

ЗАКОН О БЕЗБЕДНОСТИ У ЖЕЛЕЗНИЧКОМ САОБРАЋАЈУ

I. УВОДНЕ ОДРЕДБЕ

Предмет закона

Члан 1.

Овим законом уређују се услови за безбедно и несметано одвијање железничког саобраћаја у Републици Србији.

Безбедност железнице, у смислу овог закона, обухвата услове које испуњава железнички систем и железнички радници, као и друге услове од значаја за остваривање безбедног и несметаног одвијања железничког саобраћаја.

Одредбе овог закона не примењују се на метрое, трамваје и возила лаке железнице и инфраструктуру коју искључиво користе та возила.

Одредбе овог закона које се односе на техничке услове, које морају да испуне инфраструктура и возила, не примењују се на туристичко-музејске железнице и на музејска возила која саобраћају на јавној железничкој инфраструктури.

Значење појединих израза

Члан 2.

Поједини изрази употребљени у овом закону имају следеће значење:

1) **аутостоп уређај** је уређај за аутоматско заустављање воза при проласку поред сигнала који показује да је даља вожња забрањена и при проласку поред сигнала који показује да се даља вожња настави смањеном брзином у случају непрописног поступања машиновође;

2) **уређај за контролу будности (будник)** је уређај који служи за аутоматско заустављање воза у случају небудности или неспособности железничког радника који управља вучним возилом;

3) **велика штета** је штета код несреће коју Центар за истраживање несрећа процени у износу од најмање два милиона евра;

4) **воз** је прописно састављен и заквачен низ вучених возила са једним или више вучних возила или само вучно возило или више заквачених вучних возила прописно сигнализан, са припадајућим возним особљем, који саобраћа по прописаним правилима;

5) **возно особље** је особље вучног возила и возопратно особље;

6) **возопратно особље** је заједнички назив за возовођу, кондуктера и возног маневриста;

7) **врста пословања** подразумева превоз путника, укључујући или искључујући услуге превоза великим брзинама, превоз робе, укључујући или искључујући услуге превоза опасних материја и само услуге маневрисања;

8) **вучено возило** је железничко возило без сопственог погона намењено за превоз лица (путничка кола), за превоз робе (теретна кола) или за посебне намене (превоз опреме за отклањање последица несрећа и незгода, одржавање инфраструктуре и сл.);

9) **вучно возило** је железничко возило са сопственим погоном;

10) **вучно возило за посебне намене** је железничко возило са сопственим погоном и може бити: моторно пружно возило, локотрактор, моторно возило за испитивање, одржавање или контролу железничких пруга и др.;

11) **главни истражитељ** је лице које је одговорно за организацију, спровођење и контролу истраге;

12) **додатно уверење** је исправа на основу које железнички радник стиче право да управља одређеним врстама вучних возила на одређеној железничкој инфраструктури;

13) **дозвола за коришћење** је исправа којом се дозвољава пуштање у рад подсистема;

14) **дозвола за регулисање железничког саобраћаја** је исправа на основу које железнички радник стиче право да регулише железнички саобраћај;

15) **дозвола за тип возила** је исправа којом се потврђује да је тип железничког возила усаглашен са прописаним техничким спецификацијама или националним прописима;

16) **дозвола за управљање вучним возилом** је исправа на основу које железнички радник стиче право да управља вучним возилом;

17) **дозвољена маса по дужном метру** је прописана дозвољена маса по дужном метру која се не може прекорачити;

18) **дозвољена маса по осовини** је прописана дозвољена маса по осовини која се не може прекорачити;

19) **домицилна јединица** је организациони део железничког превозника коме возно особље припада;

20) **досије о одржавању** је документација коју за свако возило води лице задужено за одржавање и која садржи општу техничку документацију, документацију за одржавање и податке о коришћењу железничког возила и радовима на његовој контроли и одржавању;

21) **железничка мрежа** је скуп железничких пруга, станица, терминала и свих стабилних железничких постројења потребних за осигурање безбедног и непрекидног функционисања железничког система;

22) **железнички превозник** је привредно друштво или друго правно лице које је регистровано за претежну делатност пружања услуга железничког превоза робе и/или путника и коме је издата лиценца и сертификат, уз обавезу да обезбеди вучу, или које обезбеђује само вучу. Железничким превозником сматра се и привредно друштво или друго правно лице које обавља железнички превоз за сопствене потребе и коме је издата лиценца за превоз за сопствене потребе и сертификат;

23) **железнички радник** је лице које непосредно учествује у обављању послова у вези са железничким саобраћајем;

24) **железнички систем** је целина коју чине железничка мрежа и железничка возила;

25) **железничко возило** је возило са или без сопственог погона које се креће на сопственим точковима по железничким колосецима и које се састоји од једног или више структурних и функционалних подсистема;

26) **железничко службено место** (у даљем тексту: службено место) је место на железничкој инфраструктури намењено за извршење задатака организације и вршења железничког саобраћаја;

27) **заједничке безбедносне методе** су методе којима се прописује начин оцене нивоа безбедности, утврђивања остварености циљева безбедности и утврђивања усаглашености са другим захтевима који се односе на безбедност железничког саобраћаја;

28) **заједнички безбедносни циљеви** су минимални нивои безбедности које треба да постигне систем као целина и, када је то изводљиво, различити делови железничког система (као што су конвенционални железнички систем, железнички систем великих брзина, дугачки железнички тунели или пруге које се употребљавају искључиво за превоз робе);

29) **избегнута несрећа** је догађај у железничком саобраћају у којем није било повређивања лица и/или настанка материјалне штете, али је потенцијално постојала могућност за то;

30) **ималац железничког возила** је физичко или правно лице власник или корисник железничког возила који користи то возило као превозно средство и који је уписан у Национални регистар железничких возила;

31) **истоварилац** је привредно друштво које с кола истоварује контејнере, контејнере за расути терет, вишеделне контејнере за гас, контејнере цистерне или преносиве цистерне или било које привредно друштво које из или са кола или контејнера истоварује паковану робу, мале контејнере или преносиве цистерне или било које предузеће које истоварује робу из цистерне (кола цистерне, цистерне које се могу скинути, преносиве цистерне или контејнера цистерне) или из ремонтних кола или вишеделног контејнера за гас или из кола, великог или малог контејнера за расути терет;

32) **истрага** означава процес који обухвата прикупљање и анализу информација, утврђивање узрока, извођење закључака, утврђивање последица и одговорности, као и давање безбедносних препорука у циљу превенције несрећа и незгода, када је то потребно;

33) **квар** је техничка неисправност уређаја која доводи до престанка рада уређаја или појединог његовог дела;

34) **лице задужено за одржавање** је правно лице задужено за одржавање железничких возила, уписано као такво у Национални регистар железничких возила;

35) **локомотива** је вучно возило које у зависности од врсте погона може бити електрична, дизел или парна локомотива;

36) **максимална брзина воза** је највећа брзина којом воз може саобраћати на железничкој прузи или делу железничке пруге, наведена у реду вожње или прописана на други начин и која се не сме прекорачити;

37) **маса по дужном метру** је маса празног или товареног железничког возила подељена дужином возила у метрима, мереном између чеоних површина одбојника или између крајњих делова квачила за возила без одбојника;

38) **маса по осовини** је маса празног или товареног железничког возила подељена бројем осовина тог возила;

39) **моторни возови** су електромоторна кола, електромоторне гарнитуре, дизелмоторна кола и дизелмоторне гарнитуре намењени за превоз путника на железничким пругама;

40) **машиновођа** је лице способно и овлашћено да управља вучним возилима, самосталано, одговорно и на безбедан начин;

41) **највећа допуштена брзина** је прописана највећа брзина на прузи или деловима железничке пруге, с обзиром на топографске карактеристике трасе пруге, техничко стање железничке пруге и железничких возила или друге услове;

42) **наручилац** је лице које наручује пројектовање, изградњу, обнову или унапређење подсистема;

43) **национални прописи** су сви прописи донети у Републици Србији, без обзира који орган их је донео, који садрже захтеве у вези са безбедношћу железнице и/или техничке захтеве који се примењују на железничке превознике, управљаче инфраструктуре или трећа лица;

44) **незгода** је догађај, осим несреће и озбиљне несреће, који је повезан са саобраћајем возова или маневарског састава и негативно утиче на безбедност саобраћаја;

45) **несрећа** је нежељен или непланиран изненадан догађај или специфичан низ таквих догађаја који има штетне последице (судари, исклизнућа, несреће на путном прелазу у истом нивоу, несреће са учешћем лица изазване железничким возилима у покрету, пожари и остале несреће);

46) **обим пословања** је обим изражен бројем путника и/или количином робе и процењеном величином железничког превозника у погледу броја запослених (нпр. микро, мало, средње или велико привредно друштво);

47) **обртна јединица** је службено место у коме возно особље прекида рад до почетка следеће смене;

48) **озбиљна несрећа** је судар возова или исклизнуће воза који има за последицу смрт најмање једног лица или тешке повреде пет или више лица, или наношење велике штете железничким возилима, железничкој инфраструктури или животној средини, као и друга слична несрећа која има очигледан утицај на безбедност на железници или на управљање безбедношћу;

49) **Општи уговор о коришћењу теретних кола** је уговор којим се регулишу услови примопредаје теретних кола како би их железнички превозници користили као превозно средство у унутрашњем и међународном железничком саобраћају;

50) **особље вучног возила** је заједнички назив за машиновођу, помоћника машиновође и возача вучног возила за посебне намене;

51) **подручје делатности** означава железничку мрежу или железничке мреже у једној или више држава на којима железнички превозник намерава да обавља своју делатност;

52) **подсистеми** су структурни или функционални делови железничког система;

53) **пословни ред железничке станице** је акт управљача инфраструктуре који утврђује техничке инфраструктурне капацитете у станици, појединачне задатке железничких радника за извршење реда вожње, пријем и предају робе, односно пријем и отпрему путника;

54) **пошиљалац** је привредно друштво, друго правно лице или предузетник које шаље робу у своје име или у име трећег лица;

55) **празнилац** је привредно друштво, друго правно лице или предузетник које истоварује робу из цистерне (укључујући кола цистерну, кола с цистерном која се може скинути, преносиву цистерну или контејнер цистерну), из кола, великог контејнера или малог контејнера за превоз расутог терета, ремонтних кола или вишеделног контејнера за гас;

56) **прикључак индустријског колосека** је део индустријског колосека који се од одвојне скретнице пружа преко пружног појаса;

57) **прималац** је привредно друштво, друго правно лице или предузетник које прима робу у складу са уговором о превозу; ако се превоз обавља без уговора о превозу, свако физичко или правно лице које преузме робу при доласку сматра се примаоцем;

58) **произвођач** је привредно друштво, друго правно лице или предузетник које производи производ у облику чинилаца интероперабилности, елемената подсистема, подсистема или возила или које наручује пројектовање или производњу производа и које тај производ ставља на тржиште под својим именом или заштитним знаком;

59) **пунилац** је привредно друштво, друго правно лице или предузетник које утоварује робу у цистерну (укључујући кола цистерну, кола с цистерном која се може скинути, преносиву цистерну или контејнер цистерну) у кола, у велики контејнер или мали контејнер за превоз расутог терета, у ремонтна кола или у вишеделни контејнер за гас;

60) **региструјући уређај** је уређај за регистровање брзине, пређеног пута и других података у току вожње;

61) **ред вожње воза** је планирани саобраћај воза одређене врсте, састава и поседа, од полазне до упутне станице који се може приказати графички и табеларно;

62) **систем за управљање безбедношћу** обухвата организацију и процедуре које успоставља управљач инфраструктуре или железнички превозник ради безбедног управљања својим активностима;

63) **слободни профил** је ограничени простор у попречном пресеку управном на осу колосека у који не смеју улазити делови постројења, објеката, ознака, сигнала, наслаге материјала и други предмети;

64) **смањена видљивост** је немогућност уочавања сигналних знакова са прописане даљине видљивости за одређене брзине кретања воза;

65) **сметња** је техничка неисправност уређаја која не угрожава његов даљи рад;

66) **Споразум RIC** је споразум о размени и коришћењу путничких кола у међународном саобраћају;

67) **станично особље** је особље које обавља послове на подручју службеног места;

68) **Техничке спецификације интероперабилности (у даљем тексту: ТСИ)** су техничке спецификације са којима подсистем или део подсистема железничког система мора бити усаглашен у циљу испуњења основних захтева и обезбеђивања интероперабилности железничког система;

69) **товарни профил** је ограничени простор у попречном пресеку управном на осу колосека који не може прелазити празно или натоварено железничко возило ниједним својим делом;

70) **уговорни превозник** је привредно друштво, друго правно лице или предузетник које обавља превоз у складу с уговором о превозу;

71) **узроци** су радње, пропусти, догађаји, услови или њихова комбинација, који су довели до несреће или незгоде;

72) **UIC прописи** су прописи које доноси Међународна железничка унија;

73) **управљач инфраструктуре** је привредно друштво или друго правно лице одговорно за грађење, експлоатацију, одржавање и обнову железничке инфраструктуре на мрежи, као и за учешће у њеном развоју у оквиру утврђене опште политике развоја и финансирања инфраструктуре;

74) **утоварилац** је привредно друштво, друго правно лице или предузетник које у или на кола или контејнер утоварује паковану робу, мале контејнере или преносиве цистерне или које на кола утоварује контејнере, контејнере за расути терет, вишеделне контејнере за гас, контејнере цистерне или преносиве цистерне;

75) **центар за истраживање несрећа у саобраћају** је посебна организација основана законом којим се уређује истраживање несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају у чијој надлежности је између осталог и обављање стручних послова који се односе на истраживање озбиљних несрећа, а уколико Центар одлучи и истраживање осталих несрећа и незгода у железничком саобраћају;

76) **чинилац интероперабилности** је свака компонента, група компонената, подсклоп или склоп опреме у целини, као и софтвер, уграђен или намењен уградњи у подсистем, од кога интероперабилност железничког система зависи директно или индиректно; појам чиниоца обухвата опипљиве и неопипљиве делове као што је софтвер.

Изрази употребљени у овом закону, који нису уређени ставом 1. овог члана, имају значење одређено законом којим се уређује железница и законом којим се уређује интероперабилност железнице.

II. ОРГАН НАДЛЕЖАН ЗА РЕГУЛИСАЊЕ БЕЗБЕДНОСТИ У ЖЕЛЕЗНИЧКОМ САОБРАЋАЈУ

Послови органа надлежног за регулисање безбедности у железничком саобраћају

Члан 3.

Дирекција за железнице (у даљем тексту: Дирекција) је орган надлежан за регулисање безбедности у железничком саобраћају.

Дирекција је у погледу организације, правне структуре и одлучивања независна од било ког железничког превозника, управљача инфраструктуре, подносиоца захтева, наручиоца и било ког органа који додељује уговор о јавним услугама.

Начин рада Дирекције

Члан 4.

Дирекција обавља послове из своје надлежности на начин прописан законом којим се уређује железница.

III. УПРАВЉАЊЕ БЕЗБЕДНОШЋУ У ЖЕЛЕЗНИЧКОМ САОБРАЋАЈУ

1. Улога учесника у железничком систему у развоју и побољшању безбедности у железничком саобраћају

Члан 5.

Министарство надлежно за послове саобраћаја (у даљем тексту: Министарство), Дирекција, Центар за истраживање несрећа (у даљем тексту: Центар), управљач инфраструктуре (у даљем тексту: управљач) и железнички превозник, свако у складу са пословима које обавља, обезбеђују:

1) да се безбедност железничког саобраћаја у железничком систему очува, и тамо где је то изводљиво, стално унапређује, при чему приоритет има спречавање несрећа;

2) да се прописи за безбедност примењују транспарентно и недискриминаторски, подстичући развој јединственог железничког система;

3) да се мере за развој и побољшање безбедности железнице базирају на системском приступу.

Управљач и железнички превозник одговорни су за безбедну експлоатацију железничког система и контролу ризика повезаних са њом. Управљач и железнички превозник спроводе потребне мере за контролу ризика, уз међусобну сарадњу, примењују међународне и националне прописе и стандарде и успостављају системе за управљање безбедношћу, у складу са овим законом.

Управљач и железнички превозник одговорни су корисницима, комитентима, запосленима, радно ангажованим лицима, као и трећим лицима за део система којим управљају и његово безбедно функционисање, укључујући у то снабдевање материјалом и уговарање услуга.

Одговорност управљача и железничког превозника из става 3. овог члана не ослобађа од одговорности произвођаче саставних делова и чинилаца интероперабилности појединих подсистема, лица задужена за одржавање, имаоце возила, наручиоце и даваоце других потребних услуга, да су возила, објекти, постројења, опрема, материјал и услуге усклађени са прописаним захтевима и условима за предвиђену употребу, тако да их управљач или железнички превозник могу безбедно користити у железничком систему.

Железнички превозник и управљач:

1) примењују потребне мере за управљање ризицима из члана 7. став 1. тачка 1) овог закона, а према потреби и у међусобној сарадњи и сарадњи с другим учесницима;

2) у својим системима за управљање безбедношћу узимају у обзир ризике повезане с активностима других учесника и трећих лица;

3) према потреби уговорно обавезују друге учеснике из става 6. овог члана који имају могући утицај на безбедан рад железничког система да примењују мере за управљање ризицима;

4) обезбеђују да њихови извођачи примењују мере за управљање ризицима путем примене заједничке безбедносне методе за надзор из члана 7. став 1. тачка 4) овог закона и да је то предвиђено у уговорним аранжманима, који се морају предочити на захтев Дирекције.

Не доводећи у питање одговорност железничког превозника и управљача из става 3. овог члана, лица задужена за одржавање и сви остали учесници који имају потенцијални утицај на безбедан рад железничког система, укључујући произвођаче, даваоце услуга одржавања и других услуга, имаоце железничких возила, наручиоце, уговорне превознике, пошилаоце, примаоце, пуниоце, празниоце, утовариоце, истовариоце:

1) примењују потребне мере за управљање ризицима, према потреби, у сарадњи с другим учесницима;

2) обезбеђују да подсистеми, прибор, опрема и услуге које пружају испуњавају прописане захтеве и услове коришћења како би их железнички превозник и/или управљач могао користити на безбедан начин.

Железнички превозник, управљач и сви учесници из става 6. овог члана који утврде безбедносне ризике повезане са кваровима, неусклађености конструкције или другим недостацима техничке опреме, укључујући оне на опреми структурних подсистема, или су обавештени о њима, у границама својих надлежности:

1) предузимају све потребне корективне мере како би се отклонио утврђени безбедносни ризик;

2) обавештавају о ризицима релевантне укључене стране како би им омогућили предузимање свих даљих корективних мера ради осигурања непрекинуте безбедности железничког система.

У случају размене возила између железничких превозника, сви учесници размењују све информације релевантне за безбедан рад, укључујући, али не ограничавајући се на, стање и историју предметних возила, елементе досијеа о одржавању у сврху следљивости, следљивост утоварних активности и товарне листове.

2. Заједнички показатељи безбедности

Члан 6.

Заједнички показатељи безбедности (у даљем тексту: ЗПБ) су показатељи на основу којих се врши процена нивоа безбедности у железничком саобраћају.

Ради процене остварености заједничких циљева безбедности и омогућавања праћења општег развоја безбедности на железници, Дирекција прикупља информације о ЗПБ путем годишњих извештаја о безбедности управљача и железничког превозника.

Управљач и железнички превозник дужни су да сваке године, најкасније до 31. маја доставе Дирекцији годишњи извештај о безбедности за претходну календарску годину.

Годишњи извештај о безбедности из става 3. овог члана обухвата:

1) информације о остваривању безбедносних циљева и о резултатима безбедносних планова;

2) праћење и анализу ЗПБ, у мери у којој је то релевантно за подносиоца извештаја;

3) резултате интерне контроле безбедности;

4) податке о недостацима и кваровима у одвијању железничког саобраћаја и управљању инфраструктуром који би могли бити релевантни за Дирекцију,

укључујући сажетак информација које су пружиле релевантне укључене стране из члана 5. став 7. тачка 2) овог закона;

5) информације о примени одговарајућих заједничких безбедносних метода.

Дирекција прописује ЗПБ према којима управљач и железнички превозник састављају извештај из става 2. овог члана и заједничке методе за израчунавање економских последица несрећа.

Дирекција објављује годишњи извештај о својим активностима за претходну годину и доставља га министру надлежном за послове саобраћаја (у даљем тексту: министар) најкасније до 30. септембра текуће године.

Извештај из става 6. овог члана садржи податке о:

1) развоју стања безбедности на железници укључујући у то и прикупљене ЗПБ на нивоу Републике Србије;

2) важним променама у законодавству и регулисању безбедности на железници;

3) унапређењу поступка сертификације о безбедности за управљање железничком инфраструктуром и сертификације о безбедности за превоз;

4) резултатима и искуствима везаним за надзор над управљачем и железничким превозником, укључујући и број и резултате спроведених надзора и инспекција;

5) искуствима железничких превозника и управљача у погледу примене релевантних ЗБМ.

Извештај из става 6. овог члана Дирекција доставља и Агенцији Европске уније за железнице (у даљем тексту: Агенција) најкасније до 30. септембра текуће године.

Уколико се после достављања извештаја из става 6. овог члана открију нове чињенице или грешке, Дирекција је дужна да показатеље који се односе на одређену годину допуни или исправи у најкраћем могућем року, а најкасније у следећем годишњем извештају.

Дирекција ближе прописује елементе извештаја из ст. 3. и 6. овог члана.

3. Заједничке безбедносне методе

Члан 7.

Заједничке безбедносне методе (у даљем тексту: ЗБМ) прописују начин процене нивоа безбедности, остварености безбедносних циљева и усаглашености са другим безбедносним захтевима, укључујући где је то потребно и ангажовање независног тела за оцену, путем дефинисања:

1) ЗБМ за процену и оцену ризика и услова које треба да испуни тело за оцену ризика;

2) ЗБМ за оцену усаглашености са захтевима за добијање сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром и сертификата о безбедности за превоз, које обухватају:

(1) поступке за оцену испуњености захтева поднетих од стране управљача, односно железничких превозника, за издавање сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром, односно сертификата о безбедности за превоз,

(2) критеријуме за оцену испуњености захтева за издавање сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром, односно сертификата о безбедности за превоз,

(3) начела за вршење надзора над усклађеношћу са захтевима које мора да испуни систем за управљање безбедношћу, после издавања сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром, односно сертификата о безбедности за превоз;

3) ЗБМ за надзор безбедносног учинка после издавања сертификата о безбедности за превоз или за управљање железничком инфраструктуром;

4) ЗБМ за праћење ефикасности управљања безбедношћу у току експлоатације и одржавања железничког система.

ЗБМ из става 1. тачка 1) овог члана прописује ОТИФ, а ЗБМ из става 1. тач. 2), 3) и 4) овог члана прописује Дирекција.

Сходно усвојеним и ревидираним ЗБМ доносе се потребне измене и допуне националних прописа.

Управљач и железнички превозник дужни су да у годишњем извештају из члана 6. став 3. овог закона опишу и своја искуства у вези примене ЗБМ из става 1. тач. 1) и 4) овог члана.

Дирекција ће у свој годишњи извештај из члана 6. став 6. овог закона укључити и искуства предлагача значајних промена, железничког превозника и управљача, као и сопствена искуства у вези примене ЗБМ из става 1. овог члана.

ЗБМ за процену и оцену ризика

Члан 8.

ЗБМ за процену и оцену ризика примењује се у случају било какве значајне промене у железничком систему која може имати утицаја на безбедност железничког саобраћаја. Ове промене могу бити техничке, експлоатационе или организационе природе. ЗБМ за процену и оцену ризика је саставни део система за управљање безбедношћу управљача и железничког превозника.

Предлагач значајне промене може бити:

1) управљач или железнички превозник, у оквиру мера из члана 5. став 2. овог закона;

2) наручилац или произвођач, када подносе захтев за верификацију подсистема, у складу са законом којим се уређује интероперабилност железнице;

3) подносилац захтева за издавање дозволе за коришћење возила;

4) лице задужено за одржавање.

Предлагач значајне промене спроводи ЗБМ за процену и оцену ризика.

Независну оцену правилне примене ЗБМ за процену и оцену ризика и резултата те примене спроводе:

1) акредитована тела;

2) тела призната од Дирекције:

(1) железнички превозник,

(2) управљач,

(3) лице задужено за одржавање,

(4) друге организације, њихови делови или појединци, који испуњавају услове прописане ЗБМ из члана 7. став 1. тачка 1) овог закона.

Дирекција издаје сертификат о испуњености услова које мора да испуни тело за оцену ризика из става 4. тачка 2) овог члана.

Сертификат из става 5. овог члана издаје се са роком важења не дужим од пет година.

За издавање сертификата из става 5. овог члана плаћа се такса.

Висина таксе из става 7. овог члана утврђује се законом којим се уређују републичке административне таксе.

Дирекција после издавања сертификата из става 5. овог члана врши периодичне провере да ли носилац сертификата и даље испуњава услове из става 4. тачка 2) овог члана.

Ако Дирекција провером из става 9. овог члана утврди да носилац сертификата из става 5. овог члана више не испуњава услове за сертификацију, решењем ограничава или одузима сертификат, наводећи разлоге за своју одлуку.

Решење о одузимању сертификата из става 5. овог члана коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.

Тело за оцену ризика из става 4. тачка 2) овог члана издаје предлагачу значајне промене извештај о оцени безбедности, на основу кога предлагач одлучује о прихватању значајне промене.

Извештаји о оцени безбедности издати у државама чланицама Европске уније или државама уговорницама ОТИФ важе у Републици Србији под следећим условима:

- 1) да је оцена ризика извршена у складу са ЗБМ за процену и оцену ризика;
- 2) да је примену методе из тачке 1) овог става оценило тело за оцену ризика;
- 3) да је значајна промена у железничком систему прихваћена од стране предлагача из става 3. овог члана;
- 4) да ће се део железничког система користити у Републици Србији под истим функционалним, експлоатационим, топографским и климатским условима;
- 5) да су примењени исти критеријуми за прихватање ризика који се примењују у Републици Србији.

Контрола примене ЗБМ за процену и оцену ризика чини саставни део периодичне интерне контроле система за управљање безбедношћу управљача и железничког превозника.

ЗБМ за оцену усаглашености са захтевима за добијање сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром и сертификата о безбедности за превоз

Члан 9.

ЗБМ за оцену усаглашености са захтевима за добијање сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром и сертификата о безбедности за превоз примењује Дирекција у поступку издавања сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром и сертификата о безбедности за превоз.

ЗБМ из става 1. овог члана прописује:

- 1) поступак за оцену захтева за добијање сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром и сертификата о безбедности за превоз;
- 2) критеријуме за оцену испуњености захтева за добијање сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром и сертификата о безбедности за превоз;
- 3) начела за вршење надзора над усклађеношћу са захтевима које мора да испуни систем за управљање безбедношћу, после издавања сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром и сертификата о безбедности за превоз.

ЗБМ за надзор безбедносног учинка после издавања сертификата о безбедности за превоз или сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром

Члан 10.

ЗБМ за надзор безбедносног учинка после издавања сертификата о безбедности за превоз или сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром примењује Дирекција у циљу надзора над применом система за управљање безбедношћу железничког превозника и управљача после издавања сертификата о безбедности за превоз или сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром, као и надзора над применом ЗБМ из члана 11. овог закона од стране железничког превозника, управљача и лица задуженог за одржавање.

ЗБМ из става 1. овог члана прописује:

- 1) поступак и технике надзора;

2) однос између надзора и оцене усаглашености са захтевима за добијање сертификата о безбедности за превоз или сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром;

3) компетенције запослених који обављају надзор;

4) критеријуме за доношење одлука;

5) координацију националних тела за безбедност међусобно и са другим надлежним органима и телима.

ЗБМ за праћење ефикасности управљања безбедношћу у току експлоатације и одржавања железничког система

Члан 11.

ЗБМ за праћење ефикасности управљања безбедношћу у току експлоатације и одржавања железничког система примењују железнички превозник и управљач после добијања сертификата о безбедности за превоз, односно сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром, као и лице задужено за одржавање.

ЗБМ из става 1. овог члана прописује:

1) поступак праћења;

2) размену информација између укључених субјеката;

3) извештавање о примени ЗБМ.

4. Заједнички безбедносни циљеви

Члан 12.

Заједнички безбедносни циљеви (у даљем тексту: ЗБЦ) утврђују најнижи ниво безбедности који морају достићи различити делови железничког система и железнички систем у целини, а који се исказује кроз критеријум прихватљивости ризика за:

1) појединачне ризике везане за путнике, запослене, особље извођача радова, кориснике путних прелаза, као и појединачне ризике везане за присуство неовлашћених лица на објектима инфраструктуре;

2) ризике за друштво.

ЗБЦ које је утврдила Европска комисија садрже временски распоред постепеног спровођења, у случају када је то потребно, узимајући у обзир природу и обим инвестиција потребних за њихово спровођење.

Сходно усвојеним и ревидираним ЗБЦ доносе се потребне измене и допуне националних прописа у складу са временским распоредом њиховог спровођења.

Дирекција пријављује Европској комисији измене и допуне националних прописа донетих у циљу постизања ЗБЦ.

Министарство израђује и објављује годишњи план безбедности којим се дефинишу мере за постизање ЗБЦ.

5. Национални прописи из области безбедности

Члан 13.

Дирекција је дужна да на својој интернет страници објављује националне прописе из области безбедности како би исти били на располагању управљачу, железничком превознику и подносиоцима захтева за издавање сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром и сертификата о безбедности за превоз.

Европској комисији пријављују се важећи национални прописи из области безбедности:

1) у вези са постојећим националним безбедносним циљевима и безбедносним методама;

2) који дефинишу захтеве за системе безбедног управљања, као и захтеве за сертификат о безбедности за превоз;

3) који обухватају заједничке оперативне прописе за железничке мреже које још нису обухваћене у ТСИ, што обухвата и правила у вези са системом сигнализације и вођења саобраћаја;

4) који дефинишу захтеве за додатним интерним прописима које морају донети управљач и железнички превозник;

5) који дефинишу захтеве за извршне железничке раднике, укључујући критеријуме избора, здравствене способности и професионалне квалификације и издавање уверења, ако нису обухваћени у ТСИ;

6) који уређују истрагу несрећа и незгода.

У пријави из става 2. овог члана наводи се област примене прописа, основни садржај прописа са упућивањем на правне текстове, форма прописа и ко је надлежан за њихово објављивање.

Европска комисија се обавештава о свакој измени националних прописа из области безбедности и о сваком новом националном пропису из области безбедности који се евентуално доноси, изузев ако се пропис у целини односи на извођење ТСИ.

Ако се намерава, по прихватању ЗБЦ, издавање новог националног прописа из области безбедности који захтева виши ниво безбедности од ЗБЦ или издавање новог националног прописа из области безбедности који може утицати на рад железничких превозника из других држава на територији Републике Србије, Дирекција ће благовремено консултовати све заинтересоване стране.

Дирекција доставља текстове националних прописа из области безбедности у припреми из ст. 2. и 4. овог члана и разлоге за њихово доношење министарству надлежном за техничке прописе, стандардизацију, акредитацију и метрологију ради пријављивања Европској Комисији.

Ако Европска комисија обавести Републику Србију да сматра да нацрт прописа из области безбедности није у складу са ЗБМ или бар са остваривањем ЗБЦ, или сматра да представља средство самоволне дискриминације или прикривеног ограничавања превоза железницом између држава чланица Европске уније, онда се привремено зауставља доношење, почетак важења или примена прописа, док се, у року од шест месеци не донесе коначна одлука.

Ако Европска комисија усвоји одговарајућу одлуку којом утврђује да нацрт прописа из области безбедности није у складу са ЗБМ или са постизањем бар ЗБЦ, или да представља средство самоволне дискриминације, или прикривеног ограничавања превоза између држава чланица Европске уније у железничком саобраћају, онда Дирекција предузима све што је потребно да се ова одлука изврши.

Нови национални прописи који садрже захтеве у вези са безбедношћу железнице могу се донети само у следећим случајевима:

1) ако прописи који се односе на постојеће безбедносне методе нису обухваћени ЗБМ;

2) ако оперативна правила која се примењују на железничкој мрежи нису обухваћена ТСИ;

3) као хитна превентивна мера, нарочито после несреће или незгоде;

4) када је потребно ревидирати пропис о којем је већ обавештена Европска комисија;

5) када прописи о захтевима које морају испуњавати железнички радници, укључујући критеријуме за избор, физичку и психичку способност и стручну оспособљеност, још нису обухваћени ТСИ.

Нацрт новог националног прописа подноси се Агенцији и Европској комисији на разматрање најмање два месеца пре очекиваног ступања на снагу предложеног новог националног прописа, пружајући образложење за његово увођење. Нацрт мора бити у довољној мери довршен како би Агенција могла спровести његово испитивање и у случају позитивног мишљења о томе обавестила Републику Србију и Европску комисију која ће валидирати предложени пропис.

Уколико Агенција у року од два месеца од пријема нацрта националног прописа не обавести Републику Србију и Европску комисију о позитивном мишљењу на предложени пропис, исти се може примењивати.

У случају хитних превентивних мера национални пропис се може одмах донети и примењивати.

О пропису из става 12. овог члана обавештава се Агенција и исти је подложен оцени Агенције.

Прописи и ограничења која су строго локалног карактера не морају се пријављивати Агенцији и Европској комисији. Ти прописи и ограничења наводе се у регистру инфраструктуре или у Изјави о мрежи.

6. Систем за управљање безбедношћу

Члан 14.

Управљач и железнички превозник дужни су да успоставе систем за управљање безбедношћу, који има за циљ да се бар достигну ЗБЦ за железнички систем у целини. Систем за управљање безбедношћу мора бити усклађен са пријављеним националним прописима из области безбедности и са безбедносним захтевима утврђеним у ТСИ и морају бити примењене одговарајуће одредбе ЗБМ и пријављених националних прописа.

Систем за управљање безбедношћу мора да буде прилагођен врсти, обиму и подручју делатности и другим условима активности која се обавља.

Системом за управљање безбедношћу постиже се контрола свих ризика повезаних са делатношћу управљача или железничког превозника, укључујући и пружање услуга одржавања, снабдевање материјалом и ангажовање подизвођача, као и ризике који се јављају услед активности трећих лица.

Систем за управљање безбедношћу управљача мора узети у обзир и координацију хитних поступака са свим железничким превозницима у ванредним ситуацијама.

Систем за управљање безбедношћу развија се са циљем координисања поступака у случају ванредних ситуација које спроводи управљач са свим железничким превозницима који пружају услуге на инфраструктури којом он управља и са службама за ванредне ситуације како би се олакшала брза интервенција служби спашавања и са сваком другом страном која би могла бити укључена у ванредну ситуацију. У случају прекограничне инфраструктуре, сарадњом између релевантних управљача олакшава се потребна координација и припремљеност надлежних служби за ванредне ситуације с обе стране границе.

Сви битни делови система за управљање безбедношћу морају бити документовани, а посебно мора бити описана расподела одговорности у оквиру организације управљача или железничког превозника, начин обезбеђења контроле од стране руководства на различитим нивоима, укључивање запослених и њихових представника на свим нивоима и начин обезбеђења континуираног унапређивања система за управљање безбедношћу.

Систем за управљање безбедношћу укључује јасну обавезу доследне примене знања и метода у вези с људским фактором. Управљач и железнички превозник путем система за управљање безбедношћу промовишу културу узајамног поверења, поузданости и учења у којој се запослени подстичу да доприносе развоју безбедности, осигуравајући притом поверљивост.

Основни елементи система за управљање безбедношћу су:

1) политика безбедности коју је одобрио директор управљача или железничког превозника и која је достављена свим запосленима и радно ангажованим лицима;

2) квалитативни и квантитативни циљеви управљача или железничког превозника у погледу одржавања и унапређивања безбедности, као и планови и поступци за остваривање тих циљева;

3) процедуре за испуњење постојећих, нових или измењених техничких и експлоатационих стандарда и других услова прописаних у ТСИ, националним прописима и другим релевантним прописима и одлукама надлежних органа;

4) процедуре за обезбеђење усклађености са стандардима и другим прописаним условима током целог животног циклуса опреме и експлоатације;

5) процедуре и методе за идентификацију ризика, спровођење процене ризика и примену мера за управљање ризицима у случају када промена услова експлоатације или увођење нових материјала постављају нове ризике за инфраструктуру или за интрефејс човек – машина - организација;

6) обезбеђивање програма обуке запослених и одржавања стручне оспособљености запослених, одговарајуће извршавање послова, укључујући захтеве у погледу физичке и психичке способности;

7) практична решења за обезбеђивање информисаности у оквиру организације и, где је то потребно, између организација у железничком систему;

8) процедуре и обрасци за документовање информације о безбедности и утврђивање процедура за контролу конфигурације кључних информација о безбедности;

9) процедуре којима се обезбеђује пријављивање, истрага и анализа несрећа, незгода, избегнутих несрећа и других опасних догађаја и предузимање потребних превентивних мера;

10) обезбеђивање планова за деловање, упозоравање и информисање у ванредним ситуацијама, претходно договорених са одговарајућим државним органима;

11) одредбе о периодичној интерној контроли система за управљање безбедношћу.

Управљач и железнички превозник уврстиће у свој систем за управљање безбедношћу и друге елементе који су потребни како би се обухватили безбедносни ризици, у складу с оценом ризика који произлазе из њихове делатности.

Дирекција ближе прописује елементе система за управљање безбедношћу.

Надзор над системима за управљање безбедношћу

Члан 15.

Дирекција врши надзор над системима за управљање безбедношћу управљача и железничког превозника, после издавања сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром и сертификата о безбедности за превоз.

Надзором из става 1. овог члана проверава се нарочито да ли управљач и железнички превозник примењују:

1) систем за управљање безбедношћу и прате његову ефикасност;

2) појединачне елементе система за управљање безбедношћу, укључујући оперативне активности, пружање услуга одржавања, снабдевање материјалима и коришћење извођача, како би се пратила њихова ефикасност;

3) релевантне ЗБМ из члана 7. овог закона.

Ако Дирекција током надзора из става 1. овог члана утврди неусаглашености са захтевима за добијање сертификата о безбедности, наложиће примену корективних мера.

Ако Дирекција током надзора из става 1. овог члана утврди озбиљан безбедносни ризик, може у било ком тренутку применити привремене безбедносне мере, укључујући тренутно ограничавање или суспендовање одређених активности носиоца сертификата о безбедности.

Решење којим се налаже спровођење одговарајућих мера из ст. 3 и 4. овог члана коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.

Надзор, у смислу става 1. овог члана, врше овлашћена лица Дирекције у складу са годишњим планом надзора.

Железнички превозници најкасније два месеца пре почетка обављања нових транспортних активности обавештавају Дирекцију како би она могла планирати активности надзора. Железнички превозници такође достављају списак категорија особља и типова возила.

Дирекција надзире пружне делове подсистема контрола, управљање и сигнализација, подсистем енергија и подсистем инфраструктура и обезбеђује да су они усаглашени са основним захтевима.

У случају прекограничних пруга надзор из става 8. овог члана спроводи се у сарадњи са телима за безбедност суседних држава.

Дирекција издаје обавештења управљачу и железничким превозницима којима их упозорава на неусаглашености са њиховим обавезама прописаним ставом 2. овог члана.

Дирекција, у циљу обнављања сертификата о безбедности за превоз и сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром, користи информације прикупљене током надзорних активности.

IV. СЕРТИФИКАТ О БЕЗБЕДНОСТИ ЗА ПРЕВОЗ И СЕРТИФИКАТ О БЕЗБЕДНОСТИ ЗА УПРАВЉАЊЕ ЖЕЛЕЗНИЧКОМ ИНФРАСТРУКТУРОМ

1. Сертификат о безбедности за превоз

Појам и садржина

Члан 16.

Железнички превозник мора да поседује сертификат о безбедности за превоз да би му се дозволио приступ инфраструктури.

Сертификат о безбедности за превоз може да обухвата целу мрежу или одређени део мреже.

Сертификат о безбедности за превоз представља доказ да је железнички превозник успоставио систем за управљање безбедношћу и да испуњава захтеве утврђене у ТСИ, националним прописима и другим релевантним прописима у циљу контроле ризика и безбедног одвијања саобраћаја на мрежи.

Сертификат о безбедности за превоз састоји се од:

1) дела А којим се потврђује прихватање система за управљање безбедношћу железничког превозника;

2) дела Б којим се потврђује прихватање одредаба које је железнички превозник усвојио како би задовољио специфичне захтеве прописане за безбедно обављање

саобраћаја на одговарајућој мрежи; у те захтеве могу бити укључени примена ТСИ, националних прописа и интерних прописа железничког превозника, прихватање сертификата запослених и дозвола за коришћење железничких возила која користи тај железнички превозник.

За издавање сертификата о безбедности за превоз – део Б који се односи на мрежу подноси се следеће:

1) документација железничког превозника о ТСИ или деловима ТСИ и, где је то релевантно, националним прописима, интерним и другим прописима који се примењују на обављање саобраћаја, запослене и возила, као и како се осигурава њихово поштовање у систему за управљање безбедношћу;

2) документација железничког превозника о различитим категоријама запослених или ангажованих по уговору за потребе обављања саобраћаја, укључујући у то и доказе да исти испуњавају услове ТСИ или националних прописа и да поседују потребне дозволе и сертификате;

3) документација железничког превозника о различитим врстама возила која се користе за потребе саобраћаја, укључујући и доказе да средства испуњавају услове ТСИ или националних прописа и да поседују потребне дозволе за коришћење;

4) друга потребна документација прописана актом из члана 18. став 5. овог закона.

Документација у вези елемената који су у складу са ТСИ и условима интероперабилности подноси се у сажетој форми.

У сертификату о безбедности за превоз наводе се врста и обим послова железничког превозника на које се сертификат односи.

Сертификат о безбедности индустријске железнице за превоз

Члан 17.

Власник односно корисник индустријске железнице је дужан да поседује сертификат о безбедности индустријске железнице за превоз којим се потврђује прихватање одредаба које је ималац индустријске железнице усвојио како би задовољио специфичне захтеве прописане за безбедно одвијање саобраћаја на индустријској железници. У те захтеве могу бити укључени примена ТСИ и националних прописа и дозволе за коришћење железничких возила која користи тај ималац индустријске железнице.

У погледу доказа потребних за издавање сертификата о безбедности индустријске железнице за превоз сходно се примењују одредбе члана 16. став 5. овог закона.

На издавање и одузимање сертификата о безбедности индустријске железнице за превоз сходно се примењују чл. 18. и 20. овог закона.

Издавање сертификата о безбедности за превоз

Члан 18.

Дирекција издаје сертификат о безбедности за превоз на прописаном обрасцу и у форми решења.

Решење о издавању, односно о одбијању издавања сертификата о безбедности за превоз коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.

Рок важења сертификата о безбедности за превоз је пет година.

Сертификат о безбедности за превоз обнавља се на захтев носиоца.

Дирекција ближе прописује обрасце сертификата о безбедности за превоз, нумерисање образаца сертификата о безбедности за превоз у складу са европским идентификационим бројем, образац за подношење захтева за издавање сертификата о безбедности за превоз и упутство за његово попуњавање, као и потребну

документацију која се прилаже уз захтев за издавање сертификата о безбедности за превоз.

Обрасци сертификата о безбедности за превоз издају се и на једном од следећих језика: енглески, француски или немачки.

Носилац сертификата о безбедности за превоз без одлагања, обавештава Дирекцију о свим већим променама у условима одговарајућег дела сертификата о безбедности за превоз, које се односе на елементе система управљања безбедношћу. Већа промена је она која значајније мења услове на основу којих је издат сертификат о безбедности за превоз (нова врста пословања, нова пруга, нови тип возила, нова категорија особља и др.).

Дирекција може захтевати да одговарајући део сертификата о безбедности за превоз буде ревидиран после знатних промена у прописима којима се уређује безбедност у железничком саобраћају.

Сертификат о безбедности за превоз се у целини или делимично ажурира кад год се знатно измене врста или обим пословања.

За издавање сертификата о безбедности за превоз, његово обнављање, ревидирање и ажурирање плаћа се такса.

Висина таксе из става 10. овог члана утврђује се законом којим се уређују републичке административне таксе.

О издатим сертификатима о безбедности за превоз Дирекција води евиденцију која садржи:

- 1) врсту сертификата;
- 2) назив правног лица коме је сертификат издат;
- 3) врсту услуге на коју се сертификат односи;
- 4) датум издавања сертификата.

Решење о одбијању обнављања, ревидирања или ажурирања сертификата о безбедности за превоз коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.

Признавање страног сертификата и додатни сертификат

Члан 19.

Сертификат о безбедности за превоз – део А издат железничком превознику у иностраној држави важи у Републици Србији на основу потврђених међународних споразума.

Железнички превозник из става 1. овог члана који намерава да пружа железничке транспортне услуге у Републици Србији мора добити додатни сертификат о безбедности за превоз – део Б од Дирекције.

Одузимање или ограничавање сертификата о безбедности за превоз

Члан 20.

Ако Дирекција утврди да носилац сертификата о безбедности за превоз више не испуњава услове за сертификацију, Решењем ограничава или одузима део А, део Б или оба дела сертификата, наводећи разлоге за своју одлуку.

Решење о ограничавању односно одузимању дела А, односно дела Б сертификата о безбедности за превоз коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.

Када Дирекција ограничи или одузме додатни сертификат о безбедности за превоз, без одлагања о својој одлуци обавештава тело којем су поверени послови везани за безбедност на железници стране државе које је издало сертификат о безбедности за превоз – део А.

Дирекција одузима сертификат о безбедности за превоз и у случају да носилац тог сертификата у року од једне године од његовог издавања није користио сертификат о безбедности за превоз као што је предвиђено тим сертификатом.

Дирекција одмах обавештава управљача јавне железничке инфраструктуре о одузимању сертификата за превоз, односно о ограничавању сертификата за превоз, као и о примљеном обавештењу надлежног тела стране државе о одузимању сертификата о безбедности за превоз - део А.

Дирекција у року од 30 дана обавештава Агенцију о сертификатима о безбедности за превоз – део А, који су издати, ажурирани, обновљени, ограничени или одузети.

У обавештењу из става 5. овог члана Дирекција обавезно наводи назив и адресу железничког превозника, датум издавања, област примене и важност сертификата о безбедности за превоз и, у случају ограничавања или одузимања, разлоге за своју одлуку.

2. Сертификат о безбедности за управљање железничком инфраструктуром

Појам и садржина

Члан 21.

Управљач мора да поседује сертификат о безбедности за управљање железничком инфраструктуром.

Сертификат о безбедности за управљање железничком инфраструктуром се састоји од:

1) дела којим се потврђује прихватање система за управљање безбедношћу управљача;

2) дела којим се потврђује прихватање одредаба које је управљач усвојио да би задовољио специфичне захтеве потребне за безбедно пројектовање, одржавање и експлоатацију инфраструктуре.

Као доказ испуњености услова за издавање сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром из става 2. тачка 2) овог члана подноси се следеће:

1) документација управљача о ТСИ или деловима ТСИ, националним прописима, интерним и другим прописима који се примењују за експлоатацију и одржавање инфраструктуре, запослене и возила, као и како се путем система за управљање безбедношћу осигурава њихово поштовање;

2) документација управљача о различитим категоријама запослених или ангажованих по уговору за потребе експлоатације и одржавања железничке инфраструктуре, укључујући у то и доказе да исти испуњавају услове ТСИ или националних прописа за безбедност и да поседују потребне дозволе и сертификате;

3) документација управљача о различитим врстама возила која се користе за потребе одржавања инфраструктуре, укључујући и доказе да средства испуњавају услове ТСИ или националних железничких техничких прописа и да поседују потребне дозволе за коришћење;

4) друга потребна документација прописана актом из члана 23. став 9. овог закона.

У сертификату о безбедности за управљање железничком инфраструктуром наводе се мреже или делови мрежа на које се сертификат односи.

Сертификат о безбедности за управљање инфраструктуром индустријске железнице

Члан 22.

Власник односно корисник индустријске железнице мора да поседује сертификат о безбедности за управљање инфраструктуром индустријске железнице

којим се потврђује прихватање одредаба које је ималац индустријске железнице усвојио да би задовољио специфичне захтеве потребне за безбедно одржавање и експлоатацију инфраструктуре.

За издавање сертификата о безбедности за управљање инфраструктуром индустријске железнице који се издаје имаоцу индустријске железнице сходно се примењују одредбе члана 21. став 3. овог закона.

На издавање и одузимање сертификата о безбедности за управљање инфраструктуром индустријске железнице сходно се примењују чл. 23. и 24. овог закона.

Издавање сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром

Члан 23.

Сертификат о безбедности за управљање железничком инфраструктуром издаје Дирекција на прописаном обрасцу и у форми решења.

Решење о издавању, односно о одбијању издавања сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.

Сертификат о безбедности за управљање железничком инфраструктуром важи пет година.

Сертификат о безбедности за управљање железничком инфраструктуром обнавља се на захтев носиоца.

Сертификат о безбедности за управљање железничком инфраструктуром се у целини или делимично ажурира када дође до знатних измена инфраструктуре, сигнализације или напајања енергијом или начина експлоатације и одржавања инфраструктуре, о чему носилац тог сертификата без одлагања обавештава Дирекцију.

Дирекција може захтевати да сертификат о безбедности за управљање железничком инфраструктуром буде ревидиран после знатних промена у регулаторном оквиру за безбедност.

За издавање сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром, његово обнављање, ажурирање или ревизију плаћа се такса.

Висина таксе из става 7. овог члана утврђује се законом којим се уређују републичке административне таксе.

Дирекција ближе прописује обрасце сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром, нумерисање образаца сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром у складу са европским идентификационим бројем, образац за подношење захтева за издавање сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром и упутство за његово попуњавање и потребну документацију која се прилаже уз захтев за издавање сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром.

О издатим сертификатима о безбедности за управљање железничком инфраструктуром Дирекција води евиденцију која садржи:

- 1) врсту сертификата;
- 2) назив правног лица коме је сертификат издат;
- 3) датум издавања сертификата.

Решење о одбијању обнављања, ревидирања или ажурирања сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.

Одузимање или ограничавање сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром

Члан 24.

Ако Дирекција утврди да носилац сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром више не испуњава услове за издавање тог сертификата, Решењем ограничава или одузима предметни сертификат, наводећи разлоге за своју одлуку.

Решење о ограничавању односно одузимању сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.

Дирекција у року од две недеље обавештава Агенцију о сертификатима о безбедности за управљање железничком инфраструктуром који су издати, обновљени, измењени, допуњени, ограничени или одузети. При томе наводи назив и адресу управљача, датум издавања, област примене и важност наведеног сертификата и, у случају ограничавања или одузимања, наводећи разлоге за своју одлуку.

3. Поступање по захтеву за издавање сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром и сертификата о безбедности за превоз

Члан 25.

Дирекција одлучује о захтеву за издавање сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром и сертификата о безбедности за превоз у року од највише четири месеца од подношења потребне документације, као и допунских информација које је тражила.

Да би се олакшало оснивање нових железничких превозника и подношење захтева железничких превозника из других држава, Дирекција је дужна да објави на својој интернет страници детаљна упутства о прибављању сертификата о безбедности за превоз и списак свих услова које је потребно испунити за издавање тог сертификата, као и то да подносиоцу захтева стави на располагање сва потребна документа.

Железничком превознику који подноси захтев за сертификат о безбедности за превоз за услуге на дефинисаном ограниченом делу мреже дају се посебна упутства и конкретно се указује на прописе који важе за део мреже о којем је реч.

Сви захтеви за сертификат о безбедности за превоз подnose се на српском језику.

V. ПОДСИСТЕМ ИНФРАСТРУКТУРА

Технички услови

Члан 26.

Подсистем инфраструктура чине горњи строј (колосеци, скретнице и друге сложене колосечне конструкције, профили и др.) и доњи строј (земљани труп, мостови, пропуси, тунели, перони, подручја приступа и др.) железничке пруге који испуњава следеће техничке услове:

1) ширина колосека износи 1435 mm, с тим што не може бити мања од 1430 mm нити већа од 1470 mm, укључујући и проширење колосека у кривини;

2) полупречник кривине на отвореној прузи износи најмање 300 m, а на главном пролазном колосеку у железничкој станици најмање 500 m;

3) спољна шина, зависно од величине полупречника кривине и дозвољене брзине, мора бити надвишена али не више од 150 mm;

4) нагиб нивелете на отвореној прузи износи највише 25‰;

5) нагиб нивелете у станици износи највише: за станицу у правцу до 1‰, а за станицу у кривини до 2,5‰;

6) размак између оса колосека у службеном месту мора бити толики да између слободних профила тих колосека постоји потребан простор за безбедно кретање

путника и других лица и за постављање постројења, направа и стубова за сигнале, електричну контактну мрежу, осветљење и сл.;

7) размак између оса колосека у службеном месту износи најмање 4,75 m, а размак колосека између којих се постављају перони висине 0,55 m, рачунајући од горње ивице шине, износи најмање 6 m;

8) размак између оса колосека на отвореној прузи код двоколосечних и паралелних пруга износи најмање 4 m;

9) дозвољена маса, на магистралним пругама износи најмање 22,5 t по осовини и 8,0 t по дужном метру, а на регионалним, локалним и манипулативним пругама 18,0 t по осовини и 6,4 t по дужном метру.

Дирекција прописује друге техничке услове које мора испуњавати подсистем инфраструктура.

Уређеност простора за путнике, приступа до возова и службених места

Члан 27.

Службена места у којима се обавља улаз и излаз путника морају имати пероне.

У службеним местима са просечним годишњим дневним прометом од најмање 70 возова и 500 отпремљених путника, приступи возовима морају бити изведени тако да путници не иду преко колосека (денивелисани прелази, чеони перони и сл.).

Простори и места намењена за пријем, задржавање и отправљање путника, пртљага и пошиљки у железничком саобраћају морају бити уређени тако да гарантују безбедност путника и других лица и друмских возила.

У службеним местима приступи возовима за превоз путника изводе се тако да омогућавају што лакши приступ путницима и лицима са смањеном покретљивошћу.

Стајалишта на двоколосечним железничким пругама, изузев стајалишта са острвским перонима или заштитним сигнаlima, морају имати ограду између колосека.

Одржавање подсистема инфраструктура

Члан 28.

Управљач је дужан да одржава подсистем инфраструктура у исправном, поузданом и функционалном стању у складу са пројектованим решењима ради сталног испуњавања основних захтева утврђених у ТСИ и националним прописима, које осигурава безбедан и уредан железнички саобраћај.

Дирекција прописује начин и рокове одржавања горњег и доњег строја железничких пруга.

Управљач у оквиру система за управљање безбедношћу ближе дефинише правила за одржавање, упутства за одржавање и техничко-технолошке поступке за одржавање у складу са националним прописима.

Одржавање укључује примену системских мера, надзор стања, редовне и ванредне прегледе, контролу, замену чинилаца интероперабилности и елемената подсистема инфраструктура, уклањање дрвећа, насада и друго, при чему се не мења усклађеност са локацијским условима.

Управљач може за потребе одржавања подсистема инфраструктура ангажовати други привредни субјект који је регистрован у Републици Србији и који испуњава услове за обављање тих послова, које прописује Дирекција.

Сертификат о испуњености услова из става 5. овог члана издаје Дирекција у форми решења, са роком важења до пет година.

Решење о издавању, односно о одбијању издавања сертификата о испуњености услова за одржавање подсистема инфраструктура из става 6. овог члана коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.

За издавање сертификата из става 6. овог члана плаћа се такса.

Висина таксе из става 8. овог члана утврђује се законом којим се уређују републичке административне таксе.

О издатим сертификатима из става 6. овог члана Дирекција води евиденцију која садржи:

- 1) назив правног лица коме је издат сертификат;
- 2) врсту радова на одржавању на које се сертификат односи;
- 3) датум издавања сертификата.

Дирекција је дужна да после издавања сертификата из става 6. овог члана врши периодичне провере да ли носилац сертификата и даље испуњава услове из става 5. овог члана.

Ако Дирекција провером из става 11. овог члана утврди да носилац сертификата из става 6. овог члана више не испуњава услове за сертификацију, решењем одузима сертификат, наводећи разлоге за своју одлуку.

Решење о одузимању сертификата из става 6. овог члана коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.

Управљач и други привредни субјект из става 5. овог члана воде евиденције о извршеним радовима на одржавању подсистема инфраструктура.

Одвајање железничких пруга

Члан 29.

Железничка пруга, пруга индустријске железнице или индустријски колосек се по правилу одваја или укршта са другом железничком пругом само у службеном месту.

Ако се железничка пруга, пруга индустријске железнице или индустријски колосек одваја на отвореној прузи, одвојна скретница мора имати заштитни колосек и мора бити осигурана заштитним сигнаlima који се предсигналишу. Сигнали морају бити зависни од положаја скретнице. Сигнали и скретнице контролишу се из суседног поседнутог службеног места на железничкој прузи.

Ако услови из става 2. овог члана нису испуњени, одвојна скретница мора бити поседнута за време одвијања саобраћаја преко ње, а највећа брзина возова преко скретнице може да буде највише 50 km/h.

Када се пруга индустријске железнице или индустријски колосек одваја на отвореној прузи, одвојна скретница у случају из става 3. овог члана поседа се само када се преко ње одвија саобраћај ка прузи индустријске железнице или индустријском колосеку и обратно.

Мере безбедности при извођењу радова на железничкој прузи

Члан 30.

Пре почетка радова на железничкој прузи, као и за време одржавања железничких пруга, управљач предузима и заинтересованом особљу управљача и извођача радова објављује мере за безбедно одвијање саобраћаја које се допуњују мерама које је одредио извођач радова за безбедност и здравље на раду својих радника.

Управљач или други привредни субјект који одржава железничку пругу дужан је да пре почетка радова обезбеди место на коме ће се радови изводити.

Када се на колосеку или возилу који се налази на њему обављају радови, односно одређене активности као што су: заваривање, сечење, брушење и сл,

управљач објављује посебне мере за безбедно одвијање саобраћаја возова по суседном колосеку који у свом саставу имају уврштена кола товарена опасном робом, док се врше радови који могу утицати на угрожавање безбедности железничког саобраћаја и животне средине.

По завршетку радова из става 1. и 3. овог члана управљач или други привредни субјект који изводи те радове дужан је да са железничке пруге uklони остатке материјала, средства рада, сигнале, сигналне ознаке и друге предмете које је поставио приликом извођења радова и да постави опрему, телекомуникационе, сигнално-сигурносне и друге уређаје који су неопходни за безбедно одвијање железничког саобраћаја.

VI. ПОДСИСТЕМ ЕНЕРГИЈА

Технички услови

Члан 31.

Подсистем енергија чине стабилна постројења електричне вуче и погонска електроенергетска постројења намењена напајању електричном енергијом.

Електрификација железничких пруга које су део јавне железничке инфраструктуре врши се применом монофазног система 25 kV, 50 Hz.

Дирекција прописује друге техничке услове које мора испуњавати подсистем енергија.

Мере безбедности на пругама са стабилним постројењима електричне вуче

Члан 32.

На електрифицираним пругама где постоји опасност повреда од превисоког напона додира и корака, управљач је дужан да дефинише изворе опасности, забране, изузетна допуштања, заједничке одредбе о безбедном раду, посебне мере безбедности при раду на контактної мрежи, посебне мере безбедности при раду на железничкој прузи и пружним постројењима, посебне мере безбедности при раду на сигнално-сигурносним, телекомуникационим и погонским електроенергетским постројењима када је контактна мрежа под напоном.

На сигнално-сигурносним и телекомуникационим постројењима и уређајима или другим електричним уређајима или на деловима тих постројења или уређаја који се налазе у непосредној близини контактне мреже морају се спровести одговарајуће мере заштите од штетних електричних утицаја на поједине уређаје или њихове делове.

Одржавање подсистема енергија

Члан 33.

Управљач је дужан да одржава подсистем енергија у исправном, поузданом и функционалном стању у складу са пројектованим решењима ради сталног испуњавања основних захтева утврђених у ТСИ и националним прописима, које осигурава безбедан и уредан железнички саобраћај.

Дирекција прописује начин и рокове одржавања подсистема енергија.

Управљач у оквиру система за управљање безбедношћу ближе дефинише правила за одржавање, упутства за одржавање и техничко-технолошке поступке за одржавање у складу са националним прописима.

Одржавање укључује примену системских мера, надзор стања, редовне и ванредне прегледе, контролу, замену чинилаца интероперабилности и елемената

подсистема енергија, уклањање дрвећа, насада и друго, при чему се не мења усклађеност са локацијским условима.

Управљач може за потребе одржавања подсистема енергија ангажовати други привредни субјект који је регистрован у Републици Србији и који испуњава услове за обављање тих послова, које прописује Дирекција.

Сертификат о испуњености услова из става 5. овог члана издаје Дирекција у форми решења, са роком важења до пет година.

Решење о издавању, односно о одбијању издавања сертификата о испуњености услова за одржавање подсистема енергија коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.

За издавање сертификата из става 6. овог члана плаћа се такса.

Висина таксе из става 8. овог члана утврђује се законом којим се уређују републичке административне таксе.

О издатим сертификатима из става 6. овог члана Дирекција води евиденцију која садржи:

- 1) назив правног лица коме је издат сертификат;
- 2) врсту радова на одржавању на које се сертификат односи;
- 3) датум издавања сертификата.

Дирекција је дужна да после издавања сертификата из става 6. овог члана врши периодичне провере да ли носилац сертификата и даље испуњава услове из става 5. овог члана.

Ако Дирекција провером из става 11. овог члана утврди да носилац сертификата из става 6. овог члана више не испуњава услове за сертификацију, решењем одузима сертификат, наводећи разлоге за своју одлуку.

Решење о одузимању сертификата из става 12. овог члана коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.

Отклањању кварова у подсистему енергија приступа се у року од 60 минута од тренутка установљења или пријема пријаве о настанку квара.

Изузетно од одредбе става 14. овог члана, у случају тешко приступачних места, лоших временских услова и слично, време приступања отклањању кварова може износити до 120 минута од пријема пријаве о квару.

VII. ПОДСИСТЕМ КОНТРОЛА, УПРАВЉАЊЕ И СИГНАЛИЗАЦИЈА

1. Подсистем на који се примењују национални прописи

а) Сигнално-сигурносни уређаји

Технички услови

Члан 34.

Службена места из којих се врши управљање и регулисање железничког саобраћаја на железничкој прузи, зависно од максималне брзине кретања воза, морају бити опремљена сигнално-сигурносним уређајима и постројењима, и то:

1) за брзину кретања воза на железничким пругама преко скретничког подручја до 100 km/h – улазним или заштитним сигнаlima и предсигнаlima. Улазни сигнали морају бити у технички условљеној међусобној зависности и у зависности од положаја скретница у путу вожње тако да сигналишу да ли је даља вожња дозвољена редовном или ограниченом брзином;

2) за брзину кретања воза од 100 до 160 km/h – улазним или заштитним сигнаlima и предсигнаlima и излазним сигнаlima који су у таквој технички

условљеној зависности од пута вожње да се могу поставити да показују сигнални знак који дозвољава даљу вожњу само по претходно обезбеђеном путу вожње и ако је пруга слободна у смеру кретања воза до наредног улазног или просторног сигнала. Излазни сигнали суседних службених места на једноколосечној прузи и двоколосечној прузи са обостраним саобраћајем морају бити у таквој међусобној техничкој условљеној зависности да се могу поставити у положај који дозвољава вожњу само у једном смеру;

3) за брзину кретања воза од 100 до 160 km/h код улазних или заштитних и излазних сигнала у железничким станицама, просторних и заштитних сигнала – пружним аутостоп уређајима.

Ако се железничка пруга која нема уграђене пружне аутостоп уређаје прикључује на пругу са уграђеним аутостоп уређајима, улазни или заштитни сигнали и предсигнали прикључне пруге у железничкој станици или у другом службеном месту (укрсници или распутници) прикључења морају бити опремљени пружним аутостоп уређајима или заштитном скретницом у путу вожње.

Дирекција прописује друге техничке услове за сигнално-сигурносне уређаје.

Одржавање сигнално-сигурносних уређаја

Члан 35.

Управљач је дужан да одржава сигнално-сигурносне уређаје у исправном, поузданом и функционалном стању у складу са пројектованим решењима ради сталног испуњавања основних захтева утврђених у ТСИ и националним прописима, које осигурава безбедан и уредан железнички саобраћај.

Дирекција прописује начин и рокове одржавања сигнално-сигурносних уређаја.

Управљач у оквиру система за управљање безбедношћу ближе дефинише правила за одржавање, упутства за одржавање и техничко-технолошке поступке за одржавање у складу са националним прописима.

Одржавање укључује примену системских мера, надзор стања, редовне и ванредне прегледе, контролу, замену чинилаца интероперабилности и елемената подсистема енергија, уклањање дрвећа, насада и друго, при чему се не мења усклађеност са локацијским условима.

Управљач може за потребе одржавања сигнално-сигурносних уређаја ангажовати други привредни субјект који је регистрован у Републици Србији и који испуњава услове за обављање тих послова, које прописује Дирекција.

Сертификат о испуњености услова из става 5. овог члана издаје Дирекција у форми решења, са роком важења до пет година.

Решење о издавању, односно о одбијању издавања сертификата о испуњености услова за одржавање сигнално-сигурносних уређаја коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.

За издавање сертификата из става 6. овог члана плаћа се такса.

Висина таксе из става 8. овог члана утврђује се законом којим се уређују републичке административне таксе.

О издатим сертификатима из става 6. овог члана Дирекција води евиденцију која садржи:

- 1) назив правног лица коме је издат сертификат;
- 2) врсту радова на одржавању на које се сертификат односи;
- 3) датум издавања сертификата.

Дирекција је дужна да после издавања сертификата из става 6. овог члана врши периодичне провере да ли носилац сертификата и даље испуњава услове из става 5. овог члана.

Ако Дирекција провером из става 11. овог члана утврди да носилац сертификата из става 6. овог члана више не испуњава услове за сертификацију, решењем одузима сертификат, наводећи разлоге за своју одлуку.

Решење о одузимању сертификата из става 12. овог члана коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.

Време трајања сметње или квара на сигнално-сигурносним уређајима, почевши од тренутка када је надлежна деоница за одржавање сигнално-сигурносних уређаја обавештена о насталој сметњи или квару, не сме бити дуже од:

- три сата за магистралне пруге,
- шест сати за регионалне и локалне пруге.

Времена наведена у ставу 14. овог члана односе се на отклањање сметње или квара које је могуће отклонити без замене неисправног дела уређаја односно заменом неисправног елемента уређаја (осигурач, сијалица, и сл), којег радник на отклањању неисправности има на лицу места.

Рокови за отклањање сметње или квара из става 14. овог члана продужују се с обзиром на величину сметње или квара, који су последица природних катастрофа, несрећа и незгода, или других ванредних ситуација, али се сметња или квар морају отклонити у што краћем року.

Сигнали, сигналне ознаке и ознаке на прузи

Члан 36.

Железничке пруге опремају се прописаним сигнаlima, сигналним ознакама којима се железнички радници и друга лица упозоравају на опасност, стављају им се до знања наређења, ограничења, забране и упозорења којих се морају придржавати и дају неопходна обавештења за безбедно одвијање железничког саобраћаја и њихову личну безбедност.

Железнички радници и друга лица на која се сигнални знаци односе, морају се придржавати наређења, ограничења, забрана и упозорења датих помоћу сигналних знакова.

Сигнали, сигналне ознаке и ознаке на прузи морају се давати, постављати и одржавати тако да их железнички радници и друга лица на која се односе могу на време и лако уочити дању, ноћу или при смањеној видљивости.

Ако је значење сигналног знака нејасно, железнички радници и друга лица на која се сигнални знак односи, поступају тако као да тај сигнални знак има оно значење које обезбеђује већи ниво безбедности у железничком саобраћају.

Сигнаlima и сигналним ознакама означавају се и опасности привременог карактера, нарочито оне које настану услед изненадног оштећења пруге и привремена ограничења и забране у саобраћају. Ти сигнали и сигналне ознаке морају се уклонити чим престану разлози због којих су били постављени.

Дирекција прописује врсте сигнала, сигналних ознака и ознака на прузи, њихово значење, облик, боју, најмању даљину видљивости, места њихове уградње, односно постављања, начин њихове употребе и поступке железничких радника у вези са давањем и показивањем сигналних знакова.

б) Железничка телекомуникациона мрежа

Технички услови

Члан 37.

Железничка телекомуникациона мрежа је скуп телекомуникационих система и уређаја повезаних у технолошку целину у погледу функционисања и коришћења.

Магистралне железничке пруге без обзира на брзину кретања возова као и друге железничке пруге за брзину кретања воза од 100 до 160 km/h морају бити опремљене пружним уређајима преко којих се успоставља радио-веза између особља вучног возила и особља диспечерског центра.

Дирекција прописује техничке услове за железничке телекомуникационе мреже.

Члан 38.

Управљач је дужан да одржава железничку телекомуникациону мрежу у исправном, поузданом и функционалном стању у складу са пројектованим решењима ради сталног испуњавања основних захтева утврђених у ТСИ и националним прописима, које осигурава безбедан и уредан железнички саобраћај.

Дирекција прописује начин и рокове одржавања железничке телекомуникационе мреже.

Управљач у оквиру система за управљање безбедношћу ближе дефинише правила за одржавање, упутства за одржавање и техничко-технолошке поступке за одржавање у складу са националним прописима.

Одржавање укључује примену системских мера, надзор стања, редовне и ванредне прегледе, контролу, замену чинилаца интероперабилности и елемената подсистема енергија, уклањање дрвећа, насада и друго, при чему се не мења усклађеност са локацијским условима.

Управљач може за потребе одржавања железничке телекомуникационе мреже ангажовати други привредни субјекат који је регистрован у Републици Србији и који испуњава услове за обављање тих послова, које прописује Дирекција.

Сертификат о испуњености услова из става 5. овог члана издаје Дирекција у форми решења, са роком важења до пет година.

Решење о издавању, односно о одбијању издавања сертификата о испуњености услова за одржавање железничке телекомуникационе мреже коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.

За издавање сертификата из става 6. овог члана плаћа се такса.

Висина таксе из става 8. овог члана утврђује се законом којим се уређују републичке административне таксе.

О издатим сертификатима из става 6. овог члана Дирекција води евиденцију која садржи:

- 1) назив правног лица коме је издат сертификат;
- 2) врсту радова на одржавању на које се сертификат односи;
- 3) датум издавања сертификата.

Дирекција је дужна да после издавања сертификата из става 6. овог члана врши периодичне провере да ли носилац сертификата и даље испуњава услове из става 5. овог члана.

Ако Дирекција провером из става 11. овог члана утврди да носилац сертификата из става 6. овог члана више не испуњава услове за сертификацију, решењем одузима сертификат, наводећи разлоге за своју одлуку.

Решење о одузимању сертификата из става 12. овог члана коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.

Отклањању сметње на железничкој телекомуникационој мрежи мора се приступити најкасније у року од 24 сата од њеног установљења или пријаве.

Од тренутка установљења или пријаве о настанку квара на железничкој телекомуникационој мрежи, квар се мора отклонити у року од:

- 1) три сата – на магистралним пругама;
- 2) шест сати – на регионалним и локалним пругама.

Рокови за отклањање кварова из става 15. овог члана продужују се с обзиром на величину кварова, који су последица природних катастрофа, несрећа и незгода, или других ванредних ситуација, али се кварови морају отклонити у што краћем року.

2. Интероперабилни подсистем

Члан 39.

Интероперабилни подсистем контрола, управљање и сигнализација чини Европски систем за управљање железничким саобраћајем (ERTMS).

Примена подсистема из става 1. овог члана обавезна је на свим пругама са брзином кретања возова већом од 160 km/h.

VIII. РЕГУЛИСАЊЕ И УПРАВЉАЊЕ САОБРАЋАЈЕМ

Члан 40.

Железнички саобраћај се регулише и њиме управља у складу са овим законом.

Пословни ред станице

Члан 41.

Техничка опремљеност службеног места, начин вршења службе железничких радника, обавезе управљача и железничког превозника, њихова међусобна сарадња у обављању саобраћаја, као и послови који претходе формирању воза, односно следе по расформирању воза и обављање других послова у циљу очувања безбедности и редовитости железничког саобраћаја на подручју службеног места, утврђују се пословним редом станице који доноси управљач.

Железнички превозник дужан је да управљачу достави све податке потребне за израду пословног реда станице укључујући и податке који се односе на задатке железничких радника запослених код превозника, на објекте, просторије и просторе на станичном подручју које користе у обављању својих задатака.

Управљач упознаје железничке превознике са пословним редом станице путем званичног сајта управљача.

Састав воза

Члан 42.

Састав воза и распоред возила у возу морају осигурати безбедно кретање и ефикасно кочење воза.

Железнички превозник је одговоран за правилан састав воза и дужан је да провери да ли су возила у саставу воза технички исправна.

Одредба става 2. овог члана важи и за сваки други субјекат који покреће воз.

У воз се могу уврстити само возила која испуњавају услове прописане овим законом, што се утврђује техничко колским прегледом.

За вршење техничко колског прегледа путничких и теретних кола и возова у међународном и унутрашњем железничком саобраћају, примењују се односне одредбе Споразума RIC, Општег уговора о коришћењу кола, као и UIC Прописи за товарење.

Приликом састављања воза и распоређивања возила у возу, железнички превозник примењује и прописе о транспорту опасног терета.

Воз мора бити поседнут током саобраћања по прузи одређеним бројем железничких радника, одговарајућег стручног образовања и стручне оспособљености, с обзиром на врсту, дужину воза, врсту вучног возила и техничку опремљеност железничке пруге и вучног возила, у складу са овим законом.

Управљач има право да, на основу података добијених од мерних станица за контролу загрејаности осовина, контролу загрејаности кочионих дискова и детекцију равних места на точковима и других параметара који могу имати утицај на угрожавање безбедности железничког саобраћаја, заустави воз и тражи од железничког превозника отклањање неисправности или искључење неисправних возила из састава воза.

Брзина воза

Члан 43.

На железничкој прузи воз може саобраћати брзином која одговара техничким карактеристикама железничке пруге, постројења и уређаја, возила увршћених у воз и кочној маси воза.

Брзина воза мора се прилагодити прописаним брзинама на одређеној железничкој прузи или на делу те пруге, а максимална брзина воза не сме се прекорачити.

Подзаконска акта

Члан 44.

Техничка опремљеност железничке пруге од значаја за регулисање саобраћаја; врсте службених места и њихова улога у регулисању саобраћаја; елементи пословног реда железничке станице; организација саобраћаја возова; врсте возова; састав возова; опрема и пропратне исправе возова; маневрисање; обавештавање возног особља; поседање возова у зависности од техничке опремљености железничке пруге и вучног возила; брзина возова; начин регулисања саобраћаја у зависности од техничке опремљености железничке пруге; пријем, отпрема и кретање возова и пружних возила; поступци у случајевима сметњи и кварова сигнално-сигурносних и телекомуникационих уређаја у отежаним ситуацијама и други услови за безбедно одвијање саобраћаја прописују се Саобраћајним правилником који доноси Дирекција.

Дирекција прописује означавање железничких возила и означавање возова.

Дирекција додељује бројчане и словне ознаке железничким возилима за која издаје дозволу за коришћење и која се уписују у Национални регистар железничких возила.

Опремање и осветљавање воза

Члан 45.

Воз мора бити опремљен апаратима са хемијским средствима за гашење пожара и прибором за прву помоћ, смештеним на лако доступним местима.

Воз за превоз путника мора бити унутра осветљен ноћу, а на деоницама пруга на којима вожња у тунелима траје дуже од једног минута и дању.

Евиденције о возовима

Члан 46.

Железнички превозник за сваки воз води евиденције о возном особљу, саставу, кочењу и кретању воза, као и о догађајима који утичу или би могли утицати на ред вожње воза или безбедност железничког саобраћаја.

Одредбе става 1. овог члана важе и за друге субјекте који покрећу воз.

Управљач води евиденцију о кретању возова на железничкој инфраструктури којом управља.

Дирекција прописује врсту, садржину и обрасце евиденција из ст. 1. и 3. овог члана, начин њиховог вођења, железничке раднике који воде и испостављају евиденције из ст. 1. и 3. овог члана и рокове чувања.

Нарочите пошиљке

Члан 47.

Празна или товарена возила морају, у погледу товарног профила, кодних бројева натоварених интермодалних транспортних јединица, највеће дозвољене масе по осовини, највеће дозвољене масе по дужном метру и других параметара, испуњавати услове за пруге на којима саобраћају прописане овим законом и другим прописима којима се уређује област железнице.

Возила која не испуњавају услове из става 1. овог члана сматрају се нарочитим пошиљкама и могу саобраћати на железничким пругама под посебним условима који омогућавају безбедан железнички саобраћај и имају одобрење управљача.

Посебне услове за саобраћај возила и одобрење из става 2. овог члана, за сваки конкретан случај, управљач утврђује и издаје у року од 15 дана од дана подношења захтева.

Дирекција прописује врсте нарочитих пошиљака, посебне услове за превоз нарочитих пошиљака и поступак одобравања превоза нарочитих пошиљака.

IX. ЖЕЛЕЗНИЧКА ВОЗИЛА

1. Технички услови

Члан 48.

Железничка возила која саобраћају на пругама опремљеним аутоматским пружним блоком, уређајем међустаничне зависности или телекомандом, као и на пругама које су делимично опремљене шинским струјним колима, морају имати масу по осовини 3,5 t или већу, а електрични отпор свих осовинских склопова, мерен од обруча до обруча празних кола, не може бити већи од 0,01 Ω за новоградњу и при обнови обручева, док после извршеног периодичног прегледа (без мењања обруча) не већи од 0,1 Ω .

Железничка возила која се користе на пругама опремљеним шинским струјним колима и на пругама опремљеним пунктуалном контролом заузетости (бројачима осовина), морају имати тачкове од електро-проводног материјала и следећих минималних димензија:

- 1) спољни пречник тачка 350 mm;
- 2) висина венца тачка 27,5 mm;
- 3) дебљина венца тачка 22 mm.

Технички услови из ст. 1. и 2. овог члана примењују се и на железничка возила која саобраћају и на осталим пругама ако се на њима налазе аутоматски уређаји путних прелаза.

Опремање железничких возила кочним уређајима

Члан 49.

Железничка возила морају бити опремљена уређајима за аутоматско кочење воза.

Локомотиве, путничка кола и моторни возови морају бити опремљени уређајима за брзо кочење у случају опасности.

Уређаји за брзо кочење у случају опасности, уграђени у путничким колима и моторним возовима, морају бити лако доступни путницима.

Паркирним кочницама морају бити опремљена вучна возила и путничка кола.

Сва теретна кола намењена превозу робе која захтева нарочите мере опрезности или чијим се посебним уређајима за смештај робе мора пажљиво поступати, морају бити опремљена паркирном кочницом.

Најмање 20% осталих теретних кола исте серије у колском парку имаоца мора бити опремљено паркирном кочницом.

Паркирном кочницом морају бити опремљене и колске дизалице и њихове приколице, снежне ралице, кола помоћног воза, кола за испитивање стања колосека и динамометарска кола.

Дирекција прописује врсте кочница на возилима и њихове делове, натписе и ознаке уређаја кочница, начин кочења возова и возила, састав возова с обзиром на врсту кочница, проверу исправности кочница, прорачун снаге кочница код воза и обезбеђење од самопокретања.

Уређаји који се уграђују на железничка возила

Члан 50.

Уређаји који се уграђују на железничка возила морају одговарати условима из техничке документације за одобрени тип возила.

Уређаји и опрема вучних возила

Члан 51.

Локомотива мора да има:

- 1) уређај за управљање;
- 2) уређај за кочење;
- 3) вучно-одбојнички уређај;
- 4) уређај за контролу будности;
- 5) аутостоп уређај, на пругама које су опремљене пружним делом аутостоп уређаја, осим у случају:

(1) саобраћања воза по обилазној прузи која није опремљена аутостоп уређајима,

(2) продужења кретања воза до прве могуће замене локомотиве у случају квара аутостоп уређаја за време вожње,

- (3) допреме локомотиве до депоа, односно радионице за одржавање и сл.;
- 6) региструјући уређај;
- 7) уређај за осветљавање и давање чеоних сигнала;
- 8) уређај за давање звучних сигнала;
- 9) уређај за радио везу са диспечерским центром када саобраћа на пругама опремљеним радио-диспечерском везом;
- 10) уређај за брисање чеоног стакла;
- 11) спољашња огледала – ретровизоре или камере;
- 12) апарате за почетно гашење пожара;
- 13) прибор за прву помоћ;
- 14) ручне папуче за обезбеђење од самопокретања.

Моторни воз мора да има, поред уређаја и опреме из става 1. овог члана, и:

- 1) уређај за електрично осветљење простора за путнике;
- 2) санитарно-хигијенске уређаје који се празне у обртним станицама;
- 3) уређаје за прелажење из кола у кола (изузев моторних кола);
- 4) уређај за грејање простора за путнике;
- 5) помоћно квачило ако има аутоматско и полуаутоматско квачило.

Вучно возило за посебне намене не мора да има уређаје и опрему из става 1. тач. 5) и 9) овог члана.

Вучно возило за посебне намене које се на сопствени погон креће само на месту извођења радова не мора да буде опремљено уређајем из става 1. тачка 4) овог члана.

Ако се вучно возило за посебне намене не може кретати брзином већом од 30 km/h, не мора бити опремљено уређајем из става 1. тачка 6) овог члана.

Вучно возило које се користи за извлачење или доставу вучених возила на или са индустријског колосека укључујући и кретање на подручју службеног места у коме се прикључује индустријски колосек не мора да буде опремљено уређајима и опремом из става 1. тач. 4), 5) и 9) овог члана.

Ако се возило из става 4. овог члана не може кретати брзином већом од 30 km/h, не мора бити опремљено ни уређајем из става 1. тачка б) овог члана.

Вучно возило које се користи само на индустријском колосеку не мора да буде опремљено уређајима и опремом из става 1. тач. 4), 5), 6) и 9) овог члана.

Парна локомотива не мора да има уређаје из става 1. тач. 4), 5), 9) и 10) овог члана.

Вучна возила која се користе за маневрисање у подручјима са високим ризиком (испод високих пећи, кранова и сл.) могу бити опремљена уређајима за даљинско управљање, под условима које прописује Дирекција.

Уређаји и опрема путничких кола

Члан 52.

Путничка кола морају да имају:

- 1) уређаје за осветљење;
- 2) уређаје за грејање;
- 3) санитарно-хигијенске уређаје који се празне у обртним станицама;
- 4) уређаје за прелажење из кола у кола;
- 5) апарате за почетно гашење пожара.

2. Одржавање железничких возила

Лице задужено за одржавање

Члан 53.

Ималац возила је дужан да за свако возило које користи одреди лице задужено за његово одржавање.

Лице задужено за одржавање може да буде и железнички превозник, управљач или ималац возила.

Лице задужено за одржавање уписује се као такво у Националном регистру железничких возила.

Возило се не сме користити ако није одређено лице за његово одржавање.

Поред одговорности железничког превозника и управљача за безбедно саобраћање возова, лице задужено за одржавање, помоћу система за одржавање, одговорно је да се возила, за чије је одржавање задужено, налазе у стању које омогућава њихово безбедно кретање.

Системом за одржавање обезбеђује се:

1) да се возила одржавају у складу са досијеом о одржавању сваког возила и важећим прописима, укључујући и прописе за одржавање и релевантне одредбе ТСИ;

2) примена ЗБМ за процену и оцену ризика а према потреби и у сарадњи са другим учесницима;

3) да извођачи примењују мере за управљање ризицима путем примене ЗБМ из члана 7. став 1. тачка 4) овог закона и да је то предвиђено уговорима са извођачима ангажованим од стране лица за одржавање, који се морају предочити на захтев Дирекције;

4) следљивост активности на одржавању.

Систем за одржавање састоји се од следећих функција:

1) функција управљања одржавањем, која врши надзор и координацију функција одржавања из тач. 2) - 4) овог члана и за осигуравање безбедног стања сваког возила у железничком систему;

2) функција развоја одржавања, која управља документацијом о одржавању, укључујући управљање конфигурацијом, на основу пројектних и експлоатационих података, као и учинку и повратним искуствима;

3) функција управљања одржавања возног парка, која управља повлачењем возила из експлоатације ради одржавања и њиховим враћањем у експлоатацију после одржавања;

4) функција извршења одржавања, која спроводи потребно техничко одржавање возила или њихових делова, укључујући израду документације за повратак из радионице.

Лице задужено за одржавање самостално обавља функцију управљања одржавањем, а за обављање функција одржавања наведених у ставу 7. тач. 2) – 4) овог члана или њихових делова може да ангажује спољне сараднике.

Управљање организацијом одржавања мора бити документовано у свим релевантним деловима а нарочито мора бити описана расподела одговорности унутар лица задуженог за одржавање укључујући и подизвођаче. Њом се показује на који је начин осигуран надзор управе на различитим нивоима, на који су начин особље и њихови представници на свим нивоима укључени и како се осигурава континуирано побољшање ефикасности рада.

Лице задужено за одржавање обезбеђује да све функције наведене у ставу 7. тач. 1) – 4) овог члана испуњавају следеће основне захтеве:

1) Руковођење - посвећеност лица задуженог за одржавање према развоју и примени система одржавања континуираном побољшању његове ефикасности;

2) Оцена ризика – структурни приступ оцени ризика повезаних са одржавањем возила, укључујући оне који директно произлазе из оперативних процеса и активности других организација или лица у вези са одржавањем, као и утврђивање одговарајућих мера за контролу ризика;

3) Праћење – структурни приступ којим се осигурава да су мере за контролу ризика уведене, правилно делују и остварују циљеве лица задуженог за одржавање;

4) Континуирано побољшање – структурни приступ анализи информација које су прикупљене кроз редовно праћење, аудите или из других релевантних извора, као и употреби резултата ради учења и доношења превентивних или корективних мера како би се одржао или побољшао ниво безбедности;

5) Структура и одговорност – структурни приступ утврђивању одговорности појединаца и тимова којим се осигурава постизање безбедносних циљева лица задуженог за одржавање;

6) Управљање компетенцијама – структурни приступ којим се осигурава да запослени лица задуженог за одржавање имају стручност потребну за постизање циљева на безбедан, делотворан и ефикасан начин у свим околностима;

7) Информације – структурни приступ којим се осигурава доступност важних информација оним лицима која доносе процене и одлуке на свим нивоима лица задуженог за одржавање и како би се осигурала потпуност и примереност информација;

8) Документација – структурни приступ којим се осигурава следљивост свих релевантних информација;

9) Уговорне активности – структурни приступ којим се осигурава одговарајуће управљање активностима додељеним подизвођачима ради остваривања циљева организације и покривања свих надлежности и захтева;

10) Активности одржавања – структурни приступ којим се осигурава:

(1) да су идентификоване све активности одржавања које утичу на безбедност као и безбедносно критичне компоненте и да се њима правилно управља, да су све неопходне промене тих активности одржавања које утичу на безбедност идентификоване, да се њима правилно управља на основу повратних искустава и примене ЗБМ за оцену ризика и да су правилно документоване,

(2) усклађеност са основним захтевима за интероперабилност,

(3) успостављање и провера објеката за одржавање, опреме и алата посебно израђених и потребних за извршење одржавања,

(4) анализа почетне документације у вези са возилом потребне за формирање првог досијеа о одржавању и правилну примену досијеа о одржавању путем састављања налога за одржавање,

(5) да се компоненте (укључујући резервне делове) и материјали употребљавају како је наведено у налозима за одржавање и документацији добављача; они се складиште, с њима се рукује и они се превозе на одговарајући начин како је наведено у налозима за одржавање и документацији добављача и морају бити усклађени са релевантним националним и међународним прописима као и са захтевима из релевантних налога за одржавање,

(6) да се одреде, идентификују, обезбеде, евидентирају и да буду на располагању прикладни и одговарајући објекти, опрема и алати како би се омогућило пружање услуга одржавања у складу с налозима за одржавање и другим спецификацијама, чиме се осигурава безбедно извршење одржавања, ергономија и заштита здравља,

(7) да лице задужено за одржавање има процесе којима осигурава да се његова опрема за мерење, сви простори, опрема и алати правилно користе, калибришу, еталонирају, чувају и одржавају у складу с документованим процесима;

11) Контролне активности – структурни приступ којим се осигурава:

(1) благовремено повлачење возила из експлоатације ради редовног, условног или ванредног одржавања или у случају када су утврде недостаци или због других потреба,

(2) потребне мере за контролу квалитета одржавања,

(3) обављање послова одржавања у складу са налозима за одржавање и издавање обавештења о враћању у експлоатацију, које укључује могућа ограничења за употребу,

(4) да се могуће појаве неусклађености у примени система управљања одржавањем које би могле довести до несреће, незгоде, избегнуте несреће или другог опасног догађаја пријављују, истражују и анализирају и да се предузимају потребне превентивне мере у складу са ЗБМ за праћење,

(5) да су периодична интерна контрола и поступак праћења у складу са ЗБМ за праћење.

Сертификација лица задуженог за одржавање возила

Члан 54.

Лице задужено за одржавање возила мора бити сертифициковано у складу са прописом који доноси OTIF.

Изузетно од става 1. овог члана лице задужено за одржавање вучног возила које се користи само на индустријском колосеку и манипулативним колосецима станице на који се колосек прикључује не мора бити сертифициковано.

Дирекција или друго акредитовано или препознато сертификационо тело из државе уговорнице OTIF-а или државе Европске уније издаје сертификат лицу задуженом за одржавање возила на обрасцу који је прописао OTIF.

Сертификат из става 3. овог члана издаје се са роком важења не дужим од пет година.

За издавање сертификата из става 3. овог члана плаћа се такса.

Висина таксе из става 5. овог члана утврђује се законом којим се уређују републичке административне таксе.

Дирекција води евиденцију о сертификатима које је издала из става 3. овог члана која садржи:

1) назив правног лица коме је издат сертификат;

2) рок важења сертификата.

Сертификати из става 3. овог члана издати у државама уговорницама OTIF и државама Европске уније важе у Републици Србији.

Дирекција најмање једном годишње, на изабраним географски и функционално репрезентативним локацијама, обавља надзор свих активности лица задужених за одржавање којима је издала сертификат из става 3. овог члана, како би проверила да ли та лица још увек испуњавају захтеве на основу којих им је издат сертификат.

Уколико Дирекција утврди да лице задужено за одржавање не испуњава захтеве на основу којих му је издат сертификат, тада се заједно са лицем задуженим за одржавање договара о плану за побољшање његовог рада, ограничава обим примене сертификата или суспендује сертификат, у зависности од степена неусаглашености са захтевима за добијање сертификата.

У случају континуираног неиспуњавања захтева за сертификацију или неспровођења плана за побољшање рада, Дирекција решењем ограничава или одузима сертификат, наводећи разлоге за доношење решења.

Решење о одбијању издавања сертификата из става 3. овог члана, решење о ограничавању обима примене или о суспендовању сертификата из става 10. овог члана и решење о ограничавању или одузимању сертификата из става 11. овог члана коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.

ЕЦМ сертификат издат железничком превознику или управљачу инфраструктуре сматра се доказом о усаглашености са захтевима система за управљање безбедношћу који се односе на одржавање возила.

Одржавање возила

Члан 55.

Возила се морају одржавати у стању које осигурава безбедан железнички саобраћај.

Дирекција прописује врсту, начин и рокове одржавања возила и њихових делова значајних за безбедно одвијање железничког саобраћаја, елементе досијеа о одржавању и управљање досијеом о одржавању.

Радионице за одржавање возила

Члан 56.

Дирекција прописује опште услове које морају испуњавати радионице за одржавање возила, подсистеме, склопове, уређаје и опрему од посебног значаја за безбедност железничког саобраћаја, посебне услове које морају испуњавати специјализоване радионице за одржавање подсистема, склопова, уређаја и опреме од посебног значаја за безбедност железничког саобраћаја. У радионицама за одржавање железничких возила и специјализованим радионицама за одржавање кочних уређаја на пословима везаним за кочницу могу радити само лица која су завршила специјалистичку обуку.

Обуку за поправку, одржавање и испитивање виталних кочних уређаја и одржавање кочнице спровode специјализоване установе и/или произвођачи и издају уверења о завршеној специјалистичкој обуци по одређеном програму.

Услови које мора испуњавати специјализована установа која врши специјалистичке обуке, врсте специјалистичких обука из области кочница, програм специјалистичке обуке за поправку, одржавање и испитивање виталних кочних уређаја, програм специјалистичке обуке за одржавање кочнице и форму и садржај обрасца уверења о завршеној специјалистичкој обуци прописује Дирекција.

Решење о испуњености услова (овлашћење) за обављање специјалистичких обука из области кочнице издаје Дирекција за железнице на рок од пет година.

Сертификат о испуњености услова из става 1. овог члана издаје Дирекција у форми решења, са роком важења до пет година.

Дирекција додељује ознаку радионици за одржавање возила у сертификату из става 5. овог члана.

Решење о издавању, односно о одбијању издавања сертификата о испуњености услова за радионице за одржавање возила коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.

За издавање сертификата из става 5. овог члана плаћа се такса.

Висина таксе из става 8. овог члана утврђује се законом којим се уређују републичке административне таксе.

О издатим сертификатима из става 5. овог члана Дирекција води евиденцију која садржи:

- 1) назив правног лица коме је издат сертификат;
- 2) серије железничких возила на које се сертификат односи;
- 3) специјализацију радионица за одржавање подсистема, склопова, уређаја и опреме од посебног значаја за безбедност железничког саобраћаја;
- 4) датум издавања сертификата.

Радионице за одржавање возила које су сертифициране у складу са прописом из члана 54. став 1. овог закона за функцију извршења одржавања, не морају поседовати и сертификат из става 5. овог члана.

Дирекција је дужна да после издавања сертификата из става 5. овог члана врши периодичне провере да ли носилац сертификата и даље испуњава услове из става 1. овог члана.

Ако Дирекција провером из става 12. овог члана утврди да носилац сертификата из става 5. овог члана више не испуњава услове за сертификацију, решењем одузима сертификат, наводећи разлоге за доношење решења.

Решење о одузимању сертификата из става 5. овог члана коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.

Технички преглед возила

Члан 57.

Технички преглед возила обавља се по добијању дозволе за коришћење возила, а пре пуштања возила у експлоатацију.

Дирекција прописује услове које морају испуњавати привредни субјекти који обављају технички преглед возила и начин обављања техничког прегледа возила.

Сертификат о испуњености услова из става 2. овог члана издаје Дирекција, у форми решења, са роком важења до пет година.

Решење о издавању, односно о одбијању издавања сертификата о испуњености услова за организације које обављају технички преглед возила коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.

За издавање сертификата из става 3. овог члана плаћа се такса.

Висина таксе из става 5. овог члана утврђује се законом којим се уређују републичке административне таксе.

О издатим сертификатима из става 3. овог члана Дирекција води евиденцију која садржи:

- 1) назив правног лица коме је издат сертификат;
- 2) врсте железничких возила на које се сертификат односи;
- 3) датум издавања сертификата.

Дирекција је дужна да после издавања сертификата из става 3. овог члана врши периодичне провере да ли носилац сертификата и даље испуњава услове из става 2. овог члана.

Ако Дирекција провером из става 8. овог члана утврди да носилац сертификата из става 3. овог члана више не испуњава услове за сертификацију, решењем одузима сертификат, наводећи разлоге за своју одлуку.

Решење о одузимању сертификата из става 3. овог члана коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.

Х. ГРАНСКИ СТАНДАРДИ ИЗ ОБЛАСТИ ЖЕЛЕЗНИЧКОГ САОБРАЋАЈА

Члан 58.

Дирекција доноси гранске стандарде из области железничког саобраћаја.

Дирекција прописује поступак израде, доношења и објављивања стандарда из области железничког саобраћаја.

Дирекција објављује на својој интернет страници списак донетих гранских стандарда из области железничког саобраћаја.

Стандарде из става 1. овог члана Дирекција продаје у штампаној и електронској форми.

Цену стандарда утврђује Дирекција и општи приход су буџета Републике Србије.

XI. УСЛОВИ КОЈЕ МОРАЈУ ИСПУЊАВАТИ ЖЕЛЕЗНИЧКИ РАДНИЦИ

1. Општи услови

Члан 59.

Железнички радници морају имати потребан ниво националног оквира квалификација (у даљем тексту: НОКС), морају бити стручно оспособљени и стручно обучени за послове и задатке које обављају у вршењу железничког саобраћаја, имати положен стручни испит и испуњавати посебне здравствене и друге услове у складу са одредбама овог закона.

2. Услови које у стручном погледу морају испуњавати железнички радници

Потребан ниво НОКС, стручно оспособљавање, стручна обука и стручни испит

Члан 60.

Потребан ниво НОКС стиче се у железничкој школи или код јавно признатог организатора активности образовања одраслих (у даљем тексту: ЈПОА) .

Стручно оспособљавање железничких радника, у смислу овог закона, обухвата стицање знања, вештина и способности потребних за обављање одређених послова у железничком саобраћају и мора да буде у складу са безбедносним захтевима утврђеним у ТСИ и националним прописима.

Стручно оспособљавање железничких радника обавља се у железничкој школи, код ЈПОА или у центру стручног оспособљавања.

Стручну обуку, спровођење стручног испита и издавање уверења о положеном стручном испиту обавља послодавац.

Стручни испит може да полаже само лице које је претходно стручно оспособљено за одређене послове железничког радника и које се припремило за полагање тог испита кроз стручну обуку према утврђеном програму за одређена радна места железничких радника.

Послодавац, у смислу овог члана, је железнички превозник, управљач, власник индустријске железнице или власник односно корисник индустријског колосека.

Железнички превозник и управљач у оквиру свог система за управљање безбедношћу, односно власник индустријске железнице и власник односно корисник индустријског колосека интерним актима, ближе дефинишу организацију и спровођење стручне обуке и стручног испита.

Дирекција прописује радна места железничких радника за која је потребно стручно оспособљавање, стручна обука и стручни испит, потребан ниво НОКС-а железничких радника, програме стручног оспособљавања за радна места железничких радника и њихово трајање, програме стручне обуке за радна места

железничких радника и њихово трајање, услове које морају да испуне ментори, садржину дневника рада, програме за полагање стручног испита за радна места железничких радника, организацију обављања стручног испита, услове које морају да испуне испитивачи и чланови комисије за полагање стручних испита, образац и садржину пријаве за полагање стручног испита, образац и садржину решења о одобравању полагања стручног испита и формирању комисије за полагање стручног испита, образац и садржину извештаја о полагању стручног испита и образац и садржину уверења о положеном стручном испиту.

Центар стручног оспособљавања

Члан 61.

Центар стручног оспособљавања може бити железнички превозник, управљач, власник индустријске железнице, железничка школа, друго правно лице и предузетник који испуњава услове које прописује Дирекција.

Центру стручног оспособљавања који испуни услове из става 1. овог члана Дирекција издаје сертификат, у форми решења, са роком важења од пет година.

Решење о издавању, односно о одбијању издавања сертификата за центре стручног оспособљавања коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.

За издавање сертификата из става 2. овог члана плаћа се такса утврђена законом којим се уређују републичке административне таксе.

Центар стручног оспособљавања спроводи обуку на непристрасан начин у погледу свих учесника, како лицима која су запослена код оснивача центра стручног оспособљавања тако и другим лицима.

Након спроведеног стручног оспособљавања, Центар стручног оспособљавања спроводи проверу савладаности програма стручног оспособљавања и издаје уверење о обављеном стручном оспособљавању за одређено радно место железничког радника на обрасцу који прописује Дирекција.

Дирекција води и ажурира евиденцију о издатим сертификатима из става 2. овог члана и исту објављује на својој интернет страници.

Евиденција о издатим сертификатима из става 7. овог члана садржи:

- 1) назив правног лица или предузетника коме је издат сертификат;
- 2) на која радна места железничких радника се односи сертификат;
- 3) датум издавања сертификата.

Дирекција је дужна да после издавања сертификата из става 2. овог члана врши периодичне провере да ли носилац сертификата и даље испуњава услове из става 1. овог члана.

Ако Дирекција провером из става 9. овог члана утврди да носилац сертификата из става 2. овог члана више не испуњава услове за сертификацију, она решењем ограничава или одузима сертификат, наводећи разлоге за своју одлуку.

Решење о ограничавању односно одузимању сертификата из става 2. овог члана коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.

Ако су центри стручног оспособљавања доступни само код једног железничког превозника или управљача, исти су обавезни да обезбеде другим железничким превозницима приступ њиховим услугама по разумној и недискриминаторској цени која је повезана са стварним трошковима и која може укључивати профитну маржу.

Стручно оспособљавање машиновођа

Члан 62.

Стручно оспособљавање машиновођа обухвата стицање општих стручних знања потребних за добијање дозволе за управљање вучним возилом из члана 66. овог закона.

Лице које је завршило железничку школу за занимање машиновође, не полаже испит за стицање општих стручних знања за добијање дозволе за управљање вучним возилом.

Стицање општих стручних знања обавља се у железничкој школи или у Центру стручног оспособљавања.

Организација испита за машиновође

Члан 63.

Испите машиновођа спроводе испитивачи.

За полагање испита из става 1. овог члана испитиваче именују:

- 1) Дирекција, за издавање дозволе за управљање вучним возилом;
- 2) послодавац, за издавање додатног уверења из члана 68. овог закона.

Испит мора бити организован на начин којим се обезбеђује испуњеност следећих захтева:

1) у случају да испит спроводе два или више лица, једно од њих је задужено за контролу непристрасног спровођења испита;

2) на практичном делу испита на коме се проверава способност управљања вучним возилом, испитивач мора поседовати важећу дозволу за управљање вучним возилом и важеће додатно уверење за конкретну серију вучног возила и инфраструктуру на којој се обавља испит; уколико то није могуће остварити, у управљачници вучног возила мора се налазити машиновођа са важећим додатним уверењем за конкретну серију вучног возила и инфраструктуру;

3) испитивање се спроводи на транспарентан начин и мора трајати довољно дуго како би се потврдило, уз одговарајуће документоване доказе, да је кандидат испунио све потребне захтеве;

4) у случају да је испитивач учествовао у стручном оспособљавању кандидата за машиновођу, испит ће водити други испитивач који није учествовао у стручном оспособљавању кандидата за машиновођу;

5) испит се припрема тако што се посебна пажња обраћа на поверљивост питања која ће се постављати током испита.

Испити се организују на начин да се избегне сваки сукоб интереса, не доводећи у питање могућност да испитивач може припадати послодавцу који издаје додатно уверење из члана 68. овог закона.

Дирекција прописује услове које морају да испуне испитивачи из става 1. овог члана.

Испитивачу који испуњава услове из става 5. овог члана Дирекција издаје сертификат, у форми решења, са роком важења од пет година.

Решење о издавању, односно о одбијању издавања сертификата коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.

За издавање сертификата из става 6. овог члана плаћа се такса.

Висина таксе из става 8. овог члана утврђује се законом којим се уређују републичке административне таксе.

Дирекција на свом сајту објављује списак сертифицикованих испитивача.

Стручно усавршавање и провера стручне оспособљености железничких радника

Члан 64.

Железнички радници морају се стално стручно усавршавати, а њихова стручна оспособљеност се мора редовно и ванредно проверавати.

Стручно усавршавање у смислу овог закона, обухвата стицање нових и усавршавање постојећих знања, вештина и способности ради квалитетнијег обављања посла, очување стручне оспособљености и побољшања безбедности.

Стручно усавршавање и проверу стручне оспособљености железничких радника изводи послодавац.

Редовна провера стручне оспособљености железничких радника се мора обављати најмање на сваке две године и она укључује познавање важећих прописа, инфраструктуре, возила, уређаја и језика у случајевима прописаним овим законом.

Ванредна провера стручне оспособљености железничких радника обавља се:

1) после сваке одсутности железничког радника са посла која је трајала више од шест месеци;

2) ако би железнички радник због непознавања прописа могао угрозити безбедност саобраћаја;

3) ако железнички радник не испуњава прописане обавезе у погледу стручног усавршавања, због доношења нових прописа или измене важећих прописа;

4) ако железнички радник у свом раду крши прописе, што за последицу може имати настанак несреће, незгоде, односно угрожавање безбедности саобраћаја;

5) ако се уводе нови типови уређаја или возила.

Послодавац не може дозволити обављање послова железничком раднику који при провери знања није показао задовољавајућу стручну оспособљеност или чија стручна оспособљеност за те послове није проверена.

3. Услови за стицање права на управљање вучним возилом

Члан 65.

Право на управљање вучним возилом може да стекне лице које испуњава следеће услове:

1) да је навршило 18 година живота, односно 20 година живота за управљање вучним возилом у прекограничном саобраћају;

2) да поседује дозволу за управљање вучним возилом и једно или више додатних уверења;

3) да му одлуком надлежног органа није забрањено да управља вучним возилом.

Дозвола за управљање вучним возилом

Члан 66.

Дозволу за управљање вучним возилом (у даљем тексту: дозвола) издаје Дирекција, на прописаном обрасцу и у форми решења, ако лице које је поднело захтев испуњава следеће услове:

1) да има прописани ниво НОКСа

2) да је психички и физички способно да управља вучним возилом;

3) да је положило испит из општих стручних знања, осим за лица из става 2. члана 62.

Решење о издавању, односно о одбијању издавања дозвола за управљање вучним возилом коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.

Дирекција прописује поступак издавања дозволе, образац дозволе, образац захтева за издавање дозволе и потребну документацију која се прилаже уз захтев.

Дирекција објављује на својој интернет страници поступак за добијање дозволе.

За издавање, обнављање, ажурирање и издавање дупликата дозволе плаћа се такса.

Висина таксе из става 5. овог члана утврђује се законом којим се уређују републичке административне таксе.

Дирекција издаје дозволу најкасније у року од 30 дана по пријему уредног захтева за издавање дозволе из става 1. овог члана.

Дозвола се издаје са роком важења од десет година и власништво је носиоца.

По истеку рока из става 8. овог члана, на захтев лица из става 1. овог члана, дозвола се обнавља на основу уверења о здравственој способности, којим се потврђује да је то лице психички и физички способно да управља вучним возилом, што се евидентира у регистру, прописаним чланом 70. став 1. овог закона.

У случају промене било ког податка који је садржан у дозволи или прописа којим се уређује област железнице, носилац дозволе без одлагања подноси захтев Дирекцији за ажурирање дозволе.

У случају губитка или оштећења дозволе, Дирекција издаје дупликат.

Дозвола се издаје у једном оригиналу. Свако умножавање дозволе, осим од стране Дирекције када се тражи дупликат, забрањено је.

Дозвола издата у другој држави важи у Републици Србији на основу потврђених међународних споразума.

Лице из става 1. овог члана, у току управљања вучним возилом, мора да има код себе дозволу и дужно је да је покаже на захтев овлашћеног лица Дирекције, лица за вршење унутрашњег надзора код железничког превозника, главног истражитеља и републичког инспектора за железнички саобраћај.

Решење о одбијању обнављања и ажурирања дозволе коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.

Суспензија и одузимање дозволе

Члан 67.

Да би дозвола остала важећа, носилац дозволе дужан је да се подвргава провери испуњености здравствених услова на начин прописан овим законом. Копију уверења о здравственој способности за рад железничког радника после обављеног здравственог прегледа послодавац без одлагања доставља Дирекцији.

Дозвола се суспендује ако њен носилац привремено не испуњава прописане здравствене услове.

Дозвола се одузима ако се на здравственом прегледу утврди да носилац трајно не испуњава прописане здравствене услове, односно ако их не испуни по истеку рока утврђеног при одређивању привремене суспензије дозволе.

Дирекција обавештава носиоца дозволе и његовог послодавца о суспензији или одузимању дозволе, као и о поступку за поновно добијање дозволе.

Решење о суспензији или одузимању дозволе коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.

Додатно уверење

Члан 68.

Додатно уверење издаје послодавац (железнички превозник, управљач, власник индустријске железнице, власник односно корисник индустријског колосека) лицу које:

1) је положило испит у вези познавања одређене врсте вучног возила на које се додатно уверење односи;

2) је положило испит у вези познавања железничке инфраструктуре на коју се додатно уверење односи;

3) познаје језик, у случају обављања послова на железничкој инфраструктури друге државе, који управљач те државе назначи;

4) има дозволу.

Додатним уверењем лице из става 1. овог члана се овлашћује да на одређеним инфраструктурама управља одређеним типом вучних возила у једној или више следећих категорија:

1) категорија А – маневарске локомотиве, вучна возила радних возова, вучна возила за посебне намене и све друге врсте вучних возила када се користе за маневрисање;

2) категорија Б – вучна возила возова за превоз путника и/или робе.

Лице из става 1. овог члана не мора имати додатно уверење за одређени део железничке инфраструктуре у следећим случајевима:

1) када сметње у одвијању железничког саобраћаја или извођење радова на одржавању железничке пруге захтевају кретање возова обилазним пругама;

2) изузетни једнократни саобраћај музејских возова;

3) изузетни једнократни превоз робе, уз сагласност управљача;

4) потребе испоруке или презентације новог воза или вучног возила;

5) стручног оспособљавања или полагања стручног испита за управљање вучним возилом.

Железнички превозник одлучује о примени могућности из става 3. овог члана. Управљач и државни органи не могу наметнути ту обавезу.

У случајевима из става 3. овог члана у управљачници вучног возила мора се налазити машиновођа који има додатно уверење за одређени део железничке инфраструктуре, о чему се унапред обавештава управљач.

Послодавац утврђује, у оквиру свог система за управљање безбедношћу, начин издавања и ажурирања додатног уверења, рок важења додатног уверења, као и поступак за подношење приговора којим се машиновођама омогућава провера одлуке у вези са издавањем, ажурирањем, суспензијом или одузимањем додатног уверења. На решење о приговору може се уложити жалба Дирекцији.

Жалба на одлуку послодавца којом се одбија захтев за издавање или ажурирање додатног уверења или којом се суспендује или одузима додатно уверење подноси се Дирекцији, у року од 30 дана од дана пријема одлуке.

Уколико послодавац не донесе одлуку по захтеву за издавање или ажурирање додатног уверења у року од 30 дана од дана пријема захтева са потребном документацијом, сматра се да је захтев одбијен, у ком случају се жалба Дирекцији може поднети у року од наредних 30 дана.

Решење Дирекције којим се одлучује о жалби из ст. 7. и 8. овог члана коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.

Оригинал додатног уверења припада послодавцу, који је дужан да на захтев носиоца додатног уверења изда оверену копију.

Дирекција прописује изглед и садржину обрасца додатног уверења и оверене копије додатног уверења.

Послодавац без одлагања ажурира додатно уверење кад се носилац стручно оспособи за управљање другим типовима вучних возила, односно за другу железничку инфраструктуру.

Лице из става 1. овог члана, у току управљања вучним возилом мора да има код себе додатно уверење и дужно је да га покаже на захтев овлашћеног лица Дирекције, лица за вршење унутрашњег надзора код железничког превозника, главног истражитеља и републичког инспектора за железнички саобраћај.

Дирекција врши надзор над поступком издавања додатног уверења машиновођа, водећи рачуна о томе да стручно оспособљавање и усавршавање из чл. 62. и 63. овог закона испуњава безбедносне захтеве утврђене у ТСИ или националним прописима о безбедности.

Додатно уверење издато у другој држави важи у Републици Србији на основу потврђених међународних споразума.

Суспензија и одузимање додатног уверења

Члан 69.

Да би додатно уверење остало важеће, носилац додатног уверења је дужан да:

- 1) учествује на редовним и ванредним усавршавањима, као и редовним и ванредним проверама стручне оспособљености;
- 2) обавља провере познавања језика, у случајевима када обавља посао на железничкој инфраструктури друге државе;
- 3) учествује на обуци из система за управљање безбедношћу коју спроводи послодавац.

Послодавац потврђује уписом на додатном уверењу и у регистру прописаном чланом 70. став 3. овог закона да је машиновођа на проверама из става 1. овог члана показао потребно знање. Додатно уверење се суспендује ако носилац привремено не испуњава прописане здравствене услове или ако приликом провера из става 1. овог члана не покаже потребно знање.

Додатно уверење се одузима ако се на здравственом прегледу утврди да носилац трајно не испуњава прописане здравствене услове, односно ако их не испуни по истеку рока утврђеног при одређивању привремене суспензије додатног уверења или ако носилац и на поновљеним проверама из става 1. овог члана не покаже потребно знање.

Издавалац додатног уверења без одлагања обавештава Дирекцију о свим суспендованим или одузетим додатним уверењима.

Ако Дирекција, у оквиру надзора из члана 68. став 14. овог закона, утврди да носилац додатног уверења не испуњава прописане услове, наложиће послодавцу да изврши додатну проверу стручне оспособљености носиоца додатног уверења или да суспендује додатно уверење. Послодавац је обавезан да предузме наложене мере и да о томе обавести Дирекцију у року од 30 дана од дана налагања мера.

Налог из става 5. овог члана може да садржи и забрану рада машиновођама тог послодавца до доставе траженог обавештења.

Регистри и оцена поступака

Члан 70.

Дирекција води и ажурира регистар дозвола које су издате, ажуриране, обновљене, истекле, суспендоване, одузете или пријављене као изгубљене, украдене или уништене. Регистар садржи податке из дозвола и податке о периодичним здравственим прегледима.

Дирекција, на захтев послодаваца и надлежних органа других држава, у случајевима када машиновођа обавља посао на инфраструктури других држава, доставља информације о статусу дозвола.

Послодавац је дужан да:

- 1) води и ажурира регистар додатних уверења која су издата, ажурирана, суспендована, одузета или пријављена као изгубљена, украдена или уништена, који садржи податке из додатних уверења, као и податке о периодичним проверама здравствене способности и стручне оспособљености;
- 2) Дирекцији и другим надлежним државним органима достави тражене податке;
- 3) доставља информације о подацима из додатних уверења на захтев надлежних органа других држава, када пружа услуге у међународном саобраћају;
- 4) проверава да ли су дозволе његових машиновођа важеће.

Машиновођа има право приступа својим подацима из регистара Дирекције и послодавца, као и право да му се на захтев, без накнаде, доставе ти подаци.

Дирекција ближе прописује елементе регистра из става 1. овог члана и регистра из става 3. тачка 1) овог члана.

Независну оцену поступака за стицање и проверу стручног знања и оспособљености спроводи Дирекција, а независну оцену система за издавање дозвола и додатних уверења спроводи Министарство, у интервалима не дужим од пет година.

Независну оцену из става 6. овог члана спроводи квалификовано особље које није укључено у активности које се оцењују.

Одредбе става 6. овог члана не односе се на активности које су већ обухваћене системима за управљање безбедношћу које су успоставили железнички превозници и управљачи железничке инфраструктуре у складу са овим законом.

Резултати независних оцена уредно се документују и достављају Дирекцији. Ако је потребно, предузимају се одговарајуће мере у циљу отклањања недостатака уочених током независне оцене.

У случају да активности повезане са стручним оспособљавањем и испитивањем машиновођа и ажурирањем дозвола и додатних овлашћења нису обухваћене системом управљања безбедношћу, Дирекција надзире да се исте спроводе у складу са системом управљања квалитетом.

Престанак радног односа

Члан 71.

Машиновођа је дужан да о престанку радног односа код послодавца без одлагања обавести Дирекцију.

После престанка радног односа дозвола остаје важећа, уколико машиновођа испуњава услове из члана 67. став 1. овог закона.

Додатно уверење престаје да важи када машиновођи престане радни однос код послодавца.

У случају престанка радног односа послодавац је дужан да машиновођи изда оверену копију додатног уверења и врати све документе о његовој обуци, квалификацијама, искуству и стручним способностима.

Приликом заснивања новог радног односа, послодавац узима у обзир документа из става 4. овог члана.

Одредбе ст. 4. и 5. овог члана сходно се примењују и на друге железничке раднике.

Надзор над машиновођама

Члан 72.

Послодавац проверава важење дозволе и додатног уверења машиновође кога запошљава или ангажује по уговору.

Послодавац успоставља систем надзора својих машиновођа. Ако су резултати надзора такви да доводе у питање способност машиновође за обављање посла и наставак важења његове дозволе или додатног уверења, послодавац одмах предузима потребне мере.

Ако машиновођа сматра да његово здравствено стање доводи у питање његову способност за обављање посла, он одмах о томе обавештава послодавца.

Чим послодавац сазна или га лекар обавести о погоршању здравственог стања машиновође до те мере да је његова способност за обављање посла доведена у питање, он одмах предузима потребне мере, укључујући упућивање машиновође на

ванредни здравствени преглед, и ако је потребно, суспендује или одузима додатно уверење и ажурира податке у регистру из члана 70. став 3. тачка 1) овог закона.

Послодавац обезбеђује да машиновође у току обављања посла нису под утицајем било којих средстава која би могла утицати на њихову концентрацију, пажњу или понашање.

Послодавац одмах обавештава Дирекцију о свим случајевима неспособности за рад машиновође које траје дуже од три месеца.

4. Услови за стицање права на регулисање железничког саобраћаја

Члан 73.

Право на регулисање железничког саобраћаја може да стекне лице које испуњава следеће услове:

- 1) да је психички и физички способно да регулише железнички саобраћај;
- 2) да је навршило 18 година живота;
- 3) да има прописани ниво НОКСа;
- 4) да је положило прописан стручни испит за регулисање железничког саобраћаја;
- 5) да поседује прописану дозволу за регулисање железничког саобраћаја;
- 6) да му одлуком надлежног органа није забрањено да регулише железнички саобраћај.

Издавање дозволе за регулисање железничког саобраћаја

Члан 74.

Дозволу за регулисање железничког саобраћаја издаје управљач, ако лице које је поднело захтев испуњава услове из члана 73. став 1. тач. 1) до 4) овог закона.

Дозвола за регулисање железничког саобраћаја се издаје са роком важења од десет година и власништво је носиоца.

По истеку рока из става 2. овог члана, на захтев лица из става 1. овог члана, рок важења дозволе продужиће се на основу уверења о здравственој способности, којим се потврђује да је то лице психички и физички способно да регулише железнички саобраћај.

Лице из става 1. овог члана у току обављања послова регулисања железничког саобраћаја, мора да има код себе дозволу за регулисање железничког саобраћаја и дужно је да је покаже на захтев овлашћеног лица Дирекције, лица за вршење унутрашњег надзора код управљача, главног истражитеља и републичког инспектора за железнички саобраћај.

Дирекција прописује изглед и садржину обрасца дозволе за регулисање железничког саобраћаја. Управљач води евиденцију о издатим дозволама за регулисање железничког саобраћаја, која садржи: број дозволе, име и презиме носиоца дозволе, радно место носиоца дозволе, датум издавања дозволе, рок важења дозволе, продужење важења дозволе.

Да би дозвола остала важећа, носилац дозволе дужан је да се подвргава провери испуњености здравствених услова на начин прописан овим законом.

Дозвола се суспендује ако њен носилац привремено не испуњава прописане здравствене услове или уколико носилац не учествује на редовним и ванредним усавршавањима и проверама стручне оспособљености и приликом провера не покаже потребно знање.

Дозвола се одузима ако се на здравственом прегледу утврди да носилац трајно не испуњава прописане здравствене услове, односно ако их не испуни по истеку рока утврђеног при одређивању привремене суспензије дозволе.

Управљач обавештава носиоца дозволе о суспензији или одузимању дозволе, као и о поступку за поновно добијање дозволе.

5. Услови које у здравственом погледу морају испуњавати железнички радници

Члан 75.

Железнички радник мора испуњавати посебне здравствене услове прописане овим законом и бити психички и физички способан за обављање својих послова и задатака.

Министар надлежан за послове здравља уз сагласност министра надлежног за послове саобраћаја прописује здравствене услове које морају испуњавати железнички радници, начин њиховог утврђивања и време њиховог проверавања.

Врсте здравствених прегледа

Члан 76.

Лице које се стручно оспособљава за вршење одређених послова железничког радника дужно је да се, пре заснивања радног односа, подвргне здравственом прегледу.

Железнички радник дужан је да се, пре распоређивања на друге послове и задатке, односно пре упућивања на стручно усавршавање или стручно оспособљавање, подвргне здравственом прегледу ради провере здравствене способности која се захтева за обављање других послова и задатака.

Психичка и физичка способност железничког радника мора се редовно и ванредно проверавати, на редовном или ванредном здравственом прегледу.

На здравственом прегледу утврђује се да ли је лице из става 1. овог члана, односно железнички радник из става 2. овог члана, психички и физички способан за обављање послова одређене врсте занимања, а на редовном или ванредном здравственом прегледу – да ли је железнички радник из става 3. овог члана психички и физички способан за обављање послова и задатака.

Редовни здравствени преглед

Члан 77.

На редовни здравствени преглед упућује се железнички радник у прописаним роковима, који зависе од врсте послова које тај радник обавља.

Железнички превозник и управљач дужни су да железничког радника упуте на редовни здравствени преглед пре истека рока прописаног за обављање тог прегледа.

Ванредни здравствени преглед

Члан 78.

На ванредни здравствени преглед упућује се железнички радник за кога се основано посумња да из здравствених разлога више није способан да обавља своје послове и задатке и после сваке озбиљне несреће, теже повреде, тешке и дуготрајне болести и у другим прописаним случајевима.

Упућивање радника из става 1. овог члана на ванредни здравствени преглед врши се на захтев непосредно претпостављеног, овлашћеног лица за вршење унутрашњег надзора, лекара, републичког инспектора за железнички саобраћај, јавног тужиоца, суда, судије за прекршаје или на лични захтев железничког радника.

Здравствене установе

Члан 79.

Здравствене прегледе лица која се стручно оспособљавају за обављање послова железничког радника и редовне и ванредне здравствене прегледе железничких радника и здравствену евиденцију о тим лицима, односно о психичкој и физичкој

способности тих лица врше, односно води здравствена установа која испуњава опште услове за обављање тих прегледа и вођење евиденције прописане законом којим се уређује здравствена заштита и која је објављена у списку здравствених установа код Дирекције.

Неспособност за вршење послова железничког радника

Члан 80.

Железнички радник који не испуњава прописане здравствене услове сматра се психички и физички неспособним за вршење одређених послова док та неспособност траје.

Железнички превозник и управљач дужни су да забране железничком раднику обављање послова ако се на здравственом прегледу утврди да не испуњава прописане здравствене услове за те послове или ако се није подвргао здравственом прегледу на који је упућен и испунио прописане здравствене услове пре истека обављеног лекарског прегледа.

Забрана обављања послова железничког радника

Члан 81.

Железнички превозник и управљач дужни су да забране железничком раднику обављање послова ако је у толикој мери уморан или болестан, или је у таквом психичком стању да је неспособан да врши послове.

Железнички радник који у току вршења послова оцени да не може да безбедно врши послове због умора, болести или из било којих других разлога, дужан је да о томе обавести непосредно претпостављеног и да прекине да врши посао.

Железнички радник за време обављања послова не сме узимати алкохолна пића, психоактивне контролисане супстанце, нити започети обављање послова ако у организму има алкохола или ако је под дејством психоактивних контролисаних супстанци.

Министар надлежан за послове здравља уз сагласност министра прописује поступак за проверавање психичке и физичке способности радника из ст. 1–3. овог члана, пре започињања обављања послова и у току обављања послова.

Железнички радник за кога се анализом крви, или крви и урина, или другом стручном методом мерења количине алкохола у организму, утврди да има алкохола у крви, или да показује знаке алкохолне поремећености, сматраће се да је под дејством алкохола и да није способан за обављање послова.

Испитивање алкохолисаности и постојања психоактивних контролисаних супстанци

Члан 82.

Овлашћено лице за вршење унутрашњег надзора и републички инспектор за железнички саобраћај могу железничког радника подвргнути испитивању алкохолисаности помоћу одговарајућих средстава и апарата или упутити на здравствени преглед ради провере да ли има алкохола у организму или да ли показује знаке алкохолне поремећености или да ли се налази под дејством психоактивних контролисаних супстанци.

Железнички радник дужан је да се подвргне испитивању, односно здравственом прегледу из става 1. овог члана на који је упућен.

6. Радно време и одмори станичног и возног особља

Члан 83.

Радно време и одмори станичног и возног особља утврђују се у складу са организацијом железничког саобраћаја, извршавањем реда вожње и условима који утичу на психофизичку способност станичног и возног особља да безбедно обављају послове.

Трајање смене станичног особља

Члан 84.

Смена станичног особља износи највише 12 часова.

Изузетно од става 1. овог члана, смена станичног особља може трајати још највише четири часа у случају:

- 1) више силе;
- 2) несреће или незгоде;
- 3) саобраћања помоћног воза;
- 4) недоласка особља које је по распореду радног времена требало да смени особље које обавља посао под условом да се станично особље осећа способним за продужетак започетог рада.

Дневни одмор станичног особља

Члан 85.

Дневни одмор станичног особља између две узастопне смене износи двоструки број часова остварених у претходној смени, а најмање 12 часова.

Трајање смене возног особља

Члан 86.

Смена возног особља износи највише 12 часова.

Смена возног особља састоји се из:

- 1) времена припреме;
- 2) времена управљања вучним возилом;
- 3) времена прегледа или контроле возних исправа путника и времена обављања осталих послова у возу;
- 4) времена распреме;
- 5) времена очекивања посла.

Време припреме је радно време током ког возно особље проверава снабдевеност и исправност железничког возила које поседа, рачунајући од момента јављања на рад.

Време управљања вучним возилом у смислу овог закона је радно време које машиновођа, односно возач моторног пружног возила проведе у управљачници, односно управљачком месту вучног возила током вожње воза, рачунајући и време бављења у полазној железничкој станици, успутним железничким станицама, другим службеним местима и у упутној железничкој станици.

Време прегледа или контроле возних исправа путника и време обављања осталих послова у возу је радно време које возно особље проведе у моторном возу или вученом возилу током вожње воза, рачунајући и време бављења у полазној железничкој станици, успутним железничким станицама, другим службеним местима и у упутној железничкој станици.

Време распреме је радно време током кога возно особље распрема до тада поседнуто железничко возило и завршава рад у тој смени.

Време очекивања посла је радно време током кога возно особље одлазећег воза очекује у железничкој станици долазећи воз ради смене возног особља у возу, рачунајући од момента јављања на рад.

Време управљања вучним возилом износи:

- 1) највише осам часова за управљање локомотивом воза за превоз путника, односно управљање моторним возом;

- 2) највише десет часова за управљање моторним возом у градском и приградском саобраћају;
- 3) највише десет часова за управљање локомотивом теретног воза.

Наставак смене

Члан 87.

Изузетно од члана 86. овог закона, смена возног особља и време управљања вучним возилом може трајати још највише четири часа у случају:

- 1) више силе;
- 2) несреће или незгоде на прузи;
- 3) саобраћања помоћног воза;
- 4) недоласка возног особља које је по распореду радног времена требало да смени возно особље које обавља рад под условом да се возно особље осећа способним за продужетак започетог рада.

Дневни одмор возног особља

Члан 88.

Дневни одмор возног особља у домицилној јединици износи, по правилу, двоструки број часова остварених на раду у претходној смени, а најмање 12 часова.

Дневни одмор возног особља у обртној јединици износи најмање шест часова.

Ако се рад возног особља од поласка из домицилне јединице до повратка у исту јединицу може обавити у току једне смене, одмор возног особља у обртној јединици није обавезан.

Железнички превозник дужан је да у обртним јединицама обезбеди просторије за одмор возног особља.

Забрана обављања послова станичног и возног особља

Члан 89.

Станично и возно особље не може започети обављање послова нити наставити обављање послова супротно одредбама чл. 83–88. овог закона.

Овлашћено лице за вршење унутрашњег надзора не може дозволити станичном или возном особљу да обавља послове супротно чл. 83–88. овог закона.

Акт о радном времену

Члан 90.

Управљач и железнички превозник доносе акт којим се уређују радно време и одмори станичног и возног особља из чл. 83–88. овог закона и којим се одређују железнички радници одговорни за надзор и контролу спровођења обавеза из чл. 83–88. овог закона.

Радно време возног особља које редовно учествује у интероперабилном прекограничном саобраћају

Члан 91.

Интероперабилни прекогранични саобраћај је саобраћај возова више од 15 km иза границе, за који је железничком превознику потребан додатни сертификат о безбедности за превоз део Б за пружање транспортних услуга у другој држави.

Саобраћај између граничних станица дефинисаних међудржавним споразумима не сматра се интероперабилним прекограничним саобраћајем без обзира на растојање граничних станица од границе.

Услови у вези радног времена возног особља које учествује у инетроперабилном прекограничном саобраћају су:

1) дневни одмор возног особља у домицилној јединици износи најмање 12 часова у току 24-часовног периода, а изузетно, једном у седам дана, дневни одмор возног особља у домицилној јединици може износити најмање девет часова, при чему се разлика између скраћеног одмора и 12-часовног одмора додаје наредном дневном одмору у домицилној јединици;

2) скраћени дневни одмор не може се одредити између два дневна одмора у обртној јединици;

3) дневни одмор возног особља у обртној јединици износи најмање осам непрекидних часова у току 24-часовног периода;

4) после дневног одмора у обртној јединици мора се омогућити дневни одмор у домицилној јединици;

5) ако служба машиновође траје дуже од осам часова, мора му се обезбедити одмор у току дневног рада од најмање 45 минута. Ако служба машиновође траје између шест и осам часова, мора му се обезбедити одмор у току дневног рада од најмање 30 минута у току радног дана;

6) коришћење дела одмора у току службе из тачке 5) овог става мора се омогућити између трећег и шестог радног часа;

7) уколико је вучно возило поседнуто и возопратним особљем, железнички превозник утврђује коришћење одмора у току дневне службе у складу са законом којим се уређује рад;

8) возопратно особље има право на одмор у току дневне службе у трајању од најмање 30 минута уколико му служба траје дуже од шест часова;

9) возно особље има право на непрекинути недељни одмор у трајању од најмање 24 часа и 12-часовни дневни одмор из тачке 2) овог става, у току седмодневног периода;

10) време управљања вучним возилом не може прећи девет часова у дневној служби, односно осам часова у ноћној служби између два дневна одмора;

11) време управљања вучним возилом не може прећи 80 часова у току периода од две недеље.

7. Унутрашњи надзор

Организација унутрашњег надзора

Члан 92.

Управљач и железнички превозници организују унутрашњи надзор и брину за безбедност железничког саобраћаја у складу са одредбама овог закона и одредбама аката које доносе, а којима се уређује организација унутрашњег надзора и овлашћују лица за његово спровођење.

8. Службене ознаке и службено одело

Члан 93.

Железнички радници који непосредно учествују у вршењу железничког саобраћаја дужни су да носе службено одело и службене ознаке.

Службене ознаке су:

1) црвена капа – за отправника возова;

2) капа са црвеним ободом – за овлашћеног станичног радника;

3) црвена трака на десној руци – за руковаоца маневре.

Железнички превозници и управљач прописују за своје раднике облик и боју службеног одела и знак на службеном оделу, који ужива заштиту у складу са законом којим се уређују жигови.

ХП. ИСТРАЖИВАЊЕ НЕСРЕЋА И НЕЗГОДА

Обавезе управљача и железничких превозника при истрази несрећа и незгода

Члан 94.

Управљач и железнички превозник морају, независно од Центра, да изврше задатке на истраживању узрока, последица и одговорности несрећа и незгода као и околности у којима су настали.

Управљач и железнички превозник заједно обављају истрагу ангажовањем заједничке истражне комисије у коју могу бити укључена и стручна лица која су независна од управљача и железничког превозника.

Уколико увиђај заједничке комисије не започне у року од два часа од настанка несреће или незгоде, управљач га самостално спроводи.

Истрагу несрећа и незгода у објектима за одржавање железничких возила и депоима обавља власник објекта.

Управљач и железнички превозници ће привремено искључити из саобраћаја железничког радника који је непажњом или на други начин проузроковао несрећу или незгоду и на тај начин угрозио безбедност железничког саобраћаја.

Управљач, железнички превозници и Дирекција, ако има сазнања, морају без одлагања обавестити Центар и републичког инспектора за железнички саобраћај о несрећи и незгоди у железничком саобраћају, а у случају да се ради о несрећи и незгоди са учешћем опасне робе, и инспектора за транспорт опасне робе.

Дирекција ближе прописује начин на који управљач и железнички превозник пријављују, истражују, евидентирају, статистички прате и објављују податке о несрећама и незгодама.

Спасавање људи

Члан 95.

Управљач и железнички превозник дужни су да спасавају лица и помажу повређеним при несрећама.

Уколико има погинулих и повређених у несрећи, железнички радник, односно лице које се затекло на месту несреће, дужно је да без одлагања по сазнању о томе обавести најближу здравствену установу, полицију, управљача и железничког превозника чија возила су учествовала у несрећи и да сарађује у спасавању повређених без одлагања по успостављању услова сопствене безбедности током спасавања.

Министар надлежан за послове здравља уз сагласност министра прописује начин оспособљавања железничких радника за пружање прве помоћи повређеним лицима у несрећама насталим у железничком саобраћају.

ХП. УКРШТАЊЕ ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ПРУГЕ И ПУТА

Члан 96.

Прелазак друмских возила преко железничке пруге дозвољен је на укрштају пруге и пута (у даљем тексту: путни прелаз).

Прелазак пешака и бициклиста преко железничке пруге дозвољен је на путним прелазима и на укрштају пруге и пешачке, односно бициклистичке стазе.

Саобраћај на путним прелазима обезбеђен је саобраћајним знацима за учеснике у друмском саобраћају.

На железничкој прузи, испред путног прелаза, морају бити постављени прописани сигнални знакови за обавештење возног особља о приближавању воза путном прелазу.

Воз има право првенства у односу на учеснике у друмском саобраћају.

Услови за укрштање железничке пруге и пута, пешачке или бициклистичке стазе

Члан 97.

Услови за укрштање железничке пруге и пута, у погледу места на којем се може извести укрштање и мере за безбедно одвијање саобраћаја на путним прелазима зависе од густине саобраћаја на прузи и путу, прегледности железничке пруге са пута, брзине вожње на прузи и путу и од месних услова.

Укрштање железничке пруге и пута које је између улазних, односно излазних скретница од којих почињу станични колосеци не може бити у истом нивоу.

За прелазак преко путног прелаза друмског возила које обавља ванредни превоз потребна је сагласност управљача.

Контактни проводник изнад путног прелаза у нивоу мора бити постављен на висину од најмање 5,5 m, рачунајући од горње ивице шине, с тим што се са обе стране путног прелаза морају поставити заштитне капије за друмска возила чија укупна висина, заједно са теретом на њему, прелази прописану највећу дозвољену висину – на растојању од најмање 8 m од осе колосека мерено по оси пута и на висини од 4,5 m изнад коловоза пута.

На прописаној удаљености од заштитних капија с једне и друге стране путног прелаза морају се поставити одговарајући знаци забране саобраћаја за друмска возила чија укупна висина, заједно са теретом на њему, прелази прописану највећу дозвољену висину, са назнаком висине заштитне капије ради безбедног одвијања друмског саобраћаја преко путног прелаза.

Изузетно од одредбе става 4. овог члана, заштитне капије за друмска возила чија укупна висина, заједно са теретом на њему, прелази прописану највећу дозвољену висину могу бити постављене на висини мањој од 4,5 m, али не мањој од 4,2 m изнад коловоза пута, што посебним актом одређује управљач.

Заштитне капије из става 4. овог члана поставља и одржава управљач.

Одговарајуће знакове из става 5. овог члана дужни су да постављају и да их одржавају привредни субјекти који се старају о јавним путевима и који их одржавају.

На друмским подвожњацима испод железничке пруге чија је доња ивица конструкције изнад коте коловоза пута постављена на висину мању од највеће дозвољене висине друмског возила, заједно са теретом на њему, морају се поставити заштитне капије и одговарајући знаци забране саобраћаја за друмска возила чија укупна висина, заједно са теретом на њему, прелази прописану највећу дозвољену висину.

Заштитне капије и одговарајуће знаке забране саобраћаја за друмска возила из ст. 8. и 9. овог члана, дужни су да постављају и да их одржавају привредни субјекти који се старају о јавним путевима и који их одржавају.

Министар прописује начин укрштања железничке пруге и пута, пешачке или бициклистичке стазе, место на којем се може извести укрштање и мере за осигурање безбедног саобраћаја.

XIV. УНУТРАШЊИ РЕД У ЖЕЛЕЗНИЧКОМ САОБРАЋАЈУ

Члан 98.

На местима која су предвиђена за приступ и кретање у пружном, односно инфраструктурном појасу и у возовима, сва лица дужна су да се придржавају прописаног унутрашњег реда у железничком саобраћају.

Министар у споразуму са министром надлежним за унутрашње послове прописује унутрашњи ред у железничком саобраћају.

Овлашћени железнички радници старају се да се лица која се налазе на железничком подручју и у возовима придржавају унутрашњег реда у железничком саобраћају.

Железнички радници из става 3. овог члана, у спровођењу унутрашњег реда у железничком саобраћају, дужни су да утврде идентитет лица која се не придржавају унутрашњег реда, да предузимају мере потребне за спречавање нарушавања и мере за успостављање нарушеног унутрашњег реда, да одузимају предмете који су употребљени за угрожавање безбедности железничког саобраћаја или за нарушавање унутрашњег реда у железничком саобраћају.

Железнички радници из става 3. овог члана дужни су да покрену одговарајуће поступке против лица која су нарушила унутрашњи ред у железничком саобраћају.

Надлежни органи унутрашњих послова, на захтев овлашћених железничких радника, пружају потребну помоћ тим радницима у спречавању нарушавања и успостављања унутрашњег реда у железничком саобраћају.

Ограничавање приступа и кретања

Члан 99.

Приступ и кретање путника, других лица и моторних и других возила у пружном, односно инфраструктурном појасу, дозвољени су само на местима одређеним прописом из члана 98. став 2. овог закона.

Лица која обављају одређене послове у пружном, односно инфраструктурном појасу дужна су да прибаве писану дозволу управљача.

Изузетно од става 2. овог члана, дозволу не морају да имају:

1) извршни железнички радници и радници управљача или железничког превозника који су обучени за кретање на железничком подручју;

2) лица, које железнички радници из тачке 1) овог става, прате и обезбеђују;

3) главни истражитељ, помоћник главног истражитеља-главни истражитељ у железничком саобраћају, остали запослени и радно ангажовани у Центру који учествују у пословима истраживања несрећа и незгода као и стручна лица која се ангажују за помоћ при истрази ван Центра;

4) републички инспектор за железнички саобраћај;

5) овлашћени државни службеници Дирекције;

6) овлашћена службена лица Министарства унутрашњих послова када обављају службене радње.

Лица из става 2. овог члана која се задржавају у пружном, односно инфраструктурном појасу или у возу, дужна су да брину за своју личну безбедност и поштују ограничења, забране, наредбе и упозорења, који су постављени на видним местима или их дају железнички радници.

Лицима из става 2. овог члана забрањено је:

1) ходати по колосецима или стајати на колосеку, или у његовој непосредној близини;

2) ходати или се задржавати између жуте црте и колосека на перону;

3) ходати или се задржавати у близини воза или железничких кола која се крећу;

4) задржавати се у простору између складишта и утоварно-истоварне рампе и возила, која се крећу или чије се покретање очекује;

5) ходати кроз тунел или по другим објектима на железничкој прузи;

6) седети или стајати крај отворених врата или на степеницама железничких кола и на прелазницама, као и на другим местима, која нису намењена за боравак путника;

7) прелазити преко колосека на местима која нису одређена за прелаз;

8) ходати преко одбојника или се провлачити испод њих;

9) ускакати у возила или са њих када се крећу;

10) превозити се у возу који није намењен превозу путника без дозволе железничког превозника или управљача;

- 11) нагињати се кроз прозор и отварати врата железничких кола или се наслањати на њих током кретања воза;
- 12) прљати, оштећивати или отуђивати инвентар и другу опрему у возовима за превоз путника и у просторима који су намењени путницима;
- 13) бацати кроз прозор железничких кола било какве предмете или отпатке или проливати течност;
- 14) паркирати моторна и друга возила на железничком подручју на местима која за то нису одређена;
- 15) пењати се на кров возила, на терет отворених теретних железничких кола и конструкције железничких постројења;
- 16) поливати или прскати конструкције железничких постројења, водове, изолаторе или возила;
- 17) слагати било какав материјал поред стубова контактне мреже.

XV. ЗАШТИТА ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ И ВОЗИЛА

Члан 100.

У циљу одвијања безбедног железничког саобраћаја, забрањено је:

- 1) отуђивати, уништавати, уклањати или оштећивати делове железничке инфраструктуре или делове возила који непосредно утичу на безбедност;
- 2) отуђивати, уништавати, уклањати или оштећивати делове железничке инфраструктуре или делове возила који посредно утичу на безбедност;
- 3) бацати или стављати било какав предмет на железничку пругу или бацати било какав предмет на возила или из возила;
- 4) изводити радове у близини железничке пруге који би могли оштетити железничку пругу или умањити стабилност терена (клизање или одроњавање терена, хидрографске промене и сл.), или на било који други начин угрожавати или ометати железнички саобраћај;
- 5) неовлашћено подизати бранике и полубранике путног прелаза, стављати или вешати било шта на бранике и полубранике или други сигнално-сигурносни уређај путног прелаза (поставну справу, семафор, звоно и др.), или на било који други начин ометати нормално функционисање браника или другог уређаја на путном прелазу;
- 6) садити дрвеће и друго високо растиње или изводити радове у близини путног прелаза који умањују, спречавају или на било који начин ометају прегледност железничке пруге или пута;
- 7) неовлашћено уклонити нараву постављену ради заштите железничког саобраћаја на месту одроњавања, на месту бујице или на месту изложеном вејавицама и јаким ветровима;
- 8) уносити материје или предмете у возове за превоз путника, просторије железничких службених места намењених путницима, којима би се могла угрозити безбедност путника и других лица или им се нанети штета;
- 9) употребити уређај за кочење ради заустављања воза, осим у случају угрожавања безбедности воза, путника и других лица;
- 10) ометати рад чувара пруге, путног прелаза, моста, тунела или другог железничког радника у обављању послова;
- 11) поред железничке пруге, а нарочито у близини сигнала и сигналних ознака, садити високо дрвеће и постављати знакове, ознаке, изворе светлости који дају обојену светлост или било које друге направе које бојом, обликом и светлошћу или на други начин отежавају уочавање сигнала и сигналних ознака или које могу довести у заблуду железничке раднике у погледу значења сигнала и сигналних ознака.

Управљач, у случајевима из става 1. тачка 11) овог члана, има право да без посебног одобрења уклони дрвеће или објекте који могу да доведу у заблуду железничке раднике у погледу значења сигнала и сигналних ознака.

Управљач има право да у службеним местима, као и на местима по својој процени, а због повећања потребе за безбедношћу одвијања железничког саобраћаја, постави железничку ограду или ограду за заштиту од буке без обзира на брзину за коју је пруга пројектована.

Управљач је дужан да на местима одроњавања, на местима бујица и на местима изложеним вејавицама и јаким ветровима, на којима може доћи до ометања или угрожавања железничког саобраћаја, самостално или заједно са другим лицем, благовремено предузима мере техничке и физичке заштите железничке инфраструктуре од елементарних непогода ради безбедног одвијања железничког саобраћаја.

У случајевима из става 4. овог члана, управљач има право да без посебног одобрења власника земљишта поставља и одржава привремене заштитне направе и привремено смешта материјал и друга средства на земљишту у заштитном пружном појасу ако је то потребно ради предузимања мера за безбедно одвијање железничког саобраћаја, односно за успостављање железничког саобраћаја.

Кад престану разлози из става 5. овог члана, управљач је дужан да са земљишта у заштитном пружном појасу уклони привремене заштитне направе, материјал и друга средства.

Управљач је дужан да плати власнику земљишта накнаду за коришћење земљишта у случају из става 5. овог члана, у складу са прописима којима се уређује питање накнаде у случају ограничења права својине.

Постављање каблова, електричних водова ниског напона за осветљавање, телеграфских и телефонских ваздушних линија и водова, трамвајских и тролејбуских контактних водова и постројења, канализација и цевовода и других водова и сличних објеката и постројења у пружном и инфраструктурном појасу врши се искључиво на основу техничких услова и одобрења управљача као и уговора који закључују управљач и инвеститор постављања наведених објеката и постројења.

XVI. ИНДУСТРИЈСКА ЖЕЛЕЗНИЦА, ИНДУСТРИЈСКИ КОЛОСЕЦИ И ТУРИСТИЧКО-МУЗЕЈСКА ЖЕЛЕЗНИЦА

1. Индустијска железница

Члан 101.

Привредни субјекти који врше превоз лица и/или робе за сопствене потребе на индустријским железницама дужни су да железнички саобраћај на индустријским железницама врше на начин и под условима утврђеним овим законом.

Прикључење индустријске железнице на јавну железничку инфраструктуру

Члан 102.

Пруга индустријске железнице може се прикључити на јавну железничку инфраструктуру.

Управљач утврђује начин прикључења и саобраћајно-техничке услове за прикључење пруге индустријске железнице на јавну железничку инфраструктуру, као и мере безбедности које треба спровести у вези са прикључењем.

Технички услови

Члан 103.

Полупречник кривине на прузи индустријске железнице нормалног колосека на отвореној прузи износи најмање 180 m, а на главном пролазном колосеку најмање 250 m.

Изузетно од одредбе става 1. овог члана, полупречник кривине на отвореној прузи индустријске железнице може бити мањи од 180 m, али не мањи од 100 m, с тим да део пруге која се налази у кривини мора имати специјалну конструкцију горњег строја која омогућава безбедно кретање возова.

Дозвољена маса по осовини на прузи индустријске железнице нормалног колосека износи најмање 16 t, а дозвољена маса по дужном метру износи најмање 6,4 t.

Сходна примена

Члан 104.

Одредбе овог закона које се сходно примењују и на индустријске железнице нормалног колосека су:

- 1) технички услови које морају испуњавати железничке пруге, одржавање железничких пруга, одвајање железничких пруга и мере безбедности при извођењу радова на железничкој прузи (члан 26. и чл. 28–30) изузев техничких услова који су прописани чланом 103. овог закона;
- 2) стабилна постројења електричне вуче и њихово одржавање (чл. 31–33);
- 3) сигнално-сигурносни уређаји и њихово одржавање (чл. 34–35);
- 4) систем сигнализације (члан 36);
- 5) телекомуникациони уређаји и њихово одржавање (чл. 37–38);
- 6) регулисање и управљање саобраћајем (чл. 40–47);
- 7) возила и одржавање возила (чл. 48–57);
- 8) услови које морају испуњавати железнички радници (чл. 59–82);
- 9) радно време, укупно трајање смене и управљања вучним возилом воза, одмори и распоред у сменама возног и станичног особља (чл. 83–90);
- 10) унутрашњи надзор (члан 92);
- 11) истраживање несрећа и незгода (чл. 94–95);
- 12) укрштање железничке пруге и пута (чл. 96–97);
- 13) ограничавање приступа и кретања (члан 99).

Индустријска железница узаног колосека

Члан 105.

У оквиру индустријске железнице могу се градити пруге узаног колосека са одговарајућим возилима.

Ималац индустријске железнице, уз сагласност Дирекције, доноси акт о одржавању индустријске железнице узаног колосека и возила која се користе на њој, као и начин регулисања железничког саобраћаја.

За издавање сагласности из става 2. овог члана плаћа се такса.

Висина таксе из става 3. овог члана утврђује се законом којим се уређују републичке административне таксе.

Решење о издавању, односно о одбијању издавања сагласности из става 2. овог члана коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.

О издатим сагласностима из става 2. овог члана Дирекција води евиденцију која садржи:

- 1) назив правног лица коме је издата сагласност;
- 2) локацију индустријске железнице узаног колосека на коју се сагласност односи;
- 3) датум издавања сагласности.

2. Индустријски колосек

Члан 106.

Индустријски колосек може се прикључити на јавну железничку инфраструктуру.

Управљач утврђује начин прикључења и саобраћајно-техничке услове за прикључење индустријског колосека на јавну железничку инфраструктуру, као и мере безбедности које треба спровести у вези са прикључењем.

Саобраћајно-технички услови и мере безбедности за прикључење индустријског колосека на јавну железничку инфраструктуру обухватају:

- 1) место прикључења;
- 2) врсту, осигурање и заштиту одвојне скретнице;
- 3) минималну дозвољену масу по осовини и дужном метру на индустријском колосеку;
- 4) неопходна средства везе између надзорне станице и индустријског колосека;
- 5) упознавање особља вучног возила железничког превозника који послужује индустријски колосек са месним приликама на индустријском колосеку;
- 6) упознавање маневарског особља власника, односно корисника индустријског колосека са пословним редом надзорне станице;
- 7) упознавање маневарског особља власника, односно корисника индустријског колосека са пругом, уколико се индустријски колосек прикључује на отворену пругу.

Индустријски колосек може се прикључити на други индустријски колосек под условима које утврђује власник индустријског колосека на који се прикључује други индустријски колосек.

Одржавање индустријског колосека

Члан 107.

Власник, односно корисник индустријског колосека одговоран је за одржавање индустријског колосека.

Власник, односно корисник индустријског колосека може за одржавање уговором ангажовати привредне субјекте који имају сертификат о испуњености услова за одржавање прописаних овим законом.

Возила на индустријском колосеку

Члан 108.

Вучна и вучена возила власника, односно корисника индустријског колосека, морају имати дозволу за коришћење коју издаје Дирекција.

Истраживање несрећа и незгода на индустријском колосеку

Члан 109.

Власник, односно корисник индустријског колосека дужан је да изврши истраживање несрећа, незгода, избегнутих несрећа и других опасних догађаја насталих на индустријском колосеку. Центар истражује и озбиљне несреће на индустријском колосеку.

На начин истраживања несрећа, незгода, избегнутих несрећа и других опасних догађаја на индустријском колосеку, сходно се примењују чл. 94–95. овог закона.

Технички услови за индустријски колосек

Члан 110.

Технички услови које мора да испуни индустријски колосек су:

- 1) ширина индустријског колосека износи 1435 mm, с тим што не може бити мања од 1430 mm нити већа од 1470 mm, укључујући и проширење колосека у кривини;

2) полупречник кривине индустријског колосека износи најмање 180 m, односно полупречник кривине индустријског колосека може износити и мање од 180 m уз примену посебних конструктивних решења;

3) нагиб нивелете на утоварно/истоварним местима индустријског колосека износи највише 1,5‰;

4) дозвољена маса по осовини новоизграђених и обновљених или унапређених индустријских колосека износи најмање 20 t по осовини, а маса по дужном метру најмање 6,4 t.

Индустријски колосек који није прикључен на железничку инфраструктуру може да се гради и као узани колосек на коме могу саобраћати одговарајућа возила.

Индустријски колосек се може градити и као уплетени колосек.

Сходна примена

Члан 111.

Одредбе овог закона које се у одговарајућем смислу сходно примењују и на индустријске колосеке су:

1) технички услови које морају испуњавати железничке пруге, одржавање железничких пруга, одвајање железничких пруга и мере безбедности при извођењу радова на железничкој прузи (члан 26. и чл. 28–30) изузев техничких услова који су прописани чланом 110. овог закона;

2) стабилна постројења електричне вуче и њихово одржавање (чл. 31–33);

3) сигнално-сигурносни уређаји и њихово одржавање (чл. 34–35);

4) систем сигнализације (члан 36);

5) телекомуникациони уређаји и њихово одржавање (чл. 37–38);

6) возила и одржавање возила (чл. 48–57);

7) услови које морају испуњавати железнички радници (чл. 59–72 и 75–82);

8) радно време, укупно трајање смене и управљања вучним возилом воза, одмори и распоред у сменама возног и станичног особља (чл. 84–88);

9) укрштање железничке пруге и пута (чл. 96–97);

10) ограничавање приступа и кретања (члан 99).

3. Туристичко-музејска железница

Члан 112.

Управљач, уз сагласност Дирекције, доноси акт о одржавању подсистема туристичко-музејске железнице, као и начин регулисања железничког саобраћаја на тој железници.

Дирекција прописује садржину акта из става 1. овог члана.

Дирекција издаје дозволу за коришћење возила на туристичко-музејској железници на основу оверене техничке документације и обављеног техничког прегледа.

За издавање сагласности на акт из става 1. и издавање дозволе за коришћење возила из става 3. овог члана плаћа се такса.

Висина такси из става 4. овог члана утврђује се законом којим се уређују републичке административне таксе.

Решење о издавању, односно о одбијању издавања сагласности из става 1. овог члана, односно о издавању или одбијању издавања дозволе за коришћење возила из става 3. овог члана коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.

XVII. ИНСПЕКЦИЈСКИ НАДЗОР

Члан 113.

Инспекцијски надзор над применом овог закона и подзаконских аката донетих на основу овог закона врши Министарство, преко републичког инспектора за железнички саобраћај (у даљем тексту: инспектор).

Поверава се аутономној покрајини на њеној територији вршење послова инспекцијског надзора над применом овог закона, подзаконских аката донетих на основу овог закона.

Члан 114.

У вршењу инспекцијског надзора инспектор има право и дужност да проверава:

- 1) радове на одржавању железничке инфраструктуре;
- 2) стање железничке инфраструктуре, правилно одржавање железничке инфраструктуре, стање и одржавање железничких возних средстава по прописаним саобраћајно техничким условима и прописима којима се уређује безбедност у железничком саобраћају, у циљу обезбеђења железничке инфраструктуре и железничких возних средстава за безбедно и несметано одвијање железничког саобраћаја, као и да ли се о железничким возилима води прописана евиденција;
- 3) регулисање и управљање саобраћаја по прописаним саобраћајно техничким условима и прописима којима се уређује безбедност и интероперабилност у железничком саобраћају, у циљу безбедног и несметаног одвијања железничког саобраћаја;
- 4) испуњеност услова за управљање железничком инфраструктуром;
- 5) испуњеност услова за превоз путника, лица и робе у железничком саобраћају;
- 6) обављање превоза путника, лица и робе у железничком саобраћају на начин и под условима прописаним овим законом и прописима којима се уређује интероперабилност у железничком саобраћају;
- 7) да ли се железнички саобраћај врши на начин и под условима утврђеним овим законом, другим прописима и општим актима којима се уређује безбедност и интероперабилност у железничком саобраћају и да ли се спроводе мере које се односе на безбедност железничког саобраћаја;
- 8) да ли је железнички превозник, привредно друштво, друго правно лице или предузетник организовао унутрашњи надзор над безбедним одвијањем железничког саобраћаја и да ли се та контрола редовно и ефикасно врши, да ли су кола уврштена у воз технички исправна у складу са прописима, као и да ли је остварена ефикасна заштита људи, имовине и животне средине у области железничког саобраћаја на прописан начин у складу са законом, другим прописима и општим актима којима се уређује безбедност у железничком саобраћају и интероперабилност железничког система;
- 9) да ли се у саобраћају на железничкој инфраструктури правилно примењују прописи о поседању возова и вучних возила железничким радницима и да ли ти радници испуњавају услове у погледу нивоа квалификације и обучености или здравствене способности за обављање послова и задатака, као и да ли се правилно примењују прописи о укупном радном времену, укупном трајању смене и управљања вучним возилом воза, одморима и о распореду у сменама возног и станичног особља, као и особља у другим службеним местима;
- 10) да ли се правилно спроводе прописане мере за обезбеђење саобраћаја на путним прелазима и на местима укрштања железничких пруга;
- 11) да ли се правилно спроводи прописани унутрашњи ред у железничком саобраћају;
- 12) спровођење прописаних мера техничке и физичке заштите железничке инфраструктуре које су од посебног значаја за безбедно одвијање и функционисање железничког саобраћаја и мера заштите од одроњавања, бујица и других елементарних непогода, као и мера за обезбеђење железничког саобраћаја у зимском периоду;

13) да ли се правилно спроводе мере безбедности прописане овим законом којим се уређује безбедност у железничком саобраћају.

Члан 115.

У вршењу инспекцијског надзора инспектор је овлашћен да:

1) забрани, односно обустави извршење радова који се изводе противно закону и другим прописима, техничким нормативима и стандардима приликом извођења радова и употребе материјала при изградњи, обнови, унапређењу и одржавању железничке инфраструктуре, противно условима безбедног одвијања железничког саобраћаја на железничкој инфраструктури или противно прописаним мерама за заштиту железничке инфраструктуре, као и при одржавању железничких возних средстава;

2) нареди привремено искључење из саобраћаја железничких возних средстава и железничке инфраструктуре који не одговарају прописаним техничким и другим условима, ако постоји опасност да би се њиховом употребом, односно даљим коришћењем у саобраћају угрозила безбедност железничког саобраћаја;

3) нареди отклањање недостатака на железничкој инфраструктури и железничким возним средстава којима се угрожава или може бити угрожена безбедност железничког саобраћаја и по потреби одреди начин и мере за отклањање утврђених недостатака;

4) нареди да се у управљању и регулисању железничког саобраћаја отклоне неправилности којима се угрожава или може бити угрожено безбедно одвијање железничког саобраћаја и по потреби одреди начин и мере за отклањање неправилности у управљању и регулисању железничког саобраћаја;

5) нареди да се привремено обуставе радови који се изводе на железничком подручју или у непосредној близини железничке инфраструктуре, ако постоји опасност да се тим радовима угрози безбедно одвијање железничког саобраћаја;

6) забрани управљање железничком инфраструктуром ако нису испуњени услови прописани овим законом;

7) забрани обављање превоза ако нису испуњени услови за превоз путника, лица и робе у железничком саобраћају;

8) нареди изградњу коловозног застора на земљаном путу који се укршта са железничком инфраструктуром у истом нивоу, у зони путног прелаза;

9) нареди отклањање недостатака који се односе на одржавање железничке инфраструктуре, односно железничких возних средстава и организовање и регулисање железничког саобраћаја и по потреби одреди начин и мере за отклањање утврђених недостатака;

10) забрани превоз путника, лица и робе који се обавља противно одредбама овог закона;

11) забрани извршење наређења која су противна одредбама овог закона, других прописа и општих аката којима се уређује безбедност и интероперабилност у железничком саобраћају;

12) забрани обављање послова и задатака возном, односно станичном особљу, које не испуњава прописане услове у погледу нивоа квалификације и обучености или психичке и физичке способности за вршење својих послова и задатака, односно лицу које нема прописану дозволу за управљање вучним возилом или додатно уверење, односно лицу које нема прописану дозволу за регулисање железничког саобраћаја на железничкој инфраструктури;

13) забрани возном, односно станичном особљу обављање послова и задатака, ако установи да постоји опасност да ће даљим вршењем и регулисањем железничког саобраћаја угрозити безбедност железничког саобраћаја (замор, алкохол, рад дужи од прописаног и сл.);

14) привремено удаљи или захтева удаљење железничког радника или одговорног лица са послова и задатака, ако установи да су угрозили или могу да

угрозе безбедност железничког саобраћаја (замор, алкохол, рад дужи од прописаног и сл.);

15) привремено удаљи железничког радника у случајевима прописаним овим законом којим се уређује безбедност у железничком саобраћају.

О утврђеним неправилностима и наложеним мерама инспектор извештава Дирекцију и може предложити одузимање сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром, односно индустријском железницом, лиценце за превоз и сертификата о безбедности за превоз.

Члан 116.

Инспектор, у вршењу инспекцијског надзора носи службено одело и службену легитимацију.

Министар прописује изглед и коришћење службеног одела инспектора.

Члан 117.

Надзирани субјект над којим се врши инспекцијски надзор, дужан је да инспектору омогући неометано вршење инспекцијског надзора и да без одлагања омогући увид у захтевану документацију и податке, као и несметан приступ објектима, железничким возилима или особљу.

Лица из става 1. овог члана дужна су да изврше наложене инспекцијске мере.

Члан 118.

Ако је инспектор, приликом вршења инспекцијског надзора, издао усмено наређење или изрекао усмену забрану, решење о том наређењу или забрани доставиће у року од три дана од дана издавања усменог наређења, односно изрицања усмене забране, управљачу, железничком превознику, привредном друштву, другом правном лицу или предузетнику и физичком лицу на које се то решење односи.

Члан 119.

Привредна друштва или друга правна лица у области железничког саобраћаја дужна су да достављају инспектору извештаје о извршеном унутрашњем надзору железничког саобраћаја, а нарочито: о стању железничких пруга и железничких возила; о свакој озбиљној несрећи; о радовима који се изводе на прузи или у близини железничких пруга, постројења или објеката на прузи и о другим подацима и предузетим мерама који су од значаја за безбедност железничког саобраћаја.

Члан 120.

Против решења инспектора може се изјавити жалба министру у року од 15 дана од дана доставе писаног решења.

Жалба одлаже извршење решења.

Изузетно од одредаба става 2. овог члана, жалба не одлаже извршење решења када је неопходно предузимање хитних мера ради спречавања или отклањања опасности по живот или здравље људи, имовину, права и интересе запослених и радно ангажованих лица, привреду, животну средину, биљни или животињски свет, јавне приходе, несметан рад органа и организација, комунални ред или безбедност, што се посебно обрађује у решењу.

XVIII. КАЗНЕНЕ ОДРЕДБЕ

Члан 121.

Новчаном казном од 700.000 до 2.000.000 динара казниће се за прекршај привредно друштво или друго правно лице ако:

- 1) не успостави систем за управљање безбедношћу у складу са чланом 14. овог закона;
- 2) не омогући Дирекцији надзор над системима за управљање безбедношћу железничког превозника и управљача у складу са чланом 15. овог закона;
- 3) обавља превоз, а не поседује сертификат о безбедности за превоз (члан 16. став 1);
- 4) обавља превоз на индустријској железници, а не поседује сертификат о безбедности индустријске железнице за превоз (члан 17. став 1);
- 5) не обавести Дирекцију о свим већим променама у условима одговарајућег дела сертификата о безбедности за превоз, као и о увођењу нове категорије особља или нове врсте возила у складу са чланом 18. став 7. овог закона;
- 6) пружа железничке транспортне услуге у Републици Србији, а не поседује додатни сертификат о безбедности за превоз – део Б (члан 19. став 2);
- 7) управља железничком инфраструктуром, а не поседује сертификат о безбедности за управљање железничком инфраструктуром (члан 21. став 1);
- 8) управља индустријском железницом, а не поседује сертификат о безбедности за управљање инфраструктуром индустријске железнице (члан 22. став 1);
- 9) не ажурира сертификат о безбедности за управљање железничком инфраструктуром у складу са чланом 23. став 5. овог закона;
- 10) службена места не испуњавају услове из члана 27. овог закона;
- 11) не одржава горњи и доњи строј железничких пруга јавне железничке инфраструктуре у стању које осигурава безбедан и уредан железнички саобраћај (члан 28. став 1);
- 12) врши одржавање горњег и доњег строја железничких пруга, а не поседује сертификат о испуњености услова у складу са чланом 28. став 6. овог закона;
- 13) се железничка пруга, пруга индустријске железнице или индустријски колосек не одваја у складу са чланом 29. овог закона;
- 14) не примени мере безбедности из члана 30. овог закона;
- 15) не дефинише и примени мере безбедности на електрифицираним пругама из члана 32. овог закона;
- 16) не одржава подсистем енергија у стању које осигурава безбедан и уредан железнички саобраћај (члан 33. став 1);
- 17) врши одржавање подсистема енергија, а не поседује сертификат о испуњености услова из члана 33. став 6. овог закона;
- 18) службена места из којих се врши управљање и регулисање железничког саобраћаја нису опремљена сигнално-сигурносним уређајима и постројењима у складу са чланом 34. овог закона;
- 19) не одржава сигнално-сигурносне уређаје у стању које осигурава безбедан и уредан железнички саобраћај (члан 35. став 1);
- 20) врши одржавање сигнално-сигурносних уређаја, а не поседује сертификат о испуњености услова из члана 35. став 6. овог закона;
- 21) се сигнали, сигналне ознаке и ознаке на прузи не дају, постављају и одржавају тако да их железнички радници и друга лица на која се односе могу на време и лако уочити дању, ноћу и при смањеној видљивости (члан 36. став 3);
- 22) железничке пруге за брзину кретања воза од 100 до 160 km/h нису опремљене пружним уређајима преко којих се успоставља радио-веза између особља вучног возила и особља диспечерског центра (члан 37. став 2);
- 23) не одржава железничку телекомуникациону мрежу у стању које осигурава безбедан и уредан железнички саобраћај (члан 38. став 1);

- 24) врши одржавање железничке телекомуникационе мреже, а не поседује сертификат о испуњености услова из члана 38. став 6. овог закона;
- 25) поступи супротно члану 42. ст. 1. и 7. овог закона;
- 26) неправилно састави воз или не провери техничку исправност возила у његовом саставу (члан 42. став 2);
- 27) брзина воза није у складу са чланом 43. овог закона;
- 28) не води евиденције из члана 46. ст. 1. и 3. овог закона;
- 29) возила којима се обавља превоз не испуњавају техничке услове из члана 48. овог закона;
- 30) железничка возила којима се обавља превоз нису опремљена кочним уређајима у складу са чланом 49. овог закона;
- 31) уређаји који се уграђују на возила не одговарају техничкој документацији за одобрени тип возила (члан 50);
- 32) вучна возила којима се обавља превоз нису у складу са чланом 51. овог закона;
- 33) путничка кола којима се обавља превоз нису у складу са чланом 52. овог закона;
- 34) поступи супротно члану 53. ст. 4. и 5. овог закона;
- 35) је задужено за одржавање теретних кола, а није сертифицировано у складу са прописом који доноси ОТИФ (члан 54. став 1);
- 36) се возила којима се обавља превоз не одржавају у стању које осигурава безбедан железнички саобраћај (члан 55. став 1);
- 37) обавља делатност одржавања возила, а не поседује сертификат о испуњености услова из члана 56. став 5. овог закона;
- 38) обавља технички преглед возила, а не поседује сертификат о испуњености услова из члана 57. став 3;
- 39) железнички радници немају положен стручни испит (члан 59. став 1);
- 40) железнички радници нису стручно оспособљени за послове које обављају у железничком саобраћају (члан 60. став 2);
- 41) стручно оспособљава железничке раднике, а не поседује сертификат о испуњености услова из члана 61. став 2. овог закона;
- 42) дозволи обављање послова железничком раднику који при провери знања није показао задовољавајућу стручну оспособљеност или чија стручна оспособљеност за те послове није проверена (члан 64. став 6);
- 43) вучним возилом управља лице без дозволе за управљање вучним возилом (члан 66. став 1);
- 44) умножава дозволе за управљање вучним возилом (члан 66. став 12);
- 45) вучним возилом управља лице које не поседује додатно уверење да управља вучним возилом (члан 68. став 2);
- 46) регулисање железничког саобраћаја обавља лице без дозволе за регулисање железничког саобраћаја (члан 74. став 1);
- 47) не забрани железничком раднику обављање послова ако се на здравственом прегледу утврди да не испуњава прописане здравствене услове за те послове или ако се није подвргао здравственом прегледу на који је упућен (члан 80. став 2);
- 48) не забрани железничком раднику обављање послова ако је у толикој мери уморан или болестан, или је у таквом психичком стању да је неспособан да врши послове (члан 81. став 1);
- 49) смена станичног особља траје дуже од времена из члана 84. овог закона;
- 50) дневни одмор станичног особља између две узастопне смене траје мање од 12 часова (члан 85);
- 51) смена возног особља траје више од времена из чл. 86. и 87. овог закона;
- 52) дневни одмор возног особља траје мање од времена из члана 88. ст. 1. и 2. овог закона;
- 53) дозволи станичном или возном особљу да обавља послове супротно чл. 83–88. овог закона (члан 89. став 2);

54) не обезбеди услове у вези радног времена возног особља које учествује у интероперабилном прекограничном саобраћају из члана 91. став 3. овог закона;

55) не организује унутрашњи надзор у складу са чланом 92. овог закона;

56) при истрази несрећа и незгода не изврши неку од обавеза из члана 94. овог закона;

57) не спасава лица и не помаже повређеним при несрећама (члан 95. став 1);

58) без одлагања по сазнању о несрећи не обавести најближу здравствену установу, полицију, управљача и железничког превозника чија возила су учествовала у несрећи или не сарађује у спасавању повређених без одлагања по успостављању услова сопствене безбедности током спасавања (члан 95. став 2);

59) на железничкој прузи, испред путног прелаза, нису постављени прописани сигнални знакови за обавештење возног особља о приближавању воза путном прелазу (члан 96. став 4);

60) поступи супротно члану 97. овог закона;

61) поступи супротно члану 100. ст. 1, 2, 4. и 6. овог закона или не закључи уговор из става 8. овог члана;

62) железнички саобраћај на индустријским железницама не врши на начин и под условима утврђеним овим законом (члан 101);

63) не одржава горњи и доњи строј индустријске железнице у стању које осигурава безбедан и уредан железнички саобраћај из члана 104. став 1. тачка 1), а у вези са чланом 28. овог закона;

64) не одржава индустријски колосек (члан 107. став 1);

65) користи вучно возило на индустријском колосеку, а не поседује дозволу за коришћење (члан 108. став 1);

66) не омогући увид у захтевану документацију и податке, као и несметан приступ објектима, железничким возилима или особљу и неизвршење наложених мера инспектора (члан 117).

За радње из става 1. овог члана казниће се за прекршај новчаном казном од 50.000 до 100.000 динара и одговорно лице у привредном друштву или другом правном лицу.

Новчаном казном од 200.000 до 500.000 динара казниће се предузетник за прекршај из става 1. овог члана.

Новчаном казном од 30.000 до 150.000 динара казниће се физичко лице тј. запослени за прекршај из става 1. тач. 25), 26), 42), 43), 47), 58), 59) овог члана и члана 100. став 1. овог закона.

Члан 122.

Новчаном казном од 500.000 до 1.500.000 динара казниће се за прекршај привредно друштво или друго правно лице ако:

1) не достави Дирекцији годишњи извештај о безбедности за претходну календарску годину или тај извештај не садржи елементе у складу са чланом 6. ст. 3. и 4. овог закона;

2) у годишњем извештају из члана 6. став 3. овог закона не опишу и своја искуства у вези примене заједничке безбедносне методе за процену и оцену ризика (члан 7. став 4);

3) не спроводи ЗБМ за процену и оцену ризика (члан 8. став 3);

4) не примењује ЗБМ за праћење ефикасности управљања безбедношћу у току експлоатације и одржавања железничког система (члан 11.);

5) не донесе акт из члана 35. став 3. овог закона;

6) не донесе акт из члана 38. став 3. овог закона;

7) не донесе пословни ред станице у складу са чланом 41. став 1. овог закона;

8) не достави управљачу податке из члана 41. став 2. овог закона;

9) опремање и осветљавање воза није у складу са чланом 45. овог закона;

10) користи возило, а није одређено лице за његово одржавање (члан 53. став 1);

11) се у управљачници вучног возила не налази машиновођа који има додатно уверење за одређени део железничке инфраструктуре или управљач није унапред обавештен о томе (члан 68. став 5);

12) без одлагања не ажурира додатно уверење кад се носилац стручно оспособи за управљање другим типовима вучних возила, односно за другу железничку инфраструктуру (члан 68. став 12);

13) без одлагања не обавести Дирекцију о свим суспендованим или одузетим додатним уверењима (члан 69. став 4);

14) не предузме мере наложене од стране Дирекције или о томе не обавести ту дирекцију у складу са чланом 69. став 5. овог закона;

15) поступи супротно члану 70. став 3. овог закона;

16) машиновођи не да право приступа његовим подацима из регистра послодавца или му, на његов захтев, не достави те податке (члан 70. став 4);

17) не изда оверену копију додатног уверења или не врати сва документа о његовој обуци, квалификацијама, искуству и стручним способностима (члан 71. став 4);

18) не води евиденцију о издатим дозволама за регулисање железничког саобраћаја (члан 74. став 5);

19) железничког радника не упуте на редовни здравствени преглед пре истека рока прописаног за обављање тог прегледа (члан 77. став 2);

20) не упуту железничког радника на ванредни здравствени преглед (члан 78. став 1);

21) не организује проверу психичке и физичке способности железничких радника на начин из члана 81. став 4. овог закона;

22) у обртним јединицама не обезбеди просторије за одмор возног особља (члан 88. став 4);

23) не донесе акт из члана 90. овог закона;

24) његово друмско возило прелази преко железничке пруге супротно члану 96. став 1. овог закона;

25) не изврши истраживање несрећа и незгода насталих на индустријском колосеку (члан 109. став 1).

За радње из става 1. овог члана казниће се за прекршај новчаном казном од 30.000 до 80.000 динара и одговорно лице у привредном друштву или другом правном лицу.

Новчаном казном од 100.000 до 300.000 динара казниће се предузетник за прекршај из става 1. овог члана.

Новчаном казном од 20.000 до 80.000 динара казниће се физичко лице за прелазак преко железничке пруге супротно члану 96. ст. 1. и 2. овог закона.

Члан 123.

Новчаном казном од 20.000 до 150.000 динара казниће се физичко лице ако:

1) се железнички радници и друга лица на које се сигнални знаци односе не придржавају наређења, ограничења, забрана и упозорења датих помоћу сигналних знакова (члан 36. став 2);

2) се не подвргне редовној и ванредној провери стручне оспособљености у складу са чланом 64. ст. 3. и 5. овог закона;

3) не поднесе захтев Дирекцији за ажурирање дозволе у случају промене било ког податка који је садржан у дозволи (члан 66. став 10);

4) лице које управља вучним возилом, у току управљања тим возилом, код себе нема дозволу или је не покаже на захтев овлашћеног лица Дирекције, лица за вршење унутрашњег надзора код железничког превозника, главног истражитеља и инспектора (члан 66. став 14);

5) лице које управља вучним возилом, у току управљања тим возилом, код себе нема додатно уверење или га не покаже на захтев овлашћеног лица Дирекције, лица

за вршење унутрашњег надзора код железничког превозника, главног истражитеља и инспектора (члан 68. став 13);

6) без одлагања не обавести Дирекцију о престанку радног односа машиновође (члан 71. став 1);

7) лице које регулише железнички саобраћај, у току обављања тих послова, код себе нема дозволу за регулисање железничког саобраћаја или је не покаже на захтев овлашћеног лица Дирекције, лица за вршење унутрашњег надзора код железничког превозника, главног истражитеља и инспектора (члан 74. став 4);

8) ако се не подвргне здравственом прегледу на који је упућен (члан 76. став 2);

9) железнички радник поступи супротно члану 81. ст. 2. и 3. овог закона;

10) се не подвргне испитивању, односно здравственом прегледу на који је упућен (члан 82. став 2);

11) започне обављање послова или настави обављање послова супротно одредбама чл. 83–88. овог закона (члан 89. став 1);

12) не носе службено одело и службене ознаке у складу са чланом 93. овог закона;

13) се не придржава прописаног унутрашњег реда у железничком саобраћају (члан 98. став 1);

14) поступи супротно члану 98. ст. 3–5. овог закона;

15) поступи супротно члану 99. ст. 2, 4. и 5. овог закона.

XIX. ПРЕЛАЗНЕ И ЗАВРШНЕ ОДРЕДБЕ

Примена овог закона на железничке пруге које су изграђене до дана ступања на снагу овог закона

Члан 124.

На железничку инфраструктуру која је изграђена до дана ступања на снагу овог закона не примењују се одредбе члана 26, чл. 31, 34. и 37. овог закона, осим ако се та железничка инфраструктура обнавља или унапређује.

Исправе издате пре ступања на снагу овог закона

Члан 125.

Све исправе предвиђене овим законом, издате пре ступања на снагу овог закона, остају на снази до истека рока назначеном у њима.

Подзаконски прописи

Члан 126.

Прописи за извршавање овог закона биће донети у року од две године од дана ступања на снагу овог закона.

До доношења прописа из става 1. овог члана примењиваће се прописи донети на основу Закона о безбедности у железничком саобраћају („Службени гласник РС”, број 41/18) и Закона о интероперабилности железничког система („Службени гласник РС”, бр. 41/18 и 16/22 аутентично тумачење), као и следећи прописи осим одредаба тих прописа који су у супротности са одредбама овог закона:

1) Правилник о начину оспособљавања железничких радника за пружање прве помоћи („Службени лист СРЈ”, број 3/00);

2) Правилник о поступку за проверавање психичке и физичке способности железничких радника пре њиховог ступања на рад и у току рада („Службени лист СРЈ”, број 3/00).

Започети поступци

Члан 127.

Поступци који до дана ступања на снагу овог закона нису окончани, окончаће се по одредбама прописа који је био на снази до дана ступања на снагу овог закона.

Члан 128.

Дирекција је дужна да своју унутрашњу организацију усклади са одредбама овог закона у року од три месеца од дана ступања на снагу овог закона.

Престанак важења закона

Члан 129.

Даном ступања на снагу овог закона престаје да важи Закон о безбедности у железничком саобраћају („Службени гласник РС”, број 41/18).

Ступање на снагу овог закона

Члан 130.

Овај закон ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у „Службеном гласнику Републике Србије”, осим одредаба члана 6. став 8, члана 12, члана 13. ст. 2–14, члана 20. ст. 5 и 6, члана 24. став 3. које се примењују од дана приступања Републике Србије Европској унији.