odgovarajućom TSI i za koje je izdata deklaracija o usaglašenosti ili deklaracija o pogodnosti za upotrebu, kojom se potvrđuje da je sastavni dio interoperabilnosti podvrgnut postupku ocjenjivanja usaglašenosti ili postupku ocjene pogodnosti za upotrebu, u skladu sa TSI.

Uz deklaraciju o usaglašenosti, kada se to u TSI zahtijeva, prilaže se sertifikat o usaglašenosti posebnog sastavnog dijela interoperabilnosti sa tehničkim specifikacijama koje treba ispuniti, a koji izdaje prijavljeno tijelo.

Uz deklaraciju o pogodnosti za upotrebu, kada se to u TSI zahtijeva, prilaže se sertifikat o pogodnosti za upotrebu sastavnog dijela interoperabilnosti, kada su u pitanju funkcionalni zahtjevi, koji izdaje prijavljeno tijelo.

Sertifikati o usaglašenosti sastavnog dijela interoperabilnosti i sertifikati o pogodnosti za upotrebu koje su izdala prijavljena tijela iz država članica Evropske unije ili država članica Međuvladine organizacije za međunarodni prevoz željeznicom (u daljem tekstu: OTIF) priznaju se u Crnoj Gori.

Deklaracije iz stava 1 ovog člana izdaje proizvođač ili njegov ovlašćeni zastupnik.

Rezervni dijelovi za podsisteme koji su pušteni u rad prije objavljivanja odgovarajućih TSI mogu se ugraditi u te podsisteme i bez izdavanja deklaracija iz stava 1 ovog člana.

TSI može da sadrži prelazni period za željezničke proizvode koji su u njima određeni kao sastavni dijelovi interoperabilnosti i koji su stavljeni na tržište prije stupanja na snagu TSI.

Ocjenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu sastavnih dijelova interoperabilnosti

Član 21

Ocjenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu sastavnih dijelova interoperabilnosti vrši prijavljeno tijelo, na osnovu zahtjeva proizvođača ili njegovog ovlašćenog zastupnika.

Zahtjev za ocjenjivanje pogodnosti za upotrebu sastavnih dijelova interoperabilnosti može se podnijeti poslije izdavanja sertifikata o usaglašenosti i deklaracije o usaglašenosti.

Osnov za ocjenjivanje pogodnosti za upotrebu sastavnih dijelova interoperabilnosti je eksploataciono ispitivanje.

Radi ocjene pogodnosti za upotrebu sastavnih dijelova interoperabilnosti prijavljenom tijelu mora da se omogućiti praćenje podsistema u koji je ugrađen sastavni dio interoperabilnosti.

Ako ocjenjivanje pogodnosti za upotrebu sastavnih dijelova interoperabilnosti nije utvrđeno TSI, ocjenjivanje se može vršiti po zahtjevu proizvođača.

Za eksploataciono ispitivanje plaća se naknada upravljaču infrastrukture, odnosno željezničkom prevozniku.

Visinu naknade iz stava 6 ovog člana utvrđuje upravljač, odnosno željeznički prevoznik u zavisnosti od vrste, obima i trajanja eksploatacionog ispitivanja, prema realnim troškovima upravljača infrastrukture, odnosno željezničkog prevoznika i ne može se utvrđivati radi sticanja profita.

Usaglašenost i pogodnost za upotrebu sastavnih djelova interoperabilnosti potvrđuje prijavljeno tijelo izdavanjem sertifikata o usaglašenosti i sertifikata o pogodnosti za upotrebu.

Na osnovu sertifikata iz stava 8 ovog člana proizvođač ili njegov ovlašćeni zastupnik izdaje deklaraciju o usaglašenosti i deklaraciju o pogodnosti za upotrebu.

Ako se na sastavne djelove interoperabilnosti pored TSI primjenjuju i drugi propisi, deklaracija o usaglašenosti i deklaracija o pogodnosti za upotrebu sadrži i podatke da sastavni djelovi interoperabilnosti ispunjavaju i zahtjeve tih propisa.

Sertifikati iz stava 8 ovog člana koje su izdala tijela prijavljena Evropskoj komisiji ili Generalnom sekretaru OTIF-a priznaju se u Crnoj Gori.

Ako proizvođač ili njegov ovlašćeni zastupnik ne podnese zahtjev prijavljenom tijelu za izdavanje sertifikata o usaglašenosti i sertifikata o pogodnosti za upotrebu, zahtjev podnosi pravno lice odnosno preduzetnik koji sastavne djelove interoperabilnosti stavlja na tržište.

Odredba stava 12 ovog člana primjenjuje se i na lice koje ugrađuje sastavne djelove interoperabilnosti ili njihove djelove od različitih proizvođača ili proizvodi sastavne djelove interoperabilnosti za sopstvene potrebe.

Postupke i metode za ocjenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu sastavnih djelova interoperabilnosti koji podliježu ocjenjivanju usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu, tehničku dokumentaciju koja prati deklaraciju o usaglašenosti i deklaraciju o pogodnosti za upotrebu i sadržinu i način izdavanja deklaracije o usaglašenosti i deklaracije o pogodnosti za upotrebu utvrđuje Agencija.

Neusaglašenost sastavnih djelova interoperabilnosti sa osnovnim zahtjevima

Član 22

Ako se utvrdi da sastavni dio interoperabilnosti koji je stavljen na tržište i obuhvaćen deklaracijom o usaglašenosti ili deklaracijom o pogodnosti za upotrebu ne ispunjava osnovne zahtjeve za predviđenu upotrebu, Agencija će rješenjem ograničiti njegovo područje primjene, zabraniti njegovu upotrebu, ili naložiti njegovo povlačenje sa tržišta.

U slučaju iz stava 1 ovog člana Agencija, bez odlaganja, obavještava Evropsku komisiju i Agenciju Evropske unije za željeznice (u daljem tekstu: ERA) o preduzetim mjerama uz navođenje razloga neusaglašenosti sastavnih djelova interoperabilnosti zbog:

- 1) neispunjavanja osnovnih zahtjeva;
- 2) nepravilne primjene TSI;
- 3) neadekvatnosti TSI.

Ako se utvrdi da su deklaracije nepropisno sastavljene, Agencija će privremeno zabraniti stavljanje na tržište sastavnih djelova interoperabilnosti do usaglašavanja deklaracije od strane proizvođača ili njegovog ovlašćenog zastupnika.

Ako se deklaracija ne može usaglasiti, Agencija će ograničiti ili zabraniti stavljanje na tržište sastavnih djelova interoperabilnosti, odnosno naložiti njihovo povlačenje sa tržišta.

Rješenje o preduzetim mjerama iz stava 1 ovog člana, Agencija dostavlja licu koje je izdalo deklaraciju o usaglašenosti i prijavljenom tijelu koje je izdalo sertifikat o usaglašenosti.

Slobodno kretanje podsistema

Član 23

Ne može se zabranjivati, ograničavati ili ometati izgradnja, puštanje u rad i eksploatacija strukturnih podsistema koji čine dio željezničkog sistema i ispunjavaju osnovne zahtjeve, a posebno se ne može zahtijevati 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 zahtijevati samo kada Agencija, 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.

Puštanje u rad podsistema

Član 24

Strukturni podsistemi mogu se pustiti 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 podsistema sa sistemom u koji se integrišu, utvrđena na osnovu zakona, odnosno TSI;
- 2) bezbjedna integracija podsistema primjenom metoda za ocjenu i procjenu rizika.

Tehničke i druge uslove za projektovanje, građenje i rekonstrukciju željezničke pruge, postrojenja, objekata i uređaja na pruzi propisuje Ministarstvo, uz prethodnu saglasnost organa državne uprave nadležnog za uređenje prostora i izgradnju objekata.

Opterećenja željezničkih mostova i propusta, normativi za projektovanje, građenje, rekonstrukciju i sanaciju željezničkih mostova i propusta, tehničke uslove za termičku obradu skretničkih djelova i način izvođenja radova u zemljanom trupu propisuje Ministarstvo, uz prethodnu saglasnost organa državne uprave nadležnog za uređenje prostora i izgradnju objekata.

Postupak za izdavanje deklaracije o provjeri podsistema

Član 25

Postupak za izdavanje deklaracije o provjeri podsistema je postupak ocjenjivanja usaglašenosti u kome ovlašćeno, odnosno prijavljeno tijelo provjerava i potvrđuje da podsistem ispunjava osnovne zahtjeve i da je u skladu sa TSI.

Radi izdavanja deklaracije o provjeri podsistema podnosilac zahtjeva određuje prijavljeno tijelo koje će izvršiti provjeru podsistema.

Podnosilac zahtjeva može biti naručilac ili proizvođač ili njihov ovlašćeni zastupnik.

Prijavljeno tijelo vrši provjeru podsistema, ili određenih djelova podsistema, u sljedećim fazama:

- 1) fazi projektovanja, uključujući provjeru tipa i faza proizvodnje za cjelokupan podsistem ili za bilo koji dio podsistema na koji se podnosilac zahtjeva odlučuje;
- 2) izgradnji podsistema, uključujući posebno građevinske radove, proizvodnju, sklapanje sastavnih djelova i podešavanje cijelog podsistema;
- 3) finalno ispitivanje podsistema i njegovo prihvatanje prije puštanja u rad.

Prijavljeno tijelo, na osnovu raspoloživih informacija u odgovarajućim TSI i informacija upisanih u registre iz čl. 41 i 43 ovog zakona, vrši i provjeru interfejsa, odnosno provjeru i ocjenjivanje postupaka projektovanja i proizvodnje tog podsistema, kao i usklađenost predmetnog podsistema sa sistemom u koji se ugrađuje.

Svako prijavljeno tijelo koje učestvuje u provjeri podsistema sastavlja tehničku dokumentaciju koja opisuje obim njegovih aktivnosti.

Podnosilac zahtjeva dužan je da objedini tehničku dokumentaciju koja se prilaže uz deklaraciju o provjeri podsistema.

Tehnička dokumentacija iz stava 7 ovog člana sadrži podatke o karakteristikama, uslovima, ograničenjima korišćenja i uputstva za rukovanje, praćenje, podešavanje i održavanje podsistema i, po potrebi, druga dokumenta kojima se potvrđuje usaglašenost sastavnih djelova interoperabilnosti.

Deklaracija o provjeri podsistema sačinjava se nakon izdavanja sertifikata o provjeri tog podsistema.

U deklaraciji o provjeri podsistema naručilac ili proizvođač ili njihov ovlašćeni zastupnik izjavljuje da podsistem ispunjava zahtjeve utvrđene zakonom, odnosno TSI, što potvrđuje svojim potpisom i pod svojom isključivom odgovornošću.

U slučaju modifikacije podsistema obuhvaćenog sertifikatom o provjeri, prijavljeno tijelo sprovodi samo ispitivanja i testiranja koja su relevantna i nužna, odnosno ocjena se odnosi samo na djelove podsistema koji su promijenjeni i njihove interfejse prema nepromijenjenim djelovima podsistema.

U slučaju obnove ili unapređenja podsistema koje za posljedicu ima izmjenu tehničke dokumentacije i koje utiče na validnost već sprovedenih postupaka provjere, naručilac ili proizvođač ili njihov ovlašćeni zastupnik procjenjuje potrebu za izdavanje nove deklaracije o provjeri.

Prijavljeno tijelo može izdati sertifikat o provjeri za seriju podsistema ili određenih dijelova tih podsistema, ako je to utvrđeno TSI.

Prijavljeno tijelo može, na zahtjev naručioca, proizvođača ili njihovog ovlašćenog zastupnika, 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 14 ovog člana, naručilac, proizvođač ili njihov ovlašćeni zastupnik sačinjava deklaraciju koja prati PIP.

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

Prijavljenom tijelu koje vrši provjeru podsistema mora se omogućiti pristup svim gradilištima, skladištima, proizvodnim pogonima, postrojenjima za prefabrikaciju i ispitivanje i drugim objektima i dati na uvid sva potrebna dokumentacija koja se odnosi na podsistem.

Prijavljeno tijelo nakon izvršene provjere izdaje sertifikat o provjeri podsistema i vrši periodične provjere radi usaglašenosti proizvodnje podsistema sa tehničkom dokumentacijom iz st. 4 i 5 ovog člana i izdaje naručiocu izvještaj o izvršenoj provjeri.

Prijavljeno tijelo periodično sačinjava i objavljuje informacije na svojoj internet stranici o:

- 1) primljenim zahtjevima za verifikaciju podsistema i njihovih dijelova;
- 2) zahtjevima za ocjenu usaglašenosti ili pogodnosti za upotrebu sastavnih dijelova 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 sastavnih dijelova interoperabilnosti i za postupak provjere podsistema iz reda privrednih društava, ustanova ili drugih pravnih lica koja ispunjavaju uslove iz člana 45 ovog zakona.

Organ državne uprave nadležan za akreditaciju, na prijedlog Ministarstva, vrši prijavljivanje tijela iz stava 20 ovog člana Evropskoj komisiji, državama članicama Evropske unije i Generalnom sekretaru OTIF-a.

Tijelu za ocjenu usaglašenosti koje ne ispunjava uslove iz člana 45 ovog zakona oduzima se odobrenje, o čemu se obavještavaju organi i države iz stava 21 ovog člana.

Postupak i metode za provjeru podsistema, tehničku dokumentaciju koja se prilaže uz deklaraciju o provjeri podsistema i sadržinu deklaracije o provjeri podsistema utvrđuje Agencija.

Usaglašenost podsistema sa TSI i nacionalnim željezničkim tehničkim propisima

Član 26

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

Provjera interoperabilnosti strukturnog podsistema u pogledu osnovnih zahtjeva vrši se u skladu sa TSI, ukoliko su objavljeni.

Željeznički tehnički propisi za ispunjavanje osnovnih zahtjeva, primjenjuju se u sljedećim Modernizacija evima:

- 1) ako TSI ne obuhvataju ili ne obuhvataju u potpunosti određene aspekte koji odgovaraju osnovnim zahtjevima, uključujući otvorena pitanja;
 - 2) ako se ne primjenjuju jedan ili više TSI ili njihovi dijelovi u skladu sa članom 16 stav 1 ovog zakona;
 - 3) ako specifični slučaj zahtijeva primjenu tehničkih propisa koji nijesu obuhvaćeni odgovarajućim TSI;
 - 4) ako željeznički tehnički propisi opisuju postojeće sisteme u cilju ocjenjivanja tehničke usklađenosti vozila sa mrežom;
 - 5) ako za željezničke mreže i vozila nije obavezna primjena TSI ili nisu obuhvaćeni TSI;
 - 6) kao nužna hitna privremena preventivna mjera, posebno nakon nesreća.
- Tehničke propise iz stava 3 ovog člana donosi Ministarstvo.

Prijavljivanje propisa iz oblasti interoperabilnosti

Član 27

Evropskoj komisiji i ERA prijavljuju se sljedeći propisi:

- 1) važeći željeznički tehnički propisi;
- 2) svaka izmjena važećih propisa;
- 3) propisi koji će se primjenjivati kada se podnese novi zahtjev za odstupanje od primjene

TSI u skladu sa članom 18 ovog zakona.

Novi željeznički tehnički propisi donose se u sljedećim slučajevima:

- 1) kada TSI ne ispunjava u potpunosti osnovne zahtjeve;
- 2) kao hitnu preventivnu mjeru, naročito poslije nesreće.

Nacrt novog propisa podnosi se ERA i Evropskoj komisiji najmanje dva mjeseca prije njegovog stupanja na snagu, sa obrazloženjem razloga za njegovo donošenje.

Novi propis nakon donošenja Agencija dostavlja organu državne uprave nadležnom za tehničke propise radi prijavljivanja ERA i Evropskoj komisiji.

Postupak provjere podsistema i deklaracija o provjeri podsistema na koje se primjenjuju željeznički tehnički propisi

Član 28

Ocjenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu sastavnih djelova interoperabilnosti vrši ovlašćeno tijelo ili prijavljeno tijelo koje ovlasti Ministarstvo, na osnovu zahtjeva proizvođača ili njegovog ovlašćenog zastupnika i izdaje sertifikat o provjeri podsistema ili njegovog dijela kojim potvrđuje da je podsistem ili njegov dio usaglašen sa zakonom.

U slučaju primjene željezničkih tehničkih propisa koji se odnose na podsisteme koji čine željezničko vozilo, ovlašćeno tijelo podijeliće sertifikat na dva dijela:

- 1) dio koji sadrži upućivanje na željezničke tehničke propise koji se isključivo odnose na tehničku usklađenost vozila i mreže;
- 2) dio koji se odnosi na sve ostale nacionalne propise.

U slučaju primjene željezničkih tehničkih propisa, dokumentacija koju je sastavilo ovlašćeno tijelo prilaže se uz deklaraciju o provjeri podsistema sa tehničkom dokumentacijom koja sadrži podatke relevantne za ocjenu usaglašenosti podsistema sa tim propisima.

Imenovano tijelo vodi evidenciju o izdatim sertifikatima o provjeri podsistema, 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.

Neusklađenost podsistema sa osnovnim zahtjevima

Član 29

U slučaju sumnje da strukturni podsistem za koji je izdata deklaracija o provjeri podsistema nije u potpunosti u skladu sa ovim zakonom i ne ispunjava uslove iz člana 14 ovog zakona, Agencija može da zahtijeva od lica koje je izdalo deklaraciju o provjeri podsistema dopunsku provjeru i kontrolu podsistema.

O zahtjevu za dopunske provjere i kontrole, Agencija odmah obavještava Evropsku komisiju, uz obrazloženje u kojem se navodi da li je neusklađenost posljedica neusaglašenosti sa zahtjevima utvrđenim članom 14 ovog zakona ili sa TSI, kao i da li su nepravilno primijenjeni TSI.

Ako se dopunskim kontrolama i provjerama iz stava 1 ovog člana utvrdi da podsistem nije usaglašen sa ovim zakonom, Agencija nalaže da se podsistem uskladi sa osnovnim zahtjevima, u suprotnom oduzeće dozvolu za korišćenje podsistema.

Sastavni djelovi interoperabilnosti, elementi podsistema i podsistemi koji su usaglašeni sa standardima ili njihovim djelovima smatraju se usaglašenim sa osnovnim zahtjevima obuhvaćenim tim standardima ili njihovim djelovima.

III. DOZVOLA ZA KORIŠĆENJE PODSISTEMA

1. Dozvola za korišćenje stabilnih podsistema

Način izdavanja dozvole za korišćenje stabilnih podsistema

Član 30

Stabilni podsistemi mogu se pustiti u rad ako ispunjavaju osnovne zahtjeve u pogledu projektovanja, izgradnje i ugradnje i ako imaju dozvolu za korišćenje stabilnih podsistema.

Dozvolu iz stava 1 ovog člana, na osnovu podnijetog zahtjeva, izdaje Agencija.

Uz zahtjev za izdavanje dozvole iz stava 1 ovog člana prilaže se dokumentacija koja uključuje dokaze o:

- 1) deklaracijama o provjeri iz člana 25, odnosno člana 28 ovog zakona;
- 2) tehničkoj usklađenosti podsistema sa željezničkim sistemom u koji se integrišu, utvrđenoj na osnovu zakona, odnosno TSI;
- 3) bezbjednoj integraciji podsistema, utvrđenoj na osnovu zakona, odnosno TSI i zajedničkih bezbjednosnih metoda utvrđenih ovim zakonom.

Izuzetno od stava 3 ovog člana, ukoliko se projekat realizuje fazno, odnosno po dionicama, strukturni podsistem se može pustiti u rad na osnovu dozvole za korišćenje sa rokom važenja do godinu dana.

U slučaju iz stava 4 ovog člana, dokumentacija o usaglašenosti sa odgovarajućim TSI dostavlja se po završetku svih radova na kompletnoj pruži, a prije izdavanja dozvole za korišćenje stabilnog podsistema.

Agencija u roku od mjesec dana od dana prijema zahtjeva iz stava 2 ovog člana obavještava podnosioca zahtjeva da je dokumentacija potpuna ili traži odgovarajuće dodatne informacije, za čije dostavljanje određuje razuman rok.

Dozvola za korišćenje stabilnih podsistema ili rješenje o odbijanju izdaju se na osnovu podnijetog zahtjeva u roku od četiri mjeseca od dana podnošenja urednog zahtjeva.

Agencija mora obrazložiti odluku o odbijanju zahtjeva za dozvolu za puštanje u rad stabilnih postrojenja.

U roku od mjesec dana od prijema negativne odluke, podnosilac zahtjeva može podnijeti zahtjev Savjetu Agencije da preispita odluku, uz obavezno obrazloženje.

Zahtjev za izdavanje dozvole za korišćenje mogu da podnesu proizvođač ili njegov ovlašćeni zastupnik u Crnoj Gori, odnosno upravljač infrastrukture ili naručilac.

O izdatim dozvolama za korišćenje stabilnih postrojenja Agencija vodi evidenciju koja sadrži:

- 1) broj dozvole;
- 2) naziv i sjedište pravnog lica kome je izdata dozvola;
- 3) naziv podsistema za koji se izdaje dozvola;
- 4) ograničenja u pogledu korišćenja;
- 5) datum izdavanja dozvole.

Za izdavanje dozvole iz stava 1 ovog člana plaća se naknada koja je prihod Agencije.

Visinu naknade iz stava 12 ovog člana utvrđuje Agencija.

Način izdavanja dozvole iz stava 1 ovog člana, bližu dokumentaciju koja se prilaže uz zahtjev za izdavanje dozvole, sadržinu i način numeracije dozvole za korišćenje propisuje Agencija.

2. Dozvola za korišćenje mobilnih podsistema

Izdavanja dozvole za korišćenje mobilnih podsistema

Član 31

Mobilni podsistemi mogu se pustiti u rad samo ako su projektovani, izgrađeni i ugrađeni tako da su ispunjeni osnovni zahtjevi i ako imaju dozvolu za korišćenje mobilnih podsistema.

Podnosilac zahtjeva obezbjeđuje odgovarajuću deklaraciju o provjeri.

Dozvolu iz stava 1 ovog člana, na osnovu podnijetog zahtjeva, izdaje Agencija.

Za izdavanje dozvole iz stava 1 ovog člana plaća se naknada koja je prihod Agencije.

Visinu naknade iz stava 4 ovog člana utvrđuje Agencija.

Način izdavanja dozvole iz stava 1 ovog člana, bližu dokumentaciju koja se prilaže uz zahtjev za izdavanje dozvole, sadržinu i način numeracije dozvole za korišćenje propisuje Agencija.

Dozvola za korišćenje podsistema koji nijesu usaglašeni sa TSI

Član 32

Dozvolu za korišćenje podsistema koji nijesu usaglašeni sa TSI u trenutku njihovog puštanja u rad, uključujući i pod sisteme za koje važe odstupanja, izdaje Agencija, ako su ispunjeni sljedeći uslovi:

1) pod sistemi su usklađeni sa nacionalnim željezničkim tehničkim propisima, odnosno UIC propisima i EU standardima, ukoliko za neki pod sistem ne postoje nacionalni željeznički tehnički propisi i standardi;

2) pod sistemi ispunjavaju osnovne zahtjeve koji se na njih odnose;

3) priložena je dokumentacija o sprovedenom postupku provjere strukturnih podsistema.

Dozvola iz stava 1 ovog člana izdaje se samo za mrežu pruga Crne Gore.

Provjeru podsistema iz stava 1 ovog člana sprovodi ovlašćeno tijelo u skladu sa članom 21 ovog zakona.

Dozvola za tip vozila

Član 33

Vozila koja se registruju u Crnoj Gori, bez obzira na proizvođača, moraju da imaju dozvolu za tip vozila.

Dozvolu za tip vozila izdaje Agencija rješenjem.

Izuzetno od stava 2 ovog člana, dozvola za tip vozila koje je potpuno usklađeno sa odgovarajućim TSI, a koju je izdao nadležni organ države članice Evropske unije ili nadležni organ države članice OTIF-a, važi u Crnoj Gori.

Agencija 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.

U slučaju izmjena TSI i nacionalnih željezničkih tehničkih propisa na osnovu kojih je izdata dozvola za tip vozila, Agencija odlučuje o potrebi izmjene dozvole ili izdavanja nove.

U slučaju izdavanja novih dozvola za tip vozila provjera se vrši samo za dijelove propisa koji su promijenjeni.

Ako je zahtjev za izdavanje dozvole za tip vozila podnjet i u drugim državama, Agencija saraduje sa tijelima za bezbjednost na željeznici tih država radi pojednostavljenja postupka za izdavanje dozvole.

Dozvola za tip vozila koja su namijenjena međunarodnom saobraćaju izdaje se i na engleskom, francuskom ili njemačkom jeziku.

Sve promjene odobrenog tipa vozila analiziraju se sljedeći način:

- 1) ako promjena ne odstupa od tehničke dokumentacije priložene deklaraciji o provjeri podsistema, ne sprovodi se nova provjera, a prvobitne deklaracije o provjeri podsistema i dozvole za tip vozila se ne mijenjaju;
- 2) ako promjena odstupa od tehničke dokumentacije priložene deklaraciji o provjeri podsistema zbog koje mogu da budu potrebne nove provjere, a koja nema uticaj na osnovne projektovane karakteristike tipa vozila, nije potrebna nova dozvola za tip vozila;
- 3) promjena osnovnih projektovanih karakteristika tipa vozila zbog koje nije potrebna nova dozvola u skladu sa članom 40 stav 3 ovog zakona;
- 4) promjena zbog koje je potrebna nova dozvola u skladu sa kriterijumima iz člana 40 stav 3 ovog zakona.

U slučaju promjena iz stava 9 tač. 1 i 2 ovog člana, tehnička dokumentacija priložena deklaraciji o provjeri podsistema mora da se ažurira, a nosilac dozvole za tip vozila mora na zahtjev Agencije da dostavi odgovarajuće informacije.

U slučaju promjene iz stava 9 tačka 3 ovog člana, nosilac dozvole za tip vozila dužan je da izradi novu verziju tipa vozila ili novu verziju varijante tipa vozila i da Agenciji dostavi odgovarajuće informacije.

Agencija prijavljuje ERA nove verzije tipa vozila ili nove verzije varijante tipa vozila radi unosa u Evropski registar vozila.

Ako lice koje vrši promjenu nije nosilac dozvole za tip vozila, a promjene postojećeg tipa vozila obuhvataju i promjene iz stava 9 tač. 2, 3 i 4 ovog člana, primjenjuje se sljedeće:

- 1) lice koje upravlja promjenom dužno je da izradi novi tip vozila i podnese zahtjev za odobrenje novog tipa vozila;
- 2) zahtjev za odobrenje za novi tip vozila može da bude zasnovan na postojećem tipu vozila, a dozvola za korišćenje vozila izdaje se na osnovu deklaracije o usaglašenosti sa odobrenim novim tipom vozila.

Način i uslove za izdavanje 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 Agencija.

Dozvola za korišćenje vozila koja su usaglašena sa TSI

Član 34

Dozvolu za korišćenje vozila koja su usaglašena sa TSI izdaje Agencija, ako:

1) svi strukturni podsistemi od kojih se vozilo sastoji imaju dozvolu za korišćenje bez dodatnih provjera;

2) je za vozilo izdata deklaracija o provjeri u skladu sa članom 25 ovog zakona, prije izdavanja dozvole vrši se provjera:

- a) tehničke usklađenosti relevantnih podсистema vozila i njihovu bezbjednu integraciju,
- b) tehničke usklađenosti vozila i mreže na kojoj će saobraćati,
- c) usklađenosti sa željezničkim tehničkim propisima;

3) je za vozilo izdata deklaracija o usaglašenosti sa odobrenim tipom vozila.

Agencija izdaje dozvolu za korišćenje vozila koja su usaglašena sa TSI, bez dodatnih provjera.

Uz zahtjev za izdavanje dozvole iz stava 1 ovog člana prilaže se dokumentacija koja sadrži:

1) dokaze o izvršenoj provjeri svih podсистema od kojih se vozilo sastoji, odnosno sertifikate o provjeri i deklaracije o provjeri u skladu sa članom 25 ovog zakona;

2) dokaze o tehničkoj usklađenosti podсистema od kojih se vozilo sastoji, utvrđenoj na osnovu zakona, odnosno TSI;

3) dokaze o bezbjednoj integraciji podсистema od kojih se vozilo sastoji, utvrđenoj na osnovu zakona, odnosno TSI i zajedničkih bezbjednosnih metoda utvrđenih ovim zakonom;

4) dokaze o tehničkoj usklađenosti vozila sa željezničkom infrastrukturom Crne Gore;

5) deklaraciju podnosioca zahtjeva o usaglašenosti sa odobrenim tipom vozila.

U dozvoli iz stava 1 ovog člana navodi se:

1) područje upotrebe;

2) vrijednosti parametara utvrđenih zakonom, odnosno TSI za provjeru tehničke usklađenosti između vozila i područja upotrebe;

3) usklađenost vozila sa zakonom, odnosno TSI koji se odnose na parametre iz tačke 2 ovog stava;

4) uslovi za korišćenje vozila i druga ograničenja.

Za izdavanje dozvole iz stava 1 ovog člana plaća se naknada koja je prihod Agencije.

Visinu naknade iz stava 5 ovog člana utvrđuje Agencija.

Način i uslove za izdavanja dozvole iz stava 1 ovog člana, dokumentaciju koja se prilaže uz zahtjev za izdavanje dozvole za korišćenje i sadržinu dozvole za korišćenje utvrđuje Agencija.

Dodatna dozvola za korišćenje vozila koja su usaglašena sa TSI

Član 35

Vozila za koja je izdata dozvola za korišćenje u drugoj državi, koja su potpuno usaglašena sa svim TSI uključujući sve podсистeme i ne predstavljaju specifične slučajeve, otvorena pitanja ili odstupanja od primjene TSI 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 za koja je izdata dozvola za korišćenje u drugim državama, ako se ne upotrebljavaju na mreži koja je usaglašena sa TSI ili pod uslovima datim u TSI, Agencija izdaje dodatne dozvole za korišćenje tih vozila u Crnoj Gori.

Dodatna dozvola iz stava 2 ovog člana izdaje se na osnovu podnijetog zahtjeva.

Uz zahtjev iz stava 3 ovog člana Agenciji se dostavlja dokumentaciju o vozilu i mreži pruga na kojoj će se koristiti, a koja sadrži:

- 1) dozvolu za korišćenje izdatu u drugoj državi;
- 2) primjerak tehničke dokumentacije o vozilu sa deklaracijom o provjeri, a za vozila opremljena registrujućim uređajima, informacije o postupku prikupljanja podataka, načinu čitanja i procjene, ako te informacije nijesu usklađene sa TSI;
- 3) evidencije o održavanju vozila i, prema potrebi, tehničke izmjene izvršene nakon izdavanja 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 kolosijeka i profile, maksimalnu dopuštenu masu po osovini i ostala ograničenja mreže.

Prilikom izdavanja dodatne dozvole Agencija provjerava tehničku usklađenost vozila i mreže, otvorena pitanja i specifične slučajeve određene u TSI, radi utvrđivanja usklađenosti.

Agencija može tražiti dostavljanje dodatnih informacija, analizu rizika ili sprovođenje ispitivanja na mreži radi provjere dokumentacije iz stava 4 ovog člana.

Upravljač infrastrukture je dužan da obezbijedi ispitivanje vozila na mreži u roku od 30 dana od dana podnošenja zahtjeva i sačini izvještaj o sprovođenju ispitivanja, koji dostavlja Agenciji.

Agencija izdaje dozvolu iz stava 2 ovog člana u roku od dva mjeseca nakon dostavljanja dokumenata iz stava 3 ovog člana, odnosno 30 dana od dana dostavljanja dodatnih informacija, rezultata analize rizika ili rezultata ispitivanja.

Za izdavanje dodatne dozvole plaća se naknada koja je prihod Agencije.

Visinu naknade iz stava 9 ovog člana utvrđuje Agencija.

Način i uslove za izdavanje dozvole iz stava 2 ovog člana i dokumentaciju koja se prilaže uz zahtjev za izdavanje dozvole za korišćenje utvrđuje Agencija.

Dozvola za korišćenje vozila koja nijesu usaglašena sa TSI

Član 36

Dozvolu za korišćenje vozila koja se registruju u Crnoj Gori, a nijesu usaglašena sa TSI u trenutku njihovog puštanja u rad, ili se na njih primjenjuju odredbe člana 18 st. 1 i 2 ovog zakona, izdaje Agencija ako:

1) su podsistemi usklađeni sa željezničkim tehničkim propisima i standardima iz oblasti željezničkog saobraćaja, odnosno UIC propisima, ukoliko za neki podsistem ne postoje željeznički tehnički propisi i standardi;

2) podsistemi ispunjavaju osnovne zahtjeve koji se na njih odnose;

3) je sproveden postupak provjere u skladu sa članom 28 ovog zakona.

Dozvola iz stava 1 ovog člana izdaje se samo za mrežu pruga Crne Gore.

Uz zahtjev za izdavanje dozvole iz stava 1 ovog člana prilaže se dokumentacija koja sadrži:

- 1) dokaze o izvršenoj provjeri svih podsistema od kojih se vozilo sastoji, odnosno sertifikate o provjeri i deklaracije o provjeri u skladu sa članom 25 ovog zakona;
- 2) dokaze o tehničkoj usklađenosti podsistema od kojih se vozilo sastoji, utvrđenoj na osnovu zakona;
- 3) dokaze o bezbjednoj integraciji podsistema od kojih se vozilo sastoji, utvrđenoj na osnovu zakona i zajedničkih bezbjednosnih metoda utvrđenih ovim zakonom;
- 4) dokaze o tehničkoj usklađenosti vozila sa željezničkom infrastrukturom;
- 5) deklaraciju podnosioca zahtjeva o usaglašenosti sa odobrenim tipom vozila.

U dozvoli iz stava 1 ovog člana navodi se:

1) mreža pruga na kojoj vozilo može da se koristi;

2) vrijednosti parametara utvrđenih zakonom, za provjeru tehničke usklađenosti između vozila i mreže;

3) usklađenost vozila sa zakonom, koji se odnose na parametre iz tačke 2 ovog stava;

4) uslovi za korišćenje vozila i druga ograničenja.

Izuzetno od stava 1 ovog člana, za vozila koja su bila u eksploataciji do 1. januara 2025. godine i u svojini su privrednog društva registrovanog u Crnoj Gori, a za koja vlasnik odnosno imalac vozila ne može da pribavi dozvolu za korišćenje radi upisa vozila u registar željezničkih vozila Agencija izdaje dozvolu za korišćenje, pod uslovom da podnosilac zahtjeva priloži:

- 1) dokaz o vlasništvu;

- 2) tehničku dokumentaciju koja sadrži:
 - a) tehnički opis sa crtežima vozila,
 - b) osnovne tehničke i eksploatacione karakteristike,
 - c) konstruktivne crteže potrebne za održavanje,
 - d) uputstvo za korišćenje i održavanje,
 - e) katalog rezervnih dijelova;
- 3) dokaz da su vozila održavana:
 - a) izvještaj sa posljednje redovne opravke i izvještaj sa periodičnog pregleda najvišeg ranga, koji se vrši na svakih 12 mjeseci, odnosno u propisanim rokovima u dosijeu o održavanju,
 - b) ako dosije o održavanju nije formiran, izvještaj sa posljednje redovne opravke ne stariji od pet godina i izvještaj sa periodičnog pregleda najvišeg ranga prema dokumentaciji iz tačke 3 podtačka a ovog stava, kome nije istekao rok važenja,
 - c) ako je od posljednje redovne opravke prošlo manje vremena od vremena potrebnog za obavljanje narednog periodičnog pregleda najvišeg ranga, izvještaj sa posljednje redovne opravke;
- 4) izvještaj o izvršenom tehničkom pregledu koji sadrži pozitivno mišljenje o funkcionalnoj ispravnosti i sposobnosti vozila za bezbjednu upotrebu u saobraćaju.

Za izdavanje dozvole iz stava 1 ovog člana plaća se naknada koja je prihod Agencije.

Visinu naknade iz stava 6 ovog člana utvrđuje Agencija.

Način i uslove za izdavanje dozvole iz stava 1 ovog člana, dokumentaciju koja se prilaže uz zahtjev za izdavanje dozvole za korišćenje utvrđuje Agencija.

Izuzeci za dodatne dozvole za korišćenje vozila

Član 37

Dodatna dozvola za korišćenje vozila ne izdaje se:

- 1) za vozila za koje je izdata dodatna dozvola za korišćenje vozila u drugim državama prije donošenja TSI koja:
 - a) nose oznaku RIC ili RIV,
 - b) su odobrena za saobraćaj i obilježena u skladu sa sporazumima između željezničkih prevoznika iz Crne Gore i željezničkih prevoznika iz drugih država;
- 2) za polovna vozila iz tačke 1 ovog stava koja se uvoze iz inostranstva.

Sporazumi iz stava 1 tačka 1 podtačka b ovog člana i pripremu novih sporazuma kojima se uređuje konstrukcija vozila, priznavanje dozvola za korišćenje i upotreba vozila između zainteresovanih prevoznika, zaključuju se uz saglasnost Agencije.

Korektivne mjere u slučaju naknadnog utvrđivanja neusklađenosti

Član 38

Kada željeznički prevoznik tokom upotrebe utvrdi da vozilo koje koristi ne ispunjava neki od osnovnih zahtjeva, preduzima potrebne korektivne mjere kako bi osigurao usklađenost tog vozila sa osnovnim zahtjevima i obavještava Agenciju o preduzetim mjerama.

Ako željeznički prevoznik ima dokaz da je neusklađenost postojala već u trenutku izdavanja dozvole za korišćenje vozila, o tome obavještava Agenciju.

Ako Agencija utvrdi prilikom nadzora da vozilo ili tip vozila, za koje je izdala dozvolu za korišćenje, ne ispunjava neki od osnovnih zahtjeva, o tome obavještava željezničkog prevoznika koji koristi to vozilo ili tip vozila i nalaže preduzimanje potrebnih korektivnih mjera.

U slučaju iz stava 3 ovog člana, Agencija obavještava ERA i tijela za bezbjednost iz država članica Evropske unije i generalnog sekretara OTIF-a.

Kada korektivne mjere iz st. 1 i 3 ovog člana koje je primijenio željeznički prevoznik ne obezbjeđuju usklađenost sa osnovnim zahtjevima i ta neusklađenost dovede do ozbiljnog bezbjednosnog rizika, Agencija može da naloži privremene bezbjednosne mjere kao što je privremeno povlačenje iz upotrebe dozvole za tip vozila ili dozvole za korišćenje vozila.

Agencija u slučajevima iz stava 5 ovog člana, poslije preispitivanja djelotvornosti mjera preduzetih radi uklanjanja ozbiljnog bezbjednosnog rizika, može oduzeti ili izmijeniti dozvolu za korišćenje vozila ili dozvolu za tip vozila, kada se dokaže da u trenutku izdavanja dozvole nije bio ispunjen određeni osnovni zahtjev.

Agencija o oduzetim dozvolama za korišćenje vozila odmah obavještava ERA sa obrazloženjem odluke.

Odluka Agencije o oduzimanju dozvole za korišćenje unosi se u registar vozila iz člana 41 ovog zakona.

Agencija u slučaju oduzimanja dozvole za tip vozila podnosi prijavu za unos u Evropski registar vozila iz člana 42 ovog zakona.

Agencija obavještava sve željezničke prevoznike koji koriste vozila istog tipa kao što je vozilo ili tip koji podliježe oduzimanju dozvole.

Vozilo za koje je oduzeta dozvola za korišćenje ne smije da se koristi.

Kada se oduzme dozvola za tip vozila, vozila koja odgovaraju tom tipu ne smiju da se stavljaju na tržište, a ako su već stavljena na tržište moraju da se povuku sa tržišta.

Ako je u slučajevima iz st. 1, 2 i 3 ovog člana neusklađenost sa osnovnim zahtjevima ograničena na dio područja upotrebe predmetnog vozila i ako je ta neusklađenost postojala već u trenutku izdavanja dozvole za korišćenje, dozvola za korišćenje se mijenja tako da se iz nje isključe određeni dijelovi područja upotrebe.

Oduzimanje i privremeno oduzimanje dozvole za korišćenje vozila

Član 39

Dozvolu za korišćenje vozila Agencija će oduzeti ako utvrdi da:

1) vozilo više nije u skladu sa:

- a) TSI ili željezničkim tehničkim propisima,
- b) odstupanjima iz člana 18 ovog zakona,
- c) Konvencijom o međunarodnim željezničkim prevozima (COTIF) – Dodatak C – RID;

2) imalac dozvole nije otklonio utvrđene nedostatke u propisanom roku;

3) vozilo ne ispunjava uslove utvrđene u dozvoli za korišćenje vozila.

Agencija privremeno oduzima dozvolu za korišćenje ako:

1) utvrdi da se održavanje vozila ne vrši u skladu sa dosijeom o održavanju, TSI, željezničkim tehničkim propisima i RID-om;

2) se ne stavi na uvid vozilo na zahtjev Agencije, u slučaju teškog oštećenja vozila.

Dozvola za korišćenje privremeno se oduzima do ponovnog ispunjavanja svih uslova za izdavanje dozvole.

Dozvola za korišćenje prestaje da važi u slučaju povlačenja vozila iz saobraćaja (kasacija vozila).

U slučaju povlačenja vozila iz saobraćaja, imalac vozila obavještava Agenciju najkasnije u roku od osam dana od dana povlačenja vozila.

Obnavljanje ili unapređenje strukturnog podsistema

Član 40

U slučaju obnove ili unapređenja strukturnog podsistema, koji već imaju dozvolu za stavljanje na tržište, upravljač, prevoznik, naručilac ili proizvođač dužni su da Agenciji dostave dokumentaciju koja sadrži opis projekta.

Na osnovu dokumentacije iz stava 1 ovog člana, Agencija odlučuje da li obim radova na vozilu zahtijeva novu dozvolu za korišćenje strukturnog podsistema ili novu dozvolu za korišćenje vozila.

Nova dozvola za korišćenje strukturnog podsistema potrebna je uvijek kada:

- 1) su izmjene parametara izvan opsega prihvatljivih vrijednosti definisanih zakonom, odnosno TSI na osnovu kojih je izdata dozvola za korišćenje;
- 2) zbog predviđenih radova postoji opasnost od smanjenja ukupnog nivoa bezbjednosti tog podsistema;
- 3) to zahtijevaju odgovarajuće TSI.

Novu dozvolu iz stava 2 ovog člana Agencija izdaje u roku od četiri mjeseca od dana dostavljanja kompletne dokumentacije.

Ako se nova dozvola za korišćenje strukturnog podsistema izdaje bez primjene TSI u cijelosti, Agencija obavještava Evropsku komisiju o:

- 1) razlozima zbog kojih TSI nijesu u cijelosti primijenjeni;
- 2) tehničkim karakteristikama primijenjenim umjesto TSI;
- 3) tijelima koja su nadležna za provjeru podsistema.

Za promjene već odobrenog vozila koje su povezane sa zamjenom u okviru održavanja nije potrebna nova dozvola za korišćenje.

Ako lice koje vrši promjene na već odobrenom vozilu nije nosilac dozvole za tip vozila, dužno je da:

- 1) ocijeni odstupanja od tehničke dokumentacije koja se prilaže uz deklaraciju o provjeri podsistema;
- 2) utvrdi da ni jedan od kriterijuma utvrđenih u stavu 3 ovog člana nije ispunjen;
- 3) ažurira tehničku dokumentaciju koja se prilaže uz deklaraciju o provjeri podsistema;
- 4) obavijesti Agenciju o promjenama.

Agencija može u roku od četiri mjeseca od dana prijema obavještenja iz stava 7 tačka 4 ovog člana naložiti podnošenje zahtjeva za izdavanje dozvole za korišćenje u slučaju pogrešne kategorizacije ili nepotpunih informacija.

IV. REGISTAR ŽELJEZNIČKIH VOZILA I INFRASTRUKTURE

Registar željezničkih vozila

Član 41

Agencija vodi registar željezničkih vozila u elektronskom obliku.

Imaoci vozila za koja je izdata dozvola za korišćenje dužni su da prije prve upotrebe vozila Agenciji podnesu zahtjev za upis u registar iz stava 1 ovog člana.

Ako dođe do promjene podataka upisanih u registar vozila, do uništenja vozila ili odluke o brisanju vozila iz registra iz stava 1 ovog člana, imalac vozila dužan je da, u roku od osam dana od dana nastanka promjene obavijesti Agenciju.

Za upis u registar vozila plaća se naknada koja je prihod Agencije.

Visinu naknade iz stava 4 ovog člana utvrđuje Agencija.

Pristup registru vozila mora biti omogućen tijelu za istraživanje željezničkih nesreća, željezničkim prevoznicima i upravljačima infrastrukture, kao i licima ili organizacijama koji registruju vozila ili koji su ovlašćeni za pristupanje registru.

Registar vozila sadrži:

- 1) EVN broj;
- 2) upućivanje na podatke o deklaraciji o provjeri i tijelu koje ju je izdalo deklaraciju;
- 3) upućivanje na podatke iz evropskog registra odobrenih tipova vozila;
- 4) podatke o vlasniku ili korisniku vozila;
- 5) podatke o ograničenju u načinu korišćenja vozila;
- 6) upućivanje na podatke o licu zaduženom za održavanje; i
- 7) druge podatke.

Bliži sadržaj i način vođenja registra vozila propisuje Ministarstvo.

Evropski registar vozila

Član 42

Podatke o izdatim dozvolama za tipove vozila, Agencija dostavlja ERA, radi unošenja u Evropski registar vozila.

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

- 1) tehničke karakteristike tipa vozila, u skladu sa TSI;
- 2) naziv proizvođača;
- 3) datume, naziv država koje su naknadno izdale dozvole za taj tip vozila, uključujući ograničenja i oduzimanje dozvola.

U slučaju oduzimanja dozvole za tip vozila, Agencija obavještava ERA radi ažuriranja registra.

Registar infrastrukture

Član 43

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

RINF sadrži podatke o željezničkoj mreži od značaja za:

- 1) projektovanje podsistema željezničkih vozila i utvrđivanje karakteristika infrastrukture za predviđeno korišćenje željezničkih vozila;
- 2) obezbjeđenje tehničke usklađenosti fiksnih podsistema i njihovih interfejsa sa mrežom

u koju je podsistem ugrađen;

3) praćenje napretka interoperabilnosti željezničke mreže;

4) utvrđivanje usklađenosti vozova sa prugama koji omogućava da željeznički prevoznici da koriste vozila i sastavljaju vozove u skladu sa karakteristikama pruge na kojoj će voziti.

RINF uspostavlja i vodi Agencija u elektronskoj formi, na osnovu podataka upravljača infrastrukture.

Upravljač infrastrukture je odgovoran za dostavljanje i ažuriranje podataka za RINF.

Podatke iz RINF Agencija dostavlja ERA.

Sadržaj RINF, format podataka, arhitekturu informacionog sistema koji podržava RINF, korišćenje RINF i rokove za dostavljanje podataka za formiranje RINF propisuje Ministarstvo.

V. TIJELA ZA OCJENJIVANJE USAGLAŠENOSTI

Prijavljena i ovlašćena tijela

Član 44

Tijela za ocjenjivanje usaglašenosti su prijavljena tijela (engl. *Notified Body*) i ovlašćena tijela (engl. *Designated Body*).

Prijavljeno tijelo je pravno lice koje obavlja poslove ocjenjivanja usaglašenosti propisane TSI za koje je prijavljeno koje neposredno obavlja te poslove ili se ti poslovi obavljaju u njegovo ime i pod njegovom odgovornošću.

Ovlašćeno tijelo je pravno lice koja obavlja poslove ocjenjivanja usaglašenosti za koje je ovlašćeno, u skladu sa zakonom.

Uslovi koje mora da ispunjava prijavljeno tijelo za ocjenjivanje usaglašenosti

Član 45

Za svaki posebni postupak ocjenjivanja usaglašenosti i svaku vrstu proizvoda za koje je prijavljeno, prijavljeno tijelo mora da ima:

- 1) potrebno osoblje sa tehničkim znanjem i dovoljnim i odgovarajućim iskustvom za obavljanje poslova ocjenjivanja usaglašenosti;
- 2) odgovarajuće opise postupaka u skladu sa kojima se ocjenjivanje usaglašenosti sprovodi, i kojima se osigurava transparentnost i sposobnost primjene tih postupaka, kao i uspostavljena pravila i postupaka za odvajanje poslova koje obavlja kao prijavljeno tijelo od drugih aktivnosti;
- 3) odgovarajuće postupke za obavljanje aktivnosti u zavisnosti od veličine privrednog društva, sektora u kojem djeluje, njegove strukture, stepena složenosti tehnologije proizvoda ili serijske prirode proizvodnog procesa;
- 4) sredstva potrebna za obavljanje tehničkih i administrativnih poslova za ocjenjivanje usaglašenosti i pristup potrebnoj opremi ili postrojenjima.

Prijavljeno, odnosno ovlašćeno tijelo mora da bude osigurano od odgovornosti za pričinjenu štetu, osim u slučaju ako je odgovornost preuzela država ili je država direktno odgovorna za ocjenjivanje usaglašenosti.

Podaci koji se dobiju tokom postupka provjere su poslovna tajna, a osoblje koje sprovodi postupak ocjenjivanja usaglašenosti odnosno postupak provjere dužno je da čuva tajnost podataka koje dobije tokom obavljanja postupka provjere, u skladu sa zakonom kojim se uređuje tajnost podataka.

Tijela koja su prijavljena za ocjenjivanje usaglašenosti infrastrukturnog dijela i/ili dijela u vozilu, a koji se odnose na podsisteme kontrola, upravljanje i signalizacija treba da učestvuju u aktivnostima grupe za Evropski sistem za upravljanje željezničkim saobraćajem (ERTMS) Evropske unije ili obezbjeđuju da njihovo osoblje koje sprovodi ocjenjivanje usaglašenosti bude obaviješteno o tim aktivnostima.

Nepriistrasnost prijavljenog tijela

Član 46

Prijavljeno tijelo ima svojstvo eksternog tijela i nezavisno je od organizacije ili proizvođača čiji proizvod ocjenjuje.

Tijelo koje pripada poslovnoj asocijaciji ili strukovnom savezu koje predstavlja privredna društva uključena u projektovanje, proizvodnju, isporuku, sklapanje, upotrebu ili održavanje proizvoda koje to tijelo ocjenjuje smatra se tijelom za ocjenjivanje usaglašenosti samo pod uslovom ako je dokazana njegova nezavisnost i nepostojanje sukoba interesa.

Prijavljeno tijelo, njegovo rukovodstvo i osoblje odgovorno za sprovođenje ocjenjivanja usaglašenosti ne smiju biti projektant, proizvođač, dobavljač, ugrađivač, kupac, vlasnik, korisnik ili održavalac proizvoda koje ocjenjuju, kao ni ovlašćeni zastupnik bilo koje od tih stranaka.

Prijavljeno tijelo, njegovo rukovodstvo i osoblje odgovorno za sprovođenje ocjenjivanja usaglašenosti ne smiju biti direktno uključeni u projektovanje, proizvodnju ili izgradnju, stavljanje na tržište, ugrađivanje, upotrebu ili održavanje proizvoda čiju usaglašenost ocjenjuju i ne smiju predstavljati strane koje učestvuju u tim aktivnostima, ni učestvovati u bilo kojoj aktivnosti kojom se narušava nezavisnost njihove procjene ocjenjivanja usaglašenosti za koje su prijavljeni, a naročito u pogledu savjetovanja.

Prijavljeno tijelo i njegovo osoblje treba da sprovode ocjenjivanje usaglašenosti na najvišem stepenu profesionalnosti i potrebne tehničke stručnosti za određeno područje, bez pritiska i podsticaja, a naročito finansijskih, koji bi mogli uticati na njihovu procjenu ili rezultate njihove ocjene usaglašenosti.

Osoblje prijavljenog tijela

Član 47

Osoblje odgovorno za sprovođenje aktivnosti ocjenjivanja usaglašenosti treba da ima:

- 1) dobru tehničku i stručnu osposobljenost kojom su obuhvaćene sve aktivnosti ocjenjivanja usaglašenosti za koje je tijelo za ocjenjivanje usaglašenosti prijavljeno;
- 2) odgovarajuće poznavanje zahtjeva za ocjenjivanje koje sprovode i odgovarajuće ovlašćenje za sprovođenje tih ocjenjivanja;
- 3) odgovarajuće znanje o osnovnim zahtjevima, primijenjenim harmonizovanim standardima i odredbama međunarodnog prava;
- 4) sposobnost izrade potvrda, zabilješki i izvještaja kojima se dokazuje da su ocjenjivanja sprovedena.

Ugovor sa podizvođačima prijavljenih tijela

Član 48

Prijavljeno tijelo može zaključiti ugovor sa podizvođačem za određene poslove ocjenjivanja usaglašenosti ili te poslove može obaviti njegov ogranak, pod uslovom da ispunjavaju uslove iz člana 47 ovog zakona, uz saglasnost podnosioca zahtjeva za ocjenjivanje usaglašenosti.

Prijavljeno tijelo preuzima punu odgovornost za poslove koje obavljaju podizvođači ili ogranci, bez obzira na to gdje im je sjedište.

Akreditovana interna tijela

Član 49

Podnosioci zahtjeva za ocjenjivanje usaglašenosti mogu angažovati akreditovana interna tijela za ocjenjivanje usaglašenosti u skladu sa modulima CA1 i CA2, za postupke koji su propisani jedinstvenim tehničkim propisima koje donosi OTIF.

Interno tijelo iz stava 1 ovog člana je organizacioni dio podnosioca zahtjeva koji ne učestvuje u projektovanju, proizvodnji, isporuci, ugradnji, upotrebi ili održavanju proizvoda koje ocjenjuje.

Akreditovano interno tijelo treba da ispunjava sljedeće zahtjeve:

- 1) akreditovano je od strane Akreditacionog tijela Crne Gore;
- 2) da su interno tijelo i njegovo osoblje prepoznatljivi kao organizacioni dio unutar privrednog društva i da imaju metode izvještavanja kojima se obezbjeđuje njihova nepristrasnost;
- 3) da interno tijelo i njegovo osoblje nijesu odgovorni za projektovanje, proizvodnju, isporuku, ugradnju, rad ili održavanje proizvoda koje ocjenjuju i da obavljaju aktivnosti na način kojim se izbjegava sukob sa nezavisnošću njihove ocjene;
- 4) da interno tijelo pruža svoje usluge samo privrednom društvu čiji je organizacioni dio.

Spisak prijavljenih tijela

Član 50

Dodjeljivanje identifikacionih brojeva i objavljivanje spiska prijavljenih tijela obavlja se u skladu sa odredbama OTIF-a.

Operativne obaveze prijavljenog tijela

Član 51

Prijavljeno tijelo sprovodi ocjenjivanje usaglašenosti u skladu sa postupcima ocjenjivanja usaglašenosti u skladu sa TSI.

Ako prijavljeno tijelo prilikom ocjene usaglašenosti utvrdi da proizvođač ne ispunjava uslove iz TSI, harmonizovanih standarda ili tehničkih specifikacija, od proizvođača zahtijeva da preduzme odgovarajuće korektivne mjere i ne izdaje sertifikat o usaglašenosti.

Ako prijavljeno tijelo tokom praćenja usaglašenosti poslije izdavanja sertifikata utvrdi da proizvod više nije u skladu sa TSI ili harmonizovanim standardima ili tehničkim specifikacijama, zahtijeva od proizvođača da preduzme odgovarajuće korektivne mjere i prema potrebi, ograničava, suspenduje ili oduzima sertifikat.

Ako korektivne mere nisu preduzete ili nemaju potreban efekat, prijavljeno tijelo može da privremeno ili trajno oduzme izdate sertifikate.

Ovlašćeno tijelo

Član 52

Odredbe čl. 45, 46, 47 i 51 ovog zakona primjenjuju se na ovlašćeno tijelo.

VI. UPRAVLJANJE BEZBJEDNOŠĆU U ŽELJEZNIČKOM SAOBRAĆAJU

Odgovornost za bezbjednost u željezničkom saobraćaju

Član 53

Upravljač i željeznički prevoznik odgovorni su za bezbjednost željezničkog sistema i kontrolu rizika.

Upravljač i željeznički prevoznik dužni su da sprovedu potrebne mjere za kontrolu rizika i međusobno saraduju radi ostvarivanja bezbjednog željezničkog sistema.

Održavanje i unapređenje bezbjednosti željezničkog saobraćaja

Član 54

Ministarstvo, Agencija, Komisija za istraživanje nesreća (u daljem tekstu: Komisija), upravljač infrastrukture i željeznički prevoznik dužni su da preduzimaju mjere da se:

- 1) bezbjednost željezničkog saobraćaja u željezničkom sistemu očuva i stalno unaprjeđuje, pri čemu prioritet ima sprečavanje nesreća;
- 2) propisi za bezbjednost primjenjuju transparentno i nediskriminatorno;
- 3) mjere za razvoj i poboljšanje bezbjednosti željeznice baziraju na sistemskom pristupu uzimajući u obzir razvoj međunarodnog prava i pravila, kao i napredak tehnike i nauke.

Upravljač i željeznički prevoznik odgovorni su za bezbjednu eksploataciju željezničkog sistema i kontrolu rizika, na način da sprovedu potrebne mjere za kontrolu rizika, uz međusobnu saradnju, primjenjuju standarde za bezbjednost i uspostavljaju sisteme za upravljanje bezbjednošću, u skladu sa ovim zakonom.

Upravljač i željeznički prevoznik odgovorni su za bezbjednost: korisnika usluga, zaposlenih, radno angažovanih lica, kao i lica koja vrše usluge i trećih lica, za svoj dio sistema i njegovo bezbjedno funkcionisanje, uključujući i snabdijevanje materijalom, ugovaranje usluga i izvršenje ugovorenih usluga.

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

U slučaju razmjene vozila između željezničkih prevoznika, razmjenjuju se sve informacije neophodne za bezbjedan rad i podaci iz dosijea o održavanju.

Zajednički pokazatelji bezbjednosti

Član 55

Procjena nivoa bezbjednosti u željezničkom saobraćaju vrši se na osnovu zajedničkih pokazatelja bezbjednosti (u daljem tekstu: ZPB).

Radi praćenja bezbjednosti na željeznici, Agencija prikuplja podatke o ZPB na osnovu godišnjih izvještaja o bezbjednosti upravljača i željezničkog prevoznika.

Upravljač i željeznički prevoznik dužni su da najkasnije do 30. juna tekuće za prethodnu godinu, dostave Agenciji godišnji izvještaj o bezbjednosti.

Godišnji izvještaj o bezbjednosti sadrži:

- 1) informacije o ostvarivanju planiranih zajedničkih bezbjednosnih ciljeva (u daljem tekstu ZBC);
- 2) način praćenja i analizu zajedničkih pokazatelja relevantnim za podnosioc izvještaja;
- 3) podatke i rezultate o sprovedenim internim kontrolama bezbjednosti;
- 4) podatke o nedostacima i kvarovima u željezničkom saobraćaju i upravljanju infrastrukturom koji mogu biti od značaja za bezbjednost;
- 5) informacije o primjeni odgovarajućih zajedničkih bezbjednosnih metoda (u daljem tekstu: ZBM).

Na osnovu izvještaja iz stava 3 ovog člana, Agencija sačinjava godišnji izvještaj o bezbjednosti željezničkog saobraćaja za prethodnu godinu i dostavlja Ministarstvu najkasnije do 30. septembra tekuće za prethodnu godinu.

Izveštaj iz stava 5 sadrži podatke o:

- 1) stanju bezbjednosti na željeznici uključujući i zajedničke pokazatelje na nivou Crne Gore;
- 2) promjenama u propisima i regulisanju bezbjednosti na željeznici;
- 3) sprovedenim postupcima za izdavanje sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom i sertifikata o bezbjednosti za prevoz;
- 4) rezultatima nadzora nad upravljačem i željezničkim prevoznicima, uključujući broj i rezultate sprovedenih nadzora i inspekcija.

Izveštaj iz stava 5 ovog člana Agencija dostavlja i ERA najkasnije do 30. septembra tekuće za prethodnu godinu.

Ako se nakon dostavljanja izvještaja iz stava 5 ovog člana pojave nove činjenice, Agencija je dužna da dopuni ili koriguje izvještaj u najkraćem roku, a najkasnije u sljedećem godišnjem izvještaju.

Bliži sadržaj izvještaja iz stava 3 i 4 ovog člana i zajedničke metode za izračunavanje ekonomskih posljedica nesreća utvrđuje Agencija.

Zajedničke bezbjednosne metode

Član 56

Procjene nivoa bezbjednosti željeznice i ostvarivanja ZBC, kao i ispunjenosti ostalih bezbjednosnih zahtjeva vrši se na osnovu ZBM.

ZBM obuhvataju:

- 1) metode za procjenu i ocjenu rizika;
- 2) metode za ocjenu usaglašenosti sa zahtjevima za dobijanje sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom i sertifikata o bezbjednosti za prevoz, uključujući:
 - a) postupke i kriterijume za ocjenu ispunjenosti zahtjeva za izdavanje sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom, odnosno sertifikata o bezbjednosti za prevoz,
 - b) način vršenja nadzora nad sistemom za upravljanje bezbjednošću, nakon izdavanja sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom, odnosno sertifikata o bezbjednosti za prevoz;
- 3) metode nadzora koje primijenjuje Agencija i metode praćenja koje primijenjuju željeznički prevoznici, upravljači i lica zadužena za održavanje;
- 4) metode za ocjenjivanje nivoa bezbjednosti nakon izdavanja sertifikata o bezbjednosti za prevoz ili za upravljanje željezničkom infrastrukturom;

- 5) metode za način praćenja efikasnosti upravljanja bezbjednošću u toku eksploatacije i održavanja željezničkog sistema.
- 6) metode za ocjenjivanje ostvarenja ZBC na nacionalnom nivou.
ZBM iz stava 2 ovog člana utvrđuje Agencija.

Zajedničke bezbjednosne metode za procjenu i ocjenu rizika

Član 57

ZBM za procjenu i ocjenu rizika primjenjuju se u slučaju promjene tehničkih, eksploatacionih ili organizacionih karakteristika u željezničkom sistemu, koje mogu imati uticaj na bezbjednost željezničkog saobraćaja.

ZBM za procjenu i ocjenu rizika su sastavni dio sistema upravljanja bezbjednošću upravljača i željezničkog prevoznika.

Značajne promjene iz stava 1 ovog člana može da predloži:

- 1) upravljač ili željeznički prevoznik;
- 2) naručilac ili proizvođač, kada podnose zahtjev za provjeru podsistema;
- 3) podnosilac zahtjeva za izdavanje dozvole za korišćenje vozila;
- 4) lice zaduženo za održavanje.

Nezavisnu ocjenu primjene ZBM za procjenu i ocjenu rizika vrše:

- 1) akreditovana tijela;
- 2) pravna lica koje ovlasti Agencija (željeznički prevoznik, upravljač i lice zaduženo za održavanje).

Ovlašćenje iz stava 4 tačka 2 ovog člana Agencija izdaje pravnom licu koje ispunjava uslove iz ZBM.

Akreditovana tijela, odnosno pravna lica iz stava 4 ovog člana sačinjavaju izveštaj o primjeni ZBM, na osnovu kojeg se odlučuje o sprovođenju značajne promjene.

Izveštaji o ocjeni primjene ZBM 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;
- 2) da je primjenu ZBM ocijenilo akreditovano tijelo, odnosno ovlašćeno pravno lice za procjenu i ocjenu rizika;
- 3) da je značajna promjena u željezničkom sistemu sprovedena od strane predlagača iz stava 3 ovog člana;
- 4) da se dio željezničkog sistema koristi u Crnoj Gori pod istim funkcionalnim, eksploatacionim, topografskim i klimatskim uslovima;
- 5) da su primijenjeni isti kriterijumi za procjenu i ocjenu rizika.

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

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

Član 58

Ocjenu usaglašenosti za dobijanje sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom i sertifikata o bezbjednosti za prevoz vrši Agencija na osnovu ZBM.

ZBM iz stava 1 ovog člana propisuje:

- 1) postupak za ocjenu zahtjeva za dobijanje sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom i sertifikata o bezbjednosti za prevoz;
- 2) kriterijume za ocjenu ispunjenosti zahtjeva za dobijanje sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom i sertifikata o bezbjednosti za prevoz;
- 3) način vršenja nadzora nad usklađenošću sa zahtjevima koje mora da ispuni sistem za upravljanje bezbjednošću, poslije izdavanja sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom i sertifikata o bezbjednosti za prevoz.

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

Član 59

Agencija vrši nadzor na nad primjenom sistema za upravljanje bezbjednošću upravljača i željezničkog prevoznika na osnovu ZBM nakon izdavanja sertifikata.

ZBM iz stava 1 ovog člana propisuje:

- 1) postupak i tehnike nadzora;
- 2) ocjenu usaglašenosti sa zahtjevima za dobijanje sertifikata o bezbjednosti za upravljanje infrastrukturom ili sertifikata o bezbjednosti za prevoz;
- 3) profesionalne kompetencije zaposlenih koji obavljaju nadzor;
- 4) kriterijume za donošenje odluka;
- 5) koordinaciju između nacionalnih tijela za bezbjednost i sa drugim nadležnim organima i tijelima.

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

Član 60

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

ZBM iz stava 1 ovog člana propisuje:

- 1) postupak praćenja;
- 2) međusobnu razmjenu informacija lica iz stava 1 ovog člana;
- 3) izvještavanje o primjeni ZBM.

Zajednički bezbjednosni ciljevi

Član 61

ZBC se utvrđuju najniži nivoi bezbjednosti koji moraju dostići različiti djelovi željezničkog sistema i željeznički sistem u cjelini, a koji se iskazuje kroz ciljne nivoe bezbjednosti ili kroz kriterijume prihvatljivosti rizika za:

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

ZBC sadrže rokove za sprovođenje, prema prirodi i obimu investicija potrebnih za njihovo sprovođenje.

Prijavljivanje propisa iz oblasti bezbjednosti

Član 62

Ministarstvo dostavlja Evropskoj komisiji propisi iz oblasti bezbjednosti koji se odnose na:

- 1) nacionalne bezbjednosne ciljeve i bezbjednosne metode;
- 2) uslove za sisteme upravljanja bezbjednošću i zahtjeve za sertifikat o bezbjednosti za prevoz;
- 3) uslove za puštanje u rad i održavanje novih i bitno izmijenjenih željezničkih vozila, koji nijesu obuhvaćeni TSI, za razmjenu vozila između željezničkih prevoznika, sisteme registracije i zahtjeve u koji se odnose na probu vozila;
- 4) uslove za željezničke mreže koji nijesu obuhvaćeni TSI, uključujući i uslove za sisteme signalizacije i vođenja saobraćaja;
- 5) interne akte upravljača i željezničkog prevoznika;
- 6) uslove za izvršne željezničke radnike, uključujući kriterijume izbora, zdravstvene sposobnosti i profesionalne kvalifikacije i izdavanje uvjerenja, ako nijesu utvrđeni u TSI;
- 7) istragu nesreća i nezgoda.

Evropska komisija se obavještava o svakoj izmjeni propisa iz stava 1 ovog člana, osim ako se propis odnosi na sprovođenje TSI.

Novi propisi iz oblasti bezbjednosti mogu se donijeti samo u sljedećim slučajevima:

- 1) ako propisi koji se odnose na postojeće bezbjednosne metode nijesu obuhvaćeni ZBM;
- 2) ako operativna pravila koja se primjenjuju na željezničkoj mreži još nijesu obuhvaćena TSI;
- 3) hitnih preventivnih mjera, a naročito poslije nesreće;
- 4) kada je potrebno revidiranje propisa o kojem je već obaviještena Evropska komisija;

- 5) kada propisi o zahtjevima koje mora ispunjavati izvršno osoblje, uključujući kriterijume za izbor, fizičku i psihičku sposobnost i stručnu osposobljenost, još nijesu obuhvaćeni TSI.

Sistem upravljanja bezbjednošću

Član 63

Upravljač infrastrukture i željeznički prevoznik dužni su da uspostave sistem upravljanja bezbjednošću.

Sistem upravljanja bezbjednošću mora biti usklađen sa propisima iz oblasti bezbjednosti i sa bezbjednosnim zahtjevima utvrđenim u TSI uz primjenu ZBM.

Sistem upravljanja bezbjednošću mora da sadrži elemente u skladu sa karakterom, obimom i vrstom djelatnosti koje se obavljaju u željezničkom saobraćaju.

Sistemom upravljanja bezbjednošću iz stava 1 ovog člana postiže se kontrola svih rizika povezanih sa djelatnošću upravljača ili željezničkog prevoznika, uključujući i pružanje usluga održavanja, snabdijevanje materijalom i angažovanje podizvođača, kao i rizika koji se javljaju usljed aktivnosti trećih lica.

Sistem upravljanja bezbjednošću upravljača mora da sadrži i uticaj djelatnosti željezničkih prevoznika na mreži i pravila koja omogućavaju željezničkim prevoznicima obavljanje djelatnosti u skladu sa TSI i nacionalnim propisima za bezbjednost, kao i uslovima iz njihovih sertifikata o bezbjednosti za prevoz.

Sistem upravljanja bezbjednošću upravljača mora da sadrži i koordinaciju hitnih postupaka u slučaju vanrednih situacija sa svim željezničkim prevoznicima i sa službama za vanredne situacije kako bi se olakšala brza intervencija službi spasavanja.

Sistem upravljanja bezbjednošću mora da sadrži, u okviru organizacije upravljača ili željezničkog prevoznika, način obezbjeđenja kontrole od rukovodećih lica na različitim nivoima, uključivanje zaposlenih i njihovih predstavnika na svim nivoima i način obezbjeđenja kontinuiranog unapređivanja sistema za upravljanje bezbjednošću.

Osnovni elementi sistema upravljanja bezbjednošću su:

- 1) politika bezbjednosti odobrena od izvršnog direktora upravljača ili željezničkog prevoznika sa kojom su upoznati zaposleni;
 - 2) kvalitativni i kvantitativni ciljevi upravljača ili željezničkog prevoznika u pogledu održavanja i unapređivanja bezbjednosti, sa planovima i postupcima za ostvarivanje tih ciljeva;
 - 3) postupci za sprovođenje standarda i drugih zahtjeva tokom čitavog vijeka upotrebe opreme u eksploataciji i postupci za dostizanje postojećih, novih i izmijenjenih tehničkih i eksploatacionih standarda ili drugih utvrđenih zahtjeva utvrđenih:
 - a) TSI,
 - b) propisima iz oblasti bezbjednosti,
 - c) drugim propisima,
 - d) odlukama nadležnih organa;
 - 4) postupci i metode za identifikaciju rizika, sprovođenje procjene rizika i primjenu mjera za upravljanje rizicima kada promjena uslova poslovanja, uslova eksploatacije, uvođenja novih materijala ili novog proizvoda dovedu do novih rizika za infrastrukturu ili za međusobni odnos čovjeka, mašine i organizacije;
 - 5) obezbjeđivanje programa obuke zaposlenih i sistema kojima se obezbjeđuje održavanje stručne osposobljenosti zaposlenih i odgovarajuće izvršavanje poslova, uključujući zahtjeve u pogledu fizičke i psihičke sposobnosti;
 - 6) način obezbjeđivanja informisanosti u okviru organizacije i između organizacija koje posluju na istoj infrastrukturi;
 - 7) postupci i obrasci za dokumentovanje informacija o bezbjednosti i utvrđivanje postupaka za kontrolu konfiguracije ključnih informacija o bezbjednosti;
 - 8) postupci kojima se obezbjeđuje prijavljivanje, istraga i analiza nesreća, izbjegnutih nesreća i drugih vanrednih događaja i preduzimanje potrebnih preventivnih mjera;
 - 9) planovi za djelovanje, upozoravanje i informisanje u vanrednim situacijama;
 - 10) način vršenja periodične interne kontrole sistema za upravljanje bezbjednošću.
- Upravljač i željeznički prevoznik postupke iz stava 6 ovog člana utvrđuju internim aktima.

Interni akti iz stava 9 ovog člana, koje sprovode željeznički prevoznici, dostavljaju se svim željezničkim prevoznicima koji saobraćaju na određenoj infrastrukturi.

Bliže elemente sistema upravljanja bezbjednošću utvrđuje Agencija.

Nadzor nad primjenom sistema za upravljanje bezbjednošću

Član 64

Nadzor nad primjenom sistema za upravljanje bezbjednošću upravljača i željezničkog prevoznika, nakon izdavanja sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom i sertifikata o bezbjednosti za prevoz vrši Agencija.

Nadzorom iz stava 1 ovog člana provjerava se naročito da li upravljač i željeznički prevoznik primjenjuju:

- 1) efikasnost sistema upravljanja bezbjednošću i prate njegovu;
- 2) pojedinačne elemente sistema za upravljanje bezbjednošću, uključujući operativne aktivnosti, pružanje usluga održavanja, snabdijevanje materijalima i korišćenje izvođača, kako bi se pratila njihova efikasnost;
- 3) relevantne ZBM iz člana 56 ovog zakona.

Ako Agencija tokom nadzora iz stava 1 ovog člana utvrdi neusaglašenosti sa zahtjevima za dobijanje sertifikata o bezbjednosti, naložiće primjenu korektivnih mera.

Ako Agencija tokom nadzora iz stava 1 ovog člana utvrdi ozbiljan bezbjednosni rizik, može u bilo kom trenutku primijeniti privremene bezbjednosne mjere, uključujući trenutno ograničavanje ili suspendovanje određenih aktivnosti nosioca sertifikata o bezbjednosti.

Nadzor, iz stava 1 ovog člana, vrše ovlašćena lica Agencije u skladu sa godišnjim planom nadzora najmanje jedanput godišnje.

Željeznički prevoznici dužni su najkasnije dva mjeseca prije početka obavljanja novih transportnih aktivnosti da obavijestite Agenciju zbog planiranja aktivnosti nadzora.

Agencija nadzire pružne dijelove podsistema kontrola, upravljanje i signalizacija, podsistem energija i podsistem infrastruktura i radi obezbjeđivanja njihove usaglašenosti sa osnovnim zahtjevima.

U slučaju prekograničnih pruga nadzor iz stava 7 ovog člana sprovodi se u saradnji sa tijelima za bezbjednost susjednih država.

Agencija izdaje obavještenja upravljaču i željezničkim prevoznicima kojima ih upozorava na neusaglašenosti sa njihovim obavezama propisanim stavom 2 ovog člana.

Agencija, u cilju obnavljanja sertifikata o bezbjednosti za prevoz i sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom, koristi informacije prikupljene tokom nadzornih aktivnosti.

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

1. Sertifikat o bezbjednosti za prevoz

Sadržina sertifikata o bezbjednosti za prevoz

Član 65

Željeznički prevoznik može da pristupi željezničkoj infrastrukturi samo ako ima sertifikat o bezbjednosti za prevoz.

Sertifikat o bezbjednosti za prevoz može da se odnosi na cijelu mrežu ili na određeni dio mreže.

Sertifikat o bezbjednosti za prevoz predstavlja dokaz da je željeznički prevoznik uspostavio sistem upravljanja bezbjednošću i da ispunjava zahtjeve utvrđene u TSI, nacionalnim propisima za bezbjednost i drugim propisima radi bezbjednog odvijanja saobraćaja na mreži.

Sertifikat o bezbjednosti za prevoz sastoji se od:

- 1) dijela A kojim se utvrđuje ispunjavanje uslova u pogledu uspostavljanja sistema upravljanja bezbjednošću željezničkog prevoznika;
- 2) dijela B kojim se potvrđuje da željeznički prevoznik ispunjava specifične zahtjeve za bezbjedno obavljanje saobraćaja na odgovarajućoj mreži, u koje mogu biti uključeni primjena TSI, nacionalnih propisa za bezbjednost i internih propisa željezničkog prevoznika, i da ima sertifikate za zaposlene i dozvole za korišćenje željezničkih vozila.

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

- 1) podaci o TSI ili djelovima TSI, nacionalnim propisima za bezbjednost, internim i drugim propisima koji se primjenjuju na obavljanje saobraćaja, zaposlene i vozila i način obezbjeđivanja njihove primjene u sistemu za upravljanje bezbjednošću;
- 2) podaci o kategorijama zaposlenih ili angažovanih po ugovoru za potrebe obavljanja saobraćaja, uključujući i dokaze o ispunjavanju uslova TSI ili nacionalnih propisa za bezbjednost i potrebne dozvole i sertifikate;
- 3) o vrstama vozila koja se koriste za potrebe saobraćaja, uključujući i dokaze da sredstva ispunjavaju uslove TSI ili nacionalnih željezničkih tehničkih propisa i potrebne dozvole za korišćenje.

Dokumentacija u odnosu na elemente 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 66

Sertifikat o bezbjednosti za prevoz izdaje Agencija.

Sertifikat iz stava 1 ovog člana izdaje se na period od pet godina na osnovu podnijetog zahtjeva.

Uz zahtjev iz stava 2 ovog člana prilaže se dokumentacija na osnovu koje se izdaje sertifikat.

Sertifikat o bezbjednosti za prevoz se može produžiti na zahtjev imaoća sertifikata.

Sertifikat o bezbjednosti za prevoz izdaje se i na jednom od jezika: engleski, francuski ili njemački.

Sertifikat o bezbjednosti za prevoz Agencija može izmijeniti u slučaju ako dođe do promjene propisa u kojima se uređuje bezbjednost u željezničkom saobraćaju.

Sertifikat o bezbjednosti za prevoz mijenja se u cjelini ili djelimično u slučaju znatne izmjene vrsta ili obima poslovanja.

Imalac sertifikata o bezbjednosti za prevoz dužan je da, u slučaju promjena uslova na osnovu kojih je izdat sertifikat, a koji se odnose na elemente sistema upravljanja bezbjednošću (nova vrsta poslovanja, novi tip vozila, nova kategorija osoblja), u roku od osam dana od dana nastanka promjene, bez odlaganja, obavijesti Agenciju o nastalim promjenama.

O izdatim sertifikatima o bezbjednosti za prevoz Agencija 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.

Za rješenje o izdavanju, obnavljanju, revidiranju, ažuriranju ili odbijanju izdavanja sertifikata za prevoz plaća se naknada koja je prihod Agencije.

Visinu naknade iz stava 10 ovog člana utvrđuje Agencija.

Obrazac sertifikata o bezbjednosti za prevoz sa identifikacionim brojem, obrazac za podnošenje zahtjeva i dokumentaciju koja se prilaže uz zahtjev za izdavanje sertifikata o bezbjednosti za prevoz propisuje Agencija.

Priznavanje stranog sertifikata i dodatni sertifikat

Član 67

Sertifikat o bezbjednosti za prevoz – dio A izdat željezničkom prevozniku u drugoj državi priznaje se u Crnoj Gori.

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

Oduzimanje sertifikata o bezbjednosti za prevoz

Član 68

Sertifikat o bezbjednosti za prevoz Agencija će oduzeti željezničkom prevozniku, ako:

- 1) prestane da ispunjava uslove na osnovu kojih mu je izdat sertifikat o bezbjednosti za prevoz;
- 2) godinu dana od dana izdavanja sertifikata nije obavljao djelatnost za koju je dobio sertifikat;

3) prestane da obavlja djelatnost prevoza više od godinu dana;

4) obavlja prevoz suprotno izdatom sertifikatu.

Agencija odmah obavještava upravljača o oduzimanju sertifikata za prevoz, kao i o primljenom obavještenju nadležnog tijela druge države o oduzimanju sertifikata o bezbjednosti za prevoz - dio A.

Ako Agencija oduzme priznati strani sertifikat o bezbjednosti prevoza, dužna je da o tome obavijesti organ koji je izdao taj sertifikat, u roku od 30 dana od dana oduzimanja sertifikata.

Sertifikat o bezbjednosti za prevoz industrijske, odnosno lučke željeznice

Član 69

Sertifikat o bezbjednosti za prevoz Agencija izdaje imaoocu industrijske, odnosno lučke željeznice, ako ispunjava uslove propisane za bezbjedno odvijanje saobraćaja na industrijskoj, odnosno lučkoj željeznici.

Sertifikat iz stava 1 ovog člana izdaje se na osnovu podnijetog zahtjeva.

Na izdavanje i oduzimanje sertifikata iz stava 1 ovog člana primjenjuju se odredbe čl. 65, 66 i 68 ovog zakona.

2. Sertifikat o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom

Sadržina sertifikata

Član 70

Upravljač mora da posjeduje sertifikat o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom koji izdaje Agencija na osnovu podnijetog zahtjeva.

Sertifikat o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom izdaje se upravljaču koji:

- 1) ima uspostavljen sistem za upravljanje bezbjednošću;
- 2) ispunjava uslove za bezbjednost u odnosu na projektovanje, održavanje i eksploataciju infrastrukture.

Uz zahtjev iz stava 1 ovog člana prilaže se dokumentacija o ispunjavanju uslova iz stava 2 tačka 2 ovog člana:

- 1) podaci o TSI, nacionalnim propisima za bezbjednost, interni i drugi propisi koji se primjenjuju za eksploataciju i održavanje infrastrukture, zaposlene i vozila, način poštovanja sistema za upravljanje bezbjednošću kojima se obezbjeđuje njihova primjena;
- 2) zaposlenim licima ili angažovanim po ugovoru za potrebe eksploatacije i održavanja željezničke infrastrukture, sa potrebnim dozvolama i sertifikatima;
- 3) vrstama vozila koja se koriste za održavanje infrastrukture, sa potrebnim dozvolama za korišćenje i
- 4) dokumentacija iz člana 63 stav 8 ovog zakona.

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

Izdavanje sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom

Član 71

Sertifikat o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom izdaje Agencija rješenjem, na period od pet godina, na osnovu podnijetog zahtjeva.

Uz zahtjev iz stava 1 ovog člana prilaže se dokumentacija iz člana 70 ovog Zakona.

Sertifikat o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom se može produžiti na zahtjev imaooca sertifikata.

Sertifikat o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom Agencija može izmijeniti u slučaju izmjena infrastrukture, signalizacije ili napajanja energijom ili načina eksploatacije i održavanja infrastrukture.

Imalac sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom dužan je da, u slučaju izmjena iz stava 4 ovog člana obavijesti Agenciju u roku od osam dana od dana nastanka izmjene.

Agencija može zahtijevati da sertifikat o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom bude revidiran poslije značajnih promjena propisa za bezbjednost.

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

- 1) vrstu sertifikata;
- 2) naziv pravnog lica kome je sertifikat izdat;
- 3) datum izdavanja sertifikata.

Za rješenje o izdavanju ili revidiranju izdavanja sertifikata za upravljanje infrastrukturom plaća se naknada koja je prihod Agencije.

Visinu naknade iz stava 8 ovog člana utvrđuje Agencija.

Obrazac sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom sa identifikacionim brojem, zahtjeva i bližu dokumentaciju koja se prilaže uz zahtjev za izdavanje sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom propisuje Agencija.

Oduzimanje sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom

Član 72

Sertifikat o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom Agencija oduzima upravljaču, ako:

- 1) prestane da ispunjava uslove na osnovu kojih mu je izdat sertifikat o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom;
- 2) godinu dana od dana izdavanja sertifikata nije obavljao djelatnost za koju je dobio sertifikat;
- 3) prestane da upravlja željezničkom infrastrukturom;
- 4) obavlja upravljanje željezničkom infrastrukturom suprotno izdatom sertifikatu.

Agencija obavještava ERA o sertifikatima o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom koji su izdati, obnovljeni, izmijenjeni ili oduzeti u roku od petnaest dana i navodi naziv i adresu upravljača, datum izdavanja, oblast primjene i rok važenja sertifikata, a u slučaju oduzimanja, razloge za oduzimanje.

Sertifikat o bezbjednosti za upravljanje infrastrukturom industrijske odnosno lučke željeznice

Član 73

Sertifikat o bezbjednosti za upravljanje infrastrukturom industrijske, odnosno lučke željeznice izdaje Agencija upravljaču koji ispunjava uslove utvrđene ovim zakonom.

Na sertifikate iz stava 1 ovog člana primjenjuju se odredbe čl. 70, 71 i 72 ovog zakona.

Odlučivanje o zahtjevu za izdavanje sertifikata o bezbjednosti za prevoz i sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom

Član 74

Agencija odlučuje o zahtjevu za izdavanje sertifikata o bezbjednosti za prevoz i sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom u roku od četiri mjeseca od dana podnošenja urednog zahtjeva.

Agencija objavljuje na svojoj internet stranici uputstva o pribavljanju sertifikata o bezbjednosti za prevoz i sertifikata o bezbjednosti za upravljanje infrastrukturom i uslove koje je potrebno ispuniti za izdavanje tih sertifikata.

Zahtjev za izdavanje sertifikata o bezbjednosti za prevoz i sertifikata za upravljanje željezničkom infrastrukturom podnose se na crnogorskom jeziku.

VIII. PODSISTEM INFRASTRUKTURA

Tehnički uslovi

Član 75

Infrastrukturu čine gornji stroj (kolosjeci, skretnice i druge složene kolosječne konstrukcije i profili) i donji stroj (zemljani trup, mostovi, propusti, tuneli, peroni i područja pristupa) 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 na postojećim prugama najmanje 300 m, a na novoprojektovanim prugama 500m; spoljna šina, zavisno od veličine poluprečnika krivine i dozvoljene brzine, mora biti nadvišena, ali ne više od 160 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;
- 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 i regionalnim prugama iznosi najviše 22,5 t po osovini i 8,0 t po dužnom metru, a na lokalnim i industrijskim, lučkim i manipulativnim prugama najmanje 18,0 t po osovini i 6,4 t po dužnom metru.

Bliže tehničke uslove koje mora da ispunjava infrastruktura i način održavanja propisuje Ministarstvo.

Podjela pruga

Član 76

Željezničke pruge se prema namjeni, privrednom značaju, značaju koji imaju u međunarodnom i unutrašnjem željezničkom saobraćaju, načinu upravljanja i korišćenja željezničke infrastrukture 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 77

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 Agencije koja se izdaje na osnovu prethodnog mišljenja upravljača, graditi objekti i postrojenja drugih privrednih društava koji služe za utovar i istovar robe na željeznici.

Za izdavanje mišljenja iz stava 2 ovog člana, plaća se naknada upravljaču.

Visinu naknade iz stava 3 ovog člana utvrđuje upravljač.

Instalacije

Član 78

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 Agencije, koja se izdaje na osnovu prethodnog mišljenja upravljača infrastrukture.

Prostor za putnike, pristup do vozova i službenih mjesta

Član 79

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, čeonni peroni).

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

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

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

Odvajanje željezničkih pruga

Član 80

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 81

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

Upravljač 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 82

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

Održavanje gornjeg i donjeg stroja željezničkih pruga može obavljati upravljač ili drugo pravno lice koje ispunjava uslove utvrđene zakonom kojim se uređuje planiranje i izgradnja objekata. Način i rokove za održavanje gornjeg i donjeg stroja pruge propisuje Ministarstvo.

IX. PODSISTEM ENERGIJA

Tehnički uslovi

Član 83

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.

Tehničke uslove koje mora da ispunjava podsistem energija propisuje Ministarstvo.

Mjere bezbjednosti na elektrificiranim prugama

Član 84

Za elektrificirane pruge, gdje postoji opasnost povreda od previsokog napona, upravljač određuje izvore opasnosti, zabrane, izuzetna dopuštanja, način bezbjednog rada, posebne mjere bezbjednosti pri radu na kontaktnoj mreži, posebne mjere bezbjednosti pri radu na željezničkoj pruzi i pružnim postrojenjima, 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 85

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

Poslove održavanja podsistema energija iz stava 1 ovog člana, može obavljati upravljač infrastrukture ili drugo pravno lice koje je registrovano za obavljanje tih poslova i koje ispunjava uslove utvrđene zakonom.

Način i rokove održavanja podsistema energija propisuje Agencija.

X. PODSISTEM KONTROLA, UPRAVLJANJE I SIGNALIZACIJA

Signalno-sigurnosni uređaji

Član 86

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, s tim da 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, s tim da:
 - 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 jednokolosječnoj 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 predsignalni 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.

Tehničke uslove za signalno-sigurnosne uređaje iz stava 1 ovog člana propisuje Agencija.

Održavanje signalno-sigurnosnih uređaja

Član 87

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

Poslove održavanja signalno-sigurnosnih uređaja iz stava 1 ovog člana može obavljati upravljač infrastrukture ili drugo pravno lice koje je registrovano za obavljanje tih poslova i koje ispunjava uslove utvrđene zakonom.

Način i rokove održavanja signalno-sigurnosnih uređaja propisuje Agencija.

Signali, signalne oznake i oznake na pruzi

Član 88

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 značenje koje obezbjeđuje veći nivo bezbjednosti u željezničkom saobraćaju.

Signalima i signalnim oznakama označavaju se i opasnosti privremenog karaktera, a naročito opasnosti koje nastanu usljed 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 prilikom pokazivanja signalnih znakova propisuje Agencija.

Željeznička telekomunikaciona mreža

Član 89

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.

Tehničke uslove za željezničku telekomunikacionu mrežu propisuje Agencija.

Održavanje željezničke telekomunikacione mreže

Član 90

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

Poslove održavanja željezničke telekomunikacione mreže može obavljati upravljač infrastrukture ili drugo pravno lice koje je registrovano u Crnoj Gori i koje ispunjava uslove koji se odnose na stručnost, tehničku opremljenost i pokrivenost za odgovornost.

Način i rokove održavanja željezničke telekomunikacione mreže propisuje Agencija.

XI. REGULISANJE I UPRAVLJANJE SAOBRAĆAJEM

Poslovni red stanice

Član 91

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

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

Upravljač upoznaje željezničke prevoznike sa poslovnim redom stanice.

Red vožnje

Član 92

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.

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

Upravljač je dužan da obezbijedi uslove za odvijanje saobraćaja vozova prema utvrđenom redu vožnje i preduzme mjere za njegovo 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 njegovo izvršenje.

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

Poštovanje reda vožnje

Član 93

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 posljedica, neophodnih radova na održavanju željezničke pruge od kojih zavisi bezbjednost željezničkog saobraćaja ne smatra se ukidanjem reda vožnje.

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

Sastav voza

Član 94

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, pravilno tovarena, sposobna za odgovarajuću brzinu i vrstu kočenja.

Odredba stava 2 ovog člana primjenjuje se i na druga pravna lica koja pokreću 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 odredbe RIC sporazuma i Opšteg ugovora o korišćenju kola.

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

Brzina voza

Član 95

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 96

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 prpratne 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 97

Željeznička vozila označavaju se brojevima, slovima i drugim oznakama.

Vozovi se označavaju brojevima.

Način označavanja željezničkih vozila i vozova propisuje Ministarstvo.

Opremanje i osvjetljavanje voza

Član 98

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

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

Uslove, način ugradnje i upotrebe aparata iz stava 1 ovog člana propisuje Agencija.

Evidencije o vozovima

Član 99

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.

Odredba stava 1 ovog člana primjenjuje se i za druga pravna lica koja pokreću voz.

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

Način vođenja, sadržinu i obrasce evidencija iz st. 1 i 3 ovog člana i rokove čuvanja, propisuje Agencija.

Naročite pošiljke

Član 100

Prazna ili tovorena 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 na osnovu odobrenja upravljača.

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

Za odobrenje iz stava 3 ovog člana plaća se naknada, koja je prihod upravljača.

Visinu naknade iz stava 4 ovog člana utvrđuje upravljač, uz saglasnost Agencije.

XII. ŽELJEZNIČKA VOZILA

Tehnički uslovi za željeznička vozila

Član 101

Željeznička, uređaji i oprema koji se ugrađuju na željeznička vozila, a koji su bitni za bezbjednost željezničkog saobraćaja, moraju ispunjavati tehničke uslove propisane ovim zakonom i propisima Agencije.

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, mjereno od obruča do obruča praznih kola, ne smije biti veći od 0,01Ω za novogradnju i pri obnovi obručeva, a nakon izvršene periodične opravke obruča (bez mijenjanja obruča) ne veći od 0,1Ω.

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) za spoljni prečnik točka 350 mm;
- 2) za visinu vijenca točka 30 mm;
- 3) za širinu 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.

Bliže tehničke uslove za željeznička vozila propisuje Agencija.

Opremanje željezničkih vozila kočnim uređajima

Član 102

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 pritvrđenim kočnicama moraju biti opremljena vučna i vučena vozila.

Teretna kola namijenjena prevozu robe koja zahtijevaju naročite mjere opreznosti ili čijim se posebnim uređajima za smještaj roba mora pažljivo postupati, moraju biti opremljena ručnom, odnosno pritvrđenom 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 103

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

Uređaji i oprema vučnih vozila

Član 104

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-retrovizorima, odnosno kamerama ili bočnim pokretnim prozorom radi uočavanja kraja voza;
- l) aparatom za početno gašenje požara;
- m) priborom za prvu pomoć
- n) zaustavnim papučama.

2) motorni voz, elektromotorni 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 kolosjeka uključujući i kretanje na području službenog mjesta u kome se priključuje industrijski

kolosjek 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 kolosjeku ne mora da bude opremljeno uređajima i opremom iz stava 1 tačka 1 podtačke d), e), f) i i) ovog člana.

Način rada osoblja vučnih vozila, saobraćanje motornih vozila, obaveze i odgovornosti osoblja vučnih vozila, način rukovanja i opsluživanja vučnih vozila, postupanje u slučaju kvara na vučnim vozilima, sastav motornih vozova, postupak za kvačenje garniture motornih vozova, osvjetljenje i grijanje, signalizacija, rukovanje vratima, ozvučenje, manevrisanje, saobraćaj motornih vozova i postupanje u slučaju kvara motornih vozova propisuje Ministarstvo.

Način rukovanja induktivnim autostop uređajima i njihovo korišćenje, tehničke karakteristike brzinomjera (tahografa), prema vrsti i tipu vozila u koje se postavljaju, način održavanja i registrovanja podataka sa brzinomjera propisuje Ministarstvo.

Uređaji i oprema putničkih kola

Član 105

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

- 1) uređajem za osvjetljenje;
- 2) uređajem za grijanje;
- 3) sanitarno-higijenskim uređajem;
- 4) uređajem za prelaženje iz kola u kola;
- 5) aparatom za početno gašenje požara.

Lice zaduženo za održavanje željezničkih vozila

Član 106

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, imalac vozila ili drugo pravno lice koje ispunjava uslove propisane ovim zakonom.

Lice zaduženo za održavanje upisuje se u registar željezničkih vozila.

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

Pored željezničkog prevoznika i upravljača za bezbjedno saobraćanje vozova, lice zaduženo za održavanje odgovorno je da kroz uspostavljeni sistem za održavanje obezbijedi da se vozila za čije je održavanje zaduženo, nalaze u stanju koje omogućava njihovo bezbjedno kretanje.

Lice nadležno za održavanje dužno je da uspostavi sistem održavanja za vozila kojim se obezbjeđuje:

- 1) da se vozila održavaju u skladu sa dosijeom o održavanju svakog vozila i važećim propisima, uključujući i propise za održavanje i relevantne odredbe TSI;
- 2) primjena ZBM za procenu i ocjenu rizika a prema potrebi i u saradnji sa drugim učesnicima;
- 3) da izvođači primjenjuju mjere za upravljanje rizicima putem primene ZBM iz člana 56 stav 2 tačka 5 ovog zakona i da je to predviđeno ugovorima sa izvođačima angažovanim od strane lica za održavanje, koji se moraju predložiti na zahtjev Agencije;
- 4) sledljivost aktivnosti na održavanju.

Sistem za održavanje sastoji se od sljedećih funkcija:

- 1) funkcija upravljanja održavanjem, koja vrši nadzor i koordinaciju funkcija održavanja iz tač. 2) - 4) ovog stava i za osiguravanje bezbjednog stanja svakog vozila u željezničkom sistemu;
- 2) funkcija razvoja održavanja, koja upravlja dokumentacijom o održavanju, uključujući upravljanje konfiguracijom, na osnovu projektnih i eksploatacionih podataka, kao i učinku i povratnim iskustvima;
- 3) funkcija upravljanja održavanja voznog parka, koja upravlja povlačenjem vozila iz eksploatacije radi održavanja i njihovim vraćanjem u eksploataciju poslije održavanja;
- 4) funkcija izvršenja održavanja, koja sprovodi potrebno tehničko održavanje vozila ili njihovih dijelova, uključujući izradu dokumentacije za povratak iz radionice.

Lice zaduženo za održavanje dužno je da posebno vodi dosije za svako vozilo za koje je zaduženo.

Lice zaduženo za održavanje dužno je da obezbijedi da se vozila održavaju u skladu sa ovim zakonom, dosijeom o održavanju vozila i TSI.

Lice zaduženo za održavanje samostalno obavlja funkciju upravljanja održavanjem, a za obavljanje funkcija održavanja navedenih u stavu 7 tač. od 2) do 4) ovog člana ili njihovih dijelova može da zaključi ugovor sa radionicama za održavanje.

Sertifikacija lica zaduženog za održavanje teretnih kola (i drugih vozila)

Član 107

Lice zaduženo za održavanje teretnih kola i drugih vozila mora da bude sertifikovano.

Osnovni zahtjevi i kriterijumi za obezbjeđivanje funkcija održavanja datih u članu 106 stav 7 za dobijanje sertifikata koje lice zaduženo za održavanje mora da ispunjava odnose se na:

- 1) rukovođenje,
- 2) ocjena rizika,
- 3) praćenje,
- 4) kontinuirano poboljšanje,
- 5) struktura i odgovornost,
- 6) upravljanje kompetencijama,
- 7) informacije,
- 8) dokumentacija,
- 9) ugovorne aktivnosti,
- 10) aktivnosti održavanja,
- 11) kontrolne aktivnosti.

Sertifikat iz stava 1 ovog člana licu zaduženom za održavanje teretnih kola i drugih vozila može da izda Agencija ili akreditovano sertifikaciono tijelo iz Crne Gore, države ugovornice OTIF-a ili akreditovano sertifikaciono tijelo u državama članicama Evropske unije.

Sertifikat iz stava 2 ovog člana izdaje se na period do pet godina.

Agencija 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 izdati u državama ugovornicama OTIF-a i državama članicama Evropske unije važe u Crnoj Gori.

Agencija najmanje jednom godišnje obavlja nadzor nad licima kojima je izdat sertifikat, na izabranim geografskim i funkcionalno reprezentativnim lokacijama.

Ako Agencija utvrdi da lice zaduženo za održavanje ne ispunjava zahtjeve na osnovu kojih mu je izdat sertifikat, nalaže tom licu za održavanje otklanjanje nepravilnosti.

U slučaju kontinuiranog neispunjavanja zahtjeva za dobijanje sertifikata ili neotklanjanja nepravilnosti, Agencija može ograničiti primjenu ili oduzeti sertifikat.

Za izdavanje sertifikata iz stava 1 ovog člana, njegovo obnavljanje i ažuriranje plaća se naknada Agenciji.

Visinu naknade iz stava 10 ovog člana utvrđuje Agencija.

Bliže uslove iz stava 2 ovog člana koje mora da ispunjava lice zaduženo za održavanje za dobijanje sertifikata, sadržaj i način vođenja dosijea o održavanju vozila, propisuje Agencija.

Održavanje vozila

Član 108

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, propisuje Ministarstvo.

Radionice za održavanje vozila

Član 109

Teretna kola i druga vozila mogu održavati radionice za održavanje koje imaju sertifikat.

Sertifikat iz stava 1 ovog člana izdaje Agencija pravnom licu koje ispunjava uslove u pogledu kadra i opreme na period do pet godina.

Agencija dodjeljuje oznaku radionici u sertifikatu iz stava 2 ovog člana.

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

- 1) naziv pravnog lica kome je izdat sertifikat;

- 2) seriju 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 imaju sertifikat iz člana 107 stav 1 ovog zakona, ne moraju posjedovati i sertifikat iz stava 2 ovog člana.

Agencija je dužna da vrši periodične provjere da li imalac sertifikata ispunjava uslove propisane ovim zakonom.

Ako Agencija provjerom iz stava 6 ovog člana utvrdi da imalac sertifikata iz stava 2 ovog člana više ne ispunjava uslove za sertifikaciju oduzeće sertifikat.

Za izdavanje sertifikata iz stava 1 ovog člana, njegovo obnavljanje i ažuriranje plaća se naknada Agenciji.

Visinu naknade iz stava 8 ovog člana utvrđuje Agencija.

Bliže uslove iz stava 2 ovog člana propisuje Agencija.

Tehnički pregled vozila

Član 110

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

Tehnički pregled vozila može da vrši pravno lice koje je registrovano u Centralnom registru privrednih subjekata za tehnički pregled željezničkih vozila i koje ispunjava uslove u pogledu kadra i opreme.

Ispunjenost uslova iz stava 2 ovog člana utvrđuje Agencija.

Bliže uslove iz stava 2 ovog člana propisuje Agencija.

XIII. USLOVI KOJE MORAJU ISPUNJAVATI ŽELJEZNIČKI RADNICI

Opšti uslovi

Član 111

Željeznički radnici koji neposredno učestvuju u odvijanju željezničkog saobraćaja, odnosno koji obavljaju poslove osiguranja nesmetanog i bezbjednog kretanja vozova i željezničkih vozila, moraju da imaju odgovarajući nivo kvalifikacija i da budu stručno osposobljeni za poslove koje obavljaju i da ispunjavaju posebne zdravstvene i druge uslove u skladu sa ovim zakonom.

Nivo kvalifikacije obrazovanja, stručno osposobljavanje i stručni ispit

Član 112

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

Željeznički radnici moraju da imaju odgovarajući nivo kvalifikacija obrazovanja za poslove koje obavljaju u željezničkom saobraćaju.

Teorijsko i praktično stručno osposobljavanje željezničkih radnika vrši se u stručnoj školi ili centru za stručno osposobljavanje.

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

Željeznički radnici moraju da imaju položen stručni ispit koji može da polaže samo lice koje je prethodno savladalo program teorijskog i praktičnog stručnog osposobljavanja za određenu vrstu zanimanja i koje se pripremi za polaganje tog ispita prema utvrđenom programu za odnosnu vrstu zanimanja.

Stručni ispit polaže se u centru za stručno osposobljavanje ili kod poslodavca.

Potreban nivo kvalifikacije obrazovanja, programe stručnog osposobljavanja, programe za polaganje stručnog ispita željezničkih radnika, način obavljanja stručnog ispita željezničkih radnika, uslove koje moraju da ispune članovi komisije za polaganje stručnih ispita, propisuje Ministarstvo, uz saglasnost organa državne uprave nadležnog za prosvjetu.

Centar za stručno osposobljavanje i pristup istom

Član 113

Centar za stručno osposobljavanje željezničkih radnika može biti željeznički prevoznik, upravljač, vlasnik industrijske ili lučke željeznice, stručna škola ili drugo pravno lice koje ima:

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

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

Centar za stručno osposobljavanje izdaje uvjerenje o sprovedenom teorijskom i praktičnom stručnom osposobljavanju.

Centru za stručno osposobljavanje koji ispuni uslove iz stava 1 ovog člana Agencija izdaje sertifikat, na period važenja od pet godina.

Za izdavanje sertifikata iz stava 4 ovog člana plaća se naknada Agenciji.

Visinu naknade iz stava 5 ovog člana utvrđuje Agencija.

Centri za stručno osposobljavanje 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 na njih primenjuju odredbe člana 112 stav 7 i stava 3 ovog člana.

Agencija vodi i ažurira evidenciju o izdatim sertifikatima iz stava 4 ovog člana i istu objavljuje na svojoj internet stranici.

Evidencija o izdatim sertifikatima iz stava 8 ovog člana sadrži:

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

Agencija je dužna da nakon izdavanja sertifikata iz stava 4 ovog člana vrši periodične provjere da li imalac sertifikata i dalje ispunjava uslove iz stava 1 ovog člana.

Ako Agencija provjerom iz stava 10 ovog člana utvrdi da nosilac sertifikata iz stava 4 ovog člana više ne ispunjava uslove za dobijanje sertifikata, rješenjem ograničava ili oduzima sertifikat.

Ako na teritoriji Crne Gore postoji samo jedan centar i nalazi se kod željezničkog prevoznika, dužan je da obezbijedi drugim željezničkim prevoznicima pristup njihovim uslugama po razumnoj i nediskriminatornoj cijeni koja je povezana sa opravdanim troškovima i koja u sebi može uključivati razumni profit.

Bliže uslove koje moraju da ispune centri za stručno osposobljavanje propisuje Ministarstvo.

Stručno osposobljavanje i stručni ispit mašinovođa

Član 114

Stručno osposobljavanje mašinovođa vrši se u centru za stručno osposobljavanje.

Stručno osposobljavanje obuhvata:

- 1) opšta stručna znanja potrebna za dobijanje licence za upravljanje vučnim vozilom iz člana 117 ovog zakona i
- 2) specifična stručna znanja vezana za poznavanje vozila i infrastrukture, potrebna za dobijanje sertifikata iz člana 119 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, odnosno tehničara vuče ne polaže ispit iz opštih stručnih znanja iz stava 2 tačka 1 ovog člana.

Za polaganje ispita iz stava 3 ovog člana ispitivače imenuje poslodavac, za izdavanje sertifikata.

U slučaju da ispit sprovode dva ili više lica, jedan od njih je zadužen za kontrolu nepristrasnog sprovođenja ispita.

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.

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.

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.

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 119 ovog zakona.

Lice koje položi ispite iz stava 3 ovog člana smatraće se da ima položeni stručni ispit iz člana 115 ovog zakona.

Ispitivaču koji ispunjava uslove utvršene ovim zakonom, Agencija izdaje sertifikat rješenjem, sa rokom važenja od pet godina.

Za izdavanje sertifikata iz stava 13 ovog člana plaća se naknada Agenciji.

Visinu naknade iz stava 14 ovog člana utvršuje Agencija.

Agencija na svom sajtu objavljuje spisak sertifikovanih ispitivača.

Bliže uslove koje moraju da ispune ispitivači iz stava 5 ovog člana propisuje Ministarstvo.

Stručno usavršavanje i provjera stručne osposobljenosti željezničkih radnika

Član 115

Željeznički radnici moraju se stručno usavršavati i njihova stručna osposobljenost se mora provjeravati.

Stručno usavršavanje i provjeru stručne osposobljenosti željezničkih radnika vrši prevoznik ili upravljač (u daljem tekstu: poslodavac).

Provjera stručne osposobljenosti vrši se kao redovna i vanredna.

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

Vanredna provjera stručne osposobljenosti željezničkih radnika vrši se:

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

Poslodavac ne smije dozvoliti obavljanje poslova željezničkom radniku koji na provjeri stručne osposobljenosti nije pokazao zadovoljavajuće znanje ili ako nije izvršena provjera stručne osposobljenosti.

Provjeru stručne osposobljenosti vrši stručna komisija koju obrazuje poslodavac.

Opšti uslovi za sticanje prava na upravljanje vučnim vozilom

Član 116

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

- 1) da je navršilo 20 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 117

Licencu za upravljanje vučnim vozilom (u daljem tekstu: licenca) izdaje Agencija, rješenjem na osnovu podnijetog zahtjeva licu koje ispunjava sljedeće uslove:

- 1) da ima propisani nivo kvalifikacija obrazovanja;
- 2) da je psihički i fizički sposobno da upravlja vučnim vozilom.

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

Licenca se izdaje na period od deset godina.

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.

U slučaju gubitka ili oštećenja licence, Agencija izdaje duplikat.

Licenca se izdaje u jednom originalu.

Licenca izdata od nadležnog organa druge države, u skladu sa uslovima propisanim Direktivom 2007/59 EU, priznaje se u Crnoj Gori.

Za izdavanje licence plaća se naknada Agenciji.

Visinu naknade iz stava 8 ovog člana utvrđuje Agencija.

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

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

Oduzimanje licence

Član 118

Lice kome je izdata licenca dužno je da izvrši zdravstveni pregled u propisanim rokovima.

Kopiju uvjerenja o zdravstvenoj sposobnosti za rad željezničkog radnika poslije obavljenog zdravstvenog pregleda poslodavac bez odlaganja dostavlja Agenciji.

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

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

Sertifikat za upravljanje vučnim vozilom

Član 119

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

- 1) položilo stručni ispit za upravljanje određenom vrstom vučnog vozila na koje se sertifikat odnosi;
- 2) položilo stručni ispit o poznavanju željezničke infrastrukture na koju se sertifikat odnosi;
- 3) poznaje jezik, u slučaju obavljanja poslova na željezničkoj infrastrukturi druge države, koji upravljač infrastrukture 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 slučaju:

- 1) kada smetnje u odvijanju željezničkog saobraćaja ili izvođenje radova na održavanju željezničke pruge zahtijevaju kretanje vozova obilaznim prugama;
- 2) izuzetnog jednokratnog saobraćaja muzejskih vozova;
- 3) izuzetnog jednokratnog prevoza 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.

Upravljač i državni organi ne mogu nametnuti obavezu iz stava 3 ovog člana.

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.

Ako se nosilac sertifikata stručno osposobi za upravljanje drugim tipovima vučnih vozila, odnosno za drugu željezničku infrastrukturu, poslodavac je dužan da izda i sertifikat za taj tip vučnih vozila, odnosno željezničke infrastrukture.

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 Agencije, lica za vršenje unutrašnjeg nadzora kod željezničkog prevoznika, glavnog istražitelja i inspektora za željeznički saobraćaj.

Način izdavanja i ažuriranja sertifikata, rok važenja sertifikata i obrazac sertifikata propisuje Ministarstvo.

Oduzimanje sertifikata

Član 120

Imalac sertifikata dužan je da:

- 1) učestvuje na usavršavanjima 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 122 stav 2 ovog zakona da je mašinovođa na provjerama iz stava 1 ovog člana pokazao potrebno znanje.

Sertifikat se oduzima ako imalac 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 ili na ponovljenim provjerama iz stava 1 ovog člana ne pokaže potrebno znanje.

Poslodavac koji je izdao sertifikat bez odlaganja obavještava Agenciju o oduzimanju sertifikata.

Ako Agencija, u okviru nezavisne ocjene iz člana 123 ovog zakona, utvrdi da nosilac sertifikata ne ispunjava propisane uslove, naložiće poslodavcu da izvrši dodatnu provjeru stručne osposobljenosti imaoca sertifikata ili da suspenduje sertifikat.

Poslodavac je dužan da izvrši dodatnu provjeru stručne osposobljenosti i da o tome obavijesti Agenciju u roku od 30 dana od dana izvršenog nadzora.

Nalog iz stava 6 ovog člana može da sadrži i zabranu rada mašinovođama tog poslodavca do dodatne provjere stručne osposobljenosti.

Registar licenci

Član 121

Agencija vodi registar izdatih licenci.

Registar sadrži podatke iz licence i podatke o periodičnim zdravstvenim pregledima.

Agencija, na zahtjev poslodavaca i nadležnih organa drugih država, u slučajevima kada mašinovođa obavlja posao na infrastrukturi drugih država, dostavlja informacije o licencama.

Registar sertifikata

Član 122

Registar sertifikata vodi poslodavac.

U registar se upisuju i oduzeti ili prijavljeni kao izgubljeni, ukradeni ili uništeni sertifikati, sa podacima iz sertifikata, kao i podaci o periodičnim provjerama zdravstvene sposobnosti i stručne osposobljenosti.

Poslodavac je dužan da Agenciji i drugim nadležnim državnim organima dostavi podatke o izdatim sertifikatima i provjeri važenja licenci za mašinovođu.

Mašinovođa ima pravo pristupa svojim podacima iz registara Agencije i poslodavca, kao i pravo da mu se na zahtjev, bez naknade, dostave ti podaci.

Nezavisnu ocjenu postupaka za sticanje i provjeru stručnog znanja i osposobljenosti za izdavanje licenci i sertifikata, sprovodi Agencija najmanje jednom u pet godina.

Nezavisnu ocjenu iz stava 5 ovog člana vrše lica koja nisu uključena u izdavanje licenci i sertifikata koji se ocjenjuju.

Nezavisna procjena ne vrši se u slučaju ako je izdavanje sertifikata i licenci uključeno u sistemim upravljanja bezbjednošću željezničkih prevoznika i upravljača.

Sadržaj i način vođenja registra iz stava 1 ovog člana i registra licenci iz člana 121 ovog zakona propisuje Agencija.

Prestanak radnog odnosa

Član 123

U slučaju prestanka radnog odnosa mašinovođe kod poslodavca, poslodavac i mašinovođa su dužni da bez odlaganja obavijeste Agenciju o prestanku radnog odnosa.

Nakon prestanka radnog odnosa mašinovođe, licenca se ne oduzima ukoliko mašinovođa ispunjava zdravstvene uslove u skladu sa ovim zakonom.

U slučaju da mašinovođi prestane radni odnos kod poslodavca, prestaje da važi i sertifikat koji je izdao taj poslodavac.

U slučaju iz stava 3 ovog člana poslodavac je dužan da mašinovođi izda ovjerenu kopiju sertifikata i vrati dokumentaciju o njegovoj obuci, kvalifikacijama, iskustvu i stručnim sposobnostima.

Mašinovođa koji zasniva radni odnos kod novog poslodavaca, može koristiti dokumentaciju iz stava 4 ovog člana.

U slučaju dobrovoljnog prestanka radnog odnosa mašinovođe kod poslodavca koji ga je stručno osposobio, novi poslodavac dogovoriće se sa poslodavcem koji ga je osposobio o naknadi troškova za stručno osposobljavanje mašinovođe.

Odredbe st. 4 i 5 ovog člana primjenjuju se i na druge željezničke radnike.

Nadzor nad mašinovođama

Član 124

Poslodavac je dužan da vrši provjeru važenja licence i sertifikata mašinovođe prilikom zapošljavanja ili angažovanja mašinovođe po ugovoru.

Poslodavac je dužan da uspostavi nadzor nad radom mašinovođa.

Ako se nadzorom utvrde okolnosti koje dovode u pitanje sposobnost mašinovođe za obavljanje poslova i nastavak važenja njegove licence ili sertifikata, poslodavac preduzima potrebne mjere u odnosu na važenja njegove licence ili sertifikata.

Ako mašinovođa smatra da njegovo zdravstveno stanje dovodi u pitanje njegovu sposobnost za obavljanje posla, odmah o tome obavještava poslodavca.

Poslodavac nakon saznanja o pogoršanju zdravstvenog stanja mašinovođe kojim je njegova sposobnost za obavljanje posla dovedena u pitanje ili u slučaju ako ga ljekar obavijesti, preduzima potrebne mjere, uključujući vanredni zdravstveni pregled ili oduzimanje sertifikata.

Poslodavac je dužan da vrši kontrolu da mašinovođe u toku obavljanja posla nijesu pod uticajem sredstava koja bi mogla uticati na njihovu koncentraciju, pažnju ili ponašanje.

Poslodavac odmah obavještava Agenciju o slučajevima nesposobnosti za rad mašinovođe koji traju duže od tri mjeseca.

Opšti uslovi za sticanje prava na regulisanje željezničkog saobraćaja

Član 125

Pravo na regulisanje željezničkog saobraćaja može da stekne lice koje ispunjava sljedeće uslove:

- 1) da je navršilo 18 godina života;
- 2) da ima dozvolu za regulisanje željezničkog saobraćaja;
- 3) da mu nadležni organ nije zabranio da reguliše željeznički saobraćaj.

Izdavanje dozvole za regulisanje željezničkog saobraćaja

Član 126

Dozvolu za regulisanje željezničkog saobraćaja izdaje upravljač licu na osnovu podnijetog zahtjeva ako:

- 1) ima odgovarajući nivo stručnih kvalifikacija;
- 2) je psihički i fizički sposobno da reguliše željeznički saobraćaj;
- 3) je stručno osposobljeno za regulisanje željezničkog saobraćaja;
- 4) ima položen stručni ispit za otpravnika vozova ili saobraćajnog dispečera.

Dozvola za regulisanje željezničkog saobraćaja izdaje se licima do navršenih 45 godina života sa rokom važenja od pet godina, a licima starijim od 45 godina na period od dvije godine.

Dozvola iz stava 2 ovog člana može se produžiti na osnovu podnijetog zahtjeva i 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 dužno je da u toku regulisanja željezničkog saobraćaja ima kod sebe dozvolu za regulisanje željezničkog saobraćaja i dužno je da je pokaže na zahtjev ovlaštenog lica Agencije, lica za vršenje unutrašnjeg nadzora kod upravljača, glavnog istražitelja i inspektora za željeznički saobraćaj.

Upravljač 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.

Izgled i sadržinu dozvole za regulisanje saobraćaja propisuje Ministarstvo.

Opšti uslovi koje u zdravstvenom pogledu moraju ispunjavati željeznički radnici

Član 127

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 utvrđivanja zdravstvene sposobnosti i rokove za provjeravanje propisuje Ministarstvo uz prethodno pribavljenu saglasnost organa državne uprave nadležnog za poslove zdravlja.

Vrste zdravstvenih pregleda

Član 128

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 obavi zdravstveni pregled, prije raspoređivanja na druge poslove, odnosno prije upućivanja na školovanje ili stručno osposobljavanje.

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 zdravstveno sposobno za obavljanje poslova željezničkog radnika.

O utvrđenoj zdravstvenoj sposobnosti željezničkog radnika izdaje se uvjerenje o zdravstvenoj sposobnosti.

Redovni zdravstveni pregled

Član 129

Upravljač, odnosno prevoznik dužni su da željezničkog radnika upute na redovni zdravstveni pregled prije isteka roka propisanog za obavljanje tog pregleda.

Vanredni zdravstveni pregled

Član 130

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 slučajevima koji mogu uticati na zdravstvenu sposobnost željezničkog radnika.

Vanredni zdravstveni pregled vrši se na zahtjev ovlaštenog željezničkog radnika, ljekara, inspektora za željeznički saobraćaj ili na lični zahtjev željezničkog radnika.

Zdravstvene ustanove

Član 131

Zdravstvene preglede iz čl. 128 do 130 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 Agenciji dokaz o ispunjenosti uslova za obavljanje zdravstvenih pregleda željezničkih radnika.

Spisak zdravstvenih ustanova iz stava 1 ovog člana objavljuje organ državne uprave nadležan za poslove zdravlja na svojoj internet stranici.

Zabrana obavljanja poslova

Član 132

Željeznički radnik koji ne ispunjava propisane zdravstvene uslove smatra se zdravstveno nesposobnim za obavljanje određenih poslova dok ta nesposobnost traje.

Upravljač, 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 133

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, 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, odnosno željeznički prevoznik, bez odlaganja, obavještava Agenciju o svim slučajevima nesposobnosti mašinovođe za rad u trajanju dužem od tri mjeseca.

Ispitivanje alkoholisanosti

Član 134

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.

Radno vrijeme i odmori voznog i staničnog osoblja Utvrđivanje radnog vremena i odmora voznog i staničnog osoblja

Član 135

Ukupno radno vrijeme voznog i staničnog osoblja ne smije trajati duže od 40 časova u sedmici.

Izuzetno od stava 1 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.

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.

Vozno i stanično osoblje ne može obavljati iste ili slične poslove kod drugog poslodavca.

Trajanje smjene staničnog osoblja

Član 136

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 137

Dnevni odmor staničnog osoblja između dvije uzastopne smjene traje dvostruki broj časova ostvarenih u prethodnoj smjeni, a najmanje 12 časova.

Smjena voznog osoblja

Član 138

Smjena voznog osoblja sastoji se iz vremena:

- 1) pripreme;
- 2) upravljanja vučnim vozilom;
- 3) pregleda ili kontrole voznih isprava putnika i vremena obavljanja ostalih poslova u vozu;
- 4) raspreme;
- 5) očekivanja posla.
- 6)

Dijelovi smjene voznog osoblja

Član 139

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 140

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 141

Izuzetno od člana 140 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 142

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 143

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 određenih međudržavnim sporazumima ne smatra se interoperabilnim prekograničnim saobraćajem bez obzira na rastojanje graničnih stanica od granice.

Radno vrijeme voznog osoblja koje učestvuje u interoperabilnom prekograničnom saobraćaju je:

- 1) dnevni odmor voznog osoblja u domicilnoj jedinici, koji 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, koji se ne može odrediti između dva dnevna odmora u obrtnoj jedinici;
- 3) dnevni odmor voznog osoblja u obrtnoj jedinici, koji iznosi najmanje osam neprekidnih časova u toku 24-časovnog perioda;
- 4) dnevni odmor u domicilnoj jedinici, koji se mora omogućiti poslije dnevnog odmora u obrtnoj jedinici;
- 5) odmor u toku dnevnog rada od najmanje 45 minuta, ako služba mašinovođe traje duže od osam časova; 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) ako 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) neprekinuti nedjeljni odmor u trajanju od najmanje 24 časa i 12-časovni dnevni odmor iz tačke 2 ovog stava, u toku sedmodnevnog perioda;
- 9) vrijeme upravljanja vučnim vozilom, koje ne smije preći devet časova u dnevnoj službi, odnosno osam časova u noćnoj službi između dva dnevna odmora;
- 10) vrijeme upravljanja vučnim vozilom, koje ne smije preći 80 časova u toku perioda od dvije nedelje.

Zabrana obavljanja poslova staničnog i voznog osoblja

Član 144

Stanično i vozno osoblje ne smije započeti obavljanje poslova, niti nastaviti obavljanje poslova suprotno čl. 135 do 143 ovog zakona.

Ovlašćeno lice koje vrši unutrašnji nadzor iz stava 1 ovog člana zabraniće staničnom ili voznom osoblju da obavlja poslove.

Akt o uređivanju radnog vremena i odmora staničnog i voznog osoblja

Član 145

Radno vrijeme i odmori staničnog i voznog osoblja iz čl. 135 do 143 ovog zakona uređuju se aktom upravljača i prevoznika.

Aktom iz stava 1 ovog člana određuju se željeznički radnici odgovorni za nadzor i kontrolu radnog vremena i odmora.

Službene oznake i unutrašnja kontrola Službene oznake i službeno odijelo

Član 146

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 odijelu uređuju se aktom željezničkog prevoznika, odnosno upravljača.

Organizacija unutrašnje kontrole

Član 147

Upravljač infrastrukture i željeznički prevoznik dužni su da u okviru svoje djelatnosti organizuju redovno i efikasno vršenje unutrašnje kontrole nad bezbjednošću željezničkog saobraćaja u skladu sa ovim zakonom.

Organizaciju i način vršenja kontrole iz stava 1 ovog člana utvrđuju upravljač infrastrukture i željeznički prevoznik, uz saglasnost Ministarstva.

XIV. ISTRAŽIVANJE VANREDNIH DOGAĐAJA

Komisija za istraživanje

Član 148

Istragu poslije ozbiljnih nesreća i nesreća na željezničkom sistemu u cilju mogućeg unaprjeđivanja bezbjednosti na željeznici i prevencije nesreća vrši Komisija za istraživanje vanrednih događaja (u daljem tekstu: Komisija).

Komisiju obrazuje Vlada.

Osim ozbiljnih nesreća i nesreća, Komisija može da istražuje i ostale vanredne događaje, koji bi pod nešto drugačijim okolnostima mogli da dovedu do ozbiljnih nesreća, uključujući u to tehnički otkaz strukturnih podsistema ili sastavnih djelova interoperabilnosti.

Komisija ima diskreciono pravo u pogledu otvaranja istrage drugih vanrednih događaja, u zavisnosti od:

- 1) ozbiljnosti incidenta;
- 2) toga da li su incidenti dio niza nesreća, odnosno da li su od značaja za sistem u cjelini;
- 3) uticaja na bezbjednost na željeznici;
- 4) zahtjeva upravljača, željezničkog prevoznika, Agencije ili nadležnih organa drugih država.

Komisija mora biti sposobna za preduzimanje pripremnih radnji kako bi istraživanje moglo započeti najkasnije u roku od sedam dana po saznanju o ozbiljnoj nesreći, nesreći ili incidentu.

Komisija bez odlaganja, a najkasnije u roku od 30 dana, nakon prijema informacije o nesreći ili incidentu odlučuje o tome da li će pokrenuti istragu.

Komisija utvrđuje obim istrage ozbiljnih nesreća.

Istraga komisije ne predstavlja utvrđivanje krivice ili odgovornosti učesnika u vanrednim događajima.

Komisiju čine najviše tri stalna člana.

Komisiju predstavlja i njenim radom rukovodi glavni istražitelj.

Glavni istražitelj može, prema potrebi, da formira ekspertski tim za istraživanje sa liste nezavisnih eksperata.

Komisija je u pogledu organizacije, pravne strukture i odlučivanja, nezavisna od upravljača, željezničkog prevoznika i drugih pravnih i fizičkih lica koja mogu uticati na objektivnost komisije, kao i funkcionalno nezavisna od organa državne uprave za željeznički saobraćaj.

Članovi komisije imaju pravo na naknadu za svoj rad.

Sredstva za rad obezbjeđuju se iz Budžeta Crne Gore.

Uslove koje mora da ispunjava glavni istražilac, organizaciju, način rada, obuku nezavisnih eksperata, način obavještanja i druga pitanja od značaja za rad Komisije, visinu naknade iz stava 13 ovog zakona propisuje Vlada.

Ovlašćenja Komisije

Član 149

Komisija obavlja poslove samostalno, a prema potrebi, u saradnji sa drugim državnim organom nadležnim za sprovođenje istrage, i ima pravo na:

- 1) slobodan pristup mjestu vanrednog događaja, do vozila koja su učestvovala u nesreći, odnosno incidentu, 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 vanrednog događaja i nadzor nad uklanjanjem olupina, infrastrukturnih objekata i postrojenja ili njihovih sastavnih dijelova radi pregleda i analize;
- 3) pristup i upotrebu snimaka uređaja za automatsko bilježenje podataka i snimanje govornih poruka i evidentiranje rada sistema signalizacije i kontrole saobraćaja;
- 4) pristup rezultatima obdukcije tijela žrtava;
- 5) pristup rezultatima istrage voznog osoblja i drugih lica učesnika u vanrednom događaju;
- 6) saslušavanje željezničkih radnika koji su učestvovali i drugih svjedoka vanrednog događaja;
- 7) pristup svim odgovarajućim informacijama ili evidencijama upravljača, željezničkih prevoznika koji su učestvovali u nesreći i Agencije.

Istraga se obavlja nezavisno od sudske istrage i ne može iznositi pretpostavke o krivici, odnosno odgovornosti za vanredni događaj.

Komisija može, prema potrebi, zahtijevati pomoć istražnih tijela iz drugih država ili od ERA da dostavi ekspertizu ili da izvrši tehničku inspekciju, analize ili procjene.

Komisija razmjenjuje mišljenja i iskustava sa istražnim tijelima drugih država radi sprovođenja istih metoda istrage i izrade zajedničkih principa za praćenje bezbjednosnih preporuka.

Istražni postupak

Član 150

Istraga se sprovodi na način koji obezbjeđuje da svi učesnici u vanrednom događaju imaju mogućnost saslušanja, odnosno davanja izjava o događaju i korišćenje rezultata istrage.

Upravljač, željeznički prevoznici, Agencija, rodbina nastradalih lica, vlasnici oštećene imovine, proizvođači, nadležni organi za vanredne situacije i korisnici usluga redovno se obavještavaju o toku istrage.

Licima iz stava 1 ovog člana treba omogućiti da daju svoje mišljenje i stavove o istrazi, kao i primjedbe na nacrt izvještaja Komisije.

Komisija i drugi nadležni organi moraju okončati ispitivanje lica iz stava 1 ovog člana na mjestu nesreće u najkraćem mogućem roku, tako da upravljač može što prije popraviti oštećenu infrastrukturu i uspostaviti željeznički saobraćaj.

Ako se nesreća dogodi na graničnim objektima između Crne Gore i druge države ili u njihovoj blizini, nadležna tijela za istraživanje tih država mogu se dogovoriti da istragu izvrši jedno od tijela ili da istragu izvrše zajedno.

U slučaju dogovora da istragu vrši tijelo za istraživanje nesreća jedne države, tijelu za istraživanje druge države se omogućava učešće u istrazi i dostavljanje izvještaja o rezultatima istrage.

Tijelo 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.

Obavještenje Komisije

Član 151

Komisija u roku od nedjelju dana obavještava Ministarstvo i Agenciju o početku istrage.

U obavještenju se navodi datum, vrijeme, mjesto i vrstu vanrednog događaja, posljedice sa smrtnim ishodom, povrede i materijalne štete.

Obavještenje iz stava 1 ovog člana Komisija dostavlja i ERA.

Izveštaji Komisije

Član 152

Komisija sačinjava izvještaj o izvršenoj istrazi vanrednog događaja.

U izvještaju se navode ciljevi istrage i, gdje je to moguće, bezbjednosne preporuke.

Komisija objavljuje konačan izvještaj u periodu koji ne može biti duži od 12 mjeseci od nastalog vanrednog događaja.

Komisija dostavlja izvještaj iz stava 3 ovog člana, zajedno sa bezbjednosnim preporukama upravljaču, željezničkim prevoznicima, Agenciji i prema potrebi drugim državama, kao i Vladi i Ministarstvu.

Komisija, najkasnije do 31. marta tekuće godine za prethodnu godinu dostavlja Vladi godišnji izvještaj o radu i objavljuje ga na svojoj internet stranici.

Sadržinu konačnog izvještaja o istragama nesreća u željezničkom saobraćaju propisuje Ministarstvo.

Bezbjednosne preporuke

Član 153

Bezbjednosne preporuke Komisije ne mogu biti osnov za utvrđivanje krivice ili odgovornosti za vanredni događaj.

Bezbjednosne preporuke se dostavljaju Ministarstvu, Agenciji, prema potrebi i drugim tijelima i organima u Crnoj Gori i drugim državama, kao i ERA radi preduzimanja potrebnih mjera i postupanja po bezbjednosnim preporukama.

Organi i tijela iz stava 2 ovog člana preduzimaju potrebne mjere u cilju da se bezbjednosne preporuke Komisije uzimaju u obzir i, u zavisnosti od slučaja, postupaju po njima.

Organi i tijela iz stava 2 ovog člana kojima su dostavljene bezbjednosne preporuke, najmanje jednom godišnje obavještavaju Komisiju o mjerama koje su preduzete ili planirane da se preduzmu na osnovu bezbjednosnih preporuka.

Baze podataka

Član 154

Komisija je dužna da prikuplja, analizira i čuva podatke, izvještaje o ugrožavanju bezbjednosti željezničkog saobraćaja, vanredni događajima i vodi odvojene baze podataka za sve nastale vanredne događaje.

Način prikupljanja podataka, analize i čuvanja podataka i način vođenja baza podataka iz stava 1 ovog člana propisuje Ministarstvo.

Obaveze upravljača i željezničkih prevoznika pri istrazi vanrednog događaja

Član 155

Upravljač i željeznički prevoznici dužni su da, nezavisno od Komisije, izvrše istraživanje uzroka i posljedica svih vanrednih događaja u željezničkom saobraćaju, kao i okolnosti u kojima su nastali.

Upravljač i prevoznik zajedno obavljaju istragu, angažovanjem zajedničke stručne komisije.

Ako istraga iz stava 2 ovog člana ne započne u roku od dva časa od nastanka vanrednog događaja, upravljač samostalno vodi istragu.

Istragu vanrednog događaja na infrastrukturi i u objektima za održavanje željezničkih vozila i depoima obavlja vlasnik objekta.

Upravljač, željeznički prevoznici i vlasnici objekata i depoa za održavanje željezničkih vozila dužni su da privremeno zabrane rad željezničkom radniku koji je nepažnjom ili na drugi način prouzrokovao vanredni događaj i na taj način ugrozio bezbjednost željezničkog saobraćaja.

Upravljač, željeznički prevoznici i vlasnici objekata i depoa za održavanje željezničkih vozila dužni su da bez odlaganja obavijeste Komisiju za istraživanje o vanrednom događaju u željezničkom saobraćaju i inspektora za željeznički saobraćaj.

Upravljač i željeznički prevoznik dužni su da vode evidenciju o vanrednim događajima u željezničkom saobraćaju i o drugim pojavama od značaja za bezbjednost željezničkog saobraćaja.

Način formiranja komisije, način istraživanja i sadržaj izvještaja o obavljenoj istrazi iz stava 2 ovog člana, sadržaj i način vođenja evidencije o vanrednim događajima u željezničkom saobraćaju propisuje Ministarstvo.

Spasavanje lica

Član 156

Željeznički radnik i drugo lice koji se nađu na mjestu vanrednog događaja, u kojem ima povrijeđenih ili poginulih lica dužni su da odmah po saznanju za vanredni događaj, preduzmu mjere za spašavanje i pružanje pomoći povrijeđenim licima.

Željeznički radnik dužan je da odmah po saznanju o nastalom vanrednom događaju, obavijesti upravljača i željezničkog prevoznika.

Upravljač, odnosno željeznički prevoznik dužan je da odmah po saznanju za vanredni događaj, obavijesti najbližu zdravstvenu ustanovu, policiju, Komisiju za istraživanje, inspektora i po potrebi vatrogasnu jedinicu.

Upravljač, odnosno željeznički prevoznik, dužni su da odmah po saznanju za vanredni događaj preduzmu mjere za spašavanje i pružanje pomoći povrijeđenim licima i osiguraju mjesto vanrednog događaja do dolaska ovlaštenih lica nadležnih organa, u zavisnosti od vrste vanrednog događaja.

Željeznički radnici koji obavljaju poslove u službenim mjestima na pruzi i u vozu moraju biti osposobljeni za pružanje prve pomoći licima povrijeđenim u vanrednom događaju.

Upravljač, odnosno željeznički prevoznik određuju radna mjesta željezničkih radnika koja moraju biti osposobljena za pružanje prve pomoći licima povrijeđenim u vanrednom događaju.

Način osposobljavanja za pružanje prve pomoći iz stava 5 ovog člana propisuje organ državne uprave nadležan za poslove zdravlja.

Uspostavljanje saobraćaja

Član 157

Upravljač i, po potrebi, željeznički prevoznik dužni su, u što kraćem roku, da preduzmu mjere za uspostavljanje saobraćaja ako je zbog vanrednog događaja došlo do prekida željezničkog saobraćaja.

XV. UKRŠTANJE ŽELJEZNIČKIH PRUGA I JAVNIH PUTEVA

Putni prelazi

Član 158

Prelazak drumskih vozila preko željezničke pruge dozvoljen je na putnom prelazu gdje se ukrštaju pruga i javni put u istom nivou (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 signalni znaci za obavještavanje voznog osoblja o približavanju voza putnom prelazu i iz vučnog vozila moraju se davati propisani zvučni signali.

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

Ukrštanje željezničke pruge i javnog puta

Član 159

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 ulazno – izlaznih skretnica ne može biti u istom nivou.

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

Kontaktni provodnik iznad putnog prelaza 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 drumsku vozila čija ukupna visina, zajedno sa teretom na njemu, ne prelazi propisanu najveću dozvoljenu visinu na rastojanju od najmanje 8 m od najbliže šine mjereno po osovini puta i na visini od najmanje 4,5 m iznad kolovoza puta.

Zaštitne kapije iz stava 4 ovog člana postavlja i održava upravljač.

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 zabrane iz stava 7 ovog člana postavlja i održava upravljač puteva.

Na podvoznjacima 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 9 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 160

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 kolosjeka 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 zaštitne ograde za vozila.

Održavanje putnih prelaza

Član 161

Upravljač 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 kolosjeka u širini 3 m računajući od ose kolosjeka.

Putni prelaz iz stava 2 ovog člana održava i osigurava upravljač radi bezbjednog i nesmetanog saobraćaja na putnom prelazu, 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.

Način održavanja putnih prelaza u nivou, tip, način montaže i održavanja panela na putnim prelazima propisuje Ministarstvo.

XVI. UNUTRAŠNJI RED U ŽELJEZNIČKOM SAOBRAĆAJU

Poštovanje unutrašnjeg reda

Član 162

Na mjestima koja su predviđena za pristup i kretanje na željezničkom području i u vozovima sva lica dužna su da poštuju unutrašnji red 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.

Ovlašćeni željeznički radnici 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 obavijeste organ uprave za policijske poslove u slučaju narušavanja unutrašnjeg reda u željezničkom saobraćaju.

Unutrašnji red u željezničkom saobraćaju propisuje Ministarstvo, uz saglasnost organa državne uprave nadležnim za unutrašnje poslove.

Ograničavanje pristupa i kretanja

Član 163

Pristup i kretanje putnika, drugih lica, motornih i drugih vozila na željezničkom području dozvoljeni su samo na mjestima koja su za to određena.

Pravna i fizička lica koja izvršavaju određene radove na željezničkom području, osim željezničkih radnika, dužna su da obavijeste upravljača i zatraže pisano odobrenje o vremenu i uslovima pod kojima mogu izvoditi radove.

Odredba stava 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 koja prate i obezbjeđuju voz;
- 3) članove Komisije za istraživanje;
- 4) inspektore za željeznički saobraćaj;
- 5) ovlašćene službenike Agencije;
- 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 kolosjeku, ili u njegovoj neposrednoj blizini;
- 2) kretanje ili zadržavanje između žute crte i kolosjeka 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) da sjede ili stoje kraj otvorenih vrata ili na stepenicama željezničkih kola i na prelaznicama, kao i na drugim mjestima, koja nijesu namijenjena za boravak putnika;
- 7) prelaženje preko kolosjeka 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) prevoženje vozom koji nije namijenjen prevozu putnika bez dozvole željezničkog prevoznika ili upravljača;
- 11) naginjanje kroz prozor i otvaranje vrata željezničkih kola ili se naslanjanje 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 164

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 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 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 infrastrukture ima pravo da, bez posebnog odobrenja vlasnika zemljišta, postavlja i održava privremene zaštitne barijere 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.

Upravljač je dužan da sa zemljišta u zaštitnom pružnom pojasu ukloni privremene zaštitne građevine, materijal i druga sredstva, kada prestanu razlozi iz stava 3 ovog člana.

Upravljač je dužan 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 165

Privredna društva koja vrše prevoz lica i/ili robe za sopstvene potrebe na industrijskim i lučkim željeznicama dužna su da željeznički saobraćaj 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 kolosjeka na željezničku infrastrukturu

Član 166

Pruga industrijske i lučke željeznice i industrijski kolosjek može se priključiti na željezničku infrastrukturu na osnovu odobrenja Agencije.

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.

Saobraćajno-tehnički uslovi i mjere bezbjednosti za priključenje industrijskog kolosjeka 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 kolosjeka;
- 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 kolosjeka sa poslovnim redom nadzorne stanice;
- 7) upoznavanje manevarskog osoblja vlasnika, odnosno korisnika industrijskog kolosjeka 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 kolosjeka na koji se priključuje drugi industrijski kolosjek.

Za izdavanje odobrenja iz stava 1 ovog člana plaća se naknada Agenciji.

Visinu naknade iz stava 1 ovog člana utvrđuje Agencija.

O izdatim odobrenjima iz stava 1 ovog člana Agencija vodi evidenciju.

Odvojnu skretnicu priključka industrijskog kolosjeka, 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 kolosjeka.

Tehnički uslovi za industrijsku i lučku željeznicu i industrijski kolosjek

Član 167

Na otvorenoj pruzi industrijske i lučke željeznice normalnog kolosjeka poluprečnik krivine iznosi najmanje 180 m, a na glavnom prolaznom kolosjeku najmanje 250 m.

Poluprečnik krivine industrijskog kolosjeka iznosi najmanje 180 m.

Izuzetno od st. 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 150 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 kolosjeka iznosi najviše 1,5‰.

Širina industrijskog kolosjeka iznosi 1435 mm, s tim što ne smije biti manja od 1430 mm niti veća od 1465 mm, uključujući i proširenje kolosjeka u krivini.

Dozvoljeno opterećenje po osovini na pruzi industrijske željeznice normalnog kolosjeka iznosi najmanje 18 tona.

Dozvoljeno opterećenje po osovini novoizgrađenih i obnovljenih ili unaprijeđenih industrijskih kolosjeka iznosi najmanje 18 tona po osovini, a masa po dužnom metru najmanje 6,4 tona.

Shodna primjena

Član 168

Na industrijske i lučke željeznice normalnog kolosjeka i industrijske kolosjeke primjenjuju se odredbe ovog zakona kojima se propisuju:

- tehnički uslovi koje moraju ispunjavati željezničke pruge, održavanje željezničkih pruga, odvajanje željezničkih pruga i mjere bezbjednosti pri izvođenju radova na željezničkoj pruzi, izuzimajući tehničke uslove koji su propisani u članu 167;
- stabilna postrojenja električne vuče, mjere bezbjednosti na elektrificiranim prugama i održavanje podsistema energija;
- signalno-sigurnosni uređaji i njihovo održavanje;
- sistem signalizacije;
- željeznička telekomunikaciona mreža i njeno održavanje;
- regulisanje i upravljanje saobraćajem;
- vozila i održavanje vozila;
- uslovi koje moraju ispunjavati željeznički radnici;
- radno vrijeme, ukupno trajanje smjene i upravljanja vučnim vozilom voza, odmori i raspored u smjenama voznog i staničnog osoblja;
- službene oznake i službeno odjelo;
- unutrašnji nadzor;
- istraživanje nesreća i nezgoda, spasavanje lica i uspostavljanje saobraćaja;
- ukrštanje željezničke pruge i puta;
- ograničavanje pristupa i kretanja.

Akt o industrijskoj odnosno lučkoj željeznici i industrijskom kolosjeku

Član 169

Uslovi i način obavljanja prevoza na industrijskoj, odnosno lučkoj željeznici utvrđuju se aktom vlasnika industrijske, odnosno lučke željeznice, po prethodno pribavljenoj saglasnosti Agencije.

Aktom iz stava 1 ovog člana uređuje se način organizovanja i regulisanja manevarskog rada, održavanje i zaštita industrijskog kolosjeka, održavanje željezničkih vozničkih sredstava i drugih sredstava koja se koriste na industrijskom kolosjeku.

Gradska željeznica i žičare

Član 170

Gradska željeznica i žičare 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.

Pravila za omogućavanje dostupnosti na tržištu i slobodno kretanje podsistema i bezbjednosnih komponenata za žičare, kao i pravila o projektovanju, konstruisanju i stavljanju u upotrebu novih žičara, obaveze privrednih subjekata, usaglašenost podsistema i bezbjednosnih komponenata, prijavljivanje tijela za ocjenjivanje usaglašenosti propisuje Agencija.

Status Agencije

Član 171

Agencija je samostalni organ nadležan za bezbjednost željezničkog saobraćaja i funkcionalno je nezavisna od organa državne uprave, organa lokalne samouprave, kao i od željezničkih prevoznika, upravljača infrastrukture, podnosioca zahtjeva ili naručilaca.

Agencija u vršenju poslova ne smije da traži niti prima uputstva od organa i lica iz stava 1 ovog člana.

Zabranjen je svaki oblik uticaja na rad Agencije koji bi mogao ugroziti njenu samostalnost i nezavisnost.

Osnivač Agencije je Vlada.

Žalba na rješenja Agencije

Član 172

Protiv rješenja i drugih akata Agencije, može se podnijeti žalba Savjetu Agencije.

Protiv odluke Savjeta Agencije nije dozvoljena žalba, ali se može pokrenuti upravni spor u roku od 20 dana od dana dostavljanja odluke.

XIX. INSPEKCIJSKI NADZOR

Član 173

Inspekcijski nadzor nad primjenom ovog zakona i podzakonskih akata donijetih na osnovu ovog zakona vrši inspektor za željeznički saobraćaj (u daljem tekstu: inspektor).

Inspektor u sprovođenju postupka inspekcijskog nadzora iz stava 1 ovog člana ima dužnosti i ovlaštenja propisana zakonom kojim se uređuje željeznica, zakonom kojim je uređen inspekcijski nadzor i drugim propisima.

XX. KAZNE NE ODREDBE

Član 174

Novčanom kaznom od 7.000 eura do 20.000 eura kazniće se za prekršaj pravno lice, ako:

- 1) odstupi od primjene TSI, bez saglasnosti Ministarstvo (član 18 stav 2);
- 2) radi ocjene pogodnosti za upotrebu sastavnih djelova interoperabilnosti ne omogući prijavljenom tijelu praćenje podsistema u koji je ugrađen sastavni dio interoperabilnosti (član 21 stav 4);
- 3) ne ograniči ili zabrani stavljanje na tržište sastavnih djelova interoperabilnosti, odnosno ne naloži njihovo povlačenje sa tržišta, ako se deklaracija ne može usaglasiti (član 22 stav 4);
- 4) zabranjuje, ograničava ili ometa izgradnju, puštanje u radi i eksploataciju strukturnih podsistema koji čine dio željezničkog sistema i ne ispunjavaju osnovne zahtjeve, a posebno ako se zahtijeva ponovno obavljanje provjera koje su već izvršene na način propisan članom 23 stav 1 ovog zakona (član 23 stav 1);
- 5) ne dozvoli prijavljenom tijelu koje vrši provjeru podsistema pravo pristupa svim gradilištima, skladištima, proizvodnim pogonima, postrojenjima za prefabrikaciju i ispitivanje i drugim objektima, ili ne da na uvid potrebnu dokumentaciju koja se odnosi na podsistem (član 25 stav 17);
- 6) pusti u rad stabilne podsisteme, iako ne ispunjavaju osnovne zahtjeve u pogledu projektovanja, izgradnje i ugradnje i nemaju dozvolu za korišćenje stabilnih podsistema (član 30 stav 1);
- 7) vozilo koje se registruje u Crnoj Gori, ne posjeduje dozvolu za tip vozila, bez obzira na proizvođača (član 33 stav 1);
- 8) koristi vozilo bez dodatne dozvole za korišćenje u Crnoj Gori za vučna vozila za koja je izdata dozvola za korišćenje u drugim državama, ako se ne upotrebljavaju na mreži koja je usaglašena sa TSI ili pod uslovima datim u TSI (član 35 stav 2);
- 9) najkasnije u roku od osam dana od dana povlačenja vozila ne obavijesti Agenciju o povlačenju vozila iz saobraćaja (član 39 stav 5);
- 10) obnovi ili unaprijedi strukturni podsistem, koji već imaju dozvolu za stavljanje na tržište, a prethodno ne dostavi Agenciji dokumentaciju koja sadrži opis projekta (član 40 stav 1);
- 11) prije prve upotrebe vozila Agenciji ne podnese zahtjev za upis u registar iz člana 41 stav 1 ovog zakona (član 41 stav 2);
- 12) u roku od osam dana od dana nastanka promjene ne prijavi Agenciji ako dođe do promjene podataka koje su upisane u registar vozila, do uništenja vozila ili odluke o brisanju vozila iz registra iz člana 41 stav 1 ovog zakona (član 41 stav 3);
- 13) ne dostavi i ne ažurira podatke za upis u registar infrastrukture (član 43 stav 4);
- 14) ne uspostavi sistem za upravljanje bezbjednošću (član 63 stav 1);
- 15) u skladu sa godišnjim planom nadzora najmanje jedanput godišnje ne vrši nadzor iz člana 64 stav 1 ovog zakona (član 64 stav 5);
- 16) pristupi željezničkoj infrastrukturi bez sertifikata o bezbjednosti za prevoz (član 65 stav 1);
- 17) u roku od osam dana od dana nastanka promjene bez odlaganja ne obavijesti Agenciju o promjenama uslova na osnovu kojih je izdat sertifikat, a koje se odnose na elemente sistema upravljanja bezbjednošću (nova vrsta poslovanja, novi tip vozila, nova kategorija osoblja) (član 66 stav 8);

18) u roku od osam dana od dana nastanka promjene ne obavijesti Agenciju o znatnim izmjenama infrastrukture, signalizacije ili napajanja energijom ili načina eksploatacije i održavanja infrastrukture (član 71 stav 5);

19) postavi instalacije i uređaje iz člana 78 stav 1 ovog zakona na željezničkom području bez odobrenja Agencije, koje se izdaje na osnovu prethodnog mišljenja upravljača infrastrukture (član 78 stav 2);

20) na željezničkim stanicama i 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 79 stav 1);

21) se željeznička pruga, pruga industrijske željeznice, industrijski kolosjek i lučka željeznica ne odvađa ili ne ukršta samo u službenom mjestu, i ako nijesu ispunjeni uslovi iz člana 80 st. 2 do 4;

22) prije početka radova ne obezbijedi mjesto na kojem se izvode radovi (član 81 stav 2);

23) 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 81 stav 3);

24) ne održava gornji i donji stroj željezničkih pruga javne željezničke infrastrukture u stanju koje osigurava bezbjedan i uredan željeznički saobraćaj (član 82 stav 1);

25) vrši održavanje gornjeg i donjeg stroja željezničkih pruga, a ne ispunjava uslove utvrđene zakonom kojim se uređuje planiranje i izgradnja objekata (član 82 stav 2);

26) za elektrificirane pruge, gdje postoji opasnost povreda od previsokog napona ne odredi izvore opasnosti, zabrane, izuzetna dopuštanja, način bezbjednog rada, posebne mjere bezbjednosti pri radu na kontaktnoj mreži, posebne mjere bezbjednosti pri radu na kontaktnoj mreži, željezničkoj pruzi i pružnim postrojenjima, pri radu na signalno-sigurnosnim, telekomunikacionim i pogonskim elektroenergetskim postrojenjima, kada je kontaktna mreža pod naponom (član 84 stav 1);

27) 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 ne sprovede odgovarajuće mjere zaštite od štetnih električnih uticaja na pojedine uređaje ili njihove djelove (član 84 stav 2);

28) ne održava podsistem energija u stanju koje osigurava bezbjedno odvijanje željezničkog saobraćaja i uredno obavljanje prevoza u željezničkom saobraćaju (član 85 stav 1);

29) obavlja poslove održavanja podsistema energija iz člana 85 stav 1 ovog zakona, a nije registrovano za obavljanje tih poslova i ne ispunjava uslove utvrđene zakonom (član 85 stav 2);

30) 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 koji su propisani članom 86 stav 1 ovog zakona;

31) u slučaju priključenja željeznička pruga koja nema ugrađene pružne auto-stop uređaje 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 nijesu opremljena pružnim auto-stop uređajima ili zaštitnom skretnicom u putu vožnje (član 86 stav 2);

32) vrši poslove održavanja signalno-sigurnosnih uređaja iz člana 87 stav 1 ovog zakona, a nije registrovano za obavljanje tih poslova i ne ispunjava uslove utvrđene zakonom (član 87 stav 2);

33) 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 89 stav 2);

34) ne održava željezničku telekomunikacionu mrežu u stanju koje osigurava bezbjedno odvijanje željezničkog saobraćaja i uredno obavljanje prevoza u željezničkom saobraćaju (član 90 stav 1);

35) vrši poslove održavanje željezničke telekomunikacione mreže, a nije registrovano u Crnoj Gori i ne ispunjava uslove koji se odnose na stručnost, tehničku opremljenost i pokrće za odgovornost (član 90 stav 2);

36) unaprijed ne odredi red vožnje i njegov period važenja u javnom prevozu putnika i ako ga ne objavi u štampanim medijima najmanje 15 dana prije njegovog stupanja na snagu (član 92 st. 2 i 5);

37) sastav voza i raspored vozila u vozu ne osiguravaju efikasno kočenje i bezbjedno kretanje voza (član 94 stav 1);

- 38) nepravilno sastavi voz i ne provjeri da li su vozila u sastavu voza tehnički ispravna, pravilno tovarena, sposobna za odgovarajuću brzinu i vrstu kočenja (član 94 stav 2);
- 39) brzina voza nije prilagođena propisanim brzinama na određenoj željezničkoj pruzi ili na dijelu te pruge ili je prekoračena maksimalna brzina voza (član 95 stav 2);
- 40) 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 99 stav 1);
- 41) vozila kojima se obavlja prevoz ne ispunjavaju tehničke uslove iz člana 101 ovog zakona;
- 42) vozila nijesu opremljena propisanim kočnim uređajima (član 102 st.1 do 5);
- 43) uređaji koji se ugrađuju na vozila ne odgovaraju uslovima iz tehničke dokumentacije za odobreni tip vozila (član 103);
- 44) lokomotiva, motorni voz, elektromotorni voz, motorna kola i vučno vozilo za posebne namjene nijesu opremljeni u skladu sa članom 104 ovog zakona;
- 45) putnička kola nijesu opremljena u skladu sa članom 105 ovog zakona;
- 46) koristi vozilo, a da nije određeno lice zaduženo za njegovo održavanje (član 106 stav 4);
- 47) lice zaduženo za održavanje teretnih kola i drugih vozila nije sertifikovano (član 107 stav 1);
- 48) ne održava vozila u stanju koje osigurava bezbjedan željeznički saobraćaj (član 108 stav 1);
- 49) prije puštanja vozila u eksploataciju ne obavi tehnički pregled vozila, a po dobijanju dozvole za korišćenje vozila (član 110 stav 1);
- 50) obavlja tehnički pregled vozila, a nije registrovano u Centralnom registru privrednih subjekata za tehnički pregled željezničkih vozila i ne ispunjava uslove u pogledu kadra i opreme (član 110 stav 2);
- 51) dozvoli obavljanje poslova željezničkom radniku koji ne ispunjava uslove iz člana 111 ovog zakona;
- 52) 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 115 stav 6);
- 53) dozvoli upravljanje vučnim vozilom licu koje ne ispunjava uslove iz člana 116 ovog zakona;
- 54) izdaje licencu u više od jednog primjerka (član 117 stav 6);
- 55) izda sertifikat za upravljanje vučnim vozilom licu koje ne ispunjava uslove iz člana 119 ovog zakona;
- 56) ne vodi registar sertifikata (član 122 stav 1);
- 57) dozvoli obavljanje poslova željezničkom radniku koji ne ispunjava uslove iz člana 125 ovog zakona;
- 58) dozvoli obavljanje poslova željezničkom radniku koji ne ispunjava propisane zdravstvene uslove i nije psihički i fizički sposoban za obavljanje poslova u željezničkom saobraćaju (član 127 stav 1);
- 59) ne zabrani željezničkom radniku obavljanje poslova na koje je raspoređen 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 132 stav 2);
- 60) ne zabrani željezničkom radniku obavljanje poslova ako je u tolikoj mjeri umoran ili bolestan, ili je u takvom psihičkom stanju da je nesposoban da vrši poslove na koje je raspoređen (član 132 stav 1);
- 61) ukupno radno vrijeme voznog i staničnog osoblja traje duže od 40 časova u sedmici (član 135 st. 1 i 2);
- 62) dnevni odmor staničnog osoblja između dvije uzastopne smjene traje manje od 12 časova (član 137);
- 63) smjena voznog osoblja traje duže od vremena propisanog čl. 140 i 141 ovog zakona;
- 64) dnevni odmor voznog osoblja u domicilnoj jedinici traje manje od vremena propisanog članom 142 ovog zakona;
- 65) ne obezbijedi uslove u vezi radnog vremena voznog osoblja koje učestvuje u inetroperabilnom prekograničnom saobraćaju (člana 143 stav 3);
- 66) ne donese akt iz člana 145 stav 1 ovog zakona kojim se određuju željeznički radnici odgovorni za nadzor i kontrolu radnog vremena i odmora (član 145 stav 2);

67) u okviru svoje djelatnosti ne organizuje redovno i efikasno vršenje unutrašnje kontrole nad bezbjednošću željezničkog saobraćaja u skladu sa ovim zakonom (član 147 stav 1);

68) komisiji uskrati prava propisana članom član 149 stav 1;

69) nezavisno od Komisije ne vrši istraživanje uzroka i posljedica svih vanrednih događaja u željezničkom saobraćaju i oklosti u kojima su nastali (član 155 stav 1);

70) bez odlaganja ne obavijesti Komisiju za istraživanje o vanrednom događaju u željezničkom saobraćaju i inspektora za željeznički saobraćaj (član 155 stav 6);

71) se nađe na mjestu vanrednog događaja, u kojem ima povrijeđenih ili poginulih lica, a odmah po saznanju za vanredni događaj ne preduzme mjere za spašavanje i pružanje pomoći povrijeđenim licima (član 156 stav 1);

72) po saznanju za vanredni događaj bez odlaganja ne obavijesti najbližu zdravstvenu ustanovu, policiju, Komisiju za istraživanje, inspektora i po potrebi vatrogasnu jedinicu (član 156 stav 3);

73) na željezničkoj pruzi, ispred putnog prelaza, nijesu postavljeni propisani signalni znaci za obavještavanje voznog osoblja o približavanju voza putnom prelazu i obavezi davanja propisanih zvučnih signala sa vučnog vozila (član 158 stav 3);

74) 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 159 stav 4);

75) 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 159 stav 7);

76) 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 161 stav 1);

77) uslove i način obavljanja prevoza na industrijskoj, odnosno lučkoj željeznici utvrdi aktom vlasnika industrijske, odnosno lučke željeznice, a bez prethodno pribavljene saglasnosti Agencije (član 169 stav 1);

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. 38), 39), 53), 54), 60), 74), 75) ovog člana i člana 151 stav 1 ovog zakona kazniće se fizičko lice novčanom kaznom od 300 eura do 1.000 eura.

Član 175

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 provjeri podsistema (član 25 stav 7);

2) ne obezbijedi ispitivanje vozila na mreži u roku od 30 dana od dana podnošenja zahtjeva i sačini izvještaj o sprovođenju ispitivanja, koji dostavlja Agenciji (član 35 stav 7);

3) ne dostavi Agenciji godišnji izvještaj o bezbjednosti najkasnije do 30. juna tekuće za prethodnu godinu (član 55 stav 3);

4) ne odredi 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 84 stav 1);

5) 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 88 stav 3);

6) upravljaču ne dostave podatke koji se odnose na poslove željezničkih radnika zaposlenih kod tih prevoznika kao i na objekte prostorije i prostore na staničnom području koje koriste u obavljanju poslova (član 91 stav 2);

7) ne označi željeznička vozila brojevima, slovima i drugim oznakama (član 97 stav 1);

8) ne označi vozove brojevima (član 97 stav 2);

9) voz nije opremljen aparatima sa hemijskim sredstvima za gašenje požara i priborom za prvu pomoć, smještenim na lako dostupnim mjestima (član 98 stav 1); .

10) voz za prevoz putnika nije unutra osvijetljen noću, a u tunelima u kojima vožnja traje duže od jednog minuta i danju (član 98 stav 2);

11) lice zaduženo za održavanje ne vodi posebno dosije za svako vozilo za koje je zaduženo (član 106 stav 8);

12) 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 113 stav 2);

13) bez odlaganja ne dostavi Agenciji kopiju uvjerenja o zdravstvenoj sposobnosti za rad željezničkog radnika posle obavljenog zdravstvenog pregleda (član 118 stav 2);

14) u toku upravljanja vučnim vozilom nema kod sebe sertifikat i ne pokaže ga na zahtjev ovlaštenog lica Agencije, lica za vršenje unutrašnjeg nadzora kod željezničkog prevoznika, glavnog istražitelja i inspektora za željeznički saobraćaj (član 119 stav 7);

15) mašinovođi ne izda ovjerenu kopiju sertifikata i ne vrati dokumentaciju o njegovoj obuci, kvalifikacijama, iskustvu i stručnim sposobnostima (član 123 stav 4);

16) nepreduzme potrebne mjere, uključujući vanredni zdravstveni pregled ili oduzimanje sertifikata nakon saznanja o pogoršanju zdravstvenog stanja mašinovođe kojim je njegova sposobnost za obavljanje posla dovedena u pitanje ili u slučaju ako ga ljekar obavijesti (član 124 stav 5);

17) ne obavijesti odmah Agenciju o slučajevima nesposobnosti za rad mašinovođe koji traju duže od tri mjeseca (član 124 stav 7)

18) ne vodi evidenciju o izdatim dozvolama za regulisanje željezničkog saobraćaja (član 126 stav 5);

19) željezničkog radnika ne uputi na redovni zdravstveni pregled prije isteka roka propisanog za obavljanje tog pregleda (član 129);

20) ne uputi željezničkog radnika 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 slučajevima koji mogu uticati na zdravstvenu sposobnost željezničkog radnika na vanredni zdravstveni pregled (član 130 stav 1);

21) u obrtnim jedinicama ne obezbijedi prostorije za odmor voznog osoblja (član 142 stav 4);

22) ne uredi radno vrijeme i odmor staničnog i voznog osoblja aktom iz člana 145 ovog zakona;

23) ne vode evidenciju o vanrednim događajima u željezničkom saobraćaju i o drugim pojavama od značaja za bezbjednost željezničkog saobraćaja (član 155 stav 7);

24) ne utvrdi akt o uslovima i načinu obavljanja prevoza na industrijskoj odnosno lučkoj željeznici uz prethodnu saglasnost Agencije (član 169 stav 1).

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 u slučaju nepoštovanja odredaba propisanih članom 163 stav 5 ovog zakona.

Član 176

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 88 stav 2);

2) se ne podvrgne redovnoj i vanrednoj provjeri stručne osposobljenosti (član 115 stav 3);

3) o prestanku radnog odnosa kod poslodavca bez odlaganja ne obavijesti Agencija (član 123 stav 1);

4) u toku regulisanja željezničkog saobraćaja nema kod sebe dozvolu za regulisanje željezničkog saobraćaja i ne pokaže je na zahtjev ovlaštenog lica Agencije, lica za vršenje unutrašnjeg nadzora kod upravljača, glavnog istražitelja i inspektora za željeznički saobraćaj (član 126 stav 4);

5) prije zasnivanja radnog odnosa ne obavi zdravstveni pregled (član 128 stav 1)

6) se prije raspoređivanja na druge poslove, odnosno prije upućivanja na školovanje ili stručno osposobljavanje ne obavi zdravstveni pregled (član 128 stav 2);

7) 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 133 stav 3);

8) ne nosi službeno odjelo i propisane službene oznake prilikom vršenja željezničkog saobraćaja (član 146 stav 1).

XXI. PRELAZNE I ZAVRŠNE ODREDBE

Podzakonski akti

177

Podzakonski akti za sprovođenje ovog zakona donijeće se u roku od dvije godine od dana stupanja na snagu ovog zakona.

Do donošenja propisa iz stava 1 ovog člana, primjenjivaće se podzakonski akti doneseni na osnovu Zakona o udruživanju u Zajednicu jugoslovenskih željeznica („Službeni list SFRJ“, broj 18/78) i Zakona o bezbjednosti, organizaciji i efikasnosti željezničkog prevoza („Službeni list CG“, broj 1/14), ukoliko nijesu u suprotnosti sa ovim zakonom.

Važenje dozvola i sertifikata

Član 178

Dozvole za korišćenje željezničkih vozila, djelova i opreme za željeznička vozila, uređaja, djelova i opreme za željezničku infrastrukturu, sertifikati i licence izdati do dana stupanja na snagu ovog zakona ostaju na snazi do isteka roka na koi su izdati.

Usaglašavanje poslovanja

179

Upravljač i željeznički prevoznici dužni su da usklade Sistem upravljanja bezbjednošću sa ovim Zakonom u roku od 3 mjeseca od dana stupanja na snagu ovog zakona.

Obavljanje poslova

Član 180

Do određivanja ovlašćenog tijela, poslove ovlašćenog tijela obavljaće Agencija.

Primjena

Član 181

Odredbe člana 18 stav 8, člana 22 stav 2, člana 29 stav 2, člana 33 stav 12, člana 55 stav 7 i člana 62 ovog zakona, primjenjivaće se od dana pristupanja Crne Gore Evropskoj uniji.

Započeti postupci

Član 182

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

Prestanak važenja zakona

Član 183

Danom stupanja na snagu ovog zakona prestaje da važi Zakon o bezbjednosti, organizaciji i efikasnosti željezničkog prevoza („Službeni list CG“, broj 1/14).

Stupanje na snagu

Član 184

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



IZVJEŠTAJ O SPROVEDENOJ JAVNOJ RASPRAVI o Nacrtu zakona o bezbjednosti i interoperabilnosti željeznice

Vrijeme trajanja javne rasprave: Javna rasprava je održana u periodu od 31. marta do 19. aprila 2025. godine.

Način sprovođenja javne rasprave:

Ministarstvo saobraćaja uputilo je javni poziv građanima, naučnoj i stručnoj javnosti, državnim organima, političkim subjektima, nevladinim organizacijama, međunarodnim organizacijama, medijima i svim zainteresovanim organizacijama i zajednicama da se uključe u javnu raspravu i daju svoj doprinos u razmatranju Nacrta zakona o bezbjednosti i interoperabilnosti željeznice dostavljanjem primjedbi, predloga i sugestija u elektronskom obliku na e-mail: tanja.dasic@msa.gov.me.

U okviru postupka javne rasprave organizovan je Okrugli sto, i to dana, 17.04.2025. godine u prostorijama Privredne komore Crne Gore u Podgorici.

Ovlašćeni predstavnici Ministarstva koji su učestvovali u javnoj raspravi:

- Slavica Knežević, v.d. generalne direktorice Direktorata za željeznički saobraćaj;
- Milena Milačić, načelnica Direkcije za željezničku infrastrukturu i žičare;
- Tanja Dašić, načelnica Direkcije za prevoz putnika, robe i održavanje željezničkih voznih sredstava.

Podaci o broju i strukturi učesnika u javnoj raspravi:

Okruglom stolu o Nacrtu zakona o bezbjednosti i interoperabilnosti željeznice prisustvovalo je 13 učesnika i to: 4 Ministarstva saobraćaja, 2 Uprave za željeznice, 1 AD „Montecargo“ - Podgorica, 3 „Željeznički prevoz Crne Gore“ AD - Podgorica, 1 Kombinovanog prevoza Montenegro d.o.o. Podgorica, 1 konsultant - ekspert i 1 civilnog sektora, od čega su 4 žene i 9 muškaraca.

U toku trajanja javne rasprave primjedbe, predloge i sugestije dostavili su:

1. Uprava za željeznice;
2. AD „Montecargo“ – Podgorica;
3. AD „Željeznički prevoz Crne Gore“ – Podgorica;
4. „Kombinovani prevoz Montenegro“ d.o.o. Podgorica i
5. Civilni sektor.

Dostavljene primjedbe, predlozi i sugestije, sa navedenim razlozima njihovog prihvatanja, odnosno neprihvatanja:

1. **mr Miroslav Kukavičić, diplomirani građevinski inženjer; Vidoje Petričić diplomirani mašinski inženjer; Mirsad Velju, specijalista strukovne građevine i Edin Hasanović, diplomirani elektro inženjer - Uprava za željeznice**

Primjedba/predlog/sugestija 1:

Član 5

Tačka 1) umjesto „Evropska agencija za željeznice“ treba da stoji „Agencija Evropske unije za željeznice (ERA)“ jer je to pravi naziv od 2006. godine.

Predlog se prihvata.

Primjedba/predlog/sugestija 2:

Član 6

Poslije stava (2) 2) željeznički sistem za velike brzine dodati:

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

Željezničkih sistem za velike brzine je sistem koji obuhvata:

- 1) željezničke pruge izgrađene i opremljene za brzine od 250 km/h ili veće;
- 2) željezničke pruge rekonstruisane i opremljene za brzine od 200 km/h;
- 3) željezničke pruge rekonstruisane i opremljene za velike brzine na kojima je brzina prilagođena topografskim, reljefnim ili urbanističkim ograničenjima, željezničke pruge koje spajaju mreže željezničkog sistema velikih brzina i konvencionalne mreže, željezničke pruge na području željezničkih službenih mjesta, priključne željezničke pruge za terminale i depoe na kojima vozovi za velike brzine saobraćaju brzinama konvencionalnih vozova."

Predlog se prihvata.

Primjedba/predlog/sugestija 3:

Član 7

- stav 7) poslije riječi „čvorišta za prevoz putnika" dodati „(stanice u kojem se ukrštaju više željezničkih pruga za prevoz putnika)";
- stav 8) poslije riječi „čvorišta za prevoz robe" dodati „(stanice u kojima se ukrštaju više željezničkih pruga za prevoz robe)";
- Stav 9) riječ „elementi " zamijeniti sa „pruge".

Predlog se prihvata.

Primjedba/predlog/sugestija 4:

Član 10 u stavu 1 poslije riječi posljednje riječi „zahtjeve" dodati „interoperabilnosti".

Predlog se prihvata.

Primjedba/predlog/sugestija 5:

Član 12 u tački 4) u stavu c) tehnička usklađenost, alineja 2, u drugom redu brisati „po željezničkom sistemu".

Predlog se prihvata.

Primjedba/predlog/sugestija 6:

Član 18 u stavu (11) broj „9", zamijeniti brojem „ 10".

Predlog se prihvata.

Primjedba/predlog/sugestija 7:

Član 21 u stavu (8) „Rješenje o preduzetim mjerama" nije jasno o kojem je rješenju riječ. Da li se misli o izdatom sertifikatu? Isto se odnosi na stav (10) i (11).

Predlog se prihvata.

Primjedba/predlog/sugestija 8:

Član 23

Tekst:

„(2) Ne može se zabranjivati, ograničavati ili ometati izgradnja, puštanje u rad i eksploatacija strukturnih podsistema koji čine dio željezničkog sistema i ispunjavaju osnovne zahtjeve, a posebno se ne može zahtijevati ponovno obavljanje provjera koje su već izvršene:

1) u okviru postupka za sticanje deklaracije o provjeri;
2) u državama članicama Evropske unije ili državama ugovornicama OTIF, radi usklađenosti sa identičnim zahtjevima u identičnim radnim uslovima.
(3) Dodatne provjere strukturnih podsistema i njegovih elemenata mogu se zahtijevati samo kada Agencija za željeznice, pregledom dokumentacije u postupku izdavanja dozvole za korišćenje, utvrdi da strukturni podsistem ne ispunjava u cjelini osnovne zahtjeve i druge zahtjeve utvrđene ovim zakonom“,
identičan je sa tekstom u **članu 22**, pa ga je potrebno brisati.

Predlog se prihvata.

Primjedba/predlog/sugestija 9:

Član 24 u stavu (5) u drugom redu tekst „koja obuhvata obim njegovih aktivnosti“ nerazumljiv; u stavu (16) riječ „postrojenjima za prefabrikaciju“ nejasan pojam.

Predlog se prihvata.

Primjedba/predlog/sugestija 10:

Član 25 stav (3) , alineja 4) tekst „ukoliko nacionalni propisi određuju postojeće sisteme, sa ciljem ograničenim za ocjenjivanje tehničke usklađenosti vozila sa mrežom;“ nije razumljivo napisan.

Predlog se prihvata.

Primjedba/predlog/sugestija 11:

Član 31 stav (35) tekst „ od 84 mjeseca“, preispitati da li je greška u postavljenom roku?

Predlog se prihvata.

Primjedba/predlog/sugestija 12:

Član 50 u stavu (1) riječi „ SA1 i SA2“ zamijeniti „ CA1 i CA2“

Predlog se prihvata.

Primjedba/predlog/sugestija 13:

Član 53

U alineji 1) ponavlja se tekst iz stava(1)

Predlog se prihvata.

Primjedba/predlog/sugestija 14:

Član 71 i član 75

Razmotriti da li je potrebno, nakon oduzimanja predmetnih sertifikata za prevoznika i upravljača infrastrukture dati mogućnost da se ponovo nakon određenog roka i ispunjenja zahtijevanih uslova izdaju sertifikati privrednim društvima.

Predlog se prihvata.

Primjedba/predlog/sugestija 15:

Član 77

Tekst: „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“;
treba da glasi:

„2) poluprečnik krivine na otvorenoj pruzi iznosi najmanje 300 m, a na glavnom prolaznom kolosjeku u željezničkoj stanici na postojećim prugama najmanje 300 m, a na novo projektovanim prugama 500 m; spoljna šina, zavisno od veličine poluprečnika krivine i dozvoljene brzine, mora biti nadvišena, ali ne više od 160 mm“;

Razlog:

- U našim stanicama: Mijatovo Kolo, Kos, Trebešica radijus je 300 m, a u Trebaljevu, Lutovu, Kolašinu, Sutomoru kao i u Mijatovom Kolu i Kosu 400 m;
- Pravilnik o tehničkim specifikacijama o interoperabilnosti propisuje projektovano nadvišenje od 160 mm za pruge za mješoviti saobraćaj kakve su i naše pruge
- Tekst „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.

treba da glasi:

„8) dozvoljena masa na magistralnim i regionalnim prugama iznosi najmanje 22,5 t po osovini i 8,0 t po dužnom metru, a na lokalnim, industrijskim, lučkim i manipulativnim prugama 18,0 t po osovini i 6,4 t po dužnom metru“.

Predlog se prihvata.

Primjedba/predlog/sugestija 16:

Član 80

- Promijeniti naslov i promijeniti tekst u članu tako da glasi:
„Gradnja u infrastrukturnom i zaštitnom pružnom pojasu“

Član 80

U zaštitnom pružnom pojasu dozvoljeno je, u skladu sa opštim i posebnim uslovima, graditi objekte ukoliko su predviđeni planskom dokumentacijom, postavljati vodovode, električne i telekomunikacione vazdušne i podzemne vodove, postrojenja, opremu i druge instalacije i uređaje, kao i saditi drveće i nasade koji ne predstavljaju željezničku infrastrukturu i infrastrukturne podsisteme, pod uslovom da se njihovom gradnjom, postavljanjem, izvođenjem ili korišćenjem i sadnjom ne ugrožava bezbjednost željezničkog saobraćaja i ne ometa odvijanje i razvoj željezničkog saobraćaja.

Posebni uslovi za građenje i odobrenje glavnih projekata za građenje u zaštitnom pružnom i infrastrukturnom pojasu, u skladu sa pravilnikom iz stava 5 ovoga člana i propisima kojima se uređuje područje prostornog uređenja i građenja, daju se na osnovu saglasnosti Agencije (ili Ministarstva?), koja se izdaje na osnovu prethodnog mišljenja upravljača infrastrukture.

Posebni uslovi iz stava 2 ovog člana određuju se za svaki slučaj posebno, zavisno o tome radi li se o otvorenoj pruzi, stanici, naseljenom mjestu, tunelu, nasipu, usjeku i slično, kao i zavisno o visini objekta koji se gradi, o udaljenosti od željezničke pruge i o namjeni objekta uzimajući u obzir standarde, tehničke uslove koji ti objekti moraju zadovoljavati, kao i druge mjere propisane za njihovu gradnju.

Posebni uslovi iz stava 3 ovoga člana određuju se i za građenje u planiranom koridoru željezničke pruge i zaštitnom pružnom pojasu planirane željezničke pruge, koji su unešeni u prostorne planove.

Opšte uslove za građenje iz stava 1 i 2 ovoga člana u zaštitnom pružnom i infrastrukturnom pojasu propisuje Ministarstvo uz saglasnost ministarstva nadležnog za zaštitu prostora i građenja.

Predlog se prihvata.

Primjedba/predlog/sugestija 17:

Član 85

- U stavu 3 riječ „Ministarstvo“ zamijeniti sa riječ „Agencija“, jer je za ostale strukturne podsisteme u članovima 86,88,89,90,91,92 i 93 tako napisano.

Predlog se prihvata.

Primjedba/predlog/sugestija 18:

Član 117

- U stavu (5) je navedeno „Za polaganje ispita iz stava 3 ovog člana ispitivače imenuju:
1) Agencija, za izdavanje licence za upravljanje vučnim vozilom”
- S obzirom da se poziva na stav 3 koji se odnosi na stručno osposobljavanje, a ne stručni ispit da li Agencija treba da imenuje Komisiju za polaganje ispita za stručno osposobljavanje ako se stručno osposobljavanje vrši u centru za stručno osposobljavanje koji bi trebao da ima licencirano osoblje za sprovođenje stručnog osposobljavanja i samim tim i za ocjenjivanje znanja?
- U stavu (8) brisati „iz člana 106 ovog zakona”, zamijeniti sa „iz člana 122 ovog zakona”
- U stavu (9) „iz člana 98 ovog zakona” zamijeniti sa „iz člana 115 ovog zakona”.

Predlog se prihvata.

Primjedba/predlog/sugestija 19:

Član 118

- Da li je potrebno u ovom članu definisati i pojam poučavanja, (kontinuirano godišnje obučavanje kao poseban vid stručnog usavršavanja) u cilju održavanje nivoa stečenih znanja i vještina (kompetencija) svih izvršnih radnika, kao osnov donošenja podzakonskog akta, Pravilnika o programu stručnog osposobljavanja željezničkih radnika i uslovima i načinu obavljanja stručnog ispita.

Predlog se prihvata.

Primjedba/predlog/sugestija 20:

Član 121

- U stavu (2) riječi „Organu uprave” zamijeniti sa „Agenciji”

Predlog se prihvata.

Primjedba/predlog/sugestija 21:

Član 125

- stav (8) „ Sadržaj i način vođenja registra iz stava 1 ovog člana i člana 125 ovog zakona propisuje Agencija”, treba da glasi:
„Sadržaj i način vođenja registra iz stava 1 ovog člana i registra licenci iz člana 124 ovog zakona propisuje Agencija”.

Predlog se prihvata.

Primjedba/predlog/sugestija 22:

Član 126

- U stavu (1) „U slučaju prestanka radnog odnosa mašinovođe kod poslodavca, mašinovođa je dužan da bez odlaganja obavijesti Agenciju o prestanku radnog odnosa“, prije riječi: „mašinovođa” dodati „poslodavac i”
- U stavu (5) brisati „se”
- U stavu (6) „U slučaju dobrovoljnog prestanka radnog odnosa mašinovođe kod poslodavca koji ga je stručno osposobio, novi poslodavac dogovoriće se sa poslodavcem koji ga je osposobio o naknadi troškova za stručno osposobljavanje mašinovođe”. Kako ovo praktično ostvariti? Zar se ovo ne rješava nekim ugovorom o radu? Zar nije bolje izbrisati kompletan stav?

Predlog se ne prihvata.

Obrazloženje: Kroz usaglašavanje teksta Zakona, predlog će se dodatno razmotriti.

Primjedba/predlog/sugestija 23:

Član 129

- U stavu 1 tačka 4) poslije riječi „otpravnika vozova" dodati „saobraćajnog dispečera"

Predlog se ne prihvata.

Obrazloženje: Nakon razmatranja primjedbe, utvrđeno je da ista nije relevantna.

Primjedba/predlog/sugestija 24:

Član 131

- U stavu 3 riječ „sposoban" zamijeniti sa riječi „sposobno"

Predlog se prihvata.

Primjedba/predlog/sugestija 25:

Član 143

- U stavu 1 broj „126" zamijeniti sa „144"

Predlog se prihvata.

Primjedba/predlog/sugestija 26:

Član 146

- Stav 8) je višak, a tekst od stava 3 do kraja ovog člana preformulisati tekst tako da glasi:
„Željeznički prevoznik za vozno osoblje koje redovno učestvuje u interoperabilnom prekograničnom saobraćaju mora obezbijediti:

1) dnevni odmor voznog osoblja u domicilnoj jedinici, koji 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) odgovarajući smještaj u obrtnoj jedinici kada koristi dnevni odmor;

3) skraćeni dnevni odmor, koji se ne može odrediti između dva dnevna odmora u obrtnoj jedinici;

4) dnevni odmor voznog osoblja u obrtnoj jedinici, koji iznosi najmanje osam neprekidnih časova u toku 24-časovnog perioda;

5) dnevni odmor u domicilnoj jedinici, koji se mora omogućiti poslije dnevnog odmora u obrtnoj jedinici;

6) odmor u toku dnevnog rada od najmanje 45 minuta, ako služba mašinovođe traje duže od osam časova; 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;

7) korišćenje dijela odmora u toku službe iz tačke 6 ovog stava mora se omogućiti između trećeg i šestog radnog časa;

8) ako je vučno vozilo posjednuto i vozopratnim osobljem, željeznički prevoznik utvrđuje korišćenje odmora u toku dnevne službe u skladu sa zakonom kojim se uređuje rad;

9) neprekinuti nedjeljni odmor u trajanju od najmanje 24 časa i 12-časovni dnevni odmor iz tačke 3 ovog stava, u toku sedmodnevnog perioda;

10) vrijeme upravljanja vučnim vozilom, koje ne smije preći devet časova u dnevnoj službi, odnosno osam časova u noćnoj službi između dva dnevna odmora;

11) vrijeme upravljanja vučnim vozilom, koje ne smije preći 80 časova u toku perioda od dvije nedjelje.

Predlog se prihvata.

Primjedba/predlog/sugestija 27:

Član 151

- Stav (1) „Istragu poslije ozbiljnih nesreća na željezničkom sistemu radi unapređivanja bezbjednosti na željeznici i prevencije nesreća sprovodi Komisija za istraživanje vanrednih događaja (u dalje tekstu skraćeno Komisija za istraživanje)”
- treba da glasi:
„Istragu poslije ozbiljnih nesreća na željezničkom sistemu radi unapređivanja bezbjednosti na željeznici i prevencije nesreća sprovodi nacionalna Komisija za istraživanje vanrednih događaja (u dalje tekstu skraćeno Komisija za istraživanje), koja predstavlja nezavisni državni organ“.
- Razlog:
Često se poistovjećuje sa Komisijom za istraživanje vanrednih događaja koje formiraju željeznička privredna društva.
- U stavu (4) i (5) riječi „Istražno tijelo" zamijeniti sa Komisija za istraživanje, a u stavu (4) riječ „sposobno" sa riječi „sposobna”.

Predlog se prihvata.

Primjedba/predlog/sugestija 28:

Član 158

- U stavu (6) „Upravljač i željeznički prevoznici dužni su da bez odlaganja obavijeste Komisiju za istraživanje o nesreći i nezgodi u željezničkom saobraćaju”,
treba da glasi:

"Upravljač i željeznički prevoznici dužni su da bez odlaganja obavijeste Inspektora za željeznički saobraćaj i Komisiju za istraživanje o nesreći i nezgodi u željezničkom saobraćaju“.

Predlog se prihvata.

Primjedba/predlog/sugestija 29:

Član 159

- Stav (6) „ Upravljač, odnosno željeznički prevoznik određuju poslove iz stava 5 ovog člana"

treba da glasi:

„Upravljač, odnosno željeznički prevoznik određuju radna mjesta željezničkih radnika koja moraju biti osposobljena za pružanje prve pomoći licima povrijeđenim u vanrednom događaju"

Predlog se prihvata.

Primjedba/predlog/sugestija 30:

Član 162

- Stav 4 „Kontaktni provodnik iznad putnog prelaza 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“ .

Preformulisati tako da glasi:

„Kontaktni provodnik iznad putnog prelaza 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, za ograničenje visine vozila i tereta na njemu, 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“.

- U stavu 5 poslije riječi „upravljač" dodati „željezničke infrastrukture"

- U stavu 7 tekst „ 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"

preformulisati tako da glasi:

„ Na propisanoj udaljenosti od zaštitnih kapija sa jedne i druge strane putnog prelaza moraju se postaviti odgovarajući znaci zabrane saobraćaja za drumska vozila sa naznakom visine zaštitne kapije zbog ograničenja visine vozila i tereta na njemu radi bezbjednog odvijanja drumskog saobraćaja preko putnog prelaza".

- U stavu 9 u trećem redu brisati dio teksta „ zaštitne kapije i ” jer to nije potrebno;

Predlog se prihvata.

Primjedba/predlog/sugestija 31:

- Član 164 U stavu 3 u prvom redu poslije riječi „upravljач” dodati „željezničke infrastrukture"

Predlog se prihvata.

Primjedba/predlog/sugestija 32:

Član 165

- Stav 3 „Radnici iz stava 2 ovog člana dužni su da obavijeste tijelo nadležno za policijske poslove u slučaju narušavanja unutrašnjeg reda u željezničkom saobraćaju", treba da glasi:

" Radnici iz stava 2 ovog člana dužni su da obavijeste nadležni organ državne uprave za održavanje javnog reda i mira u slučaju narušavanja unutrašnjeg reda u željezničkom saobraćaju".

Predlog se prihvata.

Primjedba/predlog/sugestija 33:

Član 166

- U stavu 3 tačka 3) „glavnog istražitelja" zamijeniti sa „članove Komisije za istraživanje"

Predlog se prihvata.

Primjedba/predlog/sugestija 34:

Član 167

- U stavu 4 i 5 riječi „zaštitne naprave" zamijeniti sa riječima „zaštitne građevine"

Predlog se prihvata.

Primjedba/predlog/sugestija 35:

Član 170

- U stavu 3 treba broj „ 100" zamijeniti sa „150"

Predlog se prihvata.

Primjedba/predlog/sugestija 36:

Član 173

- Naslov „Gradska željeznica, žičara, uspinjača i ski-liftovi" može samo da bude „Gradska željeznica i žičare" jer su uspinjače i ski-liftovi su vrste žičara.

Da li je možda bolje donijeti Zakon o žičarama i podzakonske akte? Na taj način bi implementirali Uredbu EU 2016/424 o žičarama.

Predlog se prihvata.

Primjedba/predlog/sugestija 37:

Član 175, 176 i 177

- Uskladiti kaznene odredbe sa pozivima na članove Zakona
- Potrebno je normirati kaznene odredbe za prekršaje prema članu 166 Ograničavanje pristupa i kretanja i članu 167 Zabrana.

Predlog se prihvata.

2. Milan Banković, free lancer - ekspert za željeznički saobraćaj

Primjedba/predlog/sugestija 1:

Član 80 stav 2

Što se tiče gradnje u pružnom pojasu, ostavljeno je da saglasnost daje Agencija. Agencija ne bi trebalo to da radi jer Agencija je regulator a titular imovine je Ministarstvo finansija a najbliže je Ministarstvo saobraćaja i ovo nikako ne može da se poveže sa regulatornim poslovima.

Predlog se prihvata.

Primjedba/predlog/sugestija 2:

Član 158 stav 9

Sugestija se odnosi na podzakonske akte za državnu komisiju za nesreće i na to da ih izrađuje Agencija. Njih bi trebalo da radi Ministarstvo, jer u jednom od članova Nacrta zakona stoji da je Komisija između ostalog nezavisna i od nacionalnog organa za bezbjednost, pa da ne bi ispalo da organ za bezbjednost određuje pravila Komisiji.

Predlog se prihvata.

Primjedba/predlog/sugestija 3:

Agencija po prvi put da izdaje dozvole za sve strukturne podsisteme. Do sad su izdavane dozvole samo za vozila jer 2013. nisu postojali kapaciteti za druge i one su ostale u nadležnosti „Ministarstva građevine“. Trebalo bi samo navesti osnovu za podzakonski akt i podvesti je pod nadležnost Ministarstva saobraćaja i „Ministarstva građevine“, da ne bi došlo do sukoba nadležnosti pri izdavanju dozvola.

Predlog se prihvata.

3. Aleksandar Kumburović, direktor sektora za vuču vozova i tehničko – pregledne poslove AD „Željeznički prevoz Crne Gore“ – Podgorica

Primjedba/predlog/sugestija 1:

Član 145 stav 2

Odmor osoblja u obrtnoj stanici od 6 časova. Da li je moguće odmor smanjiti na 4 časa zbog vozova koji ne bi trebalo da čekaju u stanicama?

Predlog se ne prihvata.

Obrazloženje: Bilo koja izmjena normi čija bi primjena uticala na bezbjedno odvijanje saobraćaja mora biti predložena kroz procjenu rizika, koja nije urađena. Zahtjev predstavnika kompanije nije dovoljno obrazložen da bi se u ovom momentu razmatralo bilo kakvo spuštanje kriterijuma za upravljanje vozovima.

Primjedba/predlog/sugestija 2:

Član 143 stav 2 tačka 2 alineja 1

Dužina upravljanja za putničke vozove je 8 časova. Da li ovo može da se poveća na 10 časova, kako bi, zbog radova na pruzi, mogli kroz jednu smjenu da odrade voz od Bara do Bijelog Polja i nazad?

Predlog se ne prihvata.

Obrazloženje: Predlog će se dodatno razmotriti.

Primjedba/predlog/sugestija 3:

Član 122

Da li mašinovođa 'Srbijavoza' može da upravlja vozom od državne granice do Bijelog Polja i ko će da izda sertifikat na tom dijelu pruge, jer AD ŽPCG ne može da izda sertifikat za zaposlene u društvu druge države. Da li se ovo može regulisati prekograničnim sporazumom, ali je isto sporno, budući da sporazum uporište nalazi u zakonima država koje ga potpisuju?

Predlog se ne prihvata.

Obrazloženje: Zakonima se propisuju uslovi za upravljanje infrastrukturom, obavljanje prevoza u željezničkom saobraćaju, izdavanje licenci i sertifikata mašinovođama. Sva dodatna pitanja definišu se u okviru Sistema upravljanja bezbjednosti nadležnih upravljača infratsrukture.

4. Ilinka Pavićević, lice za bezbjednost - Kombinovani prevoz Montenegro d.o.o. Podgorica

Primjedba/predlog/sugestija 1:

Član 143 i 145

U navedenim članovima sugestija se odnosi na odmor osoblja i dužinu upravljanja vozovima. Ovo predstavlja problem u praksi i da li je moguće staviti neku uslovnu klauzulu u zakon jer izvršno osoblje mjesečno nema ni 100 sati rada, a njemu je fond sati mjesečno 154 sata.

Predlog se ne prihvata.

Obrazloženje: Zakon propisuje obavezne uslove i način organizovanja saobraćaja i ne može se prilagoditi trenutnom stanju i radu kompanija, posebno imajući u vidu predstojeće otvaranje željezničkog tržišta.

Primjedba/predlog/sugestija 2:

Član 116

Uvedeno je da stručno osposobljavanje može da bude u Centru za stručno osposobljavanje ili u stručnoj školi. Da li može Centar za stručno osposobljavanje da sprovede i teorijsku i praktičnu obuku i organizuje polaganje stručnog ispita, uzimajući u obzir kadrovska ograničenja?

Predlog se prihvata.

Primjedba/predlog/sugestija 3:

Član 122 stav 1 tačka 2

Stoji „položio stručni ispit o poznavanju željezničke infrastrukture”. Šta je taj stručni ispit i šta tačno podrazumijeva?

Predlog se prihvata.

Primjedba/predlog/sugestija 4:

Član 122 stav 9

Sertifikat izdat u drugoj državi, priznaje se u Crnoj Gori na osnovu potvrđenih međunarodnih ugovora, a prethodno je napisano da sertifikat pri prestanku rada mašinovođa kod prevoznika prestaje da važi. Kako može biti priznat u drugoj državi ako prestaje da važi? Sertifikat je dokument prevoznika, npr. sertifikat za mašinovođu Montecarga ne važi kod Kombinovanog prevoza te da je potrebno pojasniti procedure vezane za način izdavanja sertifikata.

Predlog se prihvata.

Primjedba/predlog/sugestija 5:

Član 117 stvav 1

Stručno osposobljavanje mašinovođa vrši se u Centru za stručno osposobljavanje. Izostavljena je mogućnost da se isto obavlja i u stručnim školama, kao što je prethodno navedeno u jednom od članova.

Predlog se prihvata.

Primjedba/predlog/sugestija 6:

Potrebno je preimenovati dozvolu za upravljanje vozilom i dodatnu dozvolu u licencu, odnosno sertifikat.

Predlog se prihvata.

5. Edis Mustajbašić, rukovodilac transportne službe - AD Montecargo Podgorica

Primjedba/predlog/sugestija 1:

Član 119 stav 2

Da li se može spustiti kriterijum sa 21 na 18 godina, budući da su teretni vozovi međunarodnog karaktera?

Predlog se ne prihvata.

Obrazloženje: U toku rasprave, predstavnik kompanije je odustao od zahtjeva/primjedbe.

Tokom saradnje sa nadležnim Sekretarijatom izvršiće se pravno - tehničko i terminološko usklađivanje nacrtu Zakona o bezbjednosti interoperabilnosti željeznice.

Mjesto i datum sačinjavanja izvještaja:

Broj: 02-344/25-2001/2

Podgorica, 30.04.2025. godine

Naziv organizacione jedinice Ministarstva koja je odgovorna za pripremu Nacrta zakona: Direktorat za željeznički saobraćaj

DRŽAVNA SEKRETARKA

