



Ministarstvo
finansija

Adresa: Ul. Stanka Dragojevića br. 2
81000 Podgorica Crna Gora
www.mif.gov.me

Br: 05-02-430/25-31360/2

Podgorica, 22.09.2025. godine

Za: MINISTARSTVO SAOBRAĆAJA, Rimski trg 46, Podgorica

gospođi, Maji Vukićević, ministarki

Predmet: Mišljenje na Predlog zakona o bezbjednosti i interoperabilnosti željeznice

Veza: Vaš akt br. 02-344/25-4261/3 od 12.06.2025 i dopuna 02-344/25-4261/19 od 09.09.2025. godine

Poštovana gospođo Vukićević,

Povodom *Predloga zakona o bezbjednosti i interoperabilnosti željeznice*, Ministarstvo finansija daje sledeće:

MIŠLJENJE

Predlog zakona će imati direktan uticaj na sve kompanije željezničkog sistema - upravljača infrastrukture, željezničke prevoznike, korisnike željezničke infrastrukture, korisnike lučke željezničke infrastrukture. Indirektni efekti primjene zakona ogledaju se u unapređenju funkcionisanja i organizaciji željezničkog sistema, pojačanoj kontroli primjene propisa iz oblasti bezbjednosti i interoperabilnosti željeznice što bi trebalo da ima pozitivne efekte na cjelokupan ekonomski razvoj i funkcionisanje željezničkog sistema.

U Izveštaju o analizi uticaja propisa navodi se da primjena zakona neće znatno doprinijeti uvećanju troškova poslovanja željezničkih privrednih društava, a trošak će se odnositi na izdavanje sertifikata u smislu da postoji mogućnost uvećanja trenutnih visina naknada za izdavanje dozvola i sertifikata za vozna sredstva i željezničke kompanije, koje svakako neće odstupati od visine naknada u zemljama u regionu.

Uvažavajući da Ministarstvo saobraćaja predlaže propis u cilju uspostavljanja efikasnog, bezbjednog, interoperabilnog i konkurentnog željezničkog sistema u skladu sa zakonodavstvom i politikama Evropske unije, nemamo primjedbi, uz napomenu da je prilikom definisanja iznosa svih naknada potrebno uvažiti najbolju međunarodnu praksu, kao i uporedive iznose naknada u zemljama regiona, te iste definisati na nivou nižem od regionalnog prosjeka.

Na osnovu uvida u dostavljeni tekst i Izveštaj o analizi uticaja propisa u dijelu procjene fiskalnog uticaja, utvrđeno je da za implementaciju ovog propisa nije potrebno obezbjeđenje dodatnih finansijskih sredstava iz Budžeta Crne Gore.

Članom 151, između ostalog, definisano je da članovi Komisije za istraživanje vanrednih događaja imaju pravo na nadoknadu za svoj rad i da se sredstva za rad Komisije obezbjeđuju iz Budžeta Crne Gore.

Kako je navedeno, neusvajanje ovog propisa onemogućilo bi primjenu novog Zakona o željeznici („Službeni list Crne Gore“ br. 89/25) koji će početi sa primjenom 01.01.2026. godine. Članom 121 pomenutog Zakona o željeznici definisano je da do početka ostvarivanja sopstvenih prihoda Agenciji će se obezbijediti sredstva za rad iz Budžeta Crne Gore, u vidu novčane pozajmice. Agencija je dužna da pozajmljena sredstva iz stava 1 ovog člana vrati na način i u rokovima utvrđenim ugovorom o zajmu zaključenim sa organom državne uprave nadležnim za poslove finansija. Podsjećamo da je Ministarstvo finansija dalo Mišljenje br. 05-02-11-040/24-5594/4 od 06.11.2024. godine na Predlog zakona o željeznici kojim ukazuje da će predmet pozajmice biti predmet posebnog razmatranja kroz razmatranje finansijskog plana i programa rada Agencije, kao i kroz razmatranje perioda, iznosa i uslova pozajmice.

Shodno navedenom, Ministarstvo finansija sa aspekta budžeta u načelu nema primjedbi na Predlog zakona o bezbjednosti i interoperabilnosti željeznice.

S poštovanjem,



IZVJEŠTAJ O SPROVEDENOJ ANALIZI PROCJENE UTICAJA PROPISA

PREDLAGAČ PROPISA

MINISTARSTVO SAOBRAĆAJA

NAZIV PROPISA

ZAKON O BEZBJEDNOSTI I INTEROPERABILNOSTI
ŽELJEZNICE

1. Definisanje problema

- Koje probleme treba da riješi predloženi akt?
- Koji su uzroci problema?
- Koje su posljedice problema?
- Koji su subjekti oštećeni, na koji način i u kojoj mjeri?
- Kako bi problem evoluirao bez promjene propisa ("status quo" opcija)?

Pravni okvir u oblasti željezničkog saobraćaja u Crnoj Gori je usklađen sa III paketom propisa Evropske unije iz oblasti bezbjednosti i interoperabilnosti željeznice, koji je bio na snazi do 2016. godine, kada je objavljen IV paket propisa. U cilju usaglašavanja sa novim paketom, a što je uslov za zatvaranje PP 14- Saobraćajna politika, pripremljen je nacrt novog Zakona o bezbjednosti i interoperabilnosti željeznice.

Nacrtom Zakona o bezbjednosti i interoperabilnosti željeznice predložena su rješenja koja doprinose ispunjavanju završnih mjerila za Pregovaračko poglavlje 14.

Klaster 4 (zelena agenda i održiva povezanost) obuhvata poglavlja o saobraćajnoj politici, energetici, transevropskim mrežama, kao i životnoj sredini i klimatskim promjenama i ima značajne veze sa Programom ekonomskih reformi Crne Gore, Ekonomskim i investicionim planom Komisije i Zelenom agendom za Zapadni Balkan. Sva četiri poglavlja su otvorena, sa završnim mjerilima koja ostaju da se ispune u svakom poglavlju. Za PP 14, napredak Crne Gore sada treba da se fokusira na usklađivanje zakonodavstva sa IV paketom EU propisa za oblast željeznice, kako bi se osiguralo potpuno otvoreno tržište za putničke i teretne usluge, interoperabilnost željezničke mreže i primjena jednakih standarda kako na realizaciji infrastrukturnih projekata, tako i u implementaciji zahtjeva za bezbjednost koji se odnose na zaposlene u željezničkom sistemu, organizaciju i način rada željezničkih kompanija i

U oblasti željezničkog saobraćaja, usvojen je novi Zakon o željeznici čime je obezbijeđena operativna nezavisnost i obaveza za odgovarajuće kadrovsko popunjenje željezničkog regulatornog tijela i organa za bezbjednost željeznice. Treba uzeti u obzir i druge zahtjeve, kao što je uvođenje višegodišnjih ugovora o održavanju željezničke infrastrukture, zasnovanih na učinku, efektivnoj kontroli troškova, regulatornom nadzoru i planovima za održivu i racionalizovanu rehabilitaciju željezničke infrastrukture.

Paralelno sa ovim Zakonom, neophodno je usvojiti i Zakon o bezbjednosti i interoperabilnosti željeznice, zbog predviđenog ukidanja Uprave za željeznice i formiranja Agencije za željeznice, koja će preuzeti dio poslova od Uprave, a koji su propisani važećim Zakonom o bezbjednosti, organizaciji i efikasnosti željezničkog prevoza. Upravo je riječ o poslovima iz oblasti bezbjednosti, licenciranja željezničkih radnika, kontrole primjene Sistema upravljanja bezbjednošću.

Primjena novog Zakona o željeznici je odložena do 1. januara 2026. godine, upravo iz razloga usvajanja i novog Zakona o bezbjednosti i interoperabilnosti željeznice. U slučaju da ostane na snazi važeći Zakon o bezbjednosti, organizaciji i efikasnosti željezničkog prevoza, doći ćemo u situaciju da ukidanjem Uprave za željeznice i osnivanjem Agencije za željeznice, nemamo jasno propisanu nadležnost i kontrolu nad sprovođenjem propisa, čime bi se dovela u pitanje organizacija željezničkog saobraćaja, sa posebnim akcentom na bezbjednost.

Nacrtom Zakona o bezbjednosti i interoperabilnosti željeznice predložena su rješenja koja doprinose ispunjavanju završnih mjerila za PP 14 u smislu usklađivanja nacionalnog zakonodavstva sa Direktivom (EU) 2016/797 o interoperabilnosti željezničkog sistema u okviru Evropske unije, Direktivom (EU) 2016/798 o bezbjednosti na željeznici, Direktivom 2007/59/EC o sertifikaciji mašinovođa koji upravljaju lokomotivama i vozovima na željezničkom sistemu u Uniji, Uredbom (EU) 2016/424 o žičarama i

Delegiranom uredbom Komisije (EU) 2018/762 kojom se uspostavljaju zajedničke metode bezbjednosti o zahtjevima sistema upravljanja bezbjednošću.

Neusvajanje ovog propisa onemogućilo bi primjenu novog Zakona o željeznici. S obzirom na stratešku opredijeljenost Države u pogledu pristupanja EU, postizanje potpune usklađenosti sa EU propisima u oblasti željezničkog saobraćaja predstavlja važan korak i zadržavanje statusa quo, odnosno nedonošenje ovog propisa u tom smislu nije prihvatljiva opcija, jer osim na funkcionisanje željezničkog sistema nanosi štetu i samom procesu pregovora za pristupanje EU.

„Status quo“ u ovom slučaju bi značio i nemogućnost zatvaranja Pregovaračkog poglavlja 14, jer se i jedan dio mjerila za zatvaranje istog odnosi na osiguravanje nezavisnosti regulatornog organa i nacionalnog organa za bezbjednost u željeznici.

2. Ciljevi

- **Koji ciljevi se postižu predloženim propisom?**
- **Navesti usklađenost ovih ciljeva sa postojećim strategijama ili programima Vlade, ako je primjenljivo.**

Opšti cilj: Uspostavljanje efikasnog, bezbjednog, interoperabilnog i konkurentnog željezničkog sistema u Crnoj Gori, u skladu sa zakonodavstvom i politikama Evropske unije.

Specifični ciljevi:

Usklađivanje zakonodavstva Crne Gore sa Direktivom (EU) 2016/798 o bezbjednosti željeznice i Direktivom (EU) 2016/797 o interoperabilnosti željezničkog sistema: jačanje institucionalnog okvira, uključujući jačanje nezavisnosti i kapaciteta nacionalnog tijela za bezbjednost; unaprjeđenje procesa izdavanja dozvola i sertifikata za željezničke operatere; povećanje nivoa bezbjednosti, kroz definisanje jasnih odgovornosti svih aktera u sistemu.

U predloženi Zakon o bezbjednosti i interoperabilnosti željeznice transponovane su: Direktiva (EU) 2016/797 o interoperabilnosti željezničkog sistema u okviru Evropske unije, Direktiva (EU) 2016/798 o bezbjednosti na željeznici, Direktiva 2007/59/EC o sertifikaciji mašinovođa koji upravljaju lokomotivama i vozovima na željezničkom sistemu u Uniji, Uredbom (EU) 2016/424 o žičarama i Delegirana uredba Komisije (EU) 2018/762 kojom se uspostavljaju zajedničke metode bezbjednosti o zahtjevima sistema upravljanja bezbjednošću s ciljem usaglašavanja nacionalnog zakonodavstva sa propisima EU, ispunjenjem zahtjeva iz mjerila za zatvaranje PP 14 i konačno usaglašavanja važećeg Zakona sa izmjenama predviđenim Zakonom o željeznici, čijom primjenom će se pojedini poslovi Uprave za željeznice prenijeti u Agenciju za željeznice.

Usvajanjem Zakona o bezbjednosti i interoperabilnosti željeznice postižu se svi proklamovani ciljevi Vlade iz oblasti programa rada Vlade, Programa pristupanja Crne Gore EU, kao i svim objavljenim strategijama koje su relevantne za željeznički saobraćaj (Strategija razvoja željeznice 2017-2027, Strategija razvoja saobraćaja 2019-2035).

3. Opcije - Koje su moguće opcije za ispunjavanje ciljeva i rješavanje problema? (uvijek treba razmatrati „status quo“ opciju i preporučljivo je uključiti i neregulatornu opciju, osim ako postoji obaveza donošenja predloženog propisa).

- **Obrazložiti preferiranu opciju?**

Kako je navedeno pod tačkom 1. ovim propisom se postiže ključno usklađivanje nacionalnog zakonodavstva sa propisima EU u oblasti uključivanja Crne Gore u jedinstveno željezničko tržište Evrope, tako da opcija „statusa quo“ i nedonošenje propisa nije razmatrano, jer bi predstavljalo korak unazad u sprovođenju reformi željezničkog sistema.

Preferirana opcija podrazumijeva sveobuhvatno normiranje oblasti bezbjednosti i interoperabilnosti željezničkog sistema kroz donošenje novog zakona koji će u potpunosti implementirati relevantne EU propise. Razlozi za izbor preferirane opcije su: potpuno usklađivanje sa zahtjevima četvrtog željezničkog paketa EU: unaprjeđenje institucionalnog okvira i povećanje nezavisnosti nacionalnih tijela, omogućavanje šireg pristupa tržištu i obavljanje poslova.

o upravljanju bezbjednošću i tehničkom interoperabilnošću; povećanje pravne sigurnosti za sve učesnike u sektoru i konačno bolji pristup fondovima EU za infrastrukturne projekte i jačanje regionalne povezanosti.

Zaključak:

Donošenje novog zakona je jedina opcija koja omogućava potpuno rješavanje postojećih problema, usklađivanje sa EU propisima, jačanje bezbjednosti, otvaranje tržišta i unapređenje institucionalnog okvira. Ova opcija je najefikasnija, najodrživija i strateški najracionalnija.

4. Analiza uticaja

- Na koga će i kako će najvjerovatnije uticati rješenja u propisu - nabrojati pozitivne i negativne uticaje, direktne i indirektne.
- Koje troškove će primjena propisa izazvati građanima i privredi (naročito malim i srednjim preduzećima).
- Da li pozitivne posljedice donošenja propisa opravdavaju troškove koje će on stvoriti.
- Da li se propisom podržava stvaranje novih privrednih subjekata na tržištu i tržišna konkurencija.
- Uključiti procjenu administrativnih opterećenja i biznis barijera.

Odredbe novog Zakona o bezbjednosti i interoperabilnosti željeznice će imati direktan uticaj na sve kompanije željezničkog sistema – upravljača infrastrukture, željezničke prevoznike, korisnike željezničke infrastrukture, korisnike lučke željezničke infrastrukture. Indirektan uticaj primjene zakona ogleda se u boljem funkcionisanju i organizaciji željezničkog sistema, pojačanoj kontroli primjene propisa iz oblasti bezbjednosti i interoperabilnosti željeznice što treba da ima pozitivne efekte na cjelokupan ekonomski razvoj i funkcionisanje željezničkog sistema.

Iz primjene Zakona ne proizilaze dodatni troškovi za građane i privredu, naprotiv, zakonska rješenja podstiču veću efikasnost i transparentnost u poslovanju privrednih subjekata na željeznici. Višegodišnja primjena ovakvih propisa u EU pokazala je samo benefite i veliki upliv privatnog kapitala na željeznici, najviše u dijelu prevoza roba i izgradnje robnih terminala koji će pospješiti kontejnerski prevoz željeznicom. Primjena ovog Zakona neće znatno doprinijeti uvećanju troškova poslovanja željezničkih privrednih društava, a trošak će se odnositi na izdavanje sertifikata u smislu da postoji mogućnost uvećanja trenutnih visina naknada za izdavanje dozvola i sertifikata za vozna sredstva i željezničke kompanije, koje svakako neće odstupati od visine naknada u zemljama regiona.

Novi troškovi poslovanja željezničkih privrednih društava

Primjenom novog Zakona o bezbjednosti i interoperabilnosti željeznice predviđeni su sljedeći novi troškovi za privredna društva, koji nastaju kao posljedica uvođenja i preciznijeg regulisanja obaveza vezanih za naknade za izdavanje i obnavljanje dozvola i sertifikata, troškove tehničke verifikacije i dozvola za podsisteme, troškove za upis u registre i održavanje evidencija, obuke i sertifikaciju osoblja i troškove prilagođavanja interoperabilnim zahtjevima.

Ovi troškovi su novi u smislu formalizacije obaveza prema evropskim direktivama, ali se u praksi većina njih primjenjivala djelimično ili bez systemske kontrole. Primjenom zakona dolazi do formalizacije i proširenja obima obaveza, što stvara određene operative troškove za privredne subjekte.

Naknade za izdavanje i obnavljanje dozvola i sertifikata (čl. 69, 74, 77, 120, 122, 129)

Ove odredbe uvode sljedeće obaveze:

Sertifikati o bezbjednosti za prevoznike i infrastrukturu, sertifikati za upravljanje vučnim vozilima i za rad na regulaciji saobraćaja, licence i dozvole za radna mjesta koja do sada nisu bila predmet formalne sertifikacije (npr. lica koja upravljaju saobraćajem). Ranije ovakve naknade nisu bile propisane zakonom, već eventualno kroz interne pravilnike ili nisu uopšte postojale.

Troškovi tehničke verifikacije i dozvola za podsisteme (čl. 29–36)

Predviđa se uvođenje naknada za:

Odobrovanje pustanja u rad strukturnih podsistema (infrastruktura, energija, kontrola i signalizacija), provjeru usklađenosti sa Tehničkim specifikacijama interoperabilnosti (TSI), izdavanje dodatnih dozvola za konsčenje vozila.

Troškovi za upis u registre i održavanje evidencija (čl. 42)

Zakon propisuje vođenje posebnih registara za željeznička vozila, sertifikate i licence i infrastrukturu. Trošak se odnosi na administrativnu taksu za upis voza u registar: 200€ (postojala i ranije).

Provjera ili promjena u registru: 50€ po zahtjevu.

Troškovi obuka i sertifikacije osoblja (čl. 110, 115, 117)

Uvedene su nove obaveze za: sertifikaciju lica koja upravljaju vozovima (npr. mašinovođe), sertifikaciju lica zaduženih za održavanje teretnih kola i drugih vozila, redovne provjere stručne osposobljenosti i zdravstvene sposobnosti, sertifikaciju za specifične vrste infrastrukture i vučnih vozila. Troškovi se odnose na obuku koja se sprovodi kod ovlaštenih organizatora, polaganje ispita i dobijanje sertifikata.

Troškovi prilagođavanja interoperabilnim zahtjevima (čl. 18–22)

Ovi troškovi se odnose na nabavku novih vozila, modernizaciju infrastrukture, na novu opremu i softver za signalizaciju i komunikaciju itd.

Zakon propisuje obaveznu primjenu tehničkih standarda EU (TSI), što znači dodatne troškove testiranja i verifikacije i angažovanje imenovanih/prijavljenih tijela.

Razlog povećanja naknada za izdavanje dozvola i sertifikata, uz iznose i procenete povećanja

Povećanje naknada za izdavanje dozvola i sertifikata predviđeno je iz sledećih razloga:

Usklađivanje sa evropskim praksama i tarifama u regionu, finansijska održivost buduće Agencije, veći obim kontrole i nadzora, što zahtijeva više kapaciteta i dodatne operativne troškove Agencije, a sve u cilju omogućavanja efikasnog rada i samofinansiranja Agencije, zatim uvođenja evropskih standarda u oblasti željezničkog saobraćaja i izgradnje stručne i tehnički osposobljene institucije bez dodatnog opterećenja budžeta države.

Trenutne naknade za izdavanje licence, sertifikata i dozvola u željezničkom saobraćaju:

- 1) za licencu za prevoz u željezničkom saobraćaju 2.500,00;
- 2) za licencu za upravljanje željezničkom infrastrukturom 2.500,00;
- 3) za sertifikat o bezbjednosti za prevoz u željezničkom saobraćaju:
 - po vučnom vozilu 25,00;
 - po vučenom vozilu 10,00.
- 4) za sertifikat o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom:
 - po jednom km pružnih i staničnih kolosjeka 10,00;
 - po vučnom vozilu i vozilu za posebne namjene 25,00.
- 5) za dozvolu za tip vozila 800,00;
- 6) za dozvolu za korišćenje strukturnog podsistema željeznička vozila 500,00;
- 7) za izdavanje sertifikata licu zaduženom za održavanje teretnih kola 1.750,00;
- 8) za izdavanje sertifikata za funkcije održavanja:
 - za funkciju razvoja održavanja 800,00;
 - za funkciju upravljanja održavanjem 700,00;
 - za funkciju izvršenja održavanja 1200,00.
- 9) za izdavanje licence za upravljanje vučnim vozilom 60,00

Precizne cijene će biti propisane podzakonskim aktima Agencije, uz obavezu da ne premašuju prosjeke iz regiona.

Taksu od 200 € po vozu plaćaju željeznički prevoznici prilikom upisa vozila u Nacionalni registar željezničkih vozila, a osnov za naplatu je Zakon o administrativnim taksama ("Sl. list CG", br. 18/2019). Razlozi za moguće povećanje takse su digitalizacija, povezivanje i prilagođavanje sa ERA sistemima, pokrivanje troškova obrade, ažuriranja i kontrole dokumentacije, tehničkih unapređenja, ulaganja u IT infrastrukturu itd.

Naknade po članovima 29, 30, 31, 32, 33, 35, 36 i 42 i njihova prethodna primjena

Naknade za registraciju, odobravanje promjena, sertifikaciju i upise već postoje i sada ih preuzima Agencija. Uglavnom se ne uvode nove naknade, već se zadržavaju postojeće, ali se njihovo utvrđivanje prenosi na Agenciju.

Član 29–36 regulišu postupke odobravanja podsistema i sertifikacije činioca interoperabilnosti.

Naknade se uvode prvi put u ovom obimu (ranije nije bilo naknada za verifikaciju po TSI i nacionalnim propisima).

Član 42 – Vođenje registra željezničkih vozila- naknade već postoje po Zakonu o administrativnim

Predlog zakona predviđa realne naknade u skladu sa praksom EU i zemalja regiona, a uvode se u cilju osiguravanja finansijske održivosti Agencije i profesionalizacije sektora.

Primjena ovog propisa će usloviti dodatno opterećenje administrativnih kapaciteta buduće Agencije za željeznice, a istovremeno rasteretiti administrativne kapacitete Ministarstva saobraćaja, iz razloga što će se dio poslova iz nadležnosti Ministarstva prenijeti na Agenciju, a riječ je o objavljivanju tehničkih specifikacija interoperabilnosti za sve podsisteme na željeznici, koje sada Ministarstvo objavljuje u formi pravilnika

S obzirom na to da će Agencija kao nezavisni organ izdavati licence i sertifikate kako za ispitivače u ispitnim komisijama za polaganje stručnih ispita, tako i za željezničke radnike, očekuje se unaprijeđenje stanja u ovoj oblasti. Nakon osnicanja, očekuje se da će se Agencija priključiti mreži nacionalnih tijela za bezbjednost na regionalnom nivou, čija je Uprava za željeznice, a što pruža znatne benefite kako za zaposlene u ovom tijelu, tako i za željezničke radnike, u dijelu razmjene iskustva, otvaranja mogućnosti za dodatne obuke, mogućnosti korišćenja simulatora, kao i centara za obuku željezničkih radnika.

Očekujemo da će primjena novog Zakona o bezbjednosti i interoperabilnosti željeznice doprinijeti efikasnijem radu željezničkih kompanija, upravo u smislu primjene zahtjeva za bezbjednost i interoperabilnost željeznice, te da će doprinijeti u dijelu unaprijeđenja obuka i sprovođenja stručnih ispita željezničkih radnika, koje će kontrolisati Agencija za željeznice, kao tijelo nezavisno u odnosu na Ministarstvo i željezničkih kompanija, a u skladu sa praksom u zemljama članicama EU.

5. Procjena fiskalnog uticaja

- **Da li je potrebno obezbjeđenje finansijskih sredstava iz budžeta Crne Gore za implementaciju propisa i u kom iznosu?**
- **Da li je obezbjeđenje finansijskih sredstava jednokratno, ili tokom određenog vremenskog perioda? Obrazložiti.**
- **Da li implementacijom propisa proizilaze međunarodne finansijske obaveze? Obrazložiti.**
- **Da li su neophodna finansijska sredstva obezbijeđena u budžetu za tekuću fiskalnu godinu, odnosno da li su planirana u budžetu za narednu fiskalnu godinu?**
- **Da li je usvajanjem propisa predviđeno donošenje podzakonskih akata iz kojih će proistići finansijske obaveze?**
- **Da li će se implementacijom propisa ostvariti prihod za budžet Crne Gore?**
- **Obrazložiti metodologiju koja je korišćenja prilikom obračuna finansijskih izdataka/prihoda.**
- **Da li su postojali problemi u preciznom obračunu finansijskih izdataka/prihoda? Obrazložiti.**
- **Da li su postojale sugestije Ministarstva finansija na nacrt/predlog propisa?**
- **Da li su dobijene primjedbe uključene u tekst propisa? Obrazložiti.**

Za implementaciju ovog propisa nije potrebno obezbjeđenje dodatnih sredstava iz Budžeta Crne Gore i iz njegove primjene ne proizilaze međunarodne finansijske obaveze.

Finansijska sredstva za rad Uprave za željeznice su obezbijeđena za tekuću godinu. S obzirom na to da je u toku izrada Budžeta za narednu fiskalnu godinu, ista se planiraju u skladu sa rokovima postavljenim od strane Ministarstva finansija. Osim budžetskih sredstava, buduća Agencija će se finansirati i kroz prihode koje će ostvarivati u okviru svoje djelatnosti u vidu naknade za izdavanje licenci, sertifikata i saglasnosti. Budući da će Agencija imati status pravnog lica, svi prihodi Agencije će biti realizovani preko računa tog organa.

Zakon predviđa donošenje podzakonskih akata koji neće prouzrokovati potrebu za dodatnim budžetskim sredstvima.

U okviru sprovedene Javne rasprave dostavljene su primjedbe, predlozi i sugestije u pisanom ili elektronskom obliku, a u sklopu Javne rasprave održan je Okrugli sto, u Privrednoj komori Crne Gore dana 17. aprila 2025. godine.

6. Konsultacije zainteresovanih strana

- Naznačiti da li je korišćena eksterna ekspertna podrška i ako da, kako.
- Naznačiti koje su grupe zainteresovanih strana konsultovane, u kojoj fazi RIA procesa i kako (javne ili ciljane konsultacije).
- Naznačiti glavne rezultate konsultacija, i koji su predlozi i sugestije zainteresovanih strana prihvaćeni odnosno nijesu prihvaćeni. Obrazložiti.

Eksterna ekspertna pomoć je korišćena kod izrade nacrtu Zakona, posredstvom Ministarstva evropskih poslova i UNOPS-a.

Konsultant je dostavio nacrt Zakona, koji je naknadno izmijenjen u pojedinim segmentima, u skladu sa nacionalnim zakonodavstvom i dostavljenim primjedbama i sugestijama tokom perioda trajanja Javne rasprave.

Sve pristigle primjedbe tokom i nakon Javne rasprave su razmotrene, a većina je uvažena.

U nastavku je link na Izvještaj o sprovedenoj javnoj raspravi o Nacrtu zakona o bezbjednosti i interoperabilnosti željeznice:

<https://www.gov.me/clanak/izvjestaj-o-sprovedenoj-javnoj-raspravi-11>

7: Monitoring i evaluacija

- Koje su potencijalne prepreke za implementaciju propisa?
- Koje će mjere biti preduzete tokom primjene propisa da bi se ispunili ciljevi?
- Koji su glavni indikatori prema kojima će se mjeriti ispunjenje ciljeva?
- Ko će biti zadužen za sprovođenje monitoringa i evaluacije primjene propisa?

Prepreke za implementaciju ovog propisa se ogledaju u nedostatku administrativnih kapaciteta regulatora – Agencije za željeznice, za vršenje poslova koji će proisteci iz primjene Zakona. Takođe, veće obaveze postoje i za upravljača infrastrukture i prevoznike, ali ova društva imaju znatno više administrativnih kapaciteta za realizaciju obaveza iz ovog Zakona.

U prvom koraku, sprovodiće se eksterne obuke zaposlenih u Ministarstvu, Agenciji za željeznice i željezničkim kompanijama. Potrebno je animirati mlade ljude, i za ove nove poslove napraviti izvjesne korekcije zarada kako bi se dugoročno riješio problem nedostatka kadrova. Indikatori koji će mjeriti ispunjenje ciljeva:

- Broj novih prevoznika;
- Broj riješenih regulatornih slučajeva;
- Primjena višegodišnjeg ugovora o održavanju infrastrukture za period 2025-2029;
- Primjena višegodišnjeg ugovora o obavezi javnog prevoza,
- Upotreba nove metodologije za naplatu naknada za trase vozova od 2025. godine;
- Uspostavljanje registra željezničke infrastrukture sa troškovima održavanja
- Povećanje kvaliteta usluge prevoza putnika i robe željeznicom;
- Broj izdatih dozvola za vozna sredstva,
- Broj kontrola koje će vršiti Agencija za željeznice, samim tim unapređenje rada željezničkih kompanija;
- Uspostavljanje i primjena sistema upravljanja bezbjednošću u svim kompanijama, uključujući i industrijsku i lučku željeznicu;
- Primjenu zahtjeva i interoperabilnosti, odnosno objavljivanje TSIs i kontrola njihove primjene u svim podsistemima željeznice.

Za evaluaciju primjene Zakona biće zaduženo Ministarstvo saobraćaja i Agencija za željeznice.

Datum i mjesto

09. septembar 2025. godine



NACRT ZAKONA O BEZBJEDNOSTI I INTEROPERABILNOSTI ŽELJEZNICE

SADRŽAJ

I. OSNOVNE ODREDBE	6
Predmet	6
Primjena	6
Željeznički saobraćaj	7
Izgradnja, rekonstrukcija i obnova željezničke infrastrukture	7
Značenje izraza	11
II. INTEROPERABILNOST	11
1. Željeznički sistem	11
Željeznički sistem	12
Željeznička mreža	12
Željeznička vozila	13
Podsistemi željezničkog sistema	14
Zahtjevi za obezbjeđenje interoperabilnosti	14
Osnovni zahtjevi za obezbjeđenje interoperabilnosti	15
Posebni zahtjevi za obezbjeđenje interoperabilnosti	18
Osnovni pojmovi	18
Oblast primjene TSI	19
Odstupanja od primjene TSI	20
Stavljanje na tržište sastavnih dijelova interoperabilnosti	20
Usaglašenost i pogodnost za upotrebu činilaca interoperabilnosti	21
Ocjenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu činilaca interoperabilnosti	22
Neusaglašenost činilaca interoperabilnosti sa osnovnim zahtjevima	22
Usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu elemenata strukturnih podsistema na koje se primjenjuju nacionalni željeznički propisi	26
Usaglašenost podsistema sa TSI i nacionalnim željezničkim tehničkim propisima	28
Neusklađenost podsistema sa osnovnim zahtjevima	28
III. DOZVOLA ZA KORIŠĆENJE PODSISTEMA	28
1. Dozvola za korišćenje stabilnih podsistema	28
Način izdavanja dozvole za korišćenje podsistema	28
Dozvola za korišćenje vozila koja su usaglašena sa TSI	32
Dodatna dozvola za korišćenje vozila koja su usaglašena sa TSI	33
Dozvola za korišćenje podsistema koji nisu usaglašeni sa TSI	34

Dozvola za korišćenje vozila koja nijesu usaglašena sa TSI	34
Dodatna dozvola za korišćenje vozila koja nijesu usaglašena sa TSI	35
Izuzeci za dodatne dozvole za korišćenje vozila	36
Oduzimanje i privremeno oduzimanje dozvole za korišćenje vozila	38
Obnavljanje ili unapređenje strukturnog podsistema vozila	39
IV. REGISTAR ŽELJEZNIČKIH VOZILA I INFRASTRUKTURE	40
Registar željezničkih vozila	40
Evropski registar odobrenih tipova vozila	40
Registar infrastrukture	41
Član 55	45
VI. UPRAVLJANJE BEZBJEDNOŠĆU U ŽELJEZNIČKOM SAOBRAĆAJU	46
1. Učesnici željezničkog sistema i njihove uloge u održavanju i unapređenju bezbjednosti željezničkog saobraćaja	46
2. Zajednički pokazatelji bezbjednosti	47
3. Zajedničke bezbjednosne metode	48
ZBM za procjenu i ocjenu rizika	49
ZBM za ocjenu usaglašenosti za dobijanje sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom i bezbjednosti za prevoz	49
ZBM za nadzor za postizanje bezbjednosti željeznice nakon izdavanja sertifikata o bezbjednosti za prevoz ili za upravljanje željezničkom infrastrukturom	50
ZBM za način praćenja efikasnosti upravljanja bezbjednošću u toku eksploatacije i održavanja željezničkog sistema	50
4. Zajednički bezbjednosni ciljevi	50
5. Nacionalni propisi za bezbjednost	51
6. Sistem upravljanja bezbjednošću	52
Nadzor nad sistemima za upravljanje bezbjednošću	53
VII. CERTIFIKAT O BEZBJEDNOSTI ZA PREVOZ I CERTIFIKAT O BEZBJEDNOSTI ZA UPRAVLJANJE ŽELJEZNIČKOM INFRASTRUKTUROM	54
1. Sertifikat o bezbjednosti za prevoz	54
Izdavanje sertifikata o bezbjednosti za prevoz	55
Priznavanje stranog sertifikata i dodatni sertifikat	56
Oduzimanje sertifikata o bezbjednosti za prevoz	56
Sertifikat o bezbjednosti za prevoz industrijske, odnosno lučke željeznice	56
Izdavanje sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom	57
Oduzimanje sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom	58
Sertifikat o bezbjednosti za upravljanje infrastrukturom industrijske odnosno lučke željeznice	58
Odlučivanje o zahtjevu za izdavanje sertifikata o bezbjednosti za prevoz i sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom	58
VIII. PODSISTEM INFRASTRUKTURA	59

Tehnički uslovi	59
Podjela pruga	59
Gradnja u pružnom pojasu	59
Instalacije	60
Prostor za putnike, pristup do vozova i službenih mjesta	60
Odvajanje željezničkih pruga	60
Mjere bezbjednosti pri izvođenju radova na željezničkoj pruzi	61
Održavanje željezničkih pruga	61
IX. PODSISTEM ENERGIJA	61
Tehnički uslovi	61
Mjere bezbjednosti na elektrificiranim prugama	61
Održavanje podsistema energija	62
X. PODSISTEM KONTROLA, UPRAVLJANJE I SIGNALIZACIJA	62
Signalno-sigurnosni uređaji	62
Održavanje signalno-sigurnosnih uređaja	62
Signali, signalne oznake i oznake na pruzi	62
Željeznička telekomunikaciona mreža	63
Održavanje željezničke telekomunikacione mreže	63
XI. REGULISANJE I UPRAVLJANJE SAOBRAĆAJEM	63
Poslovni red stanice	63
Red vožnje	63
Poštovanje reda vožnje	64
Sastav voza	64
Brzina voza	64
Pravila saobraćaja	64
Označavanje željezničkih vozila i označavanje vozova	65
Opremanje i osvetljavanje voza	65
Evidencije o vozovima	65
Naročite pošiljke	65
XII. ŽELJEZNIČKA VOZILA	65
Tehnički uslovi za željeznička vozila	65
Opremanje željezničkih vozila kočnim uređajima	66
Uređaji koji se ugrađuju na vozila	66
Uređaji i oprema vučnih vozila	66
Uređaji i oprema putničkih kola	67
Lice zaduženo za održavanje željezničkih vozila	67
Sertifikacija lica zaduženog za održavanje teretnih kola (i drugih vozila)	68
Održavanje vozila	69

Radionice za održavanje vozila	69
Tehnički pregled vozila	69
XIV. USLOVI KOJE MORAJU ISPUNJAVATI ŽELJEZNIČKI RADNICI	70
1. Opšti uslovi	70
2. Uslovi koje u stručnom pogledu moraju ispunjavati željeznički radnici	70
Stručna sprema, stručno osposobljavanje i stručni ispit	70
Centar za stručno osposobljavanje i pristup istom	70
Stručno osposobljavanje i stručni ispit mašinovođa	71
Stručno usavršavanje i provjera stručne osposobljenosti željezničkih radnika	72
3. Uslovi za sticanje prava na upravljanje vučnim vozilom	73
Licenca za upravljanje vučnim vozilom	73
Oduzimanje licence	74
Sertifikat za upravljanje vučnim vozilom	74
Oduzimanje sertifikata	75
Registar licenci	76
Registar sertifikata	76
Prestanak radnog odnosa	76
Nadzor nad mašinovođama	77
Opšti uslovi	77
Izdavanje dozvole za regulisanje željezničkog saobraćaja	77
Opšti uslovi	78
Vrste zdravstvenih pregleda	78
Redovni zdravstveni pregled	78
Vanredni zdravstveni pregled	78
Zdravstvene ustanove	78
Zabrana obavljanja poslova	79
Sposobnost za rad željezničkog radnika	79
Ispitivanje alkoholisanosti	79
Radno vrijeme i odmori staničnog i voznog osoblja	79
Trajanje smjene staničnog osoblja	80
Dnevni odmor staničnog osoblja	80
Smjena voznog osoblja	80
Dijelovi smjene voznog osoblja	80
Trajanje smjene voznog osoblja	80
Nastavak smjene	81
Dnevni odmor voznog osoblja	81
Radno vrijeme voznog osoblja koje redovno učestvuje u interoperabilnom prekograničnom saobraćaju	81

Zabrana obavljanja poslova staničnog i voznog osoblja	82
Akt o uređivanju radnog vremena i odmora staničnog i voznog osoblja	82
Službene oznake i službeno odijelo	82
Organizacija unutrašnje kontrole	82
XV. ISTRAŽIVANJE NESREĆA I NEZGODA	82
Komisija za istraživanje	82
Ovlašćenja Komisije za istraživanje	83
Istražni postupak	84
Izveštaji Komisije za istraživanje	84
Obavještenje Komisije za istraživanje	85
Bezbjednosne preporuke	85
Baze podataka	85
Obaveze upravljača infrastrukture i željezničkih prevoznika pri istrazi vanrednog događaja	85
Spasavanje lica	86
Uspostavljanje saobraćaja	86
XV. UKRŠTANJE ŽELJEZNIČKIH PRUGA I JAVNIH PUTEVA	86
Putni prelazi	86
Ukrštanje željezničke pruge i javnog puta	86
Razmak između željezničke pruge i javnog puta	87
Održavanje putnih prelaza	87
XVI. UNUTRAŠNJI RED U ŽELJEZNIČKOM SAOBRAĆAJU	88
Poštovanje unutrašnjeg reda	88
Ograničavanje pristupa i kretanja	88
XVII. ZAŠTITA ŽELJEZNIČKE INFRASTRUKTURE I VOZILA	89
Zabrane	89
XVIII. INDUSTRIJSKA ŽELJEZNICA, LUČKA ŽELJEZNICA, INDUSTRIJSKI KOLOSJEK, GRADSKA ŽELJEZNICA I ŽIČARA	90
Prevoz na industrijskoj i lučkoj željeznici	90
Priključenje industrijske i lučke željeznice i industrijskog kolosjeka na željezničku infrastrukturu	90
Tehnički uslovi za industrijsku i lučku željeznicu i industrijski kolosjek	90
Shodna primjena	91
Akt o industrijskoj odnosno lučkoj željeznici i industrijskom kolosjeku	91
Gradska željeznica i žičara	91
XIX. INSPEKCIJSKI NADZOR	92
XX. KAZNE NE ODREDBE	92
XXI. PRELAZNE I ZAVRŠNE ODREDBE	97

Primjena ovog zakona na željezničke pruge koje su izgrađene do dana stupanja na snagu ovog zakona	97
Dozvole za korišćenje vozila, djelova i opreme za željeznička vozila, uređaja, djelova i opreme za željezničku infrastrukturu, licence i sertifikati	97
Započeti postupci	98
Agencija	98
Prestanak važenja zakona	98
Stupanje na snagu	98

I. OSNOVNE ODREDBE

Predmet

Član 1

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

(2) Bezbjednost željezničkog saobraćaja obuhvata uslove koje treba da ispunjavaju željeznički sistem i njegovi učesnici, kao i druge uslove od značaja za ostvarivanje bezbjednog i nesmetanog odvijanja željezničkog saobraćaja.

(3) Uslovi koji se moraju ispuniti radi postizanja interoperabilnosti evropskog željezničkog sistema kojem pripadaju i crnogorske željeznice utvrđuju se u svrhu definisanja 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 i na taj način stvaranja jedinstvenog evropskog željezničkog prostora i postepenog stvaranja jedinstvenog unutrašnjeg tržišta Evropske unije.

Primjena

Član 2

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

(2) Odredbe ovog zakona ne primjenjuju se na:

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

Željeznički saobraćaj

Član 3

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

Izgradnja, rekonstrukcija i obnova željezničke infrastrukture

Član 4

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

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

(2) Željeznička infrastruktura, pored uslova iz stava 1 ovog člana i uslova propisanih Zakonom o željeznici, mora da ispunjava i zahtjeve interoperabilnosti, kao i tehničke uslove potvrđenih međunarodnih ugovora i međunarodnih željezničkih propisa.

(3) Pri projektovanju, građenju i rekonstrukciji željezničke pruge i postrojenja, uređaja i objekata na pruži moraju se primijenjivati tehnički i drugi uslovi utvrđeni ovim zakonom, propisani standardi koji se odnose na pruge i postrojenja, objekte i uređaje na pruži.

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 tih postrojenja, uređaja i opreme.

Postrojenja, uređaji i oprema koji čine sastavni dio željezničke pruge mogu se ugraditi u željezničku prugu iz stava 1 ovog člana i puštiti u saobraćaj samo ako je za njih izdat atest u skladu sa propisima i obaveznom atestiranjem tih postrojenja, uređaja i opreme.

Tehničke i druge uslove za projektovanje, građenje i rekonstrukciju željezničke pruge i postrojenja, objekata i uređaja na pruži propisuje Ministarstvo uz 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 utvrđuju se propisom Ministarstva uz saglasnost organa državne uprave nadležnog za uređenje prostora i izgradnju objekata.

Značenje izraza

Član 5

Izrazi upotrijebljeni u ovom zakonu imaju sljedeća značenja:

- 1) **Agencija Evropske unije za željeznice** je agencija Evropske unije za željeznice;
- 2) **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;
- 3) **brzinomjer (tahograf)** je uređaj za registrovanje brzine i pređenog puta i drugih podataka u toku vožnje vučnog vozila;
- 4) **organizator obrazovanja odraslih** je ustanova ili pravno lice sertifikovano za obavljanje teorijskog i praktičnog stručnog osposobljavanja i njegovu provjeru;
- 5) **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;
- 6) **dodatno uvjerenje** je isprava na osnovu koje željeznički radnik stiče pravo da upravlja određenim vrstama vučnih vozila na određenoj željezničkoj infrastrukturi;

- 7) **domicilna jedinica** je organizacioni dio željezničkog prevoznika u mjestu rada voznog osoblja;
- 8) **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;
- 9) **dozvola za korišćenje** je isprava kojom se dozvoljava puštanje u rad podsistema;
- 10) **dozvola za tip vozila** je isprava kojom se potvrđuje da je tip željezničkog vozila usaglašen sa propisanim tehničkim specifikacijama ili nacionalnim željezničkim propisima;
- 11) **Licenca za upravljanje vučnim vozilom** je isprava na osnovu koje željeznički radnik stiče pravo da upravlja vučnim vozilom;
- 12) **dozvoljena masa po dužnom metru** je propisana dozvoljena masa po dužnom metru koja se ne smije prekoračiti;
- 13) **dozvoljena masa po osovini** je propisana dozvoljena masa po osovini koja se ne smije prekoračiti;
- 14) **evropska specifikacija** je zajednička tehnička specifikacija, evropsko tehničko odobrenje ili nacionalni standard kojim se prenosi evropski standard;
- 15) **glavni istražitelj** je lice koje je odgovorno za organizaciju, sprovođenje i kontrolu istrage;
- 16) **harmonizovani standard** je standard, odnosno tehnička specifikacija, koji je usvojen od Evropskog komiteta za standardizaciju (CEN) ili Evropskog komiteta za elektrotehničku standardizaciju (CENELEC) kao priznatih nadležnih tijela i koji je razvijen na zahtjev, odnosno po mandatu Evropske komisije, a koji je objavljen kao nacionalni standard (bez ikakvih izmjena) od strane nacionalnih organizacija za standardizaciju;
- 17) **imalac željezničkog vozila** je vlasnik ili korisnik željezničkog vozila koji koristi željezničko vozilo kao prevozno sredstvo i koji je upisan u Nacionalni registar željezničkih vozila;
- 18) **imenovano tijelo** je tijelo nadležno za ocjenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu elemenata strukturnih podsistema i verifikaciju strukturnih podsistema u skladu sa nacionalnim propisima, imenovano u skladu sa zakonom kojim se uređuju tehnički zahtjevi za proizvode i ocjenjivanje usaglašenosti;
- 19) **International Carriage of Dangerous Good Regulations** su međunarodna pravila o željezničkom prevozu opasne robe (u daljem tekstu: RID);
- 20) **International Coach Regulations** su pravila o uzajamnoj upotrebi teretnih kola u međunarodnom prevozu (u daljem tekstu: RIC);
- 21) **interoperabilnost** – sposobnost željezničkog sistema da omogući bezbjedno i nesmetano kretanje vozova koji ostvaruju zahtjevane nivoe performansi;
- 22) **incident** je događaj koji nije nesreća ili ozbiljna nesreća, a koji je povezan sa saobraćajem vozova i negativno utiče na bezbjednost saobraćaja;
- 23) **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 nesreća i incidenata;
- 24) **komisija za istraživanje nesreća u željezničkom saobraćaju** je komisija koju obrazuje Vlada, u čijoj nadležnosti je između ostalog i obavljanje stručnih poslova koji se odnose na istraživanje ozbiljnih nesreća, ostalih nesreća i nezgoda u željezničkom saobraćaju;
- 25) **lice zaduženo za održavanje** je lice zaduženo za održavanje željezničkih vozila, upisano kao takvo u Nacionalni registar željezničkih vozila;
- 26) **lokomotiva** je vučno vozilo i u zavisnosti od vrste pogona može biti električna ili dizel;
- 27) **maksimalna brzina voza** je najveća brzina kojom voz može saobraćati na željezničkoj pruzi ili dijelu željezničke pruge, navedena u redu vožnje ili propisana na drugi način i koja se ne može prekoračiti;
- 28) **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;
- 29) **masa po osovini** je masa praznog ili tovarnog željezničkog vozila podijeljena brojem osovina tog vozila;
- 30) **mašinovođa** je lice sposobno i ovlašćeno da upravlja vučnim vozilima na samostalan, odgovoran i bezbjedan način;

- 31) **mobilni podsistemi** su podsistem vozna sredstva i podsistem kontrola, upravljanje i signalizacija – dio u vozilu;
- 32) **motorni vozovi** su elektromotorna kola, elektromotorne garniture, dizelmotorna kola i dizelmotorne garniture;
- 33) **nacionalni propisi za bezbjednost** su propisi donijeti u Crnoj Gori u kojima su sadržani bezbjednosni zahtjevi za željeznički sistem i primjenjuju se na više od jednog željezničkog prevoznika, bez obzira na to koji organ ih je donio;
- 34) **nacionalni željeznički tehnički propisi** su tehnički propisi donijeti u Crnoj Gori koji se primjenjuju na podsisteme u slučajevima predviđenim ovim zakonom;
- 35) **naručilac** je lice koje naručuje projektovanje, izgradnju, obnovu ili unaprjeđenje podsistema (željeznički prevoznik, upravljač infrastrukture, imalac željezničkog vozila ili koncesionar odgovoran za izvođenje projekta);
- 36) **najveća dopuštena brzina** je najveća propisana brzina na pruzi ili djelovima željezničke pruge, s obzirom na tehničko stanje željezničke pruge i željezničkih vozila ili druge uslove;
- 37) **nesreća** je neželjeni ili neplanirani iznenadni događaj ili specifičan niz takvih događaja koji ima štetne posljedice (sudari, iskliznuća, nesreće na putnom prelazu u istom nivou, nesreće sa učešćem lica izazvane željezničkim vozilima u pokretu, požari i sl.);
- 38) **nezgoda** je događaj koji je povezan sa saobraćanjem vozova ili manevarskog sastava, osim nesreće i ozbiljne nesreće, i negativno utiče na bezbjednost saobraćaja;
- 39) **nosilac dozvole za tip vozila** je fizičko ili pravno lice koje je podnijelo zahtjev i dobilo odobrenje za tip vozila ili njegov pravni nasljednik;
- 40) **obnova podsistema** je veća zamjena na podsistemu ili dijelu podsistema kojom se ne mijenjaju njegove osnovne karakteristike;
- 41) **obrtna jedinica** je službeno mjesto u kome vozno osoblje prekida rad do početka sljedeće smjene;
- 42) **ocjenjivanje usaglašenosti** je postupak kojim se dokazuje da li su ispunjeni zahtjevi koji se odnose na proizvod, postupak, uslugu, sistem, lice ili tijelo;
- 43) **Opšti ugovor o korišćenju teretnih kola** je ugovor kojim se regulišu uslovi primopredaje teretnih kola kako bi ih željeznički prevoznici koristili kao prevozno sredstvo u unutrašnjem i međunarodnom željezničkom saobraćaju;
- 44) **osnovni parametri** su svi regulatorni, tehnički ili eksploatacioni uslovi koji su ključni za interoperabilnost i kao takvi navedeni u predmetnim tehničkim specifikacijama interoperabilnosti (u daljem tekstu: TSI);
- 45) **osnovni zahtjevi** su svi uslovi koje treba da ispune željeznički sistem, podsistemi i činioci interoperabilnosti, uključujući i interfejse;
- 46) **ostale nesreće** su nesreće koje po posljedicama nijesu ozbiljne nesreće;
- 47) **osoblje vučnog vozila** je zajednički naziv za mašinovođu, pomoćnika mašinovođe, mašinovođu na manevri i vozača vučnog vozila za posebne namjene;
- 48) **otvorena pitanja** su tehnički aspekti vezani za osnovne zahtjeve koji nijesu eksplicitno obuhvaćeni u okviru TSI;
- 49) **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;
- 50) **ozbiljna nesreća** je sudar vozova ili iskliznuće voza koji ima za posljedicu smrt najmanje jednog lica ili teške povrede pet ili više lica ili nanošenje velike štete željezničkim vozilima, željezničkoj infrastrukturi ili životnoj sredini, kao i druga slična nesreća koja ima očigledan uticaj na bezbjednost na željeznici ili na upravljanje bezbjednošću;
- 51) **podnosilac zahtjeva** je fizičko ili pravno lice koje traži odobrenje, bez obzira da li se radi o željezničkom prevozniku, upravljaču infrastrukture ili bilo kom drugom licu ili pravnom subjektu, kao što su proizvođač, naručilac, njihov ovlašćeni zastupnik, vlasnik ili imalac;
- 52) **područje upotrebe** označava željezničku mrežu ili mreže jedne ili više država na kojima se namjerava upotreba željezničkog vozila;
- 53) **podsistemi** su djelovi željezničkog sistema. Podsistemi za koje je potrebno utvrditi osnovne zahtjeve mogu da budu strukturni ili funkcionalni;
- 54) **pogodnost za upotrebu** je sposobnost proizvoda da dostigne i zadrži zahtijevane performanse tokom životnog vijeka;

- 55) **poslovni red željezničke stanice** je akt upravljača infrastrukture koji utvrđuje tehničke infrastrukturne kapacitete u stanici, pojedinačne zadatke željezničkih radnika za izvršenje reda vožnje, prijem i predaju robe, odnosno prijem i otpremu putnika;
- 56) **prijavljeno tijelo** je tijelo nadležno za ocjenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu činilaca interoperabilnosti i za postupak EZ verifikacije podsistema prema tehničkim specifikacijama interoperabilnosti i koje je prijavljeno Generalnom sekretaru Međuvladine organizacije za međunarodni prevoz željeznicom ili Evropskoj komisiji u skladu sa zakonom kojim se uređuju tehnički zahtjevi za proizvode i ocjenjivanje usaglašenosti;
- 57) **priključak industrijskog kolosjeka** je dio industrijskog kolosjeka koji se od odvojne skretnice pruža preko pružnog pojasa;
- 58) **proizvod** je rezultat proizvodnog procesa i uključuje činioce interoperabilnosti, elemente strukturnih podsistema i podsisteme;
- 59) **proizvođač** – svako fizičko ili pravno lice koje proizvodi proizvod u obliku činilaca interoperabilnosti, podsistema ili vozila, ili za koje taj proizvod projektuje ili izrađuje neko drugi, i stavlja ih na tržište pod svojim imenom ili žigom;
- 60) **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;
- 61) **puštanje u rad** su sve radnje kojima se podsistem ili željezničko vozilo stavlja u svoje projektovano radno stanje;
- 62) **red vožnje voza** je planirani saobraćaj voza određene vrste, sastava i posjeda, od polazne do uputne stanice koji se može prikazati grafički i tabelarno;
- 63) **sistem upravljanja bezbjednošću** obuhvata organizaciju i procedure koje uspostavlja upravljač infrastrukture ili željeznički prevoznik radi bezbjednog upravljanja svojim aktivnostima;
- 64) **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;
- 65) **smanjena vidljivost** je nemogućnost uočavanja signalnih znakova sa propisane daljine vidljivosti za određene brzine kretanja voza;
- 66) **specifični slučajevi** su djelovi željezničkog sistema koji zahtijevaju posebne odredbe u tehničkim specifikacijama interoperabilnosti, privremenog ili trajnog karaktera, zbog geografskih, topografskih ili urbanističkih ograničenja ili ograničenja koja utiču na usklađenost sa postojećim sistemom (željezničke pruge i željezničke mreže koje su izolovane od ostatka željezničke mreže, tovarni profil, širina kolosjeka, razmak osa kolosjeka, željeznička vozila koja su isključivo namijenjena za lokalnu, regionalnu ili istorijsku upotrebu i sl.);
- 67) **stabilni podsistemi** su podsistem infrastruktura, podsistem energija i podsistem kontrola, upravljanje i signalizacija – pružni dio;
- 68) **stanično osoblje** je osoblje koje obavlja poslove na području službenog mjesta;
- 69) **stavljanje na tržište** je prvo stavljanje na tržište činioca interoperabilnosti, podsistema ili vozila koje je spremno da funkcioniše u projektovanom stanju upotrebe;
- 70) **serija željezničkih vozila** je određeni broj identičnih željezničkih vozila istog tipa;
- 71) **tehnička dokumentacija** je dokumentacija koja sadrži sve neophodne dokumente o karakteristikama podsistema i, kada je potrebno, sve dokumente o sertifikaciji činilaca interoperabilnosti, a treba da sadrži i sve uslove korišćenja i ograničenja i sva uputstva za opsluživanje, stalno ili rutinsko praćenje, podešavanje i održavanje;
- 72) **tehničke specifikacije interoperabilnosti (TSI)** su tehnički propisi sa kojima podsistem ili dio podsistema željezničkog sistema mora da bude usaglašen radi ispunjavanja osnovnih zahtjeva i obezbjeđivanja interoperabilnosti željezničkog sistema;
- 73) **tijelo za ocjenjivanje usaglašenosti** je tijelo koje je prijavljeno ili imenovano kao tijelo odgovorno za poslove ocjenjivanja usaglašenosti, uključujući kalibraciju, ispitivanje, sertifikaciju i provjere;
- 74) **tip vozila** obuhvata osnovne projektne karakteristike željezničkog vozila, odobrene sertifikatom o ispitivanju tipa ili sertifikatom o ispitivanju projekta;

- 75) **tovarni profil** je ograničeni prostor u poprečnom presjeku upravnom na osu kolosjeka koji ne može prelaziti prazno ili natovareno željezničko vozilo nijednim svojim dijelom;
- 76) **UIC propisi** su propisi koje donosi Međunarodna željeznička unija;
- 77) **unaprjeđenje podsistema** je značajnija izmjena podsistema ili dijela podsistema kojom se poboljšavaju njegove osnovne karakteristike;
- 78) **upravljač infrastrukture** je pravno lice ili Agencija, koje je ovlašteno za upravljanje javnom željezničkom infrastrukturom ili infrastrukturom lučke ili industrijske željeznice;
- 79) **uređaj za kontrolu budnosti** je uređaj koji služi za automatsko zaustavljanje voza u slučaju nebudnosti ili nesposobnosti željezničkog radnika koji upravlja vučnim vozilom;
- 80) **uzroci** su radnje, propusti, događaji ili uslovi, ili njihova kombinacija, koji su doveli do nesreće ili nezgode;
- 81) **vučno vozilo za posebne namjene** je željezničko vozilo sa sopstvenim pogonom (motorno pružno vozilo, lokotraktor, motorno vozilo za ispitivanje, održavanje ili kontrolu željezničkih pruga);
- 82) **vučno vozilo** je željezničko vozilo sa sopstvenim pogonom;
- 83) **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);
- 84) **velika šteta** kod željezničke nesreće se označava ona koja iznosi najmanje dva miliona eura;
- 85) **voz** je propisno sastavljen i zakvačen niz vučenih vozila sa jednim ili više vučnih vozila ili samo vučno vozilo ili više zakvačenih vučnih vozila propisno signalisan, sa pripadajućim voznim osobljem, koji saobraća po propisanim pravilima;
- 86) **vozno osoblje** je osoblje vučnog vozila i vozopratno osoblje;
- 87) **vozopratno osoblje** je osoblje u vozu koje pomaže da se osigura bezbjednost voza, putnika i robe koja se prevozi; osim mašinovođe i pomoćnika mašinovođe, vozopratnom osoblju pripadaju i vozovođa, kondukter i vozni manevrista;
- 88) **zajednički pokazatelji bezbjednosti** su pokazatelji na osnovu kojih se vrši procjena nivoa bezbjednosti u željezničkom saobraćaju.
- 89) **zamjena u okviru održavanja** je zamjena komponenti djelovima identičnih funkcija i performansi u okviru redovnog ili vanrednog održavanja;
- 90) **zajedničke bezbjednosne metode** su metode za ocjenu nivoa bezbjednosti i usaglašenosti sa drugim zahtjevima koji se odnose na bezbjednost željezničkog saobraćaja;
- 91) **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;
- 92) **željeznički radnik** je lice koje neposredno učestvuje u obavljanju poslova koji se odnose na željeznički saobraćaj;
- 93) **željeznički sistem** je sistem koji čine strukturni i funkcionalni podsistemi i koji obuhvata upravljanje i eksploataciju sistema u cjelini;
- 94) **željeznička mreža** su željezničke pruge, stanice, terminali, kao i sve vrste fiksne opreme, potrebne da bi se obezbijedio bezbjedan i neprekidan rad željezničkog sistema;
- 95) **željezničko službeno mjesto** je mjesto na željezničkoj infrastrukturi namijenjeno za organizaciju i obavljanje željezničkog saobraćaja;
- 96) **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 djelova tih podsistema;

II. INTEROPERABILNOST

1. Željeznički sistem

Željeznički sistem

Član 6

(1) 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.

(2) Željeznički sistemi su:

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

Željeznički sistemi

Član 7

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

Konvencionalni željeznički sistem obuhvata željezničku mrežu (u daljem tekstu: mreža) 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 revoz putnika;
- 5) čvorovi za prevoz robe, uključujući i intermodalne terminale;
- 6) željezničke pruge koje spajaju pruge i čvorove iz tačke 1 do 5 ovog stava.

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

Željeznički sistem velikih brzina obuhvata 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 velikih brzina, 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 velikih brzina 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, a pri 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.

Vozila koja su projektovana za brzine manje od 200 km/h, a saobraćaju na cijeloj ili dijelu mreže željezničkog sistema velikih brzina, moraju da ispunjavaju zahtjeve koji garantuju njihovo bezbjedno korišćenje na toj mreži.

Željeznička vozila

Član 8

(1) Željeznička vozila (u daljem tekstu: vozila) obuhvataju sva vozila koja saobraćaju na cijeloj željezničkoj mreži ili nekom njenom dijelu:

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) željeznička vozila za posebne namjene kao što su pružna vozila, vozila za ispitivanje i održavanje pruga i sl.

Željeznička vozila obuhvataju i vozila posebno projektovana za saobraćaj na različitim tipovima pruga velikih brzina navedenih u članu 7 ovog zakona.

(2) 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 9

(1) Željeznički sistem iz čl. 7 i 8 ovog zakona čine strukturni i funkcionalni podsistemi.

(2) Strukturni podsistemi su:

1) infrastruktura: željeznički kolosjeci, skretnice, objekti na pruzi (mostovi, tuneli i sl.) 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 – sva oprema postavljena duž željezničke pruge koja je potrebna da se osigura bezbjednost i kontrola i upravljanje kretanjem vozova odobrenih za saobraćaj na mreži;

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

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

(3) Funkcionalni podsistemi su:

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

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

3) telematske aplikacije za prevoz putnika i robe:

- 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.

2. Zahtjevi za obezbjeđenje interoperabilnosti

Zahtjevi za obezbjeđenje interoperabilnosti

Član 10

(1) Željeznički sistem, podsistemi, činioci interoperabilnosti i elementi strukturnih podsistema moraju ispunjavati osnovne zahtjeve interoperabilnosti.

(2) Zahtjevi za obezbjeđenje interoperabilnosti primjenjuju se na projektovanje, izgradnju, unaprjeđenje, obnovu, puštanje u rad i stavljanje na tržište, eksploataciju i održavanje željezničkog sistema.

(3) 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 11

(1) Osnovni zahtjevi za obezbjeđenje interoperabilnosti obuhvataju opšte i posebne zahtjeve.

(2) Opšti zahtjevi za obezbjeđenje interoperabilnosti koje mora da ispuni željeznički sistem su:

1) bezbjednost:

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

b) 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,

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

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

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

2) pouzdanost i dostupnost – praćenje i održavanje stabilnih ili pokretnih komponenti, koje su uključene u kretanje voza, moraju da budu 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:

a) 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,

b) 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,

c) 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,

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

e) 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, kao i sa karakteristikama vozova koji se koriste u željezničkom sistemu. Ako se utvrdi da se tehnička usklađenost infrastrukture i stabilnih postrojenja sa karakteristikama vozova koji se koriste u željezničkom sistemu na određenim djelovima mreže postiže uz velike teškoće, mogu da se uvedu privremena rješenja kojima se obezbjeđuje ta usklađenost u budućnosti;

6) pristupačnost: podsistemi infrastrukture i podsistemi voznih sredstava moraju da budu pristupačni licima sa invaliditetom i licima sa smanjenom pokretljivošću u cilju obezbjeđenja njihovog pristupa pod istim uslovima kao i ostalim licima, sprečavanjem postavljanja ili uklanjanjem prepreka, kao i primjenom odgovarajućih mjera, što uključuje projektovanje, izgradnju, obnovu, unapređenje, održavanje i eksploataciju predmetnih djelova podsistema koji su pristupačni javnosti.

Podsistem regulisanja i upravljanja saobraćaja i podsistem telematskih aplikacija za prevoz putnika moraju da predvide neophodnu funkcionalnost potrebnu da olakšaju pristup licima sa invaliditetom i licima sa smanjenom pokretljivošću pod istim uslovima kao i ostalim licima, sprečavanjem postavljanja i uklanjanjem prepreka, kao i primjenom odgovarajućih mjera.

Posebni zahtjevi za obezbjeđenje interoperabilnosti

Član 12

(1) Posebni zahtjevi za pojedine podsisteme interoperabilnosti su:

1) infrastruktura:

a) bezbjednost:

- moraju se preduzeti odgovarajuće mjere da se spriječe neovlašćeni pristup ili neželjeni upadi u postrojenja,
- potrebno je preduzeti mjere kako bi se smanjila opasnost kojoj su izložena lica, posebno pri prolasku vozova kroz službena mjesta,
- infrastruktura na kojoj je dozvoljen pristup putnicima mora da bude projektovana i građena na takav način da se ograniči rizik po bezbjednost ljudi (stabilnost, požar, pristup, evakuacija, peroni i slično),
- moraju se sprovesti odgovarajuće mjere koje uključuju posebne bezbjednosne uslove u dugačkim tunelima i na vijaduktima,

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

2) energija:

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

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

c) tehnička usklađenost – sistemi za snabijevanje električnom ili toplotnom energijom moraju da omoguće vozovima postizanje predviđenih performansi, a sistemi za snabijevanje električnom energijom moraju da budu usklađeni sa uređajima za oduzimanje energije ugrađenim na vozove;

3) kontrola, upravljanje i signalizacija:

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

4) 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 usklađeni sa konstrukcijom željezničke pruge, objekata na pruži i signalnih sistema,
- preduzeti mjere koje onemogućavaju pristup uređajima pod naponom,
- u slučaju opasnosti određeni uređaji moraju da omoguće putnicima da obavijeste mašinovođu, a prateće osoblje da stupi u vezu sa njim,
- sistemi zatvaranja i otvaranja vrata moraju da garantuju bezbjednost putnika,
- moraju da postoje posebno označeni izlazi za slučaj opasnosti,
- moraju da se donesu odgovarajuće mjere koje uzimaju u obzir posebne bezbjednosne uslove u dugačkim tunelima,
- obavezno se ugrađuje nezavisni sistem rezervnog osvjjetljenja dovoljne snage i kapaciteta,
- vozovi moraju da budu opremljeni sistemom razglasa za komunikaciju voznog osoblja sa putnicima,

b) pouzdanost i dostupnost: vitalna oprema vozila, trčeci, 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,

- kod električne vuče, karakteristike uređaja za oduzimanje struje moraju da omogućavaju vozovima kretanje sa odgovarajućim sistemom napajanja električnom energijom,
- karakteristike voznih sredstava moraju da budu takve da omoguće kretanje na svim predviđenim željezničkim prugama, uzimajući u obzir klimatske uslove,
- d) nadzor – 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 voznih sredstava koji su dostupni javnosti moraju da budu pristupačni licima sa invaliditetom i licima sa smanjenom pokretljivošću;

5) održavanje:

- a) 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,
- b) zaštita životne sredine – rad tehničkih postrojenja i postupci na mjestima gdje se obavlja održavanje ne smiju da prelaze dopuštene nivoe štetnih dejstava na okruženje,
- c) tehnička usklađenost – postrojenja za održavanje voznih sredstava moraju da omoguće izvođenje radova na bezbjedan, neškodljiv i nesmetan način na svim voznim sredstvima za koja su projektovana;

6) regulisanje i upravljanje saobraćajem:

- a) bezbjednost:
 - usklađenost operativnih propisa za mrežu i kvalifikacija mašinovođa, vozopratnog osoblja i osoblja koje upravlja saobraćajem mora da bude takva da omogućava bezbjedan rad, imajući u vidu različitost zahtjeva prekograničnih usluga prevoza i usluga prevoza u Crnoj Gori,
 - radovi na održavanju, intervali održavanja, obuka i kvalifikacije osoblja u centrima za održavanje i u upravljačkim centrima, kao i sistem obezbjeđivanja kvaliteta uspostavljen u centrima za održavanje i upravljačkim centrima moraju da budu takvi da obezbjeđuju visok nivo bezbjednosti,
- b) pouzdanost i dostupnost – radovi na održavanju, intervali održavanja, obuka i kvalifikacije osoblja u centrima za održavanje i upravljačkim centrima, kao i sistem obezbjeđivanja kvaliteta uspostavljen u centrima za održavanje i upravljačkim centrima moraju da budu takvi da omoguće visok nivo pouzdanosti i dostupnosti sistema,
- c) tehnička usklađenost – usklađenost operativnih propisa za mrežu 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 kako bi se operativnim propisima predvidjelo obezbjeđivanje pristupa licima sa invaliditetom i licima sa smanjenom pokretljivošću;

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

- a) tehnička usklađenost – osnovni zahtjevi za telematske aplikacije osiguravaju minimum kvaliteta usluga putnicima i korisnicima prevoza robe, posebno u smislu tehničke usklađenosti za koje je potrebno da se obezbijedi:
 - da baze podataka, programska oprema i protokoli za prenos podataka omogućavaju što je moguće veću razmjenu podataka između različitih aplikacija i između različitih prevoznika sa izuzetkom povjerljivih poslovnih informacija,
 - da je korisnicima prevoza omogućen jednostavan pristup informacijama,

b) pouzdanost i dostupnost – metode korišćenja, upravljanja, ažuriranja i održavanja baza podataka, programske opreme i protokola za prenos podataka moraju da obezbijede njihovu efikasnost i određeni kvalitet usluga,

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

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

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

3. Tehničke specifikacije interoperabilnosti

Osnovni pojmovi

Član 13

(1) Zahtjevi interoperabilnosti utvrđeni su tehničkim specifikacijama interoperabilnosti Evropske komisije za svaki podsistem ili dio podsistema željezničkog sistema (u daljem tekstu: TSI).

(2) Za svaki podsistem izrađuje se po jedan TSI.

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

(4) TSI prevodi i objavljuje Agencija za željeznice na svojoj internet stranici, u skladu sa evropskim tehničkim specifikacijama i potvrđenim međunarodnim ugovorima (u daljem tekstu: Agencija).

Oblast primjene TSI

Član 14

(1) TSI se primjenjuju na novoizgrađena, unaprijeđena ili obnovljena vozila namijenjena za saobraćaj na mreži Crne Gore i u međunarodnom saobraćaju, kao i na novoizgrađene, unaprijeđene ili obnovljene željezničke pruge.

(2) TSI se mogu primjenjivati i na industrijske kolosjeke i industrijske željeznice i na vozila koja se na njima koriste.

(3) Infrastrukturni podsistemi moraju biti u skladu sa TSI i nacionalnim pravilima koji su na snazi u trenutku podnošenja zahtjeva za izdavanje dozvole za puštanje u rad u skladu s ovim Zakonom.

(4) Vozila moraju biti u skladu sa TSI i nacionalnim pravilima koji su na snazi u trenutku podnošenja zahtjeva za odobrenje za stavljanje na tržište u skladu s ovim Zakonom.

(5) Usaglašenost infrastrukturnih podsistema i vozila sa TSI moraju se kontinuirano održavati dok se koriste.

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

1) dozvole za korišćenje:

- 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,

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

2) dozvole za korišćenje vozila namijenjenih povremenoj upotrebi na djelovima mreže koja još ne spada u oblast primjene TSI, za taj dio mreže dodjeljuju se u skladu sa odredbama čl. 25 i 27 do31 ovog zakona, nacionalnim propisima i, gdje je primjenjivo, u skladu sa odredbama člana 22 ovog zakona.

(7) Organ državne uprave nadležan za željeznički saobraćaj (u daljem tekstu: Ministarstvo) u saradnji sa Agencijom za željeznice donosi plan primjene TSI za Crnu Goru.

(8) Izuzetno od stava 1 ovog člana, TSI ne moraju da se primjenjuju ukoliko se projekat realizuje fazno, odnosno po dionicama, ali moraju biti primijenjene po završetku svih radova na cijeloj pruzi od početne stanice do krajnje stanice, u skladu sa propisom kojim se uređuje kategorizacija željezničkih pruga koje pripadaju javnoj željezničkoj infrastrukturi.

Odstupanja od primjene TSI

Član 15

(1) 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 poodmakloj 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, ukoliko bi primjena TSI dovela u pitanje ekonomsku opravdanost projekta ili usklađenost sa postojećim željezničkim sistemom u Crnoj Gori;

4) ako poslije nesreće ili prirodne nepogode uslovi za brzu obnovu željezničke mreže, ekonomski ili tehnički, ne dopuštaju djelimičnu ili potpunu primjenu odgovarajućih TSI; u tom slučaju odstupanje od primjene TSI ograničeno je na period potreban za obnovu mreže.

(2) U slučajevima iz stava 1 ovog člana primjenjuju se nacionalni željeznički tehnički propisi.

(3) Nacionalni željeznički tehnički propisi primjenjuju se i:

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

2) za pod sisteme za koje primjena TSI nije obavezna.

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

(5) Saglasnost se izdaje na osnovu podnijetog zahtjeva, uz koji se prilaže:

1) obrazloženje koje se odnosi na predloženo odstupanje;

2) dokumentacija koja sadrži:

a) opis radova, roba i usluga koji su predmet odstupanja, sa navođenjem datuma donošenja propisa, geografskog položaja, tehničkog i operativnog područja primjene,

b) upućivanje na TSI (članove ili priloge) za koje se traži odstupanje,

c) navođenje alternativnih propisa koji će se primijeniti i njihovi opisi,

d) obrazloženje poodmakle faze razvoja projekta u slučaju iz stava 1 tačka 1 ovog člana,

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

f) druge informacije od značaja za odstupanje,

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

(6) U slučaju odstupanja iz stava 1 tačka 1 ovog člana, naručilac je u obavezi da Ministarstvu i Agenciji za željeznice dostavi spisak projekata koji se sprovode, a koji se nalaze u poodmakloj fazi razvoja, najkasnije u roku od godinu dana od dana donošenja svakog TSI.

(7) Zahtjeve i dokumentaciju iz stava 5 ovog člana Ministarstvo dostavlja Evropskoj komisiji na odobravanje.

(8) Izuzetno od odredbi st. 6 i 7 ovog člana, do dana pristupanja Crne Gore Evropskoj uniji, Ministarstvo odlučuje o dostavljenim zahtjevima za odstupanje, po pribavljenom mišljenju Agencije za željeznice i dostavlja ih Evropskoj komisiji.

4. Sastavni djelovi interoperabilnosti

Stavljanje na tržište sastavnih dijelova interoperabilnosti

Član 16

(1) Sastavni djelovi interoperabilnosti mogu se stavljati na tržište samo ako:

1) obezbjeđuju da se u okviru željezničkog sistema postigne interoperabilnost i ako ispunjavaju zahtjeve iz člana 10 ovog zakona;

2) se koriste u oblasti za koju su namijenjeni i ako se na odgovarajući način ugrađuju i održavaju.

(2) Odredba stava 1 ovog člana ne sprječava stavljanje na tržište sastavnih dijelova interoperabilnosti koji se koriste u druge svrhe.

(3) Sastavni djelovi 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 17

(1) Sastavni djelovi interoperabilnosti ispunjavaju osnovne zahtjeve ako su u skladu sa uslovima navedenim u odgovarajućoj TSI ili pripadajućoj evropskoj specifikaciji razvijenoj u cilju usklađivanja sa tim uslovima.

(2) Deklaracijom o usaglašenosti ili deklaracijom o pogodnosti za upotrebu potvrđuje se da je sastavni dio interoperabilnosti podvrgnut postupku ocjenjivanja usaglašenosti ili postupku ocjene pogodnosti za upotrebu, propisanim u odgovarajućoj TSI.

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

(4) Uz deklaraciju o pogodnosti za upotrebu, kada se to u TSI zahtijeva, prilaže se sertifikat o pogodnosti za upotrebu sastavnog dijela interoperabilnosti razmatranog u svom željezničkom okruženju, naročito kada su u pitanju funkcionalni zahtjevi, a koji izdaje prijavljeno tijelo.

(5) Deklaracije iz stava 2 ovog člana potpisuje i datira proizvođač ili njegov ovlašćeni zastupnik.

(6) Rezervni djelovi za podsisteme koji su pušteni u rad prije objavljivanja odgovarajućih TSI mogu se ugraditi u te podsisteme i bez izdavanja deklaracija iz stava 2 ovog člana.

(7) U TSI se može predvidjeti prelazni period za željezničke proizvode koji su u njima određeni kao činioci interoperabilnosti i koji su stavljeni na tržište prije stupanja na snagu TSI. Takvi činioci interoperabilnosti moraju ispunjavati zahtjeve propisane članom 16 stav 1 ovog zakona.

Član 18

(1) Da bi se izdala deklaracija o usaglašenosti ili pogodnosti za upotrebu činilaca interoperabilnosti, proizvođač ili njegov ovlašćeni zastupnik u Crnoj Gori primjenjuju odredbe utvrđene u odgovarajućim TSI, odredbe ovog zakona i podzakonskih akata.

(2) Ocjenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu činilaca interoperabilnosti vrši tijelo za ocjenjivanje usaglašenosti, pogodnosti i provjeru podsistema za TSI, koje je registrovano u Evropskoj uniji ili OTIF-u (u daljem tekstu: prijavljeno tijelo), a kome je proizvođač ili njegov ovlašćeni zastupnik podnio zahtjev po slobodnom izboru.

(3) Zahtjev za ocjenjivanje pogodnosti za upotrebu činilaca interoperabilnosti može se podnijeti poslije izdavanja sertifikata o usaglašenosti i deklaracije o usaglašenosti.

(4) Osnov za ocjenjivanje pogodnosti za upotrebu činilaca interoperabilnosti je eksploataciono ispitivanje.

(5) Radi ocjene pogodnosti za upotrebu činilaca interoperabilnosti prijavljenom tijelu mora da se omogućiti praćenje podsistema u koji je činilac interoperabilnosti ugrađen.

(6) Ocjenjivanje pogodnosti za upotrebu činilaca interoperabilnosti obavezno je ako je utvrđeno TSI.

(7) Ako ocjenjivanje pogodnosti za upotrebu činilaca interoperabilnosti nije utvrđeno TSI, ocjenjivanje se može vršiti po zahtjevu proizvođača.

(8) Za eksploataciono ispitivanje plaća se naknada pravnom licu koje upravlja željezničkom infrastrukturu (u daljem tekstu: upravljač), odnosno željezničkom prevozniku.

(9) Visinu naknade iz stava 8 ovog člana utvrđuje upravljač, odnosno željeznički prevoznik u zavisnosti od vrste, obima i trajanja eksploatacionog ispitivanja, prema realnim troškovima upravljača, odnosno željezničkog prevoznika i ne može se utvrđivati u cilju sticanja profita.

(10) Usaglašenost i pogodnost za upotrebu činilaca interoperabilnosti potvrđuje prijavljeno tijelo izdavanjem sertifikata o usaglašenosti i sertifikata o pogodnosti za upotrebu.

(11) Na osnovu sertifikata iz stava 10 ovog člana proizvođač ili njegov ovlašćeni zastupnik izdaje deklaraciju o usaglašenosti i deklaraciju o pogodnosti za upotrebu.

(12) Ako se na činioce interoperabilnosti pored TSI primjenjuju i drugi propisi, deklaracija o usaglašenosti i deklaracija o pogodnosti za upotrebu sadrži i podatke da činioci interoperabilnosti ispunjavaju i zahtjeve tih propisa.

(13) Sertifikati iz stava 10 ovog člana koje su izdala tijela prijavljena Evropskoj komisiji ili Generalnom sekretaru Međuvladine organizacije za međunarodni prevoz željeznicom (u daljem tekstu: OTIF) priznaju se u Crnoj Gori.

(14) 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 činioce interoperabilnosti stavlja na tržište.

(15) Odredba stava 14 ovog člana primjenjuje se i na lice koje ugrađuje činioce interoperabilnosti ili njihove djelove iz različitih izvora ili proizvodi činioce interoperabilnosti za sopstvene potrebe.

(16) Postupke i module za ocjenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu činilaca interoperabilnosti koji podliježu ocjenjivanju usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu, tehničku dokumentaciju koja prati deklaraciju o usaglašenosti i deklaraciju o pogodnosti za upotrebu i sadržinu i obrazac deklaracije o usaglašenosti i deklaracije o pogodnosti za upotrebu propisuje Agencija za željeznice.

Neusaglašenost činilaca interoperabilnosti sa osnovnim zahtjevima

Član 19

(1) Ukoliko utvrdi da činilac interoperabilnosti obuhvaćen deklaracijom o usaglašenosti ili deklaracijom o pogodnosti za upotrebu i stavljen na tržište trenutno ne ispunjava osnovne zahtjeve za predviđenu upotrebu, Agencija će rješenjem ograničiti njegovo područje primjene, zabraniti njegovu upotrebu, naložiti njegovo povlačenje sa tržišta ili ga opozvati.

(2) U slučaju iz stava 1 ovog člana Agencija, bez odlaganja, obavještava Evropsku komisiju i Evropsku agenciju za željeznice (u daljem tekstu ERA) o preduzetim mjerama i daje obrazloženje, uz navođenje razloga neusaglašenosti činilaca interoperabilnosti zbog:

- 1) neispunjavanja osnovnih zahtjeva;
- 2) nepravilne primjene evropskih specifikacija u slučaju gdje se primjenjuju;
- 3) neadekvatnosti evropskih specifikacija.

(3) Agencija o preduzetim mjerama iz stava 1 ovog člana, bez odlaganja, obavještava i države ugovornice OTIF-a.

(4) Ukoliko ustanovi da su deklaracije nepropisno sastavljene, Agencija će preduzeti mjere da se činilac interoperabilnosti ne stavi na tržište i zahtijevaće od proizvođača ili njegovog ovlaštenog zastupnika u Crnoj Gori da dovede činilac interoperabilnosti u stanje usaglašenosti na način propisan ovim zakonom.

(5) Ako se deklaracija ne može usaglasiti, Agencija će ograničiti ili zabraniti stavljanje na tržište tog činioca interoperabilnosti, odnosno naložiti povlačenje sa tržišta tog činioca interoperabilnosti u skladu sa članom 17 ovog zakona.

(6) Ako se pokaže da činilac interoperabilnosti za koji je izdata deklaracija o usaglašenosti nije usklađen sa osnovnim zahtjevima, protiv prijavljenog tijela koje je izdalo sertifikat o usaglašenosti i protiv lica koje je sastavilo deklaraciju primjenjuju se odredbe zakona o prekršajima i prekršajnoj odgovornosti.

(7) 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.

(8) Rješenje o preduzetim mjerama konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom u roku od 30 dana od dana dostavljanja rješenja.

5. Elementi strukturnih podsistema na koje se primjenjuju nacionalni propisi

Usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu elemenata strukturnih podsistema na koje se primjenjuju nacionalni željeznički propisi

Član 20

(1) Ocjenjivanje pogodnosti za upotrebu elemenata strukturnih podsistema obavezno je ako je utvrđeno nacionalnim željezničkim propisima.

(2) Zahtjev za ocjenjivanje pogodnosti za upotrebu može se podnijeti poslije izdavanja sertifikata o usaglašenosti i deklaracije o usaglašenosti.

(3) Ako ocjenjivanje pogodnosti za upotrebu elemenata strukturnih podsistema nije utvrđeno odgovarajućim nacionalnim željezničkim propisima, ocjenjivanje može da se vrši na zahtjev proizvođača.

(4) Ocjenjivanje pogodnosti za upotrebu elemenata strukturnih podsistema vrši se na osnovu eksploatacionog ispitivanja.

(5) Za eksploataciono ispitivanje plaća se naknada upravljaču, odnosno željezničkom prevozniku.

(6) Visinu naknade iz stava 5 ovog člana utvrđuje upravljač, odnosno željeznički prevoznik u zavisnosti od vrste, obima i trajanja eksploatacionog ispitivanja, prema realnim troškovima upravljača, odnosno željezničkog prevoznika i ne može se utvrđivati u cilju sticanja profita.

(7) Odredbe člana 16 ovog zakona shodno se primjenjuju prilikom stavljanje na tržište elemenata strukturnih podsistema.

Ocjenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu elemenata strukturnih podsistema

Član 21

(1) Ocjenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu elemenata strukturnih podsistema u skladu sa nacionalnim željezničkim propisima vrši tijelo koje imenuje Ministarstvo (u daljem tekstu: imenovano tijelo), na osnovu podnijetog zahtjeva proizvođača ili njegovog ovlašćenog zastupnika.

(2) Usaglašenost i pogodnost za upotrebu elementa strukturnog podsistema potvrđuje imenovano tijelo izdavanjem sertifikata o usaglašenosti i sertifikata o pogodnosti za upotrebu, nakon čega proizvođač ili njegov ovlašćeni zastupnik izdaje deklaraciju o usaglašenosti i deklaraciju o pogodnosti za upotrebu.

(3) Ako se na elemente strukturnih podsistema primjenjuju i drugi propisi, deklaracija o usaglašenosti i deklaracija o pogodnosti za upotrebu sadrži i podatke da strukturni elementi podsistema ispunjavaju i zahtjeve tih propisa.

(4) Imenovano tijelo vodi evidenciju o izdatim sertifikatima o usaglašenosti i sertifikatima o pogodnosti za upotrebu koja sadrži:

- broj izdatog sertifikata;
- naziv pravnog lica kome je izdat sertifikat;
- naziv elementa strukturnog podsistema za koji se izdaje sertifikat;
- datum izdavanja sertifikata;
- rok važenja sertifikata.

(5) Do imenovanja tijela za ocjenu usaglašenosti, poslove Imenovanog tijela iz ovog člana obavljaće Agencija za željeznice.

(6) Za izdavanje sertifikata o usaglašenosti i sertifikata o pogodnosti za upotrebu plaća se naknada Agenciji, odnosno Imenovanom tijelu.

(7) Visinu naknade iz stava 6 ovog člana utvrđuje Agencija, odnosno Imenovano tijelo.

(8) Protiv rješenja o izdavanju, odnosno o odbijanju izdavanja sertifikata o usaglašenosti i sertifikata o pogodnosti za upotrebu može se podnijeti žalba Savjetu Agencije.

(9) Protiv odluke Savjeta nije dozvoljena žalba, nego se može podnijeti tužba Upravnom sudu u roku od 30 dana od dana dostavljanja odluke.

(10) Tužba, po pravilu, ne odlaže izvršenje upravnog akta, odnosno pravno dejstvo druge upravne aktivnosti protiv koje je tužba podnijeta.

(11) Ako se utvrdi da strukturni element podsistema koji je obuhvaćen deklaracijom o usaglašenosti ili pogodnosti za upotrebu i stavljen na tržište ne ispunjava osnovne zahtjeve tokom predviđene upotrebe, Agencija će ograničiti ili zabraniti stavljanje na tržište tog elementa ili će naložiti njegovo povlačenje sa tržišta.

(12) Rješenje o preduzetim mjerama iz stava 11 ovog člana, dostavlja se licu koje je izdalo deklaraciju o usaglašenosti i imenovanom tijelu koje je izdalo sertifikat o usaglašenosti. (13) Elementi strukturnih podsistema koji podliježu ocjenjivanju usaglašenosti, postupke i module za ocjenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu, tehničku dokumentaciju koja prati deklaraciju o usaglašenosti i deklaraciju o pogodnosti za upotrebu i sadržinu deklaracije o usaglašenosti i deklaracije o pogodnosti za upotrebu propisuje Agencija za željeznice.

6. Podsistemi

Slobodno kretanje podsistema

Član 22

(1) 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.

(2) Dodatne provjere se mogu zahtijevati samo kada Agencija za željeznice, 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 23

(1) 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 odgovarajućih TSI, nacionalnih propisa i registara;
- 2) bezbjedna integracija podsistema primjenom metoda za ocjenu i procjenu rizika.

Postupak verifikacije podsistema i deklaracija o verifikaciji podsistema

Član 24

(1) Verifikacija podsistema je postupak u kome prijavljeno tijelo provjerava i potvrđuje da podsistem ispunjava osnovne zahtjeve i da je usaglašen sa TSI.

(2) Sertifikat o provjeri podsistema izdaje prijavljeno tijelo, koje angažuje naručilac ili proizvođač ili njihov ovlašćeni zastupnik, podnošenjem zahtjeva za verifikaciju podsistema.

(3) Prijavljeno tijelo vrši provjeru podsistema, ili određenih djelova podsistema, u svakoj od sljedećih faza:

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

(4) Prijavljeno tijelo, na osnovu raspoloživih informacija u odgovarajućim TSI i informacija upisanih u registre iz čl. 42 i 44 ovog zakona, vrši i verifikaciju interfejsa, odnosno provjeru i ocjenjivanje postupaka projektovanja i proizvodnje tog podsistema, kao i usklađenost predmetnog podsistema sa sistemom u koji se ugrađuje.

(5) Svako prijavljeno tijelo koje učestvuje u verifikaciji podsistema sastavlja dokumentaciju koja obuhvata obim njegovih aktivnosti.

(6) Podnosilac zahtjeva dužan je da objedini tehničku dokumentaciju koja se prilaže uz deklaraciju o verifikaciji podsistema.

(7) Tehnička dokumentacija iz stava 6 ovog člana sadrži podatke o karakteristikama, uslovima, ograničenjima korišćenja i uputstva za opsluživanje, praćenje, podešavanje i održavanje podsistema i, po potrebi, druga dokumenta kojima se potvrđuje usaglašenost činilaca interoperabilnosti.

- (8) Deklaracija o verifikaciji podsistema sačinjava se nakon izdavanja sertifikata o provjeri podsistema, koji izdaje prijavljeno tijelo.
- (9) U deklaraciji o verifikaciji naručilac ili proizvođač ili njihov ovlašćeni zastupnik izjavljuje pod svojom isključivom odgovornošću da podsistem ispunjava zahtjeve ovog zakona, TSI i (primjenjivih) nacionalnih propisa koji se primjenjuju na podsisteme, pod svojom isključivom odgovornošću. Podnosilac zahtjeva potpisuje i datira deklaraciju o verifikaciji.
- (10) U slučaju modifikacije podsistema obuhvaćenog certifikatom 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 interfejs prema nepromijenjenim djelovima podsistema.
- (11) U slučaju obnove ili unapređenja podsistema koje za posledicu ima izmjenu tehničke dokumentacije i koje utiče na validnost već sprovedenih postupaka verifikacije, podnosilac zahtjeva procjenjuje potrebu za novom deklaracijom o verifikaciji.
- (12) Prijavljeno tijelo može izdati certifikat o provjeri za seriju podsistema ili određenih djelova tih podsistema, ako je to utvrđeno TSI.
- (13) Prijavljeno tijelo može, na zahtjev naručioca, proizvođača ili njihovog ovlašćenog zastupnika, izdati prelaznu izjavu o verifikaciji (u daljem tekstu: PIV) za fazu projektovanja (uključujući ispitivanje tipa) ili fazu proizvodnje cijelog podsistema ili za bilo koji dio podsistema.
- (14) U slučajevima iz stava 13 ovog člana, naručilac, proizvođač ili njihov ovlašćeni zastupnik sačinjava PIV deklaraciju.
- (15) Sertifikati o provjeri podsistema koje su izdala prijavljena tijela iz država članica Evropske unije ili država potpisnica OTIF-a priznaju se u Crnoj Gori.
- (16) 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.
- (17) Prijavljeno tijelo nakon izvršene provjere izdaje certifikat o provjeri podsistema.
- (18) Prijavljeno tijelo nakon izvršene provjere izdaje certifikat o provjeri podsistema i vrši periodične provjere radi usaglašenosti proizvodnje podsistema sa tehničkom dokumentacijom iz stava 6 i 7 ovog člana.
- (19) Prijavljeno tijelo odgovorno za provjeru implementacije dužno je da vrši provjere u pojedinim fazama izgradnje da bi potvrdilo usaglašenost sa tehničkom dokumentacijom iz stava 6 i 7 ovog člana. Prijavljeno tijelo izdaje proizvođaču ili naručiocu izveštaj o izvršenoj provjeri.
- (20) Prijavljeno tijelo može vršiti iznenadne nenajavljene posjete mjestima izvođenja radova ili proizvodnim pogonima i tokom posjeta može izvoditi potpune ili djelimične provjere. Odgovornima za implementaciju, prijavljeno tijelo dostavlja izvještaj o pregledu, ili, kad je potrebno, izvještaj o provjeri.
- (21) Prijavljeno tijelo periodično sačinjava i objavljuje informacije o:
- 1) primljenim zahtjevima za verifikaciju podsistema i njihovih djelova;
 - 2) zahtjevima za ocjenu usaglašenosti ili pogodnosti za upotrebu činilaca interoperabilnosti;
 - 3) odobrenim ili odbijenim zahtjevima za izdavanje prelazne izjave o verifikaciji;
 - 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.
- (22) Ministarstvo imenuje tijelo za ocjenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu činilaca interoperabilnosti i za postupak provjere podsistema iz reda privrednih društava, ustanova ili drugih pravnih lica koja ispunjavaju uslove iz člana 55 ovog zakona.
- (23) Organ državne uprave nadležan za akreditaciju, na prijedlog Ministarstva, vrši prijavljivanje tijela iz stava 22 ovog člana:

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

(24) Oduzimanje odobrenja tijelu za ocjenu usaglašenosti koje ne ispunjava uslove iz člana 55 ovog zakona vrši se na način propisan zakonom kojim se uređuju tehnički zahtjevi za proizvode i ocjenjivanje usaglašenosti.

(25) O oduzetim odobrenjima obavještavaju se organi i države iz stava 23 ovog člana.

(26) Postupak i module za provjeru podsistema, tehničku dokumentaciju koja se prilaže uz deklaraciju o provjeri podsistema i sadržinu deklaracije o provjeri podsistema propisuje Agencija.

Usaglašenost podsistema sa TSI i nacionalnim željezničkim tehničkim propisima

Član 25

(1) Strukturni podsistemi koji su obuhvaćeni deklaracijom o verifikaciji smatraju se interoperabilnim i usklađenim sa osnovnim zahtjevima.

(2) Provjera interoperabilnosti strukturnog podsistema u pogledu osnovnih zahtjeva vrši se u skladu sa TSI, ukoliko postoje.

(3) Nacionalni propisi za ispunjavanje osnovnih zahtjeva i, prema potrebi, prihvatljivi nacionalni načini obezbjeđenja usklađenosti, primjenjuju se u sljedećim slučajevima:

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 13 stav 1 ovog zakona;

3) ako specifični slučaj zahtijeva primjenu tehničkih propisa koji nijesu obuhvaćeni odgovarajućim TSI;

4) ukoliko nacionalni propisi opisuju postojeće sisteme u cilju ocjenjivanja tehničke usklađenosti vozila sa mrežom;

5) ukoliko za željezničke mreže i vozila nije obavezna primjena TSI (ili: „nisu obuhvaćeni TSI“);

6) kao nužna hitna privremena preventivna mjera, posebno nakon nesreća.

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

Prijavljivanje nacionalnih propisa iz oblasti interoperabilnosti

Član 26

(1) Evropskoj komisiji i Evropskoj agenciji za željeznice (u daljem tekstu: ERA) prijavljuju se sljedeći nacionalni propisi:

1) važeći nacionalni propisi;

2) svaka izmjena važećih nacionalnih propisa;

3) nacionalni propisi koji će se primjenjivati kada se podnese novi zahtjev za odstupanje od primjene TSI u skladu sa članom 15 ovog zakona;

4) nacionalni propisi koji prestanu da važe poslije objavljivanja ili revizije odgovarajućih TSI.

(2) Nacionalni propisi iz stava 1 ovog člana dostavljaju se u punom tekstu.

(3) Spisak propisa iz stava 1 ovog člana Agencija za željeznice objavljuje na svojoj internet stranici.

(4) Novi nacionalni propisi donose se u sljedećim slučajevima:

1) kada TSI ne ispunjava u potpunosti osnovne zahtjeve;

2) kao hitnu preventivnu mjeru, naročito poslije nesreće.

(5) Nacrt novog nacionalnog propisa podnosi se Agenciji i Evropskoj komisiji pravovremeno, a najmanje dva mjeseca prije očekivanog stupanja na snagu predloženog novog nacionalnog propisa, uz obrazloženje za njegovo donošenje.

(6) Novi nacionalni propis se nakon donošenja prijavljuje ERA i Evropskoj komisiji.

(7) Pri prijavljivanju nacionalnih propisa iz stava 1 ovog člana daje se obrazloženje potrebe za tim propisom, kako bi se ispunio osnovni zahtjev koji još nije obuhvaćen odgovarajućim TSI.

(8) Agencija za željeznice dostavlja nacionalne propise iz st. 1 i 6 ovog člana ministarstvu nadležnom za poslove tehničkih propisa, standardizaciju, akreditaciju i metrologiju, radi prijavljivanja Evropskoj komisiji i ERA.

(9) Propisi i ograničenja koji se primjenjuju samo na lokalnom nivou, ne prijavljuju se ERA i Evropskoj komisiji i navode se u Izjavi o mreži.

Postupak verifikacije podsistema i deklaracija o verifikaciji podsistema na koje se primjenjuju nacionalni propisi

Član 27

(1) Imenovano tijelo sprovodi verifikaciju strukturnog podsistema ili njegovog dijela u skladu sa članom 20 ovog zakona i izdaje sertifikat o provjeri podsistema ili njegovog dijela, kojim potvrđuje da je podsistem ili njegov dio usaglašen sa nacionalnim propisima.

(2) U slučaju primjene nacionalnih propisa koji se odnose na podsisteme koji čine željezničko vozilo, imenovano tijelo podijeliće sertifikat na dva dijela:

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

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

(3) Podnosilac zahtjeva sastavlja deklaraciju o verifikaciji podsistema nakon izdavanja sertifikata o verifikaciji od strane prijavljenog tijela.

(4) Dokumentacija koju je sastavilo imenovano tijelo, a koja se prilaže uz deklaraciju o verifikaciji u slučaju primjene nacionalnih propisa, mora biti uključena u tehničku dokumentaciju koja se prilaže uz deklaraciju o verifikaciji podsistema i sadržati tehničke podatke relevantne za ocjenu usaglašenosti podsistema sa nacionalnim propisima.

(5) 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.

(5) Do imenovanja tijela za ocjenu usaglašenosti, poslove imenovanog tijela iz ovog člana obavlja Agencija za željeznice.

(6) Za izdavanje sertifikata o verifikaciji podsistema ili njegovog dijela plaća se naknada Agenciji.

(7) Visinu naknade za izdavanje sertifikata iz stava 6 ovog člana utvrđuje Agencija.

(8) Protiv rješenja kojim se odbija izdavanje sertifikata može se podnijeti žalba Savjetu.

Protiv odluke Savjeta nije dozvoljena žalba, nego se može podnijeti tužba Upravnom sudu u roku od 30 dana od dana dostavljanja odluke.

Tužba, po pravilu, ne odlaže izvršenje upravnog akta, odnosno pravno dejstvo druge upravne aktivnosti protiv koje je tužba podnijeta.

Neusklađenost podsistema sa osnovnim zahtjevima

Član 28

(1) U slučaju sumnje da strukturni podsistem za koji je izdata deklaracija o verifikaciji podsistema nije u potpunosti u skladu sa ovim zakonom i ne ispunjava uslove iz člana 10 ovog zakona, Agencija za željeznice može da zahtijeva od lica koje je izdalo deklaraciju o verifikaciji podsistema dopunsku provjeru i kontrolu podsistema.

(2) O zahtjevu za dopunske provjere i kontrole, Agencija za željeznice odmah obavještava Evropsku komisiju, uz odgovarajuće obrazloženje.

(3) U obrazloženju iz stava 2 ovog člana navodi se da li je neusklađenost posljedica neusaglašenosti sa zahtjevima iz člana 10 ovog zakona ili sa TSI, kao i da li su nepravilno primijenjeni TSI.

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

(5) Činioci interoperabilnosti, elementi podsistema i podsistemi koji su usaglašeni sa harmonizovanim 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 podsistema

Član 29

(1) Stabilni podsistemi mogu se puštiti u rad samo ako su projektovani, izgrađeni i ugrađeni tako da su ispunjeni osnovni zahtjevi i ako imaju dozvolu za korišćenje.

(2) Dozvolu za korišćenje izdaje Agencija za željeznice na obrascu propisanom aktom iz stava 12 ovog člana, kao i u obliku rješenja.

(3) Uz zahtjev za izdavanje dozvole za korišćenje stabilnih podsistema prilaže se dokumentacija koja uključuje dokaze o:

- 1) deklaracijama o verifikaciji iz člana 24 odnosno člana 27 ovog zakona;
- 2) tehničkoj usklađenosti podsistema sa željezničkim sistemom u koji se integrišu, utvrđenoj na osnovu odgovarajućih TSI, nacionalnih propisa i registara;
- 3) bezbjednoj integraciji podsistema, utvrđenoj na osnovu odgovarajućih TSI, nacionalnih propisa i zajedničkih bezbjednosnih metoda utvrđenih ovim zakonom.

(4) 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.

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

(6) Uslove za izdavanje dozvola iz stava 4 ovog člana bliže određuje Agencija.

(7) 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.

(8) 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.

(9) Agencija za željeznice mora propisno 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 svoju odluku, uz obavezno obrazloženje.

(10) Savjet Agencije u roku od dva mjeseca od datuma prijema zahtjeva za preispitivanje mora da potvrdi ili da preinači odluku.

Protiv odluke Savjeta nije dozvoljena žalba, nego se može podnijeti tužba Upravnom sudu u roku od 30 dana od dana dostavljanja odluke.

Tužba, po pravilu, ne odlaže izvršenje upravnog akta, odnosno pravno dejstvo druge upravne aktivnosti protiv koje je tužba podnijeta.

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

(12) 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.

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

(17) Visinu naknade iz stava 16 ovog člana utvrđuje Agencija.

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

2. Dozvola za korišćenje mobilnih podsistema

Član 30

(1) Mobilni podsistemi mogu se puštiti u rad samo ako su projektovani, izgrađeni i ugrađeni tako da su ispunjeni osnovni zahtjevi i ako imaju dozvolu za korišćenje.

(2) Podnosilac zahtjeva obezbjeđuje odgovarajuću deklaraciju o provjeri.

(3) Dozvolu za korišćenje mobilnih podsistema izdaje Agencija na propisanom obrascu i u obliku rješenja.

(4) Agencija propisuje obrazac, način i uslove izdavanja dozvole za korišćenje mobilnih podsistema.

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

Visinu naknade iz stava 5 ovog člana utvrđuje Agencija.

Protiv rješenja kojim se odbija izdavanje dozvole za korišćenje mobilnih podsistema može se podnijeti žalba Savjetu Agencije.

Protiv odluke Savjeta nije dozvoljena žalba, nego se može podnijeti tužba Upravnom sudu u roku od 30 dana od dana dostavljanja odluke.

Tužba, po pravilu, ne odlaže izvršenje upravnog akta, odnosno pravno dejstvo druge upravne aktivnosti protiv koje je tužba podnijeta.

Dozvola za tip vozila

Član 31

(1) Tipovi svih vrsta vozila bilo kog proizvođača za koje Agencija izdaje dozvolu za korišćenje, moraju da budu odobreni.

(2) Dozvolu za tip vozila izdaje Agencija rješenjem i na obrascu propisanom aktom iz stava 15 ovog člana.

(3) 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 ugovornice OTIF-a, važi u Crnoj Gori.

Protiv rješenja kojim se o odbija izdavanje dozvole za tip vozila može se podnijeti žalba Savjetu Agencije.

Protiv odluke Savjeta nije dozvoljena žalba, nego se može podnijeti tužba Upravnom sudu u roku od 30 dana od dana dostavljanja odluke.

Tužba, po pravilu, ne odlaže izvršenje upravnog akta, odnosno pravno dejstvo druge upravne aktivnosti protiv koje je tužba podnijeta.

(7) 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.

(8) Vozilima koja imaju dozvolu za tip vozila izdaje se pojedinačna dozvola za korišćenje koje se izdaju na osnovu provjere pripadnosti vozila odobrenom tipu i deklaracije o usaglašenosti sa odobrenim tipom vozila, bez dodatnih provjera.

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

(10) 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.

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

(12) U slučaju iz stava 8 ovog člana izdate dozvole za korišćenje neće se mijenjati.

(13) Ako je zahtjev za izdavanje dozvole za tip vozila podnjet i u drugim državama, Agencija sarađuje sa nadležnim organima - tijelima za bezbjednost na željeznici tih država radi pojednostavljenja postupka za izdavanje dozvole.

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

(15) Način uslove izdavanja dozvole za tip vozila, dokumentaciju koja se prilaže uz zahtjev za izdavanje dozvole za tip vozila, sadržinu i obrazac deklaracije o usaglašenosti sa tipom vozila i sadržinu i obrazac dozvole za tip vozila propisuje Agencija.

(16) Sve promjene odobrenog tipa vozila analiziraju se i kategorišu kao samo jedna od sljedećih promjena i podliježu odobravanju na sljedeći način:

- 1) promjena koja ne prouzrokuje odstupanje od tehničke dokumentacije priložene deklaraciji o verifikaciji podsistema. U tom slučaju ne sprovodi se nova verifikacija, a prvobitne deklaracije o verifikaciji podsistema i dozvole za tip vozila ostaju važeće i nepromijenjene;
- 2) promjena koja prouzrokuje odstupanje od tehničke dokumentacije priložene deklaraciji o verifikaciji podsistema zbog koje mogu da budu potrebne nove provjere

i verifikacija u skladu sa primjenjivim modulima za ocjenjivanje usaglašenosti, ali koja nema uticaj na osnovne projektovane karakteristike tipa vozila i zbog koje nije potrebna nova dozvola za tip vozila;

- 3) promjena osnovnih projektovanih karakteristika tipa vozila zbog koje nije potrebna nova dozvola u skladu sa kriterijumima propisanim članom 36 stav 3 ovog zakona;
- 4) promjena zbog koje je potrebna nova dozvola u skladu sa kriterijumima propisanim članom 36 stav 3 ovog zakona.

(17) U slučaju promjena iz stava 14 tač. 1 i 2 ovog člana, tehnička dokumentacija priložena deklaraciji o verifikaciji podsistema mora da se ažurira, a nosilac dozvole za tip vozila mora na zahtjev Agencije da dostavi odgovarajuće informacije.

(18) U slučaju promjene iz stava 14 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.

(19) Agencija prijavljuje ERA nove verzije tipa vozila ili nove verzije varijante tipa vozila radi unosa u Evropski registar odobrenih tipova vozila.

(20) Ako lice koje upravlja promjenom nije nosilac dozvole za tip vozila, a promjene postojećeg tipa vozila obuhvataju i promjene propisane stavom 14 tačke 2) do 4) ovog člana, primjenjuje se sljedeće:

- 1) lice koje upravlja promjenom dužno je da izradi novi tip vozila i podnese zahtjev za odobrenjem novog tipa vozila;
- 2) lice koje upravlja promjenom postaje podnosilac zahtjeva;
- 3) 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.

(21) Preliminarni postupak pokreće se na zahtjev podnosioca zahtjeva prije podnošenja zahtjeva za odobravanje tipa vozila. Cilj preliminarnog postupka je da se podnosiocu zahtjeva detaljno objasni postupak izdavanja dozvole za tip vozila, koji propisi moraju biti primijenjeni i koja dokumentacija mora biti priložena uz zahtjev za izdavanje dozvole za tip vozila, kako bi podnosilac zahtjeva blagovremeno ispunio sve uslove prije podnošenja zahtjeva za izdavanje dozvole za tip vozila.

(22) Agencija propisuje dokumentaciju koja se prilaže uz zahtjev za preliminarni postupak.

(23) Odluka podnosioca zahtjeva za preliminarni postupak, o podnošenju zahtjeva za preliminarni postupak, obavezujuća je do trenutka kad:

- 1) podnosilac zahtjeva podnese zahtjev za odobrenje za tip vozila; ili
- 2) istekne rok od izdavanja mišljenja iz stava 24 ovog člana do trenutka kada podnosilac zahtjeva podnese zahtjev za odobrenje za tip vozila u skladu sa stavom 19 ovog člana; ili
- 3) podnosilac zahtjeva zatraži završetak preliminarnog postupka.

(24) U bilo kom trenutku tokom preliminarnog postupka podnosilac zahtjeva može da podnese zahtjev za odobrenje tipa vozila. U tom slučaju faza preliminarnog postupka se prekida.

(25) U roku od mjesec dana od dana prijema zahtjeva za preliminarni postupak, Agencija obavještava podnosioca zahtjeva da je dokumentacija za preliminarni postupak potpuna ili traži odgovarajuće dodatne informacije i određuje razuman rok za njihovo dostavljanje.

(26) Ako je podnosilac zahtjeva obaviješten da je dokumentacija potpuna, Agencija najkasnije dva mjeseca od potvrde da je dokumentacija potpuna izdaje mišljenje o pristupu koji je podnosilac zahtjeva predložio u zahtjevu za preliminarni postupak. Izdatim mišljenjem uspostavlja se osnov preliminarnog postupka, uključujući određivanje verzije TSI i nacionalnih propisa koji će se primjenjivati za naknadni zahtjev za odobrenje.

(27) Rok od izdavanja mišljenja iz stava 24 ovog člana do trenutka kada podnosilac zahtjeva podnese zahtjev za odobrenje za tip vozila ne može biti duži od 24 mjeseca.

(29) U slučaju promjena koje utiču na dokumentaciju za preliminarni postupak i koje su odgovarajuće za osnov preliminarnog postupka podnosilac zahtjeva dostavlja izmijenjeni i ažurirani zahtjev za preliminarni postupak u kome se razmatraju samo promjene i veze sa neizmijenjenim dijelovima. Podnosilac zahtjeva dostavlja izmijenjeni i ažurirani zahtjev za preliminarni postupak u sljedećim slučajevima:

- 1) u slučaju promjene projekta ili metodologije ocjenjivanja koje proizlaze iz većih bezbjednosnih nedostataka;
- 2) u slučaju promjene propisa i osnova za preliminarni postupak; ili
- 3) u slučaju bilo kojih promjena koje je podnosilac zahtjeva svojevrijemnio uveo.

(27) Za izdavanje mišljenja o pristupu koji je podnosilac zahtjeva predložio u zahtjevu za preliminarni postupak visinu naknade utvrđuje Agencija.

Dozvola za korišćenje vozila koja su usaglašena sa TSI

Član 32

(1) Dozvolu za korišćenje vozila koja su usaglašena sa TSI izdaje Agencija za željeznice, 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 20 ovog zakona, prije izdavanja dozvole vrši se provjera:

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

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

(2) Agencija izdaje dozvolu za korišćenje vozila koja su usaglašena sa TSI na obrascu propisanom aktom iz stava 5 ovog člana, kao i u obliku rješenja, bez dodatnih provjera.

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

1) dokaze o izvršenoj verifikaciji svih podsistema od kojih se vozilo sastoji, odnosno sertifikate o verifikaciji i deklaracije o verifikaciji u skladu sa članom 20. ovog zakona;

2) dokaze o tehničkoj usklađenosti podsistema od kojih se vozilo sastoji, utvrđenoj na osnovu odgovarajućih TSI i, prema potrebi, nacionalnih propisa;

3) dokaze o bezbjednoj integraciji podsistema od kojih se vozilo sastoji, utvrđenoj na osnovu odgovarajućih TSI, nacionalnih propisa 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.

Protiv rješenja o odbijanju izdavanja dozvole za korišćenje koja su usaglašena sa TSI može se podnijeti žalba Savjetu.

Protiv odluke Savjeta nije dozvoljena žalba, nego se može podnijeti tužba Upravnom sudu u roku od 30 dana od dana dostavljanja odluke.

Tužba, po pravilu, ne odlaže izvršenje upravnog akta, odnosno pravno dejstvo druge upravne aktivnosti protiv koje je tužba podnijeta.

(9) U dozvoli iz stava 1 ovog člana navodi se:

- 1) područje upotrebe;
- 2) vrijednosti parametara utvrđenih u TSI i, ako je primjenljivo, u nacionalnim propisima, za provjeru tehničke usklađenosti između vozila i područja upotrebe;
- 3) usklađenost vozila sa odgovarajućim TSI i nacionalnim propisima, koji se odnose na parametre iz tačke 2) ovog stava;
- 4) uslovi za korišćenje vozila i druga ograničenja.

(8) Agencija propisuje način i uslove za izdavanje dozvole iz stava 1 ovog člana, dokumentaciju koja se prilaže uz zahtjev za izdavanje dozvole za korišćenje, sadržinu i obrazac dozvole za korišćenje.

(9) Vza izdavanje dozvole iz stava 1 ovog člana plaća se naknada Agenciji.

(10) Visinu naknade iz stava 1 ovog člana utvrđuje Agencija.

Dodatna dozvola za korišćenje vozila koja su usaglašena sa TSI

Član 33

(1) Vozila za koja je izdata dozvola za korišćenje u drugoj državi, koja su potpuno usaglašena sa svim TSI koji obuhvataju sve aspekte podsistema i nisu predmet specifičnih slučajeva, otvorenih 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.

(2) Za vučna vozila iz stava 1 ovog člana 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 takvih vozila u Crnoj Gori.

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

(4) Uz zahtjev iz stava 3 ovog člana Agenciji se dostavlja tehnička dokumentacija o vozilu i predviđenom području na mreži pruga Crne Gore na kojem 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 opremljenim registrujućim uređajima, informacije o postupku prikupljanja podataka, načinu čitanja i procjene, ako te informacije nijesu usklađene sa TSI;
- 3) evidencije koje prikazuju istoriju održavanja vozila i, po 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.

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

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

(7) Agencija će sa podnosiocem zahtjeva odrediti obim i sadržinu dodatnih informacija, analize rizika i potrebnih ispitivanja na mreži.

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

(9) Agencija izdaje dozvolu iz stava 2 ovog člana u roku od:

- 1) dva mjeseca nakon dostavljanja dokumenata iz stava 3 ovog člana;
 - 2) mjesec dana nakon dostavljanja dodatnih informacija, rezultata analize rizika ili rezultata ispitivanja, gdje je primjenjivo.
- (10) Ako Agencija ne izda dozvolu za korišćenje u roku iz stava 9 ovog člana, smatraće se da je dozvola za korišćenje izdata.
- (11) Vozilo iz stava 10 ovog člana može se koristiti samo na mreži koja je navedena u zahtjevu za izdavanje dozvole.
- (12) Agencija propisuje način i uslove za izdavanje dozvole iz stava 2. ovog člana, dokumentaciju koja se prilaže uz zahtjev za izdavanje dozvole za korišćenje, sadržinu i obrazac dozvole za korišćenje.
- (13) Visinu naknade iz stava 2 ovog člana utvrđuje Agencija.

Dozvola za korišćenje podsistema koji nijesu usaglašeni sa TSI

Član 34

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

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

- 2) podсистemi ispunjavaju osnovne zahtjeve koji se na njih odnose;

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

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

(3) Provjeru podsistema iz stava 1 ovog člana sprovodi imenovano tijelo na način propisan članom 21 ovog zakona.

(4) Do imenovanja tijela za ocjenjivanje usaglašenosti, poslove imenovanog tijela iz ovog člana obavljaće Agencija.

Dozvola za korišćenje vozila koja nijesu usaglašena sa TSI

Član 35

(1) 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 13 st. 2 i 3 ovog zakona izdaje Agencija ako:

- 1) ispunjavaju zahtjeve utvrđene TSI i ako je sproveden postupak provjere u skladu sa članom 21 ovog zakona;

- 2) ispunjavaju zahtjeve utvrđene nacionalnim propisima i ako je sproveden postupak provjere u skladu sa članom 21 ovog zakona.

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

(3) Agencija izdaje dozvolu iz stava 1 ovog člana na obrascu propisanom aktom iz stava 6 ovog člana, kao i u obliku rješenja.

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

- 1) dokaze o izvršenoj verifikaciji svih podsistema od kojih se vozilo sastoji, odnosno sertifikate o verifikaciji i deklaracije o verifikaciji u skladu sa članom 21 ovog zakona;

2) dokaze o tehničkoj usklađenosti podsistema od kojih se vozilo sastoji, utvrđenoj na osnovu odgovarajućih nacionalnih propisa;

3) dokaze o bezbjednoj integraciji podsistema od kojih se vozilo sastoji, utvrđenoj na osnovu odgovarajućih nacionalnih propisa 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.

(5) U dozvoli iz stava 1 ovog člana navodi se:

1) područje upotrebe;

2) vrijednosti parametara utvrđenih u nacionalnim propisima, za provjeru tehničke usklađenosti između vozila i područja upotrebe;

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

4) uslovi za korišćenje vozila i druga ograničenja.

(6) Izuzetno od stava 1 ovog člana, za vozila koja su bila u eksploataciji do 1. 1. 2025. godine i u vlasništvu privrednog subjekta registrovanog u Crnoj Gori, a za koja vlasnik odnosno imalac vozila ne može da pribavi dozvolu za korišćenje radi upisa vozila u Nacionalni registar željezničkih vozila, Agencija izdaje dozvolu za korišćenje ako je podnosilac zahtjeva priložio:

1) dokaz o vlasništvu;

2) tehničku dokumentaciju koja sadrži:

- a) tehnički opis sa dispozicionim crtežom 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 poslednje redovne opravke i izvještaj sa periodičnog pregleda najvišeg ranga, koji se vrši na svakih 12 meseci, izvršenog u skladu sa rokovima propisanim u dosijeu o održavanju,
- b) ako dosije o održavanju nije formiran – izvještaj sa poslednje redovne opravke ne stariji od pet godina i izvještaj sa periodičnog pregleda najvišeg ranga prema dokumentaciji iz tačke 2) podtačka (4) ovog stava, kome nije istekao rok važnosti,
- c) ako je od poslednje redovne opravke prošlo manje vremena od vremena potrebnog za obavljanje narednog periodičnog pregleda najvišeg ranga – izvještaj sa poslednje redovne opravke;

4) izvještaj o izvršenom tehničkom pregledu koji sadrži pozitivno mišljenje o funkcionalnoj ispravnosti i sposobnosti vozila za bezbjednu upotrebu u saobraćaju.

(7) Agencija propisuje način i uslove za izdavanje dozvole iz stava 1 ovog člana, dokumentaciju koja se prilaže uz zahtjev za izdavanje dozvole za korišćenje, sadržinu i obrazac dozvole za korišćenje.

(8) Visinu naknade iz stava 1 ovog člana utvrđuje Agencija.

Dodatna dozvola za korišćenje vozila koja nijesu usaglašena sa TSI

Član 36

(1) Vozila koja su odobrena za korišćenje u drugoj državi, a koja nijesu usaglašena sa TSI, moraju da imaju dodatnu dozvolu za korišćenje u Crnoj Gori, koju izdaje Agencija za željeznice na obrascu propisanom aktom iz stava 13 ovog člana, kao i u obliku rješenja.

(2) Dodatna dozvola izdaje se na osnovu podnijetog zahtjeva, uz koji se dostavlja tehnička dokumentacija o vozilu, zajedno sa podacima o planiranom području korišćenja na mreži pruga Crne Gore.

(3) Dokumentacija iz stava 2 ovog člana sadrži:

1) dozvolu za korišćenje vozila izdatu u drugoj državi i spisak dokumentacije primijenjene u postupku, kojim se dokazuje da vozilo ispunjava bezbjednosne zahtjeve, uključujući, prema potrebi, informacije o korišćenim ili odobrenim odstupanjima;

2) tehničke podatke, program održavanja i eksploatacione karakteristike, a za vozila opremljena registrujućim uređajima, informacije o postupku prikupljanja podataka, sa omogućavanjem čitanja i procjene;

3) evidencije koje pokazuju istoriju održavanju vozila i, prema potrebi, tehničke izmjene izvršene nakon dobijanja dozvole za korišćenje;

4) dokaze o tehničkim i eksploatacionim karakteristikama koji pokazuju da je vozilo usklađeno sa infrastrukturom i stabilnim postrojenjima, uključujući klimatske uslove, sistem napajanja energijom, sistem kontrole, upravljanja i signalizacije, širinu kolosjeka i profile, maksimalnu dopuštenu masu po osovini i druga ograničenja mreže.

(4) Dodatna dozvola neće se izdati ako Agencija utvrdi da postoji značajan rizik za bezbjednost.

(5) Rješenje o odbijanju izdavanja dozvole za korišćenje koja su usaglašena sa TSI konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može podnijeti tužba Upravnom sudu u roku od 30 dana od dana dostavljanja rješenja.

(6) Agencija može zahtijevati dodatne informacije, analize rizika ili sprovođenje ispitivanja na mreži, radi provjere usklađenosti dokumentacije iz stava 3 tač. 3) i 4) ovog člana sa važećim nacionalnim željezničkim tehničkim propisima.

(7) Agencija određuje obim i sadržinu dodatnih informacija, analize rizika i potrebnih ispitivanja, nakon konsultacije sa podnosiocem zahtjeva.

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

(9) Upravljač je dužan da nakon ispitivanje vozila sačini izvještaj o sprovođenju ispitivanja i dostavi Agenciji.

(10) Agencija izdaje dozvolu iz stava 1 ovog člana u roku od:

1) četiri mjeseca nakon dostavljanja dokumenata iz stava 3 ovog člana;

2) dva mjeseca nakon dostavljanja dodatnih informacija, rezultata analize rizika ili rezultata ispitivanja, gdje je primjenjivo.

(11) Ako Agencija ne izda dozvolu za korišćenje u roku iz stava 9 ovog člana, smatraće se da je dozvola za korišćenje izdata.

(12) Vozilo iz stava 11 ovog člana može se koristiti samo na mreži koja je navedena u zahtjevu za izdavanje dozvole.

(13) Tehničke zahtjeve za izdavanje dodatne dozvole za korišćenje vozila koja nijesu usaglašena sa TSI i klasifikaciju nacionalnih propisa u vezi sa ovim parametrima, propisuje Agencija.

(14) Visinu naknade iz stava 1 ovog člana utvrđuje Agencija.

Izuzeci za dodatne dozvole za korišćenje vozila

Član 37

(1) 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.
- (2) Na sporazume iz stava 1 tačka 1 podtačka b ovog člana i pripremu novih sporazuma kojima se uređuje konstrukcija vozila, važenje dozvola za korišćenje i upotreba vozila između zainteresovanih prevoznika, saglasnost daje Agencija.

Provjere prije upotrebe odobrenih vozila

Član 38

- (1) Željeznički prevoznik prije nego što upotrijebi vozilo provjerava da li je:
- 1) za vozilo izdata dozvola za korišćenje u skladu sa čl. 33-36. ovog zakona i da li je vozilo propisno registrovano;
 - 2) vozilo usklađeno sa trasom na osnovu registra infrastrukture, relevantnih TSI ili bilo kojih relevantnih informacija koje upravljač infrastrukture mora da dostavi bez naknade i u razumnom roku, ako registar infrastrukture ne postoji ili je nepotpun;
 - 3) vozilo pravilno uvršteno u sastav voza u kome će saobraćati, uzimajući u obzir:
 - a) odredbe ovog zakona i propisa donijetih na osnovu njega,
 - b) odgovarajuće postupke iz sistema za upravljanje bezbjednošću propisanog u odredbama ovog zakona,
 - c) odredbe TSI Regulisanje i upravljanje saobraćajem.
- (2) Željeznički prevoznik može, u cilju provjere iz stava 1 tačka 2) ovog člana, da sprovede potrebna ispitivanja u saradnji sa upravljačem infrastrukture.
- (3) Upravljač infrastrukture, u konsultaciji sa podnosiocem zahtjeva, omogućava sprovođenje svih potrebnih ispitivanja u roku od tri mjeseca od dana prijema zahtjeva podnosioca.

Neusklađenost vozila ili tipova vozila sa osnovnim zahtjevima

Član 39

- (1) 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.
- (2) Ako željeznički prevoznik ima dokaz da je neusklađenost postojala već u trenutku izdavanja dozvole za korišćenje vozila, o tome obavještava Agenciju.
- (3) Ako Agencija utvrdi u okviru postupka nadzora propisanog ovim zakonom da vozilo ili tip vozila, za koje je izdala dozvolu za korišćenje, kada se upotrebljava u skladu s njegovom namjenom, ne ispunjava neki od osnovnih zahtjeva, o tome obavještava željezničkog prevoznika koji upotrebljava to vozilo ili tip vozila i od njega traži da preduzme potrebne korektivne mjere kako bi obezbijedio usklađenost tog vozila ili tih vozila sa osnovnim zahtjevima.
- (4) U slučaju iz stava 3 ovog člana, Agencija obavještava ERA i zainteresovana nacionalna tijela za bezbjednost iz država članica Evropske unije, generalnog sekretara OTIF-a i zainteresovana nacionalna tijela za bezbjednost iz država ugovornica OTIF-a uključujući tijela u čijim državama je u toku postupak izdavanja dozvola za korišćenje vozila istog tipa.

(5) Kada korektivne mjere iz st. 1 i 3 ovog člana koje je primjenio željeznički prevoznik ne obezbijede usklađenost sa osnovnim zahtjevima i ta neusklađenost dovede do ozbiljnog bezbjednosnog rizika, Agencija u okviru nadzora iz stava 3 ovog člana može rješenjem da naloži privremene bezbjednosne mjere kao što je privremeno povlačenje iz upotrebe dozvole za tip vozila ili dozvole za korišćenje vozila.

(6) Rješenje iz stava 5 ovog člana konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.

(7) Agencija u slučajevima iz stava 5 ovog člana, posle preispitivanja djelotvornosti mjera preduzetih radi uklanjanja ozbiljnog bezbjednosnog rizika, može da odluči da rješenjem oduzme ili izmijeni dozvolu za korišćenje vozila ili dozvolu za tip vozila, kada se dokaže da u trenutku izdavanja dozvole nije bio ispunjen određeni osnovni zahtjev.

(8) Agencija o odluci iz stava 7 ovog člana obavještava nosioca dozvole za korišćenje vozila odnosno nosioca dozvole za tip vozila.

(9) Protiv rješenja iz stava 7 može se podnijeti žalba Savjetu.

Protiv odluke Savjeta nije dozvoljena žalba, nego se može podnijeti tužba Upravnom sudu u roku od 30 dana od dana dostavljanja odluke.

Tužba, po pravilu, ne odlaže izvršenje upravnog akta, odnosno pravno dejstvo druge upravne aktivnosti protiv koje je tužba podnijeta.

(10) Agencija o oduzetim dozvolama za korišćenje vozila odmah obavještava ERA i obrazlaže svoju odluku.

(11) Odluka Agencije o oduzimanju dozvole za korišćenje unosi se u registar vozila iz člana 47. ovog zakona.

(12) Agencija u slučaju oduzimanja dozvole za tip vozila podnosi prijavu za unos u Evropski registar odobrenih tipova vozila iz člana 48 ovog zakona.

(13) Agencija obavještava sve željezničke prevoznike koji koriste vozila istog tipa kao što je vozilo ili tip koji podliježe oduzimanju dozvole. Željeznički prevoznici provjeravaju da li njihova vozila imaju isti problem neusklađenosti sa osnovnim zahtjevima. U tom slučaju, primjenjuje se postupak propisan ovim članom.

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

(15) 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.

(16) Nova dozvola za korišćenje pojedinačnih vozila može se tražiti u skladu sa čl. 33–36 ovog zakona, a nova dozvola za tip vozila može se tražiti u skladu sa članom 26 ovog zakona.

(17) Ako je u slučajevima iz st. 1 do 3 ovog člana neusklađenost s 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 40

(1) Dozvolu za korišćenje Agencija će oduzeti ukoliko utvrdi:

1) da željezničko vozilo više nije u skladu sa:

a) TSI ili nacionalnim željezničkim tehničkim propisima;

b) odobrenim odstupanjima u skladu sa članom 13 ovog zakona,

- c) propisima o konstrukciji ili opremi u skladu sa Konvencijom o međunarodnim željezničkim prevozima (COTIF) – Dodatak C – Pravilnik o međunarodnom željezničkom prevozu opasne robe (RID);
- 2) da imalac nije otklonio utvrđene nedostatke u propisanom roku;
- 3) ne ispunjava uslove utvrđene u dozvoli za korišćenje vozila.
- (2) Agencija privremeno oduzima dozvolu za korišćenje ukoliko:
- 1) utvrdi da se održavanje željezničkog vozila ne vrši u skladu sa dosijeom o održavanju, TSI, nacionalnim željezničkim tehničkim propisima, propisima o konstrukciji i opremi u skladu sa RID pravilnikom;
- 2) se ne stavi na uvid željezničko vozilo na zahtjev Agencije, u slučaju teškog oštećenja vozila.
- (3) Dozvola za korišćenje privremeno se oduzima do ponovnog ispunjavanja svih uslova za izdavanje dozvole.
- (4) Protiv rješenja iz stava 3 o odbijanju izdavanja dozvole za korišćenje koja su usaglašena sa TSI može se podnijeti žalba Savjetu.
- Protiv odluke Savjeta nije dozvoljena žalba, nego se može podnijeti tužba Upravnom sudu u roku od 30 dana od dana dostavljanja odluke.
- Tužba, po pravilu, ne odlaže izvršenje upravnog akta, odnosno pravno dejstvo druge upravne aktivnosti protiv koje je tužba podnijeta.
- (5) Dozvola za korišćenje prestaje da važi u slučaju povlačenja vozila iz saobraćaja (kasacija vozila).
- (6) U slučaju povlačenja vozila iz saobraćaja, imalac vozila obavještava Agenciju bez odlaganja, a najkasnije u roku od osam dana od dana povlačenja.

Obnavljanje ili unapređenje strukturnog podsistema vozila

Član 41

- (1) U slučaju obnove ili unapređenja strukturnog podsistema, koja već imaju dozvolu za stavljanje na tržište, upravljač, prevoznik, naručilac ili proizvođač dužni su da Agenciji dostave dokumentaciju koja sadrži opis projekta, koja u roku od mjesec dana obavještava da li je dokumentacija kompletna ili traži dodatne informacije, određujući rok za njihovo dostavljanje.
- (2) Na osnovu dokumentacije iz stava 1 ovog člana, uzimajući u obzir plan implementacije TSI za Crnu Goru, Agencija odlučuje da li obim radova na vozilu zahtijeva novu dozvolu za korišćenje strukturnog podsistema ili novu dozvolu za korišćenje vozila.
- (3) Nova dozvola za korišćenje strukturnog podsistema potrebna je uvijek kada:
- 1) su izmjene parametara izvan opsega prihvatljivih vrijednosti definisanih u TSI ili nacionalnim propisima na osnovu kojih je već izdata dozvola za korišćenje;
- 2) zbog predviđenih radova postoji opasnost od smanjenja ukupnog nivoa bezbjednosti tog podsistema;
- 3) to zahtijevaju odgovarajuće TSI;
- 4) to zahtijeva plan implementacije TSI za Crnu Goru.
- (4) Novu dozvolu iz stava 2 ovog člana Agencija izdaje u roku od četiri mjeseca od dana dostavljanja kompletne dokumentacije.
- (5) Ako se nova dozvola za korišćenje strukturnog podsistema izdaje bez primjene TSI u cijelosti, Agencija za željeznice 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 verifikaciju podsistema.

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

(7) Ako lice koje upravlja promjenama na već odobrenom vozilu kategorisanim u skladu sa članom 31 stav 14 tač. 2) i 3) ovog zakona nije nosilac dozvole za tip vozila, ono mora da:

1) ocijeni odstupanja od tehničke dokumentacije koja se prilaže uz deklaraciju o verifikaciji 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 verifikaciji podsistema;

4) obavijesti Agenciju, kao izdavaoca dozvole za korišćenje, o promjenama.

(8) Agencija može u roku od četiri mjeseca od dana prijema obavještenja iz stava 7 ovog člana da donese rješenje kojim se nalaže podnošenje zahtjeva za izdavanje dozvole za korišćenje u slučaju pogrešne kategorizacije ili nepotpunih informacija.

IV. REGISTAR ŽELJEZNIČKIH VOZILA I INFRASTRUKTURE

Registar željezničkih vozila

Član 42

(1) Agencija za željeznice vodi Nacionalni registar željezničkih vozila u elektronskom obliku.

(2) 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.

(3) Broj pod kojim se upisuje vozilo u registar iz stava 1 ovog člana dodjeljuje Agencija.

(4) Ako dođe do promjene podataka upisanih u registar vozila, do uništenja vozila ili odluke o prestanku registracije, imalac vozila dužan je da, u roku od osam dana od dana nastanka promjene obavijesti Agenciju.

(5) Za upis u registar vozila plaća se naknada čiju visinu utvrđuje Agencija.

(6) Pristup Nacionalnom registru vozila mora biti omogućen nacionalnom organu za bezbjednost i tijelu za istraživanje željezničkih nesreća; tijelima za regulisanje željezničkog tržišta na njihov zahtjev, željezničkim prevoznicima i upravljačima infrastrukture, kao i licima ili organizacijama koji registruju vozila ili su identifikovani u registru.

(7) Nacionalni registar vozila sadrže najmanje sljedeće elemente:

1) EVN broj;

2) upućivanja na deklaraciju o verifikaciji i tijelo koje ju je izdalo;

3) upućivanja na evropski registar odobrenih tipova vozila iz člana 31 ovog zakona;

4) identifikaciju vlasnika ili imaoca vozila;

5) ograničenja u načinu korišćenja vozila;

6) upućivanja na lice zaduženo za održavanje.

(8) Specifikacija registra vozila usklađuje se sa Konvencijom o međunarodnim prevozima željeznicama (COTIF) i sprovedbenim aktima Evropske Komisije.

(9) Sadržaj registra željezničkih vozila, format podataka, funkcionalnu i tehničku arhitekturu, način rada, uključujući rješenja o razmjeni podataka i pravila o unosu podataka i uvidu u podatke registra željezničkih vozila propisuje Agencija.

Evropski registar odobrenih tipova vozila

Član 43

Podatke o izdatim dozvolama za tipove vozila u Crnoj Gori, Agencija za željeznice dostavlja Agenciji Evropske Unije za željeznice (ERA), radi unošenja u Evropski registar odobrenih tipova 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, upućivanja i nazive država članica 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 44

(1) Karakteristike fiksnih podsistema ili dijela podsistema infrastruktura, energija i kontrola, upravljanje i signalizacija na pružnom dijelu unose se u registar infrastrukture.

(2) Registar infrastrukture sadrži svojstva željezničke mreže i omogućava:

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

(3) Registar infrastrukture uspostavlja i vodi Agencija za željeznice u elektronskoj formi, na osnovu podataka upravljača infrastrukture.

(4) Agencija podatke iz registra infrastrukture dostavlja Agenciji Evropske Unije za željeznice (ERA).

(5) Sadržaj registra željezničke infrastrukture, format podataka, funkcionalnu i tehničku arhitekturu, način rada, i pravila o unosu podataka i uvidu u podatke propisuje Agencija za željeznice.

V. TIJELA ZA OCJENJIVANJE USAGLAŠENOSTI

Član 45

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

(2) Prijavljeno tijelo je pravno lice koje obavlja sve poslove ocjenjivanja usaglašenosti propisane odgovarajućim TSI za koje je prijavljeno, bez obzira na to da li prijavljeno tijelo neposredno obavlja poslove za koje je prijavljeno ili se ti poslovi obavljaju u njegovo ime i pod njegovom odgovornošću.

(3) Imenovano tijelo je pravno lice koja obavlja poslove ocjenjivanja usaglašenosti za koje je imenovano, a u skladu s nacionalnim pravom i pod sopstvenom odgovornošću.

Uslovi koje mora da ispuni prijavljeno tijelo za ocjenjivanje usaglašenosti

Član 46

(1) U svakom trenutku, za svaki posebni postupak ocjenjivanja usaglašenosti i svaku vrstu ili kategoriju proizvoda za koje je prijavljeno, prijavljeno tijelo mora da ima na raspolaganju:

- 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, a kojima osigurava transparentnost i sposobnost primjene tih postupaka, kao i uspostavljena odgovarajuća pravila i postupke za odvajanje poslova koje obavlja kao prijavljeno tijelo od drugih aktivnosti;
- 3) odgovarajuće postupke za obavljanje aktivnosti kojima vodi računa o veličini privrednog društva, sektoru u kojem djeluje, njegovoj strukturi, stepenu složenosti tehnologije proizvoda i masovnoj ili serijskoj prirodi proizvodnog procesa;
- 4) sredstva potrebna za obavljanje tehničkih i administrativnih poslova povezanih sa aktivnostima ocjenjivanja usaglašenosti na primjeren način i mora da ima pristup potrebnoj opremi ili postrojenjima.

(2) Prijavljeno, odnosno imenovano tijelo mora da bude osigurano od odgovornosti za učinjenu štetu, osim u slučaju ako je odgovornost preuzela država ili je država direktno odgovorna za ocjenjivanje usaglašenosti.

(3) Podaci koji se dobiju tokom postupka provjere su poslovna tajna, a osoblje koje sprovodi postupak provjere dužno je čuvati tajnost podataka koje sazna tokom obavljanja postupka provjere, osim u odnosu na državna tijela i Istražno tijelo, ne zalazeći time u prava vlasništva.

(4) Prijavljena tijela dužna su učestvovati u odgovarajućim aktivnostima standardizacije i aktivnostima koordinacione grupe prijavljenih tijela Evropske unije ili obezbjeđuju da je njihovo osoblje koje sprovodi ocjenjivanje usaglašenosti obaviješteno o tim aktivnostima.

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

(6) Prijavljeno tijelo mora da ispunjava zahtjeve propisane u st. 1–5 ovog člana i u članovima 47 i 48 ovog zakona.

Nepristrasnost prijavljenog tijela

Član 47

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

(2) 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, može se smatrati tijelom za ocjenjivanje usaglašenosti samo pod uslovom da je dokazana njegova nezavisnost i nepostojanje sukoba interesa.

(3) 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. To ne isključuje upotrebu ocijenjenih proizvoda koji su potrebni za rad prijavljenog tijela ili upotrebu takvih proizvoda za ličnu namjenu.

(4) 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 niti smiju

predstavljati stranke koje učestvuju u tim aktivnostima, kao ni učestvovati u bilo kakvoj aktivnosti koja može biti u sukobu s nezavisnošću njihove procjene u odnosu na poslove ocjenjivanja usaglašenosti za koje su prijavljeni, a naročito u odnosu na usluge savjetovanja.

(5) Prijavljeno tijelo obezbjeđuje da aktivnosti njegovih ogranaka ili podizvođača ne utiču na povjerljivost, objektivnost ili nepristrasnost njihovog ocjenjivanja usaglašenosti.

(6) Prijavljeno tijelo i njegovo osoblje sprovode aktivnosti ocjenjivanja usaglašenosti na najvišem stepenu profesionalnosti i potrebne tehničke stručnosti u određenom području, bez pritiska i podsticaja, naročito finansijskih, koji bi mogli uticati na njihovu procjenu ili rezultate njihove ocjene usaglašenosti, posebno u vezi sa licima ili grupama lica koje su zainteresovane za rezultate tih aktivnosti.

Osoblje prijavljenog tijela

Član 48

(1) Osoblje odgovorno za sprovođenje aktivnosti ocjenjivanja usaglašenosti ima sljedeće veštine:

1) dobru tehničku i stručnu osposobljenost kojom su obuhvaćene sve aktivnosti ocjenjivanja usaglašenosti za koje je tijelo za ocjenjivanje usaglašenosti prijavljeno;

2) zadovoljavajuće poznavanje zahtjeva povezanih sa ocjenjivanjima koja sprovode i odgovarajuće ovlašćenje za sprovođenje tih ocjenjivanja;

3) odgovarajuće znanje o osnovnim zahtjevima, primijenjenim harmonizovanim standardima i odgovarajućim odredbama međunarodnog prava i razumijevanje tih zahtjeva, standarda i odredaba;

4) sposobnost izrade potvrda, bilješki i izvještaja kojima se dokazuje da su ocjenjivanja sprovedena.

(2) Naknada za rad rukovodstva i osoblja koje sprovodi ocjenjivanje ne zavisi od broja sprovedenih ocjenjivanja niti od rezultata ocjenjivanja.

Podizvođači i zaključenje ugovora sa podizvođačima od strane prijavljenih tela

Član 49

(1) Ako prijavljeno tijelo dodijeli ugovorom podizvođaču određene poslove povezane sa ocjenjivanjem usaglašenosti ili se opredijeli da te poslove obavi njegov ogranak, ono obezbjeđuje da podizvođač ili ogranak ispunjava zahtjeve propisane čl. 46–48 ovog zakona i o tome obavještava tijelo koje sprovodi prijavljivanje.

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

(3) Aktivnosti prijavljenog tijela mogu se dodijeliti podizvođaču ili ih može obaviti ogranak samo uz pristanak klijenta.

(4) Prijavljeno tijelo stavlja na raspolaganje tijelu koje sprovodi prijavljivanje odgovarajuća dokumenta koja se odnose na ocjenjivanje kvalifikacija podizvođača ili ogranaka i poslova koje oni obavljaju u skladu sa odgovarajućim TSI.

Akreditovana interna tijela

Član 50

(1) Podnosioci zahtjeva mogu koristiti akreditovana interna tijela za ocjenjivanje usaglašenosti radi sprovođenja postupaka određenih u modulima CA1 i CA2, koji su propisani Jedinostvenim tehničkim propisima – Postupci ocjene (moduli) koje donosi OTIF.

(2) Interno tijelo iz stava 1 predstavlja poseban i izdvojen dio organizacije podnosioca zahtjeva koji ne učestvuje u projektovanju, proizvodnji, isporuci, ugradnji, upotrebi ili održavanju proizvoda koje ocjenjuje.

(3) Akreditovano interno tijelo treba da ispunjava sljedeće zahtjeve:

1) akreditovano je od strane Akreditacionog tijela Crne Gore;

2) tijelo i njegovo osoblje su prepoznatljivi na organizacionom nivou unutar privrednog društva, imaju metode izvještavanja kojima se obezbjeđuje njihova nepristrasnost i to dokazuju Akreditacionom tijelu Crne Gore;

3) tijelo i njegovo osoblje nisu odgovorni za projektovanje, proizvodnju, isporuku, ugradnju, rad ili održavanje proizvoda koje ocjenjuju i ne obavljaju aktivnosti koje bi mogle da budu u sukobu sa nezavisnošću njihove ocjene u odnosu na njihove aktivnosti ocjenjivanja;

4) tijelo pruža svoje usluge isključivo privrednom društvu čiji je dio.

(4) Akreditovano interno tijelo se ne prijavljuje Evropskoj komisiji, ali informacije o njegovoj akreditaciji pruža privredno društvo čiji je ono dio ili Akreditaciono tijelo Crne Gore obavještava tijelo nadležno za prijavljivanje na njegov zahtjev.

Identifikacioni brojevi i spisak prijavljenih tijela

Član 51

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

Operativne obaveze prijavljenog tijela

Član 52

(1) Prijavljeno tijelo sprovodi ocjenjivanje usaglašenosti u skladu sa postupcima ocjenjivanja usaglašenosti propisanim u odgovarajućim TSI.

(2) Ocjenjivanje usaglašenosti sprovodi se na srazmeran način tako da se izbjegnu nepotrebna opterećenja privrednih subjekata, pri čemu prijavljeno tijelo vodi računa o veličini privrednog društva, sektoru u kojem ono djeluje, njegovoj strukturi, stepenu složenosti tehnologije proizvoda koji se ocjenjuje i masovnoj ili serijskoj prirodi proizvodnog procesa.

(3) Pri postupku iz stav 2 ovoga člana prijavljeno tijelo djeluje u cilju ocjenjivanja usklađenosti proizvoda s ovim zakonom.

(4) Ako prijavljeno tijelo utvrdi da proizvođač ne ispunjava zahtjeve propisane u odgovarajućoj TSI, odgovarajućim harmonizovanim standardima ili tehničkim specifikacijama, zahtjeva da proizvođač preduzme odgovarajuće korektivne mjere i ne izdaje sertifikat o usaglašenosti.

(5) Ako prijavljeno tijelo tokom praćenja usaglašenosti poslije izdavanja sertifikata utvrdi da proizvod više nije u skladu sa odgovarajućim TSI ili odgovarajućim harmonizovanim standardima ili tehničkim specifikacijama, zahtjeva da proizvođač preduzme odgovarajuće korektivne mjere i, ako je potrebno, ograničava, suspenduje ili oduzima sertifikat.

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

Obaveza pružanja informacija

Član 53

(1) Prijavljeno tijelo dužno je obavijestiti tijelo/organ državne uprave nadležan za prijavljivanje o:

- 1) svim okolnostima koje utiču na obim i uslove za prijavljivanje;
- 2) svakom zahtjevu za obavještanje koji je primilo od tržišne inspekcije u vezi s aktivnostima ocjenjivanja usaglašenosti;
- 3) na zahtjev, o aktivnostima ocjenjivanja usaglašenosti sprovedenim na području za koje je prijavljeno i svakoj drugoj sprovedenoj aktivnosti, uključujući prekogranične aktivnosti i ugovore s podizvođačima.

(2) Nadležnim nacionalnim tijelima za bezbjednost država članica Evropske unije i država ugovornica OTIF-a, dostavlja se obavještenje o svakom odbijanju, ograničavanju, suspenziji ili oduzimanju sertifikata iz stava 1 tačka 1) ovog člana.

(3) Prijavljeno tijelo dostavlja drugim prijavljenim telima, koja sprovode slične aktivnosti ocjenjivanja usaglašenosti kojima je obuhvaćena ista vrsta proizvoda, odgovarajuće informacije o pitanjima u vezi sa negativnim i, na zahtjev, pozitivnim rezultatima ocjenjivanja usaglašenosti.

(4) Prijavljeno tijelo dostavlja Agenciji Evropske unije za željeznice (ERA) sertifikate o verifikaciji podsistema, sertifikate o usaglašenosti činilaca interoperabilnosti i sertifikate o pogodnosti za upotrebu činilaca interoperabilnosti.

Razmjena najbolje prakse i koordinacija prijavljenih tijela

Član 54

(1) Ministarstvo nadležno za poslove tehničkih propisa, standardizacije, akreditacije i metrologije, koje je odgovorno za prijavljivanje tijela za ocenu usaglašenosti, sarađuje sa institucijama nadležnim za poslove tehničkih propisa, standardizacije, akreditacije i metrologije iz država članica Evropske unije u cilju razmjene najbolje prakse.

(2) Ministarstvo nadležno za poslove tehničkih propisa, standardizacije, akreditacije i metrologije, koje je odgovorno za prijavljivanje tijela za ocenu usaglašenosti, sarađuje sa institucijama nadležnim za poslove tehničkih propisa, standardizacije, akreditacije i metrologije iz država ugovornica OTIF-a u cilju razmjene najbolje prakse.

(3) Prijavljena tijela sarađuju međusobno u cilju odgovarajuće koordinacije.

Imenovano tijelo

Član 55

(1) Odredbe čl. 45-50 ovog zakona shodno se primjenjuju na imenovano tijelo, osim:

1) u pogledu vještina koje osoblje imenovanog tijela mora da ima u skladu s članom 48 stav 1. tačka 3) ovog zakona, s tim da imenovano tijelo mora da ima odgovarajuće znanje o pravu Crne Gore i razumijevanje tog prava;

2) u pogledu dokumentacije koja se stavlja na raspolaganje tijelu koje sprovodi prijavljivanje u skladu sa članom 49 stav 4 ovog zakona, imenovano tijelo dužno je da uključi dokumente koji se odnose na rad koji su obavili podizvođači ili ogranci u skladu sa odgovarajućim nacionalnim propisima.

(2) Operativne obaveze propisane članom 52 ovog zakona primjenjuju se i na imenovana tijela, osim ako se te obaveze odnose na nacionalne propise umjesto na TSI.

(3) Obaveza obavještanja propisana članom 53 stav 1 ovog zakona primjenjuje se i na imenovano tijelo koje na odgovarajući način obavještava Agenciju za željeznice.

VI. UPRAVLJANJE BEZBJEDNOŠĆU U ŽELJEZNIČKOM SAOBRAĆAJU

1. Učesnici željezničkog sistema i njihove uloge u održavanju i unapređenju bezbjednosti željezničkog saobraćaja

Nadležni organ za bezbjednost

Član 56

(1) Agencija za željeznice je organ nadležan za regulisanje bezbjednosti u željezničkom saobraćaju.

(2) Agencija je u pogledu organizacije, pravne strukture i odlučivanja nezavisna od bilo kog željezničkog prevoznika, upravljača infrastrukture, podnosioca zahtjeva, naručioca i bilo kog organa koji dodjeljuje ugovor o javnim uslugama.

(3) Agencija obavlja poslove iz svoje nadležnosti na način propisan zakonom kojim se uređuje željeznica Crne Gore.

Uloge učesnika u održavanju i unapređenju bezbjednosti željezničkog saobraćaja

Član 57

(1) Ministarstvo, Agencija za željeznice, Komisija za istraživanje vanrednih događaja (u daljem tekstu: Komisija), upravljač infrastrukture i željeznički prevoznik u skladu sa svojim nadležnostima i poslovima koje obavljaju, dužni su da se:

1) bezbjednost željezničkog saobraćaja u željezničkom sistemu očuva, i tamo gdje je to opravdano i izvodljivo, stalno unapređuje, 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.

(2) Upravljač infrastrukture i željeznički prevoznik odgovorni su za bezbjednost željezničkog sistema i upravljanje rizikom povezanim sa njom i sprovode potrebne mjere za kontrolu rizika, uz primjenu propisa i standarda za bezbjednost i uspostavljaju sisteme za upravljanje bezbjednošću, u skladu sa ovim zakonom.

(3) Upravljač infrastrukture i željeznički prevoznik odgovorni su korisnicima, komitentima, zaposlenima, radno angažovanim licima, kao i trećim licima za dio sistema kojim upravljaju i njegovo bezbjedno funkcionisanje, uključujući u to snabdijevanje materijalom i ugovaranje usluga.

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

(5) Željeznički prevoznik i upravljač infrastrukture:

1) primjenjuju potrebne mjere za upravljanje rizicima iz člana 59 stav 1 tačka 1) ovog zakona, a prema potrebi i u međusobnoj saradnji i saradnji s drugim učesnicima;

2) u svojim sistemima za upravljanje bezbjednošću uzimaju u obzir rizike povezane s aktivnostima drugih učesnika i trećih lica;

3) prema potrebi ugovorno obavezuju druge učesnike iz stava 6 ovog člana koji imaju mogući uticaj na bezbjedan rad željezničkog sistema da primjenjuju mjere za upravljanje rizicima;

4) obezbjeđuju da njihovi izvođači primjenjuju mjere za upravljanje rizicima putem primjene zajedničke bezbjednosne metode za nadzor iz člana 59 stav 1 tačka 4) ovog zakona i da je to predviđeno u ugovornim aranžmanima, koji se moraju predložiti na zahtjev Agencije.

(6) Ne dovodeći u pitanje odgovornost željezničkog prevoznika i upravljača infrastrukture iz stava 3 ovog člana, lica zadužena za održavanje i svi ostali učesnici koji imaju potencijalni uticaj na bezbjedan rad željezničkog sistema, uključujući proizvođače, davaoce usluga održavanja i drugih usluga, imaoce željezničkih vozila, naručioce, ugovorne prevoznike, pošiljaocce, primaocce, punioce, praznioce, utovarioce, istovarioce:

1) primjenjuju potrebne mjere za upravljanje rizicima, prema potrebi, u saradnji s drugim učesnicima;

2) obezbjeđuju da podsystemi, pribor, oprema i usluge koje pružaju ispunjavaju propisane zahtjeve i uslove korišćenja kako bi ih željeznički prevoznik i/ili upravljač mogao koristiti na bezbjedan način.

(7) Željeznički prevoznik, upravljač infrastrukture i svi učesnici iz stava 6 ovog člana koji utvrde bezbjednosne rizike povezane sa kvarovima, neusklađenosti konstrukcije ili drugim nedostacima tehničke opreme, uključujući one na opremi strukturnih podsystema, ili su obaviješteni o njima, u granicama svojih nadležnosti:

1) preduzimaju sve potrebne korektivne mjere kako bi se otklonio utvrđeni bezbjednosni rizik;

2) obavještavaju o rizicima relevantne uključene strane kako bi im omogućili preduzimanje svih daljih korektivnih mjera radi osiguranja neprekinute bezbjednosti željezničkog sistema.

(8) U slučaju razmjene vozila između željezničkih prevoznika, svi učesnici razmenjuju sve informacije relevantne za bezbjedan rad, uključujući, ali ne ograničavajući se na, stanje i istoriju predmetnih vozila, elemente dosijea o održavanju u svrhu sledljivosti, sledljivost utovarnih aktivnosti i tovarne listove.

(9) Agencija donosi i objavljuje godišnji plan bezbjednosti u kojima se navode mjere planirane za ostvarivanje zajedničkih bezbjednosnih ciljeva.

2. Zajednički pokazatelji bezbjednosti

Član 58

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

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

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

(4) Godišnji izvještaj o bezbjednosti sadrži:

1) informacije o ostvarivanju planiranih zajedničkih bezbjednosnih ciljeva (u daljem tekstu skraćenica ZBC);

2) način praćenja i analizu zajedničkih pokazatelja relevantnim za podnosiocce 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 uključujući sažete informacije prema članu 57 stav 7 tačka 2) ovog zakona;

5) informacije o primjeni odgovarajućih zajedničkih bezbjednosnih metoda.

(5) 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.

(6) 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 bezbjednost 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.

(7) Izvještaj iz stava 5 ovog člana Agencija dostavlja i Agenciji Evropske Unije za željeznice (u daljem tekstu: ERA) najkasnije do 30. septembra tekuće za prethodnu godinu.

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

(9) ZPB, zajedničke metode za izračunavanje ekonomskih posljedica nesreće i bliži sadržaj izvještaja iz st. 4 i 6 ovog člana propisuje Agencija.

3. Zajedničke bezbjednosne metode

Član 59

(1) Procjene nivoa bezbjednosti željeznice i ostvarenja ZBC, kao i ispunjenosti ostalih bezbjednosnih zahtjeva vrši se na osnovu zajedničkih bezbjednosnih metoda (u daljem tekstu skraćeno: ZBM).

(2) 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 za ocjenu ispunjenosti zahtjeva za izdavanje sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom, odnosno sertifikata o bezbjednosti za prevoz,
 - b) kriterijume za ocjenu ispunjenosti zahtjeva za izdavanje sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom, odnosno sertifikata o bezbjednosti za prevoz,
 - c) 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 treba da primijeni tijelo za bezbjednost i metode praćenja koje treba da primijene željeznička preduzeća, upravljači infrastrukture i lica zadužena za održavanje;
- 4) metode za ocjenjivanje nivoa bezbjednosti i bezbjednosnog učinka željezničkih operatera 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.

(3) Izveštaji iz člana 58 st. 3 i 5 ovog zakona sadrže i primijenjene ZBM iz stava 2 ovog člana i opisana iskustva u njihovoj primjeni.

(4) ZBM iz stava 2 ovog člana propisuje Agencija.

(5) Agencija bez odlaganja donosi sve neophodne izmjene propisa s obzirom na revidirane i usvojene nove ZBM relevantnih međunarodnih tijela.

ZBM za procjenu i ocjenu rizika

Član 60

(1) ZBM za procjenu i ocjenu rizika primjenjuje se u slučaju bilo kakve značajne promjene tehničke, eksploatacione ili organizacione prirode u željezničkom sistemu, koja može imati uticaja na bezbjednost željezničkog saobraćaja.

(2) ZBM za procjenu i ocjenu rizika su sastavni dio sistema za upravljanje bezbjednošću upravljača i željezničkog prevoznika.

(3) Značajne promjene može da predloži:

1) upravljač infrastrukture ili željeznički prevoznik, sprovođenjem mjera iz člana 57 stav 5 ovog zakona;

2) naručilac ili proizvođač, kada podnose zahtjev za provjeru podsistema;

3) podnosilac zahtjeva za izdavanje dozvole za korišćenje vozila;

4) lice zaduženo za održavanje.

(4) Zajedničku metodu za procjenu i ocjenu rizika sprovodi predlagač značajne promjene .

(5) Nezavisnu ocjenu pravilne primjene ZBM za procjenu i ocjenu rizika vrše:

1) akreditovana tijela;

2) pravna lica koje ovlasti Agencija (željeznički prevoznik, upravljač infrastrukture i lice zaduženo za održavanje).

(6) Ovlašćenje iz stava 5 tačka 2 ovog člana Agencija izdaje pravnom licu koje ispunjava uslove propisane ZBM.

(7) Akreditovana tijela, odnosno pravna lica iz stava 5 ovog člana sačinjavaju izveštaj o pravilnoj primjeni zajedničkih metoda, na osnovu koga se odlučuje o sprovođenju značajne promjene.

(8) Izveštaji o ocjeni pravilne primjene metoda 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 metode iz tačke 1 ovog stava 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 4 ovog člana;

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

5) da su primijenjeni isti kriterijumi za procjenu i ocjenu rizika.

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

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

Član 61

(1) Agencija ocjenu usaglašenosti za dobijanje sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom i bezbjednosti za prevoz vrši na osnovu ZBM.

(2) 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) načela za vršenje nadzora nad usklađenošću sa zahtjevima koje mora da ispuni sistem za upravljanje bezbednošću, poslije izdavanja sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom i sertifikata o bezbjednosti za prevoz.

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

Član 62

(1) Agencija nadzor za postizanje bezbjednosti željeznice nakon izdavanja sertifikata o bezbjednosti za prevoz ili za upravljanje željezničkom infrastrukturom vrši na osnovu ZBM radi nadzora nad primjenom sistema za upravljanje bezbjednošću željezničkog prevoznika i upravljača.

(2) ZBM iz stava 1 ovog člana propisuje:

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

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

Član 63

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

(2) ZBM iz stava 1 ovog člana propisuje:

- 1) postupak praćenja;
- 2) razmjenu informacija između uključenih subjekata;
- 3) izvještavanje o primjeni ZBM.

4. Zajednički bezbjednosni ciljevi

Član 64

(1) Zajedničkim bezbjednosnim ciljevima (u daljem tekstu: 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 prvenstveno za:

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

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

(3) ZBC se revidiraju u redovnim vremenskim intervalima, uzimajući u obzir razvoj bezbjednosti željeznice.

Shodno usvojenim i revidiranim ZBC donose se potrebne izmjene i dopune nacionalnih propisa u skladu sa vremenskim rasporedom njihovog sprovođenja.

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

(6) Izmjene i dopune iz stava 4 ovog člana Ministarstvo uzima u obzir prilikom izrade godišnjeg plana bezbjednosti iz člana 57 stav 9 ovog zakona.

5. Nacionalni propisi za bezbjednost

Prijavljivanje nacionalnih propisa za bezbjednost

Član 65

(1) Agencija na svojoj internet stranici objavljuje nacionalne propise za bezbjednost kako bi bili na raspolaganju upravljaču, željezničkom prevozniku i podnosiocima zahtjeva za izdavanje sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom i sertifikata o bezbjednosti za prevoz.

(2) Ministarstvo dostavlja Evropskoj komisiji nacionalne propise za bezbjednost koji se odnose na:

1) nacionalne bezbjednosne ciljeve i bezbjednosne metode;

2) zahtjeve za sisteme upravljanja bezbjednošću i zahtjeve za sertifikat o bezbjednosti za prevoz;

3) zahtjeve za puštanje u rad i održavanje novih i bitno izmijenjenih željezničkih vozila, koji nijesu obuhvaćeni u TSI, propise za razmjenu vozila između željezničkih prevoznika, sisteme registracije i zahtjeve u koji se odnose na probu vozila;

4) zajedničke operativne propise za željezničke mreže koje nijesu obuhvaćene u TSI, što obuhvata i pravila u vezi sa sistemom signalizacije i vođenja saobraćaja;

5) interne propise upravljača i željezničkog prevoznika;

6) zahtjeve 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.

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

(4) Evropska komisija se obavještava o svakoj izmjeni nacionalnih propisa za bezbjednost, osim ako se propis odnosi na sprovođenje TSI.

(5) Ako se na osnovu bezbjednosnih ciljeva, planira donošenje novog nacionalnog propisa za bezbjednost koji zahtijeva viši nivo bezbjednosti od bezbjedonosnih ciljeva ili koji može uticati na rad željezničkih prevoznika iz drugih država na teritoriji Crne Gore, Ministarstvo konsultuje sve zainteresovane strane.

(6) Ministarstvo dostavlja tekstove nacionalnih propisa iz oblasti bezbjednosti u pripremi iz st. 2. i 4. ovog člana i razloge za njihovo donošenje ministarstvu nadležnm za tehničke propise, standardizaciju, akreditaciju i metrologiju radi prijavljivanja Evropskoj Komisiji.

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

(8) Ako Evropska komisija usvoji odgovarajuću odluku kojom utvrđuje da nacrt propisa iz oblasti bezbjednosti nije u skladu sa ZBM ili sa postizanjem bar ZBC, ili da predstavlja sredstvo samovoljne diskriminacije, ili prikrivenog ograničavanja prevoza između država članica Evropske unije u željezničkom saobraćaju, onda Agencija preduzima sve što je potrebno da se ova odluka izvrši.

(9) Novi nacionalni propisi koji sadrže zahtjeve u vezi sa bezbjednošću željeznice mogu se donijeti samo u sljedećim slučajevima:

- 1) ako propisi koji se odnose na postojeće bezbjednosne metode nisu obuhvaćeni ZBM;
- 2) ako operativna pravila koja se primjenjuju na željezničkoj mreži još nijesu obuhvaćena TSI;
- 3) kao hitna preventivna mjera, naročito poslije nesreće ili nezgode;
- 4) kada je potrebno revidirati propis 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.

(10) Nacrt novog nacionalnog propisa podnosi se ERA i Evropskoj komisiji na razmatranje najmanje dva mjeseca prije očekivanog stupanja na snagu predloženog novog nacionalnog propisa, pružajući obrazloženje za njegovo uvođenje. Nacrt mora biti u dovoljnoj mjeri dovršen kako bi ERA mogla sprovesti njegovo ispitivanje i u slučaju pozitivnog mišljenja o tome obavijestila Crnu Goru i Evropsku komisiju koja će validirati predloženi propis.

(11) Ukoliko ERA u roku od dva mjeseca od prijema nacrt nacionalnog propisa ne obavijesti Crnu Goru i Evropsku komisiju o pozitivnom mišljenju na predloženi propis, isti se može primjenjivati.

(12) U slučaju hitnih preventivnih mjera nacionalni propis se može odmah donijeti i primjenjivati.

(13) O propisu iz stava 12 ovog člana obavještava se ERA i isti je podložan ocjeni ERA.

(14) Propisi i ograničenja koja su strogo lokalnog karaktera ne moraju se prijavljivati ERA i Evropskoj komisiji.

(15) Propisi i ograničenja iz stava 14 ovog člana navode se u registru infrastrukture ili u Izjavi o mreži.

6. Sistem upravljanja bezbjednošću

Član 66

(1) Upravljač infrastrukture i željeznički prevoznik dužni su da uspostave sistem upravljanja bezbjednošću, koji ima za cilj da se dostignu bezbjednosni ciljevi za željeznički sistem u cjelini.

(2) Sistem upravljanja bezbjednošću mora biti usklađen sa nacionalnim propisima za bezbjednost i sa bezbjednosnim zahtjevima utvrđenim u TSI uz primjenu zajedničkih metoda.

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

(4) 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.

(5) Sistem upravljanja bezbjednošću upravljača mora da sadrži i efekte djelatnosti različitih 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.

(6) Sistem upravljanja bezbjednošću upravljača infrastrukture 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 i sa svakom drugom stranom koja bi mogla biti uključena u vanrednu situaciju.

(7) Djelovi sistema upravljanja bezbjednošću moraju biti dokumentovani, a posebno raspodjela odgovornosti u okviru organizacije upravljača infrastrukture 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.

(8) Osnovni elementi sistema upravljanja bezbjednošću su:

1) politika bezbjednosti odobrena od izvršnog direktora upravljača infrastrukture ili željezničkog prevoznika sa kojom su upoznati zaposleni;

2) kvalitativni i kvantitativni ciljevi upravljača infrastrukture ili željezničkog prevoznika u pogledu održavanja i unaprjeđivanja bezbjednosti, sa planovima i postupcima za ostvarivanje tih ciljeva;

3) postupci za sprovođenje standarda i drugih propisanih zahtjeva tokom čitavog vijeka upotrebe opreme i u eksploataciji i postupci za dostizanje postojećih, novih i izmijenjenih tehničkih i eksploatacionih standarda ili drugih utvrđenih zahtjeva utvrđenih u:

a) TSI,

b) nacionalnim propisima za bezbjednost,

c) drugim posebnim 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, nezgoda, izbjegnutih nesreća i drugih opasnih događaja i preduzimanje potrebnih preventivnih mjera;

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

10) način vršenja periodične interne kontrole sistema za upravljanje bezbjednošću.

(9) Upravljač infrastrukture i željeznički prevoznik postupke iz stava 6 ovog člana uređuju internim aktima.

(10) Interni akti iz stava 7 ovog člana, koje sprovode željeznički prevoznici, dostavljaju se svim željezničkim prevoznicima koji saobraćaju na određenoj infrastrukturi, radi upoznavanja.

(11) Bliže elemente sistema za upravljanje bezbjednošću propisuje Agencija.

Nadzor nad sistemima za upravljanje bezbjednošću

Član 67

(1) Nadzor nad sistemima za upravljanje bezbjednošću upravljača infrastrukture i željezničkog prevoznika, nakon izdavanja sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturuom i sertifikata o bezbjednosti za prevoz vrši Agencija.

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

- 1) sistem za upravljanje bezbjednošću i prate njegovu efikasnost;
- 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 7 ovog zakona.

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

(4) 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.

(5) Rješenje kojim se nalaže sprovođenje odgovarajućih mjera iz st. 3 i 4 ovog člana konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.

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

(7) Željeznički prevoznici dužni su najkasnije dva mjeseca prije početka obavljanja novih transportnih aktivnosti obavijestiti Agenciju zbog planiranja aktivnosti nadzora, pri čemu dostavljaju spisak kategorija osoblja i tipova vozila.

(8) Agencija nadzire pružne dijelove podsistema kontrola, upravljanje i signalizacija, podsistem energija i podsistem infrastruktura i obezbjeđuje da su oni usaglašeni sa osnovnim zahtjevima.

(9) U slučaju prekograničnih pruga nadzor iz stava 8 ovog člana sprovodi se u saradnji sa tijelima za bezbjednost susjednih država.

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

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

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

1. Sertifikat o bezbjednosti za prevoz

Pojam i sadržina

Član 68

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

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

(3) 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 relevantnim propisima radi bezbjednog odvijanja saobraćaja na mreži.

(4) 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, da ima sertifikate za zaposlene i dozvole za korišćenje željezničkih vozila.

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

1) 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 njihovog poštovanje u sistemu za upravljanje bezbjednošću;

2) 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;

4) prema članu 69 stav 10 ovog zakona.

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

(7) 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 69

(1) Sertifikat o bezbjednosti za prevoz izdaje Agencija.

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

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

(4) Sertifikat o bezbjednosti za prevoz se može produžiti na zahtjev imaooca sertifikata.

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

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

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

(8) 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.

(9) 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.

(10) 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.

(11) Protiv rješenja o odbijanju obnavljanja, revidiranja ili ažuriranja sertifikata o bezbjednosti za prevoz može se podnijeti žalba Savjetu Agencije.

Protiv odluke Savjeta nije dozvoljena žalba, nego se može podnijeti tužba Upravnom sudu u roku od 30 dana od dana dostavljanja odluke.

Tužba, po pravilu, ne odlaže izvršenje upravnog akta, odnosno pravno dejstvo druge upravne aktivnosti protiv koje je tužba podnijeta.

(12) Za rješenje o izdavanju, obnavljanju, revidiranju, ažuriranju ili odbijanju izdavanja sertifikata za prevoz plaća se naknada Agenciji.

(13) Visinu naknade iz stava 12 ovog člana utvrđuje Agencija.

Priznavanje stranog sertifikata i dodatni sertifikat

Član 70

Sertifikat o bezbjednosti za prevoz – dio A izdat željezničkom prevozniku u drugoj državi priznaje se u Crnoj Gori na osnovu potvrđenih međunarodnih ugovora.

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 71

(1) 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;

4) obavlja prevoz suprotno izdatom sertifikatu.

(2) 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.

(3) 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 72

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. 68, 69 i 71 ovog zakona.

2. Sertifikat o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom

Pojam i sadržina

Član 73

(1) Upravljač infrastrukture mora da posjeduje sertifikat o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom izdat od Agencije na osnovu podnijetog zahtjeva.

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

1) ima uspostavljen sistem za upravljanje bezbjednošću;

2) ispunjava uslove za bezbjedno projektovanje, održavanje i eksploataciju infrastrukture.

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

1) TSI, nacionalni propisi za bezbjednost, interni i drugi propisi koji se primjenjuju za eksploataciju i održavanje infrastrukture, zaposlene i vozila, i kako se putem sistema za upravljanje bezbjednošću osigurava njihovo poštovanje;

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 69 stav 8 ovog zakona.

(4) 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 74

(1) Sertifikat o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom izdaje Agencija na propisanom obrascu i u formi rješenja.

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

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

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

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

(6) Imalac sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom dužan je da, u slučaju izmjena iz stava 5 ovog člana obavijesti Agenciju u roku od osam dana od dana nastanka izmjene.

(7) Agencija može zahtijevati da sertifikat o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom bude revidiran poslije značajnih promjena u regulatornom okviru za bezbjednost.

(8) 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.

(9) Obrazac sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom sa identifikacionim brojem, obrazac za podnošenje zahtjeva i 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 75

(1) Sertifikat o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom Agencija oduzeće upravljaču infrastrukture, 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.

(2) Agencija u roku od dvije nedelje obavještava ERA-u o sertifikatima o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom koji su izdati, obnovljeni, izmijenjeni ili oduzeti. Pri tome navodi naziv i adresu upravljača, datum izdavanja, oblast primjene i rok važenja navedenog sertifikata, a u slučaju oduzimanja, navodi razloge za svoju odluku.

Sertifikat o bezbjednosti za upravljanje infrastrukturom industrijske odnosno lučke željeznice

Član 76

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

(2) Na sertifikate iz stava 1 ovog člana primjenjuju se odredbe čl. 73, 74 i 75 ovog zakona.

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

Član 77

(1) 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.

(2) 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.

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

(4) Za izdavanje sertifikata o bezbjednosti za prevoz, njegovo obnavljanje, revidiranje ili ažuriranje plaća se naknada Agenciji.

(5) Visinu naknade iz stava 4 ovog člana utvrđuje Agencija.

(6) Protiv rješenja o izdavanju, odnosno o odbijanju izdavanja, kao i o odbijanju obnavljanja, revidiranja ili ažuriranja sertifikata o bezbjednosti za prevoz i sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom može se podnijeti žalba Savjetu Agencije.

Protiv odluke Savjeta nije dozvoljena žalba, nego se može podnijeti tužba Upravnom sudu u roku od 30 dana od dana dostavljanja odluke.

Tužba, po pravilu, ne odlaže izvršenje upravnog akta, odnosno pravno dejstvo druge upravne aktivnosti protiv koje je tužba podnijeta.

VIII. PODSISTEM INFRASTRUKTURA

Tehnički uslovi

Član 78

Podsistem infrastruktura 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 najmanje 22,5 t po osovini i 8,0 t po dužnom metru, a na lokalnim i indstrijskim, lučkim i manipulativnim prugama 18,0 t po osovini i 6,4 t po dužnom metru.

Bliže tehničke uslove koje mora ispunjavati podsistem infrastruktura propisuje Ministarstvo.

Podjela pruga

Član 79

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 80

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

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 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 da li se radi 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 koje isti 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 uneseni u prostorne planove.

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

Za izdavanje mišljenja iz stava 3 ovog člana, plaća se naknada upravljaču infrastrukture.

Instalacije

Član 81

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 82

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 otpravljanje 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 83

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 predsignališu.

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

Ako 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 84

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 85

Upravljač 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 iz stava 1 ovog člana, može obavljati upravljač ili drugo pravno lice koje ispunjava uslove utvrđene zakonom kojim je uređeno planiranje prostora i izgradnja objekata.

Način i rokove održavanja gornjeg i donjeg stroja željezničkih pruga propisuje Agencija.

IX. PODSISTEM ENERGIJA

Tehnički uslovi

Član 86

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 Agencija.

Mjere bezbjednosti na elektrificiranim prugama

Član 87

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 88

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 u Crnoj Gori i koje ispunjava uslove utvrđene zakonom kojim je uređeno planiranje prostora i izgradnja objekata.

Način i rokove održavanja podsistema energija propisuje Agencija.

X. PODSISTEM KONTROLA, UPRAVLJANJE I SIGNALIZACIJA

Signalno-sigurnosni uređaji

Član 89

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 predsignali priključne pruge u željezničkoj stanici ili u drugom službenom mjestu (ukrsnici ili rasputnici) priključenja moraju da budu opremljeni pružnim auto-stop uređajima ili zaštitnom skretnicom u putu vožnje.

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

Održavanje signalno-sigurnosnih uređaja

Član 90

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 u Crnoj Gori i koje ispunjava uslove utvrđene zakonom kojim je uređeno planiranje prostora i izgradnja objekata.

Način i rokove održavanja signalno-sigurnosnih uređaja propisuje Agencija.

Signali, signalne oznake i oznake na pruzi

Član 91

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 92

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 93

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 građansku odgovornost.

Način i rokove održavanja željezničke telekomunikacione mreže propisuje Agencija.

XI. REGULISANJE I UPRAVLJANJE SAOBRAĆAJEM

Poslovni red stanice

Član 94

Poslovnim redom stanice upravljača infrastrukture utvrđuju se tehnička opremljenost službenog mjesta, način vršenja službe željezničkih radnika, obaveze upravljača željezničke infrastrukture 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 infrastrukture 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 95

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

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

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

Upravljač infrastrukture 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 96

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

Sastav voza

Član 97

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 Sporazuma RIC 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 98

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 99

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, obavješćavanje 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 Agencija.

Označavanje željezničkih vozila i označavanje vozova

Član 100

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

Vozovi se označavaju brojevima.

Način označavanja željezničkih vozila i vozova propisuje Agencija.

Opremanje i osvijetljavanje voza

Član 101

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 osvijetljen 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 102

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 infrastrukture 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 103

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

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

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

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

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

XII. ŽELJEZNIČKA VOZILA

Tehnički uslovi za željeznička vozila

Član 104

Željeznička vozila na koja se primjenjuju nacionalni željeznički tehnički propisi, uređaji i oprema koji se ugrađuju na željeznička vozila, a koji su bitni za bezbjednost željezničkog saobraćaja, moraju ispunjavati tehničke uslove propisane ovim zakonom 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, mjeren od obruča do obruča praznih kola, ne smije biti veći od $0,01\Omega$ za novogradnju i pri obnovi obručeva, a nakon izvršene periodične opravke obruča (bez mijenjanja obruča) ne veći od $0,1\Omega$.

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

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

- 1) 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.

Opremanje željezničkih vozila kočnim uređajima

Član 105

Vozila moraju biti opremljena uređajima za automatsko kočenje voza.

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

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

Ručnim, odnosno pritvrdnim kočnicama moraju biti opremljena vučna 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 pritvrdnom kočnicom.

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

Uređaji koji se ugrađuju na vozila

Član 106

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

Uređaji i oprema vučnih vozila

Član 107

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

- 1) lokomotiva:
 - a) uređajem za upravljanje;
 - b) uređajem za kočenje;
 - c) vozno-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 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 osvetljenje 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 podtač. 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 podtač. 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 d, e, f i i ovog člana.

Uređaji i oprema putničkih kola

Član 108

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

- 1) uređajem za osvetljenje;
- 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 109

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

(2) Lice zaduženo za održavanje može da bude željeznički prevoznik, upravljač, imalac vozila ili drugo pravno lice koje ispunjava uslove propisane ovim zakonom.

(3) Lice zaduženo za održavanje upisuje se u registar željezničkih vozila.

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

(5) 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.

(6) 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 59. 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.

(7) 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.

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

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

(10) Lice zaduženo za održavanje samostalno obavlja funkciju upravljanja održavanjem, a za obavljanje funkcija održavanja navedenih u stavu 7 tač. 2) – 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 110

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

(2) Osnovni zahtjevi i kriterijumi za obezbjeđivanje funkcija održavanja datih u članu 110 stav 7 za dobijanje sertifikata koje lice zaduženo za održavanje mora ispuniti 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.

(3) 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.

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

(5) 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.

(6) Sertifikati izdati u državama ugovornicama OTIF-a i državama članicama Evropske unije važe u Crnoj Gori.

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

(8) Ako Agencija utvrdi da lice zaduženo za održavanje ne ispunjava zahtjeve na osnovu kojih mu je izdat sertifikat, određuje licu za održavanje da u određenom roku otkloni nepravilnosti.

(9) U slučaju kontinuiranog neispunjavanja zahtjeva za sertifikaciju ili neotklanjanja nepravilnosti, Agencija može ograničiti primjenu ili oduzeti sertifikat.

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

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

(12) Visinu naknade iz stava 11 ovog člana utvrđuje Agencija.

(13) Protiv rješenja o izdavanju, odnosno o odbijanju izdavanja, kao i o odbijanju obnavljanja ili ažuriranja sertifikata za lica za održavanje teretnih kola može se podnijeti žalba Savjetu Agencije.

Protiv odluke Savjeta nije dozvoljena žalba, nego se može podnijeti tužba Upravnom sudu u roku od 30 dana od dana dostavljanja odluke.

Tužba, po pravilu, ne odlaže izvršenje upravnog akta, odnosno pravno dejstvo druge upravne aktivnosti protiv koje je tužba podnijeta.

Održavanje vozila

Član 111

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 Agencija.

Radionice za održavanje vozila

Član 112

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

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

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

(4) 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.

(5) Radionice za održavanje teretnih kola koje imaju sertifikat iz člana 109 stav 1 ovog zakona, ne moraju posjedovati i sertifikat iz stava 2 ovog člana.

(6) Agencija je dužna da vrši periodične provjere da li nosilac sertifikata ispunjava uslove propisane ovim zakonom.

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

(8) Bliže uslove iz stava 2 ovog člana propisuje Agencija.

Tehnički pregled vozila

Član 113

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.

XIV. USLOVI KOJE MORAJU ISPUNJAVATI ŽELJEZNIČKI RADNICI

1. Opšti uslovi

Član 114

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 obrazovanja i da budu stručno osposobljeni za poslove koje obavljaju i da ispunjavaju posebne zdravstvene i druge uslove u skladu sa ovim zakonom.

2. Uslovi koje u stručnom pogledu moraju ispunjavati željeznički radnici

Stručna sprema, stručno osposobljavanje i stručni ispit

Član 115

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

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

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

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

(5) 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 pripremio za polaganje tog ispita prema utvrđenom programu za odnosnu vrstu zanimanja.

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

(7) Potreban nivo stručne spreme, programe stručnog osposobljavanja, programe za polaganje stručnog ispita za radna mjesta željezničkih radnika, način obavljanja stručnog ispita željezničkih radnika, uslove koje 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 116

(1) Centar za stručno osposobljavanje željezničkih radnika može biti željeznički prevoznik, upravljač infrastrukture, vlasnik industrijske ili lučke željeznice, željeznička škola ili drugo pravno lice i preduzetnik koji ima:

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

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

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

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

(5) Centru za stručno osposobljavanje koji ispuni uslove iz stava 4 ovog člana Agencija izdaje sertifikat, u formi rješenja, na period važenja od pet godina.

(6) Rješenja o odbijanju izdavanja sertifikata centru za stručno osposobljavanje konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može podnijeti tužba Upravnom sudu u roku od 30 dana od dana dostavljanja rješenja.

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

(8) Postojeći centri za stručno obrazovanje određenih kategorija željezničkih radnika, osnovani u skladu sa drugim zakonom, smatraju se sertifikovanim centrima za stručno osposobljavanje u smislu ovog zakona s tim što se i na njih primenjuju odredbe člana 115 stav 5 i stava 3 ovog člana.

(9) Agencija vodi i ažurira evidenciju o izdatim sertifikatima iz stava 5 ovog člana i istu objavljuje na svojoj internet stranici.

(10) Evidencija o izdatim sertifikatima iz stava 5 ovog člana sadrži:

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

(11) Agencija je dužna da nakon izdavanja sertifikata iz stava 5 ovog člana vrši periodične provjere da li nosilac sertifikata i dalje ispunjava uslove iz stava 4 ovog člana.

(12) Ako Agencija provjerom iz stava 11 ovog člana utvrdi da nosilac sertifikata iz stava 5 ovog člana više ne zadovoljava uslove za sertifikaciju, on rješenjem ograničava ili oduzima sertifikat, navodeći razloge za svoju odluku.

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

(14) Ako na teritoriji Crne Gore postoji samo jedan centar i nalazi se kod željezničkog prevoznika, isti je obavezan da obezbijedi drugim željezničkim prevoznicima pristup njihovim uslugama po razumnoj i nediskriminatorskoj cijeni koja je povezana sa opravdanim troškovima i koja u sebi može uključivati profitnu maržu.

Stručno osposobljavanje i stručni ispit mašinovođa

Član 117

(1) Stručno osposobljavanje mašinovođa vrši se u centru za stručno osposobljavanje.

(2) Stručno osposobljavanje obuhvata:

1) opšta stručna znanja potrebna za dobijanje licence za upravljanje vučnim vozilom iz člana 119 ovog zakona i

2) specifična stručna znanja vezana za poznavanje vozila i infrastrukture, potrebna za dobijanje sertifikata iz člana 122 ovog zakona.

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

(4) 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.

(5) Za polaganje ispita iz stava 3 ovog člana ispitivače imenuju:

1) centar za stručno osposobljavanje, za mašinovođe i

2) poslodavac, za izdavanje sertifikata.

(7) Organizacija ispita mora da ispuni sljedeće zahtjeve:

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

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

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

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

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

(8) 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 122 ovog zakona.

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

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

(11) Ispitivaču koji ispunjava uslove iz stava 10 ovog člana Agencija izdaje sertifikat, u formi rješenja, sa rokom važenja od pet godina.

(12) Protiv rješenja o odbijanju izdavanja sertifikata može se podnijeti žalba Savjetu Agencije.

Protiv odluke Savjeta nije dozvoljena žalba, nego se može podnijeti tužba Upravnom sudu u roku od 30 dana od dana dostavljanja odluke.

Tužba, po pravilu, ne odlaže izvršenje upravnog akta, odnosno pravno dejstvo druge upravne aktivnosti protiv koje je tužba podnijeta.

(13) Za izdavanje sertifikata iz stava 11 ovog člana plaća se naknada utvrđena zakonom kojim se uređuju administrativne takse.

(14) Agencija na svom sajtu objavljuje spisak sertifikovanih ispitivača.

Stručno usavršavanje i provjera stručne osposobljenosti željezničkih radnika

Član 118

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

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

(3) Provjera stručne osposobljenosti vrši se kao redovna i vanredna.

(4) 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.

(5) 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.

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

(7) Provjeru stručne osposobljenosti vrši stručna komisija koju obrazuje poslodavac.

3. Uslovi za sticanje prava na upravljanje vučnim vozilom

Opšti uslovi

Član 119

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 120

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

1) da ima propisanu stručnu spremu;

2) da je psihički i fizički sposobno da upravlja vučnim vozilom.

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

(3) Licenca se izdaje na period od deset godina.

(4) 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.

- (5) U slučaju gubitka ili oštećenja licence, Agencija izdaje duplikat.
- (6) Licenca se izdaje u jednom originalu.
- (7) Licenca izdata u drugoj državi važi u Crnoj Gori na osnovu potvrđenih međunarodnih ugovora.
- (8) 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.
- (9) Način izdavanja licence, obrazac licence, obrazac zahtjeva za izdavanje licence i potrebnu dokumentaciju koja se prilaže uz zahtjev, propisuje Agencija.

Oduzimanje licence

Član 121

- (1) Lice kome je izdata licenca dužno je da vrši zdravstveni pregled u propisanim rokovima.
 - (2) Kopiju uvjerenja o zdravstvenoj sposobnosti za rad željezničkog radnika poslije obavljenog zdravstvenog pregleda poslodavac bez odlaganja dostavlja Agencija.
 - (3) Licenca se oduzima ako se na zdravstvenom pregledu utvrdi da nosilac licence trajno ne ispunjava propisane zdravstvene uslove, odnosno ako ih ne ispuni po isteku roka utvrđenog pri određivanju privremene suspenzije dozvole.
 - (4) Agencija obavještava nosioca licence i njegovog poslodavca o oduzimanju licence i navodi postupak za ponovno dobijanje licence.
 - (5) Protiv rješenja o oduzimanju licence konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može podnijeti tužba Upravnom sudu u roku od 30 dana od dana dostavljanja rješenja može se podnijeti žalba Savjetu Agencije.
- Protiv odluke Savjeta nije dozvoljena žalba, nego se može podnijeti tužba Upravnom sudu u roku od 30 dana od dana dostavljanja odluke.
- Tužba, po pravilu, ne odlaže izvršenje upravnog akta, odnosno pravno dejstvo druge upravne aktivnosti protiv koje je tužba podnijeta.

Sertifikat za upravljanje vučnim vozilom

Član 122

- (1) Sertifikat iz člana 119 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.
- (2) Sertifikatom se ovlašćuje lice iz stava 1 ovog člana da na određenim infrastrukturalama 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.

(3) 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.

(4) Upravljač i državni organi ne mogu nametnuti obavezu iz stava 3.

(5) 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.

(6) Način izdavanja i ažuriranja sertifikata, rok važenja sertifikata i obrazac sertifikata utvrđuju se aktom poslodavca.

(7) 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.

(8) 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.

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

Igled i sadržinu sertifikata propisuje Agencija.

Oduzimanje sertifikata

Član 123

(1) Nosilac 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.

(2) Poslodavac potvrđuje upisom na sertifikatu i u registru propisanom članom 125 stav 2 ovog zakona da je mašinovođa na provjerama iz stava 1 ovog člana pokazao potrebno znanje.

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

(4) 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.

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

(6) Ako Agencija, u okviru nadzora iz člana 122 stav 8 ovog zakona, utvrdi da nosilac sertifikata ne ispunjava propisane uslove, naložiće poslodavcu da izvrši dodatnu provjeru stručne osposobljenosti nosioca sertifikata ili da suspenduje sertifikat.

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

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

Registar licenci

Član 124

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 125

(1) Registar sertifikata vodi poslodavac.

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

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

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

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

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

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

(8) Sadržaj i način vođenja registra iz stava 1 ovog člana i registra licenci iz člana 124 ovog zakona propisuje Agencija.

Prestanak radnog odnosa

Član 126

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

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

(3) U slučaju da mašinovođa prestane radni odnos kod poslodavca, prestaje da važi i sertifikat koji je izdao taj poslodavac.

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

(5) Mašinovođa koji zasniva radni odnos kod novog poslodavca, može koristiti dokumentaciju iz stava 4 ovog člana.

(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.

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

Nadzor nad mašinovođama

Član 127

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

(2) Poslodavac je dužan da uspostavi nadzor nad radom mašinovođa.

(3) Ako se nadzorom utvrdi 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.

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

(5) 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.

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

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

4. Uslovi za sticanje prava na regulisanje željezničkog saobraćaja

Opšti uslovi

Član 128

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 129

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.

Dozvola za regulisanje željezničkog saobraćaja izdaje se na obrascu.

Izgled i sadržinu dozvole za regulisanje saobraćaja propisuje Ministarstvo.

5. Uslovi koje u zdravstvenom pogledu moraju ispunjavati željeznički radnici

Opšti uslovi

Član 130

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 131

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 132

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 133

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 ovlašćenog željezničkog radnika, ljekara, inspektora za željeznički saobraćaj ili na lični zahtjev željezničkog radnika.

Zdravstvene ustanove

Član 134

Zdravstvene preglede iz čl. 131 do 133 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 135

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 136

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 137

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

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

6. Radno vrijeme i odmori staničnog i voznog osoblja

Radno vrijeme i odmori staničnog i voznog osoblja

Član 138

Ukupno radno vrijeme voznog i staničnog osoblja traje 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 139

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 140

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

Smjena voznog osoblja

Član 141

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.

Dijelovi smjene voznog osoblja

Član 142

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 143

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 144

Izuzetno od člana 143 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 145

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 146

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 147

Stanično i vozno osoblje ne smije započeti obavljanje poslova, niti nastaviti obavljanje poslova suprotno čl. 138 do 146 ovog zakona.

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

Akt o uređivanju radnog vremena i odmora staničnog i voznog osoblja

Član 148

Radno vrijeme i odmori staničnog i voznog osoblja iz čl. 138 do 146 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.

7. Službene oznake i unutrašnja kontrola

Službene oznake i službeno odijelo

Član 149

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 manevra.

Oblik i boju službenog odijela i znak na službenom odijelu uređuju se aktom željezničkog prevoznika, odnosno upravljača.

Organizacija unutrašnje kontrole

Član 150

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.

XV. ISTRAŽIVANJE NESREĆA I NEZGODA

Komisija za istraživanje

Član 151

(1) Istragu poslije ozbiljnih nesreća na željezničkom sistemu radi unapređivanja bezbjednosti na željeznici i prevencije nesreća sprovodi Komisija za istraživanje vanrednih događaja (u daljem tekstu skraćeno Komisija za istraživanje).

(2) Komisija za istraživanje može, osim ozbiljnih nesreća, da istražuje i druge vanredne događaje, koje bi mogle da dovedu do ozbiljnih nesreća, uključujući i tehničko otkazivanje strukturnih podsistema ili činilaca interoperabilnosti.

(3) Komisija za istraživanje 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 infrastrukture, željezničkog prevoznika, Agencije ili nadležnih organa drugih država.

(4) Komisija za istraživanje 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.

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

(6) Komisija za istraživanje utvrđuje obim istrage ozbiljnih nesreća.

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

(8) Komisija za istraživanje ima najmanje tri stalna člana.

(9) Komisiju za istraživanje predstavlja i njenim radom rukovodi glavni istražitelj.

(10) Komisiju za istraživanje obrazuje Vlada.

(11) Glavni istražitelj može, prema potrebi, da formira ekspertski tim za istraživanje vanrednih događaja sa liste nezavisnih eksperata.

(12) Komisija za istraživanje 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.

(13) Članovi komisije za istraživanje imaju pravo na naknadu za svoj rad.

(14) Sredstva za rad komisije za istraživanje obezbjeđuju se iz Budžeta Crne Gore.

(15) Način obuke nezavisnih eksperata, način obavještanja, visinu naknade iz stava 13 ovog člana i druga pitanja od značaja za rad Komisije propisuje Vlada.

Ovlašćenja Komisije za istraživanje

Član 152

(1) Komisija za istraživanje obavlja poslove samostalno, a prema potrebi, u saradnji sa drugim državnim organom nadležnim za sprovođenje istrage u krivičnom postupku, i ima pravo na:

1) slobodan pristup mjestu nesreće ili incidenta, 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 snimanje verbalnih izvještaja na vozu i evidentiranje rada sistema signalizacije i kontrole saobraćaja;

4) pristup rezultatima obdukcije tijela žrtava;

- 5) pristup rezultatima istrage voznog osoblja i drugih lica 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 vanrednom događaju i Agencije.
- (2) Istraga se obavlja nezavisno od sudske istrage i ne može se odnositi na krivicu, odnosno odgovornosti za vanredni događaj.
- (3) Komisija za istraživanje može, prema potrebi, zahtijevati pomoć istražnih tijela iz drugih država ili od Agencije Evropske unije za željeznice da dostavi ekspertizu.
- (4) Komisija za istraživanje može da 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 153

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.

- (1) Upravljač infrastrukture, željeznički prevoznici, Agencija, rodbina nastradalih lica, vlasnici oštećene imovine, proizvođači, nadležni organi za intervenisanje pri vanrednom događaju, predstavnici osoblja i korisnici usluga redovno se obavještavaju o toku istrage.
- (2) Licima iz stava 1 ovog člana treba omogućiti da daju svoje mišljenje i stavove o istrazi, kao i primjedbe na nacrt izvještaja tijela za istrage.
- (3) Komisija za istraživanje i drugi nadležni organi moraju okončati ispitivanje lica iz stava 1 ovog člana na mjestu vanrednog događaja u najkraćem mogućem roku, tako da upravljač infrastrukture može što prije popraviti oštećenu infrastrukturu i uspostaviti željeznički saobraćaj.
- (4) Ako se vanredni događaj dogodi na graničnim objektima između Crne Gore i druge države ili u njihovoj blizini, nadležna tijela za istraživanje vanrednog događaja tih država mogu se dogovoriti da istragu izvrši jedno od tijela ili da istragu izvrše zajedno.
- (5) 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.
- (6) 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.

Izvještaji Komisije za istraživanje

Član 154

- (1) Komisija za istraživanje sačinjava izvještaj o izvršenoj istrazi vanrednog događaja.
- (2) U izvještaju se navode ciljevi istrage i, gdje je to moguće, bezbjednosne preporuke.
- (3) Komisija za istraživanje objavljuje konačan izvještaj u periodu koji ne može biti duži od 12 mjeseci od nesreće ili incidenta.
- (4) Komisija za istraživanje 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 na osnovu podnijetog zahtjeva.
- (5) Komisija za istraživanje, najkasnije do 30. septembra, objavljuje godišnji izvještaj za prethodnu godinu o istragama i datim bezbjednosnim preporukama.
- (6) Sadržinu konačnog izvještaja o istragama vanrednog događaja u željezničkom saobraćaju propisuje Agencija.

Obavještenje Komisije za istraživanje

Član 155

- (1) Komisija za istraživanje u roku od nedjelju dana obavještava Ministarstvo o početku istrage.
- (2) U obavještenju se navodi datum, vrijeme, mjesto i vrsta nesreće ili incidenta, posljedice sa smrtnim ishodom, povrede i materijalne štete.
- (3) Obavještenje iz stava 1 ovog člana Komisija za istraživanje dostavlja i Agenciji Evropske Unije za željeznice.

Bezbjednosne preporuke

Član 156

- (1) Bezbjednosna preporuke Komisije za istraživanje ne mogu biti osnov za utvrđivanje krivice ili odgovornosti za nesreću ili incident.
- (2) Bezbjednosne preporuke se dostavljaju Agenciji, prema potrebi, drugim tijelima i organima u Crnoj Gori i drugim državama, kao i Agenciji Evropske Unije za željeznice radi preduzimanja potrebnih mjera i postupanja po bezbjednosnim preporukama.
- (3) Organi i tijela iz stava 2 ovog člana kojima su dostavljene bezbjednosne preporuke, najmanje jednom godišnje obavještavaju Komisiju za istraživanje o mjerama koje su preduzete ili planirane da se preduzmu na osnovu bezbjednosnih preporuka.

Baze podataka

Član 157

- (1) Komisija za istraživanje dužna je da prikuplja, analizira i čuva podatke, izvještaje o ugrožavanju bezbjednosti željezničkog saobraćaja, nesrećama i incidentima i vodi odvojene baze podataka za sve nesreće i incidente.
- (2) Način prikupljanja podataka, analize i čuvanja podataka i način vođenja baza podataka iz stava 1 ovog člana propisuje Agencija.

Obaveze upravljača infrastrukture i željezničkih prevoznika pri istrazi vanrednog događaja

Član 158

- (1) Upravljač infrastrukture i željeznički prevoznici dužni su da, nezavisno od Komisije za istraživanje, izvrše istraživanje uzroka i posljedica vanrednih događaja u željezničkom saobraćaju, kao i okolnosti u kojima su nastali.
- (2) Upravljač infrastrukture i prevoznik zajedno obavljaju istragu, angažovanjem zajedničke stručne komisije.
- (3) Ako istraga iz stava 2 ovog člana ne započne u roku od dva časa od nastanka vanrednog događaja, upravljač infrastrukture samostalno vodi istragu.
- (4) Istragu vanrednog događaja u objektima za održavanje željezničkih vozila i depoima obavlja vlasnik objekta.
- (5) Upravljač infrastrukture i željeznički prevoznici dužni su da privremeno zabrane rad željezničkom radniku koji je nepažnjom ili na drugi način prouzrokovao nesreću i na taj način ugrozio bezbjednost željezničkog saobraćaja.
- (6) Upravljač infrastrukture i željeznički prevoznici dužni su da bez odlaganja obavijeste Komisiju za istraživanje o vanrednom događaju u željezničkom saobraćaju i inspektora za željeznički saobraćaj.
- (7) Komisija za istraživanje je dužna da u roku od nedjelju dana od prijema obavještenja iz stava 6 ovog člana započne istragu o vanrednom događaju.
- (8) Upravljač infrastrukture i željeznički prevoznik dužni su da vode evidenciju o nesrećama i incidentima u željezničkom saobraćaju i o drugim pojavama od značaja za bezbjednost željezničkog saobraćaja.

- (9) Način formiranja komisije, način istraživanja i strukturiranja izvještaja o obavljenoj istrazi iz stava 2 ovog člana, sadržaj i način vođenja evidencije o nesrećama i incidentima u željezničkom saobraćaju propisuje Ministarstvo.

Spasavanje lica

Član 159

- (1) Željeznički radnik i drugo lice koji se nađu na mjestu ozbiljne nesreće, u kojem ima povrijeđenih ili poginulih lica dužni su da odmah po saznanju za veliku nesreću ili nezgodu, preduzmu mjere za spašavanje i pružanje pomoći povrijeđenim licima.
- (2) Željeznički radnik dužan je da odmah po saznanju o nesreći i incidentu, obavijesti upravljača i željezničkog prevoznika.
- (3) Upravljač infrastrukture, 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.
- (4) Upravljač infrastrukture, odnosno željeznički prevoznik dužni su da odmah po saznanju za vanredni događaj preduzmu mjere za spasavanje i pružanje pomoći povrijeđenim licima i osiguraju mjesto vanrednog događaja do dolaska ovlašćenih lica nadležnih organa, u zavisnosti od vrste vanrednog događaja.
- (5) 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.
- (6) Upravljač infrastrukture, odnosno željeznički prevoznik određuju radna mjesta željezničkih radnika koja moraju biti osposobljena za pružanje prve pomoći licima povrijeđenim u vanrednom događaju.
- (7) Način osposobljavanja za pružanje prve pomoći iz stava 5 ovog člana propisuje organ državne uprave nadležan za poslove zdravlja.

Uspostavljanje saobraćaja

Član 160

Upravljač infrastrukture 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 161

Prelazak drumskih vozila preko željezničke pruge dozvoljen je na putnom prelazu gdje se ukrštaju pruga i javni put (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 obavješćavanje 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 162

(1) 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.

(2)Ukrštanje željezničke pruge i javnog puta između ulaznih signala stanice ne može biti u istom nivou.

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

(4)Kontaktirni 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.

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

(6)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.

(7)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.

(8)Znake zabrane iz stava 7 ovog člana postavlja i održava upravljač puteva.

(9)Na podvožnjacima čija je donja ivica konstrukcije iznad kolovoza puta postavljena na visini manjoj od najveće dozvoljene visine drumskog vozila, zajedno sa teretom na njemu, moraju se postaviti zaštitne kapije i odgovarajući znaci zabrane saobraćaja za drumska vozila čija ukupna visina, zajedno sa teretom na njemu, prelazi propisanu najveću dozvoljenu visinu.

(10)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.

(11)Zaštitne kapije i znake zabrane saobraćaja iz stava 9 ovog člana dužan je da postavi upravljač puteva.

(12)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 163

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 elektrovođe i drugi uređaji neophodni za bezbjednost željezničkog saobraćaja, pod uslovom da pruga bude izvedena najmanje 1 m iznad nivelete javnog puta.

Ako nijesu ispunjeni uslovi u pogledu razmaka iz st. 1 i 2 ovog člana, na putu se postavljaju sigurnosne ograde.

Održavanje putnih prelaza

Član 164

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.

XVI. UNUTRAŠNJI RED U ŽELJEZNIČKOM SAOBRAĆAJU

Poštovanje unutrašnjeg reda

Član 165

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.

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 166

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) naganjanje 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 167

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 168

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 169

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 poslužiše 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, koja je prihod Budžeta Crne Gore.

Visinu naknade iz stava 1 ovog člana utvrđuje Vlada.

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 170

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 18t.

Dozvoljeno opterećenje po osovini novoizgrađenih i obnovljenih ili unaprijeđenih industrijskih kolosjeka iznosi najmanje 20 t po osovini, a masa po dužnom metru najmanje 6,4t.

Shodna primjena

Član 171

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 170;
- 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 172

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 voznih sredstava i drugih sredstava koja se koriste na industrijskom kolosjeku.

Gradska željeznica i žičare

Član 173

Gradska željeznica (metro i dr.) 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.

XIX. INSPEKCIJSKI NADZOR

Član 174

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

Inspektor u sprovođenju postupka 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 175

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

- 1) odstupi od primjene TSI, a da nije podnijelo zahtjev za odstupanje (član 15 stav 4);
- 2) ne dostavi Ministarstvu i organu uprave nadležnom za bezbjednost željezničkog saobraćaja spisak projekata koji se sprovode, a koji se nalaze u podmakloj fazi razvoja (član 15 stav 6);
- 3) zabranjuje, ograničava ili sprječava stavljanje na tržište sastavnih dijelova interoperabilnosti koji su proizvedeni u skladu sa ovim zakonom ili zahtijeva ponovno vršenje provjera koje su već izvršene kao dio postupka za izdavanje deklaracije o usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu (član 16 stav 3);
- 4) ne omogući prijavljenom tijelu praćenje podsistema u koji je činilac interoperabilnosti ugrađen u cilju ocjene pogodnosti za upotrebu činioca interoperabilnosti (član 18 stav 5);
- 5) zabranjuje, ograničava ili sprečava izgradnju, puštanje u rad i eksploataciju strukturnih podsistema koji čine željeznički sistem i ispunjavaju osnovne zahtjeve ili zahtijeva ponovno obavljanje provjera koje su već izvršene (član 21 stav 2);
- 6) ne dozvoli prijavljenom tijelu pravo pristupa svim gradilištima, skladištima, proizvodnim pogonima, postrojenjima za prefabrikaciju i ispitivanje i sličnim objektima, ili ne da na uvid potrebnu dokumentaciju koja se odnosi na podsistem (član 24 stav 16);
- 7) ne vrši periodične provjere da bi potvrdilo usaglašenost proizvodnje podsistema sa tehničkom dokumentacijom (član 20 stav 19);
- 8) pusti u rad i koristi strukturne podsisteme na željezničkim prugama Crne Gore bez dozvole za korišćenje (član 38 stav 15);
- 9) vozilo koje se registruje u Crnoj Gori, ne posjeduje dozvolu za tip vozila, bez obzira na proizvođača (član 39 stav 1);
- 10) koristi vozila koja nemaju pojedinačne dozvole za korišćenje (član 31 stav 6);
- 11) koristi vozilo bez dodatne dozvole za korišćenje u Crnoj Gori (član 33 stav 2);
- 12) u roku od osam dana od dana povlačenja ne obavijesti Agencija o povlačenju vozila iz saobraćaja (član 40 stav 6);
- 13) obnovi ili unaprijedi strukturni podsistem a prethodno ne dostavi Organu uprave dokumentaciju koja sadrži opis projekta (član 41 stav 1);
- 14) koristi vozilo koje nije upisano u registar željezničkih vozila (član 42 stav 1);
- 15) u roku od osam dana od dana nastanka promjene ne prijavi Agenciji promjene podataka koje su upisane u registar vozila (član 42 stav 4);
- 16) ne dostavi podatke ili promjene podataka za upis u registar infrastrukture (član 44);
- 17) ne uspostavi sistem za upravljanje bezbjednošću (član 66 stav 1);

18) nakon izdavanja sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom i sertifikata o bezbjednosti za prevoz ne omogući nadzor Agenciji nad sistemima za upravljanje bezbjednošću (član 67 st. 1 i 6);

19) nema sertifikat o bezbjednosti za prevoz (član 68 stav 1);

20) u roku od osam dana od dana nastanka promjene ne obavijesti Agencija o promjenama uslova na osnovu kojih je izdat sertifikat o bezbjednosti za prevoz (član 68 stav 8);

21) pruža usluge željezničkog prevoza u Crnoj Gori, a nije dobio dio B sertifikata o bezbjednosti za prevoz od Agencije (član 70 stav 2);

22) nema sertifikat o bezbjednosti za prevoz na industrijskoj odnosno lučkoj željeznici (član 72 stav 1);

23) upravlja željezničkom infrastrukturom, a nema sertifikat o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom (član 72 stav 1);

24) u roku od osam dana od dana nastanka promjene ne obavijesti Agencija o znatnim izmjenama infrastrukture, signalizacije ili napajanja energijom ili načina eksploatacije i održavanja infrastrukture (član 74 stav 6);

25) nema sertifikat o bezbjednosti za upravljanje infrastrukturom industrijske, odnosno lučke željeznice (član 76 stav 1);

26) postavi instalacije i uređaje na željezničkom području bez odobrenja Agencije (član 77 stav 2);

27) se na željezničkim stanicama ili stajalištima sa prosječnim dnevnim prometom od najmanje 70 vozova i 500 otpremljenih putnika pristupi vozovima nijesu izvedeni tako da putnici ne idu preko kolosjeka (član 82 stav 1);

28) se željeznička pruga, pruga industrijske željeznice, industrijski kolosjek i lučka željeznica ne odvaja ili ne ukršta u željezničkoj stanici, a nisu ispunjeni uslovi iz člana 83 st. 2 do 4;

29) prije početka radova ne obezbijedi mjesto na kojem se izvode radovi (član 84 stav 2);

30) 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 84 stav 3);

31) ne održava gornji i donji stroj željezničkih pruga javne željezničke infrastrukture u stanju koje osigurava bezbjedan i uredan željeznički saobraćaj (član 85 stav 1);

32) vrši održavanje gornjeg i donjeg stroja željezničkih pruga, a ne posjeduje sertifikat o ispunjenosti uslova (član 85 stav 5);

33) kada je kontaktna mreža pod naponom ne odredi izvore opasnosti, zabrane, posebne mjere bezbjednosti pri radu na kontaktnoj mreži, željezničkoj pruzi i pružnim postrojenjima, signalno-sigurnosnim, telekomunikacionim i pogonsko elektroenergetskim postrojenjima (član 87 stav 1);

34) na uređajima koji se nalaze u neposrednoj blizini kontakte mreže ne sprovede odgovarajuće mjere zaštite od štetnih električnih uticaja na pojedine uređaje ili njihove djelove (član 87 stav 2);

35) ne održava podsistem energija u stanju koje osigurava bezbjedno odvijanje željezničkog saobraćaja i uredno obavljanje prevoza u željezničkom saobraćaju (član 88 stav 1);

36) vrši održavanje podsistema energija, a ne poseduje sertifikat o ispunjenosti uslova (član 88 stav 5);

37) službena mjesta iz kojih se vrši upravljanje i regulisanje željezničkog saobraćaja na željezničkoj pruzi, u zavisnosti od maksimalne brzine kretanja voza, nijesu opremljena propisanim signalno-sigurnosnim uređajima i postrojenjima (član 89 stav 1);

38) ne održava signalno-sigurnosne uređaje u stanju koje osigurava bezbjedan i uredan željeznički saobraćaj (član 90 stav 1);

39) vrši održavanje signalno-sigurnosnih uređaja, a ne posjeduje sertifikat o ispunjenosti uslova (član 90 stav 5);

40) 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 92 stav 2);

41) ne održava željezničku telekomunikacionu mrežu u stanju koje osigurava bezbjedno odvijanje željezničkog saobraćaja i uredno obavljanje prevoza u željezničkom saobraćaju (član 93 stav 1);

42) vrši održavanje željezničke telekomunikacione mreže, a ne posjeduje sertifikat o ispunjenosti uslova (član 94 stav 2);

- 43) ne donese i ne objavi red vožnje (član 95 st. 2 i 5);
- 44) sastav voza i raspored vozila u vozu ne osiguravaju efikasno kočenje i bezbjedno kretanje voza (član 97 stav 1);
- 45) nepravilno sastavi voz ili ne provjeri tehničku ispravnost vozila u njegovom sastavu (član 97 stav 2);
- 46) ne primijenjuje propise o transportu opasnog tereta (član 97 stav 6);
- 47) brzina voza nije prilagođena propisanim brzinama na određenoj željezničkoj pruzi ili na dijelu te pruge ili je prekoračana maksimalna brzina voza (član 98 stav 2);
- 48) 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 102 stav 1);
- 49) vozila kojima se obavlja prevoz ne ispunjavaju tehničke uslove iz člana 104 ovog zakona;
- 50) vozila nijesu opremljena propisanim kočnim uređajima (član 105 st.1 do 5);
- 51) uređaji koji se ugrađuju na vozila ne odgovaraju tehničkoj dokumentaciji za odobreni tip vozila (član 106);
- 52) lokomotiva, motorni voz, motorna kola i vučno vozilo za posebne namjene nijesu opremljena u skladu sa članom 107 ovog zakona;
- 53) putnička kola nijesu opremljena u skladu sa članom 108 ovog zakona;
- 54) ako koristi vozilo, a da nije određeno lice zaduženo za njegovo održavanje (član 109 stav 4);
- 55) lice zaduženo za održavanje teretnih kola nije sertifikovano (član 110 stav 1);
- 56) ne održava vozila u stanju koje osigurava bezbjedan željeznički saobraćaj (član 111 stav 1);
- 57) vrši održavanje vozila, a ne posjeduje sertifikat o ispunjenosti uslova (član 112 stav 2);
- 58) ne obavi tehnički pregled vozila prije puštanja vozila u eksploataciju (član 113 stav 1);
- 59) obavlja tehnički pregled vozila, a ne poseduje sertifikat o ispunjenosti uslova (član 112 stav 3);
- 60) dozvoli obavljanje poslova željezničkom radniku koji ne ispunjava uslove iz člana 115 ovog zakona;
- 61) 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 proverena (član 117 stav 5);
- 62) dozvoli upravljanje vučnim vozilom licu koje ne ispunjava uslove iz člana 120 ovog zakona;
- 63) umnožava dozvole za upravljanje vučnim vozilom (član 120 stav 6);
- 64) izda sertifikat licu koje nema licencu, nije položilo ispit u vezi poznavanja određene vrste vučnih vozila i poznavanja željezničke infrastrukture na koju se sertifikat odnosi ili ne poznaje jezik, u slučaju obavljanja poslova na željezničkoj infrastrukturi druge države, koji upravljač infrastrukture te države naznači (član 122 stav 1);
- 65) ne vodi i ažurira registar sertifikata (član 125 stav 2);
- 66) dozvoli obavljanje poslova željezničkom radniku koji ne ispunjava uslove iz člana 128 ovog zakona;
- 67) dozvoli obavljanje poslova željezničkom radniku koji ne ispunjava propisane zdravstvene uslove (član 130 stav 1);
- 68) ne zabrani željezničkom radniku obavljanje poslova ako se na zdravstvenom pregledu utvrdi da ne ispunjava propisane zdravstvene uslove za te poslove ili ako se nije podvrgao zdravstvenom pregledu na koji je upućen (član 133 stav 2);
- 69) ne zabrani željezničkom radniku obavljanje poslova ako je u tolikoj meri umoran ili bolestan, ili je u takvom psihičkom stanju da je nesposoban da vrši poslove (član 135 stav 1);
- 70) ukupno radno vrijeme voznog i staničnog osoblja traje duže od 40 časova u sedmici (član 138 stav 2);
- 71) smjena staničnog osoblja traje duže od vremena propisanog članom 139 ovog zakona;
- 72) dnevni odmor staničnog osoblja između dvije uzastopne smjene traje manje od 12 časova (član 140);
- 73) smjena voznog osoblja traje duže od vremena propisanog čl. 143 i 144 ovog zakona;
- 74) dnevni odmor voznog osoblja traje manje od vremena propisanog članom 145 ovog zakona;

75) ne obezbijedi uslove u vezi radnog vremena voznog osoblja koje učestvuje u inetroperabilnom prekograničnom saobraćaju (člana 146 stav 3);

76) dozvoli staničnom ili voznom osoblju da obavlja poslove suprotno čl. 122 do 130 ovog zakona (član 147 stav 2);

77) ne organizuje unutrašnji nadzor (član 150);

78) Komisiji za istraživanje ne omogući obavljanje zadataka i slobodan pristup mjestu nesreće ili nezgode, vozilima, objektima i drugim informacijama (član 152 st. 1 i 2);

79) ne vrši istraživanje nesreća i nezgoda (član 151 stav 1);

80) ne obavijesti Komisiju za istraživanje i inspektora za željeznički saobraćaj o nesreći i nezgodi u željezničkom saobraćaju (član 155);

81) ne spasava lica i ne pomaže povređenim pri nesrećama (član 159 stav 1);

82) bez odlaganja po saznanju o nesreći ne obavijesti najbližu zdravstvenu ustanovu, policiju, upravljača i željezničkog prevoznika čija vozila su učestvovala u nesreći ili ne sarađuje u spasavanju povrijeđenih bez odlaganja po uspostavljanju uslova sopstvene bezbjednosti tokom spasavanja (član 159 stav 2);

83) na željezničkoj pruži, ispred putnog prelaza, nijesu postavljeni propisani signalni znaci za obavješćavanje voznog osoblja o približavanju voza putnom prelazu i obavezi davanja propisanih zvučnih signala sa vučnog vozila (član 161 stav 3);

84) 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 162 stav 4);

85) 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 162 stav 5);

86) 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 174 stav 1);

87) željeznički saobraćaj na industrijskim i lučkim željeznicama ne vrši na način i pod uslovima utvrđenim ovim zakonom (član 178 stav 1);

88) ne održava industrijsku odnosno lučku željeznicu (član 171);

Za prekršaj iz stava 1 ovog člana kazniće se i odgovorno lice u pravnom licu novčanom kaznom od 500 eura do 1.000 eura.

Za prekršaj iz stava 1 tač. 46), 47), 62), 63), 68), 83), 84) ovog člana i člana 151 stav 1 ovog zakona kazniće se fizičko lice novčanom kaznom od 300 eura do 1.000 eura.

Član 176

Novčanom kaznom od 5.000 eura do 15.000 eura kazniće se za prekršaj pravno lice, ako:

1) ne objedini tehničku dokumentaciju koja se prilaže uz deklaraciju o verifikaciji podsistema (član 24 stav 6 i član 35 stav 4);

2) ne označi vozila brojem koji mu je dodijeljen (član 27 stav 3 i član 30 stav 2);

3) ne obezbijedi izvršenje potrebnih ispitivanja (član 20 stav 3 i član 33 stav 8);

4) ne dostavi Agenciji godišnji izvještaj o bezbjednosti najkasnije do 30. juna tekuće za prethodnu godinu (član 58 stav 3);

5) u godišnjem izvještaju iz člana 58 stav 3 ovog zakona ne opišu i svoja iskustva u vezi primjene zajedničke bezbjednosne metode za procjenu i ocjenu rizika (član 59 stav 3);

6) ne definiše izvore opasnosti, zabrane, izuzetna dopuštanja, zajedničke odredbe o bezbjednom radu, posebne mjere bezbjednosti pri radu na kontaktnoj mreži, posebne mjere bezbjednosti pri radu na signalno-sigurnosnim, telekomunikacionim i pogonskim elektroenergetskim postrojenjima kada je kontaktna mreža pod naponom (član 87 stav 1);

7) se signali, signalne oznake i oznake na pruži 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 91 stav 3);

- 8) ne donese poslovni red stanice (član 94 stav 1);
- 9) ne dostavi podatke upravljaču infrastrukture koji se odnose na zadatke željezničkih radnika zaposlenih kod tih prevoznika, kao i objekte, prostorije i prostore na staničnom području koje koriste u obavljanju svojih zadataka (člana 94 stav 2);
- 10) voz nije opremljen aparatima sa hemijskim sredstvima za gašenje požara i priborom za prvu pomoć, smještenim na lako dostupnim mjestima (član 101 stav 1);
- 11) voz za prevoz putnika nije unutra osvijetljen noću, a u tunelima u kojima vožnja traje duže od jednog minuta i danju (član 101 stav 3);
- 12) lice zaduženo za održavanje ne sastavi i ne vodi dosije o održavanju za svako vozilo za koje je zaduženo (član 109 stav 8);
- 13) ne pruža obuku na nepristrasan način u pogledu svih učesnika, kako licima koja su zaposlena kod osnivača centra stručnog osposobljavanja tako i drugim licima (član 117 stav 7);
- 14) za polaganje ispita za izdavanje sertifikata angažuje ispitivača bez sertifikata (član 117 st. 6 i 10);
- 15) bez odlaganja ne dostavi Agenciji kopiju uvjerenja o zdravstvenoj sposobnosti za rad željezničkog radnika posle obavljenog zdravstvenog pregleda;
- 16) se u slučajevima iz člana 122 stav 5 ovog zakona, u upravljačnici vučnog vozila ne nalazi mašinovođa koji ima sertifikat za određeni dio željezničke infrastrukture (član 120 stav 8);
- 17) ne ažurira sertifikat kad se nosilac sertifikata stručno osposobi za upravljanje drugim tipovima vučnih vozila, odnosno za drugu željezničku infrastrukturu (član 122 stav 7);
- 18) u roku od tri dana od dana suspenzije ili oduzimanja sertifikata ne obavijesti Agencija o suspendovanim i oduzetim sertifikatima (član 123 stav 5);
- 19) ne preduzme mjere naložene od strane Agencije ili o tome ne obavijesti Agencija (član 123 stav 7);
- 20) ne ispunjava obaveze iz člana 125 stav 3 ovog zakona;
- 21) mašinovođi ne obezbijedi pristup podacima iz registra sertifikata (član 125 stav 4);
- 22) u slučaju prestanka radnog odnosa ne izda mašinovođi ovjerenu kopiju sertifikata i ne vrati propisanu dokumentaciju (član 126 stav 4);
- 23) ne preduzme mjere iz člana 127 stav 4 ovog zakona;
- 24) ne vodi evidenciju o izdatim dozvolama za regulisanje željezničkog saobraćaja (član 129 stav 6);
- 25) željezničkog radnika ne uputi na redovni zdravstveni pregled prije isteka roka propisanog za obavljanje tog pregleda (član 131 stav 2);
- 26) ne uputi željezničkog radnika na vanredni zdravstveni pregled (član 133 stav 1);
- 27) ne organizuje provjeru psihičke i fizičke sposobnosti željezničkih radnika na način iz člana 136 stav 4 ovog zakona;
- 28) u obrtnim jedinicama ne obezbijedi prostorije za odmor voznog osoblja (član 145 stav 4);
- 29) ne donese akt iz člana 148 ovog zakona;
- 30) ne vodi evidenciju o nesrećama i nezgodama u željezničkom saobraćaju i o drugim pojavama značajnim za bezbjedan željeznički saobraćaj (član 158 stav 8);
- 31) njegovo drumsko vozilo prelazi preko željezničke pruge suprotno članu 161 stav 1. ovog zakona;
- 32) ne održava industrijski kolosjek (član 161);
- 33) ne donese akt iz člana 172 stav 1 ili 2 ovog zakona.

Za prekršaj iz stava 1 ovog člana kazniće se i odgovorno lice u pravnom licu novčanom kaznom od 300 eura do 800 eura.

Novčanom kaznom od 300 eura do 800 eura kazniće se fizičko lice za prelazak preko željezničke pruge suprotno 171 stav 1 ovog zakona.

Član 177

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 91 stav 2);
- 2) se ne podvrgne redovnoj i vanrednoj proveri stručne osposobljenosti (član 118 st. 3 i 4);

- 3) upravlja vučnim vozilom a ne posjeduje licencu i jedan ili više sertifikata ili mu je odlukom nadležnog organa zabranjeno da upravlja vučnim vozilom (član 119 stav 1);
- 4) ne podnese zahtjev Agenciji za ažuriranje dozvole u slučaju promjene bilo kog podatka koji je sadržan u dozvoli (član 119 stav 9);
- 5) umnožava licence za upravljanje vučnim vozilom (član 125 stav 12);
- 6) tokom upravljanja vučnim vozilom kod sebe nema licencu ili je ne pokaže na zahtjev ovlašćenog lica Agencije, lica za vršenje unutrašnjeg nadzora kod željezničkog prevoznika, glavnog istražitelja i inspektora za željeznički saobraćaj (član 120 stav 8);
- 7) tokom upravljanja vučnim vozilom kod sebe nema sertifikat ili ga ne pokaže na zahtjev ovlašćenog lica Agencije, lica za vršenje unutrašnjeg nadzora kod željezničkog prevoznika, glavnog istražitelja i inspektora za željeznički saobraćaj (član 122 stav 8);
- 8) o prestanku radnog odnosa kod poslodavca bez odlaganja ne obavjesti Agencija (član 126 stav 1);
- 9) reguliše željeznički saobraćaj, a ne posjeduje dozvolu za regulisanje željezničkog saobraćaja ili mu je odlukom nadležnog organa zabranjeno da reguliše željeznički saobraćaj (član 128);
- 10) tokom regulisanja saobraćaja kod sebe nema dozvolu za regulisanje željezničkog saobraćaja ili je ne pokaže na zahtjev ovlašćenog lica Agencije, lica za vršenje unutrašnjeg nadzora kod željezničkog prevoznika, glavnog istražitelja i inspektora za željeznički saobraćaj (član 129 stav 4);
- 11) se prije raspoređivanja na druge poslove, odnosno prije upućivanja na školovanje ili stručno osposobljavanje ne podvrgne zdravstvenom pregledu (član 131 stav 2);
- 12) ako se ne podvrgne redovnom ili vanrednom zdravstvenom pregledu na koji je upućen (čl. 132 i 133);
- 13) se u toku obavljanja poslova na koje je raspoređen osjeća umornim, bolesnim ili je iz drugih razloga nesposoban za dalje obavljanje poslova o tome ne obavijesti odgovorno lice kod upravljača infrastrukture, odnosno prevoznika i da prestane da obavlja poslove ako ocijeni da ih ne može bezbjedno obavljati (član 136 stav 2);
- 14) uzima alkoholna pića, opojne droge ili psihoaktivna sredstva za vrijeme obavljanja poslova ili počne sa radom iako u organizmu ima alkohola ili je pod dejstvom opojnih droga, odnosno psihoaktivnih sredstava (član 136 stav 3);
- 15) se ne podvrgne ispitivanju, odnosno zdravstvenom pregledu iz člana 135 stav 1 ovog zakona na koji je upućen (član 136 stav 2);
- 16) započne obavljanje poslova ili nastavi obavljanje poslova suprotno odredbama čl. 135 do 144 ovog zakona (član 147 stav 1);
- 17) ne nosi službeno odjelo i propisane službene oznake prilikom vršenja željezničkog saobraćaja (član 149 stav 1).

XXI. PRELAZNE I ZAVRŠNE ODREDBE

Primjena ovog zakona na željezničke pruge koje su izgrađene do dana stupanja na snagu ovog zakona

Član 178

Na željezničku infrastrukturu koja je izgrađena do dana stupanja na snagu ovog zakona ne primenjuju se odredbe člana 78, člana 83 stav 2, čl. 86, 89 i 92 ovog zakona, osim ako se ta željeznička infrastruktura obnavlja ili unapređuje.

Dozvole za korišćenje vozila, djelova i opreme za željeznička vozila, uređaja, djelova i opreme za željezničku infrastrukturu, licence i sertifikati

Član 179

Dozvole za korišćenje vozila izdate do dana stupanja na snagu ovog zakona ostaju na snazi.

Dozvole za korišćenje djelova i opreme za željeznička vozila, uređaja, djelova i opreme za željezničku infrastrukturu izdate do dana stupanja na snagu ovog zakona ostaju na snazi do isteka roka važenja koji je označen u njima, odnosno do izdavanja odgovarajućih pojedinačnih pravnih akata koji se donose na osnovu ovog zakona i propisa donijetih na osnovu njega, a najkasnije 24 mjeseca od dana stupanja na snagu ovog zakona.

Sertifikati i licence izdate do dana stupanja na snagu ovog zakona ostaju na snazi do isteka roka važenja koji je označen u njima.

Započeti postupci

Član 180

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

Agencija

Član 181

Agencija je dužna da svoju unutrašnju organizaciju uskladi sa odredbama ovog zakona u roku od tri mjeseca od dana stupanja na snagu ovog zakona.

Prestanak važenja zakona

Član 182

Danom stupanja na snagu ovog zakona prestaje da važi Zakon o bezbjednosti, organizaciji i efikasnosti željezničkog prevoza („Službeni list CG”, br. 1/2014 i 6/2014).

Stupanje na snagu

Član 183

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

Odredbe člana 15 stav 7 i 8, 19 stav 2 i 3, člana 24 stav 23 tačka 1), člana 26, člana 39 stav 10 i 12, člana 41 stav 5, člana 43 stav 1 i 3, člana 44 stav 4, člana 46 stav 4 i 5, člana 53 st. 2 i 4, člana 54 st. 1, člana 58 stav 7, 64 stav 5, člana 65 stav 2-14, člana 71 stav 3, člana 75 stav 2 i člana 155 stav 3, primijenjuju se od dana prijema u punopravno članstvo Evropske Unije.

OBRAZLOŽENJE

I Ustavni osnov

Ustavni osnov za donošenje ovog Zakona sadržan je u odredbama člana 16 tačka 5 Ustava Crne Gore, kojim je propisano da se zakonom u skladu sa Ustavom uređuju pitanja od interesa za Crnu Goru.

II Razlozi za donošenje Zakona

Programom rada Vlade za 2025. godinu i Programom pristupanja Crne Gore Evropskoj uniji donošenje Zakona predviđeno je za II kvartal 2025. godine.

S obzirom na stratešku opredijeljenost Države u pogledu pristupanja EU, postizanje potpune usklađenosti sa EU propisima u oblasti željezničkog saobraćaja predstavlja važan korak i jedan od ključnih razloga za donošenje novog Zakona. Donošenjem novog Zakona o bezbjednosti i interoperabilnosti željeznice izvršiće se harmonizacija nacionalnog zakonodavstva sa propisima Evropske unije u dijelu ispunjenja završnih mjerila za pregovaračko poglavlje 14, u dijelu postizanja nezavisnosti regulatornog organa i nacionalnog organa za bezbjednost u željezničkom saobraćaju, kao i dalje usklađivanje nacionalnih propisa sa propisima EU u oblasti unapređenja sistema upravljanja bezbjednošću, izdavanja dozvola, licenci i sertifikata upravljaču infrastrukture i željezničkim prevoznicima, stručnog osposobljavanja željezničkih radnika koji neposredno učestvuju u organizaciji i vršenju željezničkog saobraćaja, istraživanje vanrednih događaja, izradu i objavljivanje bezbjednosnih preporuka

U cilju uspostavljanja nezavisnog regulatornog organa, Zakonom o željeznici je predviđeno formiranje Agencije za željeznice, koja bi osim funkcije regulatora obavljala i poslove nacionalnog tijela za bezbjednost u željezničkom saobraćaju. Ovo tijelo će preuzeti dio nadležnosti postojeće Uprave za željeznice, što uslovljava izmjenu važećeg Zakona u dijelu poslova koje sada obavlja Uprava za željeznice.

Prijedlog Zakona obezbjeđuje očuvanje i unaprjeđenje bezbjednosti željezničkog sistema Crne Gore i postizanje interoperabilnosti u željezničkom sistemu Evropske unije. Takođe, prijedlogom Zakona se zahtijeva da željeznički prevoznik ima sertifikat o bezbjednosti za prevoz, a upravljač infrastrukture sertifikat o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom. Sertifikatima se utvrđuje da su željeznički prevoznik i upravljač infrastrukture uspostavili sistem upravljanja bezbjednošću kojim se postižu zajednički ciljevi bezbjednosti i to kroz primjenu zajedničkih bezbjedonosnih metoda.

U cilju sprječavanja željezničkih nesreća i njihovog ponavljanja potrebno je vršiti istraživanje tehničkih uzroka koji su doveli do nastanka nesreća i nezgoda. S tim u vezi, zakonskim prijedlogom definisano je nezavisno istraživanje tehničkih uzroka nesreća koje sprovodi komisija za istraživanje nesreća i nezgoda.

Zakonskim prijedlogom utvrđuju se osnove za postizanje tehničke usklađenosti, smanjivanje prepreka, kao i poboljšavanje i razvoj usluga u međunarodnom željezničkom saobraćaju. Usklađenim postupkom za izdavanje upotrebničkih dozvola infrastrukturnih podсистema i dozvola za željeznička vozila, i nadzorom ispunjavanja osnovnih zahtjeva (bezbjednost, pouzdanost i dostupnost, zaštita zdravlja i životne sredine, tehnička usklađenost i pristupačnost) doprinosi se

ostvarenju interoperabilnosti, odnosno uspostavljanju željezničkog sistema za bezbjedan i kontinuiran saobraćaj vozova u Evropskoj uniji.

Zakonskim prijedlogom prenose se jedinstveni uslovi Evropske unije za davanje licenci mašinovođama za upravljanje lokomotivama i vozovima. Licencom za mašinovođe se dokazuje ispunjavanje zdravstvenih zahtjeva, osnovne obuke i stručne osposobljenosti, a sertifikatom se potvrđuje poznavanje infrastrukture, te sposobnost upravljanja vozilima i poznavanje jezika.

Nakon izrade nacrtu Zakona, sprovedena je Javna rasprava u trajanju od 20 dana. Javna rasprava je sprovedena dostavljanjem primjedbi, predloga i sugestija u pisanom ili elektronskom obliku, a u sklopu Javne rasprave održan je Okrugli sto, u Privrednoj komori Crne Gore dana 17. aprila 2025. godine.

Zakonom o bezbjednosti i interoperabilnosti željeznice se postižu svi proklamovani ciljevi Vlade iz oblasti pragrama rada Vlade, Programa pristupanja Crne Gore EU, kao i svim objavljenim strategijama relevantnim za željeznički saobraćaj

III Usaglašenost sa evropskim zakonodavstvom i potvrđenim međunarodnim konvencijama

U Prijedlogu Zakona o bezbjednosti i interoperabilnosti na željeznici primijenjeni su propisi Evropske Unije (EU), i to:

32016L0797

Direktiva 2016/797/EZ Evropskog Parlamenta i Savjeta od 11. maja 2016. o interoperabilnosti željezničkog sistema u Zajednici, OJ L 138, 26.5.2016, str. 44. (prerađena) dopunjenu Direktivom 2020/700/EZ od 25.05.2020. OJ L 165, 27.5.2020, str. 27

Djelimično usklađeno

32007L0059

Direktiva 2007/59/EZ Evropskog parlamenta i Savjeta od 23. oktobra 2007. o sertifikaciji mašinovođa koji upravljaju lokomotivama i vozovima u željezničkom sistemu u Zajednici, OJ L 315, 3.12.2007. dopunjena Direktivom Komisije 2014/82/EU od 24 juna 2014. OJ L 184, str. 11, Direktivom Komisije 2016/882 od 1. juna 2016. OJ L 146, str. 22 i Regulativom Komisije 2019/554 od 5. aprila 2019. OJ L 97 str. 1.

Djelimično usklađeno

32016L0798

Direktiva Savjeta 2016/798/EZ od 11. maja 2016. o bezbjednosti na željeznicama Zajednice, OJ L 138, 26.05.2016., str. 102 (prerađena)

Djelimično usklađeno

Potpuna usklađenost sa prethodno navednim direktivama će se postići donošenjem podzakonskih akata koji će biti doneseni na osnovu ovog Zakona.

IV Objašnjenje osnovnih pravnih instituta

Prijedlog Zakona o bezbjednosti i interoperabilnosti željeznice, koncipiran je u 22 poglavlje, i to: Osnovne odredbe, Interoperabilnost, Dozvole za korišćenje podsistema, Registar željezničkih

vozila i infrastrukture, Tijela za ocjenjivanje usaglašenosti, Upravljanje bezbjednošću u željezničkom saobraćaju, Sertifikat o bezbjednosti za prevoz i sertifikat o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom, Podsystemi infrastrukture, Podsystem energija, Podsystem kontrola, upravljanje i signalizacija, Regulisanje i upravljanje saobraćajem, Željeznička vozila, Uslovi koje moraju da ispunjavaju željeznički radnici, Istraživanje nesreća i nezgoda, Ukrštanje željezničkih pruga i javnih puteva, Unutrašnji red u željezničkom saobraćaju, Zaštita željezničke infrastrukture i vozila, Industrijska željeznica, lučka željeznica, industrijski kolosjek, gradska željeznica, žičara, Inspekcijski nadzor, Kaznene odredbe i Prelazne i završne odredbe.

Poglavlje I - Osnovne odredbe

Članovima 1 do 5 Prijedloga Zakona definisan je predmet Zakona, uslovi za bezbjedno i nesmetano odvijanje željezničkog saobraćaja i postizanje interoperabilnosti željezničkog sistema, izgradnja rekonstrukcija i obnova željezničke infrastrukture, kao i značenja pojedinih izraza upotrijebljenih u Zakonu pri čemu su pojedini izrazi usklađeni sa značenjima datim direktivama Evropske Unije koji uređuju ovu oblast.

Poglavlje II – Interoperabilnost

Članovima od 6 do 28, definisan je željeznički sistem, kao i konvencionalni željeznički sistem i sistem velikih brzina, podsystemi, zahtjevi za interoperabilnost, osnovni zahtjevi za obezbjeđenje interoperabilnosti kao i posebni zahtjevi za obezbjeđivanje interoperabilnosti strukturnih i funkcionalnih podsystema, tehničke specifikacije interoperabilnosti, sastavni djelovi interoperabilnosti, ocjenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu, eksploataciono ispitivanje, neusaglašenost sastavnih djelova interoperabilnosti sa TSI, puštanje u rad podsystema, postupak za izdavanje deklaracije o provjeri podsystema i neuskađenost podsystema sa osnovnim zahtjevima.

Poglavlje III – Dozvole za korišćenje podsystema

Članovima od 28 do 41 uređena je oblast kojom se definiše način izdavanja dozvole stabilnih i mobilnih podsystema, dozvola za tip vozila, tehnički pregled vozila, dozvole za korišćenje vozila koja su usklađena sa TSI, dodatna dozvola za korišćenje za vozila koja su usklađena sa TSI, obnavljanje ili unaprjeđenje strukturnog podsystema, sastavnih djelova interoperabilnosti i elemenata podsystema, kao i oduzimanje i suspenzija dozvole za korišćenje vozila.

Poglavlje IV – Registar željezničkih vozila i infrastrukture

Članovima 42 i 44 definisani su obaveza i način vođenja registra željezničkih vozila, njegova integracija u registar Agencije EU za željeznice i obaveza i način vođenja registra željezničke infrastrukture.

Poglavlje V – Tijela za ocjenjivanje usaglašenosti

Članovima od 45 do 55 definisani su uslovi i način rada prijavljenih i imenovanih tijela.

Poglavlje VI - Upravljanje bezbjednošću u željezničkom saobraćaju

Članovima 56 do 67 definisana je odgovornost za bezbjednost u željezničkom saobraćaju, kao i zajednički pokazatelji bezbjednosti, zajedničke bezbjedonosne metode, zajednički bezbjedonosni ciljevi, prijavljivanje nacionalnih propisa za bezbjednost, sistem upravljanja bezbjednošću i nadzor nad sistemima za upravljanje bezbjednošću.

Poglavlje VII – Sertifikat o bezbjednosti za prevoz i sertifikat o bezbjednosti za upravljanje željezničkom

Članovima od 68 do 77 definisani su sertifikati o bezbjednosti za prevoz, način izdavanja sertifikata, priznavanje stranog sertifikata i dodatni sertifikat, oduzimanje sertifikata o bezbjednosti za prevoz, kao i način izdavanja, priznavanje i oduzimanja sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom, sertifikat o bezbjednosti za upravljanje infrastrukturom industrijske i lučke željeznice, način izdavanja i oduzimanja sertifikata o bezbjednosti za upravljanje infrastrukturom industrijske i lučke željeznice.

Poglavlje VIII – Podsistemi infrastrukture

Članovima od 78 do 85 definisani su tehnički uslovi za podsystem infrastruktura, podjela pruga, gradnja u pružnom pojasu, instalacije, prostor za putnike, pristup do vozova i službenih mjesta, odvajanje željezničkih pruga, mjere bezbjednosti pri izvođenju radova na željezničkoj pruzi i održavanje željezničkih pruga.

Poglavlje IX – Podsystem energija

Članovima 86 do 88 definisani i podsystem područja energija, uključujući njihove tehničke uslove, mjere bezbjednosti na elektrificiranim prugama i odvajanje podsystema energija.

Poglavlje X – Podsystem kontrola, upravljanje i signalizacija

Članovima od 89 do 93 definisani su tehnički uslovi za signalno-sigurnosne uređaje, održavanje signalno-sigurnosnih uređaja, signali, signalne oznake i oznake na pruzi, telekomunikaciona mreža i održavanje željezničke telekomunikacione mreže.

Poglavlje XI – Regulisanje i upravljanje saobraćajem

Članovima od 94 do 103 definisan je poslovni red stanice, red vožnje, poštovanje reda vožnje, sastav voza, brzina voza, pravila saobraćaja, označavanje željezničkih vozila i vozova, opremanje i osvijetljavanje voza, evidencije o vozovima i naročite pošiljke.

Poglavlje XII – Željeznička vozila

Članovima od 104 do 113 definisani su tehnički uslovi za željeznička vozila, opremanje željezničkih vozila kočnim uređajima, uređaji koji se ugrađuju na vozila, uređaji i oprema vučnih vozila, putničkih kola, lice zaduženo za održavanje, kao i radionice za odražavanje i tehnički pregled vozila.

Poglavlje XIII – Uslovi koje moraju ispunjavati željeznički radnici

Članovima od 114 do 150 definisani uslovi za željezničke radnike, stručno osposobljavanje i usavršavanje, provjera stručne osposobljenosti, stručno osposobljavanje mašinovođa, uslovi za sticanje prava na upravljanje vučnim vozilom, licenca za upravljanje vučnim vozilom, oduzimanje licence, sertifikat, oduzimanje sertifikata, registri i razmjena informacija, prestanak radnog odnosa, izdavanje dozvole za regulisanje željezničkog saobraćaja, zdravstvena sposobnost, vrste zdravstvenih pregleda, zdravstvene ustanove, redovni i vanredni zdravstveni pregledi, zabrana obavljanja poslova, ispitivanje sposobnosti za rad željezničkog radnika, ispitivanje alkoholisanosti, radno vrijeme i odmori staničnog i voznog osoblja, trajanje smjena staničnog osoblja, dnevni odmori, kao i unutrašnji nadzor i organizacije unutrašnjeg nadzora.

Poglavlje XIV –Istraživanje nesreća i nezgoda

Članovima od 151 do 160 definisana su postupanja u slučaju nesreća i nezgoda, rad komisije za istraživanje, istražni postupak, bezbjednosne preporuke i vođenje baze podataka, spasavanje lica i uspostavljanje saobraćaja.

Poglavlje XV – Ukrštanje željezničkih pruga i javnih puteva

Članovima od 161 do 164 definisano je ukrštanje pruge i javnog puta, razmak između željezničke pruge i javnog puta i održavanje putnih prelaza.

Poglavlje XVI – Unutrašnji red u željezničkom saobraćaju

Članovima 165 i 166 propisano je poštovanje unutrašnjeg reda kao i ograničavanje pristupa i kretanja na željezničkom području.

Poglavlje XVII – Zaštita željezničke infrastrukture i vozila

Članom 167 definisane su zabrane koje se moraju poštovati radi bezbjednog odvijanja željezničkog saobraćaja.

Poglavlje XVIII – Industrijska željeznica, lučka željeznica, industrijski kolosjek, gradska željeznica i žičara

Članovima od 168 do 173 definisana je oblast industrijske i lučke željeznice, priključenje industrijske i lučke željeznice na željezničku infrastrukturu, tehnički uslovi, primjena određenih normi iz zakona koja se odnosi samo na industrijsku i lučku željeznicu, industrijski kolosjeci, održavanje industrijskog kolosjeka, vučna vozila na industrijskom kolosjeku kao gradska željeznica i žičara.

Poglavlje XIX – Inspekcijski nadzor

Članom 174 definisan je inspekcijski nadzor i način sprovođenja nadzora.

Poglavlje XX – Kaznene odredbe

Članovima od 175 do 177 propisane su kaznene odredbe, visina novčane kazne za pravna lica, fizičko i odgovorno lice.

Poglavlje XXI – Prelazne i završne odredbe

Članovima od 178 do 183 definisana je rok važenja dozvoa do stupanja na snagu ovog Zakona, način sprovođenja postupaka pokrenutih prije stupanja na snagu ovog Zakona, obaveza Agencije da svoju unutrašnju organizaciju uskladi sa odredbama ovog Zakona prestanak važenja Zakona o bezbjednosti u željezničkom saobraćaju („Sl. list CG”, br.1/14 i 6/14), kao i dan stupanja na snagu zakona.