

ZAKON

O BEZBEDNOSTI U ŽELEZNIČKOM SAOBRAĆAJU

I. UVODNE ODREDBE

Predmet zakona

Član 1.

Ovim zakonom uređuju se uslovi za bezbedno i nesmetano odvijanje železničkog saobraćaja u Republici Srbiji.

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

Odredbe ovog zakona ne primenjuju se na metroe, tramvaje i druge lake šinske sisteme.

Značenje pojedinih izraza

Član 2.

Pojedini izrazi upotrebljeni u ovom zakonu imaju sledeće značenje:

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

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

3) **velika šteta** je šteta kod nesreće koju Centar za istraživanje nesreća proceni u iznosu od najmanje dva miliona evra;

4) **voz** je propisno sastavljen i zakvačen niz vučenih vozila sa jednim ili više vučnih vozila ili samo vučno vozilo ili više zakvačenih vučnih vozila propisno signalisan, sa pripadajućim voznim osobljem, koji saobraća po propisanim pravilima;

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

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

7) **vučeno vozilo** je železničko vozilo bez sopstvenog pogona namenjeno za prevoz lica (putnička kola), za prevoz robe (teretna kola) ili za posebne namene (prevoz opreme za otklanjanje posledica nesreća i nezgoda, održavanje infrastrukture i sl.);

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

9) **vučno vozilo za posebne namene** je železničko vozilo sa sopstvenim pogonom i može biti: motorno pružno vozilo, lokotraktor, motorno vozilo za ispitivanje, održavanje ili kontrolu železničkih pruga i dr;

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

11) **dodatno uverenje** je isprava na osnovu koje železnički radnik stiče pravo da upravlja određenim vrstama vučnih vozila na određenoj železničkoj infrastrukturi;

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

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

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

15) **dozvola za upravljanje vučnim vozilom** je isprava na osnovu koje železnički radnik stiče pravo da upravlja vučnim vozilom;

16) **dozvoljena masa po dužnom metru** je propisana dozvoljena masa po dužnom metru koja se ne može prekoračiti;

17) **dozvoljena masa po osovini** je propisana dozvoljena masa po osovini koja se ne može prekoračiti;

18) **domicilna jedinica** je organizacioni deo železničkog prevoznika u mestu rada voznog osoblja;

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

20) **železnička mreža** je skup železničkih pruga, stanica, terminala i svih fiksnih železničkih postrojenja potrebnih za osiguranje bezbednog i kontinuiranog funkcionisanja železničkog sistema;

21) **železnički prevoznik** je privredno društvo, drugo pravno lice ili preduzetnik koji obavlja prevoz putnika i/ili robe i koji obezbeđuje vuču vozova ili koji isključivo pruža uslugu vuče vozova ili manevrisanja ili koji obavlja prevoz za sopstvene potrebe;

22) **železnički radnik** je lice koje neposredno učestvuje u obavljanju poslova u vezi sa železničkim saobraćajem;

23) **železnički sistem** obuhvata strukturne i funkcionalne podsisteme, upravljanje i eksploataciju sistema u celini;

24) **železničko vozilo** je vozilo sa ili bez sopstvenog pogona koje se kreće na sopstvenim točkovima po železničkim kolosecima i koje se sastoji od jednog ili više strukturnih i funkcionalnih podsistema ili delova tih podsistema;

25) **železničko službeno mesto** (u daljem tekstu: službeno mesto) je mesto na železničkoj infrastrukturi namenjeno za izvršenje zadataka organizacije i vršenja železničkog saobraćaja;

26) **zajedničke bezbednosne metode** su metode kojima se propisuje način ocene nivoa bezbednosti, utvrđivanja ostvarenosti ciljeva bezbednosti i utvrđivanja usaglašenosti sa drugim zahtevima koji se odnose na bezbednost železničkog saobraćaja;

27) **imalac železničkog vozila** je fizičko ili pravno lice vlasnik ili korisnik železničkog vozila koji koristi to vozilo kao prevozno sredstvo i koji je upisan u Nacionalni registar železničkih vozila;

28) **imenovano telo** je telo za ocenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu elemenata strukturnih podsistema i verifikaciju strukturnih podsistema u skladu sa nacionalnim železničkim tehničkim propisima, imenovano u skladu sa zakonom kojim se uređuju tehnički zahtevi za proizvode i ocenjivanje usaglašenosti;

29) **istraga** označava proces koji obuhvata prikupljanje i analizu informacija, utvrđivanje uzroka, izvođenje zaključaka i utvrđivanje posledica, kao i davanje bezbednosnih preporuka u cilju prevencije nesreća i nezgoda, kada je to potrebno;

30) **lice zaduženo za održavanje** je lice zaduženo za održavanje železničkih vozila, upisano kao takvo u Nacionalni registar železničkih vozila;

31) **lokomotiva** je vučno vozilo koje u zavisnosti od vrste pogona može biti električna, dizel ili parna lokomotiva;

32) **maksimalna brzina voza** je najveća brzina kojom voz može saobraćati na železničkoj pruzi ili delu železničke pruge, navedena u redu vožnje ili propisana na drugi način i koja se ne može prekoračiti;

33) **masa po dužnom metru** je masa praznog ili tovarnog železničkog vozila podeljena dužinom vozila u metrima, merenom između čeonih površina odbojnika ili između krajnjih delova kvačila za vozila bez odbojnika;

34) **masa po osovini** je masa praznog ili tovarnog železničkog vozila podeljena brojem osovina tog vozila;

35) **motorni vozovi** su elektromotorna kola, elektromotorne garniture, dizelmotorna kola i dizelmotorne garniture;

36) **mašinovođa** je lice sposobno i ovlašćeno da upravlja vučnim vozilima, na samostalan, odgovoran i bezbedan način;

37) **najveća dopuštena brzina** je propisana najveća brzina na pruzi ili delovima železničke pruge, s obzirom na tehničko stanje železničke pruge i železničkih vozila ili druge uslove;

38) **nacionalni propisi za bezbednost** su propisi Republike Srbije u kojima su sadržani bezbednosni zahtevi za železnički sistem i primenjuju se na više od jednog železničkog prevoznika;

39) **nacionalni železnički tehnički propisi** su tehnički propisi doneti u Republici Srbiji koji se primenjuju na podsisteme u slučajevima predviđenim ovim zakonom;

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

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

42) **obrtna jedinica** je službeno mesto u kome vozno osoblje prekida rad do početka sledeće smene;

43) **ozbiljna nesreća** je sudar vozova ili iskliznuće voza koji ima za posledicu smrt najmanje jednog lica ili teške povrede pet ili više lica ili nanošenje velike štete železničkim vozilima, železničkoj infrastrukturi ili životnoj sredini, kao i druga slična nesreća koja ima očigledan uticaj na bezbednost na železnici ili na upravljanje bezbednošću;

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

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

46) **ostale nesreće** su nesreće koje po posledicama nisu ozbiljne nesreće;

47) **ocenjivanje usaglašenosti** je postupak kojim se dokazuje da li su ispunjeni zahtevi koji se odnose na proizvod, postupak, uslugu, sistem, osobu ili telo;

48) **pogodnost za upotrebu** je sposobnost proizvoda da dostigne i zadrži zahtevane performanse tokom životnog veka;

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

50) **podsystemi** su delovi železničkog sistema. Podsystemi za koje je potrebno utvrditi osnovne zahteve mogu biti strukturni ili funkcionalni;

51) **priključak industrijskog koloseka** je deo industrijskog koloseka koji se od odvojne skretnice pruža preko pružnog pojasa;

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

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

54) **sistem upravljanja bezbednošću** obuhvata organizaciju i procedure koje uspostavlja upravljač infrastrukture ili železnički prevoznik radi bezbednog upravljanja svojim aktivnostima;

55) **slobodni profil** je ograničeni prostor u poprečnom preseku upravnom na sredinu koloseka u koji ne smeju ulaziti delovi postrojenja, objekata, oznaka, signala, naslage materijala i drugi predmeti;

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

57) **Sporazum RIC** je sporazum o razmeni i korišćenju putničkih kola u međunarodnom saobraćaju;

58) **stanično osoblje** je osoblje koje obavlja poslove na području službenog mesta;

59) **Tehničke specifikacije interoperabilnosti** (*u daljem tekstu: TSI*) su tehničke specifikacije sa kojima podsystem ili deo podsystema železničkog sistema mora biti usaglašen u cilju ispunjenja osnovnih zahteva i obezbeđivanja interoperabilnosti železničkog sistema;

60) **tovarni profil** je ograničeni prostor u poprečnom preseku upravnom na osu koloseka koji ne može prelaziti prazno ili natovareno železničko vozilo nijednim svojim delom;

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

62) **UIC propisi** su propisi koje donosi Međunarodna železnička unija;

63) **upravljatelj infrastrukture** je društvo kapitala ili preduzetnik koji je ovlašćen za upravljanje javnom železničkom infrastrukturom ili infrastrukturom industrijske železnice;

64) **centar za istraživanje nesreća u saobraćaju** je posebna organizacija osnovana zakonom kojim se uređuje istraživanje nesreća u vazdušnom, železničkom i vodnom saobraćaju u čijoj nadležnosti je između ostalog i obavljanje stručnih poslova koji se odnose na istraživanje ozbiljnih nesreća, ostalih nesreća i nezgoda u železničkom saobraćaju;

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

66) **činilac interoperabilnosti** je svaka komponenta, grupa komponenata, podsklop ili sklop opreme u celini, kao i softver, ugrađen ili namenjen ugradnji u podsistem, od koga interoperabilnost železničkog sistema zavisi direktno ili indirektno.

Izrazi upotrebljeni u ovom zakonu, koji nisu uređeni stavom 1. ovog člana, imaju značenje određeno zakonom kojim se uređuje železnica i zakonom kojim se uređuje interoperabilnost železnice.

II. ORGAN NADLEŽAN ZA REGULISANJE BEZBEDNOSTI U ŽELEZNIČKOM SAOBRAĆAJU

Poslovi organa nadležnog za regulisanje bezbednosti u železničkom saobraćaju

Član 3.

Direkcija za železnice (u daljem tekstu: Direkcija) je organ nadležan za regulisanje bezbednosti u železničkom saobraćaju.

Direkcija je u pogledu organizacije, pravne strukture i odlučivanja nezavisna od bilo kog železničkog prevoznika, upravljača infrastrukture, podnosioca zahteva i naručioca.

Poslovi Direkcije, kao organa nadležnog za regulisanje bezbednosti u železničkom saobraćaju, utvrđeni su zakonom kojim se uređuje železnica.

Način rada Direkcije

Član 4.

Direkcija obavlja poslove iz svoje nadležnosti na način propisan zakonom kojim se uređuje železnica.

III. UPRAVLJANJE BEZBEDNOŠĆU U ŽELEZNIČKOM SAOBRAĆAJU

1. Garantovanje bezbednosti u železničkom saobraćaju

Član 5.

Ministarstvo nadležno za poslove saobraćaja (u daljem tekstu: Ministarstvo), Direkcija, Centar za istraživanje nesreća (u daljem tekstu: Centar), upravljač infrastrukture (u daljem tekstu: upravljač) i železnički prevoznik, svako u skladu sa poslovima koje obavlja, obezbeđuju:

1) da se bezbednost železničkog saobraćaja u železničkom sistemu očuva, i tamo gde je to izvodljivo, stalno unapređuje, pri čemu se prednost daje sprečavanju nesreća;

2) da se propisi za bezbednost primenjuju transparentno i nediskriminatorski;

- 3) da se ubrzava razvoj jedinstvenog železničkog sistema.

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

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

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

2. Zajednički pokazatelji bezbednosti

Član 6.

Zajednički pokazatelji bezbednosti (u daljem tekstu: ZPB) su pokazatelji na osnovu kojih se vrši procena nivoa bezbednosti u železničkom saobraćaju.

Radi procene ostvarenosti zajedničkih ciljeva bezbednosti i omogućavanja praćenja opšteg razvoja bezbednosti na železnici, Direkcija prikuplja informacije o ZPB putem godišnjih izveštaja o bezbednosti upravljača i železničkog prevoznika.

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

Godišnji izveštaj o bezbednosti iz stava 3. ovog člana obuhvata:

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

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

Direkcija objavljuje godišnji izveštaj o svojim aktivnostima za prethodnu godinu i dostavlja ga ministru nadležnom za poslove saobraćaja (u daljem tekstu: ministar) najkasnije do 30. septembra tekuće godine.

Izveštaj iz stava 6. ovog člana sadrži podatke o:

- 1) razvoju stanja bezbednosti na železnici uključujući u to i prikupljene ZPB;
- 2) važnim promenama u zakonodavstvu i regulisanju bezbednosti na železnici;
- 3) unapređenju postupka sertifikacije o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom i sertifikacije o bezbednosti za prevoz;

4) rezultatima i iskustvima vezanim za nadzor nad upravljačem i železničkim prevoznikom.

Izveštaj iz stava 6. ovog člana Direkcija dostavlja i Agenciji Evropske unije za železnice (u daljem tekstu: Agencija) najkasnije do 30. septembra tekuće godine.

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

Direkcija bliže propisuje elemente izveštaja iz st. 3. i 6. ovog člana.

3. Zajedničke bezbednosne metode

Član 7.

Zajedničke bezbednosne metode (u daljem tekstu: ZBM) propisuju način procene nivoa bezbednosti, ostvarenosti bezbednosnih ciljeva i usaglašenosti sa drugim bezbednosnim zahtevima, putem definisanja:

1) ZBM za procenu i ocenu rizika i uslova koje treba da ispuni telo za ocenu rizika;

2) ZBM za ocenu usaglašenosti sa zahtevima za dobijanje sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom i sertifikata o bezbednosti za prevoz, koje obuhvataju:

(1) postupke za ocenu ispunjenosti zahteva podnetih od strane upravljača, odnosno železničkih prevoznika, za izdavanje sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom, odnosno sertifikata o bezbednosti za prevoz,

(2) kriterijume za ocenu ispunjenosti zahteva za izdavanje sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom, odnosno sertifikata o bezbednosti za prevoz,

(3) načela za vršenje nadzora nad usklađenošću sa zahtevima koje mora da ispuni sistem za upravljanje bezbednošću, posle izdavanja sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom, odnosno sertifikata o bezbednosti za prevoz;

3) ZBM za nadzor bezbednosnog učinka posle izdavanja sertifikata o bezbednosti za prevoz ili za upravljanje železničkom infrastrukturom;

4) ZBM za praćenje efikasnosti upravljanja bezbednošću u toku eksploatacije i održavanja železničkog sistema.

Direkcija propisuje ZBM iz stava 1. ovog člana.

Shodno usvojenim i revidiranim ZBM donose se potrebne izmene i dopune nacionalnih propisa za bezbednost.

Upravljač i železnički prevoznik dužni su da u godišnjem izveštaju iz člana 6. stav 3. ovog zakona opišu i svoja iskustva u vezi primene ZBM iz stava 1. tač. 1) i 4) ovog člana.

Direkcija će u svoj godišnji izveštaj iz člana 6. stav 6. ovog zakona uključiti i iskustva predlagača, železničkog prevoznika i upravljača, kao i sopstvena iskustva u vezi primene ZBM iz stava 1. ovog člana.

ZBM za procenu i ocenu rizika

Član 8.

ZBM za procenu i ocenu rizika primenjuje se u slučaju bilo kakve značajne promene u železničkom sistemu koja može imati uticaja na bezbednost železničkog

saobraćaja. Ove promene mogu biti tehničke, eksploatacione ili organizacione prirode. ZBM za procenu i ocenu rizika je sastavni deo sistema za upravljanje bezbednošću upravljača i železničkog prevoznika.

Predlagač značajne promene može biti:

- 1) upravljač ili železnički prevoznik, u okviru mera iz člana 5. stav 2. ovog zakona;
- 2) naručilac ili proizvođač, kada podnose zahtev za verifikaciju podsistema, u skladu sa zakonom kojim se uređuje interoperabilnost železnice;
- 3) podnosilac zahteva za izdavanje dozvole za korišćenje vozila;
- 4) lice zaduženo za održavanje.

Predlagač značajne promene sprovodi ZBM za procenu i ocenu rizika.

Nezavisnu ocenu pravilne primene ZBM za procenu i ocenu rizika i rezultata te primene sprovode:

- 1) akreditovana tela;
- 2) tela priznata od Direkcije:
 - (1) železnički prevoznik,
 - (2) upravljač,
 - (3) lice zaduženo za održavanje,
 - (4) druge organizacije, njihovi delovi ili pojedinci, koji ispunjavaju uslove propisane ZBM iz člana 7. stav 1. tačka 1) ovog zakona.

Direkcija izdaje sertifikat o ispunjenosti uslova koje mora da ispuni telo za ocenu rizika iz stava 4. tačka 2) ovog člana.

Za izdavanje sertifikata iz stava 5. ovog člana plaća se taksa.

Visina takse iz stava 6. ovog člana utvrđuje se zakonom kojim se uređuju republičke administrativne takse.

Telo za ocenu rizika iz stava 4. ovog člana izdaje predlagaču izveštaj o oceni bezbednosti, na osnovu koga predlagač odlučuje o prihvatanju značajne promene.

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

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

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

**ZBM za ocenu usaglašenosti sa zahtevima za dobijanje sertifikata
o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom i
sertifikata o bezbednosti za prevoz**

Član 9.

ZBM za ocenu usaglašenosti sa zahtevima za dobijanje sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom i sertifikata o bezbednosti za prevoz primenjuje Direkcija u postupku izdavanja sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom i sertifikata o bezbednosti za prevoz.

**ZBM za nadzor bezbednosnog učinka posle izdavanja sertifikata
o bezbednosti za prevoz ili sertifikata o bezbednosti za
upravljanje železničkom infrastrukturom**

Član 10.

ZBM za nadzor bezbednosnog učinka posle izdavanja sertifikata o bezbednosti za prevoz ili sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom primenjuje Direkcija u cilju nadzora nad primenom sistema za upravljanje bezbednošću železničkog prevoznika i upravljača posle izdavanja sertifikata o bezbednosti za prevoz ili sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom, kao i nadzora nad primenom ZBM iz člana 11. ovog zakona od strane železničkog prevoznika, upravljača i lica zaduženog za održavanje.

**ZBM za praćenje efikasnosti upravljanja bezbednošću u toku
eksploatacije i održavanja železničkog sistema**

Član 11.

ZBM za praćenje efikasnosti upravljanja bezbednošću u toku eksploatacije i održavanja železničkog sistema primenjuju železnički prevoznik i upravljač posle dobijanja sertifikata o bezbednosti za prevoz, odnosno sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom, kao i lice zaduženo za održavanje.

4. Zajednički bezbednosni ciljevi

Član 12.

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

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

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

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

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

5. Prijavlivanje nacionalnih propisa za bezbednost

Član 13.

Direkcija je dužna da na svojoj internet stranici objavljuje nacionalne propise za bezbednost kako bi isti bili na raspolaganju upravljaču, železničkom prevozniku i

podnosiocima zahteva za izdavanje sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom i sertifikata o bezbednosti za prevoz.

Evropskoj komisiji prijavljuju se važeći nacionalni propisi za bezbednost:

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

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

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

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

Direkcija dostavlja tekstove nacionalnih propisa za bezbednost u pripremi iz st. 2. i 4. ovog člana i razloge za njihovo donošenje ministarstvu nadležnom za tehničke propise, standardizaciju, akreditaciju i metrologiju radi prijavljivanja Evropskoj Komisiji.

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

Ako Evropska komisija usvoji odgovarajuću odluku kojom utvrđuje da nacrt propisa za bezbednost nije u skladu sa ZBM ili sa postizanjem bar ZBC, ili da predstavlja sredstvo samovoljne diskriminacije, ili prikrivenog ograničavanja prevoza između država članica Evropske unije u železničkom saobraćaju, onda Direkcija preuzima sve što je potrebno da se ova odluka izvrši.

6. Sistem za upravljanje bezbednošću

Član 14.

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

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

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

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

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

Osnovni elementi sistema za upravljanje bezbednošću su:

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

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

3) postupci za osiguravanje poštovanja standarda i drugih propisanih zahteva tokom čitavog veka upotrebe opreme u eksploataciji i postupci za dostizanje postojećih, novih i izmenjenih tehničkih i eksploatacionih standarda ili drugih propisanih zahteva utvrđenih u jednom od sledećih dokumenata:

(1) TSI,

(2) nacionalnim propisima za bezbednost,

(3) drugim relevantnim propisima,

(4) odlukama nadležnih organa;

4) postupci i metode za sprovođenje ocene rizika i primenu mera kontrole rizika uvek kada promena u uslovima eksploatacije ili uvođenje novog proizvoda dovedu do novih rizika za infrastrukturu ili eksploataciju;

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

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

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

8) postupci kojima se obezbeđuje prijavljivanje, istraga i analiza nesreća, nezgoda, izbegnutih nesreća i drugih opasnih događaja i preduzimanje potrebnih preventivnih mera;

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

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

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

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

Direkcija bliže propisuje elemente sistema za upravljanje bezbednošću.

Nadzor nad sistemima za upravljanje bezbednošću

Član 15.

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

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

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

Nadzor na licu mesta, u smislu stava 1. ovog člana, vrše ovlašćena lica Direkcije, najmanje jednom godišnje.

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

1. Sertifikat o bezbednosti za prevoz

Pojam i sadržina

Član 16.

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

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

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

Sertifikat o bezbednosti za prevoz sastoji se od:

1) dela A kojim se potvrđuje prihvatanje sistema za upravljanje bezbednošću železničkog prevoznika;

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

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

1) dokumentacija železničkog prevoznika o TSI ili delovima TSI i, gde je to relevantno, nacionalnim propisima za bezbednost, internim i drugim propisima koji se primenjuju na obavljanje saobraćaja, zaposlene i vozila, kao i kako se osigurava njihovo poštovanje u sistemu za upravljanje bezbednošću;

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

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

4) druga potrebna dokumentacija propisana aktom iz člana 18. stav 5. ovog zakona.

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

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

Sertifikat o bezbednosti industrijske železnice za prevoz

Član 17.

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

U pogledu dokaza potrebnih za izdavanje sertifikata o bezbednosti industrijske železnice za prevoz shodno se primenjuju odredbe člana 16. stav 5. ovog zakona.

Na izdavanje i oduzimanje sertifikata o bezbednosti industrijske železnice za prevoz shodno se primenjuju čl. 18. i 20. ovog zakona.

Izdavanje sertifikata o bezbednosti za prevoz

Član 18.

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

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

Rok važenja sertifikata o bezbednosti za prevoz je pet godina.

Sertifikat o bezbednosti za prevoz obnavlja se na zahtev nosioca.

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

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

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

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

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

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

Visina takse iz stava 10. ovog člana utvrđuje se zakonom kojim se uređuju republičke administrativne takse.

O izdatim sertifikatima o bezbednosti za prevoz Direkcija 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.

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

Priznavanje stranog sertifikata i dodatni sertifikat

Član 19.

Sertifikat o bezbednosti za prevoz – deo A izdat železničkom prevozniku u stranoj državi važi u Republici Srbiji na osnovu potvrđenih međunarodnih sporazuma.

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

Oduzimanje sertifikata o bezbednosti za prevoz

Član 20.

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

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

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

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

Direkcija u roku od 30 dana obaveštava Agenciju o sertifikatima o bezbednosti za prevoz – deo A, koji su izdati, ažurirani, revidirani ili oduzeti.

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

2. Sertifikat o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom

Pojam i sadržina

Član 21.

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

Sertifikat o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom se sastoji od:

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

Kao dokaz ispunjenosti uslova za izdavanje sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom iz stava 2. tačka 2) ovog člana podnosi se sledeće:

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

TSI ili nacionalnih železničkih tehničkih propisa i da poseduju potrebne dozvole za korišćenje;

4) druga potrebna dokumentacija propisana aktom iz člana 23. stav 9. ovog zakona.

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

Sertifikat o bezbednosti za upravljanje infrastrukturom industrijske železnice

Član 22.

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

Za izdavanje sertifikata o bezbednosti za upravljanje infrastrukturom industrijske železnice koji se izdaje imaocu industrijske železnice shodno se primenjuju odredbe člana 21. stav 3. ovog zakona.

Na izdavanje i oduzimanje sertifikata o bezbednosti za upravljanje infrastrukturom industrijske železnice shodno se primenjuju čl. 23. i 24. ovog zakona.

Izdavanje sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom

Član 23.

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

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

Sertifikat o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom važi pet godina.

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

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

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

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

Visina takse iz stava 7. ovog člana utvrđuje se zakonom kojim se uređuju republičke administrativne takse.

Direkcija bliže propisuje obrasce sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom, numerisanje obrazaca sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom u skladu sa evropskim identifikacionim brojem, obrazac za podnošenje zahteva za izdavanje sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom i uputstvo za njegovo popunjavanje i

potrebnu dokumentaciju koja se prilaže uz zahtev za izdavanje sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom.

O izdatim sertifikatima o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom Direkcija vodi evidenciju koja sadrži:

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

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

Oduzimanje sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom

Član 24.

Ako Direkcija utvrdi da nosilac sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom više ne ispunjava uslove za izdavanje tog sertifikata, ona ga oduzima rešenjem, navodeći razloge za svoju odluku.

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

Direkcija u roku od 30 dana obaveštava Agenciju o sertifikatima o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom koji su izdati, obnovljeni, izmenjeni, dopunjeni ili oduzeti. Pri tome navodi naziv i adresu upravljača, datum izdavanja, oblast primene i važnost navedenog sertifikata i, u slučaju oduzimanja, navodeći razloge za svoju odluku.

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

Član 25.

Direkcija odlučuje o zahtevu za izdavanje sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom i sertifikata o bezbednosti za prevoz u roku od najviše četiri meseca od podnošenja potrebne dokumentacije, kao i dopunskih informacija koje je tražila. Ako se od podnosioca zahteva traži da podnese dopunske informacije, te informacije se podnose bez odlaganja.

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

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

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

V. PODSISTEM INFRASTRUKTURA

Tehnički uslovi

Član 26.

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

1) širina koloseka iznosi 1435 mm, s tim što ne može biti manja od 1430 mm niti veća od 1470 mm, uključujući i proširenje koloseka u krivini;

2) poluprečnik krivine na otvorenoj pruzi iznosi najmanje 300 m, a na glavnom prolaznom koloseku u železničkoj stanici najmanje 500 m; spoljna šina, zavisno od veličine poluprečnika krivine i dozvoljene brzine, mora biti nadvišena ali ne više od 150 mm;

3) nagib nivelete na otvorenoj pruzi iznosi najviše 25 ‰;

4) nagib nivelete u stanici iznosi najviše: za stanicu u pravcu do 1 ‰, a za stanicu u krivini do 2,5 ‰;

5) razmak između osa koloseka u službenom mestu mora biti toliki da između slobodnih profila tih koloseka postoji potreban prostor za bezbedno kretanje putnika i drugih lica i za postavljanje postrojenja, naprava i stubova za signale, električnu kontaktnu mrežu, osvetljenje i sl;

6) razmak između osa koloseka u službenom mestu iznosi najmanje 4,75 m, a razmak koloseka između kojih se postavljaju peroni visine 0,55 m, računajući od gornje ivice šine, iznosi najmanje 6 m;

7) razmak između osa koloseka na otvorenoj pruzi kod dvokolosečnih i paralelnih pruga iznosi najmanje 4 m;

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

Direkcija propisuje druge tehničke uslove koje mora ispunjavati podsistem infrastruktura .

Uređenost prostora za putnike, pristupa do vozova i službenih mesta

Član 27.

Službena mesta u kojima se obavlja ulaz i izlaz putnika moraju imati perone.

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

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

U službenim mestima pristupi vozovima za prevoz putnika izvode se tako da omogućavaju što lakši pristup putnicima i licima sa smanjenom pokretljivošću.

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

Održavanje podsistema infrastruktura

Član 28.

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

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

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

Direkcija bliže propisuje uslove iz stava 3. ovog člana.

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

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

Za izdavanje sertifikata iz stava 5. ovog člana plaća se taksa.

Visina takse iz stava 7. ovog člana utvrđuje se zakonom kojim se uređuju republičke administrativne takse.

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

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

Direkcija je dužna da posle izdavanja sertifikata iz stava 5. ovog člana vrši periodične provere da li nosilac sertifikata i dalje ispunjava uslove iz stava 3. ovog člana.

Ako Direkcija proverom iz stava 10. ovog člana utvrdi da nosilac sertifikata iz stava 5. ovog člana više ne ispunjava uslove za sertifikaciju, rešenjem oduzima sertifikat, navodeći razloge za svoju odluku.

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

Odvajanje železničkih pruga

Član 29.

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

Ako se železnička pruga, pruga industrijske železnice ili industrijski kolosek odvaja na otvorenoj pruzi, odvojna skretnica mora imati zaštitni kolosek i mora biti osigurana zaštitnim signalima koji se predsignalizuju. Signali moraju biti zavisni od položaja skretnice. Signali i skretnice kontrolišu se iz susednog posednutog službenog mesta na železničkoj pruzi.

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

Kada se pruga industrijske železnice ili industrijski kolosek odvaja na otvorenoj pruzi, odvojna skretnica u slučaju iz stava 3. ovog člana poseda se samo kada se preko nje odvija saobraćaj ka pruzi industrijske železnice ili industrijskom koloseku i obratno.

Mere bezbednosti pri izvođenju radova na železničkoj pruzi

Član 30.

Pre početka radova na železničkoj pruzi, kao i za vreme održavanja železničkih pruga, upravljač preuzima i zainteresovanom osoblju upravljača i izvođača radova objavljuje mere za bezbedno odvijanje saobraćaja koje se dopunjuju merama koje je odredio izvođač radova za bezbednost i zdravlje na radu svojih radnika.

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

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

VI. PODSISTEM ENERGIJA

Tehnički uslovi

Član 31.

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

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

Direkcija propisuje druge tehničke uslove koje mora ispunjavati podsistem energija.

Mere bezbednosti na elektrificiranim prugama

Član 32.

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

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

Održavanje podsistema energija

Član 33.

Podsistem energija mora se održavati u stanju koje osigurava bezbedno odvijanje železničkog saobraćaja i uredno obavljanje prevoza u železničkom saobraćaju.

Direkcija propisuje način i rokove održavanja podsistema energija.

Poslove održavanja podsistema energija iz stava 1. ovog člana, može obavljati upravljač ili drugi privredni subjekt koji je registrovan u Republici Srbiji i koji ispunjava uslove koji se odnose na stručnost, tehničku opremljenost i pokrivenost za građansku odgovornost.

Direkcija bliže propisuje uslove iz stava 3. ovog člana.

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

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

Za izdavanje sertifikata iz stava 5. ovog člana plaća se taksa.

Visina takse iz stava 7. ovog člana utvrđuje se zakonom kojim se uređuju republičke administrativne takse.

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

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

Direkcija je dužna da posle izdavanja sertifikata iz stava 5. ovog člana vrši periodične provere da li nosilac sertifikata i dalje ispunjava uslove iz stava 3. ovog člana.

Ako Direkcija proverom iz stava 10. ovog člana utvrdi da nosilac sertifikata iz stava 5. ovog člana više ne ispunjava uslove za sertifikaciju, rešenjem oduzima sertifikat, navodeći razloge za svoju odluku.

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

VII. PODSISTEM KONTROLA, UPRAVLJANJE I SIGNALIZACIJA

1. Podsystem na koji se primenjuju nacionalni tehnički propisi

a) Signalno-sigurnosni uređaji

Tehnički uslovi

Član 34.

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

1) za brzinu kretanja voza na regionalnim i lokalnim železničkim prugama preko skretničkog područja do 50 km/h - ulaznim ili zaštitnim signalima koji ne moraju biti u tehnički uslovljenoj međusobnoj zavisnosti i u zavisnosti od položaja skretnica u putu vožnje tako da signališu da li je dalja vožnja dozvoljena redovnom ili ograničenom brzinom. Izuzetno ova službena mesta mogu biti obezbeđena samo prilaznim signalima;

2) za brzinu kretanja voza na železničkim prugama preko skretničkog područja od 50 do 100 km/h - ulaznim ili zaštitnim signalima i predsignalima. Ulazni signali moraju biti u tehnički uslovljenoj međusobnoj zavisnosti i u zavisnosti od položaja skretnica u putu vožnje tako da signališu da li je dalja vožnja dozvoljena redovnom ili ograničenom brzinom;

3) za brzinu kretanja voza od 100 do 160 km/h – ulaznim ili zaštitnim signalima i predsignalima i izlaznim signalima koji su u takvoj tehnički uslovljenoj zavisnosti od puta vožnje da se mogu postaviti da pokazuju signalni znak koji dozvoljava dalju vožnju samo po prethodno obezbeđenom putu vožnje i ako je pruga slobodna u smeru kretanja voza do narednog ulaznog ili prostornog signala. Izlazni signali susednih službenih mesta na jednokolosečnoj pruzi moraju biti u takvoj međusobnoj tehnički uslovljenoj zavisnosti da se mogu postaviti u položaj koji dozvoljava vožnju samo u jednom smeru;

4) za brzinu kretanja voza od 100 do 160 km/h kod ulaznih ili zaštitnih i izlaznih signala u železničkim stanicama, prostornih i zaštitnih signala – pružnim autostop uređajima.

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

Direkcija propisuje druge tehničke uslove za signalno-sigurnosne uređaje.

Održavanje signalno-sigurnosnih uređaja

Član 35.

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

Direkcija propisuje način i rokove održavanja signalno-sigurnosnih uređaja.

Upravljač propisuje mere za bezbedno odvijanje saobraćaja i bezbednost i zdravlje na radu radnika koji izvode radove na održavanju signalno-sigurnosnih uređaja.

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

Direkcija bliže propisuje uslove iz stava 3. ovog člana.

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

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

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

Visina takse iz stava 8. ovog člana utvrđuje se zakonom kojim se uređuju republičke administrativne takse.

O izdatim sertifikatima iz stava 6. ovog člana Direkcija vodi evidenciju koja sadrži:

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

Direkcija je dužna da posle izdavanja sertifikata iz stava 6. ovog člana vrši periodične provere da li nosilac sertifikata i dalje ispunjava uslove iz stava 4. ovog člana.

Ako Direkcija proverom iz stava 11. ovog člana utvrdi da nosilac sertifikata iz stava 6. ovog člana više ne ispunjava uslove za sertifikaciju, rešenjem oduzima sertifikat, navodeći razloge za svoju odluku.

Rešenje o oduzimanju sertifikata iz stava 6. ovog člana konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.

Signali, signalne oznake i oznake na pruzi

Član 36.

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

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

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

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

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

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

b) Železnička telekomunikaciona mreža

Tehnički uslovi

Član 37.

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

Magistralne železničke pruge bez obzira na brzinu kretanja vozova kao i druge železničke pruge za brzinu kretanja voza od 100 do 160 km/h moraju biti opremljene pružnim uređajima preko kojih se uspostavlja radio-veza između osoblja vučnog vozila i osoblja dispečerskog centra.

Direkcija propisuje tehničke uslove za železničke telekomunikacione mreže.

Održavanje železničke telekomunikacione mreže

Član 38.

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

Direkcija propisuje način i rokove održavanja železničke telekomunikacione mreže.

Upravljač propisuje mere za bezbedno odvijanje saobraćaja i bezbednost i zdravlje na radu radnika koji izvode radove na održavanju telekomunikacione mreže.

Poslove održavanja železničke telekomunikacione mreže iz stava 1. ovog člana, može obavljati upravljač ili drugi privredni subjekt koji je registrovan u Republici Srbiji i koji ispunjava uslove koji se odnose na stručnost, tehničku opremljenost i pokrivenost za građansku odgovornost.

Direkcija bliže propisuje uslove iz stava 4. ovog člana.

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

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

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

Visina takse iz stava 8. ovog člana utvrđuje se zakonom kojim se uređuju republičke administrativne takse.

O izdatim sertifikatima iz stava 6. ovog člana Direkcija vodi evidenciju koja sadrži:

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

Direkcija je dužna da posle izdavanja sertifikata iz stava 6. ovog člana vrši periodične provere da li nosilac sertifikata i dalje ispunjava uslove iz stava 4. ovog člana.

Ako Direkcija proverom iz stava 11. ovog člana utvrdi da nosilac sertifikata iz stava 6. ovog člana više ne ispunjava uslove za sertifikaciju, ona rešenjem oduzima sertifikat, navodeći razloge za svoju odluku.

Rešenje o oduzimanju sertifikata iz stava 6. ovog člana konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.

2. Interoperabilni podsistem

Član 39.

Interoperabilni podsistem kontrola, upravljanje i signalizacija čini Evropski sistem za upravljanje železničkim saobraćajem (ERTMS).

Primena podsistema iz stava 1. ovog člana obavezna je na svim prugama sa brzinom kretanja vozova većom od 160 km/h.

VIII. REGULISANJE I UPRAVLJANJE SAOBRAĆAJEM

Član 40.

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

Poslovni red stanice

Član 41.

Tehnička opremljenost službenog mesta, način vršenja službe železničkih radnika, obaveze upravljača i železničkog prevoznika, njihova međusobna saradnja u obavljanju saobraćaja, kao i poslovi koji prethode formiranju voza, odnosno slede po rasformiranju voza i obavljanje drugih poslova u cilju očuvanja bezbednosti i

redovitosti železničkog saobraćaja na području službenog mesta, utvrđuju se poslovnim redom stanice koji donosi upravljač.

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

Upravljač upoznaje železničke prevoznike sa poslovnim redom stanice.

Sastav voza

Član 42.

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

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

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

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

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

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

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

Brzina voza

Član 43.

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

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

Podzakonska akta

Član 44.

Tehnička opremljenost železničke pruge od značaja za regulisanje saobraćaja; vrste službenih mesta i njihova uloga u regulisanju saobraćaja; elementi poslovnog reda železničke stanice; organizacija saobraćaja vozova; vrste vozova; sastav vozova; oprema i propratne isprave vozova; manevrisanje; obaveštavanje voznog osoblja; posedanje vozova u zavisnosti od tehničke opremljenosti železničke pruge i vučnog vozila; brzina vozova; način regulisanja saobraćaja u zavisnosti od tehničke opremljenosti železničke pruge; prijem, otprema i kretanje vozova i pružnih vozila; postupci u slučajevima smetnji i kvarova signalno-sigurnosnih i telekomunikacionih uređaja u otežanim situacijama i drugi uslovi za bezbedno odvijanje saobraćaja propisuju se Saobraćajnim pravilnikom koji donosi Direkcija.

Direkcija propisuje označavanje železničkih vozila i označavanje vozova.

Opremanje i osvetljavanje voza

Član 45.

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

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

Evidencije o vozovima

Član 46.

Železnički prevoznik za svaki voz vodi evidencije o voznom osoblju, sastavu, kočenju i kretanju voza, kao i o događajima koji utiču ili bi mogli uticati na red vožnje voza ili bezbednost železničkog saobraćaja.

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

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

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

Naročite pošiljke

Član 47.

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

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

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

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

IX. ŽELEZNIČKA VOZILA

1. Tehnički uslovi

Član 48.

Vozila na koja se primenjuju nacionalni železnički tehnički propisi, uređaji i oprema koji se ugrađuju na železnička vozila, a koji su bitni za bezbednost železničkog saobraćaja (uređaji za upravljanje, spajanje, zaustavljanje vozila i za davanje svetlosnih i zvučnih signala) moraju ispunjavati tehničke uslove propisane ovim zakonom, srpskim i granskim standardima iz oblasti železničkog saobraćaja i obavezujućim propisima UIC.

Železnička vozila koja saobraćaju na prugama opremljenim automatskim pružnim blokom, uređajem međustanične zavisnosti ili telekomandom, kao i na prugama koje su delimično opremljene šinskim strujnim kolima, moraju imati masu po osovini 3,5 t ili veću, a električni otpor svih osovinskih sklopova, meren od obruča do obruča praznih kola, ne može biti veći od 0,01 Ω za novogradnju i pri obnovi

obručeva, dok posle izvršenog periodičnog pregleda (bez menjanja obruča) ne veći od $0,1 \Omega$.

Železnička vozila koja se koriste na prugama opremljenim šinskim strujnim kolima i na prugama opremljenim punktualnom kontrolom zauzetosti (brojačima osovina), moraju imati točkove od elektro-provodnog materijala i sledećih minimalnih dimenzija:

- 1) spoljni prečnik točka 350 mm;
- 2) visina venca točka 28 mm;
- 3) debljina venca točka 22 mm.

Tehnički uslovi iz st. 2. i 3. ovog člana primenjuju se i na železnička vozila koja saobraćaju i na ostalim prugama ako se na njima nalaze automatski uređaji putnih prelaza.

Opremanje železničkih vozila kočnim uređajima

Član 49.

Vozila moraju biti opremljena uređajima za automatsko kočenje voza.

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

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

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

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

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

Ručnom kočnicom moraju biti opremljene i kolske dizalice i njihove prikolice, snežne ralice, kola pomoćnog voza, kola za ispitivanje stanja koloseka i dinamometarska kola.

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

Uređaji koji se ugrađuju na železnička vozila

Član 50.

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

Uređaji i oprema vučnih vozila

Član 51.

Lokomotiva mora da ima:

- 1) uređaj za upravljanje;
- 2) uređaj za kočenje;
- 3) vučno-odbojnički uređaj;

- 4) uređaj za kontrolu budnosti;
- 5) autostop uređaj, na prugama koje su opremljene pružnim delom autostop uređaja, osim u slučaju:
 - (1) saobraćanja voza po obilaznoj pruži,
 - (2) produženja kretanja voza do prve moguće zamene lokomotive u slučaju kvara autostop uređaja za vreme vožnje,
 - (3) dopreme lokomotive do depoa, odnosno radionice za održavanje i sl;
 - 6) registrujući brzinomer (tahograf);
 - 7) uređaj za osvetljavanje i davanje čeonih signala;
 - 8) uređaj za davanje zvučnih signala;
 - 9) uređaj za radio vezu sa dispečerskim centrom kada saobraća na prugama opremljenim radio-dispečerskom vezom;
 - 10) uređaj za brisanje čeonog stakla;
 - 11) spoljašnja ogledala – retrovizore ili kamere;
 - 12) aparate za početno gašenje požara;
 - 13) pribor za prvu pomoć;
 - 14) ručne papuče za obezbeđenje od samopokretanja.

Motorni voz mora da ima, pored uređaja i opreme iz stava 1. ovog člana, i:

- 1) uređaj za električno osvetljenje prostora za putnike;
- 2) sanitarno-higijenske uređaje;
- 3) uređaje za prelaženje iz kola u kola (izuzev motornih kola);
- 4) uređaj za grejanje prostora za putnike;
- 5) pomoćno kvačilo ako ima automatsko i poluautomatsko kvačilo.

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

Vučno vozilo za posebne namene koje se na sopstveni pogon kreće samo na mestu izvođenja radova ne mora da bude opremljeno uređajem iz stava 1. tačka 4) ovog člana.

Ako se vučno vozilo za posebne namene ne može kretati brzinom većom od 30 km/h, ne mora biti opremljeno uređajem iz stava 1. tačka 6) ovog člana.

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

Ako se vozilo iz stava 4. ovog člana ne može kretati brzinom većom od 30 km/h, ne mora biti opremljeno ni uređajem iz stava 1. tačka 6) ovog člana.

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

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

Vučna vozila koja se koriste za manevrisanje u područjima sa visokim rizikom (ispod visokih peći, kranova i sl.) mogu biti opremljena uređajima za daljinsko upravljanje, pod uslovima koje propisuje Direkcija.

Uređaji i oprema putničkih kola

Član 52.

Putnička kola moraju da imaju:

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

2. Održavanje vozila

Lice zaduženo za održavanje

Član 53.

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

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

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

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

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

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

Dosije o održavanju svakog vozila sastavlja i vodi lice zaduženo za održavanje. Direkcija propisuje elemente dosijea o održavanju i vođenje dosijea o održavanju.

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

Sertifikacija lica zaduženog za održavanje teretnih kola

Član 54.

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

Direkcija ili drugo akreditovano sertifikaciono telo iz Republike Srbije, države ugovornice OTIF-a ili države Evropske unije izdaje sertifikat licu zaduženom za održavanje teretnih kola na obrascu koji je propisao OTIF.

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

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

Visina takse iz stava 4. ovog člana utvrđuje se zakonom kojim se uređuju republičke administrativne takse.

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

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

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

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

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

U slučaju kontinuiranog neispunjavanja zahteva za sertifikaciju ili nesprovođenja plana za poboljšanje rada, Direkcija rešenjem ograničava ili oduzima sertifikat, navodeći razloge za svoju odluku.

Održavanje vozila

Član 55.

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

Direkcija propisuje način i rokove održavanja vozila i njihovih delova značajnih za bezbedno odvijanje železničkog saobraćaja, elemente dosijeja o održavanju i upravljanje dosijeom o održavanju.

Radionice za održavanje vozila

Član 56.

Direkcija propisuje uslove koje moraju ispunjavati radionice za održavanje vozila.

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

Direkcija dodeljuje oznaku radionici za održavanje vozila u sertifikatu iz stava 2. ovog člana.

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

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

Visina takse iz stava 5. ovog člana utvrđuje se zakonom kojim se uređuju republičke administrativne takse.

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

- 1) naziv pravnog lica kome je izdat sertifikat;

- 2) serije železničkih vozila na koje se sertifikat odnosi;
- 3) specijalizaciju radionica za održavanje podsistema, sklopova, uređaja i opreme od posebnog značaja za bezbednost železničkog saobraćaja;
- 4) datum izdavanja sertifikata.

Radionice za održavanje teretnih kola koje su sertifikovane u skladu sa propisom iz člana 54. stav 1. ovog zakona za funkciju izvršenja održavanja, ne moraju posedovati i sertifikat iz stava 2. ovog člana.

Direkcija je dužna da posle izdavanja sertifikata iz stava 2. ovog člana vrši periodične provere da li nosilac sertifikata i dalje ispunjava uslove iz stava 1. ovog člana.

Ako Direkcija proverom iz stava 9. ovog člana utvrdi da nosilac sertifikata iz stava 2. ovog člana više ne ispunjava uslove za sertifikaciju, rešenjem oduzima sertifikat, navodeći razloge za svoju odluku.

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

Tehnički pregled vozila

Član 57.

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

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

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

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

Za izdavanje sertifikata iz stava 3. ovog člana plaća se taksa.

Visina takse iz stava 5. ovog člana utvrđuje se zakonom kojim se uređuju republičke administrativne takse.

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

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

Direkcija je dužna da posle izdavanja sertifikata iz stava 3. ovog člana vrši periodične provere da li nosilac sertifikata i dalje ispunjava uslove iz stava 2. ovog člana.

Ako Direkcija proverom iz stava 8. ovog člana utvrdi da nosilac sertifikata iz stava 3. ovog člana više ne ispunjava uslove za sertifikaciju, rešenjem oduzima sertifikat, navodeći razloge za svoju odluku.

Rešenje o oduzimanju sertifikata iz stava 3. ovog člana konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.

X. GRANSKI STANDARDI IZ OBLASTI ŽELEZNIČKOG SAOBRAĆAJA

Član 58.

Direkcija donosi granske standarde iz oblasti železničkog saobraćaja.

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

Direkcija objavljuje na svojoj internet stranici spisak donetih granskih standarda iz oblasti železničkog saobraćaja.

Standarde iz stava 1. ovog člana Direkcija prodaje u štampanoj i elektronskoj formi.

Cenu standarda utvrđuje Direkcija i opšti prihod su budžeta Republike Srbije.

XI. USLOVI KOJE MORAJU ISPUNJAVATI ŽELEZNIČKI RADNICI

1. Opšti uslovi

Član 59.

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

2. Uslovi koje u stručnom pogledu moraju ispunjavati železnički radnici

Stručna sprema, stručno osposobljavanje i stručni ispit

Član 60.

Stručna sprema iz člana 59. ovog zakona stiče se u obrazovnim ustanovama.

Železnički radnici moraju biti stručno osposobljeni za poslove koje obavljaju u železničkom saobraćaju.

Stručno osposobljavanje mora da bude u skladu sa bezbednosnim zahtevima utvrđenim u TSI i nacionalnim propisima o bezbednosti.

Teoretsko i praktično stručno osposobljavanje železničkih radnika vrši se u železničkoj školi ili centru stručnog osposobljavanja.

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

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

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

Centri stručnog osposobljavanja

Član 61.

Centar stručnog osposobljavanja može biti železnički prevoznik, upravljač, vlasnik industrijske železnice, drugo pravno lice i preduzetnik koji ima:

- 1) odgovarajući prostor;
- 2) odgovarajuće osposobljene kadrove;

3) odgovarajuće objekte i uređaje koji su potrebni za izvođenje stručnog osposobljavanja.

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

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

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

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

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

Za izdavanje sertifikata iz stava 5. ovog člana plaća se taksa.

Visina takse iz stava 7. ovog člana utvrđuje se zakonom kojim se uređuju republičke administrativne takse.

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

Evidencija o izdatim sertifikatima iz stava 5. ovog člana sadrži:

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

Direkcija je dužna da posle izdavanja sertifikata iz stava 5. ovog člana vrši periodične provere da li nosilac sertifikata i dalje ispunjava uslove iz stava 4. ovog člana.

Ako Direkcija proverom iz stava 11. ovog člana utvrdi da nosilac sertifikata iz stava 5. ovog člana više ne ispunjava uslove za sertifikaciju, ona rešenjem oduzima sertifikat, navodeći razloge za svoju odluku.

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

Stručno osposobljavanje i stručni ispit mašinovođa

Član 62.

Stručno osposobljavanje mašinovođa vrši se u centru stručnog osposobljavanja.

Stručno osposobljavanje obuhvata:

- 1) opšta stručna znanja potrebna za dobijanje dozvole za upravljanje vučnim vozilom iz člana 66. ovog zakona;
- 2) specifična stručna znanja vezana za poznavanje vozila i infrastrukture, potrebna za dobijanje dodatnog uverenja iz člana 68. ovog zakona.

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

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

Za polaganje ispita iz stava 3. ovog člana ispitivače utvrđuju:

- 1) Direkcija, za izdavanje dozvole za upravljanje vučnim vozilom;
- 2) poslodavac, za izdavanje dodatnog uverenja.

Ispite iz stava 3. ovog člana sprovode ispitivači.

Organizacija ispita mora da ispuni sledeće zahteve:

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

2) na praktičnom delu ispita na kome se proverava sposobnost upravljanja vučnim vozilom, ispitivač mora posedovati važeću dozvolu za upravljanje vučnim vozilom i važeće dodatno uverenje 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 dodatnim uverenjem 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 zahteve;

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 poverljivost pitanja koja će se postavljati tokom ispita.

Ispiti iz stava 3. ovog člana organizuju se na način da se izbegne svaki sukob interesa, ne dovodeći u pitanje mogućnost da ispitivač može pripadati poslodavcu koji izdaje dodatno uverenje iz člana 68. ovog zakona.

Lice koje položi ispite iz stava 3. ovog člana smatra se da ima položeni stručni ispit iz člana 59. ovog zakona.

Direkcija propisuje bliže uslove koje moraju da ispune ispitivači iz stava 6. ovog člana.

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

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

Za izdavanje sertifikata iz stava 11. ovog člana plaća se taksa.

Visina takse iz stava 13. ovog člana utvrđuje se zakonom kojim se uređuju republičke administrativne takse.

Direkcija na svom sajtu objavljuje spisak sertifikovanih ispitivača.

Stručno usavršavanje i provera stručne osposobljenosti

Član 63.

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

Stručno usavršavanje i proveru stručne osposobljenosti železničkih radnika izvodi poslodavac.

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

Vanredna provera stručne osposobljenosti železničkih radnika obavlja se:

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

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

Podzakonski akt

Član 64.

Direkcija propisuje potreban nivo stručne spreme, programe stručnog osposobljavanja, programe za polaganje stručnog ispita za radna mesta železničkih radnika, način obavljanja stručnog ispita, uslove koje moraju da ispune članovi komisije za polaganje stručnih ispita i radna mesta železničkih radnika.

3. Uslovi za sticanje prava na upravljanje vučnim vozilom

Član 65.

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

- 1) da je navršilo 18 godina života, odnosno 20 godina života za upravljanje vučnim vozilom u prekograničnom saobraćaju;
- 2) da poseduje dozvolu za upravljanje vučnim vozilom i jedno ili više dodatnih uverenja;
- 3) da mu odlukom nadležnog organa nije zabranjeno da upravlja vučnim vozilom.

Dozvola za upravljanje vučnim vozilom

Član 66.

Dozvolu za upravljanje vučnim vozilom (u daljem tekstu: dozvola) izdaje Direkcija, na propisanom obrascu i u formi rešenja, ako lice koje je podnelo zahtev ispunjava sledeće uslove:

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

Rešenje o izdavanju, odnosno o odbijanju izdavanja dozvola za upravljanje vučnim vozilom konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.

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

Direkcija objavljuje na svojoj internet stranici postupak za dobijanje dozvole.

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

Visina takse iz stava 5. ovog člana utvrđuje se zakonom kojim se uređuju republičke administrativne takse.

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

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

Po isteku roka iz stava 8. ovog člana, na zahtev lica iz stava 1. ovog člana, dozvola se obnavlja na osnovu uverenja o zdravstvenoj sposobnosti, kojim se potvrđuje da je to lice psihički i fizički sposobno da upravlja vučnim vozilom, što se evidentira u registru, propisanim članom 70. stav 1. ovog zakona.

U slučaju promene bilo kog podatka koji je sadržan u dozvoli ili propisa kojim se uređuje oblast železnice, nosilac dozvole bez odlaganja podnosi zahtev Direkciji za ažuriranje dozvole.

U slučaju gubitka ili oštećenja dozvole, Direkcija izdaje duplikat.

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

Dozvola izdata u drugoj državi važi u Republici Srbiji na osnovu potvrđenih međunarodnih sporazuma.

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

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

Suspenzija i oduzimanje dozvole

Član 67.

Da bi dozvola ostala važeća, nosilac dozvole dužan je da se podvrgava proveri ispunjenosti zdravstvenih uslova na način propisan ovim zakonom. Kopiju uverenja o zdravstvenoj sposobnosti za rad železničkog radnika posle obavljenog zdravstvenog pregleda poslodavac bez odlaganja dostavlja Direkciji.

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

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

Direkcija obaveštava nosioca dozvole i njegovog poslodavca o suspenziji ili oduzimanju dozvole, kao i o postupku za ponovno dobijanje dozvole.

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

Dodatno uverenje

Član 68.

Dodatno uverenje izdaje poslodavac (železnički prevoznik, upravljač, vlasnik industrijske železnice, vlasnik odnosno korisnik industrijskog koloseka) licu koje:

- 1) je položilo ispit u vezi poznavanja određene vrste vučnog vozila na koje se dodatno uverenje odnosi;
- 2) je položilo ispit u vezi poznavanja železničke infrastrukture na koju se dodatno uverenje odnosi;
- 3) poznaje jezik, u slučaju obavljanja poslova na železničkoj infrastrukturi druge države, koji upravljač te države naznači;
- 4) ima dozvolu.

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

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

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

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

Železnički prevoznik odlučuje o primeni mogućnosti iz stava 3. ovog člana. Upravljač i državni organi ne mogu nametnuti tu obavezu.

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

Poslodavac utvrđuje, u okviru svog sistema za upravljanje bezbednošću, način izdavanja i ažuriranja dodatnog uverenja, rok važenja dodatnog uverenja, kao i postupak za podnošenje prigovora kojim se mašinovođama omogućava provera odluke u vezi sa izdavanjem, ažuriranjem, suspenzijom ili oduzimanjem dodatnog uverenja. Na rešenje o prigovoru može se uložiti žalba Direkciji.

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

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

Rešenje Direkcije kojim se odlučuje o žalbi iz st. 7. i 8. ovog člana konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.

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

Direkcija propisuje izgled i sadržinu obrasca dodatnog uverenja i overene kopije dodatnog uverenja.

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

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

Direkcija vrši nadzor nad postupkom izdavanja dodatnog uverenja mašinovođa, vodeći računa o tome da stručno osposobljavanje i usavršavanje iz čl. 62. i 63. ovog zakona ispunjava bezbednosne zahteve utvrđene u TSI ili nacionalnim propisima o bezbednosti.

Dodatno uverenje izdato u drugoj državi važi u Republici Srbiji na osnovu potvrđenih međunarodnih sporazuma.

Suspenzija i oduzimanje dodatnog uverenja

Član 69.

Da bi dodatno uverenje ostalo važeće, nosilac dodatnog uverenja je dužan da:

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

Poslodavac potvrđuje upisom na dodatnom uverenju i u registru propisanom članom 70. stav 3. ovog zakona da je mašinovođa na proverama iz stava 1. ovog člana pokazao potrebno znanje. Dodatno uverenje se suspenduje ako nosilac privremeno ne ispunjava propisane zdravstvene uslove ili ako prilikom provera iz stava 1. ovog člana ne pokaže potrebno znanje.

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

Izdavalac dodatnog uverenja bez odlaganja obaveštava Direkciju o svim suspendovanim ili oduzetim dodatnim uverenjima.

Ako Direkcija, u okviru nadzora iz člana 68. stav 14. ovog zakona, utvrdi da nosilac dodatnog uverenja ne ispunjava propisane uslove, naložiće poslodavcu da izvrši dodatnu proveru stručne osposobljenosti nosioca dodatnog uverenja ili da suspenduje dodatno uverenje. Poslodavac je obavezan da preduzme naložene mere i da o tome obavesti Direkciju u roku od 30 dana od dana nalaganja mera.

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

Registri i ocena postupaka

Član 70.

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

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

Poslodavac je dužan da:

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

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

Direkcija bliže propisuje elemente registra iz stava 1. ovog člana i registra iz stava 3. tačka 1) ovog člana.

Nezavisnu ocenu postupaka za sticanje i proveru stručnog znanja i osposobljenosti sprovodi Direkcija, a nezavisnu ocenu sistema za izdavanje dozvola i dodatnih uverenja sprovodi Ministarstvo, u intervalima ne dužim od pet godina.

Nezavisnu ocenu iz stava 6. ovog člana sprovodi kvalifikovano osoblje koje nije uključeno u aktivnosti koje se ocenjuju.

Odredbe stava 6. ovog člana ne odnose se na aktivnosti koje su već obuhvaćene sistemima za upravljanje bezbednošću koje su uspostavili železnički prevoznici i upravljači železničke infrastrukture u skladu sa ovim zakonom.

Rezultati nezavisnih ocena uredno se dokumentuju i dostavljaju Direkciji. Ako je potrebno, preduzimaju se odgovarajuće mere u cilju otklanjanja nedostataka uočenih tokom nezavisne ocene.

U slučaju da aktivnosti povezane sa stručnim osposobljavanjem i ispitivanjem mašinovođa i ažuriranjem dozvola i dodatnih ovlašćenja nisu obuhvaćene sistemom upravljanja bezbednošću, Direkcija nadzire da se iste sprovedu u skladu sa sistemom upravljanja kvalitetom.

Prestanak radnog odnosa

Član 71.

Mašinovođa je dužan da o prestanku radnog odnosa kod poslodavca bez odlaganja obavesti Direkciju.

Posle prestanka radnog odnosa dozvola ostaje važeća, ukoliko mašinovođa ispunjava uslove iz člana 67. stav 1. ovog zakona.

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

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

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

U slučaju kada mašinovođa otkáže ugovor kod poslodavca koji je snosio troškove njegove obuke za mašinovođu, radi zasnivanja radnog odnosa kod drugog poslodavca, sporazumom između prethodnog i novog poslodavca urediće se pitanje naknade za ulaganje u stručno osposobljavanje mašinovođe, u skladu sa načelom pravičnosti, vodeći računa da troškove obuke mašinovođe ne snosi isključivo prethodni poslodavac.

Odredbe st. 4. i 5. ovog člana shodno se primenjuju i na druge železničke radnike.

Nadzor nad mašinovođama

Član 72.

Poslodavac proverava važenje dozvole i dodatnog uverenja mašinovođe koga zapošljava ili angažuje po ugovoru.

Poslodavac uspostavlja sistem nadzora svojih mašinovođa. Ako su rezultati nadzora takvi da dovode u pitanje sposobnost mašinovođe za obavljanje posla i nastavak važenja njegove dozvole ili dodatnog uverenja, poslodavac odmah preduzima potrebne mere.

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

Čim poslodavac sazna ili ga lekar obavesti o pogoršanju zdravstvenog stanja mašinovođe do te mere da je njegova sposobnost za obavljanje posla dovedena u pitanje, on odmah preduzima potrebne mere, uključujući upućivanje mašinovođe na vanredni zdravstveni pregled, i ako je potrebno, suspenduje ili oduzima dodatno uverenje i ažurira podatke u registru iz člana 70. stav 3. tačka 1) ovog zakona.

Poslodavac obezbeđuje da mašinovođe u toku obavljanja posla nisu pod uticajem bilo kojih sredstava koja bi mogla uticati na njihovu koncentraciju, pažnju ili ponašanje.

Poslodavac odmah obaveštava Direkciju o svim slučajevima nesposobnosti za rad mašinovođe koje traje duže od tri meseca.

4. Uslovi za sticanje prava na regulisanje železničkog saobraćaja

Član 73.

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

- 1) da je psihički i fizički sposobno da reguliše železnički saobraćaj;
- 2) da je navršilo 18 godina života;
- 3) da ima propisano stručno obrazovanje;
- 4) da se praktično stručno osposobljavalo pod nadzorom lica koje je stručno osposobljeno za regulisanje železničkog saobraćaja;
- 5) da je položilo propisan stručni ispit za regulisanje železničkog saobraćaja;

- 6) da poseduje propisanu dozvolu za regulisanje železničkog saobraćaja;
- 7) da mu odlukom nadležnog organa nije zabranjeno da reguliše železnički saobraćaj.

Izdavanje dozvole za regulisanje železničkog saobraćaja

Član 74.

Dozvolu za regulisanje železničkog saobraćaja izdaje upravljač, ako lice koje je podnelo zahtev ispunjava uslove iz člana 73. ovog zakona.

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

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

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

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

Upravljač vodi evidenciju o izdatim dozvolama za regulisanje železničkog saobraćaja, koja sadrži: broj dozvole, ime i prezime nosioca dozvole, radno mesto nosioca dozvole, datum izdavanja dozvole, rok važenja dozvole, produženje važenja dozvole.

5. Uslovi koje u zdravstvenom pogledu moraju ispunjavati železnički radnici

Član 75.

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

Ministar nadležan za poslove zdravlja uz saglasnost ministra propisuje zdravstvene uslove koje moraju ispunjavati železnički radnici, način njihovog utvrđivanja i vreme njihovog proveravanja.

Vrste zdravstvenih pregleda

Član 76.

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

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

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

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

zdravstvenom pregledu – da li je železnički radnik iz stava 3. ovog člana psihički i fizički sposoban za obavljanje poslova i zadataka.

Redovni zdravstveni pregled

Član 77.

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

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

Vanredni zdravstveni pregled

Član 78.

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

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

Zdravstvene ustanove

Član 79.

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

Zdravstvene ustanove iz stava 1. ovog člana dostavljaju Direkciji dokaz o ispunjenosti opštih uslova za obavljanje zdravstvenih pregleda železničkih radnika.

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

Nesposobnost za vršenje poslova železničkog radnika

Član 80.

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

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

Zabrana obavljanja poslova železničkog radnika

Član 81.

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

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

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

Ministar nadležan za poslove zdravlja uz saglasnost ministra propisuje postupak za proveravanje psihičke i fizičke sposobnosti radnika iz st. 1 - 3. ovog člana, pre započinjanja obavljanja poslova i u toku obavljanja poslova.

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

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

Ispitivanje alkoholisanosti

Član 82.

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

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

6. Radno vreme i odmori staničnog i voznog osoblja

Član 83.

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

Trajanje smene staničnog osoblja

Član 84.

Smena staničnog osoblja iznosi najviše 12 časova.

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

- 1) više sile;
- 2) nesreće ili nezgode;
- 3) saobraćanja pomoćnog voza;

4) nedolaska osoblja koje je po rasporedu radnog vremena trebalo da smeni osoblje koje obavlja posao pod uslovom da se stanično osoblje oseća sposobnim za produžetak započetog rada.

Dnevni odmor staničnog osoblja

Član 85.

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

Trajanje smene voznog osoblja

Član 86.

Smena voznog osoblja iznosi najviše 12 časova.

Smena voznog osoblja sastoji se iz:

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

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

Vreme upravljanja vučnim vozilom je radno vreme koje mašinovođa, odnosno vozač motornog pružnog vozila provede u upravljačnici, odnosno upravljačkom mestu vučnog vozila tokom vožnje voza, računajući i vreme bavljenja u polaznoj železničkoj stanici, usputnim železničkim stanicama, drugim službenim mestima i u uputnoj železničkoj stanici.

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

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

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

Vreme upravljanja vučnim vozilom iznosi:

- 1) najviše osam časova za upravljanje lokomotivom voza za prevoz putnika, odnosno upravljanje motornim vozom;
- 2) najviše deset časova za upravljanje motornim vozom u gradskom i prigradskom saobraćaju;
- 3) najviše deset časova za upravljanje lokomotivom teretnog voza.

Nastavak smene

Član 87.

Izuzetno od člana 86. ovog zakona, smena voznog osoblja i vreme upravljanja vučnim vozilom može trajati još najviše četiri časa u slučaju:

- 1) više sile;

- 2) nesreće ili nezgode na pruzi;
- 3) saobraćanja pomoćnog voza;
- 4) nedolaska voznog osoblja koje je po rasporedu radnog vremena trebalo da smeni vozno osoblje koje obavlja rad pod uslovom da se vozno osoblje oseća sposobnim za produžetak započetog rada.

Dnevni odmor voznog osoblja

Član 88.

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

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

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

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

Zabrana obavljanja poslova staničnog i voznog osoblja

Član 89.

Stanično i vozno osoblje ne može započeti obavljanje poslova niti nastaviti obavljanje poslova suprotno odredbama čl. 83–88. ovog zakona.

Ovlašćeno lice za vršenje unutrašnjeg nadzora ne može dozvoliti staničnom ili voznom osoblju da obavlja poslove suprotno čl. 83–88. ovog zakona.

Akt o radnom vremenu

Član 90.

Upravljač i železnički prevoznik donose akt kojim se uređuju radno vreme i odmori staničnog i voznog osoblja iz čl. 83–88. ovog zakona i kojim se određuju železnički radnici odgovorni za nadzor i kontrolu sprovođenja obaveza iz čl. 83–88. ovog zakona.

Radno vreme voznog osoblja koje redovno učestvuje u interoperabilnom prekograničnom saobraćaju

Član 91.

Interoperabilni prekogranični saobraćaj je saobraćaj vozova više od 15 km iza granice, za koji je železničkom prevozniku potreban dodatni sertifikat o bezbednosti za prevoz deo B za pružanje transportnih usluga u drugoj državi.

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

Uslovi u vezi radnog vremena voznog osoblja koje učestvuje u inetoperabilnom prekograničnom saobraćaju su:

- 1) dnevni odmor voznog osoblja u domicilnoj jedinici iznosi najmanje 12 časova u toku 24-časovnog perioda, a izuzetno, jednom u sedam dana, dnevni odmor voznog osoblja u domicilnoj jedinici može iznositi najmanje devet časova, pri čemu se razlika između skraćenog odmora i 12-časovnog odmora dodaje narednom dnevnom odmoru u domicilnoj jedinici;

2) skraćeni dnevni odmor ne može se odrediti između dva dnevna odmora u obrtnoj jedinici;

3) dnevni odmor voznog osoblja u obrtnoj jedinici iznosi najmanje osam neprekidnih časova u toku 24-časovnog perioda;

4) posle dnevnog odmora u obrtnoj jedinici mora se omogućiti dnevni odmor u domicilnoj jedinici;

5) ako služba mašinovođe traje duže od osam časova, mora mu se obezbediti odmor u toku dnevnog rada od najmanje 45 minuta. Ako služba mašinovođe traje između šest i osam časova, mora mu se obezbediti odmor u toku dnevnog rada od najmanje 30 minuta u toku radnog dana;

6) korišćenje dela odmora u toku službe iz tačke 5) ovog stava mora se omogućiti između trećeg i šestog radnog časa;

7) ukoliko je vučno vozilo posednuto i vozopratnim osobljem, železnički prevoznik utvrđuje korišćenje odmora u toku dnevne službe u skladu sa zakonom kojim se uređuje rad;

8) vozopratno osoblje ima pravo na odmor u toku dnevne službe u trajanju od najmanje 30 minuta ukoliko mu služba traje duže od šest časova;

9) vozno osoblje ima pravo na neprekinuti nedeljni odmor u trajanju od najmanje 24 časa i 12-časovni dnevni odmor iz tačke 2) ovog stava, u toku sedmodnevnog perioda;

10) vreme upravljanja vučnim vozilom ne može preći devet časova u dnevnoj službi, odnosno osam časova u noćnoj službi između dva dnevna odmora;

11) vreme upravljanja vučnim vozilom ne može preći 80 časova u toku perioda od dve nedelje.

7. Unutrašnji nadzor

Organizacija unutrašnjeg nadzora

Član 92.

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

8. Službene oznake i službeno odelo

Član 93.

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

Službene oznake su:

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

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

XII. ISTRAŽIVANJE NESREĆA I NEZGODA

Obaveze upravljača i železničkih prevoznika pri istrazi nesreća i nezgoda

Član 94.

Upravljač i železnički prevoznik moraju, nezavisno od Centra, da izvrše zadatke na istraživanju uzroka i posledica nesreća i nezgoda u železničkom saobraćaju, kao i okolnosti u kojima su nastali.

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

Upravljač i prevoznik zajedno obavljaju istragu, angažovanjem zajedničke stručne komisije. Ukoliko uviđaj zajedničke komisije ne započne u roku od dva časa od nastanka nesreće ili nezgode, upravljač ga samostalno sprovodi.

Istragu nesreća i nezgoda u objektima za održavanje železničkih vozila i depoima obavlja vlasnik objekta.

Upravljač i železnički prevoznici će privremeno isključiti iz saobraćaja železničkog radnika koji je nepažnjom ili na drugi način prouzrokovao nesreću i na taj način ugrozio bezbednost železničkog saobraćaja.

Upravljač i železnički prevoznici mogu privremeno isključiti iz saobraćaja železničkog radnika koji je nepažnjom ili na drugi način prouzrokovao nezgodu.

Upravljač, železnički prevoznici i Direkcija, ako ima saznanja, moraju bez odlaganja obavestiti Centar i republičkog inspektora za železnički saobraćaj o nesreći i nezgodi u železničkom saobraćaju.

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

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

Spasavanje ljudi

Član 95.

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

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

Ministar nadležan za poslove zdravlja uz saglasnost ministra propisuje način osposobljavanja železničkih radnika za pružanje prve pomoći povređenim licima u nesrećama nastalim u železničkom saobraćaju.

XIII. UKRŠTANJE ŽELEZNIČKIH PRUGA I PUTEVA

Član 96.

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

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

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

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

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

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

Član 97.

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

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

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

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

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

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

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

Odgovarajuće znakove iz stava 5. ovog člana dužni su da postavljaju i da ih održavaju privredni subjekti koji se staraju o javnim putevima i koji ih održavaju.

Na podvožnjacima čija je donja ivica konstrukcije iznad kolovoza puta postavljena na visinu manju od najveće dozvoljene visine drumskog vozila, zajedno sa teretom na njemu, moraju se postaviti zaštitne kapije i odgovarajući znaci zabrane saobraćaja za drumska vozila čija ukupna visina, zajedno sa teretom na njemu, prelazi propisanu najveću dozvoljenu visinu.

Zaštitne kapije i odgovarajuće znake zabrane saobraćaja za drumska vozila iz st. 8. i 9. ovog člana, dužni su da postavljaju i da ih održavaju privredni subjekti koji se staraju o javnim putevima i koji ih održavaju.

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

XIV. UNUTRAŠNJI RED U ŽELEZNIČKOM SAOBRAĆAJU

Član 98.

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

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

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

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

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

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

Ograničavanje pristupa i kretanja

Član 99.

Pristup i kretanje putnika, drugih lica i motornih i drugih vozila na železničkom području, dozvoljeni su samo na mestima određenim propisom iz člana 98. stav 2. ovog zakona.

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

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

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

Lica iz stava 2. ovog člana koja se zadržavaju na železničkom području ili u vozu, dužna su da brinu za svoju ličnu bezbednost i poštuju ograničenja, zabrane, naredbe i upozorenja, koji su postavljeni na vidnim mestima ili ih daju železnički radnici.

Licima iz stava 2. ovog člana zabranjeno je:

- 1) hodati po kolosecima ili stajati na koloseku, ili u njegovoj neposrednoj blizini;

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

XV. ZAŠTITA ŽELEZNIČKE INFRASTRUKTURE I VOZILA

Član 100.

U cilju odvijanja bezbednog železničkog saobraćaja, zabranjeno je:

- 1) otuđivati, uništavati, uklanjati ili oštećivati delove železničke infrastrukture ili delove vozila koji neposredno utiču na bezbednost;
- 2) otuđivati, uništavati, uklanjati ili oštećivati delove železničke infrastrukture ili delove vozila koji posredno utiču na bezbednost;
- 3) bacati ili stavljati bilo kakav predmet na železničku prugu ili bacati bilo kakav predmet na vozila ili iz vozila;
- 4) izvoditi radove u blizini železničke pruge koji bi mogli oštetiti železničku prugu ili umanjiti stabilnost terena (klizanje ili odronjavanje terena, hidrografske promene i sl.), ili na bilo koji drugi način ugrožavati ili ometati železnički saobraćaj;
- 5) neovlašćeno podizati branik putnog prelaza, stavljati ili vešati bilo šta na branik ili drugi signalno-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, sprečavaju ili na bilo koji način ometaju preglednost železničke pruge ili puta;

7) neovlašćeno ukloniti napravu postavljenu radi zaštite železničkog saobraćaja na mestu odronjavanja, na mestu bujice ili na mestu izloženom vejavicama i jakim vetrovima;

8) unositi materije ili predmete u putnička kola, prostorije železničkih službenih mesta namenjenih putnicima, kojima bi se mogla ugroziti bezbednost putnika i drugih lica ili im se naneti šteta;

9) upotrebiti uređaj za kočenje radi zaustavljanja voza, osim u slučaju ugrožavanja bezbednosti voza, putnika i drugih lica;

10) ometati rad čuvara pruge, putnog prelaza, mosta, tunela ili drugog železničkog radnika u obavljanju poslova;

11) pored železničke pruge, a naročito u blizini signala i signalnih oznaka, saditi visoko drveće i postavljati znakove, oznake, izvore svetlosti koji daju obojenu svetlost ili bilo koje druge naprave koje bojom, oblikom i svetlošću ili na drugi način otežavaju uočavanje signala i signalnih oznaka ili koje mogu dovesti u zabludu železničke radnike u pogledu značenja signala i signalnih oznaka.

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

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

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

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

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

Postavljanje kablova, električnih vodova niskog napona za osvetljavanje, telegrafskih i telefonskih vazdušnih linija i vodova, tramvajskih i trolejbuskih kontaktnih vodova i postrojenja, kanalizacija i cevovoda i drugih vodova i sličnih objekata i postrojenja u infrastrukturnom pojasu vrši se isključivo na osnovu ugovora koji zaključuju upravljač i investitor postavljanja navedenih objekata i postrojenja.

XVI. INDUSTRIJSKA ŽELEZNICA, INDUSTRIJSKI KOLOSECI I TURISTIČKO-MUZEJSKA ŽELEZNICA

1. Industrijska železnica

Član 101.

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

Priključenje industrijske železnice na javnu železničku infrastrukturu

Član 102.

Pruga industrijske železnice može se priključiti na javnu železničku infrastrukturu.

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

Tehnički uslovi

Član 103.

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

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

Dozvoljena masa po osovini na pruzi industrijske železnice normalnog koloseka iznosi najmanje 16 t, a dozvoljena masa po dužnom metru iznosi najmanje 6,4 t.

Shodna primena

Član 104.

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

1) tehnički uslovi koje moraju ispunjavati železničke pruge, održavanje železničkih pruga, odvajanje železničkih pruga i mere bezbednosti pri izvođenju radova na železničkoj pruzi (član 26. i čl. 28–30) izuzev tehničkih uslova koji su propisani članom 103. ovog zakona;

- 2) stabilna postrojenja električne vuče i njihovo održavanje (čl. 31–33);
- 3) signalno-sigurnosni uređaji i njihovo održavanje (čl. 34–35);
- 4) sistem signalizacije (član 36);
- 5) telekomunikacioni uređaji i njihovo održavanje (čl. 37–38);
- 6) regulisanje i upravljanje saobraćajem (čl. 39–47);
- 7) vozila i održavanje vozila (čl. 48–57);
- 8) uslovi koje moraju ispunjavati železnički radnici (čl. 59–87);
- 9) radno vreme, ukupno trajanje smene i upravljanja vučnim vozilom voza, odmori i raspored u smenama voznog i staničnog osoblja (čl. 83–90);
- 10) unutrašnji nadzor (član 92);
- 11) istraživanje nesreća i nezgoda (čl. 94–95);
- 12) ukrštanje železničke pruge i puta (čl. 96–97);
- 13) ograničavanje pristupa i kretanja (član 99).

Industrijska železnica uzanog koloseka

Član 105.

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

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

2. Industrijski kolosek

Član 106.

Industrijski kolosek može se priključiti na javnu železničku infrastrukturu.

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

Saobraćajno-tehnički uslovi i mere bezbednosti za priključenje industrijskog koloseka na javnu železničku infrastrukturu obuhvataju:

- 1) mesto priključenja;
- 2) vrstu, osiguranje i zaštitu odvojne skretnice;
- 3) minimalnu dozvoljenu masu po osovini i dužnom metru na industrijskom koloseku;
- 4) neophodna sredstva veze između nadzorne stanice i industrijskog koloseka;
- 5) upoznavanje osoblja vučnog vozila železničkog prevoznika koji posluhuje industrijski kolosek sa mesnim prilikama na industrijskom koloseku;
- 6) upoznavanje manevarskog osoblja vlasnika, odnosno korisnika industrijskog koloseka sa poslovnim redom nadzorne stanice;
- 7) upoznavanje manevarskog osoblja vlasnika, odnosno korisnika industrijskog koloseka sa prugom, ukoliko se industrijski kolosek priključuje na otvorenu prugu.

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

Direkcija propisuje stručne uslove koje treba da ispune radnici vlasnika, odnosno korisnika industrijskog koloseka za vršenje pojedinih poslova na industrijskim kolosecima.

Održavanje industrijskog koloseka

Član 107.

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

Održavanje industrijskog koloseka mogu da obavljaju privredni subjekti koji imaju sertifikat o ispunjenosti uslova iz člana 28. stav 5. ovog zakona.

Vučna vozila na industrijskom koloseku

Član 108.

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

Na vučna i vučena vozila vlasnika, odnosno korisnika industrijskog koloseka koja izlaze na javnu železničku infrastrukturu, shodno se primenjuju čl. 48–57. ovog zakona.

Istraživanje nesreća i nezgoda na industrijskom koloseku

Član 109.

Vlasnik, odnosno korisnik industrijskog koloseka dužan je da izvrši istraživanje nesreća i nezgoda nastalih na industrijskom koloseku. Centar istražuje i ozbiljne nesreće na industrijskom koloseku.

Na način istraživanja nesreća i nezgoda na industrijskom koloseku, shodno se primenjuju čl. 94–95. ovog zakona.

Tehnički uslovi za industrijski kolosek

Član 110.

Tehnički uslovi koje mora da ispuni industrijski kolosek su:

- 1) širina industrijskog koloseka iznosi 1435 mm, s tim što ne može biti manja od 1430 mm niti veća od 1470 mm, uključujući i proširenje koloseka u krivini;
- 2) poluprečnik krivine industrijskog koloseka iznosi najmanje 180 m, odnosno poluprečnik krivine industrijskog koloseka može iznositi i manje od 180 m uz primenu posebnih konstruktivnih rešenja;
- 3) nagib nivelete na utovarno/istovarnim mestima industrijskog koloseka iznosi najviše 1,5 %;
- 4) dozvoljena masa po osovini novoizgrađenih i obnovljenih ili unapređenih industrijskih koloseka iznosi najmanje 20 t po osovini, a masa po dužnom metru najmanje 6,4 t.

Direkcija propisuje druge tehničke uslove koje moraju ispunjavati industrijski koloseci.

Uzani i upleteni koloseci

Član 111.

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

Industrijski kolosek se može graditi i kao upleteni kolosek.

3. Turističko-muzejska železnica

Član 112.

Upravljač infrastrukture, uz saglasnost Direkcije, donosi akt o održavanju podsistema turističko-muzejske železnice, kao i način regulisanja železničkog saobraćaja na toj železnici.

Direkcija propisuje sadržinu akta iz stava 1. ovog člana.

Direkcija izdaje dozvolu za korišćenje vozila na turističko-muzejskoj železnici na osnovu overene tehničke dokumentacije i obavljenog tehničkog pregleda.

XVII. OCENJIVANJE USAGLAŠENOSTI I POGODNOSTI ZA UPOTREBU

Član 113.

Direkcija propisuje elemente strukturnih podsistema koji podležu ocenjivanju usaglašenosti, postupke i module za ocenjivanje 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.

Zahtev za ocenjivanje pogodnosti za upotrebu može se podneti posle izdavanja sertifikata o usaglašenosti i deklaracije o usaglašenosti.

Ocenjivanje pogodnosti za upotrebu elemenata strukturnih podsistema obavezno je ako je propisano odgovarajućim nacionalnim železničkim tehničkim propisima.

Ako ocenjivanje pogodnosti za upotrebu elemenata strukturnih podsistema nije propisano odgovarajućim nacionalnim železničkim tehničkim propisima, to ocenjivanje može da se obavi po zahtevu proizvođača.

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

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

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

Član 114.

Ocenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu elemenata strukturnih podsistema obavlja imenovano telo, kome je proizvođač ili njegov ovlašćeni zastupnik podneo zahtev.

Uslovi koje mora da ispuni imenovano telo propisani su zakonom kojim se uređuje interoperabilnost železničkog sistema.

Imenovano telo potvrđuje usaglašenost i pogodnost za upotrebu elementa strukturnog podsistema izdavanjem sertifikata o usaglašenosti i sertifikata o pogodnosti za upotrebu, posle čega proizvođač ili njegov ovlašćeni zastupnik izdaje deklaraciju o usaglašenosti i deklaraciju o pogodnosti za upotrebu.

Kada se na elemente strukturnih podsistema primenjuju propisi koji se odnose na njihove druge aspekte, onda deklaracija o usaglašenosti i deklaracija o pogodnosti za upotrebu sadrži konstataciju da elementi strukturnih podsistema ispunjavaju i zahteve tih propisa.

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

Do imenovanja tela za ocenu usaglašenosti, poslove imenovanog tela iz ovog člana obavljaće Direkcija.

Za izdavanje sertifikata o usaglašenosti i sertifikata o pogodnosti za upotrebu koji izdaje Direkcija plaća se taksa.

Visina takse za izdavanje sertifikata iz stava 7. ovog člana utvrđena je zakonom kojim se uređuju republičke administrativne takse.

Rešenje o izdavanju, odnosno o odbijanju izdavanja sertifikata o usaglašenosti i sertifikata o pogodnosti za upotrebu konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.

Ukoliko se utvrdi da element strukturnog podsistema obuhvaćen deklaracijom o usaglašenosti ili pogodnosti za upotrebu i stavljen na tržište ne ispunjava osnovne zahteve tokom predviđene upotrebe Direkcija će preduzeti sve odgovarajuće mere da ograniči ili zabrani stavljanje na tržište predmetnog činioca interoperabilnosti ili će naložiti njegovo povlačenje sa tržišta.

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

Rešenje iz stava 3. ovog člana konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.

XVIII. INSPEKCIJSKI NADZOR

Član 115.

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

Poverava se autonomnoj pokrajini na njenoj teritoriji vršenje poslova inspekcijskog nadzora nad primenom ovog zakona, podzakonskih akata donetih na osnovu ovog zakona.

Član 116.

U vršenju inspekcijskog nadzora inspektor ima pravo i dužnost da proverava:

1) radove na izgradnji, obnovi, unapređenju i održavanju železničke infrastrukture;

2) stanje železničke infrastrukture, pravilno održavanje železničke infrastrukture, stanje i održavanje železničkih voznih sredstava po propisanim saobraćajno tehničkim uslovima i propisima kojima se uređuje bezbednost u železničkom saobraćaju, u cilju obezbeđenja železničke infrastrukture i železničkih voznih sredstava za bezbedno i nesmetano odvijanje železničkog saobraćaja, kao i da li se o železničkim vozilima vodi propisana evidencija;

3) regulisanje i upravljanje saobraćaja po propisanim saobraćajno tehničkim uslovima i propisima kojima se uređuje bezbednost i interoperabilnost u železničkom saobraćaju, u cilju bezbednog i nesmetanog odvijanja železničkog saobraćaja;

4) ispunjenost uslova za upravljanje železničkom infrastrukturom;

5) ispunjenost uslova za prevoz putnika, lica i robe u železničkom saobraćaju;

6) obavljanje prevoza putnika, lica i robe u železničkom saobraćaju na način i pod uslovima propisanim ovim zakonom i propisima kojima se uređuje interoperabilnost u železničkom saobraćaju;

7) da li se železnički saobraćaj vrši na način i pod uslovima utvrđenim ovim zakonom, drugim propisima i opštim aktima kojima se uređuje bezbednost i interoperabilnost u železničkom saobraćaju i da li se sprovede mere koje se odnose na bezbednost železničkog saobraćaja;

8) da li je železnički prevoznik, privredno društvo, drugo pravno lice ili preduzetnik organizovao unutrašnji nadzor nad bezbednim odvijanjem železničkog saobraćaja i da li se ta kontrola redovno i efikasno vrši, kao i da li ostvaruje efikasnu zaštitu ljudi, imovine i životne sredine u oblasti železničkog saobraćaja na propisan način u skladu sa ovim zakonom, drugim propisima i opštim aktima kojima se uređuje bezbednost i interoperabilnost u železničkom saobraćaju;

9) da li se u saobraćaju na železničkoj infrastrukturi pravilno primenjuju propisi o posedanju vozova i vučnih vozila železničkim radnicima i da li ti radnici ispunjavaju uslove u pogledu stručne spreme i obučenosti ili zdravstvene sposobnosti za obavljanje poslova i zadataka, kao i da li se pravilno primenjuju propisi o ukupnom radnom vremenu, ukupnom trajanju smene i upravljanja vučnim vozilom voza, odmorima i o rasporedu u smenama voznog i staničnog osoblja, kao i osoblja u drugim službenim mestima;

10) da li se pravilno sprovode propisane mere za obezbeđenje saobraćaja na putnim prelazima i na mestima ukrštanja železničkih pruga;

11) da li se pravilno sprovodi propisani unutrašnji red u železničkom saobraćaju;

12) sprovođenje propisanih mera tehničke i fizičke zaštite železničke infrastrukture koje su od posebnog značaja za bezbedno odvijanje i funkcionisanje železničkog saobraćaja i mera zaštite od odronjavanja, bujica i drugih elementarnih nepogoda, kao i mera za obezbeđenje železničkog saobraćaja u zimskom periodu;

13) da li se pravilno sprovode mere bezbednosti propisane ovim zakonom kojim se uređuje bezbednost u železničkom saobraćaju.

Član 117.

U vršenju inspekcijskog nadzora inspektor je ovlašćen da:

1) zabrani, odnosno obustavi izvršenje radova koji se izvode protivno zakonu i drugim propisima, tehničkim normativima i standardima prilikom izvođenja radova i upotrebe materijala pri izgradnji, obnovi, unapređenju i održavanju železničke infrastrukture, protivno uslovima bezbednog odvijanja železničkog saobraćaja na železničkoj infrastrukturi ili protivno propisanim merama za zaštitu železničke infrastrukture, kao i pri održavanju železničkih voznih sredstava;

2) naredi privremeno isključenje iz saobraćaja železničkih voznih sredstava i železničke infrastrukture koji ne odgovaraju propisanim tehničkim i drugim uslovima, ako postoji opasnost da bi se njihovom upotrebom, odnosno daljim korišćenjem u saobraćaju ugrozila bezbednost železničkog saobraćaja;

3) naredi otklanjanje nedostataka na železničkoj infrastrukturi i železničkim voznim sredstava kojima se ugrožava ili može biti ugrožena bezbednost železničkog saobraćaja i po potrebi odredi način i mere za otklanjanje utvrđenih nedostataka;

4) naredi da se u upravljanju i regulisanju železničkog saobraćaja otklone nepravilnosti kojima se ugrožava ili može biti ugroženo bezbedno odvijanje železničkog saobraćaja i po potrebi odredi način i mere za otklanjanje nepravilnosti u upravljanju i regulisanju železničkog saobraćaja;

5) naredi da se privremeno obustave radovi koji se izvode na železničkom području ili u neposrednoj blizini železničke infrastrukture, ako postoji opasnost da se tim radovima ugrozi bezbedno odvijanje železničkog saobraćaja;

6) zabrani upravljanje železničkom infrastrukturom ako nisu ispunjeni uslovi propisani ovim zakonom;

7) zabrani obavljanje prevoza ako nisu ispunjeni uslovi za prevoz putnika, lica i robe u železničkom saobraćaju;

8) naredi izgradnju kolovoznog zastora na zemljanom putu koji se ukršta sa železničkom infrastrukturom u istom nivou, u zoni putnog prelaza;

9) naredi otklanjanje nedostataka koji se odnose na održavanje železničke infrastrukture, odnosno železničkih voznih sredstava i organizovanje i regulisanje železničkog saobraćaja i po potrebi odredi način i mere za otklanjanje utvrđenih nedostataka;

10) zabrani prevoz putnika, lica i robe koji se obavlja protivno odredbama ovog zakona;

11) zabrani izvršenje naređenja koja su protivna odredbama ovog zakona, drugih propisa i opštih akata kojima se uređuje bezbednost i interoperabilnost u železničkom saobraćaju;

12) zabrani obavljanje poslova i zadataka voznom, odnosno staničnom osoblju, koje ne ispunjava propisane uslove u pogledu stručne spreme i obučenosti ili psihičke i fizičke sposobnosti za vršenje svojih poslova i zadataka, odnosno licu koje nema propisanu dozvolu za upravljanje vučnim vozilom ili dodatno uverenje, odnosno licu koje nema propisanu dozvolu za regulisanje železničkog saobraćaja na železničkoj infrastrukturi;

13) zabrani voznom, odnosno staničnom osoblju obavljanje poslova i zadataka, ako ustanovi da postoji opasnost da će daljim vršenjem i regulisanjem železničkog saobraćaja ugroziti bezbednost železničkog saobraćaja (zamor, alkohol, rad duži od propisanog i sl.);

14) privremeno udalji ili zahteva udaljenje železničkog radnika ili odgovornog lica sa poslova i zadataka, ako ustanovi da su ugrozili ili mogu da ugroze bezbednost železničkog saobraćaja (zamor, alkohol, rad duži od propisanog i sl.);

15) privremeno udalji železničkog radnika u slučajevima propisanim ovim zakonom kojim se uređuje bezbednost u železničkom saobraćaju.

O utvrđenim nepravilnostima i naloženim merama inspektor izveštava Direkciju i može predložiti oduzimanje sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom, odnosno industrijskom železnicom, licence za prevoz i sertifikata o bezbednosti za prevoz.

Član 118.

Inspektor, u vršenju inspekcijuskog nadzora nosi službeno odelo i službenu legitimaciju.

Ministar propisuje izgled i korišćenje službenog odela inspektora.

Član 119.

Privredno društvo, drugo pravno lice, preduzetnik ili fizičko lice nad kojim se vrši inspekcijuski nadzor, dužan je da inspektoru omogući neometano vršenje inspekcijuskog nadzora i da bez odlaganja omogući uvid u zahtevanu dokumentaciju i podatke, kao i nesmetan pristup objektima, sredstvima ili osoblju.

Lica iz stava 1. ovog člana dužna su da izvrše naložene inspekcijske mere.

Član 120.

Ako je inspektor, prilikom vršenja inspekcijuskog nadzora, izdao usmeno naređenje ili izrekao usmenu zabranu, rešenje o tom naređenju ili zabrani dostaviće u roku od tri dana od dana izdavanja usmenog naređenja, odnosno izricanja usmene

zabrane, upravljaču infrastrukture, železničkom prevozniku, privrednom društvu, drugom pravnom licu ili preduzetniku i fizičkom licu na koje se to rešenje odnosi.

Član 121.

Privredna društva ili druga pravna lica u oblasti železničkog saobraćaja dužna su da dostavljaju inspektorima izveštaje o izvršenom unutrašnjem nadzoru železničkog saobraćaja, a naročito: o stanju železničkih pruga i železničkih vozila; o svakoj ozbiljnoj nesreći; o radovima koji se izvode na pruzi ili u blizini železničkih pruga, postrojenja ili objekata na pruzi i o drugim podacima i preduzetim merama koji su od značaja za bezbednost železničkog saobraćaja.

Član 122.

Protiv rešenja inspektora može se izjaviti žalba ministru u roku od 15 dana od dana dostave pisanog rešenja.

Žalba odlaže izvršenje rešenja.

Izuzetno od odredaba stava 2. ovog člana, žalba ne odlaže izvršenje rešenja kada je neophodno preduzimanje hitnih mera radi sprečavanja ili otklanjanja opasnosti po život ili zdravlje ljudi, imovinu, prava i interese zaposlenih i radno angažovanih lica, privredu, životnu sredinu, biljni ili životinjski svet, javne prihode, nesmetan rad organa i organizacija, komunalni red ili bezbednost, što se posebno obrazlaže u rešenju.

XIX. KAZNE NE ODREDBE

Član 123.

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

- 1) ne uspostavi sistem za upravljanje bezbednošću u skladu sa članom 14. ovog zakona;
- 2) ne omogući Direkciji nadzor nad sistemima za upravljanje bezbednošću železničkog prevoznika i upravljača u skladu sa članom 15. ovog zakona;
- 3) obavlja prevoz, a ne poseduje sertifikat o bezbednosti za prevoz (član 16. stav 1);
- 4) obavlja prevoz na industrijskoj železnici, a ne poseduje sertifikat o bezbednosti industrijske železnice za prevoz (član 17. stav 1);
- 5) ne obavesti Direkciju o svim većim promenama u uslovima odgovarajućeg dela sertifikata o bezbednosti za prevoz, kao i o uvođenju nove kategorije osoblja ili nove vrste vozila u skladu sa članom 18. stav 7. ovog zakona;
- 6) pruža železničke transportne usluge u Republici Srbiji, a ne poseduje dodatni sertifikat o bezbednosti za prevoz – deo B (član 19. stav 2);
- 7) upravlja železničkom infrastrukturom, a ne poseduje sertifikat o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom (član 21. stav 1);
- 8) upravlja industrijskom železnicom, a ne poseduje sertifikat o bezbednosti za upravljanje infrastrukturom industrijske železnice (član 22. stav 1);
- 9) ne ažurira sertifikat o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom u skladu sa članom 23. stav 5. ovog zakona;
- 10) službena mesta ne ispunjavaju uslove iz člana 27. ovog zakona;

11) ne održava gornji i donji stroj železničkih pruga javne železničke infrastrukture u stanju koje osigurava bezbedan i uredan železnički saobraćaj (član 28. stav 1);

12) vrši održavanje gornjeg i donjeg stroja železničkih pruga, a ne poseduje sertifikat o ispunjenosti uslova u skladu sa članom 28. stav 4. ovog zakona;

13) se železnička pruga, pruga industrijske železnice ili industrijski kolosek ne odvaja u skladu sa članom 29. ovog zakona;

14) ne primeni mere bezbednosti iz člana 30. ovog zakona;

15) ne definiše i primeni mere bezbednosti na elektrificiranim prugama iz člana 32. ovog zakona;

16) ne održava podsistem energija u stanju koje osigurava bezbedan i uredan železnički saobraćaj (član 33. stav 1);

17) vrši održavanje podsistema energija, a ne poseduje sertifikat o ispunjenosti uslova iz člana 33. stav 3. ovog zakona;

18) službena mesta iz kojih se vrši upravljanje i regulisanje železničkog saobraćaja nisu opremljena signalno-sigurnosnim uređajima i postrojenjima u skladu sa članom 34. ovog zakona;

19) ne održava signalno-sigurnosne uređaje u stanju koje osigurava bezbedan i uredan železnički saobraćaj (član 35. stav 1);

20) vrši održavanje signalno-sigurnosnih uređaja, a ne poseduje sertifikat o ispunjenosti uslova iz člana 35. stav 5. ovog zakona;

21) se signali, signalne oznake i oznake na pruzi ne daju, postavljaju i održavaju tako da ih železnički radnici i druga lica na koja se odnose mogu na vreme i lako uočiti danju, noću i pri smanjenoj vidljivosti (član 36. stav 3);

22) železničke pruge za brzinu kretanja voza od 100 do 160 km/h nisu opremljene pružnim uređajima preko kojih se uspostavlja radio-veza između osoblja vučnog vozila i osoblja dispečerskog centra (član 37. stav 2);

23) ne održava železničku telekomunikacionu mrežu u stanju koje osigurava bezbedan i uredan železnički saobraćaj (član 38. stav 1);

24) vrši održavanje železničke telekomunikacione mreže, a ne poseduje sertifikat o ispunjenosti uslova iz člana 38. stav 5. ovog zakona;

25) postupi suprotno članu 42. st. 1. i 6. ovog zakona;

26) nepravilno sastavi voz ili ne proveriti tehničku ispravnost vozila u njegovom sastavu (član 42. stav 2);

27) brzina voza nije u skladu sa članom 43. ovog zakona;

28) ne vodi evidencije iz člana 46. st. 1. i 3. ovog zakona;

29) vozila kojima se obavlja prevoz ne ispunjavaju tehničke uslove iz člana 48. ovog zakona;

30) železnička vozila kojima se obavlja prevoz nisu opremljena kočnim uređajima u skladu sa članom 49. ovog zakona;

31) uređaji koji se ugrađuju na vozila ne odgovaraju tehničkoj dokumentaciji za odobreni tip vozila (član 50);

32) vučna vozila kojima se obavlja prevoz nisu u skladu sa članom 51. ovog zakona;

- 33) putnička kola kojima se obavlja prevoz nisu u skladu sa članom 52. ovog zakona;
- 34) postupi suprotno članu 53. st. 4. i 5. ovog zakona;
- 35) je zaduženo za održavanje teretnih kola, a nije sertifikovano u skladu sa propisom koji donosi OTIF (član 54. stav 1);
- 36) se vozila kojima se obavlja prevoz ne održavaju u stanju koje osigurava bezbedan železnički saobraćaj (član 55. stav 1);
- 37) obavlja delatnost održavanja vozila, a ne poseduje sertifikat o ispunjenosti uslova iz člana 56. stav 2. ovog zakona;
- 38) obavlja tehnički pregled vozila, a ne poseduje sertifikat o ispunjenosti uslova iz člana 57. stav 3;
- 39) železnički radnici nemaju položen stručni ispit (član 59. stav 1);
- 40) železnički radnici nisu stručno osposobljeni za poslove koje obavljaju u železničkom saobraćaju (član 60. stav 2);
- 41) stručno osposobljava železničke radnike, a ne poseduje sertifikat o ispunjenosti uslova iz člana 61. stav 5. ovog zakona;
- 42) dozvoli obavljanje poslova železničkom radniku koji pri proveru znanja nije pokazao zadovoljavajuću stručnu osposobljenost ili čija stručna osposobljenost za te poslove nije proverena (član 63. stav 5);
- 43) vučnim vozilom upravlja lice bez dozvole za upravljanje vučnim vozilom (član 66. stav 1);
- 44) umnožava dozvole za upravljanje vučnim vozilom (član 66. stav 12);
- 45) vučnim vozilom upravlja lice koje ne poseduje dodatno uverenje da upravlja vučnim vozilom (član 68. stav 2);
- 46) regulisanje železničkog saobraćaja obavlja lice bez dozvole za regulisanje železničkog saobraćaja (član 74. stav 1);
- 47) ne zabrani železničkom radniku obavljanje poslova ako se na zdravstvenom pregledu utvrdi da ne ispunjava propisane zdravstvene uslove za te poslove ili ako se nije podvrgao zdravstvenom pregledu na koji je upućen (član 80. stav 2);
- 48) ne zabrani železničkom radniku obavljanje poslova ako je u tolikoj meri umoran ili bolestan, ili je u takvom psihičkom stanju da je nesposoban da vrši poslove (član 81. stav 1);
- 49) smena staničnog osoblja traje duže od vremena iz člana 84. ovog zakona;
- 50) dnevni odmor staničnog osoblja između dve uzastopne smene traje manje od 12 časova (član 85);
- 51) smena voznog osoblja traje više od vremena iz čl. 86. i 87. ovog zakona;
- 52) dnevni odmor voznog osoblja traje manje od vremena iz člana 88. st. 1. i 2. ovog zakona;
- 53) dozvoli staničnom ili voznom osoblju da obavlja poslove suprotno čl. 83–88. ovog zakona (član 89. stav 2);
- 54) ne obezbedi uslove u vezi radnog vremena voznog osoblja koje učestvuje u interoperabilnom prekograničnom saobraćaju iz člana 91. stav 3. ovog zakona;

- 55) ne organizuje unutrašnji nadzor u skladu sa članom 92. ovog zakona;
- 56) pri istrazi nesreća i nezgoda ne izvrši neku od obaveza iz člana 94. ovog zakona;
- 57) ne spasava lica i ne pomaže povređenim pri nesrećama (član 95. stav 1);
- 58) bez odlaganja po saznanju o nesreći ne obavesti najbližu zdravstvenu ustanovu, policiju, upravljača i železničkog prevoznika čija vozila su učestvovala u nesreći ili ne saraduje u spasavanju povređenih bez odlaganja po uspostavljanju uslova sopstvene bezbednosti tokom spasavanja (član 95. stav 2);
- 59) na železničkoj pruzi, ispred putnog prelaza, nisu postavljeni propisani signalni znakovi za obaveštenje voznog osoblja o približavanju voza putnom prelazu (član 96. stav 4);
- 60) postupi suprotno članu 97. ovog zakona;
- 61) postupi suprotno članu 100. st. 1, 2, 3. i 5. ovog zakona ili ne zaključi ugovor iz stava 7. ovog člana;
- 62) železnički saobraćaj na industrijskim železnicama ne vrši na način i pod uslovima utvrđenim ovim zakonom (član 101);
- 63) ne održava gornji i donji stroj industrijske železnice u stanju koje osigurava bezbedan i uredan železnički saobraćaj iz člana 104. stav 1. tačka 1), a u vezi sa članom 28. ovog zakona;
- 64) ne održava industrijski kolosek (član 107. stav 1);
- 65) koristi vučno vozilo na industrijskom koloseku, a ne poseduje dozvolu za korišćenje (član 108. stav 1).

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

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

Novčanom kaznom od 30.000 do 150.000 dinara kazniće se fizičko lice tj. zaposleni za prekršaj iz stava 1. tač. 25), 26), 42), 43), 47), 58), 59) ovog člana i člana 100. stav 1. ovog zakona.

Član 124.

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

- 1) ne dostavi Direkciji godišnji izveštaj o bezbednosti za prethodnu kalendarsku godinu ili taj izveštaj ne sadrži elemente u skladu sa članom 6. st. 3. i 4. ovog zakona;
- 2) u godišnjem izveštaju iz člana 6. stav 3. ovog zakona ne opišu i svoja iskustva u vezi primene zajedničke bezbednosne metode za procenu i ocenu rizika (član 7. stav 4);
- 3) ne sprovodi ZBM za procenu i ocenu rizika (član 8. stav 3);
- 4) ne primenjuje ZBM za praćenje efikasnosti upravljanja bezbednošću u toku eksploatacije i održavanja železničkog sistema (član 11);
- 5) ne donese akt iz člana 35. stav 3. ovog zakona;
- 6) ne donese akt iz člana 38. stav 3. ovog zakona;

7) ne donese poslovni red stanice u skladu sa članom 41. stav 1. ovog zakona;

8) ne dostavi upravljaju podatkne iz člana 41. stav 2. ovog zakona;

9) opremanje i osvetljavanje voza nije u skladu sa članom 45. ovog zakona;

10) koristi vozilo, a nije određeno lice za njegovo održavanje (član 53. stav 1);

11) se u upravljačnici vučnog vozila ne nalazi mašinovođa koji ima dodatno uverenje za određeni deo železničke infrastrukture ili upravljač nije unapred obavešten o tome (član 68. stav 5);

12) bez odlaganja ne ažurira dodatno uverenje kad se nosilac stručno osposobi za upravljanje drugim tipovima vučnih vozila, odnosno za drugu železničku infrastrukturu (član 68. stav 12);

13) bez odlaganja ne obavesti Direkciju o svim suspendovanim ili oduzetim dodatnim uverenjima (član 69. stav 4);

14) ne preduzme mere naložene od strane Direkcije ili o tome ne obavesti tu direkciju u skladu sa članom 69. stav 5. ovog zakona;

15) postupi suprotno članu 70. stav 3. ovog zakona;

16) mašinovođi ne da pravo pristupa njegovim podacima iz registra poslodavca ili mu, na njegov zahtev, ne dostavi te podatke (član 70. stav 4);

17) ne izda overenu kopiju dodatnog uverenja ili ne vrati sva dokumenta o njegovoj obuci, kvalifikacijama, iskustvu i stručnim sposobnostima (član 71. stav 4);

18) ne vodi evidenciju o izdatim dozvolama za regulisanje železničkog saobraćaja (član 74. stav 6);

19) železničkog radnika ne upute na redovni zdravstveni pregled pre isteka roka propisanog za obavljanje tog pregleda (član 77. stav 2);

20) ne uputi železničkog radnika na vanredni zdravstveni pregled (član 78. stav 1);

21) ne organizuje proveru psihičke i fizičke sposobnosti železničkih radnika na način iz člana 81. stav 5. ovog zakona;

22) u obrtnim jedinicama ne obezbedi prostorije za odmor voznog osoblja (član 88. stav 4);

23) ne donese akt iz člana 90. ovog zakona;

24) njegovo drumsko vozilo prelazi preko železničke pruge suprotno članu 96. stav 1. ovog zakona;

25) ne izvrši istraživanje nesreća i nezgoda nastalih na industrijskom koloseku (član 109. stav 1).

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

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

Novčanom kaznom od 20.000 do 80.000 dinara kazniće se fizičko lice za prelazak preko železničke pruge suprotno članu 96. st. 1. i 2. ovog zakona.

Član 125.

Novčanom kaznom od 20.000 do 150.000 dinara kazniće se fizičko lice ako:

1) se železnički radnici i druga lica na koje se signalni znaci odnose ne pridržavaju naređenja, ograničenja, zabrana i upozorenja datih pomoću signalnih znakova (član 36. stav 2);

2) se ne podvrgne redovnoj i vanrednoj proveri stručne osposobljenosti u skladu sa članom 63. st. 3. i 4. ovog zakona;

3) ne podnese zahtev Direkciji za ažuriranje dozvole u slučaju promene bilo kog podatka koji je sadržan u dozvoli (član 66. stav 10);

4) lice koje upravlja vučnim vozilom, u toku upravljanja tim vozilom, kod sebe nema dozvolu ili je ne pokaže na zahtev ovlašćenog lica Direkcije, lica za vršenje unutrašnjeg nadzora kod železničkog prevoznika, glavnog istražitelja i inspektora (član 66. stav 14);

5) lice koje upravlja vučnim vozilom, u toku upravljanja tim vozilom, kod sebe nema dodatno uverenje ili ga ne pokaže na zahtev ovlašćenog lica Direkcije, lica za vršenje unutrašnjeg nadzora kod železničkog prevoznika, glavnog istražitelja i inspektora (član 68. stav 13);

6) bez odlaganja ne obavesti Direkciju o prestanku radnog odnosa mašinovođe (član 71. stav 1);

7) lice koje reguliše železnički saobraćaj, u toku obavljanja tih poslova, kod sebe nema dozvolu za regulisanje železničkog saobraćaja ili je ne pokaže na zahtev ovlašćenog lica Direkcije, lica za vršenje unutrašnjeg nadzora kod železničkog prevoznika, glavnog istražitelja i inspektora (član 74. stav 4);

8) ako se ne podvrgne zdravstvenom pregledu na koji je upućen (član 76. stav 2);

9) železnički radnik postupi suprotno članu 81. st. 2. i 3. ovog zakona;

10) se ne podvrgne ispitivanju, odnosno zdravstvenom pregledu na koji je upućen (član 82. stav 2);

11) započne obavljanje poslova ili nastavi obavljanje poslova suprotno odredbama čl. 83-88. ovog zakona (član 89. stav 1);

12) ne nose službeno odelo i službene oznake u skladu sa članom 93. ovog zakona;

13) se ne pridržava propisanog unutrašnjeg reda u železničkom saobraćaju (član 98. stav 1);

14) postupi suprotno članu 98. st. 3 - 5. ovog zakona;

15) postupi suprotno članu 99. st. 2, 4. i 5. ovog zakona.

XX. PRELAZNE I ZAVRŠNE ODREDBE**Primena ovog zakona na železničke pruge koje su izgrađene do dana stupanja na snagu ovog zakona****Član 126.**

Na železničku infrastrukturu koja je izgrađena do dana stupanja na snagu ovog zakona ne primenjuju se odredbe člana 26, čl. 31, 34. i 37. ovog zakona, osim ako se ta železnička infrastruktura obnavlja ili unapređuje.

Isprave izdate pre stupanja na snagu ovog zakona**Član 127.**

Sve isprave predviđene ovim zakonom, izdate pre stupanja na snagu ovog zakona, ostaju na snazi do isteka roka naznačenom u njima.

Podzakonski propisi**Član 128.**

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

Do donošenja propisa iz stava 1. ovog člana primenjivaće se propisi doneti na osnovu Zakona o bezbednosti i interoperabilnosti železnice („Službeni glasnik RS”, br. 104/13, 66/15-dr. zakon, 92/15 i 113/17-dr. zakon), kao i sledeći propisi osim odredaba tih propisa koji su u suprotnosti sa odredbama ovog zakona:

- 1) Signalni pravilnik („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, br. 5/96 i 1/97);
- 2) Saobraćajni pravilnik („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, br. 3/94, 4/94, 5/94, 4/96 i 6/03);
- 3) Pravilnik o standardizaciji na JŽ („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 14/89);
- 4) Pravilnik o kočnicama železničkih vozila („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, br. 2/88 i 1/95);
- 5) Pravilnik o stručnoj spremi radnika koji neposredno učestvuju u vršenju železničkog saobraćaja („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, br. 10/86, 2/87 i 6/90);
- 6) Pravilnik o načinu osposobljavanja železničkih radnika za pružanje prve pomoći („Službeni list SRJ”, broj 3/00);
- 7) Pravilnik o postupku za proveravanje psihičke i fizičke sposobnosti železničkih radnika pre njihovog stupanja na rad i u toku rada („Službeni list SRJ”, broj 3/00);
- 8) Saobraćajno uputstvo („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, br. 6/80, 3/82, 6/83, 2/84, 4/88, 8/88, 9/90, 2/91, 2/94 i 2/01);
- 9) Uputstvo o manevrisanju („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, br. 3/80, 6/83, 3/87, 4/88, 6/91 i 2/94);
- 10) Uputstvo za označavanje vozova na prugama JŽ („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, br. 12/94 i 2/95);
- 11) Uputstvo o obrascima saobraćajne službe i načinu njihovog vođenja („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, br. 9/84, 4/88, 6/91 i 2/94);
- 12) Uputstvo o privremenom regulisanju saobraćaja vozova na dvokolosečnim prugama za vreme kapitalnog remonta jednog koloseka („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 9/83);
- 13) Uputstvo o kočenju vozova („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, br. 4/98 i 5/98);
- 14) Uputstvo o kočenju vozova JŽ koji u svom sastavu imaju teretna kola – SŽD („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, br. 5/89 i 7/90);
- 15) Uputstvo za primenu signala za električnu vuču („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, br. 8-9/87 i 8/89);

16) Uputstvo o upravljanju vučnim vozilima u jednoposedu („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, br. 7/94 i 9/94);

17) Uputstvo o saobraćaju vučnih vozila koja nisu opremljena autostop-uređajima na prugama opremljenim pružnim delom autostop-uređaja („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, br. 6/82 i 8/82).

Prestanak važenja propisa

Član 129.

Danom stupanja na snagu ovog zakona prestaje da važi Pravilnik o stepenu i vrsti stručne spreme nastavnika za izvođenje nastave od I do V stepena stručne spreme u železničkim vaspitno-obrazovnim organizacijama („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 5/84).

Započeti postupci

Član 130.

Postupci koji do dana stupanja na snagu ovog zakona nisu okončani, okončaće se po odredbama propisa koji je bio na snazi do dana stupanja na snagu ovog zakona.

Član 131.

Direkcija je dužna da svoju unutrašnju organizaciju uskladi sa odredbama ovog zakona u roku od tri meseca od dana stupanja na snagu ovog zakona.

Prestanak važenja zakona

Član 132.

Danom stupanja na snagu ovog zakona prestaje da važi Zakon o bezbednosti i interoperabilnosti železnice („Službeni glasnik RS”, br. 104/13, 66/15-dr. zakon, 92/15 i 113/17-dr. zakon), osim odredbe člana 78. stav 1. tačka 5) podtačka (1), koja prestaje da važi po isteku tri godine od dana stupanja na snagu ovog zakona.

Stupanje na snagu ovog zakona

Član 133.

Ovaj zakon stupa na snagu osmog dana od dana objavljivanja u „Službenom glasniku Republike Srbije”, osim odredaba člana 6. stav 8, člana 12, člana 13. st. 2–8, člana 20. st. 5. i 6, člana 24. stav 3. koje se primenjuju od dana pristupanja Republike Srbije Evropskoj uniji.