

Z A K O N

O BEZBEDNOSTI U ŽELEZNIČKOM SAOBRAĆAJU

I. UVODNE ODREDBE

Predmet zakona

Član 1.

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

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

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

Značenje pojedinih izraza

Član 2.

Pojedini izrazi upotrebljeni u ovom zakonu imaju sledeće značenje:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

II. ORGAN NADLEŽAN ZA REGULISANJE BEZBEDNOSTI U ŽELEZNIČKOM SAOBRAĆAJU

Poslovi organa nadležnog za regulisanje bezbednosti u železničkom saobraćaju

Član 3.

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

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

Način rada Direkcije

Član 4.

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

III. UPRAVLJANJE BEZBEDNOŠĆU U ŽELEZNIČKOM SAOBRAĆAJU

1. Garantovanje bezbednosti u železničkom saobraćaju

Član 5.

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

- 1) da se bezbednost železničkog saobraćaja u železničkom sistemu očuva, i tamo gde je to izvodljivo, stalno unapređuje, pri čemu se prednost daje sprečavanju nesreća;
- 2) da se propisi za bezbednost primenjuju transparentno i nediskriminatorski;
- 3) da se ubrzava razvoj jedinstvenog železničkog sistema.

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

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

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

2. Zajednički pokazatelji bezbednosti

Član 6.

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

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

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

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

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

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

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

Izveštaj iz stava 6. ovog člana sadrži podatke o:

- 1) razvoju stanja bezbednosti na železnici uključujući u to i prikupljene ZPB;
- 2) važnim promenama u zakonodavstvu i regulisanju bezbednosti na železnici;
- 3) unapređenju postupka sertifikacije o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom i sertifikacije o bezbednosti za prevoz;
- 4) rezultatima i iskustvima vezanim za nadzor nad upravljačem i železničkim prevoznikom.

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

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

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

3. Zajedničke bezbednosne metode

Član 7.

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

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

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

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

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

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

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

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

Direkcija propisuje ZBM iz stava 1. ovog člana.

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

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

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

ZBM za procenu i ocenu rizika

Član 8.

ZBM za procenu i ocenu rizika primenjuje se u slučaju bilo kakve značajne promene u železničkom sistemu koja može imati uticaja na bezbednost železničkog saobraćaja. Ove promene mogu biti tehničke, eksploatacione ili organizacione prirode. ZBM za procenu i ocenu rizika je sastavni deo sistema za upravljanje bezbednošću upravljača i železničkog prevoznika.

Predlagač značajne promene može biti:

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

Predlagač značajne promene sprovodi ZBM za procenu i ocenu rizika.

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

- 1) akreditovana tela;
- 2) tela priznata od Direkcije:
 - (1) železnički prevoznik,
 - (2) upravljač,
 - (3) lice zaduženo za održavanje,
 - (4) druge organizacije, njihovi delovi ili pojedinci,

koji ispunjavaju uslove propisane ZBM iz člana 7. stav 1. tačka 1) ovog zakona.

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

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

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

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

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

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

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

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

Član 9.

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

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

Član 10.

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

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

Član 11.

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

4. Zajednički bezbednosni ciljevi

Član 12.

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

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

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

2) rizike za društvo.

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

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

5. Prijavlivanje nacionalnih propisa za bezbednost

Član 13.

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

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

Evropskoj komisiji prijavljuju se važeći nacionalni propisi za bezbednost:

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

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

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

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

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

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

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

6. Sistem za upravljanje bezbednošću

Član 14.

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

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

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

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

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

Osnovni elementi sistema za upravljanje bezbednošću su:

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

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

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

(1) TSI,

(2) nacionalnim propisima za bezbednost,

(3) drugim relevantnim propisima,

(4) odlukama nadležnih organa;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Direkcija bliže propisuje elemente sistema za upravljanje bezbednošću.

Nadzor nad sistemima za upravljanje bezbednošću

Član 15.

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

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

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

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

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

1. Sertifikat o bezbednosti za prevoz

Pojam i sadržina

Član 16.

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

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

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

Sertifikat o bezbednosti za prevoz sastoji se od:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Sertifikat o bezbednosti industrijske železnice za prevoz

Član 17.

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

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

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

Izdavanje sertifikata o bezbednosti za prevoz

Član 18.

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

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

Rok važenja sertifikata o bezbednosti za prevoz je pet godina.

Sertifikat o bezbednosti za prevoz obnavlja se na zahtev nosioca.

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

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

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

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

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

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

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

O izdatim sertifikatima o bezbednosti za prevoz Direkcija vodi evidenciju koja sadrži:

- 1) vrstu sertifikata;
- 2) naziv pravnog lica kome je sertifikat izdat;
- 3) vrstu usluge na koju se sertifikat odnosi;
- 4) datum izdavanja sertifikata.

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

Priznavanje stranog sertifikata i dodatni sertifikat

Član 19.

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

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

Oduzimanje sertifikata o bezbednosti za prevoz

Član 20.

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

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

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

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

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

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

2. Sertifikat o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom

Pojam i sadržina

Član 21.

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

Sertifikat o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom se sastoji od:

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

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

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

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

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

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

Sertifikat o bezbednosti za upravljanje infrastrukturom industrijske železnice

Član 22.

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

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

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

Izdavanje sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom

Član 23.

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

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

Sertifikat o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom važi pet godina.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Oduzimanje sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom

Član 24.

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

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

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

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

Član 25.

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

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

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

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

V. PODSISTEM INFRASTRUKTURA

Tehnički uslovi

Član 26.

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

- 1) širina koloseka iznosi 1435 mm, s tim što ne može biti manja od 1430 mm niti veća od 1470 mm, uključujući i proširenje koloseka u krivini;
- 2) poluprečnik krivine na otvorenoj pruzi iznosi najmanje 300 m, a na glavnom prolaznom koloseku u železničkoj stanici najmanje 500 m; spoljna šina, zavisno od veličine poluprečnika krivine i dozvoljene brzine, mora biti nadvišena ali ne više od 150 mm;
- 3) nagib nivelete na otvorenoj pruzi iznosi najviše 25 ‰;
- 4) nagib nivelete u stanici iznosi najviše: za stanicu u pravcu do 1 ‰, a za stanicu u krivini do 2,5 ‰;
- 5) razmak između osa koloseka u službenom mestu mora biti toliki da između slobodnih profila tih koloseka postoji potreban prostor za bezbedno kretanje putnika i drugih lica i za postavljanje postrojenja, naprava i stubova za signale, električnu kontaktnu mrežu, osvetljenje i sl;
- 6) razmak između osa koloseka u službenom mestu iznosi najmanje 4,75 m, a razmak koloseka između kojih se postavljaju peroni visine 0,55 m, računajući od gornje ivice šine, iznosi najmanje 6 m;
- 7) razmak između osa koloseka na otvorenoj pruzi kod dvokolosečnih i paralelnih pruga iznosi najmanje 4 m;
- 8) dozvoljena masa na magistralnim prugama iznosi najmanje 22,5 t po osovini i 8,0 t po dužnom metru, a na regionalnim, lokalnim i manipulativnim prugama 18,0 t po osovini i 6,4 t po dužnom metru.

Direkcija propisuje druge tehničke uslove koje mora ispunjavati podsistem infrastruktura .

Uređenost prostora za putnike, pristupa do vozova i službenih mesta

Član 27.

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

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

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

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

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

Održavanje podsistema infrastruktura

Član 28.

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

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

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

Direkcija bliže propisuje uslove iz stava 3. ovog člana.

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

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

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

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

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

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

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

Ako Direkcija proverom iz stava 10. ovog člana utvrdi da nosilac sertifikata iz stava 4. ovog člana više ne ispunjava uslove za sertifikaciju, rešenjem oduzima sertifikat, navodeći razloge za svoju odluku.

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

Odvajanje železničkih pruga

Član 29.

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

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

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

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

Mere bezbednosti pri izvođenju radova na železničkoj pruzi

Član 30.

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

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

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

VI. PODSISTEM ENERGIJA

Tehnički uslovi

Član 31.

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

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

Direkcija propisuje druge tehničke uslove koje mora ispunjavati podsistem energija.

Mere bezbednosti na elektrificiranim prugama

Član 32.

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

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

Održavanje podsistema energija

Član 33.

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

Direkcija propisuje način i rokove održavanja podsistema energija .

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

Direkcija bliže propisuje uslove iz stava 3. ovog člana.

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

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

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

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

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

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

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

Ako Direkcija proverom iz stava 10. ovog člana utvrdi da nosilac sertifikata iz stava 4. ovog člana više ne ispunjava uslove za sertifikaciju, rešenjem oduzima sertifikat, navodeći razloge za svoju odluku.

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

VII. PODSISTEM KONTROLA, UPRAVLJANJE I SIGNALIZACIJA

1. Podsystem na koji se primenjuju nacionalni tehnički propisi

a) Signalno-sigurnosni uređaji

Tehnički uslovi

Član 34.

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

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

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

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

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

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

Direkcija propisuje druge tehničke uslove za signalno-sigurnosne uređaje .

Održavanje signalno-sigurnosnih uređaja

Član 35.

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

Direkcija propisuje način i rokove održavanja signalno-sigurnosnih uređaja .

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

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

Direkcija bliže propisuje uslove iz stava 3. ovog člana.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Signali, signalne oznake i oznake na pruzi

Član 36.

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

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

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

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

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

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

b) Železnička telekomunikaciona mreža

Tehnički uslovi

Član 37.

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

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

Direkcija propisuje tehničke uslove za železničke telekomunikacione mreže.

Održavanje železničke telekomunikacione mreže

Član 38.

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

Direkcija propisuje način i rokove održavanja železničke telekomunikacione mreže.

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

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

Direkcija bliže propisuje uslove iz stava 4. ovog člana.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2. Interoperabilni podsistem

Član 39.

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

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

VIII. REGULISANJE I UPRAVLJANJE SAOBRAĆAJEM

Član 40.

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

Poslovni red stanice

Član 41.

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

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

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

Upravljač upoznaje železničke prevoznike sa poslovnim redom stanice.

Sastav voza

Član 42.

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

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

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

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

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

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

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

Brzina voza

Član 43.

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

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

Podzakonska akta

Član 44.

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

Direkcija propisuje označavanje železničkih vozila i označavanje vozova .

Opremanje i osvetljavanje voza

Član 45.

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

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

Evidencije o vozovima

Član 46.

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

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

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

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

Naročite pošiljke

Član 47.

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

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

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

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

IX. ŽELEZNIČKA VOZILA

1. Tehnički uslovi

Član 48.

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

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

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

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

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

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

Opremanje železničkih vozila kočnim uređajima

Član 49.

Vozila moraju biti opremljena uređajima za automatsko kočenje voza.

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

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

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

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

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

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

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

Uređaji koji se ugrađuju na železnička vozila

Član 50.

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

Uređaji i oprema vučnih vozila

Član 51.

Lokomotiva mora da ima:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Uređaji i oprema putničkih kola

Član 52.

Putnička kola moraju da imaju:

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

2. Održavanje vozila

Lice zaduženo za održavanje

Član 53.

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

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

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

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

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

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

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

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

Sertifikacija lica zaduženog za održavanje teretnih kola

Član 54.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Održavanje vozila

Član 55.

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

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

Radionice za održavanje vozila

Član 56.

Direkcija propisuje uslove koje moraju ispunjavati radionice za održavanje vozila .

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

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

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

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

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

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

- 1) naziv pravnog lica kome je izdat sertifikat;

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

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

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

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

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

Tehnički pregled vozila

Član 57.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

X. GRANSKI STANDARDI IZ OBLASTI ŽELEZNIČKOG SAOBRAĆAJA

Član 58.

Direkcija donosi granske standarde iz oblasti železničkog saobraćaja.

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

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

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

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

XI. USLOVI KOJE MORAJU ISPUNJAVATI ŽELEZNIČKI RADNICI

1. Opšti uslovi

Član 59.

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

2. Uslovi koje u stručnom pogledu moraju ispunjavati železnički radnici

Stručna sprema, stručno osposobljavanje i stručni ispit

Član 60.

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

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

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

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

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

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

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

Centri stručnog osposobljavanja

Član 61.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Stručno osposobljavanje i stručni ispit mašinovođa

Član 62.

Stručno osposobljavanje mašinovođa vrši se u centru stručnog osposobljavanja.

Stručno osposobljavanje obuhvata:

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

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

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

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

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

Ispite iz stava 3. ovog člana sprovode ispitivači.

Organizacija ispita mora da ispuni sledeće zahteve:

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

2) na praktičnom delu ispita na kome se proverava sposobnost upravljanja vučnim vozilom, ispitivač mora posedovati važeću dozvolu za upravljanje vučnim vozilom i važeće dodatno uverenje za konkretno vučno vozilo i infrastrukturu na kojima se obavlja ispit; ukoliko to nije moguće ostvariti, u upravljačnici vučnog vozila mora se nalaziti mašinovođa sa važećim dodatnim uverenjem za konkretno vučno vozilo i infrastrukturu;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Direkcija na svom sajtu objavljuje spisak sertifikovanih ispitivača.

Stručno usavršavanje i provera stručne osposobljenosti

Član 63.

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

Stručno usavršavanje i proveru stručne osposobljenosti železničkih radnika izvodi poslodavac.

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

Vanredna provera stručne osposobljenosti železničkih radnika obavlja se:

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

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

Podzakonski akt

Član 64.

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

3. Uslovi za sticanje prava na upravljanje vučnim vozilom

Član 65.

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

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

Dozvola za upravljanje vučnim vozilom

Član 66.

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

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

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

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

Direkcija objavljuje na svojoj internet stranici postupak za dobijanje dozvole.

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

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

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

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

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

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

U slučaju gubitka ili oštećenja dozvole, Direkcija izdaje duplikat.

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

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

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

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

Suspenzija i oduzimanje dozvole

Član 67.

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

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

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

Direkcija obaveštava nosioca dozvole i njegovog poslodavca o suspenziji ili oduzimanju dozvole.

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

Dodatno uverenje

Član 68.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Suspenzija i oduzimanje dodatnog uverenja

Član 69.

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

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

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

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

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

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

Nalog iz stava 6. ovog člana može da sadrži i zabranu rada mašinovođama tog poslodavca do dostave traženog obaveštenja.

Registri i ocena postupaka

Član 70.

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

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

Poslodavac je dužan da:

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

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

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

Nezavisnu ocenu postupaka za sticanje i proveru stručnog znanja i osposobljenosti, kao i sistema za izdavanje dozvola i dodatnih uverenja, sprovodi Ministarstvo.

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

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

Prestanak radnog odnosa

Član 71.

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

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

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

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

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

Nadzor nad mašinovođama

Član 72.

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

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

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

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

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

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

4. Uslovi za sticanje prava na regulisanje železničkog saobraćaja

Član 73.

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

- 1) da je psihički i fizički sposobno da reguliše železnički saobraćaj;
- 2) da je navršilo 18 godina života;
- 3) da ima propisano stručno obrazovanje;
- 4) da se praktično stručno osposobljavalo pod nadzorom lica koje je stručno osposobljeno za regulisanje železničkog saobraćaja;
- 5) da je položilo propisan stručni ispit za regulisanje železničkog saobraćaja;
- 6) da poseduje propisanu dozvolu za regulisanje železničkog saobraćaja;
- 7) da mu odlukom nadležnog organa nije zabranjeno da reguliše železnički saobraćaj.

Izdavanje dozvole za regulisanje železničkog saobraćaja

Član 74.

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

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

Po isteku roka iz stava 2. ovog člana, na zahtev lica iz stava 1. ovog člana, rok važenja dozvole produžiće se na osnovu uverenja o zdravstvenoj sposobnosti,

kojim se potvrđuje da je to lice psihički i fizički sposobno da reguliše železnički saobraćaj.

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

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

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

5. Uslovi koje u zdravstvenom pogledu moraju ispunjavati železnički radnici

Član 75.

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

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

Vrste zdravstvenih pregleda

Član 76.

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

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

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

Na zdravstvenom pregledu utvrđuje se da li je lice iz stava 1. ovog člana, odnosno železnički radnik iz stava 2. ovog člana, psihički i fizički sposoban za obavljanje poslova određene vrste zanimanja, a na redovnom ili vanrednom zdravstvenom pregledu – da li je železnički radnik iz stava 3. ovog člana psihički i fizički sposoban za obavljanje poslova i zadataka.

Redovni zdravstveni pregled

Član 77.

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

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

Vanredni zdravstveni pregled

Član 78.

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

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

Zdravstvene ustanove

Član 79.

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

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

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

Nesposobnost za vršenje poslova železničkog radnika

Član 80.

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

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

Zabrana obavljanja poslova železničkog radnika

Član 81.

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

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

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

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

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

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

Ispitivanje alkoholisanosti

Član 82.

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

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

6. Radno vreme i odmori staničnog i voznog osoblja

Član 83.

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

Trajanje smene staničnog osoblja

Član 84.

Smena staničnog osoblja iznosi najviše 12 časova.

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

- 1) više sile;
- 2) nesreće ili nezgode;
- 3) saobraćanja pomoćnog voza;
- 4) nedolaska osoblja koje je po rasporedu radnog vremena trebalo da smeni osoblje koje obavlja posao pod uslovom da se stanično osoblje oseća sposobnim za produžetak započetog rada.

Dnevni odmor staničnog osoblja

Član 85.

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

Trajanje smene voznog osoblja

Član 86.

Smena voznog osoblja iznosi najviše 12 časova.

Smena voznog osoblja sastoji se iz:

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

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

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

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

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

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

Vreme upravljanja vučnim vozilom iznosi:

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

Nastavak smene

Član 87.

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

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

Dnevni odmor voznog osoblja

Član 88.

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

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

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

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

Zabrana obavljanja poslova staničnog i voznog osoblja

Član 89.

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

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

Akt o radnom vremenu

Član 90.

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

Radno vreme voznog osoblja koje redovno učestvuje u interoperabilnom prekograničnom saobraćaju

Član 91.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

7. Unutrašnji nadzor

Organizacija unutrašnjeg nadzora

Član 92.

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

8. Službene oznake i službeno odelo

Član 93.

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

Službene oznake su:

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

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

XII. ISTRAŽIVANJE NESREĆA I NEZGODA

Obaveze upravljača i železničkih prevoznika pri istrazi nesreća i nezgoda

Član 94.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Spasavanje ljudi

Član 95.

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

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

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

XIII. UKRŠTANJE ŽELEZNIČKIH PRUGA I PUTEVA

Član 96.

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

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

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

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

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

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

Član 97.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

XIV. UNUTRAŠNJI RED U ŽELEZNIČKOM SAOBRAĆAJU

Član 98.

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

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

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

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

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

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

Ograničavanje pristupa i kretanja

Član 99.

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

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

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

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

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

Licima iz stava 2. ovog člana zabranjeno je:

- 1) hodati po kolosecima ili stajati na koloseku, ili u njegovoj neposrednoj blizini;
- 2) hodati ili se zadržavati između žute crte i koloseka na peronu;
- 3) hodati ili se zadržavati u blizini voza ili železničkih kola koja se kreću;
- 4) zadržavati se u prostoru između skladišta i utovarno-istovarne rampe i vozila, koja se kreću ili čije se pokretanje očekuje;
- 5) hodati kroz tunel ili po drugim objektima na železničkoj pruzi;
- 6) sedeti ili stajati kraj otvorenih vrata ili na stepenicama železničkih kola i na prelaznicama, kao i na drugim mestima, koja nisu namenjena za boravak putnika;

- 7) prelaziti preko koloseka na mestima koja nisu određena za prelaz;
- 8) hodati preko odbojnika ili se provlačiti ispod njih;
- 9) uskakati u vozila ili sa njih kada se kreću;
- 10) prevoziti se u vozu koji nije namenjen prevozu putnika bez dozvole železničkog prevoznika ili upravljača;
- 11) naginjati se kroz prozor i otvarati vrata železničkih kola ili se naslanjati na njih tokom kretanja voza;
- 12) prljati, oštećivati ili otuđivati inventar i drugu opremu u vozovima za prevoz putnika i u prostorima koji su namenjeni putnicima;
- 13) bacati kroz prozor železničkih kola bilo kakve predmete ili otpatke ili prolivati tečnost;
- 14) parkirati motorna i druga vozila na železničkom području na mestima koja za to nisu određena;
- 15) penjati se na krov vozila, na teret otvorenih teretnih železničkih kola i konstrukcije železničkih postrojenja;
- 16) polivati ili prskati konstrukcije železničkih postrojenja, vodove, izolatore ili vozila;
- 17) slagati bilo kakav materijal pored stubova kontaktne mreže.

XV. ZAŠTITA ŽELEZNIČKE INFRASTRUKTURE I VOZILA

Član 100.

U cilju odvijanja bezbednog železničkog saobraćaja, zabranjeno je:

- 1) otuđivati, uništavati, uklanjati ili oštećivati delove železničke infrastrukture ili delove vozila koji neposredno utiču na bezbednost;
- 2) otuđivati, uništavati, uklanjati ili oštećivati delove železničke infrastrukture ili delove vozila koji posredno utiču na bezbednost;
- 3) bacati ili stavljati bilo kakav predmet na železničku prugu ili bacati bilo kakav predmet na vozila ili iz vozila;
- 4) izvoditi radove u blizini železničke pruge koji bi mogli oštetiti železničku prugu ili umanjiti stabilnost terena (klizanje ili odronjavanje terena, hidrografske promene i sl), ili na bilo koji drugi način ugrožavati ili ometati železnički saobraćaj;
- 5) neovlašćeno podizati branik putnog prelaza, stavljati ili vešati bilo šta na branik ili drugi signalno-sigurnosni uređaj putnog prelaza, ili na bilo koji drugi način ometati normalno funkcionisanje branika ili drugog uređaja na putnom prelazu;
- 6) saditi drveće i drugo visoko rastinje ili izvoditi radove u blizini putnog prelaza koji umanjuju, sprečavaju ili na bilo koji način ometaju preglednost železničke pruge ili puta;
- 7) neovlašćeno ukloniti napravu postavljenu radi zaštite železničkog saobraćaja na mestu odronjavanja, na mestu bujice ili na mestu izloženom vejavicama i jakim vetrovima;
- 8) unositi materije ili predmete u putnička kola, prostorije železničkih službenih mesta namenjenih putnicima, kojima bi se mogla ugroziti bezbednost putnika i drugih lica ili im se naneti šteta;
- 9) upotrebiti uređaj za kočenje radi zaustavljanja voza, osim u slučaju ugrožavanja bezbednosti voza, putnika i drugih lica;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1. Industrijska železnica

Član 101.

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

Priključenje industrijske železnice na javnu železničku infrastrukturu

Član 102.

Pruga industrijske železnice može se priključiti na javnu železničku infrastrukturu.

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

Tehnički uslovi

Član 103.

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

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

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

Shodna primena

Član 104.

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

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

2) stabilna postrojenja električne vuče i njihovo održavanje (čl. 31–33);

3) signalno-sigurnosni uređaji i njihovo održavanje (čl. 34–35);

4) sistem signalizacije (član 36);

5) telekomunikacioni uređaji i njihovo održavanje (čl. 37–38);

6) regulisanje i upravljanje saobraćajem (čl. 39–47);

7) vozila i održavanje vozila (čl. 48–57);

8) uslovi koje moraju ispunjavati železnički radnici (čl. 59–87);

9) radno vreme, ukupno trajanje smene i upravljanja vučnim vozilom voza, odmori i raspored u smenama voznog i staničnog osoblja (čl. 59–90);

10) unutrašnji nadzor (član 92);

11) istraživanje nesreća i nezgoda (čl. 94–95);

12) ukrštanje železničke pruge i puta (čl. 96–97);

13) ograničavanje pristupa i kretanja (član 99).

Industrijska železnica uzanog koloseka

Član 105.

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

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

2. Industrijski kolosek

Član 106.

Industrijski kolosek može se priključiti na javnu železničku infrastrukturu.

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

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

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

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

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

Održavanje industrijskog koloseka

Član 107.

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

Vučna vozila na industrijskom koloseku

Član 108.

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

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

Istraživanje nesreća i nezgoda na industrijskom koloseku

Član 109.

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

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

Tehnički uslovi za industrijski kolosek

Član 110.

Tehnički uslovi koje mora da ispuni industrijski kolosek su:

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

Direkcija propisuje druge tehničke uslove koje moraju ispunjavati industrijski koloseci.

Uzani i upleteni koloseci

Član 111.

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

Industrijski kolosek se može graditi i kao upleteni kolosek.

3. Turističko-muzejska železnica

Član 112.

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

Direkcija propisuje sadržinu akta iz stava 1. ovog člana.

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

XVII. OCENJIVANJE USAGLAŠENOSTI I POGODNOSTI ZA UPOTREBU

Član 113.

Direkcija propisuje elemente strukturnih podsistema koji podležu ocenjivanju usaglašenosti, postupke i module za ocenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu, tehničku dokumentaciju koja prati deklaraciju o usaglašenosti i deklaraciju o pogodnosti za upotrebu i sadržinu deklaracije o usaglašenosti i deklaracije o pogodnosti za upotrebu .

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

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

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

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

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

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

Član 114.

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

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

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

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

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

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

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

Visina takse za izdavanje sertifikata iz stava 6. ovog člana utvrđena je zakonom kojim se uređuju republičke administrativne takse.

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

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

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

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

XVIII. INSPEKCIJSKI NADZOR

Član 115.

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

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

Član 116.

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

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

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

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

4) ispunjenost uslova za upravljanje železničkom infrastrukturom;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Član 117.

U vršenju inspekcijskog nadzora inspektor je ovlašćen da:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Član 118.

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

Ministar propisuje izgled i korišćenje službenog odela inspektora .

Član 119.

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

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

Član 120.

Ako je inspektor, prilikom vršenja inspekcijskog nadzora, izdao usmeno naređenje ili izrekao usmenu zabranu, rešenje o tom naređenju ili zabrani dostaviće u roku od tri dana od dana izdavanja usmenog naređenja, odnosno izricanja usmene zabrane, upravljaču infrastrukture, železničkom prevozniku, privrednom društvu, drugom pravnom licu ili preduzetniku i fizičkom licu na koje se to rešenje odnosi.

Član 121.

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

Član 122.

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

Žalba odlaže izvršenje rešenja.

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

XIX. KAZNENE ODREDBE

Član 123.

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

- 1) ne uspostavi sistem za upravljanje bezbednošću u skladu sa članom 14. ovog zakona;
- 2) ne omogući Direkciji nadzor nad sistemima za upravljanje bezbednošću železničkog prevoznika i upravljača u skladu sa članom 15. ovog zakona;
- 3) obavlja prevoz, a ne poseduje sertifikat o bezbednosti za prevoz (član 16. stav 1);
- 4) obavlja prevoz na industrijskoj železnici, a ne poseduje sertifikat o bezbednosti industrijske železnice za prevoz (član 17. stav 1);
- 5) ne obavesti Direkciju o svim većim promenama u uslovima odgovarajućeg dela sertifikata o bezbednosti za prevoz, kao i o uvođenju nove kategorije osoblja ili nove vrste vozila u skladu sa članom 18. stav 7. ovog zakona;
- 6) pruža železničke transportne usluge u Republici Srbiji, a ne poseduje dodatni sertifikat o bezbednosti za prevoz – deo B (član 19. stav 2);
- 7) upravlja železničkom infrastrukturom, a ne poseduje sertifikat o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom (član 21. stav 1);
- 8) upravlja industrijskom železnicom, a ne poseduje sertifikat o bezbednosti za upravljanje infrastrukturom industrijske železnice (član 22. stav 1);
- 9) ne ažurira sertifikat o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom u skladu sa članom 23. stav 5. ovog zakona;
- 10) službena mesta ne ispunjavaju uslove iz člana 27. ovog zakona;
- 11) ne održava gornji i donji stroj železničkih pruga javne železničke infrastrukture u stanju koje osigurava bezbedan i uredan železnički saobraćaj (član 28. stav 1);
- 12) vrši održavanje gornjeg i donjeg stroja železničkih pruga, a ne poseduje sertifikat o ispunjenosti uslova u skladu sa članom 28. stav 4. ovog zakona;
- 13) se železnička pruga, pruga industrijske železnice ili industrijski kolosek ne odvaja u skladu sa članom 29. ovog zakona;
- 14) ne primeni mere bezbednosti iz člana 30. ovog zakona;
- 15) ne definiše i primeni mere bezbednosti na elektrificiranim prugama iz člana 32. ovog zakona;
- 16) ne održava podsistem energija u stanju koje osigurava bezbedan i uredan železnički saobraćaj (član 33. stav 1);
- 17) vrši održavanje podsistema energija, a ne poseduje sertifikat o ispunjenosti uslova iz člana 33. stav 3. ovog zakona;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

33) putnička kola kojima se obavlja prevoz nisu u skladu sa članom 52. ovog zakona;

34) postupi suprotno članu 53. st. 4. i 5. ovog zakona;

35) je zaduženo za održavanje teretnih kola, a nije sertifikovano u skladu sa propisom koji donosi OTIF (član 54. stav 1);

36) se vozila kojima se obavlja prevoz ne održavaju u stanju koje osigurava bezbedan železnički saobraćaj (član 55. stav 1);

37) obavlja delatnost održavanja vozila, a ne poseduje sertifikat o ispunjenosti uslova iz člana 56. stav 2. ovog zakona;

38) obavlja tehnički pregled vozila, a ne poseduje sertifikata o ispunjenosti uslova iz člana 57. stav 3;

39) železnički radnici nemaju položen stručni ispit (član 59. stav 1);

40) železnički radnici nisu stručno osposobljeni za poslove koje obavljaju u železničkom saobraćaju (član 60. stav 2);

41) stručno osposobljava železničke radnike, a ne poseduje sertifikat o ispunjenosti uslova iz člana 61. stav 5. ovog zakona;

42) dozvoli obavljanje poslova železničkom radniku koji pri proveru znanja nije pokazao zadovoljavajuću stručnu osposobljenost ili čija stručna osposobljenost za te poslove nije proverena (član 63. stav 5);

43) vučnim vozilom upravlja lice bez dozvole za upravljanje vučnim vozilom (član 66. stav 1);

44) umnožava dozvole za upravljanje vučnim vozilom (član 66. stav 12);

45) vučnim vozilom upravlja lice koje ne poseduje dodatno uverenje da upravlja vučnim vozilom (član 68. stav 2);

46) regulisanje železničkog saobraćaja obavlja lice bez dozvole za regulisanje železničkog saobraćaja (član 74. stav 1);

47) ne zabrani železničkom radniku obavljanje poslova ako se na zdravstvenom pregledu utvrdi da ne ispunjava propisane zdravstvene uslove za te poslove ili ako se nije podvrgao zdravstvenom pregledu na koji je upućen (član 80. stav 2);

48) ne zabrani železničkom radniku obavljanje poslova ako je u tolikoj meri umoran ili bolestan, ili je u takvom psihičkom stanju da je nesposoban da vrši poslove (član 81. stav 1);

49) smena staničnog osoblja traje duže od vremena iz člana 84. ovog zakona;

50) dnevni odmor staničnog osoblja između dve uzastopne smene traje manje od 12 časova (član 85);

51) smena voznog osoblja traje više od vremena iz čl. 86. i 87. ovog zakona;

52) dnevni odmor voznog osoblja traje manje od vremena iz člana 88. st. 1. i 2. ovog zakona;

53) dozvoli staničnom ili voznom osoblju da obavlja poslove suprotno čl. 83–88. ovog zakona (član 89. stav 2);

54) ne obezbedi uslove u vezi radnog vremena voznog osoblja koje učestvuje u inetroperabilnom prekograničnom saobraćaju iz člana 91. stav 3. ovog zakona;

55) ne organizuje unutrašnji nadzor u skladu sa članom 92. ovog zakona;

56) pri istrazi nesreća i nezgoda ne izvrši neku od obaveza iz člana 94. ovog zakona;

57) ne spasava lica i ne pomaže povređenim pri nesrećama (član 95. stav 1);

58) bez odlaganja po saznanju o nesreći ne obavesti najbližu zdravstvenu ustanovu, policiju, upravljača i železničkog prevoznika čija vozila su učestvovala u nesreći ili ne saraduje u spasavanju povređenih bez odlaganja po uspostavljanju uslova sopstvene bezbednosti tokom spasavanja (član 95. stav 2);

59) na železničkoj pruzi, ispred putnog prelaza, nisu postavljeni propisani signalni znakovi za obaveštenje voznog osoblja o približavanju voza putnom prelazu (član 96. stav 4);

60) postupi suprotno članu 97. ovog zakona;

61) postupi suprotno članu 100. st. 1, 2, 3. i 5. ovog zakona ili ne zaključi ugovor iz stava 7. ovog člana;

62) železnički saobraćaj na industrijskim železnicama ne vrše na način i pod uslovima utvrđenim ovim zakonom (član 101);

63) ne održava gornji i donji stroj industrijske železnice u stanju koje osigurava bezbedan i uredan železnički saobraćaj iz člana 104. stav 1. tačka 1), a u vezi sa članom 28. ovog zakona;

64) ne održava industrijski kolosek (član 107. stav 1);

65) koristi vučno vozilo na industrijskom koloseku, a ne poseduje dozvolu za korišćenje (član 108. stav 1).

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

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

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

Član 124.

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

1) ne dostavi Direkciji godišnji izveštaj o bezbednosti za prethodnu kalendarsku godinu ili taj izveštaj ne sadrži elemente u skladu sa članom 6. st. 3. i 4. ovog zakona;

2) u godišnjem izveštaju iz člana 6. stav 3. ovog zakona ne opišu i svoja iskustva u vezi primene zajedničke bezbednosne metode za procenu i ocenu rizika (član 7. stav 4);

3) ne donese akt iz člana 35. stav 3. ovog zakona;

4) ne donese akt iz člana 38. stav 3. ovog zakona;

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

6) ne dostavi upravljaču podatke iz člana 41. stav 2. ovog zakona;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

25) koristi vučno vozilo na industrijskom koloseku, a ne poseduje dozvolu za korišćenje (član 108. stav 1).

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

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

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

Član 125.

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

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

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

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

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

5) lice koje upravlja vučnim vozilom, u toku upravljanja tim vozilom, kod sebe nema dodatno uverenje ili ga ne pokaže na zahtev ovlašćenog lica Direkcije,

lica za vršenje unutrašnjeg nadzora kod železničkog prevoznika, glavnog istražitelja i inspektora (član 68. stav 13);

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

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

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

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

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

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

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

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

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

XX. PRELAZNE I ZAVRŠNE ODREDBE

Primena ovog zakona na železničke pruge koje su izgrađene do dana stupanja na snagu ovog zakona

Član 126.

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

Opremanje postojećih vučnih vozila autostop uređajem

Član 127.

Postojeća vučna vozila, u slučaju iz člana 51. stav 1. tačka 5) ovog zakona, opreмиće se autostop uređajem u roku od tri godine od dana stupanja na snagu ovog zakona.

Isprave izdate pre stupanja na snagu ovog zakona

Član 128.

Sve isprave predviđene ovim zakonom, izdate pre stupanja na snagu ovog zakona, ostaju na snazi do isteka roka naznačenom u njima.

Podzakonski propisi

Član 129.

Propisi za izvršavanje ovog zakona biće doneti u roku od dve godine od dana stupanja na snagu ovog zakona.

Do donošenja propisa iz stava 1. ovog člana primenjivaće se propisi doneti na osnovu Zakona o bezbednosti i interoperabilnosti železnice („Službeni glasnik RS”, br. 104/13, 66/15-dr. zakon, 92/15 i 113/17-dr. zakon), kao i sledeći propisi osim odredaba tih propisa koji su u suprotnosti sa odredbama ovog zakona:

- 1) Signalni pravilnik („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, br. 5/96 i 1/97);
- 2) Saobraćajni pravilnik („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, br. 3/94, 4/94, 5/94, 4/96 i 6/03);
- 3) Pravilnik o standardizaciji na JŽ („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 14/89);
- 4) Pravilnik o kočnicama železničkih vozila („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, br. 2/88 i 1/95);
- 5) Pravilnik o stručnoj spremi radnika koji neposredno učestvuju u vršenju železničkog saobraćaja („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, br. 10/86, 2/87 i 6/90);
- 7) Pravilnik o načinu osposobljavanja železničkih radnika za pružanje prve pomoći („Službeni list SRJ”, broj 3/00);
- 8) Pravilnik o postupku za proveravanje psihičke i fizičke sposobnosti železničkih radnika pre njihovog stupanja na rad i u toku rada („Službeni list SRJ”, broj 3/00);
- 9) Saobraćajno uputstvo („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, br. 6/80, 3/82, 6/83, 2/84, 4/88, 8/88, 9/90, 2/91, 2/94 i 2/01);
- 10) Uputstvo o manevrisanju („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, br. 3/80, 6/83, 3/87, 4/88, 6/91 i 2/94);
- 11) Uputstvo za označavanje vozova na prugama JŽ („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, br. 12/94 i 2/95);
- 12) Uputstvo o obrascima saobraćajne službe i načinu njihovog vođenja („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, br. 9/84, 4/88, 6/91 i 2/94);
- 13) Uputstvo o privremenom regulisanju saobraćaja vozova na dvokolosečnim prugama za vreme kapitalnog remonta jednog koloseka („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 9/83);
- 14) Uputstvo o kočanju vozova („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, br. 4/98 i 5/98);
- 15) Uputstvo o kočanju vozova JŽ koji u svom sastavu imaju teretna kola – SŽD („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, br. 5/89 i 7/90);
- 16) Uputstvo za primenu signala za električnu vuču („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, br. 8-9/87 i 8/89);
- 17) Uputstvo o upravljanju vučnim vozilima u jednoposedu („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, br. 7/94 i 9/94);
- 18) Uputstvo o saobraćaju vučnih vozila koja nisu opremljena autostop-uređajima na prugama opremljenim pružnim delom autostop-uređaja („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, br. 6/82 i 8/82).

Prestanak važenja propisa

Član 130.

Danom stupanja na snagu ovog zakona prestaje da važi Pravilnik o stepenu i vrsti stručne spreme nastavnika za izvođenje nastave od I do V stepena stručne spreme u železničkim vaspitno-obrazovnim organizacijama („Službeni glasnik Zajednice JŽ”, broj 5/84).

Započeti postupci**Član 131.**

Postupci koji do dana stupanja na snagu ovog zakona nisu okončani, okončaće se po odredbama propisa koji je bio na snazi do dana stupanja na snagu ovog zakona.

Član 132.

Direkcija je dužna da svoju unutrašnju organizaciju uskladi sa odredbama ovog zakona u roku od tri meseca od dana stupanja na snagu ovog zakona.

Prestanak važenja zakona**Član 133.**

Danom stupanja na snagu ovog zakona prestaje da važi Zakon o bezbednosti i interoperabilnosti železnice („Službeni glasnik RS”, br. 104/13, 66/15-dr. zakon, 92/15 i 113/17-dr. zakon).

Stupanje na snagu ovog zakona**Član 134.**

Ovaj zakon stupa na snagu osmog dana od dana objavljivanja u „Službenom glasniku Republike Srbije”, osim odredaba člana 6. stav 8, člana 12, člana 13. st. 2–8, člana 20. st. 5. i 6, člana 24. stav 3. koje se primenjuju od dana pristupanja Republike Srbije Evropskoj uniji.

O B R A Z L O Ž E N J E

I. USTAVNI OSNOV ZA DONOŠENJE ZAKONA

Ustavni osnov za donošenje ovog zakona sadržan je u članu 97. tačka 6. Ustava Republike Srbije kojim je, pored ostalog, propisano da Republika Srbija uređuje i obezbeđuje sistem obavljanja pojedinih privrednih i drugih delatnosti.

II. RAZLOZI ZA DONOŠENJE ZAKONA

U toku primene važećeg Zakon o bezbednosti i interoperabilnosti železnice („Službeni glasnik RS”, br. 104/13, 66/15 – dr. zakon, 92/15 i 113/17-dr. zakon), uočeni su problemi koji su se, pre svega, odnosili na obim materije koju obrađuje, uvođenje velikog broja novih pojmova i pravnih instituta, posebno u odnosu na zakon koji mu je prethodio i dug vremenski period od donošenja tog do donošenja važećeg zakona što je za posledicu imalo neadekvatno snalaženje subjekata na koje se Zakon o bezbednosti i inetroperabilnosti železnice odnosi u njihovim obavezama koje iz tog zakona proističu. Veliki broj propisa koji uređuju oblast bezbednosti železničkog saobraćaja bilo je potrebno izmeniti, kao i ukinuti nepotrebne i zastarele propise i izvršiti celovito pravno uređivanje oblasti bezbednosti i interoperabilnosti u železničkom saobraćaju, što je i učinjeno donošenjem velikog broja podzakonskih akata usklađenih sa relevantnim pravnim aktima Evropske unije u oblasti železničkog saobraćaja.

Jedan od najvažnijih razloga za donošenje Predloga zakona zasnovan je na razdvajanju dela materije koja se odnosi na bezbednost i dela koji se odnosi na interoperabilnost, najpre zbog njihove složenosti, obima, velikog broja novina u oblasti železnice koje podrazumeva njihovo sprovođenje, povećanje stepena bezbednosti železnice i neophodnosti dodatnog usklađivanja propisa Republike Srbije u oblasti bezbednosti železnice sa relevantnim propisima Evropske unije, i to pre svega sa Direktivom broj 2004/49/EZ Evropskog Parlamenta o bezbednosti na železnici i njenim implementacionim aktima. Odluka da se u posebne zakone razdvoje obaveze koje definišu bezbednost i obaveze koje definišu interoperabilnost proizilazi iz potrebe da se obezbedi usaglašenost sa zahtevima u smislu propisa koji iz Direktive broj 2004/49/EZ Evropskog Parlamenta o bezbednosti na železnici proizilaze, prvenstveno zajedničkih bezbednosnih metoda, zajedničkih pokazatelja bezbednosti ali i nacionalnih tehničkih uslova za podsisteme. Na ovaj način su zahtevi Direktive transponovani u samostalan zakon. Razdvajanje postojećeg Zakona o bezbednosti i interoperabilnosti železnice je važno i sa aspekta uloge Direkcije za železnice koja ima različitu ulogu u oblasti bezbednosti i u oblasti interoperabilnosti.

Zakonom o bezbednosti u železničkom saobraćaju se preciziraju, ispravljaju i osavremenjuju mnoge odredbe čime se postiže olakšana i efikasnija praktična primena tog zakona.

Pored toga, izvršeno je i usklađivanje sa Direktivom 2007/59/EZ Evropskog Parlamenta i Saveta o sertifikaciji mašinovođa koje upravljaju vozovima u okviru železničkog sistema Zajednice i Direktivom Saveta 2005/47/EZ o Sporazumu između Zajednice evropskih železnica (CER) i Evropske federacije radnika (ETF) o određenim aspektima uslova rada mobilnih radnika u interoperabilnom prekograničnom saobraćaju u železničkom sektoru. Takođe Predlogom zakona data je osnova za usklađivanje sa Odlukom Komisije 2011/765/EU o kriterijumima za priznavanje centara stručnog osposobljavanja uključenih u obuku mašinovođa, kriterijumima za priznavanje ispitivača mašinovođa i kriterijumima za organizaciju ispita.

Cilj transponovanja odredbi pomenutih direktiva u Predlog zakona o bezbednosti u železničkom saobraćaju je obezbeđivanje razvoja i unapređivanja bezbednosti na železnicama i poboljšavanje pristupa tržištu železničkih transportnih usluga putem sledećeg: definisanja odgovornosti različitih učesnika u železničkom saobraćaju; izrade zajedničkih bezbednosnih ciljeva i zajedničkih bezbednosnih metoda s ciljem veće harmonizacije nacionalnih pravila; definisanja zajedničkih načela za upravljanje, regulisanje i nadzor bezbednosti na železnici; olakšavanja, poboljšavanja i razvoja usluga u međunarodnom železničkom saobraćaju; postepenog stvaranja unutrašnjeg tržišta opreme i usluga za izgradnju, obnovu, unapređenja i eksploatacije železničkog sistema; organizovanja radnog vremena zaposlenih, definisanje uslova rada mobilnih radnika u interoperabilnom prekograničnom saobraćaju u železničkom sektoru, kriterijumima za priznavanje centara stručnog osposobljavanja uključenih u obuku mašinovođa, ispitivača mašinovođa, kriterijumima za organizaciju ispita, i dr.

Prilikom izrade radne verzije ovog zakona definisani su osnovni ciljevi koji su se želeli postići tj. povećanje bezbednosti železnice u Republici Srbiji i dalje integrisanje srpskih železnica u železnički sistem Evropske unije.

Zahtevi Evropske unije prema državama, kada je u pitanju oblast bezbednosti u železničkom saobraćaju, a koji su sprovedeni kroz ovaj zakon odnose se na: uređivanje materije istraživanja nesreća i incidenata; priznavanje sertifikata o bezbednosti za prevoz koji važe u zemljama Evropske unije; dužnost prijavljivanja nacionalnih propisa za bezbednost Evropskoj komisiji, i dr.

Donošenje ovog zakona, kojim se nastavilo sa daljim uređivanjem oblasti bezbednosti železnice uticaće na sledeće zainteresovane strane: upravljača železničke infrastrukture; železničke prevoznike; železničku industriju (proizvođače i remontere); organe državne uprave; vlasnike i korisnike industrijskog koloseka; školske železničke centre; zdravstvene železničke centre; korisnike železničkih usluga (građani, privreda, špediteri, i dr.), kao i druge koji učestvuju u procesu pružanja usluga u železničkom saobraćaju.

Najvažnije novine koje donosi ovaj zakon se odnose na: precizno definisanje poslova i nadležnosti Direkcije za železnice kao nacionalnog tela za bezbednost, jasniji prikaz zajedničkih bezbednosnih metoda, definisanje uslova za centre stručnog osposobljavanja mašinovođa, kriterijuma za ispitivače mašinovođa i kriterijuma za organizaciju ispita mašinovođa kroz podzakonska akta, usklađivanje sa Zakonom o železnici, Zakonom o istraživanju nesreća u vazдушnom, železničkom i vodnom saobraćaju i Zakonom o republičkim administrativnim taksama.

Pored navedenog, u postupku izrade Predloga zakona vršeno je usaglašavanje sa Predlogom zakona o interoperabilnosti železnice i Predlogom zakona o železnici, sa kojima ovaj zakon čini neodvojivu celinu u regulisanju železničkog saobraćaja na teritoriji Republike Srbije što je i uslov za njegovu punu primenu.

Problemi koje ovaj zakon treba da reši

U toku primene važećeg Zakona kojim su uređene bezbednost i interoperabilnost u železničkom saobraćaju pokazalo se da je materija koju ovaj zakon obrađuje preobimna i uglavnom teška za razumevanje zainteresovanim učesnicima u železničkom saobraćaju, te se na ovaj način, razdvajanjem u dva odvojena zakona, donošenjem novog zakona kojim će se urediti oblast bezbednosti i zakona kojim će se urediti oblast interoperabilnosti železnice, i daljim pojašnjavanjem novouvedenih instituta, pristupilo uređivanju nastale situacije, što će, očekuje se, imati uticaja na optimalno bezbedno funkcionisanje železničkog saobraćaja u Republici Srbiji.

Ciljevi koji se ovim zakonom postiču

Predlogom zakona predviđene su odredbe kojima će, u odnosu na važeći zakon, biti preciznije regulisana pitanja vezana za bezbednost železničkog saobraćaja, a poslovi za koje je nadležna Direkcija za železnice, kao Nacionalno telo za bezbednost, jasnije i preciznije definisani.

Pored toga, Predlogom zakona predviđene su odredbe koje će omogućiti dalje usklađivanje sa Direktivom 2007/59/EZ Evropskog Parlamenta i Saveta o sertifikaciji mašinovođa koje upravljaju vozovima u okviru železničkog sistema Zajednice i Direktivom Saveta 2005/47/EZ o Sporazumu između Zajednice evropskih železnica (CER) i Evropske federacije radnika (ETF) o određenim aspektima uslova rada mobilnih radnika u interoperabilnom prekograničnom saobraćaju u železničkom sektoru. Takođe, Predlogom zakona data je osnova za usklađivanje sa Odlukom Komisije 2011/765/EU o kriterijumima za priznavanje centara stručnog osposobljavanja uključenih u obuku mašinovođa, kriterijumima za priznavanje ispitivača mašinovođa i kriterijumima za organizaciju ispita i dr.

Razmatrane mogućnosti da se problem reši i bez donošenja ovog zakona

S obzirom da su u prethodnom zakonu pitanja vezana za bezbednost obrađena sa pitanjima koja se odnose na interoperabilnost, a to se pokazalo kao vrlo komplikovano kako za učesnike u železničkom saobraćaju, tako i ostale zainteresovane stranke u železničkom sektoru, bilo je neophodno donošenje ovog zakona kojim bi se posebnim zakonima uredila pitanja bezbednosti i interoperabilnosti u železničkom saobraćaju u Republici Srbiji, tako da nije postojala mogućnost da se ovaj problem reši bez donošenja novog zakona.

III. OBRAZLOŽENJE POJEDINIH ODREDBA ZAKONA

Odredbama člana 1. Predloga zakona definisan je predmet zakona.

Odredbama člana 2. Predloga zakona uvedeni su i definisani pojedini izrazi sa njihovim značenjima, upotrebljeni u smislu ovog zakona.

Odredbama čl. 3. i 4. Predloga zakona propisani su poslovi za čije obavljanje je nadležna Direkcija za železnice kao Nacionalno telo za bezbednost, i načela kojih se pridržava u svom radu.

Odredbama čl 5. – 12. Predloga zakona propisano je garantovanje bezbednosti u železničkom saobraćaju, zajedničke bezbednosne metode i zajednički bezbednosni ciljevi.

Odredbom člana 13. Predloga zakona propisana je obaveza prijavljivanja nacionalnih propisa za bezbednost Evropskoj komisiji.

Odredbama čl. 14. i 15. Predloga zakona uređeni su sadržina, cilj, osnovni elementi sistema za upravljanje bezbednošću i nadzor nad sistemom.

Odredbama člana 16. Predloga zakona uređeni su pojam i sadržina sertifikata o bezbednosti za prevoz.

Odredbama člana 17. Predloga zakona uređeni su pojam i sadržina sertifikata o bezbednosti industrijske železnice za prevoz.

Odredbama čl. 18 - 20. Predloga zakona propisano je izdavanje sertifikata za prevoz, priznavanje stranog, dodatni sertifikat i oduzimanje sertifikata o bezbednosti za prevoz.

Odredbama čl. 21. - 24. Predloga zakona uređeni su pojam i sadržina sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom, sertifikata za upravljanje infrastrukturom industrijske železnice, izdavanje i oduzimanje sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom.

Odredbama člana 25. Predloga zakona propisano je postupanje po zahtevu za izdavanje sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom i sertifikata o bezbednosti za prevoz.

Odredbama čl. 26. - 30. Predloga zakona uređeni su tehnički uslovi koje mora ispunjavati podsystem infrastruktura, uređenost prostora za putnike, pristupa do vozova i službenih mesta, održavanje podsystema infrastruktura, odvajanje železničkih pruga i mere bezbednosti pri izvođenju radova na železničkoj pruzi.

Odredbama čl. 31, 32. i 33. Predloga zakona uređeni su tehnički uslovi koje mora ispunjavati podsystem energija, mere bezbednosti na elektrificiranim prugama i održavanje podsystema energija.

Odredbama čl. 34. - 39. Predloga zakona uređeni su tehnički uslovi koje moraju ispunjavati signalno-sigurnosni uređaji, njihovo održavanje, signali, signalne oznake i oznake na pruzi, tehnički uslovi koje mora ispunjavati železnička telekomunikaciona mreža, održavanje železničke telekomunikacione mreže i interoperabilni podsystem, pojam i primena.

Odredbama čl. 40. - 47. Predloga zakona uređeno je regulisanje i upravljanje saobraćajem koje se odnosi na: poslovni red stanice, sastav voza, brzina voza, opremanje i osvetljavanje voza, evidencije o vozovima i naročite pošiljke.

Odredbama čl. 48. - 52. Predloga zakona propisani su tehnički uslovi koje moraju ispunjavati železnička vozila, opremanje železničkih vozila kočnim uređajima, uređaji koji se ugrađuju na železničkim vozilima, uređaji i oprema vučnih vozila i uređaji i oprema putničkih kola.

Odredbama čl. 53. i 54. Predloga zakona uređeno je pitanje lica zaduženog za održavanje i sertifikacija lica zaduženog za održavanje teretnih kola.

Odredbama čl. 55. - 57. Predloga zakona uređeno je održavanje železničkih vozila, radionice za održavanje železničkih vozila i tehnički pregled vozila.

Odredbama člana 58. Predloga zakona propisano je donošenje granskih standarda iz oblasti železničkog saobraćaja.

Odredbama čl. 59. - 64. Predloga zakona propisani su uslovi koje moraju ispunjavati železnički radnici, opšti uslovi i uslovi koje moraju ispunjavati u stručnom pogledu, uslovi koje moraju ispunjavati centri stručnog osposobljavanja, stručno osposobljavanje i stručni ispit mašinovođa, stručno usavršavanje i provera stručne osposobljenosti.

Odredbama čl. 65. – 72. Predloga zakona propisani su uslovi za sticanje prava na upravljanje vučnim vozilom, uslovi za dobijanje dozvole za upravljanje vučnim vozilom, suspenzija i oduzimanje dozvole, dodatno ovlašćenje, suspenzija i oduzimanje dodatnog ovlašćenja, registar dozvola i razmena informacija, prestanak radnog odnosa mašinovođe i nadzor nad radom mašinovođa.

Odredbama čl. 73. i 74. Predloga zakona propisani su uslovi za sticanje prava na regulisanje železničkog saobraćaja i izdavanje dozvole za regulisanje železničkog saobraćaja.

Odredbama čl. 75. – 82. Predloga zakona propisani su uslovi koje u zdravstvenom pogledu moraju ispunjavati železnički radnici, vrste zdravstvenih pregleda, zdravstvene ustanove, zabrana obavljanja poslova i ispitivanje alkoholisanosti.

Odredbama čl. 83. – 92. Predloga zakona propisani su radno vreme i odmori staničnog i voznog osoblja, dnevni odmor staničnog osoblja, trajanje smene voznog osoblja, nastavak smene, dnevni odmor voznog osoblja, zabrana obavljanja poslova staničnog i voznog osoblja, radno vreme voznog osoblja koje učestvuje u inetroperabilnom prekograničnom saobraćaju i unutrašnji nadzor.

Odredbama člana 93. Predloga zakona propisane su službene oznake i službeno odelo železničkih radnika.

Odredbama čl. 94. i 95. Predloga zakona propisani su istraživanje nesreća i nezgoda.

Odredbama čl. 96. i 97. Predloga zakona uređeno je ukrštanje železničkih pruga i puteva.

Odredbama čl. 98. i 99. Predloga zakona propisan je unutrašnji red u železničkom saobraćaju.

Odredbom člana 100. Predloga zakona propisana je zaštita železničke infrastrukture i vozila.

Odredbama čl. 101. – 112. Predloga zakona obrađeni su industrijska železnica, njeno priključenje na javnu železničku infrastrukturu, tehnički uslovi, industrijska železnica normalnog i uzanog koloseka, industrijski kolosek i njegovo održavanje, vučna vozila i istraživanje nesreća i nezgoda na industrijskom koloseku, tehnički uslovi za industrijski kolosek, uzani i upleteni koloseci, turističko-muzejska železnica.

Odredbama čl. 113. i 114. Predloga zakona propisano je ocenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu elemenata strukturnih podsistema.

Odredbama člana 115. – 122. Predloga zakona propisan je inspekcijski nadzor nad primenom ovog zakona i podzakonskih akata donetih na osnovu ovog zakona.

Odredbama čl. 123. – 125. Predloga zakona propisane su kaznene odredbe.

Odredbom člana 126. Predloga zakona propisana je primena ovog zakona na železničke pruge koje su izgrađene do dana stupanja na snagu ovog zakona

Odredbom člana 127. Predloga zakona propisan je rok za opremanje postojećih vučnih vozila autostop uređajem.

Odredbom člana 128. Predloga zakona propisano je važenje isprava izdatih pre stupanja na snagu ovog zakona.

Odredbom člana 129. Predloga zakona propisan je opšti rok za donošenje propisa za izvršavanje ovog zakona od dve godine od dana stupanja na snagu ovog zakona, a do donošenja tih propisa primenjivaće se propisi koji su pojedinačno navedeni u stavu 2. tog člana.

Odredbama člana 130. Predloga zakona propisan je prestanak važenja propisa.

Odredbama člana 131. Predloga zakona propisano je da postupci koji su pokrenuti pre stupanja na snagu ovog zakona budu okončani po propisima koji su važili do dana stupanja na snagu ovog zakona.

Odredbama člana 132. Predloga zakona propisan je rok u kom je Direkcija za železnice dužna da uskladi svoju unutrašnju organizaciju sa odredbama ovog zakona.

Odredbom člana 133. Predloga zakona uređen je prestanak važenja Zakona o bezbednosti i interoperabilnosti železnice („Službeni glasnik RS”, br. 104/13, 66/15 – dr. zakon i 92/15).

Odredbom člana 134. Predloga zakona propisano je stupanje na snagu ovog zakona i odložena primena određenih odredbi ovog zakona.

IV. PROCENA FINANSIJSKIH SREDSTAVA POTREBNIH ZA SPROVOĐENJE ZAKONA

Za sprovođenje ovog zakona nije potrebno obezbediti dodatna sredstva u budžetu Republike Srbije. Prihodi od naplati taksi u skladu sa Predlogom zakona za sertifikate o bezbednosti, sertifikat licima zaduženim za održavanje teretnih kola i sertifikati o ispunjenosti uslova, koje Direkcija za železnice naplaćuje, a koji su prihod budžeta procenjeni su 2018. na 5.500.000 RSD i 2019. 6.000.000 RSD.

V. RAZLOZI ZA DONOŠENJE ZAKONA PO HITNOM POSTUPKU

Predlaže se donošenje ovog zakona po hitnom postupku, saglasno članu 167. Poslovnika Narodne skupštine („Službeni glasnik RS”, broj 20/12-prečišćen tekst), radi ispunjenja rokova utvrđenih Nacionalnim programom za usvajanje pravnih tekovina Evropske unije i rokova koji su predloženi u Pregovaračkoj poziciji Republike Srbije za Međuvladinu konferenciju o pristupanju Republike Srbije Evropskoj uniji za poglavlje 14 „Transportna politika“. Pored toga usvajanjem predloženog zakona po hitnom postupku daje se mogućnost bržeg unapređenja železničkog saobraćaja, olakšavanja poslovanja železničkih društava i unapređenja efikasnosti i konkurentnosti železničkog tržišta.

V. ANALIZA EFEKATA ZAKONA O BEZBEDNOSTI U ŽELEZNIČKOM SAOBRAĆAJU

1. Problemi koje zakon treba da reši

U toku višegodišnjeg perioda praćenja i analize efekata u primeni važećeg Zakona o bezbednosti i interoperabilnosti železnice („Službeni glasnik RS” br. 104/2013, 66/2015 - dr. zakon i 92/2015) od strane Direkcije za železnice, ustanovljeno je da je neophodno pristupiti donošenju novog zakona, a sve sa ciljem da se efikasnije obavljaju poslovi u oblasti železničkog saobraćaja. Naime, u toku perioda u kome se primenjuje Zakon o bezbednosti i interoperabilnosti železnice uočeni su nedostaci tog zakona koji su, pre svega, zahtevali usklađivanje sa novim „paketima” direktiva Evropske unije, kao i proširenje delokruga Direkcije za železnice u cilju pune i efikasne primene tog zakona.

a) Razlozi za razdvajanje Zakona o bezbednosti i interoperabilnosti

Osnovni problem koji se javio tokom primene a ujedno i razlog za razdvajanje postojećeg Zakona o bezbednosti i interoperabilnosti železnice na dva nova zakona, Zakona o bezbednosti u železničkom saobraćaju i Zakona o interoperabilnosti železničkog sistema je neadekvatno snalaženje subjekata na koje se Zakon o bezbednosti i interoperabilnosti železnice odnosi u njihovim obavezama koje iz tog zakona proističu. Kako bi se jasno sprovela Direktiva 2004/49/EZ o bezbednosti na železnici Evropskog Parlamenta i Saveta o bezbednosti železničkog sistema u okviru Zajednice od 29. aprila 2004. godine, u daljem tekstu - Direktiva o bezbednosti, na železničkoj mreži Republike Srbije kao i da bi se obezbedila usaglašenost sa zahtevima u smislu propisa koji iz nje proizilaze, prvenstveno zajedničkih bezbednosnih metoda (u daljem tekstu – ZBM), zajedničkih pokazatelja bezbednosti (u daljem tekstu – ZPB) ali i nacionalnih tehničkih uslova za podsisteme, odlučeno je da se zahtevi Direktive transponuju u samostalan zakon, Zakon o bezbednosti u železničkom saobraćaju i tako jasno razdvoje obaveze koje definišu bezbednost i obaveze koje definišu interoperabilnost. Razdvajanje postojećeg Zakona o bezbednosti i interoperabilnosti železnice je važno i sa aspekta uloge Direkcije za železnice koja ima različitu ulogu u oblasti bezbednosti i u oblasti interoperabilnosti.

b) Upravljanje bezbednošću u železničkom saobraćaju

Potrebno je obezbeđivanje razvoja i unapređivanja bezbednosti na železnicama, da se propisi za bezbednost primenjuju transparentno i nediskriminatorski i da se ubrzava razvoj jedinstvenog železničkog sistema putem pravilne primene zajedničkih bezbednosnih metoda za:

- procenu i ocenu rizika i uslova koje treba da ispuni telo za ocenu rizika,

- ocenu usaglašenosti sa zahtevima za dobijanje sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom i sertifikata o bezbednosti za prevoz,
- za nadzor bezbednosnog učinka nakon izdavanja sertifikata o bezbednosti za prevoz ili za upravljanje železničkom infrastrukturom i
- praćenje efikasnosti upravljanja bezbednošću u toku eksploatacije i održavanja železničkog sistema.

Neophodno je precizirati i ko sprovodi nezavisnu ocenu pravilne primene Zajedničke bezbednosne metode za procenu i ocenu rizika i rezultata te primene. Potrebno je definisanje uloga različitih aktera u železničkom saobraćaju na unapređenju bezbednosti.

Potrebno je jasno definisati kako zajedničke pokazatelje bezbednosti i zajedničke bezbednosne ciljeve tako i godišnji izveštaj o praćenju istih. To je bitna stavka u praćenju nivoa bezbednosti u železničkom saobraćaju.

v) Terminološko usklađivanje sa Zakonom o železnici

Tokom primene Zakona o železnici i Zakona o bezbednosti i interoperabilnosti železnice, javile su se određene neusaglašenosti koje je ovim zakonom potrebno ispraviti. Pored navedenog, Zakon o bezbednosti u železničkom saobraćaju ima za cilj usklađivanje sa Predlogom zakona o železnici (koji se radi uporedo sa ovim zakonom), usklađivanje tog zakona sa odredbama zakona koji su stupili na snagu posle njegovog donošenja, kao i osavremenjavanje i preciziranje pojedinih odredaba tog zakona.

g) Nacionalno telo za bezbednost

Ovim zakonom predviđene su odredbe kojima će, u odnosu na važeći zakon, biti preciznije regulisana pitanja vezana za bezbednost železničkog saobraćaja, a poslovi za koje je nadležna Direkcija za železnice, kao Nacionalno telo za bezbednost, jasnije i preciznije definisani.

d) Radionice za održavanje i tehnički pregled vozila

Potrebno je preciznije definisati periodične provere da li nosilac sertifikata radionica za održavanje vozila i dalje ispunjava uslove. Neophodno je detaljnije pojasniti tehnički pregled vozila.

đ) Objavljivanje granskih standarda iz oblasti železničkog saobraćaja

Do sad nije bilo precizirano na koji način Direkcija za železnice objavljuje donete granske standarde iz oblasti železničkog saobraćaja.

e) Uslovi koje moraju ispunjavati železnički radnici i centri stručnog osposobljavanja

Kada su u pitanju uslovi koje moraju ispunjavati železnički radnici i centri stručnog osposobljavanja, potrebno je detaljno izmeniti ovu oblast kako bi se precizirali uslovi koje treba da ispune:

- železnički radnici i mašinovođe po pitanju stručne spreme, stručnog osposobljavanja i stručnog ispita,
- centri stručnog osposobljavanja,
- lica u pogledu dozvole za upravljanje vučnim vozilom i
- pravni subjekti u pogledu vršenja nadzora nad mašinovođaama.

ž) Trajanje smene voznog osoblja

Potrebno je preciznije definisati maksimalno vreme upravljanja vučnim vozilom u zavisnosti od vrste vučnog vozila i vrste saobraćaja.

z) Turističko muzejska železnica

U prethodnom periodu se javio problem nejasnog definisanje uloga svih subjekata po pitanju korišćenja, održavanja, obavljanja saobraćaja kao i ostalih delatnosti na turističko-muzejskoj železnici.

2. Ciljevi koji se donošenjem zakona postižu

Ovim zakonom predviđene su odredbe kojima će, u odnosu na važeći zakon, biti preciznije regulisana pitanja vezana za bezbednost železničkog saobraćaja, a poslovi za koje je nadležna Direkcija za železnice, kao Nacionalno telo za bezbednost, jasnije i preciznije definisani.

Zakonom o bezbednosti u železničkom saobraćaju se preciziraju, ispravljaju i osavremenjuju mnoge odredbe čime se postiže olakšana i efikasnija praktična primena tog zakona.

Pored toga, ovim zakonom predviđene su odredbe koje će omogućiti dalje usklađivanje sa Direktivom 2007/59/EZ Evropskog Parlamenta i Saveta o sertifikaciji mašinovođa koje upravljaju vozovima u okviru železničkog sistema Zajednice i Direktivom Saveta 2005/47/EZ o Sporazumu između Zajednice evropskih železnica (CER) i Evropske federacije radnika (ETF) o određenim aspektima uslova rada mobilnih radnika u interoperabilnom prekograničnom saobraćaju u železničkom sektoru. Takođe Predlogom zakona data je osnova za usklađivanje sa Odlukom Komisije 2011/765/EU o kriterijumima za priznavanje centara stručnog osposobljavanja uključenih u obuku mašinovođa, kriterijumima za priznavanje ispitivača mašinovođa i kriterijumima za organizaciju ispita i dr.

U smislu svega navedenog, donošenjem novog Zakona o bezbednosti u železničkom saobraćaju, preciziraju se i obaveze svih učesnika u železničkom saobraćaju, odnosno svih upravljača infrastrukture i industrijske železnice, železničkih prevoznika, lica zaduženih za održavanje, centara stručnog osposobljavanja, zdravstvenih ustanova za železničke radnike itd. čime se postiže potpuna usaglašenost sa svim navedenim evropskim propisima koji obrađuju bezbednost železničkog saobraćaja.

3. Mogućnosti za rešenje problema

Razmatrajući mogućnosti za drugačije rešenje napred navedenih problema, prošlo se kroz nekoliko faza:

a) U toku analize razmatrano je status quo - ne menjanje važećeg Zakona o bezbednosti i interoperabilnosti železnice. Budući da je na sam zakon bilo dosta primedbi i da se vremenom stvorila kritična masa neophodna za izmene i dopune zakona, ova opcija nije dala rešenje.

b) Ideja donošenje zakona kojim bi se izmenio i dopunio važeći Zakon o bezbednosti i interoperabilnosti železnice u smislu korekcije problema uočenih u realizaciji važećeg zakona je bila realna opcija ali tu se javila ideja da se reši već uočeni problem nerazumevanja materija koje obuhvataju bezbednosti i interoperabilnosti.

v) Razdvajanje Zakon o bezbednosti i interoperabilnosti železnice na dve oblasti u skladu sa zahtevima Direktive o interoperabilnosti i Direktive o bezbednosti uz usvajanje neophodnih izmena i dopuna čime bi se u potpunosti rešio problem nerazumevanja materije i izvršilo potpunije usaglašavanje sa pravnom regulativom Evropske Unije.

4. Zašto je donošenje zakona najbolje za rešavanje problema?

U toku primene ovog zakona uočeni su problemi koji su se, pre svega, odnosili na obim materije koju obrađuje, uvođenje velikog broja novih pojmova i pravnih instituta, posebno u odnosu na zakon koji mu je prethodio i dug vremenski

period od donošenja tog do donošenja važećeg zakona. Veliki broj propisa koji uređuju oblast bezbednosti železničkog saobraćaja bilo je potrebno izmeniti, kao i ukinuti nepotrebne i zastarele propise i izvršiti celovito pravno uređivanje oblasti bezbednosti i interoperabilnosti u železničkom saobraćaju, što je i učinjeno donošenjem velikog broja podzakonskih akata usklađenih sa relevantnim pravnim aktima Evropske unije u oblasti železničkog saobraćaja.

Jedan od najvažnijih razloga za donošenje ovog zakona zasnovan je na razdvajanju dela materije koja se odnosi na bezbednost i dela koji se odnosi na interoperabilnost, najpre zbog njihove složenosti, obima, velikog broja novina u oblasti železnice koje podrazumeva njihovo sprovođenje, povećanje stepena bezbednosti železnice i neophodnosti dodatnog usklađivanja propisa Republike Srbije u oblasti bezbednosti železnice sa relevantnim propisima Evropske unije, i to pre svega sa Direktivom broj 2004/49/EZ Evropskog Parlamenta o bezbednosti na železnici i njenim implementacionim aktima.

Pored toga, izvršeno je i usklađivanje sa Direktivom 2007/59/EZ Evropskog Parlamenta i Saveta o sertifikaciji mašinovođa koje upravljaju vozovima u okviru železničkog sistema Zajednice i Evropske federacije radnika (ETF) o određenim aspektima uslova rada mobilnih radnika u interoperabilnom prekograničnom saobraćaju u železničkom sektoru.

Cilj transponovanja odredbi pomenutih direktiva u Predlog zakona o bezbednosti železničkog saobraćaja je obezbeđivanje razvoja i unapređivanja bezbednosti na železnicama i poboljšavanje pristupa tržištu železničkih transportnih usluga putem sledećeg: definisanja odgovornosti različitih učesnika u železničkom saobraćaju; izrade zajedničkih bezbednosnih ciljeva i zajedničkih bezbednosnih metoda s ciljem veće harmonizacije nacionalnih pravila; definisanja zajedničkih načela za upravljanje, regulisanje i nadzor bezbednosti na železnici; olakšavanja, poboljšavanja i razvoja usluga u međunarodnom železničkom saobraćaju; postepenog stvaranja unutrašnjeg tržišta opreme i usluga za izgradnju, obnovu, unapređenja i eksploatacije železničkog sistema; organizovanja radnog vremena zaposlenih, definisanje uslova rada mobilnih radnika u interoperabilnom prekograničnom saobraćaju u železničkom sektoru, kriterijumima za priznavanje centara stručnog osposobljavanja uključenih u obuku mašinovođa, ispitivača mašinovođa, kriterijumima za organizaciju ispita, i dr.

Prilikom izrade radne verzije ovog zakona definisani su osnovni ciljevi koji su se želeli postići tj. povećanje bezbednosti železnice u Republici Srbiji i dalje integrisanje srpskih železnica u železnički sistem Evropske unije.

Zahtevi Evropske unije prema državama, kada je u pitanju oblast bezbednosti u železničkom saobraćaju, a koji su sprovedeni kroz ovaj zakon odnose se na: dalje implementiranje i primenu tehničkih specifikacija interoperabilnosti; uređivanje materije istraživanja nesreća i incidenata; priznavanje sertifikata o bezbednosti za prevoz koji važe u zemljama Evropske unije; dužnost prijavljivanja nacionalnih propisa za bezbednost Evropskoj komisiji, i dr.

Donošenje ovog zakona, kojim se nastavilo sa daljim uređivanjem oblasti bezbednosti železnice uticaće na sledeće zainteresovane strane: upravljača železničke infrastrukture; železničke prevoznike; železničku industriju (proizvođače i remontere); organe državne uprave; vlasnike i korisnike industrijskog koloseka; centre stručnog osposobljavanja železničkih radnika; zdravstvene ustanove za preglede železničkih radnika; korisnike železničkih usluga (građani, privreda, špediteri, i dr.), kao i druge koji učestvuju u procesu pružanja usluga u železničkom saobraćaju.

Pored navedenog, u postupku izrade ovog zakona vršeno je usaglašavanje sa Zakonom o interoperabilnosti železničkog sistema i Zakonom o železnici, sa kojima ovaj zakon čini neodvojivu celinu u regulisanju železničkog saobraćaja na teritoriji Republike Srbije što je i uslov za njegovu punu primenu.

5. Na koga će i kako uticati predložena rešenja?

Rešenja u ovom zakonu će imati pozitivan uticaj na:

- Sve učesnike u procesu odvijanja železničkog saobraćaja, tj. železničkog prevoznika, upravljača infrastrukture i privredna društva, druga pravna lica ili preduzetnike koji vrše prevoz za sopstvene potrebe, iz razloga što će efikasnijom primenom ovog zakona, Zakona o interoperabilnosti železničkog sistema i Zakona o železnici biti stvoreni uslovi za brži rast celokupnog železničkog sistema i bezbedno i nesmetano odvijanje železničkog saobraćaja. Rešenja u ovom zakonu imaće pozitivan indirektan uticaj na sve učesnike u procesu odvijanja železničkog saobraćaja. Obavezom praćenja zajedničkih pokazatelja bezbednosti i njihovim prikazom u godišnjem izveštaju koji dostavljaju Direkciji za železnice, stiče se jasan uvid u razvoj i ostvarivanje bezbednosti u železničkom saobraćaju i time se otvara prostor za angažman svih učesnika na postizanju zajedničkih bezbednosnih ciljeva;
- Direkciju za železnice u ulozi nacionalnog tela za bezbednost kojoj će se ovim zakonom biti data ovlašćenja za donošenje propisa od značaja za bezbednost železnice, kao i za izdavanje odgovarajućih sertifikata. Sem toga, Direkcija za železnice može, u slučajevima propisanim Zakonom, da obavlja nezavisnu ocenu pravilne primene Zajedničke bezbednosne metode i ocenu rizika i rezultata kao i da vrši nadzor radi provere da li sertifikovana lica još uvek ispunjavaju zahteve za dobijanje sertifikata. Direkcija takođe rešenjem može ograničiti ili oduzeti sertifikat;
- Centar za istraživanje nesreća u saobraćaju kao posebnu organizaciju u čijoj nadležnosti je obavljanje stručnih poslova koji se odnose na istraživanje ozbiljnih nesreća, ostalih nesreća i nezgoda u železničkom saobraćaju.
- Privredu Republike Srbije u celini, a posebno na železničku industriju (proizvođače i remontere) ali i druge učesnike u delatnosti železničkog saobraćaja, zbog toga što će poboljšavanjem i zaokruživanjem pravnog uređivanja tog vida saobraćaja u skladu sa legislativom Evropske unije u perspektivi doći do porasta interesovanja za saobraćaj železnicama, kako u Republici Srbiji tako i u onim evropskim zemljama koje imaju interes za odvijanje železničkog saobraćaja preko teritorije Republike Srbije;
- Na sve korisnike usluga železničkih preduzeća, i u putničkom i u teretnom saobraćaju, jer će kroz primenu zajedničkih bezbednosnih metoda biti podignut nivo železničkog saobraćaja i time će obezbediti dodatnu kompetitivnost sa drugim vidovima saobraćaja a sa posebnim osvrtom na bezbednost železničkog saobraćaja.
- Na povećanje bezbednosti u železničkom saobraćaju kroz ostvarenje Zajedničkih bezbednosnih ciljeva koje utvrđuje Evropska Komisija i primenu Zajedničkih bezbednosnih metoda što direktno utiče na smanjenje nesreća i nezgoda u železničkom saobraćaju a indirektno sa povećanjem interesovanja za korišćenje usluga železničkog saobraćaja i na smanjenje broja nesreća i nezgoda u drugim vidovima saobraćaja što se pokazuje na iskustvima zemalja EU.

6. Troškove koje će primena zakona stvoriti građanima i privredi (naročito malim i srednjim preduzećima)

a) Direktni troškovi primene

Primena ovog zakona stvorice troškove građanima i privredi koji su vezani za troškove izdavanja dozvola i sertifikata koji se izdaju na osnovu ovog zakona, u vidu taksi čija je naplata predviđena zakonom. Navedene takse su bile deo i važećeg Zakona o bezbednosti i interoperabilnosti železnice. Dakle, ovim zakonom neće se stvoriti nikakvi novi troškovi građanima i privredi.

Važno je napomenuti da na železničkoj mreži Republike Srbije u ovom trenutku učestvuju:

- 1 upravljač infrastrukture,
- 2 industrijske železnice,
- 1 železnički prevoznik za prevoz putnika,
- 4 železnička prevoznika za prevoz robe i
- 5 preduzeća za održavanje podsistema.

Troškovi nabrojanih privrednih subjekata koji učestvuju u železničkom sistemu a u smislu ovog zakona, tiču se odobrenja u vidu sertifikata, dozvola i saglasnosti koje izdaje Direkcija za železnice. Potrebna odobrenja i njihov broj, zavise od funkcije i aktivnosti privrednog subjekta. Sem direktnih troškova sertifikacije, koji su jednoznačno navedeni u narednim tabelama, potrebno je da privredni subjekti ispune uslove propisane ovim zakonom i njemu pripadajućim podzakonskim aktima od čega su mogući indirektni troškovi koji podrazumevaju dodatne nabavke materijala, opreme i uređaja; ispitivanja, angažman neophodnih kadrova; analize bezbednosti i sl.

Ovi indirektni troškovi zavise od stanja i funkcije privrednih subjekata i nije ih moguće jednoznačno definisati za svako od preduzeća ali je pretpostavka da iznose dosta više od direktnih troškova sertifikacije.

Tabela 1.

#	Zakonom predviđena aktivnost	Upravljač infrastrukture	Železnički prevoznik	Privredni subjekti	
1.	Sertifikat o bezbednosti za prevoz / industrijske železnice za prevoz	•	•	•	Tabela 2. Tabela 3.
2.	Sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom odnosno industrijskom železnicom	•		•	Tabela 4.
3.	Sertifikata za lice zaduženo za održavanje (ECM)		•	•	Tabela 5.
4.	Sertifikati o ispunjenosti uslova za obavljanje održavanja podsistema	•	•	•	Tabela 6.
5.	Sertifikat o ispunjenosti uslova za obavljanje tehničkog pregleda železničkih vozila		•	•	Tabela 6.
6.	Saglasnosti na Akt o industrijskom koloseku			•	
7.	Saglasnosti na Akt o industrijskoj železnici			•	

Tabela 2.

Sertifikat o bezbednosti za prevoz:							
	deo A	deo B					samo za manevrisanje
		za procenjeni ukupni obim prevoza putnika		za procenjeni ukupni obim prevoza robe			
		< 200 miliona putničkih km/god	≥ 200 miliona putničkih km/god	< 500 miliona netotonskih km/god	≥ 500 miliona netotonskih km/god		
(RSD)							
izdavanje sertifikata	182.500,00	88.500,00	124.500,00	102.000,00	141.500,00	63.000,00	
obnavljanje sertifikata	89.500,00	46.000,00	62.000,00	52.500,00	72.500,00	35.000,00	
revidiranje sertifikata	1.650,00	800,00	1.100,00	900,00	1.300,00	500,00	
ažuriranje sertifikata	36.500,00	19.000,00	25.500,00	21.500,00	29.500,00	14.500,00	

Tabela 3.

Sertifikat o bezbednosti industrijske železnice za prevoz (RSD)	
izdavanje sertifikata	155.000,00
obnavljanje sertifikata	75.500,00
revidiranje sertifikata	1.300,00
ažuriranje sertifikata	30.000,00

Tabela 4.

Sertifikat o bezbednosti za upravljanje:		
	železničkom infrastrukturuom	infrastrukturuom industrijske železnice
	(RSD)	
izdavanje sertifikata	260.500,00	155.000,00
obnavljanje sertifikata	120.000,00	75.500,00
revidiranje sertifikata	2.300,00	1.300,00
ažuriranje sertifikata	50.500,00	30.000,00

Tabela 5.

Sertifikat licima zaduženim za održavanje teretnih kola (ECM) (RSD)	
izdavanje sertifikata	231.000,00
za funkciju razvoja održavanja	95.000,00
za funkciju upravljanja održavanjem kolskog parka	81.000,00
za funkciju izvršenja održavanja	136.000,00

Tabela 6.

Sertifikati o ispunjenosti uslova: (RSD)	
za obavljanje održavanja gornjeg i donjeg stroja železničkih pruga	89.500,00
za obavljanje održavanja podsistema energija	89.500,00
za obavljanje održavanja signalno-sigurnosnih uređaja	79.500,00
za obavljanje održavanja železničke telekomunikacione mreže	68.000,00
koje moraju ispuniti radionice za održavanje železničkih vozila	88.000,00
koje moraju ispunjavati privredni subjekti koji obavljaju tehnički pregled vozila	99.000,00

b) Troškovi sprovođenja

Za sprovođenje ovog zakona zaduženi su ministarstvo nadležno za poslove saobraćaja, ministarstvo nadležno za poslove zdravlja, ministarstvo unutrašnjih poslova, Direkcija za železnice, Centar za istraživanje nesreća, upravljač infrastrukture i železnički prevoznik, industrijska železnica, svako u skladu sa poslovima koje obavlja. Donošenje ovog zakona ne iziskuje jačanje kadrovskih kapaciteta u ovim institucijama te nisu potrebni dodatni kapaciteti za sprovođenje ovog zakona.

7. Da li su pozitivne posledice zakona takve da opravdavaju troškove koje će on prouzrokovati?

a) Ekonomska korist

Kvantifikovanje ekonomske koristi primenom Zakona o bezbednosti nije jednostavan zadatak. Pozitivne posledice navedenog zakona posmatrane u odnosu na troškove koje će ovaj zakon stvoriti, su takve da opravdavaju njegovo donošenje. Međutim, uticaj ovog zakona se uzima u obzir zajedno sa svim drugim merama za unapređenje železničkih usluga propisanim prvenstveno Zakonom o interoperabilnosti železnice i Zakonom o železnici.

Kao pozitivne ekonomske koristi primene Zakona o bezbednosti, u odnosu na vremenske rokove, moguće je navesti sledeće:

- kratkoročno, ovaj zakon propisuje bezbednosne mere koje direktno utiču na prevenciju nesreća i nezgoda što je njegov najznačajniji doprinos. Time se uz minimalna ulaganja eliminišu ili umanjuju značajni troškovi koje bi subjekti uključeni u železnički saobraćaj imali u slučajevima nezgoda i nesreća;
- kratkoročno, uspostavlja se mogućnost privrednim subjektima za održavanje podсистema što otvara mogućnosti za značajne prihode i nova radna mesta;
- na srednji rok; primenom i razvojem sistema upravljanja bezbednošću, upravljač infrastrukture i železnički prevoznici uspostavljaju transparentniji i efikasniji sistem funkcionisanja preduzeća u svim aspektima. To doprinosi boljem upravljanju, većom bezbednošću i snažnijom odgovornošću svih zaposlenih uključenih u aktivnosti značajne za bezbednost. Time se smanjuju mogućnosti za nastanak nesreća i nezgoda što značajno utiče na smanjenje troškova i povećanje prihoda i
- dugoročno, povećanjem bezbednosti u železničkom saobraćaju zajedno sa podizanjem nivoa usluga, povećalo bi se interesovanje za prevoz železnicom što bi u perspektivi doprinelo prihodima koje ostvaruju železnička preduzeća.

b) Zaštita životne sredine

Primena ovog zakona ni na koji način ne utiče direktno na životnu sredinu. Međutim, indirektna korist se ogleda kroz smanjenje broja nesreća i nezgoda koje bi mogle da izazovu situacije opasne po životnu sredinu. To se prvenstveno odnosi na transport opasnog tereta.

v) Socijalna korist

Povećanje nivoa bezbednosti u železničkom prevozu kao i smanjenje broja nesreća i nezgoda su primarni benefiti ovog zakona po društvo u celini.

Ovim zakonom se reguliše ukrštanje železničkih pruga sa drumskim saobraćajnicama. Uređenje ove oblasti kao vrlo kritične po bezbednost ne samo železničkog saobraćaja ima, gledano na duži period, pozitivne efekte po sve učesnike u saobraćaju.

8. Da li se zakonom podržava stvaranje novih privrednih subjekata na tržištu i tržišna konkurencija

Ovim zakonom se doprinosi otvaranju tržišta železničkih usluga gde se ostavlja mogućnost uključanja novih privrednih subjekata u železnički sistem i to:

- upravljača infrastrukture i industrijske železnice,
- železničkih prevoznika,
- lica za održavanje strukturnih podсистema,
- radionica za održavanje vozila,
- zdravstvenih ustanova osposobljenih i prijavljenih za obavljanje pregleda železničkih radnika i
- centara stručnog osposobljavanja železničkih radnika.

Usklađenje nacionalne legislative sa legislativom EU ali i planirani razvoj železničke mreže u Republici Srbiji podstaći će se interesovanje stranih privrednih subjekata za dobijanje odgovarajućih dozvola i sertifikata kako bi mogli da započnu obavljanje određenih delatnosti na teritoriji Republike Srbije.

Evropska unija je otpočela proceduru za ujedinjenje železnica zemalja EU u jedinstveni sistem, pri čemu ovde nije reč o stvaranju jedinstvene evropske

železnice, nego o jedinstvenim i efikasnim uslovima za saobraćaj bez prepreka i diskriminacije bilo kog učesnika. Cilj je upravo da se podstaknu privatni operateri na bavljenje ovim poslom. A, povećana konkurencija treba da dovede i do povećanog kvaliteta usluge, kako u smislu bezbednosti, tako i u smislu konkurentnije cene prevoza i kvaliteta usluga koje se pružaju. Primenom ovog zakona unapređuje se železnički saobraćaj i taj sistem se integriše u konkurentno tržište prevoznih usluga.

9. Da li su sve zainteresovane strane imale priliku da se izjasne o zakonu

Javna rasprava o Nacrtu zakona o bezbednosti u železničkom saobraćaju sprovedena je u skladu sa usvojenim Programom javne rasprave u periodu od 01. septembra do 24. septembra 2017. godine. Tekst Nacrta zakona o bezbednosti u železničkom saobraćaju i Program javne rasprave bili su objavljeni na internet stranici Ministarstva građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture - www.mgsi.gov.rs i na portalu eUprave.

Primedbe, predlozi i sugestije pored onih koje su date tokom javne rasprave dostavljene su i elektronskim putem na imejl adresu: vida.jerkovic@mgsi.gov.rs.

Prezentacije i rasprave o predloženom Nacrtu zakona o bezbednosti u železničkom saobraćaju vodile su se na okruglim stolovima, koje je organizovalo Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture u gradovima Republike Srbije i to po sledećem rasporedu:

- Niš, 6. septembar 2017. godine;
- Kraljevo, 8. septembar 2017. godine;
- Beograd, 12. septembar 2017. godine;
- Novi Sad, 18. septembar 2017. godine;
- Subotica, 22. septembar 2017. godine.

Tokom održanih javnih rasprava svim učesnicima prezentovana je struktura Nacrta zakona o interoperabilnosti železničkog sistema, sa posebnim osvrtom na razlog donošenja novog zakona (tekst Nacrta zakona o interoperabilnosti železničkog sistema nastao je usled potrebe za razdvajanjem materije bezbednosti i materije interoperabilnosti, koja je sastavni deo obimnog Zakona o bezbednosti i interoperabilnosti železnice) i osnovne ciljeve koji su se želeli postići (preciziranjem pojedinih odredaba i korigovanjem uočenih nedostataka, a sve radi povećanja nivoa bezbednosti u železničkom saobraćaju), potreba potpunog usklađivanja sa Direktivama 2004/49 o bezbednosti i 2007/59 o sertifikaciji mašinovođa i Direktivom Saveta 2005/47/EZ, usklađivanja sa Zakonom o železnici i drugim važećim zakonima.

Najvažnije novine koje donosi ovaj zakon se odnose na: precizno definisanje poslova i nadležnosti Direkcije za železnice kao nacionalnog tela za bezbednost, jasniji prikaz zajedničkih bezbednosnih metoda, definisanje uslova za centre stručnog osposobljavanja mašinovođa, kriterijuma za ispitivače mašinovođa i kriterijuma za organizaciju ispita mašinovođa kroz podzakonska akta, usklađivanje sa Zakonom o železnici, Zakonom o istraživanju nesreća u vazdušnom, železničkom i vodnom saobraćaju i Zakonom o republičkim administrativnim taksama.

Imajući u vidu da je ovakav akt od izuzetnog značaja za železnički prevoz u Republici Srbiji, kao na njegov indirektan uticaj na privredu i stanovništvo, u javnoj raspravi su učestvovali predstavnici: Direkcije za železnice, „Infrastruktura železnice Srbije” a.d, „Srbija Kargo” a.d, „Srbija Voz” a.d, „Železnice Srbije” a.d, upravnih okruga, organa APV, organa lokalne samouprave, republičke, pokrajinske privredne

komore i regionalnih privrednih komora Opštine Bački Petrovac, Opštine Beočin, Opštine Mali Iđoš; privrede (Zadružni savez za Raški; Moravički i Rasinski okrug; AD „MSK” Kikinda; Butangas Internacional doo; Kopaonik ad Beograd; Luka „Beograd” ad; Udruženje eSigurnost; ZGOP Novi Sad; ADAM doo; AS Suboticatrans; JP „PTP” Subotica; Tatravagonka Bratstvo doo; JP Standard Bačka palanka; Pannon Rail-a, Euro Gas-a Subotica, i dr.), medija i drugi.

Učenci javnih rasprava u najvećoj meri davali sugestije vezano za potrebu boljeg usklađivanja termina iz EU propisa sa terminima koji se koriste u Nacrtu zakona, za potrebu detaljnijeg regulisanja odmora mašino vođa u obrtnim jedinicama i dr, za koja su im predstavnici Ministarstva građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture i Direkcije za železnice pružili neposredne odgovore. Takođe, prisutni su upućeni da sve predloge dostave pisanim putem Ministarstvu građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture, radi razmatranja opravdanosti izmena Nacrta zakona o bezbednosti u železničkom saobraćaju.

Tokom održanih prezentacija i rasprava u navedenim gradovima postavljena su pitanja vezana za definisanje ciljeva bezbednosti, stop uređaje, procenu rizika bezbednosti, inspekcijski nadzor, Poslovni red stanice i dr. Tom prilikom je naglašeno da je cilj Nacrt zakona potpuno usklađivanje sa relevantnim propisima Evropske unije, kao i da će prioritet biti sačinjavanje kvalitetnog propisa koji će na najbolji mogući način urediti železnički saobraćaj u Republici Srbiji.

Tokom održane rasprave postavljena su pitanja i dati generalni komentari, koje se suštinski ne odnose na sadržinu Nacrta zakona o bezbednosti u železničkom saobraćaju, kao što su pitanja koja se odnose na primenu važećih zakona. Takođe, pojedina pitanja odnosila su se na primenu važećeg Pravilnika o zdravstvenim uslovima koje moraju ispunjavati železnički radnici („Službeni glasnik RS”, broj 24/17), uz napomenu da u pomenutom pravilniku je navedeno da se redovni zdravstveni pregledi mašino vođa obavljaju na tri godine, a internim aktom o proceni rizika „Srbija Voz” a.d. obavlja redovne zdravstvene preglede mašino vođa na godinu dana. Takođe, interni akti „Srbija Voz” a.d. i „Srbija Kargo” a.d. po tom pitanju se razlikuju. Prisutni su obavešteni da je ovaj pravilnik donelo Ministarstvo zdravlja, i da su i Direkcija za železnice i republički inspektor za železnicu podneli inicijative za izmenu tog pravilnika. Pomenuta je i radna verzija Pravilnika 646 gde je navedeno da se stručno osposobljavanje mašino vođe završi za 6 meseci (3 meseca opšteg osposobljavanja i 3 meseca dodatnog osposobljavanja), što je veoma kratak period za obuku. Pojedine primedbe bile su opšteg karaktera, kao što je primedba koja se odnosi se na jaz između stanja železničke infrastrukture u Srbiji i transponovanja propisa EU u naše zakonodavstvo, uz napomenu da se primena ovih zakona što više odloži.

Na sva pitanja predstavnici Ministarstva i Direkcije za železnice pružili neposredne odgovore.

Pregled primedaba i sugestija dat je u daljem tekstu i razvrstan je u grupe primedaba i predloga koji nisu prihvaćeni ili su delimično prihvaćeni i na one koji su nakon dodatnog razmatranja prihvaćeni.

PRIMEDBE I PREDLOZI KOJI NISU PRIHVAĆENI

- **Predlog** da se izbrisana odredba koja postoji u važećem Zakonu, a koja propisuje da mašino vođa bez značajnog iskustva mora da vozi voz jednu godinu pod nadzorom starijeg mašino vođe, uvrsti u Nacrt zakona o bezbednosti u železničkom saobraćaju **nije prihvaćen**.

Predlagač je uz predlog dao obrazloženje da smatra da je potreban nadzor nad radom mašino vođe u dužem periodu, odnosno u periodu od godinu dana.

Obrazloženje: Predloženo je rešenje da, kako bi se izbegla kolizija sa propisima Evropske unije, svaki poslodavac internim aktom reguliše ovu materiju.

Na ovaj način izvršeno je usklađivanje odredbe sa odredbom iz propisa EU koji reguliše ovu materiju.

- **Predlog** da se modifikuju odredbe Nacrta zakona o bezbednosti u železničkom saobraćaju kojima se uređuju obuke samo za mašinovođe **nije prihvaćen**.

Predlagač je uz predlog dao obrazloženje da propisi EU obavezuju samo mašinovođe da pohađaju centre stručnog osposobljavanja, a Nacrtom zakona obuke su proširene na sve kategorije zaposlenih na železnici.

Obrazloženje: Stručno osposobljavanje železničkih radnika, a ne samo mašinovođa, je oduvek bila zakonska obaveza. Osposobljavanje se vršilo u železničkim školama (za određena zanimanja) i od strane ŽTP-a za druga zanimanja. Predloženim odredbama Nacrta zakona uvodi se red u sistem stručnog osposobljavanja propisivanjem uslova koje moraju ispuniti centri, a oni mogu biti upravljač, prevoznici i drugi..

- **Predlog** da je u Nacrtu zakona o bezbednosti u železničkom saobraćaju potrebno navesti ko definiše ciljeve bezbednosti u Republici Srbiji i da je potrebno odrediti ko će se time baviti, **nije prihvaćen**.

Predlagač uz predlog nije dao obrazloženje.

Obrazloženje: članom 12. Nacrta zakona o bezbednosti u železničkom saobraćaju ciljeve bezbednosti određuje Evropska komisija, imajući u vidu usaglašavanje sa propisom EU i iz tog razloga primena ovog člana odložena.

- **Predlog** da se modifikuje član 86. Nacrta zakona o bezbednosti u železničkom saobraćaju, tako što će vreme upravljanja vučnim vozilom biti duže zbog lošeg stanja infrastrukture, **nije prihvaćen**. Predloženo je da vreme upravljanja zavisi od brzine kojom se voz kreće, odnosno da se uvede korektivni faktor odnosa brzine kretanja voza i vremena upravljanja.

Predlagač je uz predlog dao obrazloženje da je usled slabe propusne moći koloseka teško napraviti obrt voznog osoblja.

Obrazloženje: Prevoznici treba da usklade organizaciju rada svog voznog osoblja u odnosu na tehničke karakteristike pruge. Takvim postupanjem bi se izbegla potreba povećavanja radnog vremena osoblja zbog niže brzine kojom se voz kreće.

- **Predlog** da se modifikuje odredba kojom se reguliše poslovni red železničke stanice, **nije prihvaćen**.

Predlagač je uz predlog dao obrazloženje da što se poslovnih redova stanica tiče, propisano je da prevoznici dostavljaju podatke upravljaču infrastrukture, ali je upravljač infrastrukture u obavezi da prevoznicima dostavlja poslovne redove stanica i njihove izmene. Potrebna je dvosmerna komunikacija između upravljača infrastrukture i prevoznika koju je potrebno regulisati zakonom.

Obrazloženje: obaveza je upravljača da upozna železničke prevoznike navedena u članu 41. stav 3. Nacrta zakona o bezbednosti u železničkom saobraćaju. I jedan i drugi kroz svoj sistem upravljanja bezbednošću definišu procedure za pribavljanje i razmenu informacija.

- **Predlog** da se u Nacrtu zakona o bezbednosti u železničkom saobraćaju propiše da lica koja vrše procenu rizika bezbednosti železničkog saobraćaja moraju imati licencu, **nije prihvaćen**.

Predlagač je uz predlog dao obrazloženje da predložena izmena nije u suprotnosti sa evropskim propisima.

Obrazloženje: nije potrebno da lica imaju licence već, u skladu sa direktivom EU, da telo koje se bavi ocenom rizika mora biti akreditovano ili priznato od strane Direkcije za železnice, ukoliko ispunjava propisane uslove.

- **Predlog** da se na adekvatniji način definišu pojedini izrazi koji se upotrebljavaju u Nacrtu zakona o bezbednosti u železničkom saobraćaju, **nije prihvaćen**.

Predlagač je uz predlog dao obrazloženje da je potrebno drugačije definisati naročito izraze navedene u članu 2. st. 16, 17, 53. Nacrta zakona o bezbednosti u

železničkom saobraćaju, koji se odnose na dozvoljenu masu po dužnom metru, dozvoljenu masu po osovini i stanično osoblje. Takođe, u članu 77. stav 2. nije definisan rok za obavljanje redovnih zdravstvenih pregleda železničkih radnika.

Obrazloženje: značenje pojedinih izraza navedenih u članu 2. Nacrta zakona o bezbednosti u železničkom saobraćaju samo definiše određene pojmove, a detaljniji podaci svakog pojma smatraju se neprikladnim za pojmovnik. Što se tiče rokova za obavljanje redovnih zdravstvenih pregleda, oni se definišu podzakonskim aktom iz člana 75. stav 2. ovog nacrta.

• **Predlog** da se u član 1. stav 3. Nacrta zakona o bezbednosti u železničkom saobraćaju uvrste i metroi, tramvaji i drugi laki šinski sistemi, koji su sadržani u važećem zakonu, **nije prihvaćen**.

Predlagač je uz predlog dao obrazloženje da je potrebno u član 1. stav 3. Nacrta zakona o bezbednosti u železničkom saobraćaju uvrstiti metroe, tramvaje i druge lake šinske sisteme, s obzirom da se isti nalaze u važećem zakonu kojim se reguliše oblast bezbednosti u železničkom saobraćaju.

Obrazloženje: Članom 1. stav 4. Zakona o bezbednosti i interoperabilnosti železnice propisano je da se odredbe tog zakona ne odnose na sisteme koje predlagač pominje. Članom 2. tačka 2. Direktive 2004/49 propisano je da se pomenuti sistemi mogu isključiti iz primene ove direktive, što je i primenjeno u važećem Zakonu o bezbednosti i interoperabilnosti železnice, kao i u ovom nacrta.

• **Predlog** da se modifikuje član 73. tačka 2. Nacrta zakona o bezbednosti u železničkom saobraćaju, koji navodi godine života neophodne za sticanje prava na regulisanje železničkog saobraćaja, **nije prihvaćen**.

Predlagač je uz predlog dao obrazloženje je potrebno modifikovati član 73. tačka 2. Nacrta zakona o bezbednosti u železničkom saobraćaju, koji navodi godine života neophodne za sticanje prava na regulisanje železničkog saobraćaja, iz razloga što sa propisanih 18 godina lice neće završiti srednju školu.

Obrazloženje: ovo je odredba utvrđena je i u važećem Zakonu o bezbednosti i interoperabilnosti železnice i Zakonom o radu određena kao godina kada se može zasnovati radni odnos bez posebne zaštite koja je utvrđena za zaposlene mlađe od 18 godina u skladu sa Zakonom o radu.

• **Predlog** da se modifikuje član 49. Nacrta zakona o bezbednosti u železničkom saobraćaju, kojim se uređuje opremanje železničkih vozila kočnim uređajima, **nije prihvaćen**.

Predlagač je uz predlog dao obrazloženje da je potrebno modifikovati član 49. Nacrta zakona o bezbednosti u železničkom saobraćaju, kojim se uređuje opremanje železničkih vozila kočnim uređajima, iz razloga što je izraz opružne kočnice neadekvatan i nije sadržan u važećim propisima.

Obrazloženje: ovaj predlog nije prihvaćen iz razloga što izraz opružne kočnice jeste sadržan u članu 76. stav 4. važećeg Zakona o bezbednosti i interoperabilnosti železnice.

• **Predlog** da se se modifikuje član 51. Nacrta zakona o bezbednosti u železničkom saobraćaju, kojim se uređuju uređaji i oprema vučnih vozila, **nije prihvaćen**.

Predlagač je uz predlog dao obrazloženje da je u članu 51. Nacrta zakona o bezbednosti u železničkom saobraćaju, kojim se uređuju uređaji i oprema vučnih vozila, ispod tačke 5, u kojoj se pominje autostop uređaj, izuzetne treba obeležiti malim slovima oznakama (npr. a, b, v) radi lakšeg snalaženja, s obzirom da brojevi 1, 2, 3 već postoje na početku pomenutog člana.

Obrazloženje: ovakav pristup nije u skladu sa Metodologijom za izradu propisa.

• **Predlog** da se član 92. Nacrta zakona o bezbednosti u železničkom saobraćaju izmeni tako da glasi:

„Upravljač, železnički prevoznici i vlasnici industrijskih koloseka organizuju unutrašnji nadzor i brinu za bezbednost železničkog saobraćaja i manevarskog

rada u skladu sa odredbama ovog zakona i odredbama akata koje donose, a kojima se uređuje organizacija unutrašnjeg nadzora i ovlašćuju lica za njegovo sprovođenje”, **nije prihvaćen**.

Predlagač je uz predlog dao obrazloženje da je u član 92. Nacrta zakona o bezbednosti u železničkom saobraćaju potrebno uvrstiti i vlasnike industrijskih koloseka.

Obrazloženje: predlog za izmenu nije prihvaćen iz razloga što se time stvara dodatno opterećenje za vlasnike industrijskih koloseka, kojima prevoz nije osnovna delatnost a najveći broj industrijskih koloseka nema svoja vozila i manevriste.

- **Predlog** da se modifikuje član 113. Nacrta zakona o bezbednosti u železničkom saobraćaju izmeni tako što će se iza stava 2. dodati novi stav 3. koji glasi:

„Inspektor, u sprovođenju postupka inspekcijskog nadzora iz stava 1. ovog člana, ima dužnosti i ovlašćenja propisana zakonom kojim se uređuje železnica” i da se brišu čl. 114-121, **nije prihvaćen**.

Predlagač je uz predlog dao obrazloženje da je potrebno modifikovati član 113. Nacrta zakona o bezbednosti u železničkom saobraćaju dodavanjem odredbe koja se odnosi na dužnosti i ovlašćenja inspektora.

Obrazloženje: odnosni članovi Zakona o železnici ne tretiraju oblast Nacrta zakona o bezbednosti u železničkom saobraćaju. Svaki od ova tri nacrta zakona iz oblasti železnice uređuje određenu oblast i smatra se da mora da ima odredbe o inspekcijskom nadzoru koje odgovaraju oblasti koju zakon uređuje.

- **Predlog** da se u celosti izbriše stav 3. člana 63. Nacrta zakona o bezbednosti u železničkom saobraćaju, koji se odnosi na obavezu polaganja periodičnih ispita, **nije prihvaćen**.

Predlagač uz predlog nije dao obrazloženje.

Obrazloženje: prihvatanje ovog predloga ugrozilo bi bezbednost železničkog saobraćaja. Obaveza polaganja periodičnih ispita oduvek je postojala, a isto zahtevaju i propisi EU.

- **Predlog** da se u članu 86. Nacrta zakona o bezbednosti u železničkom saobraćaju doda novi stav koji glasi:

„Upravljanje počinje sa prijemom vučnog vozila a prestaje sa zadnjom predajom vučnog vozila”, **nije prihvaćen**.

Predlagač uz predlog nije dao obrazloženje.

Obrazloženje: odredbe člana 86. Nacrta zakona o bezbednosti u železničkom saobraćaju izmenjene se tako da budu iste kao su čl. 110-112. važećeg Zakona o bezbednosti i interoperabilnosti železnice gde je trajanje smene voznog osoblja detaljnije uređeno.

- **Predlog** da se u članu 88. stav 1. Nacrta zakona o bezbednosti u železničkom saobraćaju umesto tačke stavi zarez i doda tekst koji glasi:

„ako se rad obavlja u dve smene odmor traje dvostruki broj časova provedenih u prvoj smeni”, a da se u stavu 2. briše tačka i doda tekst koji glasi:

„a najviše osam časova”, **nije prihvaćen**.

Predlagač uz predlog nije dao obrazloženje.

Obrazloženje: Nacrt zakona o bezbednosti u železničkom saobraćaju propisuje minimalno vreme odmora a detalji se utvrđuju internim aktom iz člana 90. tog zakona, odnosno poslodavac može svojim internim aktom urediti da odmor osoblja bude i duži od onoga što je zakonom propisano. Takođe, pojam „u dve smene” nije poznat kada je u pitanju železnički saobraćaj.

- **Predlog** da se Nacrtom zakona o bezbednosti u železničkom saobraćaju definiše da povratak voznog osoblja u domicil bude „prvim pogodnim vozom za prevoz putnika ili drumskim prevozom”, nije **prihvaćen**.

Predlagač uz predlog nije dao obrazloženje.

Obrazloženje: takav stav bi prevoznicima nametnuo obavezu prevoza osoblja svih prevoznika, što je neprihvatljivo bez određene nadoknade. Povratak u domicilnu jedinicu bi trebalo da definiše svaki prevoznik za sebe posebnim aktom.

PRIMEDBE I PREDLOZI KOJI SU UVRŠTENI ILI SU DELIMIČNO PRIHVAĆENI

- **Predlog** da se modifikuje član 51. Nacrta zakona o bezbednosti u železničkom saobraćaju, kojim je propisano da vučna vozila koja dolaze sa pruge bez pružnog dela autostop uređaja na prugu koja je njime opremljena **je delimično prihvaćen**.

Predlagač je uz predlog naveo da prema članu 51. Nacrta zakona o bezbednosti u železničkom saobraćaju vučna vozila koja dolaze sa pruge bez pružnog dela autostop uređaja na prugu koja je njime opremljena moraju imati autostop uređaj. Predstavnici „Srbija Voz” a.d. skrenuli su pažnju da je to velika investicija za njihovu kompaniju.

Obrazloženje: Iz razloga osiguravanja bezbednog odvijanja železničkog saobraćaja, primedbu nije moguće prihvatiti, a da će se prelaznim i završnim odredbama ZOB predvideti prelazni period od tri godine za opremanje postojećih vučnih vozila autostop uređajem.

- **Predlog** da se članu član 88. Nacrta zakona o bezbednosti u železničkom saobraćaju, koji se odnosi na dnevne odmone osoblja, ne treba menjati, **je prihvaćen**.

Predlagač je uz predlog dao obrazloženje da ukoliko je potrebno bliže definisati odredbe ovog člana, to treba da uradi svaki prevoznik za sebe posebnim aktom o radnom vremenu i odmoru voznog i staničnog osoblja, što je bila i obaveza da se uradi od strane upravljača infrastrukture i svih prevoznika prema važećem Zakonu o bezbednosti i interoperabilnosti železnice. „Srbija Voz” a.d. izradio je takav akt pod nazivom Uputstva o organizaciji i evidenciji radnog vremena voznog i staničnog osoblja („Službeni glasnik RS”, broj 5/17) od 27.1.2017. godine, gde je detaljno definisano vreme odmora u obrtnoj i domicilnoj jedinici. S tim u vezi, smatra se da je neopravdan zahtev za izmenama ovog člana, čime bi se nametnula ista zakonska obaveza svim prevoznicima koji se bave različitim delatnostima koje imaju svoje specifičnosti (prevoz robe, prevoz putnika).

- **Predlog** da se modifikuje član 86. Nacrta zakona o bezbednosti u železničkom saobraćaju dodavanjem teksta: „lokalnog putničkog, putničkog, regionalnog i brzog voza za prevoz putnika” **je delimično prihvaćen**.

Predlagač uz predlog nije dao obrazloženje.

Obrazloženje: odredbe člana 86. Nacrta zakona o bezbednosti u železničkom saobraćaju izmeniće se tako da budu iste kao su u čl. 110-112. važećeg Zakona o bezbednosti i interoperabilnosti železnice, gde je utvrđen prevoz putnika, upravljanje motornim vozom u gradskom i prigradskom saobraćaju, upravljanje lokomotivom teretnog voza.

- **Predlog** da se u Nacrt zakona o bezbednosti u železničkom saobraćaju uvrste čl. 110. i 111. važećeg Zakona o bezbednosti i interoperabilnosti železnice, koji se odnose na delove smene i definiciju delova smene, **je prihvaćena**.

Predlagač je uz predlog dao obrazloženje da su čl. 110. i 111. važećeg Zakona o bezbednosti i interoperabilnosti železnice, koji se odnose na delove smene i definiciju delova smene, obuhvaćene odredbe koje direktno utiču na bezbednost železničkog saobraćaja.

- **Predlog** da se modifikuje član 86. Nacrta zakona o bezbednosti u železničkom saobraćaju, koji se odnosi na trajanje smene voznog osoblja, s obzirom da nije definisano šta spada u vreme upravljanja vučnim vozilom, odnosno da nije tačno definisan početak i kraj upravljanja vučnim vozilom, **je prihvaćen**.

Predlagač je uz predlog dao obrazloženje da je ostalo je nedorečeno da li je u vreme upravljanja vučnim vozilom uključeno i bavljenje voza u stanici ili ne.

Obrazloženje: U Nacrt zakona o bezbednosti u železničkom saobraćaju uvršteni su čl. 110-112. važećeg Zakona o bezbednosti i interoperabilnosti železnice, koji precizno regulišu navedenu materiju.

• **Predlog** da se modifikuje član 86. Nacrta zakona o bezbednosti u železničkom saobraćaju, koji se odnosi na trajanje smene voznog osoblja, **je delimično prihvaćen.**

Predlagač je uz predlog dao obrazloženje da je član 86. Nacrta zakona o bezbednosti u železničkom saobraćaju, koji se odnosi na trajanje smene voznog osoblja nepotpun iz razloga što su izbačeni članovi koji uređuju osnovne delove smene, pa će biti različitih tumačenja od strane prevoznika koji će različito definisati šta je smena a šta vreme upravljanja. Takođe, predloženo je da se ne razdvaja vreme upravljanja na gradski i prigradski saobraćaj pošto u praksi nije definisano koji vozovi spadaju u gradski, a koji u prigradski saobraćaj.

Obrazloženje: Nacrtom zakona o bezbednosti u železničkom saobraćaju uređen je samo okvir za trajanje smene, a predviđeno je da upravljač infrastrukture i prevoznik svojim aktima urede detaljnije trajanje smene. U Nacrt zakona o bezbednosti u železničkom saobraćaju uvršteni su čl. 110-112. važećeg Zakona o bezbednosti i interoperabilnosti železnice, koji precizno regulišu navedenu materiju.

Pored navedenih primedaba i sugestija, određeni broj primedaba koji je dat za Nacrt zakona već je obuhvaćen u samom dokumentu i u ovom izveštaju takve primedbe nisu posebno razmatrane i obrazlagane.

10. Koje će se mere tokom primene zakona preduzeti da bi se ostvarilo ono što se donošenjem zakona namerava

Mere za sprovođenje rešenja sadržanih u ovom zakonu naročito uključuju sledeće mere i aktivnosti:

- regulatorne, donošenjem podzakonskih akata neophodnih za punu primenu ovog zakona;
- institucionalne;
- neregulatorne mere, kao što su upotreba ekonomskih instrumenata,
- druge mere i aktivnosti koje za cilj imaju punu primenu zakonskih rešenja i sistema kontrole primene, što uključuje mere za praćenje ostvarivanja zacrtanih ciljeva.

Nakon donošenja Zakona o bezbednosti u železničkom saobraćaju, planirano je donošenje podzakonskih akata, od strane Direkcije za železnice, ministarstva nadležnog za poslove saobraćaja, ministarstvo nadležno za poslove zdravlja. Važno je napomenuti da je većina ovih akata već donesena u skladu sa važećim Zakonom o bezbednosti i interoperabilnosti železnice.

Za sprovođenje ovog zakona zaduženi su ministarstvo nadležno za poslove saobraćaja, ministarstvo nadležno za poslove zdravlja, ministarstvo unutrašnjih poslova, Direkcija za železnice, Centar za istraživanje nesreća u saobraćaju, upravljač infrastrukture i železnički prevoznici, vlasnici industrijskih koloseka i industrijskih železnica, odnosno njihovi korisnici, svako u skladu sa poslovima koje obavlja.

S obzirom na razdvajanje Zakona o bezbednosti i interoperabilnosti železnice na dva nova zakona i posebno činjenicom da Direkcija za železnice ima različite uloge u svakom od njih, očekuje se da će ovaj državni organ svoju unutrašnju organizaciju uskladiti sa zahtevima novih zakona.

OBRAZAC IZJAVE O USKLAĐENOSTI PROPISA SA PROPISIMA EVROPSKE UNIJE

1. Organ državne uprave, odnosno drugi ovlašćeni predlagač propisa
Ovlašćeni predlagač propisa - Vlada
Obrađivač – Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture

2. Naziv propisa
Predlog zakona o bezbednosti u železničkom saobraćaju
Draft Law on Safety in Railway Traffic

3. Usklađenost propisa s odredbama Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju između Evropske zajednice i njenih država članica, sa jedne strane, i Republike Srbije sa druge strane („Službeni glasnik RS”, broj 83/08) (u daljem tekstu: Sporazum):
 - a) Odredba Sporazuma koja se odnosi na normativnu sadržinu propisa,
Sporazum, Naslov V, Kretanje radnika, poslovno nastanjanje, pružanje usluga, kapital, Poglavlje III, Pružanje usluga, član 61. stav 1. tačka 6.
Sporazum, Naslov VIII, Politike saradnje, član 108.

 - b) Prelazni rok za usklađivanje zakonodavstva prema odredbama Sporazuma,
član 72. u vezi sa članom 8. Sporazuma

 - v) Ocena ispunjenosti obaveze koje proizlaze iz navedene odredbe Sporazuma,
Sporazum, Naslov V, Kretanje radnika, poslovno nastanjanje, pružanje usluga, kapital, Poglavlje III, Pružanje usluga, član 61. stav 1. tačka 1. – potpuno usklađeno
Sporazum, Naslov V, Kretanje radnika, poslovno nastanjanje, pružanje usluga, kapital, Poglavlje III, Pružanje usluga, član 61. stav 1. tačka 6. – potpuno usklađeno
Sporazum, Naslov VIII, Politike saradnje, član 108. – potpuno usklađeno

 - g) Razlozi za delimično ispunjavanje, odnosno neispunjavanje obaveza koje proizlaze iz navedene odredbe Sporazuma,
/

 - d) Veza sa Nacionalnim programom za usvajanje pravnih tekovina Evropske unije.

Mesto u strukturi NPAA – Poglavlje 3. Sposobnost preuzimanja članstva u EU- potpoglavlje 3.14.1. Kopneni transport - 3.14.1.2. Železnički transport.
Donošenje zakona o bezbednosti u železničkom saobraćaju je planirano u NPAA i ono je u vezi sa donošenjem propisa pod šifrom 2017-504 planiranim za I/2018.

4. Usklađenost propisa sa propisima Evropske unije:
 - a) Navođenje odredbi primarnih izvora prava Evropske unije i ocene usklađenosti sa njima,
Ugovor o funkcionisanju Evropske unije, Deo treći, Politike zajednice i unutrašnje mere, Naslov VI – Transport, član 91. stav 1. tačka c) i d) – potpuno usklađeno.

b) Navođenje sekundarnih izvora prava Evropske unije i ocene usklađenosti sa njima,

1. Direktiva 2004/49/EZ Evropskog Parlamenta o bezbednosti na železnici i njenim implementacionim aktima, Službeni list broj L 220/16, 21.6.2004.

Directive 2004/49/EC of the European Parliament and of the Council Of 29 April 2004 on safety on the Community's railways and amending Council Directive 95/18/EC on the licensing of railway undertakings and Directive 2001/14/EC on the allocation of railway infrastructure capacity and the levying of charges for the use of railway infrastructure and safety certification (Railway Safety Directive) OJ L 220/16, 21.6.2004.

CELEX 32004L0049 uzete su u obzir poslednje izmene i dopune ovog propisa obuhvaćene sledećim CELEXima:

32004L0049R(01)

32004L0049R(02)

32008L0057

32008L0110

32009L0149

32012L0034

32014L0088

Potpuno usklađeno

2. Direktiva 2007/59/EZ Evropskog Parlamenta i Saveta o sertifikaciji mašinovođa koji upravljaju vozovima u okviru železničkog sistema Zajednice, Službeni list broj L 315/51, 03.12.2007

Directive 2007/59/EC of the European Parliament and of the Council of 23 October 2007 on the certification of train drivers operating locomotives and trains on the railway system in the Community, OJ L 315/51, 03.12.2007.

CELEX 32007L0059 uzete su u obzir poslednje izmene i dopune ovog propisa obuhvaćene sledećim CELEXima:

32014L0082

32016L0882

Potpuno usklađeno

3. Direktiva Saveta 2005/47/EZ o Sporazumu između Zajednice evropskih železnica(CER) i Evropske federacije radnika (ETF) o određenim aspektima uslova rada mobilnih radnika u interoperabilnom prekograničnom saobraćaju u železničkom sektoru, Službeni list broj L 299/9, 195/15, 27.7.2015.

Council Directive 2005/47/EC of 18 July 2005 on the Agreement between the Community of European Railways (CER) and the European Transport Workers' Federation (ETF) on certain aspects of the working conditions of mobile workers engaged in interoperable cross-border services in the railway sector, OJ L 195/15, 27.7.2015.

CELEX 32005L0047

Potpuno usklađeno

v) Navođenje ostalih izvora prava Evropske unije i usklađenost sa njima,

/

g) Razlozi za delimičnu usklađenost, odnosno neusklađenost,

/

d) Rok u kojem je predviđeno postizanje potpune usklađenosti propisa sa propisima Evropske unije.

/

5. Ukoliko ne postoje odgovarajuće nadležnosti Evropske unije u materiji koju reguliše propis, i/ili ne postoje odgovarajući sekundarni izvori prava Evropske unije sa kojima je potrebno obezbediti usklađenost, potrebno je obrazložiti tu činjenicu. U ovom slučaju, nije potrebno popunjavati Tabelu usklađenosti propisa. Tabelu usklađenosti nije potrebno popunjavati i ukoliko se domaćim propisom ne vrši prenos odredbi sekundarnog izvora prava Evropske unije već se isključivo vrši primena ili sprovođenje nekog zahteva koji proizilazi iz odredbe sekundarnog izvora prava (npr. Predlogom odluke o izradi strateške procene uticaja biće sprovedena obaveza iz člana 4. Direktive 2001/42/EZ, ali se ne vrši i prenos te odredbe direktive).

6. Da li su prethodno navedeni izvori prava Evropske unije prevedeni na srpski jezik?
Jesu

7. Da li je propis preveden na neki službeni jezik Evropske unije?

Jeste, engleski.

8. Saradnja sa Evropskom unijom i učešće konsultanata u izradi propisa i njihovo mišljenje o usklađenosti.

U toku postupka pripreme Predloga zakona ostvarena je saradnja sa Evropskom komisijom, tj. tekst Predloga je poslat EK na sugestije i komentare.

U izradi Predloga zakona o bezbednosti u železničkom saobraćaju nisu učestvovali konsultanti, ali su korišćene preporuke za izmene zakona koje su uradili konsultanti u okviru tvining projekta IPA 2013: „Jačanje administrativnih kapaciteta Ministarstva saobraćaja i transportnih institucija”.

1. Naziv propisa Evropske unije :		2. „CELEX” oznaka EU propisa				
Direktiva 2007/59/EZ Evropskog parlamenta i Saveta od 23. oktobra 2007. o sertifikaciji mašinovođa koji upravljaju lokomotivama i vozovima u železničkom sistemu u Zajednici, OJ L 315, 3.12.2007. (prečišćena verzija, 2016-07-01)		32007L0059 32014L0082 32016L0882				
Directive 2007/59/EC of the European Parliament and of the Council of 23 October 2007 on the certification of train drivers operating locomotives and trains on the railway system in the Community, OJ L 315, 3.12.2007 (consolidated version, 2016-07-01)						
3. Organ državne uprave, odnosno drugi ovlašćeni predlagač propisa:		4. Datum izrade tabele: 02.4.2018.				
Ovlašćeni predlagač propisa – Vlada						
Obradivač – Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture						
5. Naziv (nacrt, predloga) propisa čije odredbe su predmet analize usklađenosti sa propisom Evropske unije:		6. Brojčane oznake (šifre) planiranih propisa iz baze NPAA:				
0.1. Predlog zakona o bezbednosti u železničkom saobraćaju		2017-504				
Draft Law on Safety in Railway Traffic						
0.2. Pravilnik o obrascu dozvole za upravljanje vučnim vozilom, obrascu dodatnog uverenja i obrascu dozvole za regulisanje železničkog saobraćaja ("Službeni glasnik RS", br. 22/2016 i 89/2016)						
Rulebook on the Treatment of the License for the Management of a Towing Vehicle, Additional Authorization Process and Advice for Regulation of Railway Traffic						
0.3. Pravilnik o elementima registra dozvola za upravljanje vučnim vozilom i elementima registra dodatnih uverenja („Sl. glasnik RS“, broj 22/16)						
7. Usklađenost odredbi propisa sa odredbama propisa EU:						
a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
Odredba propisa EU	Sadržina odredbe	Odredbe propisa Republike Srbije	Sadržina odredbe	Usklađenost (Potpuno usklađeno - PU, delimično usklađeno - DU, neusklađeno - NU, neprenosivo – NP)	Razlozi za delimičnu usklađenost, neusklađenost ili neprenosivost	Napomena o usklađenosti

1.	This Directive lays down the conditions and procedures for the certification of train drivers operating locomotives and trains on the railway system in the Community. It specifies the tasks for which the competent authorities of the Member States, train drivers and other stakeholders in the sector, in particular railway undertakings, infrastructure managers and training centres, are responsible.			PU	Ova odredba se odnosi na oblast primene direktive i njen smisao sadržan je u celokupnom tekstu zakona, izuzev odredaba koje se odnose na EU članice, i kao takve su neprenosive.	
2.	<p>1. This Directive shall apply to train drivers operating locomotives and trains on the railway system in the Community for a railway undertaking requiring a safety certificate or an infrastructure manager requiring a safety authorisation.</p> <p>2. Member States shall not, on the basis of national provisions pertaining to other staff on board freight trains, prevent freight trains from crossing borders or providing domestic transport in their territory.</p> <p>3. Without prejudice to the Article 7, Member States may exclude from the measures they adopt in implementation of this Directive train drivers operating exclusively on:</p> <p>(a) metros, trams and other light rail systems;</p> <p>(b) networks that are functionally separate from the rest of the rail system and are intended only for the operation of local, urban or suburban passenger and freight services;</p> <p>(c) privately owned railway infrastructure that exists solely for use by the infrastructure owners for their own freight operations;</p> <p>(d) sections of track that are temporarily closed to normal traffic for the purpose of maintaining, renewing or upgrading the railway system.</p>			NP	<p>Ova odredba se odnosi na EU članice, i kao takva je neprenosiva.</p> <p>Transportno tržište još uvek nije otvoreno za strane prevoznike.</p> <p>Diskreciono pravo</p>	

3.1	For the purposes of this Directive: (a) 'competent authority' means the safety authority referred to in Article 16 of Directive 2004/49/EC;	01. 3.	Poslovi Direkcije za željeznice (u daljem tekstu: Direkcija), kao nacionalnog tela za bezbednost u oblasti železničkog saobraćaja, su: 1) izdavanje, produženje važenja, izmene i oduzimanje sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom i sertifikata o bezbednosti za prevoz, kao i provera da li se upravljači infrastrukture i železnički prevoznici pridržavaju uslova utvrđenih u njima; 2) praćenje, unapređivanje, primena i razvoj bezbednosti i regulatornog okvira za bezbednost, kao i sistema nacionalnih propisa o bezbednosti, uključujući i donošenje podzakonskih akata iz oblasti bezbednosti i interoperabilnosti železničkog saobraćaja; 3) vođenje registara propisanih ovim zakonom i zakonom kojim se uređuje interoperabilnost željeznice; 4) nadzor nad usaglašenošću činilaca interoperabilnosti sa osnovnim zahtevima u skladu sa zakonom kojim se uređuje interoperabilnost željeznice; 5) izdavanje dozvola za korišćenje strukturnih podsistema, u skladu sa zakonom kojim se uređuje interoperabilnost željeznice; 6) izdavanje dozvola za korišćenje novih i znatno izmenjenih železničkih vozila koja još nisu obuhvaćena tehničkim specifikacijama interoperabilnosti; 7) drugi poslovi utvrđeni ovim zakonom i zakonom kojim se uređuje interoperabilnost željeznice.	PU		
-----	--	-----------	--	----	--	--

3.2	(b) 'train driver' means a person capable and authorised to drive trains, including locomotives, shunting locomotives, work trains, maintenance railway vehicles or trains for the carriage of passengers or goods by rail in an autonomous, responsible and safe manner;	01. 2.36.	mašinovođa je lice sposobno i ovlašćeno da upravlja vučnim vozilima, na samostalan, odgovoran i bezbedan način	PU		
3.3	(c) 'other crew members performing safety-critical tasks' means staff on board the train who are not train drivers but who help to ensure the safety of the train and of the passengers and goods being transported;	01. 2.6.	6) vozopratno osoblje je zajednički naziv za vozovođu, konduktera i voznog manevristu	DU		
3.4	(d) 'railway system' means the system composed of the railway infrastructures, comprising lines and fixed installations of the rail system plus the rolling stock of all categories and origin travelling on that infrastructure, as defined in Directives 96/48/EC and 2001/16/EC;	01. 2.23.	23) železnički sistem obuhvata strukturne i funkcionalne podsisteme, upravljanje i eksploataciju sistema u celini;	PU		
3.5	(e) 'infrastructure manager' means any body or undertaking that is responsible in particular for establishing and maintaining railway infrastructure, or part thereof, as defined in Article 3 of Directive 91/440/EEC, which may also include the management of infrastructure control and safety systems. The functions of the infrastructure manager on a network or on part of a network may be allocated to different bodies or undertakings;	01. 2.61.	61) upravljač infrastrukture je društvo kapitala ili preduzetnik koji je ovlašćen za upravljanje javnom železničkom infrastrukturom ili infrastrukturom industrijske železnice	DPU	Ova odredba je u potpunosti usklađena, izuzev dela odredbe koji se odnosi na diskreciono pravo koje nije iskorišćeno u zakonu - ova mogućnost nije data	Diskreciono pravo koje

					nije iskorišćeno u zakonu - ova mogućnost nije data	
3.6	f) 'railway undertaking' means any railway undertaking as defined in Directive 2001/14/EC of the European Parliament and of the Council of 26 February 2001 on the allocation of railway infrastructure capacity and the levying of charges for the use of railway infrastructure [14], and any other public or private undertaking, the activity of which is to provide transport of goods and/or passengers by rail on the basis that the undertaking must ensure traction. The term also includes undertakings which provide traction only;	01. 2.21.	21) železnički prevoznik je privredno društvo, drugo pravno lice ili preduzetnik koji obavlja prevoz putnika i/ili robe i koji obezbeđuje vuču vozova ili koji isključivo pruža uslugu vuče vozova ili manevrisanja ili koji obavlja prevoz za sopstvene potrebe;	PU		
3.7	(g) 'technical specifications for interoperability' or 'TSIs' means the specifications by which each subsystem or part of a subsystem is covered in order to meet the essential requirements and to ensure the interoperability of the trans-European high-speed and conventional rail systems as defined in Directives 96/48/EC and 2001/16/EC;	01. 2.57.	59) tehničke specifikacije interoperabilnosti (u daljem tekstu: TSI) su tehničke specifikacije sa kojima podsistem ili deo pod sistema železničkog sistema mora biti usaglašen u cilju ispunjenja osnovnih zahteva i obezbeđivanja interoperabilnosti železničkog sistema;	PU		
3.8	(h) 'Agency' means the European Railway Agency established by Regulation (EC) No 881/2004 [15] of the European Parliament and of the Council of 29 April 2004;			NP	Odnosi se na Agenciju	

3.11	(k) 'safety authorisation' means the authorisation issued to an infrastructure manager by a competent authority in accordance with Article 11 of Directive 2004/49/EC;	01. 21.1. 23.1.	Upravljač mora da poseduje sertifikat o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom. Sertifikat o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom izdaje Direkcija na propisanom obrascu.	PU		
3.12	l) 'training centre' means an entity accredited or recognised by the competent authority to give training courses.	01. 2.64.	64) centar za stručno osposobljavanje je ustanova sertifikovana za obavljanje teoretskog i praktičnog stručnog osposobljavanja i njegovu proveru.	PU		
4.1.	1. All train drivers shall have the necessary fitness and qualifications to drive trains and shall hold the following documents: (a) a licence demonstrating that the driver satisfies minimum conditions as regards medical requirements, basic education and general professional skills. The licence shall identify the driver and the issuing authority and shall state the duration of its validity. The licence shall comply with the requirements of Annex I, until the Community certification model is adopted, as provided for in paragraph 4;	01. 66.1.	Dozvolu za upravljanje vučnim vozilom (u daljem tekstu: dozvola) izdaje Direkcija, na propisanom obrascu, ako lice koje je podnelo zahtev ispunjava sledeće uslove: 1) da ima propisanu stručnu spremu; 2) da je psihički i fizički sposobno da upravlja vučnim vozilom; 3) da je položilo ispit iz opštih stručnih znanja. Direkcija propisuje postupak izdavanja dozvole, obrazac dozvole, obrazac zahteva za izdavanje dozvole i potrebnu dokumentaciju koja se prilaže uz zahtev.	PU		

	<p>(b) one or more certificates indicating the infrastructures on which the holder is authorised to drive and indicating the rolling stock which the holder is authorised to drive. Each certificate shall comply with the requirements of Annex I.</p>	<p>66.2. 65.1.2.</p>	<p>Pravo na upravljanje vučnim vozilom može da stekne lice koje ispunjava sledeće uslove: 2) da poseduje dozvolu za upravljanje vučnim vozilom i jedno ili više dodatnih uverenja;</p> <p>Izgled i sadržinu obrasca dodatnog uverenja i overene kopije dodatnog uverenja propisuje Direkcija.</p>			
		68.11.				

4.2.	<p>2. However, the requirement to hold a certificate for a specific part of infrastructure shall not apply in the exceptional cases listed hereafter, provided that another train driver who possesses a valid certificate for the infrastructure concerned sits next to the driver during driving:</p> <p>(a) when a disturbance of the railway service necessitates the deviation of trains or maintenance of tracks, as specified by the infrastructure manager;</p> <p>(b) for exceptional, one-off services which use historical trains;</p> <p>(c) for exceptional, one-off freight services, provided that the infrastructure manager agrees;</p> <p>(d) for the delivery or demonstration of a new train or locomotive;</p> <p>(e) for the purposes of training and examining drivers.</p> <p>The use of this possibility shall be a decision of the railway undertaking and may not be imposed by the relevant infrastructure manager or by the competent authority.</p> <p>Whenever an additional driver is used as provided for above, the infrastructure manager shall be informed beforehand.</p>	01. 68.3.	<p>Lice iz stava 1. ovog člana ne mora imati dodatno uverenje za određeni deo železničke infrastrukture u sledećim slučajevima:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) kada smetnje u odvijanju železničkog saobraćaja ili izvođenje radova na održavanju železničke pruge zahtevaju kretanje vozova obilaznim prugama; 2) izuzetni jednokratni saobraćaj muzejskih vozova; 3) izuzetni jednokratni prevoz robe, uz saglasnost upravljača; 4) potrebe isporuke ili prezentaciji novog voza ili vučnog vozila; 5) stručnog osposobljavanja ili polaganja stručnog ispita za upravljanje vučnim vozilom. <p>Železnički prevoznik odlučuje o primeni mogućnosti iz stava 3. ovog člana. Upravljač i državni organi ne mogu nametnuti tu obavezu.</p> <p>U slučajevima iz stava 3. ovog člana u upravljačnici vučnog vozila mora se nalaziti mašinovođa koji ima dodatno uverenje za određeni deo železničke infrastrukture, o čemu se unapred obaveštava upravljač.</p>	PU		
------	--	--------------	--	----	--	--

		68.4.				
		68.5				
4.3.	<p>3. The certificate shall authorise driving in one or more of the following categories:</p> <p>(a) category A: shunting locomotives, work trains, maintenance railway vehicles and all other locomotives when they are used for shunting;</p> <p>(b) category B: carriage of passengers and/or of goods.</p> <p>A certificate may contain an</p>	<p>01.</p> <p>68.2.</p>	<p>Dodatnim uverenjem lice iz stava 1. ovog člana se ovlašćuje da na određenim infrastrukturama upravlja određenim tipom vučnih vozila u jednoj ili više sledećih kategorija:</p> <p>1) kategorija A – manevarske lokomotive, vučna vozila radnih vozova, vučna vozila za posebne namene i sve druge vrste vučnih vozila kada se koriste za manevrisanje;</p>	PU		

	authorisation for all categories, covering all codes as referred to in paragraph 4.		2) kategorija B – vučna vozila vozova za prevoz putnika i/ili robe.			
4.4.	<p>4. By 4 December 2008 the Commission shall adopt, on the basis of a draft prepared by the Agency, a Community model for the licence, the certificate and the certified copy of the certificate, and also determine their physical characteristics, taking into account therein anti-forgery measures. These measures, designed to amend non-essential elements of this Directive by supplementing it, shall be adopted in accordance with the regulatory procedure with scrutiny referred to in Article 32(3).</p> <p>By 4 December 2008, the Commission shall adopt the measures designed to amend non-essential elements of this Directive, by supplementing it, and concerning the Community Codes for the different types in categories A and B as referred to in paragraph 3 of this Article in accordance with the regulatory procedure with scrutiny referred to in Article 32(3) and on the basis of a recommendation from the Agency.</p>			NP	Odnosi se na Komisiju, a ne na države	
5.	Competent authorities and issuing bodies shall take all necessary steps to avoid the risks of falsification of licences and certificates and tampering with the registers provided for in Article 22.			NU	Mere protiv falsifikovanja su predmet Krivičnog zakona	

6.1.	<p>1. A licence shall be owned by its holder and shall be issued by the competent authority as defined in Article 3(a).</p> <p>Where a competent authority or its agent issues a licence in a national language which is not a Community language, it shall draw up a bilingual version of the licence using one of the Community languages.</p>	<p>01.</p> <p>66.1.</p> <p>66.8.</p>	<p>Dozvolu za upravljanje vučnim vozilom (u daljem tekstu: dozvola) izdaje Direkcija, na propisanom obrascu, ako lice koje je podnelo zahtev ispunjava sledeće uslove:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) da ima propisanu stručnu spremu; 2) da je psihički i fizički sposobno da upravlja vučnim vozilom; 3) da je položilo ispit iz opštih stručnih znanja. <p>Dozvola se izdaje sa rokom važenja od deset godina i vlasništvo je nosioca.</p>	<p>PU</p> <p>PU</p> <p>NP</p>	<p>U ovoj fazi procesa pristupanja odredba primenljiva samo na nivou država članica.</p>	
------	--	--------------------------------------	---	-------------------------------	--	--

6.2.	<p>2. A certificate shall be issued by the railway undertaking or the infrastructure manager who employs or contracts the driver. The certificate shall be owned by the undertaking or manager issuing it.</p> <p>However, in accordance with Article 13(3) of Directive 2004/49/EC, drivers shall be entitled to obtain a certified copy.</p> <p>Where a railway undertaking or an infrastructure manager issues a certificate in a national language which is not a Community language, it shall draw up a bilingual version of the certificate using one of the Community languages.</p>	<p>01. 68.1.</p> <p>68.10.</p>	<p>Dodatno uverenje izdaje poslodavac (železnički prevoznik, upravljač, vlasnik industrijske železnice, vlasnik odnosno korisnik industrijskog koloseka) licu koje:</p> <p>Original dodatnog uverenja pripada poslodavcu, koji je dužan da na zahtev nosioca dodatnog uverenja izda overenu kopiju.</p>	<p>PU</p> <p>PU</p> <p>NP</p>	<p>U ovoj fazi procesa pristupanja odredba primenljiva samo na nivou država članica</p>	
7.1.	1. A licence shall be valid throughout the whole territory of the Community.			NU	Zakonom se ne može utvrditi obaveza država članica EU da priznaju dozvolu izdatu u Srbiji	
7.2.	2. A certificate shall be valid only on those infrastructures and rolling stock identified on it.	<p>01. 68.2.</p>	<p>Dodatnim uverenjem lice iz stava 1. ovog člana se ovlašćuje da na određenim infrastrukturama upravlja određenim tipom vučnih vozila u jednoj ili više sledećih kategorija:</p>	PU		

8.	The certification documents of train drivers of a third country operating exclusively on border-crossing sections of a Member State's railway system may be recognised by that Member State in accordance with any bilateral agreements with the third country in question.	01. 66.13. 68.15	Dozvola izdata u drugoj državi važi u Republici Srbiji na osnovu potvrđenih međunarodnih sporazuma. Dodatno uverenje izdato u drugoj državi važi u Republici Srbiji na osnovu potvrđenih međunarodnih sporazuma.	PU		
9.1.	1. To obtain a licence, applicants shall satisfy the minimum requirements set out in Articles 10 and 11. To obtain a certificate and for it to remain valid, applicants shall hold a licence and satisfy the minimum requirements set out in Articles 12 and 13.	01. 66.1. 68.1.	Dozvolu za upravljanje vučnim vozilom (u daljem tekstu: dozvola) izdaje Direkcija, na propisanom obrascu, ako lice koje je podnelo zahtev ispunjava sledeće uslove: 1) da ima propisanu stručnu spremu; 2) da je psihički i fizički sposobno da upravlja vučnim vozilom; 3) da je položilo ispit iz opštih stručnih znanja. Dodatno uverenje izdaje poslodavac (železnički prevoznik, upravljač, vlasnik industrijske železnice, vlasnik odnosno korisnik industrijskog koloseka) licu koje: 1) je položilo ispit u vezi poznavanja određene vrste vučnog vozila na koje se dodatno uverenje odnosi; 2) je položilo ispit u vezi poznavanja železničke infrastrukture na koju se dodatno uverenje odnosi; 3) poznaje jezik, u slučaju obavljanja poslova na železničkoj infrastrukturi druge države, koji upravljač te države naznači; 4) ima dozvolu.	PU		

9.2.	<p>2. A Member State may apply more stringent requirements with regard to the issuing of licences on its own territory.</p> <p>Nevertheless, it shall recognise licences issued by other Member States, in accordance with Article 7.</p>	-	-	NP	Diskreciona odredba	
10.	<p>Member States shall prescribe the minimum age of licence applicants, which shall be at least 20 years. However, a Member State may issue licences to applicants from the age of 18 years, the validity of such a licence then being limited to the territory of the issuing Member State.</p>	01. 65.	<p>Dozvola izdata u drugoj državi važi u Republici Srbiji na osnovu potvrđenih međunarodnih sporazuma.</p> <p>Pravo na upravljanje vučnim vozilom može da stekne lice koje ispunjava sledeće uslove: 1) da je navršilo 18 godina života, odnosno 20 godina života za upravljanje vučnim vozilom u prekograničnom saobraćaju; 2) da poseduje dozvolu za upravljanje vučnim vozilom i jedno ili više dodatnih uverenja; 3) da mu odlukom nadležnog organa nije zabranjeno da upravlja vučnim vozilom.</p>	PU		
11.1.	<p>1. Applicants shall have successfully completed at least nine years' education (primary and secondary) and have successfully concluded basic training equivalent to level 3 referred to in Council Decision 85/368/EEC of 16 July 1985 on the comparability of vocational training qualifications between the Member States of the European Community (1).</p>	01. 66.1.	<p>Dozvolu za upravljanje vučnim vozilom (u daljem tekstu: dozvola) izdaje Direkcija, na propisanom obrascu, ako lice koje je podnelo zahtev ispunjava sledeće uslove: 1) da ima propisanu stručnu spremu;</p> <p>Potreban nivo stručne spreme, programe stručnog osposobljavanja, programe za polaganje stručnog ispita, način obavljanja stručnog ispita železničkih radnika i radna mesta železničkih radnika propisuje Direkcija.</p>	DU	<p>Sistem školovanja u Srbiji je drugačiji. Mašinovođa mora imati završeno osnovno obrazovanje u trajanju od 8 godina i srednje obrazovanje u trajanju od 4 godine.</p> <p>Konkretna stručna sprema biće propisana podzakonskim aktom.</p>	

		64.				
11.2.	2. Applicants shall provide confirmation of their physical fitness by passing a medical examination conducted by, or under the supervision of — to be decided by the Member State — a medical doctor accredited or recognised in accordance with Article 20. The examination shall cover at least the criteria indicated in sections 1.1, 1.2, 1.3 and 2.1 of Annex II.	01. 66.1.	<p>Dozvolu za upravljanje vučnim vozilom (u daljem tekstu: dozvola) izdaje Direkcija, na propisanom obrascu, ako lice koje je podnelo zahtev ispunjava sledeće uslove:</p> <p>2) da je psihički i fizički sposobno da upravlja vučnim vozilom;</p> <p>Lice koje se stručno osposobljava za vršenje određenih poslova železničkog radnika dužno je da se, pre zasnivanja radnog odnosa, podvrgne zdravstvenom pregledu.</p> <p>Zdravstvene preglede lica koja se stručno osposobljavaju za obavljanje poslova železničkog radnika i redovne i vanredne zdravstvene preglede železničkih radnika i zdravstvenu evidenciju o tim licima, odnosno o psihičkoj i fizičkoj sposobnosti tih lica vrše, odnosno vode zdravstvene ustanove koje su osposobljene i opremljene, odnosno koje ispunjavaju opšte uslove za obavljanje tih pregleda i vođenje evidencije propisane zakonom kojim se uređuje zdravstvena zaštita.</p> <p>Železnički radnik mora ispunjavati posebne zdravstvene uslove propisane ovim zakonom i biti psihički i fizički sposoban za obavljanje svojih poslova i zadataka.</p> <p>Ministar nadležan za poslove zdravlja uz saglasnost ministra propisuje zdravstvene uslove koje</p>	PU		
		76.1.				
		79.1.				

		75.1.	moraju ispunjavati železnički radnici, način njihovog utvrđivanja i vreme njihovog proveravanja.			
--	--	-------	--	--	--	--

		75.2.				Zdravstveni uslovi, navedeni u Aneksu II, će biti potpuno transponovani u podzakonskom aktom iz čl. 75.2.
11.3.	3. Applicants shall demonstrate their occupational psychological fitness by passing an examination conducted by, or under the supervision of — to be decided by the Member State — a psychologist or a medical doctor accredited or recognised in accordance with Article 20. The examination shall cover at least the criteria indicated in section 2.2 of Annex II.	01. 75.1. 75.2.	<p>Železnički radnik mora ispunjavati posebne zdravstvene uslove propisane ovim zakonom i biti psihički i fizički sposoban za obavljanje svojih poslova i zadataka.</p> <p>Zdravstvene uslove koje moraju ispunjavati železnički radnici, način njihovog utvrđivanja i vreme njihovog proveravanja propisuje ministar nadležan za poslove zdravlja uz saglasnost ministra.</p> <p>Zdravstvene preglede lica koja se stručno osposobljavaju za obavljanje poslova železničkog radnika i redovne i vanredne zdravstvene preglede železničkih radnika i zdravstvenu evidenciju o tim licima, odnosno o psihičkoj i fizičkoj sposobnosti tih lica vrše, odnosno vode zdravstvene ustanove koje su osposobljene i opremljene, odnosno koje ispunjavaju opšte uslove za obavljanje tih pregleda i vođenje evidencije propisane zakonom kojim se uređuje zdravstvena zaštita.</p>	PU		Zdravstveni uslovi, navedeni u Aneksu II, će biti potpuno transponovani u podzakonskom aktom iz čl. 75.2.

		79.1.				
11.4.	4. Applicants shall have demonstrated their general professional competence by passing an examination covering at least the general subjects listed in Annex IV.	01. 66.1. 64.	<p>Dozvolu za upravljanje vučnim vozilom (u daljem tekstu: dozvola) izdaje Direkcija, na propisanom obrascu, ako lice koje je podnelo zahtev ispunjava sledeće uslove: 3) da je položilo ispit iz opštih stručnih znanja.</p> <p>Potreban nivo stručne spreme, programe stručnog osposobljavanja, programe za polaganje stručnog ispita, način obavljanja stručnog ispita železničkih radnika i radna mesta železničkih radnika propisuje Direkcija.</p>	PU		Podzakonski akt iz člana 64. sadržiće sve elemente navedene u Aneksu IV, čime će se postići potpuna usklađenost.
12.	The linguistic knowledge criterion referred to in Annex VI shall be met for the infrastructure for which the certificate is being applied.	01. 68.1.	<p>Dodatno uverenje izdaje poslodavac (železnički prevoznik, upravljač, vlasnik industrijske železnice, vlasnik odnosno korisnik industrijskog koloseka) licu koje: 3) poznaje jezik, u slučaju obavljanja poslova na železničkoj infrastrukturi druge države, koji upravljač te države naznači;</p>	PU		

		64.	Potreban nivo stručne spreme, programe stručnog osposobljavanja, programe za polaganje stručnog ispita, način obavljanja stručnog ispita železničkih radnika i radna mesta železničkih radnika propisuje Direkcija.			Podzakonski akt iz člana 64. sadržiće sve elemente navedene u Aneksu VI, čime će se postići potpuna usklađenost.
13.1.	1. Applicants shall have passed an examination testing their professional knowledge and competence relating to the rolling stock for which the certificate is sought. This examination shall cover at least the general subjects listed in Annex V.	01. 68.1.	Dodatno uverenje izdaje poslodavac (železnički prevoznik, upravljač, vlasnik industrijske železnice, vlasnik odnosno korisnik industrijskog koloseka) licu koje: 1) je položilo ispit u vezi poznavanja određene vrste vučnog vozila na koje se dodatno uverenje odnosi; Potreban nivo stručne spreme, programe stručnog osposobljavanja, programe za polaganje stručnog ispita, način obavljanja stručnog ispita železničkih radnika i radna mesta železničkih radnika propisuje Direkcija.	PU		

		64.				Opšti predmeti navedeni u Aneksu V će biti transponovani u podzakonski akt iz čl. 64. čime će se postići potpuna usklađenost.
13.2.	2. Applicants shall have passed an examination testing their professional knowledge and competence relating to the infrastructures for which the certificate is sought. This examination shall cover at least the general subjects listed in Annex VI. Where appropriate, the examination shall also cover linguistic knowledge, in accordance with section 8 of Annex VI.	01. 68.1. 64.	<p>Dodatno uverenje izdaje poslodavac (železnički prevoznik, upravljač, vlasnik industrijske železnice, vlasnik odnosno korisnik industrijskog koloseka) licu koje:</p> <p>2) je položilo ispit u vezi poznavanja železničke infrastrukture na koju se dodatno uverenje odnosi;</p> <p>Potreban nivo stručne spreme, programe stručnog osposobljavanja, programe za polaganje stručnog ispita, način obavljanja stručnog ispita železničkih radnika i radna mesta železničkih radnika propisuje Direkcija.</p>	PU		Opšti predmeti navedeni u Aneksu VI će biti transponovani u podzakonski akt iz čl. 64. čime će se postići potpuna usklađenost.

13.3.	3. Applicants shall be trained by the railway undertaking or the infrastructure manager in relation to its safety management system provided for by Directive 2004/49/EC.	01. 14.5.	Svi bitni delovi sistema za upravljanje bezbednošću moraju biti dokumentovani, a posebno mora biti opisana raspodela odgovornosti u okviru organizacije upravljača ili železničkog prevoznika, način obezbeđenja kontrole od strane rukovodstva na različitim nivoima, uključivanje zaposlenih i njihovih predstavnika na svim nivoima i način obezbeđenja kontinuiranog unapređivanja sistema za upravljanje bezbednošću.	PU	Obaveza koja proizilazi iz SMS	
14.1.	1. The competent authority shall publish the procedure to be followed for obtaining a licence.	01. 66.2. 66.3.	Postupak izdavanja dozvole, obrazac dozvole, obrazac zahteva za izdavanje dozvole i potrebnu dokumentaciju koja se prilaže uz zahtev propisuje Direkcija. Direkcija objavljuje na svojoj internet stranici postupak za dobijanje dozvole.	PU		
14.2.	2. All licence applications shall be lodged with the competent authority by the candidate driver or any entity on his behalf.	01. 66.1.	Dozvolu za upravljanje vučnim vozilom (u daljem tekstu: dozvola) izdaje Direkcija, na propisanom obrascu, ako lice koje je podnelo zahtev ispunjava sledeće uslove: Dozvola za upravljanje vučnim vozilom izdaje se licu koje ispunjava uslove propisane zakonom kojim se uređuje bezbednost i interoperabilnost železnice i koje je podnelo zahtev za izdavanje dozvole na propisanom obrascu sa potrebnom dokumentacijom.	DU	Zahtev može da podnese samo kandidat za mašinovođu	

		02. 2.				
14.3.	3. Applications submitted to the competent authority may be for the grant of a new licence, the updating of licence particulars, a renewal or a duplicate.	01. 66.1. 66.9.	<p>Dozvolu za upravljanje vučnim vozilom (u daljem tekstu: dozvola) izdaje Direkcija, na propisanom obrascu, ako lice koje je podnelo zahtev ispunjava sledeće uslove...</p> <p>Po isteku roka iz stava 8. ovog člana, na zahtev lica iz stava 1. ovog člana, dozvola se obnavlja na osnovu uverenja o zdravstvenoj sposobnosti, kojim se potvrđuje da je to lice psihički i fizički sposobno da upravlja vučnim vozilom, što se evidentira u registru, propisanim članom 70. stav 1. ovog zakona.</p> <p>U slučaju promene bilo kog podatka koji je sadržan u dozvoli ili propisa kojim se uređuje oblast železnice, nosilac dozvole bez odlaganja podnosi zahtev Direkciji za ažuriranje dozvole.</p> <p>U slučaju gubitka ili oštećenja dozvole, Direkcija izdaje duplikat.</p>	PU		

		66.10.				
		66.11.				
14.4.	4. The competent authority shall issue the licence as soon as possible and no later than one month after receiving all the necessary documents.	01. 66.7.	Direkcija izdaje dozvolu najkasnije u roku od 30 dana po prijemu urednog zahteva za izdavanje dozvole iz stava 1. ovog člana.	PU		

14.5.	5. A licence shall be valid for 10 years, subject to Article 16(1).	01. 66.8.	Dozvola se izdaje sa rokom važenja od deset godina i vlasništvo je nosioca.	PU		
14.6.	6. A licence shall be issued in a single original. Any duplication of a licence, other than by the competent authority where a duplicate is requested, shall be prohibited.	01. 66.12.	Dozvola se izdaje u jednom originalu. Svako umnožavanje dozvole, osim od strane Direkcije kada se traži duplikat, zabranjeno je.	PU		
15.	Each railway undertaking and infrastructure manager shall set up its own procedures for issuing and updating certificates in accordance with this Directive, as part of its safety management system, as well as appeals procedures allowing drivers to request a review of a decision relating to the issue, updating, suspension or withdrawal of a certificate. In the event of disagreement, the parties may appeal to the competent authority or any independent appeal body.	01. 68.6.	Poslodavac utvrđuje, u okviru svog sistema za upravljanje bezbednošću, način izdavanja i ažuriranja dodatnog uverenja, rok važenja dodatnog uverenja, kao i postupak za podnošenje prigovora kojim se mašinovođama omogućava provera odluke u vezi sa izdavanjem, ažuriranjem, suspenzijom ili oduzimanjem dodatnog uverenja. Na rešenje o prigovoru može se uložiti žalba Direkciji Žalba na odluku poslodavca kojom se odbija zahtev za izdavanje ili ažuriranje dodatnog uverenja ili kojom se suspenduje ili oduzima dodatno uverenje podnosi se Direkciji, u roku od 30 dana od dana prijema odluke. Ukoliko poslodavac ne donese odluku po zahtevu za izdavanje ili ažuriranje dodatnog uverenja u roku od 30 dana od dana prijema zahteva sa potrebnom dokumentacijom, smatra se da je zahtev odbijen, u kom slučaju se žalba Direkciji može podneti u	PU		

	<p>When renewing a licence, the competent authority shall verify in the register provided for in Article 22(1)(a) that the driver has met the requirements referred to in the first subparagraph of this paragraph.</p>	79.1.	članom 70. stav 1. ovog zakona.			
		66.9.				

16.2.	<p>2. In order for a certificate to remain valid, its holder shall undergo periodic examinations and/or tests relating to the requirements referred to in Articles 12 and 13. The frequency of those examinations and/or tests shall be determined by the railway undertaking or the infrastructure manager employing or contracting the driver in accordance with its own safety management system, and respect the minimum frequencies set out in Annex VII.</p> <p>For each of these checks the issuing body shall confirm by a statement on the certificate and in the register provided for in Article 22(2)(a) that the driver has met the requirements referred to in the first subparagraph of this</p>	<p>01. 69.1.</p> <p>63.3.</p>	<p>Da bi dodatno uverenje ostalo važeće, nosilac dodatnog uverenja je dužan da:</p> <p>1) učestvuje na redovnim i vanrednim usavršavanjima, kao i redovnim i vanrednim proverama stručne osposobljenosti;</p> <p>2) obavlja provere poznavanja jezika, u slučajevima kada obavlja posao na železničkoj infrastrukturi druge države.</p> <p>Redovna provera stručne osposobljenosti železničkih radnika se mora obavljati najmanje na svake dve godine i ona uključuje poznavanje važećih propisa, infrastrukture, vozila i uređaja.</p> <p>Za svaku od ovih provera, poslodavac potvrđuje upisom na dodatnom uverenju i u registru propisanom članom 70. stav 3. ovog zakona da je mašinovođa na proverama iz stava 1. ovog člana pokazao potrebno znanje.</p>	PU		

	paragraph.	69.2.				
16.3.	3. Where a periodic check is missed or gives a negative result, the procedure laid down in Article 18 shall be applied.	01. 69.1.	<p>Da bi dodatno uverenje ostalo važeće, nosilac dodatnog uverenja je dužan da:</p> <p>1) učestvuje na redovnim i vanrednim usavršavanjima, kao i redovnim i vanrednim proverama stručne osposobljenosti;</p> <p>2) obavlja provere poznavanja jezika, u slučajevima kada obavlja posao na železničkoj infrastrukturi druge države.</p> <p>Dodatno uverenje se suspenduje ako nosilac privremeno ne ispunjava propisane zdravstvene uslove ili ako prilikom provera iz stava 1. ovog člana ne pokaže</p>	PU		

		69.3.	potrebno znanje. Dodatno uverenje se oduzima ako se na zdravstvenom pregledu utvrdi da nosilac trajno ne ispunjava propisane zdravstvene uslove, odnosno ako ih ne ispuni po isteku roka utvrđenog pri određivanju privremene suspenzije dodatnog uverenja ili ako nosilac i na ponovljenim proverama iz stava 1. ovog člana ne pokaže potrebno znanje.			
		69.4.				
17.	<p>When a driver ceases to work for a railway undertaking or an infrastructure manager, it shall inform the competent authority without delay.</p> <p>The licence shall remain valid, provided that the conditions in Article 16(1) remain fulfilled.</p> <p>A certificate shall become invalid when its holder ceases to be employed as a driver. However, the holder shall receive a certified copy of it and of all documents providing evidence of his training, qualifications, experience and professional competences. When issuing a certificate to a driver, a</p>	01. 71.	<p>Mašिनovoda je dužan da o prestanku radnog odnosa kod poslodavca bez odlaganja obavesti Direkciju.</p> <p>Posle prestanka radnog odnosa dozvola ostaje važeća, ukoliko mašिनovoda ispunjava uslove iz člana 67. stav 1. ovog zakona.</p> <p>Dodatno uverenje prestaje da važi kada mašिनovodi prestane radni odnos kod poslodavca.</p> <p>U slučaju prestanka radnog odnosa poslodavac je dužan da mašिनovodi izda overenu kopiju dodatnog uverenja i vrati sve dokumente o</p>	PU		

	railway undertaking or infrastructure manager shall take account of all those documents.		njegovoj obuci, kvalifikacijama, iskustvu i stručnim sposobnostima. Prilikom zasnivanja novog radnog odnosa, poslodavac uzima u obzir dokumenta iz stava 4. ovog člana.			
18.1.	<p>1. Railway undertakings and infrastructure managers shall be required to ensure, and to check, that the licences and certificates of the drivers they employ or contract are valid.</p> <p>They shall set up a system for monitoring their drivers. If the results of such monitoring call into question a driver's competence for the job and the continuing validity of his licence or certificate, railway undertakings and infrastructure managers shall immediately take the necessary action.</p>	<p>01.</p> <p>72.1.</p> <p>72.2.</p>	<p>Poslodavac proverava važenje dozvole i dodatnog uverenja mašinovode koga zapošljava ili angažuje po ugovoru.</p> <p>Poslodavac uspostavlja sistem nadzora svojih mašinovođa. Ako su rezultati nadzora takvi da dovode u pitanje sposobnost mašinovode za obavljanje posla i nastavak važenja njegove dozvole ili dodatnog uverenja, poslodavac odmah preduzima potrebne mere.</p>	PU		

18.2.	<p>2. If a driver considers that his state of health calls into question his fitness for the job, he shall immediately inform the railway undertaking or infrastructure manager, whichever is appropriate.</p> <p>As soon as a railway undertaking or infrastructure manager is aware or is informed by a medical doctor that the health of a driver has deteriorated to a point where his fitness for the job is called into question, it shall immediately take the necessary action, including the examination described in section 3.1 of Annex II and, if necessary, the withdrawal of the certificate and the updating of the register provided for in Article 22(2). Furthermore, it shall ensure that at no time during their service drivers are under the influence of any substance which is likely to affect their concentration, attention or behaviour. The competent authority shall be informed without delay of any cases of work incapacity of more than three months.</p>	<p>01.</p> <p>72.3.</p> <p>72.4.</p>	<p>Ako mašinovođa smatra da njegovo zdravstveno stanje dovodi u pitanje njegovu sposobnost za obavljanje posla, on odmah o tome obaveštava poslodavca.</p> <p>Čim poslodavac sazna ili ga lekar obavesti o pogoršanju zdravstvenog stanja mašinovođe do te mere da je njegova sposobnost za obavljanje posla dovedena u pitanje, on odmah preduzima potrebne mere, uključujući upućivanje mašinovođe na vanredni zdravstveni pregled, i ako je potrebno, suspenduje ili oduzima dodatno uverenje i ažurira podatke u registru iz člana 70. stav 3. tačka 1) ovog zakona.</p> <p>Poslodavac obezbeđuje da mašinovođe u toku obavljanja posla nisu pod uticajem bilo kojih sredstava koja bi mogla uticati na njihovu koncentraciju, pažnju ili ponašanje.</p> <p>Poslodavac odmah obaveštava Direkciju o svim slučajevima nesposobnosti za rad mašinovođe koje traje duže od tri meseca.</p>			
-------	--	--------------------------------------	---	--	--	--

		72.5.				
		72.6.				
19.1.1	1. The competent authority shall fulfil the following tasks in a transparent and non-discriminatory manner: (a) issuing and updating licences, and providing duplicates, as provided for in Articles 6 and 14;	01. 66.1.	<p>Dozvolu za upravljanje vučnim vozilom (u daljem tekstu: dozvola) izdaje Direkcija, na propisanom obrascu, ako lice koje je podnelo zahtev ispunjava sledeće uslove...</p> <p>Po isteku roka iz stava 8. ovog člana, na zahtev lica iz stava 1. ovog člana, dozvola se obnavlja na osnovu uverenja o zdravstvenoj sposobnosti, kojim se potvrđuje da je to lice psihički i fizički sposobno da upravlja vučnim vozilom, što se evidentira u registru, propisanim članom 70. stav 1. ovog zakona.</p>			
		66.9.	<p>U slučaju promene bilo kog podatka koji je sadržan u dozvoli ili propisa kojim se reguliše oblast železnice, nosilac dozvole bez odlaganja podnosi zahtev Direkciji za ažuriranje dozvole.</p> <p>U slučaju gubitka ili oštećenja</p>			

19.1.2	(b) ensuring periodic examinations and/or tests as provided for in Article 16(1);	66.10.	<p>dozvole, Direkcija izdaje duplikat.</p> <p>Direkcija vrši nadzor nad postupkom izdavanja dodatnog uverenja mašinovođa, vodeći računa o tome da stručno osposobljavanje i usavršavanje iz člana 62. ovog zakona ispunjava bezbednosne zahteve utvrđene u TSI ili nacionalnim propisima o bezbednosti.</p> <p>Da bi dozvola ostala važeća, nosilac dozvole dužan je da se podvrgava proveru ispunjenosti zdravstvenih uslova na način propisan ovim zakonom. Kopiju Uverenja o zdravstvenoj sposobnosti za rad železničkog radnika posle obavljenog zdravstvenog pregleda poslodavac bez odlaganja dostavlja Direkciji.</p> <p>Dodatno uverenje se suspenduje ako nosilac privremeno ne ispunjava propisane zdravstvene uslove ili ako prilikom provera iz stava 1. ovog člana ne pokaže potrebno znanje.</p>	PU		Osim navedenog, periodični pregledi i/ili provere su zakonska obaveza ustanovljena
		66.11.	Izdavalac dodatnog uverenja bez odlaganja obaveštava Direkciju o svim suspendovanim ili oduzetim dodatnim uverenjima.			
		68.14.	Ako Direkcija, u okviru nadzora iz člana 68. stav 14. ovog zakona, utvrdi da nosilac dodatnog uverenja ne ispunjava propisane uslove, naložiće poslodavcu da izvrši dodatnu proveru stručne osposobljenosti nosioca dodatnog uverenja ili da suspenduje dodatno			

		67.1.	<p>uverenje. Poslodavac je obavezan da preduzme naložene mere i da o tome obavesti Direkciju u roku od 30 dana od dana nalažanja mera.</p> <p>Nalog iz stava 6. ovog člana može da sadrži i zabranu rada mašinovođama tog poslodavca do dostave traženog obaveštenja.</p>			<p>ovim zakonom. Neizvršavanje ove obaveze je sankcionisano u kaznenim odredbama ovog zakona.</p>
--	--	-------	---	--	--	---

		69.3.				
		69.5.				
		69.6				

		69.7				
--	--	------	--	--	--	--

19.1.3	(c) suspending and withdrawing licences, and notifying the issuing body of reasoned requests for the suspension of certificates, as provided for in Article 29;	67.2.	<p>Dozvola se suspenduje ako njen nosilac privremeno ne ispunjava propisane zdravstvene uslove.</p> <p>Dozvola se oduzima ako se na zdravstvenom pregledu utvrdi da nosilac trajno ne ispunjava propisane zdravstvene uslove, odnosno ako ih ne ispuni po isteku roka utvrđenog pri određivanju privremene suspenzije dozvole.</p> <p>Direkcija obaveštava nosioca dozvole i njegovog poslodavca o suspenziji ili oduzimanju dozvole.</p>	PU		
		67.3.				
		67.4.				

19.1.4	(d) if so designated by the Member State, recognising persons or bodies as provided for in Articles 23 and 25;	61.1.	<p>Centar stručnog osposobljavanja može biti železnički prevoznik, upravljač, vlasnik industrijske železnice, drugo pravno lice i preduzetnik koji ima:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) odgovarajući prostor; 2) odgovarajuće osposobljene kadrove; 3) odgovarajuće objekte i uređaje koji su potrebni za izvođenje stručnog osposobljavanja. <p>Bliže uslove koje moraju da ispune centri stručnog osposobljavanja propisuje Direkcija.</p> <p>Centru stručnog osposobljavanja koji ispuni uslove iz stava 4. ovog člana Direkcija izdaje sertifikat, u formi rešenja, sa rokom važenja od pet godina.</p> <p>Ispite iz stava 3. ovog člana sprovode ispitivači.</p> <p>Bliže uslove koje moraju da ispune ispitivači iz stava 6. ovog člana propisuje Direkcija.</p>	PU		
		61.4.				
		61.5.				

		62.6.				
		62.10.				

19.1.5	(e) ensuring that a register of persons and bodies accredited or recognised as provided for in Article 20 is published and updated;	61.9.	Direkcija na svom sajtu objavljuje spisak sertifikovanih centara za stručno osposobljavanje. Direkcija na svom sajtu objavljuje spisak sertifikovanih ispitivača.	PU		
19.1.6	(f) keeping and updating a register of licences as provided for in Articles 16(1) and 22(1);	62.15.	Direkcija vodi i ažurira registar dozvola koje su izdate, ažurirane, obnovljene, istekle, suspendovane, oduzete ili prijavljene kao izgubljene, ukradene ili uništene. Registar sadrži podatke iz dozvola i podatke o periodičnim zdravstvenim pregledima.			
19.1.7.	(g) monitoring the drivers' certification process as provided for in Article 26;	70.1.	Direkcija vrši nadzor nad postupkom izdavanja dodatnog uverenja mašinovođa, vodeći računa o tome da stručno osposobljavanje i usavršavanje iz člana 62. ovog zakona ispunjava bezbednosne zahteve utvrđene u TSI ili nacionalnim propisima o bezbednosti. Lice iz stava 1. ovog člana, u toku upravljanja vučnim vozilom, mora da ima kod sebe dozvolu i dužno je da je pokaže na zahtev ovlašćenog lica Direkcije, lica za vršenje unutrašnjeg nadzora kod železničkog prevoznika, glavnog istražitelja i republičkog inspektora za železnički saobraćaj. Lice iz stava 1. ovog člana, u toku upravljanja vučnim vozilom mora da ima kod sebe dodatno uverenje i dužno je da ga pokaže na zahtev ovlašćenog lica Direkcije, lica za			

19.1.8	<p>(h) carrying out inspections as provided for in Article 29;</p> <p>(i) establishing national criteria for examiners as provided for in Article 25(5).</p>	<p>68.14.</p> <p>66.14.</p>	<p>vršenje unutrašnjeg nadzora kod železničkog prevoznika, glavnog istražitelja i republičkog inspektora za železnički saobraćaj.</p> <p>Bliže uslove koje moraju da ispune ispitivači iz stava 6. ovog člana propisuje Direkcija.</p> <p>Direkcija izdaje dozvolu najkasnije u roku od 30 dana po prijemu urednog zahteva za izdavanje dozvole iz stava 1. ovog člana.</p>			
--------	--	-----------------------------	---	--	--	--

19.19	The competent authority shall respond quickly to requests for information and present any requests for additional information without delay when preparing licences.	68.13.				Kada je reč o kompletiranju
		62.10.				
		66.7.				

						dokumentacije, dopuna dokumentacije se traži u skladu sa ZUP-om.
19.2.	2. The competent authority shall not delegate the tasks referred to in points (c), (g) and (i) of paragraph 1 to third parties.			NP	Zakon, uopšte, ne dopušta mogućnost delegiranja nadležnosti	

19.3.	3. Any delegation of tasks shall be transparent and non-discriminatory and shall not give rise to a conflict of interests.			NP	Zakon ne dopušta mogućnost delegiranja nadležnosti	
19.4.	4. Where a competent authority delegates or contracts tasks referred to in points (a) or (b) of paragraph 1 to a railway undertaking, at least one of the following conditions shall be complied with: (a) the railway undertaking issues licences only to its own drivers; (b) the railway undertaking does not enjoy exclusivity in the territory concerned for any of the delegated or contracted tasks.			NP	Zakon ne dopušta mogućnost delegiranja nadležnosti	
19.5.	5. Where a competent authority delegates or contracts tasks, the authorised representative or contractor shall be required, in performing such tasks, to comply with the obligations imposed on competent authorities by this Directive.			NP	Zakon ne dopušta mogućnost delegiranja nadležnosti	
19.6.	6. Where a competent authority delegates or contracts tasks, it shall set up a system for checking how those tasks have been carried out and shall ensure that the conditions laid down in paragraphs 2, 4 and 5 are complied with.			NP	Zakon ne dopušta mogućnost delegiranja nadležnosti	

20.1.	1. Persons or bodies accredited under this Directive shall be accredited by an accreditation body appointed by the Member State concerned. The accreditation process shall be based on criteria of independence, competence and impartiality, such as the relevant EN 45 000 series European standards and on the evaluation of a dossier submitted by candidates which provides appropriate evidence of their skills in the area in question.		-	NU	Odabrana je opcija iz člana 20.2. Direktive	
20.2.	<p>2. As an alternative to the accreditation provided for in paragraph 1, a Member State may provide that persons or bodies recognised under this Directive shall be recognised by the competent authority or a body appointed by the Member State concerned. Recognition shall be based on criteria of independence, competence and impartiality. However, in cases when the particular competence sought is extremely rare, an exception to this rule shall be allowed after a positive opinion is given by the Commission in accordance with the regulatory procedure referred to in Article 32(2).</p> <p>The criterion of independence does not apply in the case of the training referred to in Article 23(5) and (6).</p>	01. 61 62 79		PU		Lica i tela navedena u čl. 61, 62 i 79. smatraju se priznatim u smislu ovog zakona

21.2.	2. The competent authority shall ensure that an administrative appeals procedure is set up allowing employers and drivers to request a review of a decision relating to any application under this Directive.		-	NU	Što se tiče mašinovođa, žalbeni postupak je predmet člana 68.6. i 68.7. Zakonom o upravnom postupku je predviđeno da se protiv odluka organa državne uprave (a to je Direkcija) može pokrenuti postupak pred sudom.	
21.3.	3. Member States shall take the necessary steps to ensure judicial review of the decisions taken by a competent authority.	01. 66.4.	Rešenje o odbijanju izdavanja dozvole konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom. Rešenje o odbijanju obnavljanja i ažuriranja dozvole konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.	PU		
22.1.	1. The competent authorities shall be required to: (a) keep a register of all licences issued, updated, renewed, amended, expired, suspended, withdrawn or reported lost, stolen or destroyed. This register shall contain the data prescribed in section 4 of Annex I for every licence, which shall be accessible using the national number allotted to each driver. It shall be regularly updated;	01. 70.1.	Direkcija vodi i ažurira registar dozvola koje su izdate, ažurirane, obnovljene, istekle, suspendovane, oduzete ili prijavljene kao izgubljene, ukradene ili uništene. Registar sadrži podatke iz dozvola i podatke o periodičnim zdravstvenim pregledima. Podaci koji se unose u registar dozvola svrstavaju se u četiri odeljka: 1) odeljak 1, koji sadrži podatke o trenutnom statusu dozvole; 2) odeljak 2, koji sadrži podatke o izdatoj dozvoli, sa elementima iz obrasca dozvole; 3) odeljak 3, koji sadrži podatke o	PU		

	<p>(b) supply, upon reasoned request, information on the status of such licences to the competent authorities of the other Member States, the Agency or any employer of drivers.</p>	<p>03.</p> <p>3.</p>	<p>istorijatu dozvole; 4) odeljak 4, koji sadrži podatke o ispunjenju osnovnih zahteva i prvim proverama da li dozvola može da se izda, kao i o naknadnim proverama da li dozvola može i dalje da važi.</p> <p>Direkcija, na zahtev poslodavaca i nadležnih organa drugih država, u slučajevima kada mašinovođa obavlja posao na infrastrukturi drugih država, dostavlja informacije o statusu dozvola.</p>			
--	--	-----------------------------	---	--	--	--

		70.2.				
22.2.	<p>2. Each railway undertaking and infrastructure manager shall be required to:</p> <p>(a) keep a register, or ensure that a register is kept, of all certificates issued, updated, renewed, amended, expired, suspended, withdrawn or reported lost, stolen or destroyed. This register shall contain the data prescribed in section 4 of Annex I for every certificate, as well as data relating to the periodic checks provided for in Article 16. It shall be regularly updated;</p>	<p>01.</p> <p>70.3.1.</p> <p>03.</p>	<p>Poslodavac je dužan da:</p> <p>1) vodi i ažurira registar dodatnih uverenja koja su izdata, ažurirana, suspendovana, oduzeta ili prijavljena kao izgubljena, ukradena ili uništena, koji sadrži podatke iz dodatnih uverenja, kao i podatke o periodičnim proverama zdravstvene sposobnosti i stručne osposobljenosti;</p> <p>Podaci koji se unose u registar dodatnih uverenja svrstavaju se u četiri odeljka:</p> <p>1) odeljak 1, koji sadrži podatke o statusu dozvole, koju poseduje nosilac;</p> <p>2) odeljak 2, koji sadrži podatke o izdatim dodatnim uverenjima, sa elementima iz obrasca dodatnog uverenja;</p> <p>3) odeljak 3, koji sadrži podatke o istorijatu dodatnog uverenja;</p> <p>4) odeljak 4, koji sadrži podatke o osnovnim zahtevima i prvim proverama da li dodatno uverenje može da se izda, kao i o naknadnim proverama koje treba da se evidentiraju da bi dodatno uverenje moglo i dalje da važi.</p> <p>Odeljak 2 sadrži podatke o sadašnjem poznavanju železničkih</p>	PU		

	<p>(b) cooperate with the competent authority of the Member State where they are domiciled in order to exchange information with the competent</p>	7.	<p>vozila, poznavanju infrastrukture i poznavanju jezika, ocenjenim na proveri stručne osposobljenosti. Odeljak 2 sadrži datum sledećih očekivanih provera stručne osposobljenosti. Sa datumom narednih provera započinje novo „sadašnje stanje”, a prethodni podaci pomeraju se u odeljak 4, koji sadrži istorijske podatke.</p> <p>Poslodavac je dužan da:</p> <p>2) Direkciji i drugim nadležnim državnim organima dostavi tražene podatke;</p> <p>3) dostavlja informacije o podacima iz dodatnih uverenja na zahtev nadležnih organa drugih država kada pruža usluge u međunarodnom saobraćaju;</p>			
--	--	----	--	--	--	--

	<p>authority and give it access to data required;</p> <p>(c) supply information on the content of such certificates to the competent authorities of the other Member States upon their request, when this is required as a consequence of their transnational activities.</p>	70.3.2.				
		70.3.3.				

22.3.	3. Train drivers shall have access to the data concerning them which is stored in the registers of competent authorities and of railway undertakings, and shall be provided with a copy of that data on request.	01. 70.4.	Mašínovoda ima pravo pristupa svojim podacima iz registara Direkcije i poslodavca, kao i pravo da mu se na zahtev, bez naknade, dostave ti podaci.	PU		
22.4.	4. The competent authorities shall cooperate with the Agency in order to ensure the interoperability of the registers provided for in paragraphs 1 and 2. To this end, by 4 December 2008, the Commission shall adopt, on the basis of a draft prepared by the Agency, the basic parameters of the registers to be set up, such as data to be recorded, their format and the data exchange protocol, access rights, the duration of data retention and the procedures to be followed in cases of bankruptcy. These measures, designed to amend non-essential elements of this Directive by supplementing it, shall be adopted in accordance with the regulatory procedure with scrutiny referred to in Article 32(3).			NP	Saradnja sa Agencijom podrazumeva članstvo u EU Obaveza za Komisiju	
22.5.	5. The competent authorities, infrastructure managers and railway undertakings shall ensure that the registers provided for in paragraphs 1 and 2 and the modes of operation of such registers comply with Directive 95/46/EC.			NP	Direktiva 95/46 odnosi se na zaštitu podataka o ličnosti i nije tema ZOB-a.	

22.6.	6. The Agency shall ensure that the system set up in paragraph 2(a) and (b) complies with Regulation (EC) No 45/2001.			NP	Obaveza Agencije koja se ne može propisivati u ZOB.	
23.1.	1. The training of drivers shall include a part relating to the licence and reflecting general professional knowledge as described in Annex IV, and a part relating to the certificate and reflecting specific professional knowledge, as described in Annexes V and VI.	01. 64.	Potreban nivo stručne spreme, programe stručnog osposobljavanja, programe za polaganje stručnog ispita, način obavljanja stručnog ispita železničkih radnika i radna mesta železničkih radnika propisuje Direkcija.	PU		Podzakonskim aktom iz člana 64. obuhvatiće se sve odredbe aneksa IV, V i VI Direktive.
23.2.	2. The training method shall satisfy the criteria laid down in Annex III.	01. 64.	Potreban nivo stručne spreme, programe stručnog osposobljavanja, programe za polaganje stručnog ispita, način obavljanja stručnog ispita železničkih radnika i radna mesta železničkih radnika propisuje Direkcija.	PU		Podzakonskim aktom iz člana 64. obuhvatiće se odredbe aneksa III Direktive.
23.3.	3. The detailed training objectives are defined in Annex IV for the licence, and in Annexes V and VI for the certificate. These detailed training objectives may be supplemented by either: (a) the relevant TSIs adopted in accordance with Directive 96/48/EC or Directive 2001/16/EC. In this case, the Commission shall ensure consistency between the TSIs and Annexes IV, V and VI; or (b) the criteria proposed by the Agency pursuant to Article 17 of Regulation (EC) No 881/2004. These criteria, designed to amend non- essential elements of this Directive by supplementing it, shall be adopted in accordance with the regulatory procedure with scrutiny referred to in			NP	Diskreciono pravo koje nije iskorišćeno	

	Article 32(3).					
23.4.	4. Pursuant to Article 13 of Directive 2004/49/EC, Member States shall take steps to ensure that candidate drivers have fair and non- discriminatory access to the training needed to fulfil the conditions for obtaining the licence and the certificate.	01. 61.2.	Centar stručnog osposobljavanja pruža obuku na nepristrasan način u pogledu svih učesnika, kako licima koja su zaposlena kod osnivača centra stručnog osposobljavanja tako i drugim licima.	PU		
23.5.	5. Training tasks relating to general professional knowledge as provided for in Article 11(4), linguistic knowledge as provided for in Article 12 and professional knowledge relating to rolling stock as provided for in Article 13(1) shall be performed by persons or bodies accredited or recognised in accordance with Article 20.	01. 61 62 79		PU		Lica i tela navedena u čl. 61, 62 i 79. smatraju se priznatim u smislu ovog zakona

24.1.	1. Member States shall ensure that the necessary measures are taken in order to ensure that investments made by a railway undertaking or an infrastructure manager for the training of a driver do not unduly benefit another railway undertaking or infrastructure manager in the case where that driver voluntarily leaves the former for the latter railway undertaking or infrastructure manager.			NU	Svi radnici, uključujući železničke radnike, mogu da napuste jednog poslodavca i pređu kod drugog.	
24.2.	2. Particular attention shall be paid to the implementation of this Article in the report provided for in Article 33, in particular as regards point (f) thereof.			NP	Član 33. odnosi se na Agenciju	
25.1.	<p>1. The examinations and examiners intended for the purpose of checking the requisite qualifications shall be determined:</p> <p>(a) for the part relating to the licence: by the competent authority when laying down the procedure to be followed to obtain a licence in accordance with Article 14(1);</p> <p>(b) for the part relating to the certificate: by the railway undertaking or the infrastructure manager when laying down the procedure to be followed to obtain a certificate in accordance with Article 15.</p>	01. 62.5.	<p>Za polaganje ispita iz stava 3. ovog člana ispitivače utvrđuju:</p> <p>1) Direkcija, za izdavanje dozvole za upravljanje vučnim vozilom;</p> <p>2) poslodavac, za izdavanje dodatnog uverenja.</p>	PU		

25.2.	2. The examinations referred to in paragraph 1 shall be overseen by competent examiners, accredited or recognised in accordance with Article 20, and shall be organised in such a way as to avoid any conflict of interest.	01. 62.6 62.7.	Ispite iz stava 3. ovog člana sprovode ispitivači. Organizacija ispita mora da ispuni sledeće zahteve: 1) u slučaju da ispit sprovode dva ili više lica, jedan od njih je zadužen za kontrolu nepristrasnog sprovođenja ispita;	PU		
25.3.	3. Infrastructure knowledge evaluation, including route knowledge and operation rules, shall be performed by persons or bodies accredited or recognised by the Member State where the infrastructure is located.	01. 62.6 62.7. 62.10.	Ispite iz stava 3. ovog člana sprovode ispitivači. Organizacija ispita mora da ispuni sledeće zahteve: 1) u slučaju da ispit sprovode dva ili više lica, jedan od njih je zadužen za kontrolu nepristrasnog sprovođenja ispita; Direkcija propisuje bliže uslove koje moraju da ispune ispitivači iz stava 6. ovog člana.	DU		

25.4.	4. The examinations referred to in paragraph 1 shall be organised in such a way that any conflict of interests is avoided, without prejudice to the possibility that the examiner may belong to the railway undertaking or infrastructure manager issuing the certificate.	01. 62.8.	Ispiti iz stava 3. ovog člana organizuju se na način da se izbegne svaki sukob interesa, ne dovodeći u pitanje mogućnost da ispitivač može pripadati poslodavcu koji izdaje dodatno uverenje iz člana 68. ovog zakona.	PU		
25.5.(1)	5. The choice of examiners and examinations may be subject to Community criteria established on the basis of a draft prepared by the Agency. These measures, designed to amend non-essential elements of this Directive by supplementing it, shall be adopted in accordance with the regulatory procedure with scrutiny referred to in Article 32(3). On imperative grounds of urgency, the Commission may have recourse to the urgency procedure referred to in Article 32(4).			NP	Obaveza za Agenciju i Komisiju	
25.5.(2)	In the absence of such Community criteria, the competent authorities shall establish national criteria.	01. 62.10.	Bliže uslove koje moraju da ispune ispitivači iz stava 6. ovog člana propisuje Direkcija.	PU		

25.6.	6. There shall be theoretical and practical examinations at the end of the training course. Driving ability shall be assessed during driving tests on the network. Simulators may also be used for examining the application of operational rules and driver performance in particularly difficult situations.	01. 62.3.	Po završenom stručnom osposobljavanju polaže se teorijski ispit iz opštih stručnih znanja i teorijski pa praktični stručni ispit iz specifičnih stručnih znanja.	PU		
26.	The competent authorities shall ensure that all activities associated with training, the assessment of skills and the updating of licences and certificates are the subject of continuous monitoring under a quality standards system. This shall not apply to activities already covered by the safety management systems put in place by railway undertakings and infrastructure managers in accordance Directive 2004/49/EC.	01. 68.14.	Direkcija vrši nadzor nad postupkom izdavanja dodatnog uverenja mašinovođa, vodeći računa o tome da stručno osposobljavanje i usavršavanje iz člana 62. ovog zakona ispunjava bezbednosne zahteve utvrđene u TSI ili nacionalnim propisima o bezbednosti.	PU		
27.	1. An independent assessment of the procedures for the acquisition and assessment of professional knowledge and competences, and of the system for the issuing of licences and certificates, shall be carried out in each Member State at intervals of not more than five years. This shall not apply to activities already covered by the safety management systems put in place by railway undertakings and infrastructure managers in accordance with Directive 2004/49/EC. The assessment shall be carried out by qualified persons who are not themselves involved in the activities concerned.	01. 70.6.	Nezavisnu ocenu postupaka za sticanje i proveru stručnog znanja i osposobljenosti, kao i sistema za izdavanje dozvola i dodatnih uverenja, sprovodi Ministarstvo. Odredbe stava 6. ovog člana ne odnose se na aktivnosti koje su već obuhvaćene sistemima za upravljanje bezbednošću koje su uspostavili železnički prevoznici i upravljači železničke infrastrukture u skladu sa ovim zakonom. Rezultati nezavisnih ocena uredno se dokumentuju i dostavljaju Direkciji. Ako je potrebno,	PU		

	<p>2. The results of these independent assessments shall be duly documented and brought to the attention of the competent authorities concerned. If necessary, Member States shall take appropriate measures to remedy any shortcomings brought to light by the independent assessment.</p>	70.7.	preduzimaju se odgovarajuće mere u cilju otklanjanja nedostataka uočenih tokom nezavisne ocene.			
		70.8.				

28.	<p>1. The Agency shall, in a report to be presented by 4 June 2009, and taking into account the TSI on operation and traffic management developed under Directives 96/48/EC and 2001/16/EC, identify the profile and tasks of other crew members performing safety-critical tasks whose professional qualifications accordingly contribute to railway safety which should be regulated at Community level by means of a system of licences and/or certificates which may be similar to the system established by this Directive.</p> <p>2. On the basis of this report the Commission shall, by 4 June 2010, present a report and, if appropriate, bring forward a legislative proposal on a certification system for the other crew members referred to in paragraph 1.</p>			NP	Obaveza za Agenciju. Ne može se propisivati u ZOB.	
-----	--	--	--	----	--	--

29.1.	1. The competent authority may at any time take steps to verify, on board trains operating in its area of jurisdiction, that the train driver is in possession of the documents issued pursuant to this Directive.	01. 66.14	<p>Lice iz stava 1. ovog člana, u toku upravljanja vučnim vozilom, mora da ima kod sebe dozvolu i dužno je da je pokaže na zahtev ovlašćenog lica Direkcije, lica za vršenje unutrašnjeg nadzora kod železničkog prevoznika, glavnog istražitelja i republičkog inspektora za železnički saobraćaj.</p> <p>Lice iz stava 1. ovog člana, u toku upravljanja vučnim vozilom mora da ima kod sebe dodatno uverenje i dužno je da ga pokaže na zahtev ovlašćenog lica Direkcije, lica za vršenje unutrašnjeg nadzora kod železničkog prevoznika, glavnog istražitelja i republičkog inspektora za železnički saobraćaj.</p>	PU		
29.2.	2. Notwithstanding verification as provided for in paragraph 1, in the event of negligence at the workplace the competent authority may verify if the driver in question complies with the requirements set out in Article 13.	01. 116.1.9.	<p>U vršenju inspekcijskog nadzora inspektor ima pravo i dužnost da proverava:</p> <p>9) da li se u saobraćaju na železničkoj infrastrukturi pravilno primenjuju propisi o posedanju vozova i vučnih vozila železničkim radnicima i da li ti radnici ispunjavaju uslove u pogledu stručne spreme i obučenosti ili zdravstvene sposobnosti za obavljanje poslova i zadataka, kao i da li se pravilno primenjuju propisi o ukupnom radnom vremenu, ukupnom trajanju smene i</p>	PU		

		117.1.12.	<p>upravljanja vučnim vozilom voza, odmorima i o rasporedu u smenama voznog i staničnog osoblja, kao i osoblja u drugim službenim mestima;</p> <p>12) zabrani obavljanje poslova i zadataka voznom, odnosno staničnom osoblju, koje ne ispunjava propisane uslove u pogledu stručne spreme i obučenosti ili psihičke i fizičke sposobnosti za vršenje svojih poslova i zadataka, odnosno licu koje nema propisanu dozvolu za upravljanje vučnim vozilom ili dodatno uverenje,</p>			
29.3.	3. The competent authority may carry out enquiries regarding compliance with this Directive by drivers, railway undertakings, infrastructure managers, examiners and training centres pursuing their activities in its area of jurisdiction.	<p>01.</p> <p>4.1.5.</p>	<p>Direkcija se u svom radu pridržava sledećih načela:</p> <p>5) sprovodi nadzore i provere potrebne za izvršenje svojih poslova i ima pravo da izvrši uvid u sve relevantne dokumente, kao i u objekte, instalacije i opremu upravljača infrastrukture, železničkih prevoznika i drugih privrednih subjekata kojima Direkcija izdaje isprave propisane ovim zakonom.</p> <p>Direkcija vrši nadzor nad sistemima za upravljanje bezbednošću upravljača i železničkog prevoznika, posle izdavanja sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom i sertifikata o bezbednosti za prevoz.</p> <p>Lice iz stava 1. ovog člana, u toku upravljanja vučnim vozilom, mora</p>	PU		

		<p>15.1.</p> <p>66.14</p>	<p>da ima kod sebe dozvolu i dužno je da je pokaže na zahtev ovlašćenog lica Direkcije, lica za vršenje unutrašnjeg nadzora kod železničkog prevoznika, glavnog istražitelja i republičkog inspektora za železnički saobraćaj.</p> <p>Lice iz stava 1. ovog člana, u toku upravljanja vučnim vozilom mora da ima kod sebe dodatno uverenje i dužno je da ga pokaže na zahtev ovlašćenog lica Direkcije, lica za vršenje unutrašnjeg nadzora kod železničkog prevoznika, glavnog istražitelja i republičkog inspektora za železnički saobraćaj.</p> <p>Direkcija je dužna da nakon izdavanja sertifikata iz stava 5. ovog člana vrši periodične provere da li nosilac sertifikata i dalje ispunjava uslove iz stava 4. ovog člana.</p>			
--	--	---------------------------	---	--	--	--

		68.13.				
		61.10.				

<p>29.4.1.</p> <p>29.4.11</p>	<p>4. If the competent authority finds that a driver no longer satisfies one or more required conditions, it shall take the following measures:</p> <p>(a) if it concerns a licence issued by the competent authority, the competent authority shall suspend the licence. The suspension shall be temporary or permanent depending on the scale of the problems created for rail safety. It shall immediately inform the driver concerned and his employer of its reasoned decision, without prejudice to the right of review provided for in Article 21. It shall indicate the procedure to be followed for recovering the licence;</p>	<p>01.</p> <p>67.2.</p> <p>67.3.</p> <p>67.4.</p>	<p>Dozvola se suspenduje ako njen nosilac privremeno ne ispunjava propisane zdravstvene uslove.</p> <p>Dozvola se oduzima ako se na zdravstvenom pregledu utvrdi da nosilac trajno ne ispunjava propisane zdravstvene uslove, odnosno ako ih ne ispuni po isteku roka utvrđenog pri određivanju privremene suspenzije dozvole.</p> <p>Direkcija obaveštava nosioca dozvole i njegovog poslodavca o suspenziji ili oduzimanju dozvole.</p>	<p>PU</p>		
-------------------------------	--	---	---	-----------	--	--

29.4.1.2	(b) if it concerns a licence issued by a competent authority in another Member State, the competent authority shall approach that authority and provide a reasoned request either that a further inspection be carried out or that the licence be suspended. The requesting competent authority shall inform the Commission and the other competent authorities of its request. The authority that issued the licence in question shall examine the request within four weeks and notify the other authority of its decision. The authority that issued the licence shall also inform the Commission and the other competent authorities of the decision. Any competent authority may prohibit train drivers from operating in its area of jurisdiction pending notification of the issuing authority's decision;			NP	Odnosi se na države članice EU	
29.4.1.3	(c) if it concerns a certificate, the competent authority shall approach the issuing body and request either that a further inspection be carried out or that the certificate be suspended. The issuing body shall take appropriate measures and report back to the competent authority within a period of four weeks. The competent authority may prohibit train drivers from operating in its area of jurisdiction pending the report of the issuing body, and shall inform the Commission and the other competent authorities thereof.	<p>01.</p> <p>69.3.</p> <p>69.4.</p>	<p>Dodatno uverenje se suspenduje ako nosilac privremeno ne ispunjava propisane zdravstvene uslove ili ako prilikom provera iz stava 1. ovog člana ne pokaže potrebno znanje.</p> <p>Dodatno uverenje se oduzima ako se na zdravstvenom pregledu utvrdi da nosilac trajno ne ispunjava propisane zdravstvene uslove, odnosno ako ih ne ispuni po isteku roka utvrđenog pri određivanju privremene suspenzije dodatnog uverenja ili ako nosilac i na ponovljenim proverama iz stava 1. ovog člana ne pokaže potrebno znanje.</p> <p>Izdavalac dodatnog uverenja bez odlaganja obaveštava Direkciju o</p>	PU		

		69.5.	<p>svim suspendovanim ili oduzetim dodatnim uverenjima.</p> <p>Ako Direkcija, u okviru nadzora iz člana 68. stav 14. ovog zakona, utvrdi da nosilac dodatnog uverenja ne ispunjava propisane uslove, naložiće poslodavcu da izvrši dodatnu proveru stručne osposobljenosti nosioca dodatnog uverenja ili da suspenduje dodatno uverenje. Poslodavac je obavezan da preduzme naložene mere i da o tome obavesti Direkciju u roku od 30 dana od dana nalaganja mera.</p> <p>Nalog iz stava 6. ovog člana može da sadrži i zabranu rada mašinovođama tog poslodavca do dostave traženog obaveštenja.</p>			
		69.6.				

		69.7.				
29.4.2.	At all events, if the competent authority considers that a particular driver creates a serious threat to the safety of the railways, it shall immediately take the necessary action, such as asking the infrastructure manager to stop the train and prohibiting the driver from operating in its area of jurisdiction for as long as necessary. It shall inform the Commission and the other competent authorities of any such decision.	01. 117.1.13.	<p>U vršenju inspekcijskog nadzora Inspektor je ovlašćen da:</p> <p>13) zabrani voznom, odnosno staničnom osoblju obavljanje poslova i zadataka, ako ustanovi da postoji opasnost da će daljim vršenjem i regulisanjem železničkog saobraćaja ugroziti bezbednost železničkog saobraćaja (zamor, alkohol, rad duži od propisanog i sl);</p> <p>O utvrđenim nepravilnostima i naloženim merama inspektor izveštava Direkciju.</p>	PU		

		117.2.				
29.4.3.	In all cases the competent authority, or the body designated for this, shall update the register provided for in Article 22.	01. 70.1.	Direkcija vodi i ažurira registar dozvola koje su izdate, ažurirane, obnovljene, istekle, suspendovane, oduzete ili prijavljene kao izgubljene, ukradene ili uništene. Poslodavac je dužan da: 1) vodi i ažurira registar dodatnih uverenja koja su izdata, ažurirana, suspendovana, oduzeta ili prijavljena kao izgubljena, ukradena ili uništena,	PU		
		70.3.1.				

29.5.	<p>5. If a competent authority considers that a decision taken by a competent authority in another Member State pursuant to paragraph 4 fails to comply with the relevant criteria, the matter shall be referred to the Commission which shall deliver its opinion within three months. If necessary, corrective measures shall be proposed to the Member State concerned. In the event of disagreement or dispute, the matter shall be referred to the Committee referred to in Article 32(1), and the Commission shall take whatever measures are necessary in accordance with the regulatory procedure referred to in Article 32(2). A Member State may maintain a prohibition on a driver driving on its territory in accordance with paragraph 4 until the matter is concluded in accordance with this paragraph.</p>			NP	<p>Odredba se ne može primeniti na Republiku Srbiju</p> <p>Nije članica EU i ne može da obaveštava Komisiju</p>	
-------	--	--	--	----	---	--

30.	<p>Without prejudice to any other penalties or procedures established by this Directive, the Member States shall lay down rules on penalties applicable to infringements of the national provisions adopted pursuant to this Directive and shall take all measures necessary to ensure that they are implemented. The penalties provided for shall be effective, proportionate, non-discriminatory and dissuasive. The Member States shall notify the Commission of those provisions by the date specified in the first subparagraph of Article 36(1) at the latest and shall notify it without delay of any subsequent amendment affecting them.</p>	<p>01. 123.1.</p>	<p>Novčanom kaznom od 700.000 do 2.000.000 dinara kazniće se za prekršaj privredno društvo ili drugo pravno lice ako: 40) železnički radnici nemaju položen stručni ispit (član 60. stav 5); 41) stručno osposobljava železničke radnike, a ne poseduje sertifikat o ispunjenosti uslova iz člana 61. stav 5. ovog zakona; 42) dozvoli obavljanje poslova železničkom radniku koji pri proveru znanja nije pokazao zadovoljavajuću stručnu osposobljenost ili čija stručna osposobljenost za te poslove nije proverena (član 63. stav 5); 43) vučnim vozilom upravlja lice bez dozvole za upravljanje vučnim vozilom (član 66. stav 1); 44) umnožava dozvole za upravljanje vučnim vozilom (član 66. stav 12); 45) vučnim vozilom upravlja lice koje ne poseduje dodatno uverenje da upravlja vučnim vozilom (član 68. stav 2);</p> <p>Novčanom kaznom od 500.000 do 1.500.000 dinara kazniće se za prekršaj privredno društvo ili drugo pravno lice ako: 9) se u upravljačnici vučnog vozila ne nalazi mašinovođa koji ima dodatno uverenje za određeni deo železničke infrastrukture ili upravljač nije unapred obavešten o tome (član 68. stav 5); 10) bez odlaganja ne ažurira dodatno uverenje kad se nosilac stručno osposobi za upravljanje drugim tipovima vučnih vozila,</p>	PU		<p>Obaveštavanje Komisije je obaveza država članica EU</p>
-----	---	------------------------------	---	----	--	--

		124.1.	<p>odnosno za drugu železničku infrastrukturu (član 68. stav 12); 11) bez odlaganja ne obavesti Direkciju o svim suspendovanim ili oduzetim dodatnim uverenjima (član 69. stav 4); 12) ne preduzme mere naložene od strane Direkcije ili o tome ne obavesti tu direkciju u skladu sa članom 69. stav 5. ovog zakona; 13) postupi suprotno članu 70. stav 3. ovog zakona; 14) mašinovođi ne da pravo pristupa njegovim podacima iz registra poslodavca ili mu, na njegov zahtev, ne dostavi te podatke (član 70. stav 4); 15) bez odlaganja ne obavesti Direkciju o prestanku radnog odnosa mašinovođe (član 71. stav 1); 16) ne izda overenu kopiju dodatnog uverenja ili ne vrati sva dokumenta o njegovoj obuci, kvalifikacijama, iskustvu i stručnim sposobnostima (član 71. stav 4);</p> <p>Novčanom kaznom od 20.000 do 150.000 dinara kazniće se fizičko lice ako:</p> <p>4) lice koje upravlja vučnim vozilom, u toku upravljanja tim vozilom, kod sebe nema dozvolu ili je ne pokaže na zahtev ovlašćenog lica Direkcije, lica za vršenje unutrašnjeg nadzora kod železničkog prevoznika, glavnog istražitelja i inspektora (član 66. stav 14); 5) lice koje upravlja vučnim vozilom, u toku upravljanja tim vozilom, kod sebe nema dodatno uverenje ili ga ne pokaže na zahtev</p>			
--	--	--------	--	--	--	--

			ovlašćenog lica Direkcije, lica za vršenje unutrašnjeg nadzora kod železničkog prevoznika, glavnog istražitelja i inspektora (član 68. stav 13);			
--	--	--	--	--	--	--

		125.1.				
--	--	--------	--	--	--	--

--	--	--	--	--	--	--

31.	<p>1. Measures designed to amend non-essential elements of this Directive by adapting the Annexes to scientific and technical progress shall be adopted in accordance with the regulatory procedure with scrutiny referred to in Article 32(3). On imperative grounds of urgency, the Commission may have recourse to the urgency procedure referred to in Article 32(4).</p> <p>2. Where the adaptations concern health and safety conditions, or professional competences, the Commission shall ensure that the social partners are consulted prior to their preparation.</p>			NP	Ove odredbe se odnose na zadatke Komisije i ne mogu se propisivati u ZOB.	
32.	<p>1. The Commission shall be assisted by the Committee set up by Article 21 of Directive 96/48/EC.</p> <p>2. Where reference is made to this paragraph, Articles 5 and 7 of Decision 1999/468/EC shall apply, having regard to the provisions of Article 8 thereof. The period laid down in Article 5(6) of Decision 1999/468/EC shall be set at three months.</p> <p>3. Where reference is made to this paragraph, Article 5a(1) to (4), and Article 7 of Decision 1999/468/EC shall</p>			NP	Ove odredbe se odnose na zadatke Komisije i ne mogu se propisivati u ZOB.	

	<p>apply, having regard to the provisions of Article 8 thereof.</p> <p>4. Where reference is made to this paragraph, Article 5a(1), (2), (4) and (6), and Article 7 of Decision 1999/468/EC shall apply, having regard to the provisions of Article 8 thereof.</p>					
33.	<p>The Agency shall evaluate the development of the certification of train drivers in accordance with this Directive. It shall submit to the Commission, not later than four years following the adoption of the basic parameters of the registers provided for in Article 22(4), a report containing, where appropriate, improvements to be made to the system as regards:</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) the procedures for issuing licences and certificates; (b) the accreditation of training centres and examiners; (c) the quality system put in place by the competent authorities; (d) the mutual recognition of certificates; (e) the adequacy of the training requirements specified in Annexes IV, V and VI in relation to the market structure and the categories mentioned in Article 4(2)(a); (f) the interconnection of registers and mobility in the employment market. <p>Furthermore, in this report the Agency may, if appropriate, recommend measures regarding the theoretical and practical examination of the professional knowledge of applicants for the harmonised certificate for rolling stock and relevant infrastructure. The Commission shall take appropriate measures on the basis of these recommendations and shall propose, if necessary, changes to this Directive.</p>			NP	Ove odredbe se odnose na zadatke Agencije i Komisije i ne mogu se propisivati u ZOB.	

34.	<p>By 4 December 2012, the Agency shall examine the possibility of using a smartcard combining the licence and certificates provided for in Article 4, and shall prepare a cost/benefit analysis thereof.</p> <p>Measures designed to amend non-essential elements of this Directive and relating to the technical and operating specifications for such a smartcard shall be adopted on the basis of a draft prepared by the Agency and in accordance with the regulatory procedure with scrutiny referred to in Article 32(3).</p> <p>If the implementation of the smartcard does not entail any modification to this Directive or the Annexes hereto, the specifications of the smartcard shall be adopted in accordance with the regulatory procedure referred to in Article 32(2).</p>			NP	Ove odredbe se odnose na zadatke Agencije i ne mogu se propisivati u ZOB.	
35.	<p>Member States shall assist one another in the implementation of this Directive. Competent authorities shall cooperate during this phase of implementation.</p> <p>The Agency shall assist this cooperation and organise appropriate meetings with representatives of the competent authorities.</p>			NP	<p>Srbija nije država članica.</p> <p>Ne može da učestvuje u ovakvoj saradnji.</p>	
36.	<p>1. Member States shall bring into force the laws, regulations and administrative provisions necessary to comply with this Directive before 4 December 2009. They shall forthwith inform the Commission thereof.</p> <p>When Member States adopt those measures, they shall contain a reference to this Directive or shall be accompanied by such reference on the occasion of their official publication. The methods of making such reference shall be laid down by Member States.</p>			NP	Ovo se odnosi na rokove usklađivanja nacionalnih zakona i drugih propisa država članica EU i obaveštavanje Komisije o tome. Srbija nije članica EU.	

	<p>2. Member States shall communicate to the Commission the text of the main provisions of national law which they adopt in the field covered by this Directive. The Commission shall inform the other Member States thereof.</p> <p>3. The obligations for transposition and implementation of this Directive shall not apply to Cyprus and Malta as long as no railway system is established within their territory.</p>					
37.	<p>This Directive shall be phased in gradually as indicated below.</p> <p>1. The registers provided for in Article 22 shall be set up within two years of the adoption of the basic parameters of the registers provided for in Article 22(4).</p> <p>2. (a) Within two years of the adoption of the basic parameters of the registers provided for in Article 22(4), certificates or licences shall be issued in accordance with this Directive to drivers performing cross-border services, cabotage services or freight services in another Member State, or work in at least two Member States, without prejudice to the provisions of point 3.</p> <p>From that same date, all train drivers performing the services listed above, including those not yet licensed or certified in accordance with this Directive, shall comply with the periodic checks provided for in Article 16.</p> <p>(b) Within two years of the setting-up of the registers provided for in point 1, all new licences and certificates shall be issued in accordance with this</p>			NP	<p>Slično kao za 36.</p> <p>Transportno tržište još nije otvoreno za strane prevoznike.</p> <p>Diskreciona prava.</p> <p>Obaveze Komisije i</p>	

	<p>Directive, without prejudice to the provisions of point 3.</p> <p>(c) Within seven years of the setting-up of the registers provided for in point 1, all drivers shall hold licences and certificates in conformity with this Directive. The issuing bodies shall take into account all professional competencies already acquired by each driver in such a way that this requirement does not generate unnecessary administrative and financial burdens. Entitlements to drive previously granted to drivers shall be safeguarded, as far as possible. The issuing bodies may nevertheless decide, for individual drivers or for groups of drivers, as appropriate, that additional examinations and/or training are necessary in order to obtain licences and/or certificates under this Directive.</p> <p>3. Drivers authorised to drive in accordance with the provisions which applied prior to the application of point 2(a) or (b) may continue to pursue their professional activities on the basis of their entitlements, and without applying the provisions of this Directive, for up to seven years from the setting-up of the registers provided for in point 1.</p> <p>In the case of apprentices who started an approved education and training programme or an approved training course prior to the application of point 2(a) or (b), Member States may certify these apprentices in accordance with existing national provisions.</p> <p>For drivers and apprentices referred to in this point, the competent authority or authorities involved may, in exceptional cases, grant exemptions from the</p>				saradnja sa Komisijom.	
--	---	--	--	--	------------------------	--

	<p>medical requirements laid down in Annex II. The validity of any licence issued with such exemption shall be limited to the territory of the Member States concerned.</p> <p>4. Competent authorities, railway undertakings and infrastructure managers shall ensure the gradual application of periodic checks corresponding to those provided for by Article 16 to drivers who do not hold licences and certificates in conformity with this Directive.</p> <p>5. Where a Member State so requests, the Commission shall ask the Agency, in consultation with that Member State, to carry out a cost/ benefit analysis of the application of the provisions of this Directive to train drivers operating exclusively on the territory of that Member State. The cost/benefit analysis shall cover a period of 10 years. This cost/benefit analysis shall be submitted to the Commission within two years of the setting-up of the registers provided for in point 1.</p> <p>If this cost/benefit analysis shows that the costs of applying the provisions of this Directive to such train drivers outweigh the benefits, the Commission shall, in accordance with the regulatory procedure referred to in Article 32(2), adopt a decision within six months following the submission of the results of this cost/benefit analysis. The decision may be that the provisions of point 2(b) and (c) of this Article do not have to be applied to such train drivers for a period of up to 10 years on the territory of the Member State concerned.</p>							
--	---	--	--	--	--	--	--	--

	No later than 24 months prior to the expiry of this temporary exemption period, the Commission, taking into account relevant developments in the railway sector in the Member State concerned, may, in accordance with the regulatory procedure referred to in Article 32(2), request the Agency to carry out another cost/benefit analysis, to be submitted to the Commission no later than 12 months prior to the expiry of this temporary exemption period. The Commission shall take a decision in accordance with the procedure described in the second subparagraph of this point.					
38.	This Directive shall enter in force on the day following its publication in the Official Journal of the European Union.			NP	Prelazne i završne odredbe	
39.	This Directive is addressed to the Member States.			NP	Prelazne i završne odredbe	
al.1.	<p>1. CHARACTERISTICS OF THE LICENCE</p> <p>The physical characteristics of the train driver's licence must be in conformity with ISO standards 7810 and 7816-1. The card must be made of polycarbonate.</p> <p>The methods for verifying the characteristics of the driving licences to ensure that they are consistent with international standards must comply with ISO standard 10373.</p>	<p>02.</p> <p>a3.I.</p>	<p>I. FIZIČKE KARAKTERISTIKE DOZVOLE ZA UPRAVLJANJE VUČNIM VOZILOM</p> <p>Dozvola za upravljanje vučnim vozilom je formata ID-1, utvrđenim u standardu SRPS ISO/IEC 7810 Identifikacione kartice - Fizičke karakteristike.</p> <p>Metode za proveru osobina dozvola za upravljanje vučnim vozilom, kako bi se osiguralo da su one u skladu sa standardom, moraju da budu usaglašene sa standardom SRPS ISO/IEC 10373-</p>	PU		

			1 Identifikacione kartice - Metode ispitivanja - Deo 1: Fizičke karakteristike.			
aI.2.	<p>2. CONTENTS OF THE LICENCE The front of the licence must contain:</p> <p>(a) the words ‘Train driver’s licence’ printed in large type in the language or languages of the Member State issuing the licence;</p> <p>(b) the name of the Member State issuing the licence;</p> <p>(c) the distinguishing sign of the Member State issuing the licence in accordance with the country’s ISO 3166 code, printed in negative in a blue rectangle and encircled by 12 yellow stars;</p> <p>(d) information specific to the licence issued, numbered as follows: (i) the surname of the holder; (ii) other name(s) of the holder; (iii) the date and place of birth of the holder; (iv) — the date of issue of the licence, — the date of expiry of the licence, — the name of the issuing authority, — the reference number assigned to the employee by the employer (optional); (v) the number of the licence giving access to data in the national register; (vi) a photograph of the holder; (vii) the signature of the holder; (viii) the permanent place of residence or postal address of the holder (optional);</p> <p>(e) the words ‘European Communities model’ in the language or languages of the Member State issuing the licence and the words ‘Train driving licence’ in</p>	<p>02.</p> <p>a3.III.</p>	<p>III. SADRŽINA DOZVOLE ZA UPRAVLJANJE VUČNIM VOZILOM</p> <p>Dozvola za upravljanje vučnim odgovara obrascu, referentnim bojama (Pantone Reflex Blue i Pantone Yellow) i šarama datim u poglavlju VI. ovog priloga.</p> <p>Dozvola za upravljanje vučnim vozilom sadrži podatke na obe strane.</p> <p>Na prednjoj strani su:</p> <p>a) reči "DOZVOLA ZA UPRAVLJANJE VUČNIM VOZILOM", na vrhu;</p> <p>b) identifikaciona oznaka Republike Srbije (RS) u skladu sa standardom SRPS EN ISO 3166-1</p> <p>Kodovi za predstavljanje imena zemalja i njihovih administrativnih jedinica - Deo 1: Kodovi zemalja - kod alfa-2, bele boje, u plavom pravougaoniku u gornjem levom uglu.</p> <p>v) podaci specifični za izdatu dozvolu za upravljanje vučnim vozilom i numerisani brojevima kako sledi:</p> <p>1. prezime nosioca dozvole, koje mora da se slaže sa onim koje je navedeno u ličnoj karti ili pasošu;</p> <p>2. ime nosioca dozvole, koje mora da se slaže sa onim koje je navedeno u ličnoj karti ili pasošu;</p> <p>3. datum i mesto rođenja nosioca dozvole;</p> <p>4a datum izdavanja dozvole za upravljanje vučnim vozilom;</p> <p>4b datum isteka dozvole za upravljanje vučnim vozilom;</p> <p>4c naziv organa koji je izdao</p>	DU	<p>U dokumentu 02. sadržani su svi elementi iz aI.2. Direktive izuzev odredbi pod (e) jer Srbija nije članica EU.</p> <p>Dokument 02. je u potpunosti usklađen i sa</p> <p>COMMISSION REGULATION (EU) No 36/2010</p> <p>of 3 December 2009</p> <p>on Community models for train driving licences, complementary certificates, certified copies of complementary certificates and application forms for train driving licences, under Directive 2007/59/EC of the European Parliament and the Council</p>	

	<p>the other languages of the Community, printed in yellow to form the background of the licence;</p> <p>(f) the reference colours: — blue: Pantone Reflex blue, — yellow: Pantone yellow;</p> <p>(g) additional information, or medical restrictions for use imposed by a competent authority in accordance with Annex II, in code form. The codes shall be decided by the Commission, in accordance with the regulatory procedure referred to in Article 32(2) and on the basis of a recommendation from the Agency.</p>		<p>dozvolu za upravljanje vučnim vozilom;</p> <p>4d referentni broj zaposlenog kod njegovog poslodavca (ako je dodeljen);</p> <p>5. broj dozvole za upravljanje vučnim vozilom, zasnovan na evropskom identifikacionom broju (EIN - European Identification Number). Primer broja dozvole: RS 71 2017 0025 gde su: RS - slovni kôd Republike Srbije; 71 - vrsta dokumenta (dozvola za upravljanje vučnim vozilom); 2017 - godina izdavanja; 0025 - redni broj izdate dozvole u godini izdavanja;</p> <p>6. fotografija nosioca dozvole;</p> <p>7. potpis nosioca dozvole.</p> <p>g) zastava Republike Srbije i reči "REPUBLIKA SRBIJA", na plavoj podlozi na dnu. Na poledini su podaci specifični za izdatu dozvolu za upravljanje vučnim vozilom i numerisani brojevima kako sledi:</p> <p>8. (rezervisano);</p> <p>9. dodatni podaci (polja 9a) i zdravstvena ograničenja (polja 9b); 9a dodatni podaci se prikazuju u poljima pod brojem 9a u sledećem redosledu:</p> <p>a.1 maternji jezik nosioca dozvole; a.2 prostor rezervisan za organ koji izdaje dozvolu za upravljanje vučnim vozilom, za eventualne druge podatke;</p> <p>9b zdravstvena ograničenja se prikazuju u poljima 9b kodovima b.1 i b.2 koji imaju sledeće značenje:</p> <p>b.1 - obavezno korišćenje naočara/sočiva;</p>			
--	--	--	---	--	--	--

			<p>b.2 - obavezno korišćenje slušnog aparata/aparata za sporazumevanje. Odgovarajući kôd se upisuje u jedno od polja, a neupotrebjeno polje ostaje prazno. Ispod numerisanih polja data su značenja numerisanih polja (1 do 9b). Na dnu zadnje strane je traka plave boje.</p>			
--	--	--	--	--	--	--

a1.3.	<p>3. CERTIFICATE</p> <p>The certificate must contain:</p> <p>(a) the surname of the holder;</p> <p>(b) other name(s) of the holder;</p> <p>(c) the date and place of birth of the holder;</p> <p>(d) — the date of issue of the certificate, — the date of expiry of the certificate, — the name of the issuing authority, — the reference number assigned to the employee by the employer (optional);</p> <p>(e) the number of the licence giving access to data in the national register;</p> <p>(f) a photograph of the holder;</p> <p>(g) the signature of the holder;</p> <p>(h) the permanent place of residence or postal address of the holder (optional);</p> <p>(i) the name and address of the railway undertaking or infrastructure manager for which the driver is authorised to drive trains;</p> <p>(j) the category in which the holder is entitled to drive;</p> <p>(k) the type or types of rolling stock which the holder is authorised to drive;</p> <p>(l) the infrastructures on which the holder is authorised to drive;</p> <p>(m) any additional information or restrictions;</p> <p>(n) language skills.</p>	02. a4.II.	<p>II. SADRŽINA DODATNOG UVERENJA</p> <p>Na prvoj prednjoj strani prikazani su sledeći podaci:</p> <p>a) logo železničkog preduzeća ili upravljača železničke infrastrukture;</p> <p>b) broj dozvole za upravljanje vučnim vozilom koju ima nosilac dodatnog uverenja;</p> <p>v) reči „DODATNO UVERENJE za upravljanje određenim vrstama vučnih vozila na određenim infrastrukturama”;</p> <p>g) prezime i ime nosioca dodatnog uverenja;</p> <p>d) referentni broj nosioca dodatnog uverenja, ako je dodeljen od strane poslodavca;</p> <p>đ) datum izdavanja i datum isteka dodatnog uverenja;</p> <p>e) podaci o subjektu koji je izdao uverenje i pečat;</p> <p>ž) za administrativne svrhe može da se upiše interni delovodni broj preduzeća.</p> <p>Druga prednja strana sadrži podatke o poslodavcu i dodatne podatke o nosiocu dodatnog uverenja, numerisane kako sledi: po ugovoru, koji uključuju:</p> <ul style="list-style-type: none"> - naziv preduzeća, - kategoriju preduzeća (železnički prevoznik ili upravljač železničke infrastrukture); - ako je primenljivo, radno mesto (npr. pogon kome nosilac dodatnog uverenja pripada), - adresu poslodavca (ulica i broj, poštanski broj, mesto i država); <p>2. Podaci o nosiocu:</p> <ul style="list-style-type: none"> - mesto rođenja (mesto i država); - datum rođenja; - državljanstvo; - adresa: ulica i broj, poštanski 	PU		<p>Dokument 03. je u potpunosti usklašen i sa</p> <p>COMMISSION REGULATION (EU) No 36/2010</p> <p>of 3 December 2009</p> <p>on Community models for train driving licences, complementary certificates, certified copies of complementary certificates and application forms for train driving licences, under Directive 2007/59/EC of the European Parliament and the Council</p>
-------	---	-------------------	---	----	--	--

		<p>broj, mesto i država; - potpis i fotografija nosioca dodatnog uverenja. Na trećoj prednjoj strani prikazani su podaci numerisani kako sledi: 3. Kategorije vučnih vozila Kategorije vučnih vozila i vrste vožnji za koje je nosilac dodatnog uverenja ovlašćen, prikazuju se kako sledi: a) Kategorija A - kategorija A kao univerzalna kategorija, koja obuhvata manevarske lokomotive, vučna vozila radnih vozova, vučna vozila za posebne namene i sve druge vrste vučnih vozila kada se koriste za manevrisanje; - potkategorije: A1 - manevarske lokomotive; A2 - vučna vozila radnih vozova; A3 - vučna vozila za posebne namene; A4 - sve druge vrste vučnih vozila kada se koriste za manevrisanje; A5 - ostalo, ako se dodatno uverenje odnosi na usluge ili vučna vozila, koja nisu uključena u prethodne potkategorije, što se precizira u polju „Napomene”. b) Kategorija B - kategorija B kao univerzalna kategorija, koja obuhvata vučna vozila vozova za prevoz putnika i vozova za prevoz robe; - potkategorije: B1 - vučna vozila vozova za prevoz putnika; B2 - vučna vozila vozova za prevoz robe. Kategorija u kojoj je nosilac ovlašćen da vozi, navodi se popunjavanjem odgovarajućeg polja ako je odabrana univerzalna kategorija, ili odgovarajućih polja,</p>			
--	--	---	--	--	--

		<p>ako je odabrana jedna ili više potkategorija. Polja koja nisu potrebna, ostaju prazna. Primeri popunjavanja:</p> <p>A = univerzalna kategorija A</p> <p>A 1 = kategorija A, potkategorija 1</p> <p>A 2 3 = kategorija A, potkategorije 2 i 3</p> <p>A 5 = kategorija A, potkategorija 5</p> <p>B = univerzalna kategorija B</p> <p>B 2 = kategorija B, potkategorija 2</p> <p>4. Dodatni podaci Ovaj deo je rezervisan za dodatne podatke koje mogu da se zahtevaju internim procedurama poslodavca.</p> <p>5. Poznavanje jezika U ovaj deo se unosi spisak svih jezika, osim maternjeg jezika, koji su potrebni za rad na određenoj železničkoj infrastrukturi druge države a koje nosilac dodatnog uverenja mora da poznaje.</p> <p>6. Ograničenja Ovaj deo prikazuje ograničenja u vezi karakteristika i sposobnosti nosioca dodatnog uverenja u pogledu sadržine dodatnog uverenja (npr.: vožnja dozvoljena samo pri dnevnom svetlu). Ako se ograničenja odnose na vučna vozila (npr. ograničenja brzine pri vožnji određenih tipova lokomotiva) i/ili infrastrukturu, podaci se navode u obliku teksta u</p>			
--	--	--	--	--	--

		<p>polju „Napomene” pored odgovorajućeg vučnog vozila ili infrastrukture u poljima 7 ili 8. Na četvrtoj (unutrašnjoj) strani prikazuju se podaci numerisani kako sledi:</p> <p>7. Vučna vozila za koja je ovlašćen da upravlja</p> <p>U ovom delu navode se tipovi vučnih vozila za koje je nosilac dodatnog uverenja ovlašćen da upravlja, a podaci se prikazuju u sledećim poljima:</p> <ul style="list-style-type: none"> - datum početka važenja odgovarajuće osposobljenosti (po proveru stručne osposobljenosti); - opis svakog tipa voznog sredstva; - napomene (one mogu biti žig koji potvrđuje dobijenu osposobljenost, rok važenja osposobljenosti ili drugi relevantani podaci, kao što su npr. oni navedeni u tački 6. iznad). <p>Na petoj i šestoj (unutrašnjoj) strani prikazuju se podaci numerisani kako sledi:</p> <p>8. Infrastruktura na kojoj je ovlašćen da vozi</p> <p>U ovom delu navode se delovi infrastrukture na kojima je nosilac dodatnog uverenja ovlašćen da vozi nakon stručnog osposobljavanja.</p> <p>Podaci se prikazuju u sledećim poljima:</p> <ul style="list-style-type: none"> - polje za datum početka važenja odgovarajuće osposobljenosti (po proveru stručne osposobljenosti); - deo (delovi) infrastrukture na kojoj je nosilac dodatnog uverenja ovlašćen da vozi; - napomene (one mogu biti žig, koji potvrđuje dobijenu osposobljenost, datum završetka važenja osposobljenosti ili drugi relevantani podaci, kao što su npr. 			
--	--	--	--	--	--

aII.1.	<p>1. GENERAL REQUIREMENTS</p> <p>1.1. Drivers must not be suffering from any medical conditions or be taking any medication, drugs or substances which are likely to cause:</p> <ul style="list-style-type: none"> — a sudden loss of consciousness, — a reduction in attention or concentration, — sudden incapacity, — a loss of balance or coordination, — significant limitation of mobility. <p>1.2. Vision The following requirements as regards vision must be complied with:</p> <ul style="list-style-type: none"> — aided or unaided distance visual acuity: 1,0; minimum of 0,5 for the worse eye, — maximum corrective lenses: hypermetropia + 5/myopia -8. <p>Derogations are authorised in exceptional cases and after having obtained the opinion of an eye specialist. The medical doctor then takes the decision,</p> <ul style="list-style-type: none"> — near and intermediate vision: sufficient, whether aided or unaided, — contact lenses and glasses are authorised when periodically checked by a specialist, — normal colour vision: use of a recognised test, such as Ishihara, as well as another recognised test if required, — field of vision: full, — vision for both eyes: effective, — binocular vision: effective, — recognition of colour signals: the test shall be based on recognition of single colours and not on relative differences, — sensitivity to contrasts: good, — no progressive eye diseases, — lens implants, keratotomies and keratectomies are allowed only on condition that they are checked on a 	<p>01.</p> <p>75.2.</p>	<p>Zdravstvene uslove koje moraju ispunjavati železnički radnici, način njihovog utvrđivanja i vreme njihovog proveravanja propisuje ministar nadležan za poslove zdravlja uz saglasnost ministra.</p>	<p>PU</p>		<p>Podzakonski akt iz člana 75.2. propisaće zdravstvene uslove za sve železničke radnike, uključujući i mašinovođe. Pri tome će sve odredbe iz aII. Direktive biti transponovane.</p>
--------	---	--------------------------------	--	-----------	--	---

	<p>yearly basis or at intervals set by the medical doctor, — ability to withstand dazzle, — coloured contact lenses and photochromatic lenses are not allowed. UV filter lenses are allowed.</p> <p>1.3. Hearing and speaking requirements Sufficient hearing confirmed by an audiogram, i.e.: — hearing good enough to hold a phone conversation and to be able to hear warning sounds and radio messages. The following values should be taken as guidelines: — the hearing deficiency must not be higher than 40 dB at 500 and 1 000 Hz, — the hearing deficiency must not be higher than 45 dB at 2 000 Hz for the ear with the worst air conduction of sound, — no anomaly of the vestibular system, — no chronic speech disorder (given the necessity to exchange messages loudly and clearly), — the use of hearing aids is allowed in special cases.</p> <p>1.4. Pregnancy In the event of poor tolerance or a pathological condition, pregnancy must be considered to be a reason for the temporary exclusion of drivers. Legal provisions protecting pregnant drivers must be applied.</p>					
aII.2.	<p>2. MINIMUM CONTENT OF THE EXAMINATION BEFORE APPOINTMENT</p> <p>2.1. Medical examinations: — a general medical examination, — examinations of sensory functions (vision, hearing, colour perception), — blood or urine tests, testing among others for diabetes mellitus, insofar as</p>			PU		Kao kod aII.1.

	<p>they are necessary to judge the candidate's physical aptitude,</p> <ul style="list-style-type: none"> — an Electro-Cardiogram (ECG) at rest, — tests for psychotropic substances such as illicit drugs or psychotropic medication and the abuse of alcohol calling into question the fitness for the job, — cognitive: attention and concentration; memory; perception; reasoning, — communication, — psychomotor: reaction time, hand coordination. <p>2.2. Occupational psychological examinations</p> <p>The purpose of the occupational psychological examinations is to assist in the appointment and management of staff. In determining the content of the psychological evaluation, the examination must assess that the applicant driver has no established occupational psychological deficiencies, particularly in operational aptitudes or any relevant personality factor, which are likely to interfere with the safe exercise of the duties.</p>					
aII.3.	<p>3. PERIODIC EXAMINATIONS AFTER APPOINTMENT</p> <p>3.1. Frequency</p> <p>Medical examinations (physical fitness) must be taken at least every three years up to the age of 55, thereafter every year.</p> <p>In addition to this frequency, the medical doctor accredited or recognised under Article 20 must increase the frequency of examinations if the health of the member of staff so requires.</p> <p>Without prejudice to Article 16(1) an</p>			PU		Kao kod aII.1.

	<p>appropriate medical examination must be carried out when there is a reason to doubt that a holder of the licence or certificate no longer fulfils the medical requirements set out in section 1 of Annex II.</p> <p>Physical fitness must be checked regularly and after any occupational accident or any period of absence following an accident involving persons. The medical doctor accredited or recognised under Article 20 can decide to carry out an additional appropriate medical examination, particularly after a period of at least 30 days' sick leave. The employer must ask the medical doctor accredited or recognised under Article 20 to check the physical fitness of the driver if the employer had to withdraw the driver from service for safety reasons.</p> <p>3.2. Minimum content of the periodic medical examination</p> <p>If the driver complies with the criteria required for the examination which is carried out before appointment, the periodic examinations must include as a minimum:</p> <ul style="list-style-type: none"> — a general medical examination, — an examination of sensory functions (vision, hearing, colour perception), — blood or urine tests to detect diabetes mellitus and other conditions as indicated by the clinical examination, — tests for drugs where clinically indicated. <p>In addition, an ECG at rest is also required for train drivers over 40 years of age.</p>							
--	--	--	--	--	--	--	--	--

aIII.	<p>TRAINING METHOD</p> <p>There must be a good balance between theoretical training (classroom and demonstrations) and practical training (on-the-job experience, driving with supervision and driving without supervision on tracks which are closed off for training purposes). Computer-aided training must be accepted for individual learning of the operational rules, signalling situations, etc.</p> <p>The use of simulators, although not obligatory, may be useful for the effective training of drivers; they are particularly useful for training in abnormal working conditions or for rules infrequently applied. They have a particular advantage in their ability to provide learning-by-doing capability for events that cannot be trained in the real world. In principle, simulators of the latest generation must be used. Concerning the acquisition of route knowledge, the approach to be favoured must be where the train driver accompanies another driver for an appropriate number of journeys along the route, in daylight as well as at night. Videos of the routes as seen from the driver's cab may be used, among other methods, as an alternative training method.</p>	01. 64.	Direkcija propisuje potreban nivo stručne spreme, programe stručnog osposobljavanja, programe za polaganje stručnog ispita, način obavljanja stručnog ispita železničkih radnika i radna mesta železničkih radnika.	PU		<p>Odredbe aIII. su deklarativne.</p> <p>Podzakonski akt iz člana 64. detaljno će propisati teoretsku i praktičnu obuku i način njenog sprovođenja, uzimajući u obzir principe iz aIII.</p>
aIV.	<p>GENERAL PROFESSIONAL KNOWLEDGE AND REQUIREMENTS REGARDING THE LICENCE</p> <p>The objective of the 'general training' is to provide 'general' competence on all aspects that are relevant to the train driver's profession. The general training in this respect will focus on basic knowledge and principles that are applicable independently of the type</p>	01. 64.	Potreban nivo stručne spreme, programe stručnog osposobljavanja, programe za polaganje stručnog ispita, način obavljanja stručnog ispita železničkih radnika i radna mesta železničkih radnika propisuje Direkcija.	PU		Podzakonski akt iz člana 64. detaljno će propisati zahteve za opštu obuku uzimajući u obzir sve elemente navedene u aIV. Direktive.

	<p>and nature of rolling stock or infrastructure. It can be organised without practical exercises.</p> <p>Competence with regard to specific types of rolling stock or with regard to safety and operating rules and techniques for a particular infrastructure is not part of 'general' competence. Training to provide specific rolling stock or infrastructure competence relates to the train driver's certificate and is specified in Annexes V and VI.</p> <p>The general training covers subjects (1) to (7) listed below. The order in which they are listed is not an order of priority.</p> <p>The verbs used in the list indicate the nature of the competence expected to be achieved by the trainee. Their meaning is described in the following table: Nature of competence Description to know, to describe describes the acquisition of knowledge (data, facts) that is needed to understand relationships to understand, to identify describes the identification and memorisation of context, task performance and problem solving in a defined framework</p> <p>(1) A driver's work, the work environment, the driver's role and responsibility in the process of rail operation, the professional and personal demands of the driver's duties (a) to know the general thrust of legislation and rules applicable to rail operation and safety (requirements and procedures regarding the certification of train drivers, dangerous goods, environmental protection, fire</p>					
--	---	--	--	--	--	--

	<p>protection, etc.), (b) to understand the specific requirements and professional and personal demands (working mainly on one's own, shift work over 24 hour cycle, individual protection and security, reading and updating documents, etc.), (c) to understand behaviours which are compatible with safety-critical responsibilities (medication, alcohol, drugs and other psychoactive substances, illness, stress, fatigue, etc.), (d) to identify the reference and operating documents (e.g. rule book, route book, driver's manual, etc.), (e) to identify the responsibilities and functions of persons involved, (f) to understand the importance of being precise in carrying out duties and in working methods, (g) to understand occupational health and safety (e.g. code of behaviour on and near tracks, code of behaviour for getting on and off the traction unit safely, ergonomics, staff safety rules, personal protective equipment, etc.), (h) to know behavioural skills and principles (stress management, extreme situations, etc.), (i) to know the principles of environmental protection (sustainable driving, etc.).</p> <p>(2) Railway technologies, including safety principles behind operational regulations (a) to know the principles, regulations and provisions regarding safety in rail operation, (b) to identify the responsibilities and functions of persons involved.</p> <p>(3) Basic principles of railway infrastructure</p>							
--	---	--	--	--	--	--	--	--

	<p>(a) to know systematic and structural principles and parameters, (b) to know the general characteristics of tracks, stations, marshalling yards, (c) to know railway structures (bridges, tunnels, points, etc.), (d) to know operating modes (single track, double track operation, etc.), (e) to know signalling and train control systems, (f) to know safety installations (hot-axle box detectors, smoke detectors in tunnels, etc.), (g) to know traction power supply (catenary, third rail, etc.).</p> <p>(4) Basic principles of operational communication (a) to know the significance of communication and the means and procedures for communicating, (b) to identify persons the driver needs to contact and their role and responsibility (staff of the infrastructure manager, working duties of other train staff, etc.), (c) to identify situations/causes that require communication to be initiated, (d) to understand communication methods.</p> <p>(5) Trains, their composition and the technical requirements for traction units, wagons, coaches and other rolling stock (a) to know the generic types of traction (electric, diesel, steam, etc.), (b) to describe the layout of a vehicle (bogies, bodies, driving cab, protection systems, etc.), (c) to know the content and systems of labelling, (d) to know the documentation on train composition, (e) to understand braking systems and</p>					
--	--	--	--	--	--	--

	<p>performance calculation, (f) to identify train speed, (g) to identify maximum load and forces at the coupler, (h) to know the operation and purpose of the train management system.</p> <p>(6) Hazards involved in railway operations in general (a) to understand the principles governing traffic safety, (b) to know the risks related to railway operation and the various means to be used to mitigate them, (c) to know safety-relevant incidents and understand the required behaviour/reaction, (d) to know the procedures applicable to accidents involving persons (e.g. evacuation).</p> <p>(7) Basic principles of physics (a) to understand forces at the wheel, (b) to identify factors influencing accelerating and braking performance (weather conditions, braking equipment, reduced adhesion, sanding, etc.), (c) to understand principles of electricity (circuits, measuring voltage, etc.).</p>					
aV.	<p>PROFESSIONAL KNOWLEDGE OF ROLLING STOCK AND REQUIREMENTS REGARDING THE CERTIFICATE</p> <p>After completing specific training in relation to rolling stock, drivers must be able to carry out the following tasks:</p> <p>1. TESTS AND CHECKS PRIOR TO DEPARTURE Drivers must be able to: — collect the documentation and the necessary equipment, — check the capacities of the traction</p>	<p>01. 64.</p>	<p>Potreban nivo stručne spreme, programe stručnog osposobljavanja, programe za polaganje stručnog ispita, način obavljanja stručnog ispita železničkih radnika i radna mesta železničkih radnika propisuje Direkcija.</p>	<p>PU</p>		<p>Podzakonski akt iz člana 64. detaljno će propisati zahteve za polaganje stručnog ispita mašinovođa uzimajući u obzir sve elemente navedene u aV. Direktive.</p>

	<p>unit,</p> <ul style="list-style-type: none"> — check the information entered in the documents on board the traction unit, — ensure, by performing the checks and tests specified, that the traction unit is capable of providing the required traction power, and that the safety equipment is operating, — checking the availability and functionality of the prescribed protection and safety equipments at the handover of a locomotive or at the start of a trip, — perform any routine preventive maintenance operations. <p>2. KNOWLEDGE OF ROLLING STOCK</p> <p>To operate a locomotive, drivers must be familiar with all the controls and indicators placed at their disposal, in particular those concerning:</p> <ul style="list-style-type: none"> — traction, — braking, — traffic safety-related elements. <p>In order to detect and locate anomalies in the rolling stock, report them and determine what is required to repair them, and in certain cases, to take action, drivers must be familiar with:</p> <ul style="list-style-type: none"> — mechanical structures, — suspension and attachment equipment, — running gear, — safety equipment, — fuel tanks, fuel supply system, exhaust equipment, — the meaning of markings on the inside and outside of the rolling stock, in particular the symbols used for the transportation of dangerous goods, — trip registration systems, — electrical and pneumatic systems, — collection of current and high-voltage systems, 					
--	--	--	--	--	--	--

	<ul style="list-style-type: none"> — communication equipment (ground-to-train radio, etc.), — arrangements of trips, — the constituent parts of the rolling stock, their purpose, and the devices specific to the hauled stocks, in particular the system of stopping the train by venting the brake pipe, — braking system, — the parts specific to traction units, — traction chain, motors and transmission. <p>3. TESTING THE BRAKES Drivers must be able to:</p> <ul style="list-style-type: none"> — check and calculate, before departure, that the train's braking power corresponds to the braking power required for the line, as specified in the vehicle documents, — check the functioning of the various components of the braking system of the traction unit and of the train, as appropriate, before departure, at start-up and during running. <p>4. OPERATING MODE AND MAXIMUM SPEED OF THE TRAIN IN RELATION TO THE LINE CHARACTERISTICS Drivers must be able to:</p> <ul style="list-style-type: none"> — take note of information given to them before departure, — determine the type of running and the limit speed of the train on the basis of variables such as speed limits, weather conditions or any signalling changes. <p>5. DRIVING THE TRAIN IN A WAY WHICH DOES NOT DAMAGE INSTALLATIONS OR VEHICLES Drivers must be able to:</p> <ul style="list-style-type: none"> — use all available control systems in accordance with the applicable rules, 							
--	--	--	--	--	--	--	--	--

	<p>— start the train taking account of adhesion and power constraints, — apply the brakes for decelerations and stops, taking account of the rolling stock and installations.</p> <p>6. ANOMALIES Drivers must: — be able to be attentive to unusual occurrences concerning the behaviour of the train, — be able to inspect the train and identify signs of anomalies, distinguish between them, react according to their relative importance and try to remedy them, always giving priority to the safety of rail traffic and persons, — know the available means of protection and communication.</p> <p>7. OPERATING INCIDENTS AND ACCIDENTS, FIRES AND ACCIDENTS INVOLVING PERSONS Drivers must: — be able to take steps to protect the train and summon assistance in the event of an accident involving persons on board the train, — be able to determine whether the train is transporting dangerous goods and identify them on the basis of train documents and wagon lists, — know the procedures relating to the evacuation of a train in case of emergency.</p> <p>8. CONDITIONS FOR CONTINUING RUNNING AFTER AN INCIDENT INVOLVING ROLLING STOCK After an incident, drivers must be able to assess whether the vehicle can continue to run and under what conditions, so as to inform the infrastructure manager of those conditions as soon as possible.</p>							
--	--	--	--	--	--	--	--	--

	<p>Drivers must be able to determine if an expert evaluation is necessary before the train can continue.</p> <p>9. IMMOBILISATION OF THE TRAIN Drivers must be able to take measures to ensure that the train, or parts thereof, does not start up or move unexpectedly, even in the most difficult conditions. Furthermore, drivers must have knowledge about measures which can stop a train or parts thereof in case it has started to move unexpectedly.</p>					
aVI.	<p>PROFESSIONAL KNOWLEDGE OF INFRASTRUCTURE AND REQUIREMENTS REGARDING THE CERTIFICATE</p> <p>Matters relating to infrastructure</p> <p>1. TESTING THE BRAKES Drivers must be able to check and calculate, before departure, that the train's braking power corresponds to the braking power required for the line, as specified in the vehicle documents.</p> <p>2. TYPE OF OPERATION AND MAXIMUM TRAIN SPEED ACCORDING TO THE LINE CHARACTERISTICS Drivers must be able to: — take note of information given to them, such as the speed limits or any signalling changes, — determine the type of running and the limit speed of the train on the basis of the characteristics of the line.</p> <p>3. KNOWLEDGE OF THE LINE Drivers must be able to anticipate problems and react appropriately in terms of safety and other performances, such as punctuality and economic</p>	01. 64.	Potreban nivo stručne spreme, programe stručnog osposobljavanja, programe za polaganje stručnog ispita, način obavljanja stručnog ispita železničkih radnika i radna mesta železničkih radnika propisuje Direkcija.	PU		Podzakonski akt iz člana 64. detaljno će propisati zahteve za polaganje stručnog ispita mašinovođa uzimajući u obzir sve elemente navedene u aVI. Direktive.

	<p>aspects. They must therefore have a thorough knowledge of the railway lines and installations on their route and of any alternative routes agreed on.</p> <p>The following aspects are important:</p> <ul style="list-style-type: none"> — operational conditions (changes of track, one-way running, etc.), — perform a route check and consult the relevant documents, — identification of tracks that can be used for a given type of running, — the applicable traffic rules and the meaning of the signalling system, — the operations regime, — the block system and associated regulations, — station names and the position, and distance-sighting of stations and signal boxes to adapt driving accordingly, — transition signalling between different operating or power supply systems, — speed limits for the different train categories driven, — topographical profiles, — particular braking conditions, for example on lines with a steep downward gradient, — particular operating features: special signals, signs, departure conditions, etc. <p>4. SAFETY REGULATIONS</p> <p>Drivers must be able to:</p> <ul style="list-style-type: none"> — start the trains only when all prescribed conditions are fulfilled (timetable, start order or signal, operation of signals if required, etc.), — observe track-side and in-cab signals, interpret them immediately and without error, and act as specified, — run the train safely according to the specific modes of operation: apply special modes if instructed, temporary speed restrictions, running in opposite direction, permission to pass signals at 					
--	--	--	--	--	--	--

	<p>danger, switching operations, turns, running through construction sites, etc., — respect scheduled or supplementary stops, and if necessary perform supplementary operations for passengers during these stops, notably opening and closing the doors.</p> <p>5. DRIVING THE TRAIN Drivers must be able to: — know the train's position on the line at all times, — apply the brakes for decelerations and stops, taking account of the rolling stock and installations, — adjust the running of the train in accordance with the timetable and any orders given on saving energy, taking account of the characteristics of the traction unit, the train, the line and the environment.</p> <p>6. ANOMALIES Drivers must be able to: — be attentive, insofar as train operation permits, to unusual occurrences concerning the infrastructure and the environment: signals, tracks, energy supply, level crossings, track surrounding, other traffic, — know particular distances to clear obstacles, — inform the infrastructure manager as soon as possible of the place and nature of anomalies observed, making sure that the information has been understood, — taking into account the infrastructure, ensure or take measures to ensure the safety of traffic and persons, whenever necessary.</p> <p>7. OPERATING INCIDENTS AND ACCIDENTS, FIRES AND ACCIDENTS INVOLVING PERSONS</p>							
--	--	--	--	--	--	--	--	--

	<p>Drivers must be able to:</p> <ul style="list-style-type: none"> — take steps to protect the train and summon assistance in the event of an accident involving persons, — determine where to stop the train in the event of a fire and facilitate the evacuation of passengers, if necessary, — provide useful information on the fire as soon as possible if the fire cannot be brought under control by the driver acting alone, — inform the infrastructure manager of these conditions as soon as possible, — assess whether the infrastructure allows the vehicle to continue to run and under which conditions. <p>8. LANGUAGE TESTS</p> <p>1. Drivers who have to communicate with the infrastructure manager on critical safety issues must have language skills in at least one of the languages indicated by the infrastructure manager concerned. Their language skills must be such that they can communicate actively and effectively in routine, degraded and emergency situations. They must be able to use the messages and communication method specified in the ‘Operations and traffic management’ TSI.</p> <p>2. In order to satisfy the requirements provided for in paragraph 1, drivers must be able to understand (both listening and reading) and to communicate (both speaking and writing) according to level B1 of the Common European Framework of Reference for Languages (CEFR) established by the Council of Europe (1).</p> <p>3. In case of sections between the borders and the stations situated close to the borders and designated for cross</p>							
--	---	--	--	--	--	--	--	--

	<p>border operations, drivers of trains operated by a railway undertaking may be exempted by the infrastructure manager from the requirements of paragraph 2, provided that the following procedure is applied:</p> <p>(a) the railway undertaking shall request a derogation to the infrastructure manager for the concerned drivers. In order to ensure a fair and equal treatment of the applicants, to each submitted request for derogation the infrastructure manager shall apply the same assessment procedure, which shall be part of the network statement;</p> <p>(b) the infrastructure manager shall grant a derogation if the railway undertaking can demonstrate that it has made sufficient arrangements for ensuring communication between the concerned drivers and the staff of the infrastructure manager in routine, degraded and emergency situations, as provided for in paragraph 1;</p> <p>(c) railway undertakings and infrastructure managers shall ensure that the concerned staff is aware of those rules and arrangements and receive appropriate training through their safety management systems.</p>					
aVII.	<p>FREQUENCY OF EXAMINATIONS The minimum frequency of the periodic checks shall be as follows:</p> <p>(a) linguistic knowledge (only for non-native speakers): every three years or after any absence of more than one year;</p> <p>(b) infrastructure knowledge (including route and operation rules knowledge): every three years or after any absence of more than one year on the relevant route;</p> <p>(c) knowledge of rolling stock: every three years.</p>	<p>01. 63.3.</p>	<p>Redovna provera stručne osposobljenosti železničkih radnika se mora obavljati najmanje na svake dve godine i ona uključuje poznavanje važećih propisa, infrastrukture, vozila, uređaja i jezika u slučajevima propisanim ovim zakonom.</p>	DU	<p>Zakon propisuje kraće rokove provere stručne osposobljenosti od Direktive.</p>	

--	--	--	--	--	--	--

<p>1. Naziv propisa Evropske unije :</p> <p>Direktiva Saveta 2004/49/EZ od 29. aprila 2004. o bezbednosti na železnicama Zajednice, kojom se menjaju i dopunjavaju Direktiva Saveta 95/18/EZ o izdavanju licenci preduzećima za železnički saobraćaj i Direktiva 2001/14/EZ o dodeli kapaciteta železničke infrastrukture i naplati naknada za korišćenje železničke infrastrukture i bezbednosnoj sertifikaciji (Direktiva o bezbednosti), OJ L 164, 30.4.2004., str. 44-113 (sa poslednjom izmenom Direktiva Komisije 2014/88/EU, OJ L 201, 10.07.2014., str. 9-17.)</p> <p>Council Directive 2004/49/EC of 29 April 2004 on safety on the Community's railways and amending Council Directive 95/18/EC on the licensing of railway undertakings and Directive 2001/14/EC on the allocation of railway infrastructure capacity and the levying of charges for the use of railway infrastructure and safety certification (Railway Safety Directive), OJ L 164, 30.4.2004, p. 44–113 (last amended by Commission Directive 2014/88/EU, OJ L 201, 10.07.2014, p. 9–17.)</p>	<p>2. „CELEX” oznaka EU propisa</p> <p>32004L0049R(01) 32004L0049R(02) 32008L0057 32008L0110 32009L0149 32012L0034 32014L0088</p>
<p>3. Organ državne uprave, odnosno drugi ovlašćeni predlagač propisa:</p>	<p>4. Datum izrade tabele:</p>
<p>Ovlašćeni predlagač propisa – Vlada Obrađivač – Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture</p>	<p>15.12.2017.</p>
<p>5. Naziv (nacrt, predloga) propisa čije odredbe su predmet analize usklađenosti sa propisom Evropske unije:</p>	<p>6. Brojčane oznake (šifre) planiranih propisa iz baze NPAA:</p>
<p>0.1. Predlog zakona o bezbednosti u železničkom saobraćaju Draft Law on Railway Safety</p> <p>0.2. Predlog zakona o železnici Draft on Railway Law</p> <p>0.3. Zakon o istraživanju nesreća u vazdušnom, železničkom i vodnom saobraćaju Law on investigation of accidents in air, railway, maritime and inland waterways transport</p> <p>0.4. Pravilnik o obrascima sertifikata o bezbednosti za prevoz Rulebook on the form of safety certificate</p> <p>0.5. Pravilnik o obrascu sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom Rulebook on the form of safety authorization</p> <p>0.6. Pravilnik o zajedničkim pokazateljima bezbednosti u železničkom saobraćaju Rulebook on the common safety indicators on railway transport</p> <p>0.7. Predlog zakona o interoperabilnosti železničkog sistema Draft Law on Railway Interoperability</p> <p>0.8. Pravilnik o sadržini konačnog izveštaja o istragama nesreća i nezgoda u železničkom saobraćaju Rulebook on the contents of the final report on investigations of accidents and minor accidents in railway transport</p>	<p>2017-504</p>

7. Usklađenost odredbi propisa sa odredbama propisa EU:						
a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
Odredba propisa EU	Sadržina odredbe	Odredbe propisa R. Srbije	Sadržina odredbe	Usklađenost ¹	Razlozi za delimičnu usklađenost, neusklađenost ili neprenosivost	Napomena o usklađenosti
1.	The purpose of this Directive is to ensure the development and improvement of safety on the Community's railways and improved access to the market for rail transport services by:	0.1. 1.1. 0.2. 1.1.	Ovim zakonom uređuju se uslovi za bezbedno i nesmetano odvijanje železničkog saobraćaja u Republici Srbiji. Ovim zakonom uređuje se upravljanje železničkom infrastrukturom, obavljanje delatnosti železničkog prevoza, licenciranje železničkih prevoznika, pristup železničkoj infrastrukturi, uslužnim objektima i uslugama, načela i postupci za određivanje i naplatu naknada za korišćenje železničke infrastrukture i dodelu kapaciteta javne železničke infrastrukture, industrijske železnice i industrijski koloseci, nadležnosti regulatornog tela i tela za licenciranje, prava putnika i usluge javnog prevoza putnika železnicom od opšteg ekonomskog interesa.	PU		
1.1	(a) harmonising the regulatory structure in the Member States			NP		Odnosi se na države članice EU.
1.2	(b) defining responsibilities between the actors	0.1. 5.1.	Ministarstvo nadležno za poslove saobraćaja (u daljem tekstu: Ministarstvo), Direkcija, Centar za istraživanje nesreća (u daljem tekstu: Centar), upravljač infrastrukture (u daljem tekstu: upravljač) i železnički prevoznik, svako u skladu sa poslovima koje obavlja, obezbeđuju: 1) da se bezbednost železničkog saobraćaja u železničkom sistemu očuva, i tamo gde je to izvodljivo, stalno unapređuje, pri čemu se prednost daje sprečavanju nesreća; 2) da se propisi za bezbednost primenjuju transparentno i nediskriminatorski;	PU		

¹ Potpuno usklađeno - PU, delimično usklađeno - DU, neusklađeno - NU, neprenosivo – NP

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
			<p>železnički sistem u celini, a koji se iskazuje kroz kriterijum prihvatljivosti rizika za:</p> <p>1) pojedinačne rizike vezane za putnike, zaposlene, osoblje izvođača radova, korisnike putnih prelaza, kao i pojedinačne rizike vezane za prisustvo neovlašćenih lica na objektima infrastrukture;</p> <p>2) rizike za društvo.</p> <p>ZBC sadrže vremenski raspored postepenog sprovođenja, u slučaju kada je to potrebno, uzimajući u obzir prirodu i obim investicija potrebnih za njihovo sprovođenje.</p> <p>Direkcija prijavljuje Evropskoj komisiji izmene i dopune nacionalnih propisa za bezbednost donetih u cilju postizanja ZBC.</p>			
1.4	(d) requiring the establishment, in every Member State, of a safety authority and an accident and incident investigating body;	<p>0.1. 3.</p> <p>0.3. 4.1.</p>	<p>Direkcija za železnice (u daljem tekstu: Direkcija), je organ nadležan za regulisanje bezbednosti u železničkom saobraćaju</p> <p>Centar za istraživanje nesreća u saobraćaju (u daljem tekstu: Centar) je posebna organizacija u čijoj nadležnosti je obavljanje stručnih poslova koji se odnose na istraživanje udesa i ozbiljnih nezgoda u vazdušnom saobraćaju, ozbiljnih nesreća, ostalih nesreća i nezgoda u železničkom saobraćaju, vrlo ozbiljnih pomorskih nesreća, ozbiljnih pomorskih nesreća, pomorskih nesreća, pomorskih nezgoda, ozbiljnih plovidbenih nezgoda i plovidbenih nezgoda u vodnom saobraćaju (u daljem tekstu: nesreće).</p>	PU		
1.5	(e) defining common principles for the management, regulation and supervision of railway safety.	0.2. 124.1.2.	2) praćenje, unapređivanje, primena i razvoj bezbednosti i regulatornog okvira za bezbednost, kao i sistema nacionalnih propisa o bezbednosti, uključujući i donošenje podzakonskih akata iz oblasti bezbednosti i interoperabilnosti železničkog saobraćaja;	PU		
2.1.	This Directive applies to the railway system in the Member States, which may be broken down into subsystems for structural and operational areas. It covers safety requirements on the system as a whole, including the safe management of infrastructure and of traffic operation and the interaction between	0.2. 3.1.	Obavljanje delatnosti upravljanja javnom železničkom infrastrukturom i delatnosti obavljanja prevoza putnika i prevoza robe u železničkom saobraćaju uređuje se na načelima razdvajanja poslova upravljanja javnom železničkom	DU	Ova odredba se odnosi na proceduru saradnje između država članica EU. Primena Direktive je vezana za status subjekta obaveze, odnosno za članstvo u EU	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	railway undertakings and infrastructure managers.		infrastrukturuom i poslova obavljanja prevoza u železničkom saobraćaju.			
2.2.1	Member States may exclude from the measures they adopt in implementation of this Directive: (a) metros, trams and other light rail systems;	0.1. 1.3.	Odredbe ovog zakona ne primenjuju se na metroe, tramvaje i druge lake šinske sisteme.	PU		
2.2.2	(b) networks that are functionally separate from the rest of the railway system and intended only for the operation of local, urban or suburban passenger services, as well as railway undertakings operating solely on these networks;			NP	Diskreciona odredba. Ovaj deo odredbe u našim uslovima trenutno ne može da se sprovede.	
2.2.3	(c) privately owned railway infrastructure that exists solely for use by the infrastructure owner for its own freight operations.			NP	Diskreciona odredba. Ovaj deo odredbe u našim uslovima trenutno ne može da se sprovede.	
2.2.4	(d) heritage vehicles that run on national networks provided that they comply with national safety rules and regulations with a view to ensuring safe circulation of such vehicles;			NP	Diskreciona odredba. Ovaj deo odredbe u našim uslovima trenutno ne može da se sprovede.	
2.2.5	(e) heritage, museum and tourist railways that operate on their own network, including workshops, vehicles and staff.;			NP	Diskreciona odredba. Pojedine odredbe zakona se primenjuju na turističko-muzejsku železnicu.	
3.1.	For the purpose of this Directive, the following definitions shall apply: "railway system" means the totality of the subsystems for structural and operational areas, as defined in Directives 96/48/EC and 2001/16/EC, as well as the management and operation of the system as a whole;	0.1. 2.1.23.	23) železnički sistem obuhvata strukturne i funkcionalne podsisteme, upravljanje i eksploataciju sistema u celini;	PU		
3.2.	"infrastructure manager" means anybody or undertaking that is responsible in particular for establishing and maintaining railway infrastructure, or a part thereof, as defined in Article 3 of Directive 91/440/EEC, which may also include the management of infrastructure control and safety systems. The functions of the infrastructure manager on a network or part of a network may be allocated to different bodies or undertakings;	0.1. 2.1.63. 0.2. 2.69.	63) upravljač infrastrukture je društvo kapitala ili preduzetnik koji je ovlašćen za upravljanje javnom železničkom infrastrukturom ili infrastrukturom industrijske železnice; 69) upravljač infrastrukture je javno preduzeće ili privredno društvo odgovorno za građenje, eksploataciju, održavanje i obnovu javne železničke infrastrukture na mreži, kao i za učešće u njenom razvoju u okviru utvrđene opšte politike razvoja i finansiranja infrastrukture;	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
		0.2. 3.3.	Upravljač infrastrukture odgovoran je za sopstveno rukovođenje, upravljanje i kontrolu, u skladu sa ovim zakonom.			
3.3.	"railway undertaking" means railway undertaking as defined in Directive 2001/14/EC, and any other public or private undertaking, the activity of which is to provide transport of goods and/or passengers by rail on the basis that the undertaking must ensure traction; this also includes undertakings which provide traction only;	0.1. 2.1.21.	21) <i>železnički prevoznik</i> je privredno društvo, drugo pravno lice ili preduzetnik koji obavlja prevoz putnika i/ili robe i koji obezbeđuje vuču vozova ili koji isključivo pruža uslugu vuče vozova ili manevrisanja ili koji obavlja prevoz za sopstvene potrebe;	PU		
3.4.	"technical specification for interoperability (TSI)" means the specifications by which each subsystem or part of a subsystem is covered in order to meet the essential requirements and ensure the interoperability of the trans-European high-speed and conventional rail systems as defined in Directive 96/48/EC and Directive 2001/16/EC;	0.1. 2.1.59.	59) <i>tehničke specifikacije interoperabilnosti</i> (u daljem tekstu: TSI) su tehničke specifikacije sa kojima podsystem ili deo podsystema železničkog sistema mora biti usaglašen u cilju ispunjenja osnovnih zahteva i obezbeđivanja interoperabilnosti železničkog sistema;	PU		
3.5.	"common safety targets (CSTs)" means the safety levels that must at least be reached by different parts of the rail system (such as the conventional rail system, the high speed rail system, long railway tunnels or lines solely used for freight transport) and by the system as a whole, expressed in risk acceptance criteria;	0.1. 12.	Zajedničke bezbednosne ciljeve (u daljem tekstu: ZBC) utvrđuje Evropska komisija. ZBC utvrđuju najniži nivo bezbednosti koji moraju dostići različiti delovi železničkog sistema i železnički sistem u celini, a koji se iskazuje kroz kriterijum prihvatljivosti rizika za: 1) pojedinačne rizike vezane za putnike, zaposlene, osoblje izvođača radova, korisnike putnih prelaza, kao i pojedinačne rizike vezane za prisustvo neovlašćenih lica na objektima infrastrukture; 2) rizike za društvo. ZBC sadrže vremenski raspored postepenog sprovođenja, u slučaju kada je to potrebno, uzimajući u obzir prirodu i obim investicija potrebnih za njihovo sprovođenje.	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
			Direkcija prijavljuje Evropskoj komisiji izmene i dopune nacionalnih propisa za bezbednost doneti u cilju postizanja ZBC.			
3.6.	"common safety methods (CSMs)" means the methods to be developed to describe how safety levels and achievement of safety targets and compliance with other safety requirements are assessed;	0.1. 2.1.26.	26) <i>zajedničke bezbednosne metode</i> su metode kojima se propisuje način ocene nivoa bezbednosti, utvrđivanja ostvarenosti ciljeva bezbednosti i utvrđivanja usaglašenosti sa drugim zahtevima koji se odnose na bezbednost železničkog saobraćaja;	PU		
3.7.	"safety authority" means the national body entrusted with the tasks regarding railway safety in accordance with this Directive or any binational body entrusted by Member States with these tasks in order to ensure a unified safety regime for specialised cross-border infrastructures;	0.2. 124.1.	Direkcije obavlja sledeće poslove: 1) izdavanje, produženje važenja, izmene i oduzimanje sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom i sertifikata o bezbednosti za prevoz, kao i provera da li se upravljači infrastrukture i železnički prevoznici pridržavaju uslova utvrđenih u njima; 2) praćenje, unapređivanje, primena i razvoj bezbednosti i regulatornog okvira za bezbednost, kao i sistema nacionalnih propisa o bezbednosti, uključujući i donošenje podzakonskih akata iz oblasti bezbednosti i interoperabilnosti železničkog saobraćaja; 3) vođenje registara propisanih ovim zakonom i zakonom kojim se uređuje interoperabilnost železnice; 4) nadzor nad usaglašenošću činilaca interoperabilnosti sa osnovnim zahtevima u skladu sa zakonom kojim se uređuje interoperabilnost železnice; 5) izdavanje dozvola za korišćenje strukturnih podsistema, u skladu sa zakonom kojim se uređuje interoperabilnost železnice; 6) izdavanje dozvola za korišćenje novih i znatno izmenjenih železničkih vozila koja još nisu obuhvaćena tehničkim specifikacijama interoperabilnosti; 7) donosi granske standarde iz oblasti železničkog saobraćaja; 8) druge poslove utvrđene zakonom kojim se uređuje bezbednost u železničkom saobraćaju i zakonom kojim se uređuje nteroperabilnost	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
			železničkog sistema			
3.8.	"national safety rules" means all rules containing railway safety requirements imposed at Member State level and applicable to more than one railway undertaking, irrespective of the body issuing them;	0.1. 2.1.38.	38) <i>nacionalni propisi za bezbednost</i> su propisi Republike Srbije u kojima su sadržani bezbednosni zahtevi za železnički sistem i primenjuju se na više od jednog železničkog prevoznika;	PU		
3.9.	"safety management system" means the organisation and arrangements established by an infrastructure manager or a railway undertaking to ensure the safe management of its operations;	0.1. 2.1.54.	54) <i>sistem upravljanja bezbednošću</i> obuhvata organizaciju i procedure koje uspostavlja upravljač infrastrukture ili železnički prevoznik radi bezbednog odvijanja železničkog saobraćaja;	PU		
3.10.	"investigator-in-charge" means a person responsible for the organisation, conduct and control of an investigation;	0.1. 2.1.10. 0.3. 3.1.6.	10) <i>glavni istražitelj</i> je lice koje je odgovorno za organizaciju i sprovođenje istrage; 6) <i>glavni istražitelj</i> je lice kome je, na osnovu njegove stručnosti poverena organizacija, sprovođenje i rukovođenje bezbednosnog istraživanja udesa i ozbiljnih nezgoda u vazдушnom saobraćaju, ozbiljnih nesreća u železničkom saobraćaju, vrlo ozbiljnih pomorskih nesreća, ozbiljnih pomorskih nesreća, pomorskih nesreća, pomorskih nezgoda, ozbiljnih plovodbenih nezgoda i plovodbenih nezgoda u vodnom saobraćaju;	PU		
3.11.	"accident" means an unwanted or unintended sudden event or a specific chain of such events which have harmful consequences; accidents are divided into the following categories: collisions, derailments, level-crossing accidents, accidents to persons caused by rolling stock in motion, fires and others;	0.1. 2.1.41. 0.3. 3.1.11.	41) <i>nesreća</i> je neželjen ili neplaniran iznenadan događaj ili specifičan niz takvih događaja koji ima štetne posledice (sudari, iskliznuća, nesreće na putnom prelazu u istom nivou, nesreće sa učešćem lica izazvane železničkim vozilima u pokretu, požari i sl.); 11) <i>nesreća u železničkom saobraćaju</i> je neželjen ili neplaniran iznenadan događaj ili specifičan niz takvih događaja koji ima štetne posledice (sudari, iskliznuća, nalet voza, nesreće na putnom prelazu u istom nivou, nesreće sa učešćem lica izazvane železničkim vozilima u pokretu, požari i sl.);	PU		
3.12.	"serious accident" means any train collision or derailment of trains, resulting in the death of at least one person or serious injuries to five or more persons	0.1. 2.1.43.	43) <i>ozbiljna nesreća</i> je sudar vozova ili iskliznuće voza koji ima za posledicu smrt najmanje jednog lica	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<p>or extensive damage to rolling stock, the infrastructure or the environment, and any other similar accident with an obvious impact on railway safety regulation or the management of safety;</p> <p>"extensive damage" means damage that can immediately be assessed by the investigating body to cost at least EUR 2 million in total;</p>	<p>0.3. 3.1.14.</p> <p>0.1. 2.1.3.</p> <p>0.3. 3.1.4.</p>	<p>ili teške povrede pet ili više lica ili nanošenje velike štete železničkim vozilima, železničkoj infrastrukturi ili životnoj sredini, kao i druga slična nesreća koja ima očigledan uticaj na bezbednost na železnici ili na upravljanje bezbednošću;</p> <p>14) ozbiljna nesreća u železničkom saobraćaju je sudar, nalet ili iskliznuće voza koji ima za posledicu smrt najmanje jednog lica ili teške povrede pet ili više lica ili nanošenje velike štete železničkim vozilima, železničkoj infrastrukturi ili životnoj sredini, kao i druga slična nesreća koja ima očigledan uticaj na bezbednost na železnici ili na upravljanje bezbednošću;</p> <p>3) <i>velika šteta</i> je šteta koju telo za istrage, po pristupu mestu nesreće, proceni u iznosu od najmanje dva miliona evra;</p> <p>4) velika šteta u železničkom saobraćaju je šteta koju Centar za istraživanje nesreća, po pristupu mestu nesreće, proceni u iznosu od najmanje dva miliona evra;</p>			
3.13.	<p>"incident" means any occurrence, other than accident or serious accident, associated with the operation of trains and affecting the safety of operation;</p>	<p>0.1. 2.1.40.</p> <p>0.3. 3.1.10.</p>	<p>40) <i>nezgoda</i> je događaj koji je povezan sa saobraćajem vozova ili manevarskog sastava i negativno utiče na bezbednost saobraćaja;</p> <p>10) nezgoda u železničkom saobraćaju je događaj koji je povezan sa saobraćajem vozova ili manevarskog sastava i negativno utiče na bezbednost saobraćaja;</p>	PU		
3.14.	<p>"investigation" means a process conducted for the purpose of accident and incident prevention which includes the gathering and analysis of information, the drawing of conclusions, including the determination of causes and, when appropriate, the making of safety recommendations;</p>	<p>0.1. 2.1.29.</p> <p>0.3. 3.1.8.</p>	<p>29) <i>istraga</i> označava proces koji obuhvata prikupljanje i analizu informacija, utvrđivanje uzroka, izvođenje zaključaka i utvrđivanje posledica, kao i davanje bezbednosnih preporuka u cilju prevencije nesreća i nezgoda;</p> <p>8) istraga označava postupak koji obuhvata prikupljanje i analizu informacija, izvođenje zaključaka, uključujući i utvrđivanje uzroka i u zavisnosti od slučaja davanje bezbednosnih preporuka</p>	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
			u cilju prevencije udesa i ozbiljnih nezgoda u vazdušnom saobraćaju, ozbiljnih nesreća u železničkom saobraćaju, ozbiljnih pomorskih nesreća, pomorskih nesreća, pomorskih nezgoda i plovidbenih nezgoda u vodnom saobraćaju;			
3.15.	"causes" means actions, omissions, events or conditions, or a combination thereof, which led to the accident or incident;	0.1. 2.1.61. 0.3. 3.1.24.	61) <i>uzroci</i> su radnje, propusti, događaji ili uslovi, ili njihova kombinacija, koji su doveli do nesreće ili nezgode; 24) uzroci podrazumevaju radnje, propuste, situacije, uslove ili kombinaciju svih tih elemenata koji su doveli do udesa i ozbiljnih nezgoda u vazdušnom saobraćaju, ozbiljnih nesreća u železničkom saobraćaju, pomorskih nesreća, pomorskih nezgoda i plovidbenih nezgoda u vodnom saobraćaju, pri čemu prepoznavanje uzroka ne podrazumeva utvrđivanje krivice ili upravno-pravne, građanskopravne ili krivičnopravne odgovornosti;	PU		
3.16.	(p) "Agency" means the European Railway Agency, the Community agency for railway safety and interoperability;			NP	Ova odredba odnosi se na države članice.	
3.17.	"notified bodies" means the bodies which are responsible for assessing the conformity or suitability for use of the interoperability constituents or for appraising the EC procedure for verification of the subsystems, as defined in Directives 96/48/EC and 2001/16/EC;	0.7. 2.1.22.	22) prijavljeno telo je telo imenovano za ocenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu činilaca interoperabilnosti i za postupak verifikacije podsistema i koje je prijavljeno Generalnom sekretaru Međuvladine organizacije za međunarodni prevoz železnicom (u daljem tekstu: OTIF) ili Evropskoj komisiji;	PU		
3.18.	"interoperability constituents" means any elementary component, group of components, subassembly or complete assembly of equipment incorporated or intended to be incorporated into a subsystem upon which the interoperability of the high-speed or conventional rail system depends directly or indirectly, as defined in Directive 96/48/EC and 2001/16/EC. The concept of a "constituent" covers both tangible objects and intangible objects such as software.	0.1. 2.1.64.	64) <i>činilac interoperabilnosti</i> je svaka komponenta, grupa komponenata, podsklop ili sklop opreme u celini, kao i softver, ugrađen ili namenjen ugradnji u podsistem, od koga interoperabilnost železničkog sistema zavisi direktno ili indirektno;	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
3.19.	“keeper” means the person or entity that, being the owner of a vehicle or having the right to use it, exploits the vehicle as a means of transport and is registered as such in the National Vehicle Register (NVR) provided for in Article 33 of Directive 2008/57/EC of the European Parliament and of the Council of 17 June 2008 on the interoperability of the rail system within the Community (recast) (*), (hereinafter referred to as the “Railway Interoperability Directive”);	0.1. 2.1.27.	27) <i>imalac železničkog vozila</i> je fizičko ili pravno lice vlasnik ili korisnik železničkog vozila koji koristi to vozilo kao prevozno sredstvo i koji je upisan u Nacionalni registar železničkih vozila;	PU		
3.20.	“entity in charge of maintenance” means an entity in charge of maintenance of a vehicle, and registered as such in the NVR;	0.1. 2.1.30.	30) <i>lice zaduženo za održavanje</i> je lice zaduženo za održavanje železničkih vozila, upisano kao takvo u Nacionalni registar železničkih vozila;	PU		
3.21.	“vehicle” means a railway vehicle suitable for circulation on its own wheels on railway lines, with or without traction. A vehicle is composed of one or more structural and functional subsystems or parts of such subsystems.	0.1. 2.1.24.	24) <i>železničko vozilo</i> je vozilo sa ili bez sopstvenog pogona koje se kreće na sopstvenim točkovima po železničkim kolosjecima i koje se sastoji od jednog ili više strukturnih i funkcionalnih podsistema ili delova tih podsistema;	PU		
4.1.	Member States shall ensure that railway safety is generally maintained and, where reasonably practicable, continuously improved, taking into consideration the development of Community legislation and technical and scientific progress and giving priority to the prevention of serious accidents. Member States shall ensure that safety rules are laid down, applied and enforced in an open and non-discriminatory manner, fostering the development of a single European rail transport system.	0.1. 5.1.	Ministarstvo nadležno za poslove saobraćaja (u daljem tekstu: Ministarstvo), Direkcija, Centar za istraživanje nesreća (u daljem tekstu: Centar), upravljač infrastrukture (u daljem tekstu: upravljač) i železnički prevoznik, svako u skladu sa poslovima koje obavlja, obezbeđuju: 1) da se bezbednost železničkog saobraćaja u železničkom sistemu očuva, i tamo gde je to izvodljivo, stalno unapređuje, pri čemu se prednost daje sprečavanju nesreća; 2) da se propisi za bezbednost primenjuju transparentno i nediskriminatorski; 3) da se ubrzava razvoj jedinstvenog železničkog sistema.	PU		
4.2.	Member States shall ensure that measures to develop and improve railway safety take account of the need for a system-based approach.	0.1. 14.1.	Upravljač i železnički prevoznik dužni su da uspostave sistem za upravljanje bezbednošću, koji ima za cilj da se bar dostignu ZBC za železnički sistem u celini. Sistem za upravljanje bezbednošću mora biti usklađen sa prijavljenim nacionalnim	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
			propisima za bezbednost i sa bezbednosnim zahtevima utvrđenim u TSI i moraju biti primenjene odgovarajuće odredbe zajedničkih bezbednosnih metoda.			
4.3.1.	Member States shall ensure that the responsibility for the safe operation of the railway system and the control of risks associated with it is laid upon the infrastructure managers and railway undertakings, obliging them to implement necessary risk control measures, where appropriate in cooperation with each other, to apply national safety rules and standards, and to establish safety management systems in accordance with this Directive.	0.1. 5.2.	Upravljač i železnički prevoznik odgovorni su za bezbednu eksploataciju železničkog sistema i kontrolu rizika povezanih sa njom, tako što sprovedu potrebne mere za kontrolu rizika, uz međusobnu saradnju, primenjuju nacionalne propise i standarde za bezbednost i uspostavljaju sisteme za upravljanje bezbednošću, u skladu sa ovim zakonom.	PU		
4.3.2.	Without prejudice to civil liability in accordance with the legal requirements of the Member States, each infrastructure manager and railway undertaking shall be made responsible for its part of the system and its safe operation, including supply of material and contracting of services, vis-à-vis users, customers, the workers concerned and third parties.	0.1. 5.3.	Upravljač i železnički prevoznik odgovorni su korisnicima, komitentima, zaposlenima i trećim licima za svoj deo sistema i njegovo bezbedno funkcionisanje, uključujući u to snabdevanje materijalom i ugovaranje usluga.	PU		
4.4.	This shall be without prejudice to the responsibility of each manufacturer, maintenance supplier, keeper, service provider and procurement entity to ensure that rolling stock, installations, accessories and equipment and services supplied by them comply with the requirements and the conditions for use specified, so that they can be safely put into operation by the railway undertaking and/or infrastructure manager.	0.1. 5.4.	Odgovornost upravljača i železničkog prevoznika iz stava 3. ovog člana ne oslobađa od odgovornosti proizvođače sastavnih delova i činilaca interoperabilnosti pojedinih podsistema, lica zadužena za održavanje, imaoce vozila i davaoce drugih potrebnih usluga, da su vozila, objekti i postrojenja, oprema, materijal i usluge usklađeni sa propisanim zahtevima i uslovima za predviđenu upotrebu, tako da ih upravljač ili železnički prevoznik mogu bezbedno koristiti u železničkom sistemu.	PU		
5.1.1.	In order to facilitate the assessment of the achievement of the CST and to provide for the monitoring of the general development of railway safety Member States shall collect information on common safety indicators (CSIs) through the annual reports of the safety authorities as referred to in Article 18.	0.1. 6.2. 0.1. 6.3.	Da bi se omogućila procena ostvarenosti zajedničkih ciljeva bezbednosti i omogućilo praćenje opšteg razvoja bezbednosti na železnici, Direkcija prikuplja informacije o ZPB putem godišnjih izveštaja o bezbednosti upravljača i železničkog prevoznika. Upravljač i železnički prevoznik dužni su da svake godine, najkasnije do 30. juna, dostave Direkciji godišnji izveštaj o bezbednosti za prethodnu	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
			kalendarsku godinu.			
5.1.2.	The first reference year for the CSIs shall be 2006; they shall be reported on in the annual report the following year.			NP	Ova odredba se odnosi na proceduru saradnje između država članica EU.	
5.1.3.	The CSIs shall be established as set out in Annex I.	0.1. 6.5.	ZPB prema kojima upravljač i železnički prevoznik sastavljaju izveštaj iz stava 2. ovog člana i zajedničke metode za izračunavanje ekonomskih posledica nesreća, propisuje Direkcija.	PU		
		0.6.	Pravilnik o zajedničkim pokazateljima bezbednosti u železničkom saobraćaju			
5.2.	Before 30 April 2009 Annex I shall be revised, in particular to incorporate therein the common definitions of the CSIs and the common methods for calculating accident costs. This measure, designed to amend non-essential elements of this Directive, shall be adopted in accordance with the regulatory procedure with scrutiny referred to in Article 27(2a).			NP	Ova odredba odnosi se na Komisiju.	
6.1.	An initial series of CSMs covering, as a minimum, the methods described in paragraph 3(a) shall be adopted by the Commission before 30 April 2008. They shall be published in the Official Journal of the European Union. A second series of CSMs covering the remaining methods described in paragraph 3 shall be adopted by the Commission before 30 April 2010. They shall be published in the Official Journal of the European Union. These measures, designed to amend non-essential elements of this Directive by supplementing it, shall be adopted in accordance with the regulatory procedure with scrutiny referred to in Article 27(2a).			NP	Ova odredba odnosi se na Komisiju.	
6.2.	Draft CSMs and draft revised CSMs shall be drawn up by the Agency under mandates which shall be adopted in accordance with the procedure referred to in Article 27(2). The draft CSMs shall be based on an examination of existing methods in the Member States.			NP	Ova odredba odnosi se na Komisiju.	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
6.3.	<p>The CSMS shall describe how the safety level, and the achievement of safety targets and compliance with other safety requirements, are assessed by elaborating and defining:</p> <p>(a) risk evaluation and assessment methods,</p> <p>(b) methods for assessing conformity with requirements in safety certificates and safety authorisations issued in accordance with Articles 10 and 11, and</p> <p>(c) as far as they are not yet covered by TSIs, methods to check that the structural subsystems of the railway system are operated and maintained in accordance with the relevant essential requirements.</p>	<p>0.1. 7.1.</p>	<p>Zajedničke bezbednosne metode propisuju način procene nivoa bezbednosti, ostvarenosti bezbednosnih ciljeva i usaglašenosti sa drugim bezbednosnim zahtevima, putem definisanja:</p> <p>1) Zajedničke bezbednosne metode za procenu i ocenu rizika i uslova koje treba da ispuni telo za ocenu rizika;</p> <p>2) Zajedničkih bezbednosnih metoda za ocenu usaglašenosti sa zahtevima za dobijanje sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom i sertifikata o bezbednosti za prevoz, koje obuhvataju:</p> <p>(1) postupke za ocenu ispunjenosti zahteva podnetih od strane upravljača, odnosno železničkih prevoznika, za izdavanje sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom, odnosno sertifikata o bezbednosti za prevoz,</p> <p>(2) kriterijume za ocenu ispunjenosti zahteva za izdavanje sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom, odnosno sertifikata o bezbednosti za prevoz,</p> <p>(3) načela za vršenje nadzora nad usklađenošću sa zahtevima koje mora da ispuni sistem za upravljanje bezbednošću, nakon što je izdat sertifikat o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom, odnosno sertifikata o bezbednosti za prevoz;</p> <p>3) Zajednička bezbednosna metoda za nadzor bezbednosnog učinka posle izdavanja sertifikata o bezbednosti za prevoz ili za upravljanje železničkom infrastrukturom;</p> <p>4) Zajednička bezbednosna metoda za praćenje efikasnosti upravljanja bezbednošću u toku eksploatacije i održavanja železničkog sistema.</p>	PU		
6.4.	<p>The CSMS shall be revised at regular intervals, taking into account the experience gained from their application and the global development of railway safety and the obligations on Member States as laid down in Article 4(1). This measure, designed to amend non-essential elements of this Directive, inter alia, by supplementing it, shall be adopted in</p>			NP	Ova odredba odnosi se na Komisiju.	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	accordance with the regulatory procedure with scrutiny referred to in Article 27(2a).					
6.5.	Member States shall make any necessary amendments to their national safety rules in the light of the adoption of CSMs and revisions to them.	0.1. 7.3.	Shodno usvojenim i revidiranim zajedničkim bezbednosnim metodama donose se potrebne izmene i dopune nacionalnih propisa za bezbednost.	PU		
7.1.-7.3.	<p>The CSTs shall be developed, adopted and revised following the procedures laid down in this Article. Draft CSTs and draft revised CSTs shall be drawn up by the Agency under mandates which shall be adopted in accordance with the procedure referred to in Article 27(2).</p> <p>The first set of draft CSTs shall be based on an examination of existing targets and safety performance in the Member States and shall ensure that the current safety performance of the rail system is not reduced in any Member State. It shall be adopted by the Commission before 30 April 2009 and shall be published in the Official Journal of the European Union. This measure, designed to amend non-essential elements of this Directive, inter alia, by supplementing it, shall be adopted in accordance with the regulatory procedure with scrutiny referred to in Article 27(2a).</p> <p>The second set of draft CSTs shall be based on the experience gained from the first set of CSTs and their implementation. It shall reflect any priority areas where safety needs to be further improved. It shall be adopted by the Commission before 30 April 2011 and shall be published in the Official Journal of the European Union. This measure, designed to amend non-essential elements of this Directive, inter alia, by supplementing it, shall be adopted in accordance with the regulatory procedure with scrutiny referred to in Article 27(2a).</p>			NP	Ova odredba odnosi se na Komisiju.	
7.4.	The CSTs shall define the safety levels that must at least be reached by different parts of the railway system and by the system as a whole in each Member State, expressed in risk acceptance criteria for: (a) individual risks relating to passengers, staff including the staff of contractors, level crossing users and others, and, without prejudice to existing national	0.1. 12.2.	ZBC utvrđuju najniži nivo bezbednosti koji moraju dostići različiti delovi železničkog sistema i železnički sistem u celini, a koji se iskazuje kroz kriterijum prihvatljivosti rizika za: 1) pojedinačne rizike vezane za putnike, zaposlene, osoblje izvođača radova, korisnike putnih prelaza, kao	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	and international liability rules, individual risks relating to unauthorised persons on railway premises; (b) societal risks.		i pojedinačne rizike vezane za prisustvo neovlašćenih lica na objektima infrastrukture; 2) rizike za društvo.			
7.5.	The CSTs shall be revised at regular intervals, taking into account the global development of railway safety. This measure, designed to amend non-essential elements of this Directive, inter alia, by supplementing it, shall be adopted in accordance with the regulatory procedure with scrutiny referred to in Article 27(2a).			NP	Ova odredba odnosi se na Komisiju.	
7.6.	Member States shall make any necessary amendments to their national safety rules in order to achieve at least the CSTs, and any revised CSTs, in accordance with the implementation timetables attached to them. They shall notify these rules to the Commission in accordance with Article 8(3).	0.1. 12.4.	Direkcija prijavljuje Evropskoj komisiji izmene i dopune nacionalnih propisa za bezbednost doneti u cilju postizanja ZBC.	PU		
8.1.	In application of this Directive, Member States shall establish binding national safety rules and shall ensure that they are published and made available to all infrastructure managers, railway undertakings, applicants for a safety certificate and applicants for a safety authorization in clear language that can be understood by the parties concerned.	0.1. 13.1.	Direkcija je dužna da na svojoj internet stranici objavljuje nacionalne propise za bezbednost kako bi isti bili na raspolaganju upravljaču, železničkom prevozniku i podnosiocima zahteva za izdavanje sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom i sertifikata o bezbednosti za prevoz.	PU		
8.2.	Before 30 April 2005 Member States shall notify the Commission of all the relevant national safety rules in force, as set out in Annex II, and indicate their area of application. The notification shall further provide information on the principal content of the rules with references to the legal texts, on the form of legislation and on which body or organisation is responsible for its publication.	0.1. 13.2.	Evropskoj komisiji prijavljuju se važeći nacionalni propisi za bezbednost: 1) u vezi sa postojećim nacionalnim bezbednosnim ciljevima i bezbednosnim metodama; 2) koji definišu zahteve za sisteme bezbednog upravljanja, kao i zahteve za sertifikat o bezbednosti za prevoz; 3) koji određuju zahteve za puštanje u rad i održavanje novih i bitno izmenjenih železničkih vozila, koji još nisu obuhvaćeni u TSI, s tim da prijava mora sadržati propise za razmenu vozila između železničkih prevoznika, sisteme registracije i zahteve u pogledu postupaka proba; 4) koji obuhvataju zajedničke operativne propise za železničke mreže koje još nisu obuhvaćene u TSI, što obuhvata i pravila u vezi sa sistemom signalizacije i vođenja saobraćaja; 5) koji definišu zahteve za dodatnim internim	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
		0.1. 13.3.	propisima koje moraju doneti upravljač i železnički prevoznik; 6) koji definišu zahteve za izvršne železničke radnike, uključujući kriterijume izbora, zdravstvene sposobnosti i profesionalne kvalifikacije i izdavanje uverenja, ako nisu obuhvaćeni u TSI; 7) koji uređuju istragu nesreća i nezgoda. U prijavi iz stava 2. ovog člana navodi se oblast primene propisa, osnovni sadržaj propisa sa upućivanjem na pravne tekstove, forma propisa i ko je nadležan za njihovo objavljivanje.			
8.3.	Not later than four years after the entry into force of this Directive, the Agency shall evaluate the way in which national safety rules are published and made available in accordance with paragraph 1. It shall also make appropriate recommendations to the Commission for the publication of such rules in order to make the relevant information more easily accessible.			NP	Ova odredba odnosi se na Agenciju.	
8.4.	Member States shall forthwith notify the Commission of any amendment to the notified national safety rules and of any new such rule that might be adopted, unless the rule is wholly relating to the implementation of TSIs.	0.1. 13.4.	Evropska komisija se obaveštava o svakoj izmeni nacionalnih propisa za bezbednost i o svakom novom nacionalnom propisu za bezbednost koji se eventualno donosi, izuzev ako se propis u celini odnosi na izvođenje TSI.	PU		
8.5.	In order to keep the introduction of new specific national rules to a minimum and thus prevent further barriers from being created, and with a view to the gradual harmonisation of safety rules, the Commission shall monitor the introduction of new national rules by Member States.			NP	Ova odredba odnosi se na Komisiju.	
8.6.	If, after the adoption of CSTs, a Member State intends to introduce a new national safety rule which requires a higher safety level than the CSTs, or if a Member State intends to introduce a new national safety rule which may affect operations of railway undertakings from other Member States on the territory of the Member State concerned, the Member State shall consult all interested parties in due time and the procedure in paragraph 7 shall apply.	0.1. 13.5.	Ako se namerava, po prihvatanju ZBC, izdavanje novog nacionalnog propisa za bezbednost koji zahteva viši nivo bezbednosti od ZBC ili izdavanje novog nacionalnog propisa za bezbednost koji može uticati na rad železničkih prevoznika iz drugih država na teritoriji Republike Srbije, Direkcija će blagovremeno konsultovati sve zainteresovane strane.	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
8.7.1.	The Member State shall submit the draft safety rule to the Commission for examination, stating the reasons for introducing it.	0.1. 13.6.	Direkcija dostavlja tekstove nacionalnih propisa za bezbednost u pripremi iz st. 2 i 4. ovog člana i razloge za njihovo donošenje Ministarstvu nadležnom za tehničke propise, standardizaciju, akreditaciju i metrologiju radi prijavljivanja Evropskoj Komisiji.	DU	Ova odredba odnosi se na države članice EU.	
8.7.2.- 8.7.3.	If the Commission finds that the draft safety rule is incompatible with the CSMs or with achieving at least the CSTs, or that it constitutes a means of arbitrary discrimination or a disguised restriction on rail transport operations between Member States, a Decision, addressed to the Member State concerned, shall be adopted in accordance with the procedure referred to in Article 27(2). If the Commission has serious doubts as to the compatibility of the draft safety rule with the CSMs or with achieving at least the CSTs, or considers that it constitutes a means of arbitrary discrimination or a disguised restriction on rail transport operations between Member States, the Commission shall immediately inform the Member State concerned, which shall suspend the adoption, entry into force or implementation of the rule until a Decision is adopted, within a period of six months, in accordance with the procedure referred to in Article 27(2).	0.1. 13.7. 0.1. 13.8.	Ako Evropska komisija obavesti Republiku Srbiju da smatra da nacrt propisa za bezbednost nije u skladu sa ZBM ili bar sa ostvarivanjem ZBC, ili smatra da predstavlja sredstvo samovoljne diskriminacije ili prikrivenog ograničavanja prevoza železnicom između država članica Evropske unije, onda se privremeno zaustavlja donošenje, početak važenja ili primena propisa, dok se, u roku od šest meseci ne donese konačna odluka. Ako Evropska komisija usvoji odgovarajuću odluku kojom utvrđuje da nacrt propisa za bezbednost nije u skladu sa ZBM, ili sa postizanjem bar ZBC, ili da predstavlja sredstvo samovoljne diskriminacije, ili prikrivenog ograničavanja prevoza između država članica EU u železničkom saobraćaju, onda Direkcija preduzima sve što je potrebno da se ova odluka izvrši.	PU		
9.1.	Infrastructure managers and railway undertakings shall establish their safety management systems to ensure that the railway system can achieve at least the CSTs, is in conformity with the national safety rules described in Article 8 and Annex II and with safety requirements laid down in the TSIs, and that the relevant parts of CSMs are applied.	0.1. 14.1.	Upravljač i železnički prevoznik dužni su da uspostave sistem za upravljanje bezbednošću, koji ima za cilj da se bar dostignu ZBC za železnički sistem u celini. Sistem za upravljanje bezbednošću mora biti usklađen sa prijavljenim nacionalnim propisima za bezbednost i sa bezbednosnim zahtevima utvrđenim u TSI i moraju biti primenjene odgovarajuće odredbe ZBM.	PU		
9.2.	The safety management system shall meet the requirements and contain the elements laid down in Annex III, adapted to the character, extent and other conditions of the activity pursued. It shall ensure the control of all risks associated with the activity of the infrastructure manager or railway undertaking, including the supply of maintenance and material and	0.1. 14.2. 0.1.	Sistem za upravljanje bezbednošću mora da ispuni zahteve i da sadrži elemente, propisane ovim zakonom, koji su u skladu sa karakterom, obimom i vrstom delatnosti koje se obavljaju u železničkom saobraćaju.	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	the use of contractors. Without prejudice to existing national and international liability rules, the safety management system shall also take into account, where appropriate and reasonable, the risks arising as a result of activities by other parties.	14.3.	Sistemom za upravljanje bezbednošću postiže se kontrola svih rizika povezanih sa delatnošću upravljača ili železničkog prevoznika, uključujući i pružanje usluga održavanja, snabdevanje materijalom i angažovanje podizvođača, kao i rizike koji se javljaju usled aktivnosti trećih lica.			
9.3.	The safety management system of any infrastructure manager shall take into account the effects of operations by different railway undertakings on the network and make provisions to allow all railway undertakings to operate in accordance with TSIs and national safety rules and with conditions laid down in their safety certificate. It shall furthermore be developed with the aim of coordinating the emergency procedures of the infrastructure manager with all railway undertakings that operate on its infrastructure.	0.1. 14.4.	Sistem za upravljanje bezbednošću upravljača mora uzeti u obzir efekte delatnosti različitih železničkih prevoznika na mreži, pa u skladu sa tim mora sadržati odredbe koje omogućuju železničkim prevoznicima obavljanje delatnosti u skladu sa TSI i nacionalnim propisima za bezbednost, kao i uslovima iz njihovih sertifikata o bezbednosti za prevoz. Sistem za upravljanje bezbednošću upravljača mora uzeti u obzir i koordinaciju hitnih postupaka sa svim železničkim prevoznicima u vanrednim situacijama.	PU		
9.4.	Each year all infrastructure managers and railway undertakings shall submit to the safety authority before 30 June an annual safety report concerning the preceding calendar year. The safety report shall contain: (a) information on how the organisation's corporate safety targets are met and the results of safety plans; (b) the development of national safety indicators, and of the CSIs laid down in Annex I, as far as it is relevant to the reporting organisation; (c) the results of internal safety auditing; (d) observations on deficiencies and malfunctions of railway operations and infrastructure management that might be relevant for the safety authority.	0.1. 6.3. 0.1. 6.4.	Upravljač i železnički prevoznik dužni su da svake godine, najkasnije do 30. juna, dostave Direkciji godišnji izveštaj o bezbednosti za prethodnu kalendarsku godinu. Godišnji izveštaj o bezbednosti obuhvata: 1) informacije o ostvarivanju bezbednosnih ciljeva i o rezultatima bezbednosnih planova; 2) praćenje i analizu ZPB, u meri u kojoj je to relevantno za podnosioca izveštaja; 3) rezultate interne kontrole bezbednosti; 4) primedbe o nedostacima i kvarovima u odvijanju železničkog saobraćaja i upravljanju infrastrukturom koji mogu biti od značaja za Direkciju.	PU		
10.1.1.	In order to be granted access to the railway infrastructure, a railway undertaking must hold a safety certificate as provided for in this Chapter. The safety certificate may cover the whole railway network of a Member State or only a defined part thereof.	0.1. 16.1. 0.1. 16.2.	Železnički prevoznik mora da poseduje sertifikat o bezbednosti za prevoz da bi mu se dozvolio pristup infrastrukturi. Sertifikat o bezbednosti za prevoz može da obuhvata celu mrežu ili njen određeni deo.	PU		
10.1.2.	The purpose of the safety certificate is to provide evidence that the railway undertaking has established	0.1. 16.3.	Sertifikat o bezbednosti za prevoz predstavlja dokaz	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	its safety management system and can meet requirements laid down in TSIs and other relevant Community legislation and in national safety rules in order to control risks and operate safely on the network.		da je železnički prevoznik uspostavio sistem za upravljanje bezbednošću i da ispunjava zahteve utvrđene u TSI, nacionalnim propisima za bezbednost i drugim relevantnim propisima u cilju kontrole rizika i bezbednog odvijanja saobraćaja na mreži.			
10.2.1.	The safety certificate shall comprise: certification confirming acceptance of the railway undertaking's safety management system as described in Article 9 and Annex III, and	0.1. 16.4.1.	Sertifikat o bezbednosti za prevoz sastoji se od: 1) dela A kojim se potvrđuje prihvatanje sistema za upravljanje bezbednošću železničkog prevoznika;	PU		
10.2.2.	certification confirming acceptance of the provisions adopted by the railway undertaking to meet specific requirements necessary for the safe operation of the relevant network. The requirements may include application of TSIs and national safety rules, acceptance of staff's certificates and authorisation to place in service the rolling stock used by the railway undertaking. The certification shall be based on documentation submitted by the railway undertaking as described in Annex IV.	0.1. 16.4.2.	2) dela B kojim se potvrđuje prihvatanje odredaba koje je železnički prevoznik usvojio kako bi zadovoljio specifične zahteve propisane za bezbedno obavljanje saobraćaja na odgovarajućoj mreži; u te zahteve mogu biti uključeni primena TSI, nacionalnih propisa za bezbednost i internih propisa železničkog prevoznika, prihvatanje sertifikata zaposlenih i dozvola za korišćenje železničkih vozila koja koristi taj železnički prevoznik.	PU		
10.3.1.	The safety authority in the Member State where the railway undertaking first establishes its operation shall grant the certification in accordance with paragraph 2.	0.1. 18.1.	Direkcija izdaje sertifikat o bezbednosti za prevoz na propisanom obrascu i u formi rešenja.	PU		
10.3.2.	The certification granted in accordance with paragraph 2 must specify the type and extent of the railway operations covered. The certification granted in accordance with paragraph 2(a) shall be valid throughout the Community for equivalent rail transport operations.	0.1. 16.7. 0.1. 19.1.	U sertifikatu o bezbednosti za prevoz navode se vrsta i obim poslova železničkog prevoznika na koje se sertifikat odnosi. Sertifikat o bezbednosti za prevoz – deo A izdat železničkom prevozniku u stranoj državi važi u Republici Srbiji na osnovu potvrđenih međunarodnih sporazuma.	PU		
10.4.	The safety authority in the Member State in which the railway undertaking is planning to operate additional rail transport services shall grant the additional national certification necessary in accordance with paragraph 2(b).	0.1. 19.2.	Železnički prevoznik iz stava 1. ovog člana koji namerava da pruža železničke transportne usluge u Republici Srbiji mora dobiti dodatni sertifikat o bezbednosti za prevoz – deo B od Direkcije	PU		
10.5.1.	The safety certificate shall be renewed upon application by the railway undertaking at intervals not exceeding five years. It shall be wholly or partly updated whenever the type or extent of the operation is substantially altered.	0.1. 18.3. 0.1. 18.9.	Rok važenja sertifikata o bezbednosti za prevoz je pet godina. Sertifikat o bezbednosti za prevoz se u celini ili	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
			delimično ažurira kad god se znatno izmene vrsta ili obim poslovanja.			
10.5.2.	The holder of the safety certificate shall without delay inform the competent safety authority of all major changes in the conditions of the relevant part of the safety certificate. It shall furthermore notify the competent safety authority whenever new categories of staff or new types of rolling stock are introduced.	0.1. 18.7.	Nosilac sertifikata o bezbednosti za prevoz bez odlaganja, obaveštava Direkciju o svim većim promenama u uslovima odgovarajućeg dela sertifikata o bezbednosti za prevoz, koje se odnose na elemente sistema upravljanja bezbednošću. Veća promena je ona koja značajnije menja uslove na osnovu kojih je izdat sertifikat o bezbednosti za prevoz (nova vrsta poslovanja, nova pruga, novi tip vozila, nova kategorija osoblja i dr).	PU		
10.5.3.	The safety authority may require that the relevant part of the safety certificate be revised following substantial changes in the safety regulatory framework.	0.1. 18.8.	Direkcija može zahtevati da odgovarajući deo sertifikata o bezbednosti za prevoz bude revidiran posle znatnih promena u propisima kojima se uređuje bezbednost u železničkom saobraćaju.	PU		
10.5.4.	If the safety authority finds that the holder of the safety certificate no longer satisfies the conditions for a certification which it has issued, it shall revoke part (a) and/or (b) of the certificate, giving reasons for its decision. The safety authority that has revoked an additional national certification granted in accordance with paragraph 4 shall promptly inform the safety authority that granted the certification under paragraph 2(a) of its decision.	0.1. 20.1. 0.1. 20.3.	Ako Direkcija utvrdi da nosilac sertifikata o bezbednosti za prevoz više ne ispunjava uslove za sertifikaciju, ona rešenjem oduzima deo A, odnosno deo B sertifikata, navodeći razloge za svoju odluku. Kada Direkcija oduzme dodatni sertifikat o bezbednosti za prevoz, bez odlaganja svojoj odluci obaveštava telo kojem su povereni poslovi vezani za bezbednost na železnici strane države koje je izdalo sertifikat o bezbednosti za prevoz - deo A.	PU		
10.5.5.	Similarly, a safety authority must revoke a safety certificate if it is apparent that the holder of the safety certificate has not used it as intended in the year following its issue.	0.1. 20.4.	Direkcija oduzima sertifikat o bezbednosti za prevoz i u slučaju da nosilac tog sertifikata u roku od jedne godine od njegovog izdavanja nije koristio sertifikat o bezbednosti za prevoz kao što je predviđeno tim sertifikatom.	PU		
10.6.	The safety authority shall inform the Agency within one month of the safety certificates referred to in paragraph 2(a) that have been issued, renewed, amended or revoked. It shall state the name and address of the railway undertaking, the issue date, scope and validity of the safety certificate and, in case of revocation, the reasons for its decision.	0.1. 20.5.	Direkcija u roku od 30 dana obaveštava Agenciju o sertifikatima o bezbednosti za prevoz – deo A, koji su izdati, ažurirani, revidirani ili oduzeti.	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
10.7.	Before 30 April 2009 the Agency shall evaluate the development of safety certification and submit a report to the Commission with recommendations on a strategy for migration towards a single Community safety certificate. The Commission shall take appropriate action following the recommendation.			NP	Ova odredba odnosi se na Agenciju.	
11.1.1.	In order to be allowed to manage and operate a rail infrastructure the infrastructure manager must obtain a safety authorization from the safety authority in the Member State where he is established.	0.1. 21.1.	Upravljač mora da poseduje sertifikat o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom.	PU		
11.1.2.	The safety authorization shall comprise: (a) authorization confirming acceptance of the infrastructure manager's safety management system as described in Article 9 and Annex III, and b) authorization confirming acceptance of the provisions of the infrastructure manager to meet specific requirements necessary for the safe design, maintenance and operation of the railway infrastructure including, where appropriate, the maintenance and operation of the traffic control and signaling system.	0.1. 21.2.	Sertifikat o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom se sastoji od: 1) dela kojim se potvrđuje prihvatanje sistema za upravljanje bezbednošću upravljača; 2) dela kojim se potvrđuje prihvatanje odredaba koje je upravljač usvojio da bi zadovoljio specifične zahteve potrebne za bezbedno održavanje i eksploataciju infrastrukture.	PU		
11.2.1.	The safety authorization shall be renewed upon application by the infrastructure manager at intervals not exceeding five years. It shall be wholly or partly updated whenever substantial changes are made to the infrastructure, signaling or energy supply or to the principles of its operation and maintenance. The holder of the safety authorization shall without delay inform the safety authority of all such changes.	0.1. 23.3. 0.1. 23.4. 0.1. 23.5.	Sertifikat o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom važi pet godina. Sertifikat o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom obnavlja se na zahtev nosioca. Sertifikat o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom se u celini ili delimično ažurira kada dođe do znatnih izmena infrastrukture, signalizacije ili napajanja energijom ili načina eksploatacije i održavanja infrastrukture, o čemu nosilac tog sertifikata bez odlaganja, a najkasnije u roku od osam dana, obaveštava Direkciju.	PU		
11.2.2.	The safety authority may require that the safety authorization be revised following substantial changes to the safety regulatory framework.	0.1. 23.6.	Direkcija može zahtevati da sertifikat o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom bude revidiran posle znatnih promena u propisima o bezbednosti.	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
11.2.3.	If the safety authority finds that an authorized infrastructure manager no longer satisfies the conditions for a safety authorization it shall revoke the authorization, giving reasons for its decisions.	0.1. 24.1.	Ako Direkcija utvrdi da nosilac sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom više ne ispunjava uslove za izdavanje tog sertifikata, ona ga oduzima rešenjem, navodeći razloge za svoju odluku.	PU		
11.3.	The safety authority shall inform the Agency within one month of the safety authorizations that have been issued, renewed, amended or revoked. It shall state the name and address of the infrastructure manager, the issue date, the scope and validity of the safety authorization and, in case of revocation, the reasons for its decision.	0.1. 24.3.	Direkcija u roku od 30 dana obaveštava Agenciju o sertifikatima o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom koji su izdati, obnovljeni, izmenjeni, dopunjeni ili oduzeti. Pri tome navodi naziv i adresu upravljača, datum izdavanja, oblast primene i važnost navedenog sertifikata i, u slučaju oduzimanja, navodeći razloge za svoju odluku.	PU		
12.1.	The safety authority shall take a decision on an application for safety certification or safety authorisation without delay and in any event not more than four months after all information required and any supplementary information requested by the safety authority has been submitted. If the applicant is requested to submit supplementary information, such information shall be submitted promptly.	0.1. 25.1.	Direkcija odlučuje o zahtevu za izdavanje sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom i sertifikata o bezbednosti za prevoz u roku od najviše četiri meseca od podnošenja potrebne dokumentacije, kao i dopunskih informacija koje je tražila. Ako se od podnosioca zahteva traži da podnese dopunske informacije, te informacije se podnose bez odlaganja.	PU		
12.2.1.	In order to facilitate the establishment of new railway undertakings and the submission of applications from railway undertakings from other Member States, the safety authority shall give detailed guidance on how to obtain the safety certificate. It shall list all requirements that have been laid down for the purpose of Article 10(2) and make all relevant documents available to the applicant.	0.1. 25.2.	Da bi se olakšalo osnivanje novih železničkih prevoznika i podnošenje zahteva železničkih prevoznika iz drugih država, Direkcija je dužna da objavi na svojoj internet stranici detaljna uputstva o pribavljanju sertifikata o bezbednosti za prevoz i spisak svih zahteva koji su potrebni za izdavanje tog sertifikata, kao i to da podnosiocu zahteva stavi na raspolaganje sva potrebna dokumenta.	PU		
12.2.2.	Special guidance shall be given to railway undertakings that apply for a safety certificate concerning services on a defined limited part of an infrastructure, specifically identifying the rules that are valid for the part in question.	0.1. 25.3.	Železničkom prevozniku koji podnose zahtev za sertifikat o bezbednosti za prevoz za usluge na definisanom ograničenom delu mreže daju se posebna uputstva i konkretno se ukazuje na propise koji važe za deo mreže o kojem je reč.	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
12.3.	An application guidance document describing and explaining the requirements for the safety certificates and listing the documents that must be submitted shall be made available to the applicants free of charge. All applications for safety certificates shall be submitted in the language required by the safety authority.	<p>0.1. 25.2.</p> <p>0.1. 25.4.</p>	<p>Da bi se olakšalo osnivanje novih železničkih prevoznika i podnošenje zahteva železničkih prevoznika iz drugih država, Direkcija je dužna da objavi na svojoj internet stranici detaljna uputstva o pribavljanju sertifikata o bezbednosti za prevoz i spisak svih zahteva koji su potrebni za izdavanje tog sertifikata, kao i to da podnosiocu zahteva stavi na raspolaganje sva potrebna dokumenta.</p> <p>Svi zahtevi za sertifikat o bezbednosti za prevoz podnose se na srpskom jeziku.</p>	PU		
13.1.1.	Member States shall ensure that railway undertakings applying for a safety certificate have fair and non-discriminatory access to training facilities for train drivers and staff accompanying the trains, whenever such training is necessary for the fulfillment of requirements to obtain the safety certificate.	<p>0.1. 61.2.</p>	Centar stručnog osposobljavanja pruža obuku na nepristrasan način u pogledu svih učesnika, kako licima koja su zaposlena kod osnivača centra stručnog osposobljavanja tako i drugim licima.	PU		
13.1.2.- 13.1.5.	<p>The services offered must include training on necessary route knowledge, operating rules and procedures, the signaling and control command system and emergency procedures applied on the routes operated.</p> <p>Member States shall also ensure that infrastructure managers and their staff performing vital safety tasks have fair and non-discriminatory access to training facilities.</p> <p>If the training services do not include examinations and granting of certificates, Member States shall ensure that railway undertakings have access to such certification if it is a requirement of the safety certificate.</p> <p>The safety authority shall ensure that the provision of training services or, where appropriate, the granting of certificates meets the safety requirements laid down in TSIs or national safety rules described in Article 8 and Annex II.</p>	<p>0.1. 62.2.</p> <p>0.1. 61.2.</p> <p>0.1. 61.1.</p> <p>0.1. 61.3.</p>	<p>Stručno osposobljavanje obuhvata:</p> <p>1) opšta stručna znanja potrebna za dobijanje dozvole za upravljanje vučnim vozilom iz člana 66. ovog zakona i</p> <p>2) specifična stručna znanja vezana za poznavanje vozila i infrastrukture, potrebna za dobijanje dodatnog uverenja iz člana 68. ovog zakona.</p> <p>Centar stručnog osposobljavanja pruža obuku na nepristrasan način u pogledu svih učesnika, kako licima koja su zaposlena kod osnivača centra stručnog osposobljavanja tako i drugim licima.</p> <p>Centar stručnog osposobljavanja može biti železnički prevoznik, upravljač, vlasnik industrijske železnice, drugo pravno lice i preduzetnik koji ima:</p> <p>1) odgovarajući prostor;</p> <p>2) odgovarajuće osposobljene kadrove;</p> <p>3) odgovarajuće objekte i uređaje koji su potrebni za izvođenje stručnog osposobljavanja.</p> <p>Centar stručnog osposobljavanja izdaje uverenje o sprovedenom teoretskom i praktičnom stručnom</p>	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
		<p>0.1. 61.4.</p> <p>0.1. 63.1.</p> <p>0.1. 63.2.</p> <p>0.1. 63.3.</p> <p>0.1. 64.</p>	<p>osposobljavanju.</p> <p>Direkcija propisuje bliže uslove koje moraju da ispune centri stručnog osposobljavanja.</p> <p>Železnički radnici moraju se stalno stručno usavršavati, a njihova stručna osposobljenost se mora redovno i vanredno proveravati.</p> <p>Stručno usavršavanje i proveru stručne osposobljenosti železničkih radnika izvodi poslodavac.</p> <p>Redovna provera stručne osposobljenosti železničkih radnika se mora obavljati najmanje na svake dve godine i ona uključuje poznavanje važećih propisa, infrastrukture, vozila i uređaja.</p> <p>Direkcija propisuje potreban nivo stručne spreme, programe stručnog osposobljavanja, programe za polaganje stručnog ispita za radna mesta železničkih radnika, način obavljanja stručnog ispita, uslove koje moraju da ispune članovi komisije za polaganje stručnih ispita i radna mesta železničkih radnika.</p>			
13.2.	If the training facilities are available only through the services of one single railway undertaking or the infrastructure manager, Member States shall ensure that they are made available to other railway undertakings at a reasonable and non-discriminatory price, which is cost-related and may include a profit margin.	0.1. 61.2.	Centar stručnog osposobljavanja pruža obuku na nepristrasan način u pogledu svih učesnika, kako licima koja su zaposlena kod osnivača centra stručnog osposobljavanja tako i drugim licima.	PU		
13.3.	When recruiting new train drivers, staff on board trains and staff performing vital safety tasks, railway undertakings must be able to take into account any training, qualifications and experience acquired previously from other railway undertakings. For this purpose, such members of staff shall be entitled to have access to, obtain copies and communicate all documents attesting to their training, qualifications and experience.	0.1. 71.4.	U slučaju prestanka radnog odnosa poslodavac dužan je da mašinovođi izda overenu kopiju dodatnog uverenja i vrati sve dokumente o njegovoj obuci, kvalifikacijama, iskustvu i stručnim sposobnostima.	PU		
		0.1. 71.5.	Prilikom zasnivanja novog radnog odnosa, poslodavac uzima u obzir dokumenta iz stava 4. ovog člana			

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
13.4.	In every case each railway undertaking and each infrastructure manager shall be responsible for the level of training and qualifications of its staff carrying out safety-related work as set out in Article 9 and Annex III.	<p>0.1. 63.</p> <p>0.1. 64.</p>	<p>Železnički radnici moraju se stalno stručno usavršavati, a njihova stručna osposobljenost se mora redovno i vanredno proveravati. Stručno usavršavanje i proveru stručne osposobljenosti železničkih radnika izvodi poslodavac. Redovna provera stručne osposobljenosti železničkih radnika se mora obavljati najmanje na svake dve godine i ona uključuje poznavanje važećih propisa, infrastrukture, vozila i uređaja. Vanredna provera stručne osposobljenosti železničkih radnika obavlja se:</p> <p>1) posle svake odsutnosti železničkog radnika sa posla koja je trajala više od šest meseci;</p> <p>2) ako bi železnički radnik zbog nepoznavanja propisa mogao ugroziti bezbednost saobraćaja;</p> <p>3) ako železnički radnik ne ispunjava propisane obaveze u pogledu stručnog usavršavanja, zbog donošenja novih propisa ili izmene važećih propisa;</p> <p>4) ako železnički radnik u svom radu krši propise, što za posledicu može imati nastanak nesreće, incidenta, odnosno ugrožavanje bezbednosti saobraćaja;</p> <p>5) ako se uvode novi tipovi uređaja ili vozila. Poslodavac ne može dozvoliti obavljanje poslova železničkom radniku koji pri proveru znanja nije pokazao zadovoljavajuću stručnu osposobljenost ili čija stručna osposobljenost za te poslove nije proverena.</p> <p>Potreban nivo stručne spreme, programe stručnog osposobljavanja, programe za polaganje stručnog ispita za radna mesta železničkih radnika, način obavljanja stručnog ispita, uslove koje moraju da ispune članovi komisije za polaganje stručnih ispita i radna mesta železničkih radnika propisuje Direkcija.</p>	PU		
14.a.1.	Each vehicle, before it is placed in service or used on the network, shall have an entity in charge of maintenance assigned to it and this entity shall be registered in the NVR in accordance with Article 33 of the Railway Interoperability Directive.	<p>0.1. 53.1.</p> <p>0.1.</p>	<p>Imalac vozila je dužan da za svako vozilo koje koristi odredi lice zaduženo za njegovo održavanje.</p> <p>Lice zaduženo za održavanje registruje se u</p>	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
		53.3. 0.1. 53.4.	Nacionalnom registru železničkih vozila. Vozilo se ne može koristiti ako nije određeno lice za njegovo održavanje.			
14.a.2.	A railway undertaking, an infrastructure manager or a keeper may be an entity in charge of maintenance.	0.1. 53.2.	Lice zaduženo za održavanje može da bude i železnički prevoznik, upravljač ili imalac vozila.	PU		
14.a.3.	Without prejudice to the responsibility of the railway undertakings and infrastructure managers for the safe operation of a train as provided for in Article 4, the entity shall ensure that the vehicles for which it is in charge of maintenance are in a safe state of running by means of a system of maintenance. To this end, the entity in charge of maintenance shall ensure that vehicles are maintained in accordance with: (a) the maintenance file of each vehicle; (b) the requirements in force including maintenance rules and TSI provisions. The entity in charge of maintenance shall carry out the maintenance itself or make use of contracted maintenance workshops.	0.1. 53.5. 0.1. 53.6. 0.1. 53.8.	Pored odgovornosti železničkog prevoznika i upravljača za bezbedno saobraćanje vozova, lice zaduženo za održavanje, pomoću sistema za održavanje, odgovorno je da se vozila, za čije je održavanje zaduženo, nalaze u stanju koje omogućava njihovo bezbedno kretanje. Lice zaduženo za održavanje obezbeđuje da se vozila održavaju u skladu sa ovim zakonom, dosijeom o održavanju vozila i odredbama TSI. Lice zaduženo za održavanje vrši održavanje samo ili za vršenje održavanja zaključuje ugovore sa sertifikovanim radionicama za održavanje.	PU		
14.a.4.1.	In the case of freight wagons, each entity in charge of maintenance shall be certified by a body accredited or recognised in accordance with paragraph 5, or by a national safety authority. The accreditation process shall be based on criteria of independence, competence and impartiality, such as the relevant EN 45 000 series European standards. The recognition process shall also be based on criteria of independence, competence and impartiality.	0.1. 54.1. 0.1. 54.2.	Lice zaduženo za održavanje teretnih kola mora biti sertifikovano u skladu sa propisom koji donosi OTIF. Direkcija ili drugo akreditovano sertifikaciono telo iz Republike Srbije, države ugovornice OTIF-a ili države Evropske unije izdaje sertifikat licu zaduženom za održavanje teretnih kola na obrascu koji je propisao OTIF.	PU		
14.a.4.2.	Where the entity in charge of maintenance is a railway undertaking or an infrastructure manager, compliance with the requirements to be adopted under paragraph 5 shall be checked by the relevant national safety authority pursuant to the procedures referred to in Articles 10 or 11 and shall be confirmed on the certificates specified in those procedures.	0.4. P5 0.5. P5	Prilog 5 (Obrazac sertifikata deo A). Prilog 5 (Obrazac sertifikata)	PU		Tokom izdavanja sertifikata o bezbednosti za prevoz i sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom,

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
						<p>proverava se da li železnički prevoznik ili upravljač poseduju sertifikat za održavanje teretnih kola. To se navodi kao podatak u obrascima sertifikata koji se izdaju.</p>
14.a.5.	<p>Based on a recommendation by the Agency, the Commission shall, by 24 December 2010, adopt a measure establishing a system of certification of the entity in charge of maintenance for freight wagons. Certificates granted in accordance with this system shall confirm compliance with the requirements referred to in paragraph 3.</p> <p>The measure shall include the requirements concerning:</p> <p>(a) the maintenance system established by the entity;</p> <p>(b) the format and validity of the certificate granted to the entity;</p> <p>(c) the criteria for accreditation or recognition of body or bodies responsible for issuing certificates and ensuring controls necessary for the functioning of the certification system;</p> <p>(d) the date of application of the certification system, including a transition period of one year for existing entities in charge of maintenance.</p> <p>This measure, designed to amend non-essential elements of this Directive, by supplementing it, shall be adopted in accordance with the regulatory procedure with scrutiny referred to in Article 27(2a).</p> <p>Based on a recommendation by the Agency, the Commission shall, by 24 December 2018 review this measure in order to include all vehicles and to update, if necessary, the certification system applicable to freight wagons.</p>			NP	Ova odredba se odnosi na Komisiju.	
14.a.6.	The certificates granted in accordance with paragraph 5 shall be valid throughout the Community.	0.1. 54.7.	Sertifikati iz stava 2. ovog člana izdati u državama	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
			ugovornicama OTIF i državama Evropske unije važe u Republici Srbiji.			
14.a.7.	The Agency shall evaluate the certification process implemented in accordance with paragraph 5 by submitting a report to the Commission, no later than three years after the entry into force of the relevant measure.			NP	Ova odredba se odnosi na Agenciju.	
14.a.8.	<p>Member States may decide to fulfil the obligations to identify the entity in charge of maintenance and to certify it through alternative measures, in the following cases:</p> <p>(a) vehicles registered in a third country and maintained according to the law of that country;</p> <p>(b) vehicles which are used on networks or lines the track gauge of which is different from that of the main rail network within the Community and for which fulfilment of the requirements referred to in paragraph 3 are ensured by international agreements with third countries;</p> <p>(c) vehicles identified in Article 2(2), and military equipment and special transport requiring an ad hoc national safety authority permit to be delivered prior to the service. In this case derogations shall be granted for periods not longer than five years.</p> <p>Such alternative measures shall be implemented through derogations to be granted by the relevant national safety authority:</p> <p>(a) when registering vehicles pursuant to Article 33 of the Railway Interoperability Directive, as far as the identification of the entity in charge of maintenance is concerned;</p> <p>(b) when delivering safety certificates and authorisations to railway undertakings and infrastructure managers pursuant to Articles 10 and 11 of this Directive, as far as the identification or certification of the entity in charge of maintenance is concerned.</p> <p>Such derogations shall be identified and justified in the annual safety report referred to in Article 18 of this Directive. Where it appears that undue safety risks are being taken on the Community rail system,</p>			NP	Diskreciona odredba. Ova odredba je diskreciona i za države članice EU i uključuje sprovođenje alternativnih mera koje u našim uslovima trenutno ne mogu da se sprovedu.	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	the Agency shall immediately inform the Commission thereof. The Commission shall make contact with the parties involved and, where appropriate, request the Member State to withdraw its derogation decision.’;					
15.1.	Before 30 April 2009, decisions on common harmonized requirements in accordance with Article 10(2)(b) and Annex IV and a common format for application guidance documents shall be adopted in accordance with the procedure referred to in Article 27.2.			NP	Ova odredba se odnosi na Komisiju.	
15.2.	The Agency shall recommend common harmonized requirements and a common format for application guidance documents under a mandate which shall be adopted in accordance with the procedure referred to in Article 27.2.			NP	Ova odredba se odnosi na Agenciju.	
16 .1.	Each Member State shall establish a safety authority. This authority may be the Ministry responsible for transport matters and shall be independent in its organization, legal structure and decision making from any railway undertaking, infrastructure manager, applicant and procurement entity.	0.1. 3. 0.2. 124.1.	Direkcija za železnice (u daljem tekstu: Direkcija), je organ nadležan za regulisanje bezbednosti u železničkom saobraćaju. Direkcije za železnice obavlja sledeće poslove: 1) izdavanje, produženje važenja, izmene i oduzimanje sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom i sertifikata o bezbednosti za prevoz, kao i provera da li se upravljači infrastrukture i železnički prevoznici pridržavaju uslova utvrđenih u njima; 2) praćenje, unapređivanje, primena i razvoj bezbednosti i regulatornog okvira za bezbednost, kao i sistema nacionalnih propisa o bezbednosti, uključujući i donošenje podzakonskih akata iz oblasti bezbednosti i interoperabilnosti železničkog saobraćaja; 3) vođenje registara propisanih ovim zakonom i zakonom kojim se uređuje interoperabilnost železnice; 4) nadzor nad usaglašenošću činilaca interoperabilnosti sa osnovnim zahtevima u skladu sa zakonom kojim se uređuje interoperabilnost železnice; 5) izdavanje dozvola za korišćenje strukturnih	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
			<p>podсистema, u skladu sa zakonom kojim se uređuje interoperabilnost železnice;</p> <p>6) izdavanje dozvola za korišćenje novih i znatno izmenjenih železničkih vozila koja još nisu obuhvaćena tehničkim specifikacijama interoperabilnosti;</p> <p>7) donosi granske standarde iz oblasti železničkog saobraćaja;</p> <p>8) druge poslove utvrđene zakonom kojim se uređuje bezbednost u železničkom saobraćaju i zakonom kojim se uređuje nteroperabilnost železničkog sistema</p>			
16.2.1	<p>The safety authority shall be entrusted with at least the following tasks:</p> <p>authorising the placing in service of the structural subsystems constituting the rail system in accordance with Article 15 of the Railway Interoperability Directive and checking that they are operated and maintained in accordance with the relevant essential requirements;</p>	<p>0.2. 124.1.5.</p>	<p>5) izdavanje dozvola za korišćenje strukturnih podсистema, u skladu sa zakonom kojim se uređuje interoperabilnost železnice;</p>	<p>PU</p>		
16.2.3	<p>supervising that the interoperability constituents are in compliance with the essential requirements as required by Article 12 of Directives 96/48/EC and 2001/16/EC;</p>	<p>0.2. 124.1.3. 0.2. 124.1.4.</p>	<p>3) vođenje registara propisanih ovim zakonom i zakonom kojim se uređuje interoperabilnost železnice;</p> <p>4) nadzor nad usaglašenošću činilaca interoperabilnosti sa osnovnim zahtevima u skladu sa zakonom kojim se uređuje interoperabilnost železnice;</p>	<p>PU</p>		
16.2.4	<p>authorizing the placing in service of new and substantially altered rolling stock that is not yet covered by a TSI;</p>	<p>0.2. 124.1.6.</p>	<p>6) izdavanje dozvola za korišćenje novih i znatno izmenjenih železničkih vozila koja još nisu obuhvaćena tehničkim specifikacijama interoperabilnosti;</p>	<p>PU</p>		
16.2.5	<p>the issue, renewal, amendments and revocation of relevant parts of safety certificates and of safety authorizations granted in accordance with Articles 10 and 11 and checking that conditions and requirements laid down in them are met and that infrastructure managers and railway undertakings are operating under the requirements of Community or national law;</p>	<p>0.2. 124.1.1.</p>	<p>1) izdavanje, produženje važenja, izmene i oduzimanje sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom i sertifikata o bezbednosti za prevoz, kao i provera da li se upravljači infrastrukture i železnički prevoznici pridržavaju uslova utvrđenih u njima;</p>	<p>PU</p>		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
16.2.6	monitoring, promoting, and, where appropriate, enforcing and developing the safety regulatory framework including the system of national safety rules;	0.2. 124.1.2.	2) praćenje, unapređivanje, primena i razvoj bezbednosti i regulatornog okvira za bezbednost, kao i sistema nacionalnih propisa o bezbednosti, uključujući i donošenje podzakonskih akata iz oblasti bezbednosti i interoperabilnosti železničkog saobraćaja;	PU		
16.2.7	supervising that vehicles are duly registered in the NVR and that safety related information contained therein, is accurate and kept up to date;	0.2. 124.1.3. 0.2. 124.1.4.	3) vođenje registara propisanih ovim zakonom i zakonom kojim se uređuje interoperabilnost železnice; 4) nadzor nad usaglašenošću činilaca interoperabilnosti sa osnovnim zahtevima u skladu sa zakonom kojim se uređuje interoperabilnost železnice;	PU		
16.3.	The tasks referred to in paragraph 2 may not be transferred or subcontracted to any infrastructure manager, railway undertaking or procurement entity	0.1. 3. 0.2. 124.1.	Direkcija za železnice (u daljem tekstu: Direkcija), je organ nadležan za regulisanje bezbednosti u železničkom saobraćaju. Direkcije za železnice obavlja sledeće poslove: 1) izdavanje, produženje važenja, izmene i oduzimanje sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom i sertifikata o bezbednosti za prevoz, kao i provera da li se upravljači infrastrukture i železnički prevoznici pridržavaju uslova utvrđenih u njima; 2) praćenje, unapređivanje, primena i razvoj bezbednosti i regulatornog okvira za bezbednost, kao i sistema nacionalnih propisa o bezbednosti, uključujući i donošenje podzakonskih akata iz oblasti bezbednosti i interoperabilnosti železničkog saobraćaja; 3) vođenje registara propisanih ovim zakonom i zakonom kojim se uređuje interoperabilnost železnice; 4) nadzor nad usaglašenošću činilaca interoperabilnosti sa osnovnim zahtevima u skladu sa zakonom kojim se uređuje interoperabilnost železnice; 5) izdavanje dozvola za korišćenje strukturnih	DU		Nema eksplicitne odredbe o tome ali su zakonom ti poslovi nedvosmisleno dodeljeni Direkciji i nikom drugom. Ne postoji mogućnost da se ti poslovi prenesu na neko drugo telo.

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
			<p>podсистema, u skladu sa zakonom kojim se uređuje interoperabilnost železnice;</p> <p>6) izdavanje dozvola za korišćenje novih i znatno izmenjenih železničkih vozila koja još nisu obuhvaćena tehničkim specifikacijama interoperabilnosti;</p> <p>7) donosi granske standarde iz oblasti železničkog saobraćaja;</p> <p>8) druge poslove utvrđene zakonom kojim se uređuje bezbednost u železničkom saobraćaju i zakonom kojim se uređuje nteroperabilnost železničkog sistema</p>			
17.1.1.	<p>The safety authority shall carry out its tasks in an open, non-discriminatory and transparent way. In particular it shall allow all parties to be heard and give reasons for its decisions.</p>	<p>0.2. 124.2.1.</p>	<p>Direkcija se u svom radu pridržava sledećih načela:</p> <p>1) obavlja svoje poslove na otvoren, nediskriminatorski i transparentan način, omogućava svim strankama da iskažu svoj stav i navodi razloge za svoje odluke;</p>	<p>PU</p>		
17.1.2.	<p>It shall promptly respond to requests and applications and com- municate its requests for information without delay and adopt all its decisions within four months after all requested information has been provided.</p> <p>It may at any time request the technical assis- tance of infrastructure managers and railway undertakings or other qualified bodies when it is carrying out the tasks referred to in Article 16.</p>	<p>0.2. 124.2.2. 0.2. 124.2.3.</p>	<p>2) odmah odgovara na molbe i zahteve i traži dostavljanje dodatnih informacija bez odlaganja i donosi odluke u roku od četiri meseca od dostavljanja svih traženih informacija.</p> <p>3) pri obavljanju poslova iz člana 3. ovog zakona, u svakom trenutku može da zatraži tehničku pomoć upravljača infrastrukture i železničkih prevoznika ili drugih kvalifikovanih tela;</p>	<p>PU</p>		
17.1.3.	<p>In the process of developing the national regulatory framework, the safety authority shall consult all persons involved and inter- ested parties, including infrastructure managers, railway undertak- ings, manufacturers and maintenance providers, users and staff representatives.</p>	<p>0.2. 124.2.4.</p>	<p>4) u procesu izrade nacionalnog regulatornog okvira, konsultuje se sa svim uključenim licima i zainteresovanim stranama, uključujući u to upravljače infrastrukture, železničke prevoznike, proizvođače, pružaoce usluga održavanja, korisnike i predstavnike zaposlenih;</p>	<p>PU</p>		
17.2.	<p>The safety authority shall be free to carry out all inspections and investigations that are needed for accomplishment of its tasks and it shall be granted access to all relevant documents and to premises,</p>	<p>0.2. 124.2.5.</p>	<p>5) sprovodi nadzore i provere potrebne za izvršenje svojih poslova i ima pravo da izvrši uvid u sve relevantne dokumente, kao i u</p>	<p>PU</p>		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	installations and equipment of infrastructure managers and railway undertakings.		objekte, instalacije i opremu upravljača infrastrukture, železničkih prevoznika i drugih privrednih subjekata kojima Direkcija izdaje isprave propisane ovim zakonom.			
17.3.	Member States shall take the measures necessary to ensure that decisions taken by the safety authority are subject to judicial review.	<p>0.1. 15.3.</p> <p>0.1. 18.2.</p> <p>0.1. 18.13.</p> <p>0.1. 20.2.</p> <p>0.1. 23.2.</p> <p>0.1. 23.10.</p> <p>0.1. 24.2.</p> <p>0.1.</p>	<p>Rešenje kojim se nalaže sprovođenje odgovarajućih mera iz stava 2. ovog člana konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.</p> <p>Rešenje o izdavanju, odnosno o odbijanju izdavanja sertifikata o bezbednosti za prevoz konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.</p> <p>Rešenje o odbijanju obnavljanja, revidiranja ili ažuriranja sertifikata o bezbednosti za prevoz konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.</p> <p>Rešenje o oduzimanju dela A, odnosno dela B sertifikata o bezbednosti za prevoz konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.</p> <p>Rešenje o izdavanju, odnosno o odbijanju izdavanja sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.</p> <p>Rešenje o odbijanju obnavljanja, revidiranja ili ažuriranja sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.</p> <p>Rešenje o oduzimanju sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.</p>	PU		Sva rešenja koja izdaje Direkcija u smislu 0.1. su konačna u upravnom postupku i protiv njih se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
		28.6. 0.1. 28.12.	Rešenje o izdavanju, odnosno o odbijanju izdavanja sertifikata o ispunjenosti uslova za održavanje gornjeg i donjeg stroja železničkih pruga konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom. Rešenje o oduzimanju sertifikata iz stava 5. ovog člana konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.			
17.4.1.	The safety authorities shall conduct an active exchange of views and experience for the purpose of harmonising their decision-making criteria across the Community. Their cooperation shall in particular aim at facilitating and coordinating the safety certification of railway undertakings which have been granted international train paths in accordance with the procedure laid down in Article 15 of Directive 2001/14/EC.			NP	Ova odredba se odnosi na proceduru saradnje između država članica EU.	
17.4.2.	The Agency shall support the safety authorities in these tasks.			NP	Ova odredba se odnosi na Agenciju.	
18.1.1.	Each year the safety authority shall publish an annual report concerning its activities in the preceding year and send it to the Agency by 30 September at the latest. The report shall contain information on: the development of railway safety, including an aggregation at Member State level of the CSIs laid down in Annex I;	0.1. 6.6. 0.1. 6.7.1. 0.1. 6.8.	Direkcija objavljuje godišnji izveštaj o svojim aktivnostima za prethodnu godinu i dostavlja ga ministru nadležnom za poslove saobraćaja (u daljem tekstu: ministar) najkasnije do 30. septembra tekuće godine. Izveštaj sadrži podatke o: 1) razvoju stanja bezbednosti na železnici uključujući u to i prikupljene ZPB; Izveštaj iz stava 6. ovog člana Direkcija dostavlja i Agenciji Evropske Unije za železnice (u daljem tekstu: Agencija) najkasnije do 30. septembra tekuće godine.	PU		
18.1.2	important changes in legislation and regulation concerning railway safety;	0.1. 6.7.2.	2) važnim promenama u zakonodavstvu i regulisanju bezbednosti na železnici;	PU		
18.1.3	the development of safety certification and safety authorisation;	0.1. 6.7.3.	3) unapređenju postupka sertifikacije o bezbednosti za	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
			upravljanje železničkom infrastrukturom i sertifikacije o bezbednosti za prevoz;			
18.1.4	results of and experience relating to the supervision of infrastructure managers and railway undertakings.	0.1. 6.7.4.	4) rezultatima i iskustvima vezanim za nadzor nad upravljačem i železničkim prevoznikom.	PU		
18.1.5	the derogations that have been decided in accordance with Article 14a.8.			NP	Diskreciona odredba. Ova odredba je diskreciona i za države članice EU i uključuje sprovođenje alternativnih mera koje u našim uslovima trenutno ne mogu da se sprovedu.	
19.1.	Member States shall ensure that an investigation is carried out by the investigating body referred to in Article 21 after serious accidents on the railway system, the objective of which is possible improvement of railway safety and the prevention of accidents.	0.3. 30.1.	Centar sprovodi istragu posle ozbiljnih nesreća na železničkom sistemu sa ciljem mogućeg unapređivanja bezbednosti na železnici i prevencije nesreća.	PU		
19.2.1.	In addition to serious accidents, the investigating body referred to in Article 21 may investigate those accidents and incidents which under slightly different conditions might have led to serious accidents, including technical failures of the structural subsystems or of interoperability constituents of the trans-European high-speed or conventional rail systems.	0.3. 30.2.	Osim ozbiljnih nesreća, Centar može da istražuje i ostale nesreće i nezgode, koje bi mogle da dovedu do ozbiljnih nesreća, uključujući u to tehnički otkaz strukturnih podсистема ili činilaca interoperabilnosti.	PU		
19.2.2.	The investigating body shall, at its discretion, decide whether or not an investigation of such an accident or incident shall be undertaken. In its decision it shall take into account: (a) the seriousness of the accident or incident; (b) whether it forms part of a series of accidents or incidents relevant to the system as a whole; (c) its impact on railway safety on a Community level, and (d) requests from infrastructure managers, railway undertakings, the safety authority or the Member States.	0.3. 30.3.	Centar ima diskreciono pravo da odlučuje da li će otvoriti istragu ostalih nesreća i nezgoda. U svojoj odluci, on uzima u obzir: 1) ozbiljnost nesreća i nezgoda; 2) da li su ostale nesreće i nezgode deo niza nesreća, odnosno nezgoda od značaja za sistem u celini; 3) uticaj na bezbednost na železničkoj mreži Republike Srbije, kao i železničkoj mreži Evropske unije; 4) zahteve upravljača infrastrukture (u daljem tekstu: upravljač), železničkog prevoznika, Direkcije za železnice (u daljem tekstu: Direkcija) ili nadležnih organa drugih država.	PU		
19.3.	The extent of investigations and the procedure to be followed in carrying out such investigations shall be	0.3. 30.4.	Obim istraga i postupak u sprovođenju tih istraga	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	determined by the investigating body, taking into account the principles and the objectives of Articles 20 and 22 and depending on the lessons it expects to draw from the accident or incident for the improvement of safety.		utvrđuje Centar.			
19.4.	The investigation shall in no case be concerned with apportioning blame or liability.	0.3. 5.3.	Istraživanje i otkrivanje uzroka nesreća nema za cilj utvrđivanje krivične, privrednoprestupne, prekršajne, disciplinske, građanskopravne ili neke druge odgovornosti.	PU		
20.1.	Member States shall define, in the framework of their respective legal system, the legal status of the investigation that will enable the investigators-in-charge to carry out their task in the most efficient way and within the shortest time.	0.3. 31.1.	Nadležni organi, železnički prevoznici, upravljač i druga uključena lica, moraju omogućiti Centru da efikasno i nezavisno obavi svoje zadatke.	PU		
20.2.a.	In accordance with the legislation in force in the Member States and, where appropriate, in cooperation with the authorities responsible for the judicial inquiry, the investigators shall, as soon as possible, be given: (a) access to the site of the accident or incident as well as to the rolling stock involved, the related infrastructure and traffic control and signalling installations;	0.3. 31.2.1	Centar ima pravo na: 1) slobodan pristup mestu nesreće ili nezgode, do umešanih vozila, infrastrukturnih objekata, kao i do objekata i uređaja za upravljanje saobraćajem i signalizacijom;	PU		
20.2.b.	the right to an immediate listing of evidence and controlled removal of wreckage, infrastructure installations or components for examination or analysis purposes;	0.3. 31.2.2.	2) popis dokaza do kojih je moguće doći u trenutku sprovođenja istrage na mestu nesreće ili nezgode i nadzor nad uklanjanjem olupina, infrastrukturnih objekata i postrojenja ili njihovih sastavnih delova radi pregleda i analize;	PU		
20.2.c.	access to and use of the contents of on-board recorders and equipment for recording of verbal messages and registration of the operation of the signaling and traffic control system;	0.3. 31.2.3.	3) pristup i upotrebu snimaka uređaja za snimanje verbalnih izveštaja na vozu i evidentiranje rada sistema signalizacije i kontrole saobraćaja;	PU		
20.2.d.	access to the results of examination of the bodies of victims;	0.3. 31.2.4.	4) pristup rezultatima obdukcije tela žrtava i informacijama o zdravstvenom stanju povređenih;	PU		
20.2.e.	access to the results of examinations of the train staff and other railway staff involved in the accident or incident;	0.3. 31.2.5.	5) pristup rezultatima istrage voznog osoblja i drugih lica umešanih u nesreću ili nezgodu;	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
20.2.f.	the opportunity to question the railway staff involved and other witnesses;	0.3. 31.2.6.	6) saslušavanje umešanih železničkih radnika i drugih svedoka;	PU		
20.2.g.	access to any relevant information or records held by the infrastructure manager, the railway undertakings involved and the safety authority.	0.3. 31.2.7.	7) pristup svim relevantnim dokumentima i podacima koje poseduju upravljač, umešani železnički prevoznici i Direkcija. Sva dokumenta, podaci i dokazi moraju se koristiti isključivo za potrebe istraživanja nesreća i nezgoda u železničkom saobraćaju i u druge svrhe se ne mogu koristiti.	PU		
20.3.	The investigation shall be accomplished independently of any judicial inquiry.	0.3. 5.2.	Stručni poslovi koji se odnose na istraživanja nesreća su nezavisni od krivičnih istraga ili drugih paralelnih istraga kojima se utvrđuje odgovornost ili određuje stepen krivice.	PU		
21.1.	Each Member State shall ensure that investigations of accidents and incidents referred to in Article 19 are conducted by a permanent body , which shall comprise at least one investigator able to perform the function of investigator-in-charge in the event of an accident or incident. This body shall be independent in its organisation, legal structure and decision-making from any infrastructure manager, railway undertaking, charging body, allocation body and notified body, and from any party whose interests could conflict with the tasks entrusted to the investigating body. It shall furthermore be functionally independent from the safety authority and from any regulator of railways.	0.3. 3.1.6. 0.3. 4.1. 0.3. 6.3.	6) Glavni istražitelj je lice kome je, na osnovu njegove stručnosti poverena organizacija, sprovođenje i rukovođenje bezbednosnog istraživanja udesa i ozbiljnih nezgoda u vazdušnom saobraćaju, ozbiljnih nesreća u železničkom saobraćaju, vrlo ozbiljnih pomorskih nesreća, ozbiljnih pomorskih nesreća, pomorskih nesreća, pomorskih nezgoda, ozbiljnih plovidbenih nezgoda i plovidbenih nezgoda u vodnom saobraćaju Centar za istraživanje nesreća u saobraćaju (u daljem tekstu: Centar) je posebna organizacija u čijoj nadležnosti je obavljanje stručnih poslova koji se odnose na istraživanje udesa i ozbiljnih nezgoda u vazdušnom saobraćaju, ozbiljnih nesreća, ostalih nesreća i nezgoda u železničkom saobraćaju, vrlo ozbiljnih pomorskih nesreća, ozbiljnih pomorskih nesreća, pomorskih nesreća, pomorskih nezgoda, ozbiljnih plovidbenih nezgoda i plovidbenih nezgoda u vodnom saobraćaju (u daljem tekstu: nesreće). Lice koje se postavlja za glavnog istražitelja mora, pored uslova koji su propisani zakonom kojim se uređuje položaj državnih službenika, da ima i najmanje devet godina radnog iskustva u vazdušnom	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
		<p>0.3. 6.4.</p> <p>0.3. 6.5.</p> <p>0.3. 5.1.</p>	<p>ili železničkom ili vodnom saobraćaju, od kojih najmanje tri godine radnog iskustva na poslovima u vezi sa bezbednošću u vazdušnom, železničkom ili vodnom saobraćaju i istraživanju nesreća.</p> <p>Glavni istražitelj ima po jednog pomoćnika - glavnog istražitelja u vazdušnom, glavnog istražitelja u železničkom i glavnog istražitelja u vodnom saobraćaju (u daljem tekstu: pomoćnici glavnog istražitelja).</p> <p>Pomoćnici glavnog istražitelja moraju, pored uslova koji su propisani zakonom kojim se uređuje rad na položaju državnih službenika, da imaju i najmanje devet godina radnog iskustva u vazdušnom ili železničkom ili vodnom saobraćaju, od kojih najmanje tri godine radnog iskustva na poslovima u vezi sa bezbednošću u vazdušnom, železničkom ili vodnom saobraćaju i istraživanju nesreća.</p> <p>Centar za istraživanje nesreća u saobraćaju je samostalan u radu i funkcionalno, organizaciono i finansijski nezavisan od svih organa i organizacija nadležnih za vazdušni, železnički i vodni saobraćaj, kao i svih pravnih i fizičkih lica čiji interesi mogu biti suprotni zadacima i ovlašćenjima Centra.</p>			
21.2.	The investigating body shall perform its tasks independently of the organisations referred to in paragraph 1 and shall be able to obtain sufficient resources to do so. Its investigators shall be afforded status giving them the necessary guarantees of independence.	0.3. 5.1.	Centar je samostalan u radu i funkcionalno, organizaciono i finansijski nezavisan od svih organa i organizacija nadležnih za vazdušni, železnički i vodni saobraćaj, kao i svih pravnih i fizičkih lica čiji interesi mogu biti suprotni zadacima i ovlašćenjima Centra.	PU		
21.3.	Member States shall make provision that railway undertakings, infrastructure managers and, where appropriate, the safety authority, are obliged immediately to report accidents and incidents referred to in Article 19 to the investigating body. The investigating body shall be able to respond to such reports and make the necessary arrangements to start the investigation no later than one week after receipt of the report concerning the accident or incident.	0.1. 94.7 0.1. 94.8.	Upravljač i železnički prevoznici moraju bez odlaganja obavestiti Centar i republičkog inspektora za železnički saobraćaj o nesreći i nezgodi u železničkom saobraćaju. Centar mora biti u stanju da odgovori na te prijave i da obezbedi potrebna praktična rešenja kako bi počelo istragu najkasnije u roku od nedelju dana od prijema obaveštenja o nesreći ili nezgodi.	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
		0.3. 30.5.	Železnički prevoznici, upravljač i druga uključena lica, moraju bez odlaganja da obaveste Centar o nesreći ili nezgodi u železničkom saobraćaju.			
		0.3. 32.3.	Centar obezbeđuje sva sredstva potrebna za obavljanje istrage. S obzirom na prirodu nesreće ili nezgode, Centar može obezbediti i stručna lica koja imaju operativno i stručno znanje i iskustvo za pomoć pri istrazi.			
21.4.	The investigating body may combine its tasks under this Directive with the work of investigating occurrences other than railway accidents and incidents as long as such investigations do not endanger its independence.			NP	Diskreciono pravo	
21.5.	If necessary the investigating body may request the assistance of investigating bodies from other Member States or from the Agency to supply expertise or to carry out technical inspections, analyses or evaluations.			NP	Diskreciono pravo.	
21.6.	Member States may entrust the investigating body with the task of carrying out investigations of railway accidents and incidents other than those referred to in Article 19.			NP	Diskreciono pravo.	
21.7.	The investigating bodies shall conduct an active exchange of views and experience for the purpose of developing common investigation methods, drawing up common principles for follow-up of safety recommendations and adaptation to the development of technical and scientific progress.			NP	Ova odredba se odnosi na proceduru saradnje između država članica EU.	
21.8.	The Agency shall support the investigating bodies in this task.			NP	Ova odredba odnosi se na Agenciju.	
22.1.1.	An accident or incident referred to in Article 19 shall be investigated by the investigation body of the Member State in which it occurred. If it is not possible to establish in which Member State it occurred or if it occurred on or close to a border installation between two Member States the relevant bodies shall agree which one of them will carry out the investigation or shall agree to carry it out in cooperation. The other body shall in the first case be allowed to participate in	0.3. 32.1.	Ako se nesreća ili nezgoda dogodi na graničnim objektima između Republike Srbije i druge države ili u njihovoj blizini, nadležni organi za istraživanje nesreća ili nezgoda tih država mogu se dogovoriti da istragu izvrši jedno od njih ili da istragu izvrše zajedno. U slučaju dogovora da istragu vrši nadležni organ za istraživanje nesreće ili nezgode jedne države, nadležnom organu za istraživanje nesreće ili nezgode	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	the investigation and fully share its results.		druge države se omogućava učešće u istrazi i neometana zajednička upotreba rezultata.			
22.1.2.	Investigation bodies from another Member State shall be invited to participate in an investigation whenever a railway undertaking established and licensed in that Member State is involved in the accident or incident.	0.3. 32.2.	Nadležni organ za istraživanje nesreće ili nezgode druge države se poziva da učestvuje u istrazi, ako je u događaju učestvovao železnički prevoznik sa sedištem u toj državi i koje je dobilo licencu u toj državi.	PU		
22.1.3.	This paragraph shall not preclude Member States from agreeing that the relevant bodies should carry out investigations in cooperation in other circumstances.			NP	Ova odredba se odnosi na proceduru saradnje između država članica EU.	
22.2.	For each accident or incident the body responsible for the investigation shall arrange for the appropriate means, comprising the necessary operational and technical expertise to carry out the investigation. The expertise may be obtained from inside or outside the body, depending on the -character of the accident or incident to be investigated.	0.3. 4.4. 0.3. 6.6. 0.3. 32.3.	U cilju ostvarivanja svojih nadležnosti iz stava 1. ovog člana, Centar mora da poseduje stručne, tehničke i finansijske kapacitete. Centar može da angažuje i odgovarajuća stručna lica, organe, organizacije i odgovarajuća pravna lica za stručnu pomoć, uz određenu naknadu u skladu sa dužinom angažovanja i složenosti poslova. Centar obezbeđuje sva sredstva potrebna za obavljanje istrage. S obzirom na prirodu nesreće ili nezgode, Centar može obezbediti i stručna lica koja imaju operativno i stručno znanje i iskustvo za pomoć pri istrazi.	PU		
22.3.	The investigation shall be carried out with as much openness as possible, so that all parties can be heard and can share the results. The relevant infrastructure manager and railway undertakings, the safety authority, victims and their relatives, owners of damaged property, manufacturers, the emergency services involved and representatives of staff and users shall be regularly informed of the investigation and its progress and, as far as practicable, shall be given an opportunity to submit their opinions and views to the investigation and be allowed to comment on the information in draft reports.	0.3. 32.4. 0.3. 32.5. 0.3. 32.6.	Istraga se sprovodi na način koji obezbeđuje da svi učesnici u nesreći ili nezgodi, imaju mogućnost saslušanja, odnosno davanja izjava o događaju. Upravljači, železnički prevoznici, Direkcija, nastradala lica i njihova porodica, vlasnici oštećene imovine, proizvođači, nadležni organi za istraživanje nesreće ili nezgode, predstavnici osoblja i korisnika moraju biti redovno obavešteni o istrazi i njenom toku. Lica iz stava 5. ovog člana mogu da daju svoje mišljenje i stavove o istrazi, kao i primedbe na nacrt izveštaja Centra.	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
22.4.	The investigating body shall conclude its examinations at the accident site in the shortest possible time in order to enable the infrastructure manager to restore the infrastructure and open it to rail transport services as soon as possible.	0.3. 32.7.	Centar i drugi nadležni organi moraju okončati uviđaj na mestu nesreće ili nezgode u najkraćem mogućem roku, tako da upravljač može što pre popraviti oštećenu infrastrukturu i uspostaviti železnički saobraćaj.	PU		
23.1.	An investigation of an accident or incident referred to in Article 19 shall be the subject of reports in a form appropriate to the type and seriousness of the accident or incident and the relevance of the investigation findings. The reports shall state the objectives of the investigations as referred to in Article 19(1) and contain, where appropriate, safety recommendations.	0.3. 33.1.	O istrazi nesreće ili nezgode, Centar sačinjava konačan izveštaj u obliku i strukturi prema vrsti i ozbiljnosti nesreće ili nezgode, kao i značaju utvrđenom u istrazi. U izveštaju navodi ciljeve istrage i po potrebi bezbednosne preporuke.	PU		
23.2.	The investigating body shall make public the final report in the shortest possible time and normally not later than 12 months after the date of the occurrence. The report shall, as close as possible, follow the reporting structure laid down in Annex V. The report, including the safety recommendations, shall be communicated to the relevant parties referred to in Article 22(3) and to bodies and parties concerned in other Member States.	0.3. 33.2. 0.3. 33.3. 0.3. 33.4. 0.3. 33.7.	Izveštaj iz stava 1. ovog člana naročito sadrži neposredne činjenice o događaju, zapisnik o istrazi, analizu i zaključke, preduzete mere i preporuke. Izveštaj ne sadrži podatke o ličnosti. Centar objavljuje konačan izveštaj u najkraćem mogućem roku, ali ne dužem od 12 meseci od nesreće ili nezgode. Centar dostavlja izveštaj zajedno sa bezbednosnim preporukama upravljaču infrastrukture, železničkom prevozniku, Direkciji, ministarstvu, kao i drugim zainteresovanim stranama. Ministar bliže propisuje sadržinu konačnog izveštaja o istragama nesreća i nezgoda u železničkom saobraćaju.	PU		
23.3.	Each year the investigating body shall publish by 30 September at the latest an annual report accounting for the investigations carried out in the preceding year, the safety recommendations that were issued and actions taken in accordance with recommendations issued previously.	0.3. 33.5.	Centar svake godine, najkasnije do 30. septembra, objavljuje godišnji izveštaj za proteklu godinu o istragama obavljenim u protekloj godini, o datim bezbednosnim preporukama i merama koje su bile preduzete u skladu sa ranije datim preporukama.	PU		
24.1.	Information to be sent to the Agency Within one week after the decision to open an investigation the investigating body shall inform the Agency thereof. The information shall indicate the	0.3. 34.1	Centar mora u roku od nedelju dana od dana donošenja odluke o početku istrage obavestiti ministarstvo i Evropsku železničku agenciju o	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	date, time and place of the occurrence, as well as its type and its consequences as regards fatalities, injuries and material damage.		početku istrage. U obaveštenju se navodi datum, vreme, mesto i vrsta ozbiljne nesreće i njene posledice u pogledu smrtnih ishoda, povreda i materijalne štete.			
24.2.	The investigating body shall send the Agency a copy of the final report referred to in Article 23(2) and of the annual report referred to in Article 23(3).	0.3. 34.2 0.3. 34.3	Centar dostavlja ministarstvu izvod konačnog izveštaja o istragama nesreća ili nezgoda u železničkom saobraćaju iz člana 33. stav 1. ovog zakona i godišnji izveštaj iz člana 33. stav 5. ovog zakona. Centar dostavlja izveštaje iz stava 2. ovog člana i Evropskoj železničkoj agenciji.	PU		
25.1.	A safety recommendation issued by an investigating body shall in no case create a presumption of blame or liability for an accident or incident.	0.3. 35.2.	Bezbednosna preporuka koju izda Centar ne može biti osnov za utvrđivanje krivice ili odgovornosti za nesreću ili nezgodu.	PU		
25.2.	Recommendations shall be addressed to the safety authority and, where needed by reason of the character of the recommendation, to other bodies or authorities in the Member State or to other Member States. Member States and their safety authorities shall take the necessary measures to ensure that the safety recommendations issued by the investigating bodies are duly taken into consideration, and, where appropriate, acted upon.	0.3. 35.3. 0.3. 35.4.	Preporuke se upućuju Direkciji, a u slučaju kada je to potrebno i drugim organima i organizacijama u Republici Srbiji, kao i zainteresovanim organima i organizacijama drugih država i međunarodnim organizacijama. Organi i organizacije iz stava 3. ovog člana, osim organa i organizacija drugih država i međunarodnih organizacija dužni su da preduzmu potrebne mere u cilju da se bezbednosne preporuke Centra uzimaju u obzir i, u zavisnosti od slučaja, postupaju po njima.	PU		
25.3.	The safety authority and other authorities or bodies or, when appropriate, other Member States to which recommendations have been addressed, shall report back at least annually to the investigating body on measures that are taken or planned as a consequence of the recommendation.	0.3. 35.5.	Organi i organizacije iz stava 3. ovog člana kojima su upućene bezbednosne preporuke osim organa i organizacija drugih država i međunarodnih organizacija, dužni su da podnesu najmanje jednom godišnje izveštaj Centru o merama koje su preduzete ili planirane da se preduzmu na osnovu preporuka.	PU		
26.	The Annexes shall be adapted to scientific and technical progress. This measure, designed to amend non-essential elements of this Directive, shall be adopted in accordance with the regulatory procedure with scrutiny referred to in Article 27(2a).			NP	Ova odredba se odnosi na proceduru saradnje između država članica EU.	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
27.	<p>Committee procedure</p> <p>1. The Commission shall be assisted by the Committee set up by Article 21 of Directive 96/48/EC.</p> <p>2. Where reference is made to this paragraph, Article 5a(1) to (4) and Article 7 of Decision 1999/468/EC shall apply, having regard to the provisions of Article 8 thereof. The period laid down in Article 5(6) of Decision 1999/468/EC shall be set at three months.</p> <p>3. Where reference is made to this paragraph, Article 3 and 7 of Decision 1999/468/EC shall apply, having regard to the provisions of Article 8 thereof.</p> <p>4. The Committee shall adopt its Rules of Procedure.</p>			NP	Ova odredba se odnosi na Komisiju.	
28.	<p>1. Member States may bring any measures concerning the implementation of this Directive to the attention of the Commission. Appropriate decisions shall be adopted in accordance with the procedure referred to in Article 27(2).</p> <p>2. At the request of a Member State or on its own initiative the Commission shall, in a specific case, examine the application and enforcement of provisions concerning safety certification and safety authorisation, and within two months of receipt of such a request decide in accordance with the procedure referred to in Article 27(2) whether the related measure may continue to be applied. The Commission shall communicate its decision to the European Parliament, the Council and the Member States.</p>			NP	Ova odredba se odnosi na Komisiju.	
29.	Amendments to Directive 95/18/EC			NP	Ova odredba odnosi se na Evropski parlament.	
30.	Amendments to Directive 2001/14/EC			NP	Ova odredba odnosi se na Evropski parlament.	
31.	<p>Report and further Community action</p> <p>The Commission shall submit to the European Parliament and to the Council before 30 April 2007</p>			NP	Ova odredba odnosi se na Komisiju.	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	and every five years thereafter a report on the implementation of this Directive. The report shall be accompanied where necessary by proposals for further Community action.					
32.1.	Penalties The Member States shall lay down the rules on penalties applicable to infringements of the national provisions adopted pursuant to this Directive and shall take all measures necessary to ensure that they are implemented. The penalties provided for must be effective, proportionate, non-discriminatory and dissuasive.	0.1. 123. - 125.	Kaznene odredbe.	PU		
32.2.	The Member States shall notify those rules to the Commission by the date specified in Article 33 and shall notify it without delay of any subsequent amendment affecting them.			NP	Ova odredba se odnosi na proceduru saradnje između država članica EU.	
33.	Member States shall bring into force the laws, regulations and administrative provisions necessary to comply with this Directive by 30 April 2006 at the latest. They shall forthwith inform the Commission thereof. When Member States adopt those measures, they shall contain a reference to this Directive or shall be accompanied by such reference on the occasion of their official publication. The methods of making such reference shall be laid down by Member States.			NP	Ova odredba se odnosi na proceduru saradnje između država članica EU.	
34.	Entry into force This Directive shall enter into force on the day of its publication in the Official Journal of the European Union.			NP	Ova odredba se odnosi na proceduru saradnje između država članica EU.	
35.	Addressees This Directive is addressed to the Member States.			NP	Ova odredba se odnosi na proceduru saradnje između država članica EU.	
AI.1.	Common safety indicators (CSIs) shall be reported annually by the safety authorities defined in Article 3(g). Indicators relating to activities referred to in Article 2(2), (a) and (b), should be accounted for separately, if they are submitted. If new facts or errors are discovered after the submission of the report, the indicators for one particular year shall be amended or corrected by the safety authority at the first	0.1. 6.6. 0.1. 6.7.	Direkcija objavljuje godišnji izveštaj o svojim aktivnostima za prethodnu godinu i dostavlja ga Ministru najkasnije do 30. septembra tekuće godine. Izveštaj sadrži podatke o: 1) razvoju stanja bezbednosti na železnici uključujući u to i prikupljene ZPB;	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	convenient opportunity and at the latest in the next annual report. Common definitions for the CSIs and methods to calculate the economic impact of accidents are laid down in the Appendix.	<p>0.1. 6.8.</p> <p>0.1. 6.9.</p> <p>0.1. 6.5.</p>	<p>2) važnim promenama u zakonodavstvu i regulisanju bezbednosti na železnici;</p> <p>3) unapređenju postupka sertifikacije o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom i sertifikacije o bezbednosti za prevoz;</p> <p>4) rezultatima i iskustvima vezanim za nadzor nad upravljačem i železničkim prevoznikom.</p> <p>Izveštaj iz stava 6. ovog člana Direkcija dostavlja i Agenciji Evropske Unije za železnice (u daljem tekstu: Agencija) najkasnije do 30. septembra tekuće godine.</p> <p>Ukoliko se posle dostavljanja izveštaja iz stava 6. ovog člana otkriju nove činjenice ili greške, Direkcija je dužna da pokazatelje koji se odnose na određenu godinu dopuni ili ispravi prvom prilikom, a najkasnije u sledećem godišnjem izveštaju.</p> <p>ZPB prema kojima upravljač i železnički prevoznik sastavljaju izveštaj iz stava 2. ovog člana i zajedničke metode za izračunavanje ekonomskih posledica nesreća, propisuje Direkcija.</p>			
AI.1.1.	<p>1. Indicators relating to accidents</p> <p>1.1. Total and relative (to train-kilometres) number of significant accidents and a break-down for the following types of accidents:</p> <ul style="list-style-type: none"> - collision of train with rail vehicle, - collision of train with obstacle within the clearance gauge, - derailment of train, - level crossing accident, including accident involving pedestrians at level crossing, and a further break-down for the five types of level crossings defined in point 6.2, - accident to persons involving rolling stock in motion, with the exception of suicides and attempted suicides, - fire in rolling stock, - other. <p>Each significant accident shall be reported under the type of the primary accident, even if the</p>	<p>0.6. 3.1.</p> <p>0.6. 3.3.</p>	<p>Pokazatelji koji se odnose na nesreće su:</p> <p>1) ukupan i relativni broj (u odnosu na broj voznih kilometara) značajnih nesreća prikazan po sledećim vrstama nesreća:</p> <ul style="list-style-type: none"> (1) sudari vozova sa železničkim vozilima; (2) sudari vozova sa preprekama unutar slobodnog profila; (3) iskliznuća vozova; (4) nesreće na putnim prelazima u nivou, uključujući i nesreće u kojima su učestvovali pešaci na putnim prelazima u nivou; (5) nesreće u kojima su stradala lica, izazvane železničkim vozilima u pokretu, izuzimajući samoubistva i pokušaje samoubistva; (6) požari u železničkim vozilima; (7) ostale nesreće; <p>Svaka značajna nesreća se prijavljuje po vrsti</p>	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	consequences of the secondary accident are more severe (e.g. a derailment followed by a fire).		nesrećekoja se prva dogodila, čak iako su posledice nesreće koja se kasnije dogodila ozbiljnije, npr. požar posle iskliznuća.			
AI.1.2.	1.2. Total and relative (to train-kilometres) number of persons seriously injured and killed by type of accident divided into the following categories: - passengers (also in relation to total number of passenger-kilometres and passenger train-kilometres), - employee or contractor, - trespasser, - other person at a platform, - other person not at a platform.	0.6. 3.2.	2) ukupan i relativni broj (u odnosu na broj voznih kilometara) teško povređenih ipoginulih lica po vrstama nesreća, podeljenih u sledeće kategorije: (1) putnici (takođe i u odnosu na ukupan broj putničkih kilometara i voznih kilometara u putničkom saobraćaju); (2) zaposleni ili osoblje izvođača radova; (3) korisnici putnih prelaza u nivou; (4) lica kojima nije dozvoljen pristup železničkom području; (5) ostala lica na peronima; (6) ostala lica van perona.	PU		
AI.2.	2. Indicators relating to dangerous goods Total and relative (to train-kilometres) number of accidents involving the transport of dangerous goods by rail divided into the following categories: - accidents involving at least one railway vehicle transporting dangerous goods, as defined by the Appendix, - number of such accidents in which dangerous goods are released.	0.6. 4.	Pokazatelji koji se odnose na opasnu robu su ukupan i relativni broj (u odnosu na broj voznih kilometara) nesreća vezanih za prevoz opasne robe podeljenih u sledeće kategorije:5 1) nesreće u kojima učestvuje najmanje jedno železničko vozilo koje prevozi opasnurobu; 2) broj nesreća u kojima je došlo do oslobađanja opasne robe.	PU		
AI.3.	3. Indicators relating to suicides Total and relative (to train-kilometres) number of suicides.	0.6. 5.	Pokazatelji koji se odnose na samoubistva su ukupan i relativni broj (u odnosu na vozne kilometre) samoubistava.	PU		
AI.4.	4. Indicators relating to precursors of accidents Total and relative (to train-kilometres) number of precursors to accidents and a break down on the following types of precursor: - broken rails, - track buckle and other track misalignment, - wrong-side signalling failure, - signal passed at danger when passing a danger point, - signal passed at danger without passing a danger point, - broken wheel on rolling stock in service, - broken axle on rolling stock in service.	0.6. 6.1.	Pokazatelji koji se odnose na nezgode (događaje koji prethode nesrećama) su ukupan i relativni broj (u odnosu na broj voznih kilometara): 1) slomljenih šina; 2) izvijanja i drugih deformacija koloseka; 3) pogrešnih pokazivanja signalnih znakova; 4) prolazaka pored signala koji zabranjuje dalju vožnju uz prolazak opasne tačke; 5) prolazaka pored signala koji zabranjuje dalju vožnju bez prolaska opasne tačke; 6) slomljenih točkova na železničkim vozilima u	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	All precursors are to be reported, both those resulting and those not resulting in accidents. (A precursor resulting in a significant accident shall also be reported under indicators relating to precursors; a precursor not resulting in a significant accident shall only be reported under indicators relating to precursors).	0.6. 6.4. 0.6. 6.5. 0.6. 6.6.	saobraćaju; 7) slomljenih osovina na železničkim vozilima u saobraćaju. Prikazuju se sve nezgode (dogadjaji koji prethode nesrećama), kako oni koji za posledicu imaju nesreću, tako i oni koji je nemaju. Nezgode koje za posledicu imaju značajnu nesreću prikazuju se i u okviru pokazatelja iz ovog člana. Nezgode koje za posledicu nemaju značajnu nesreću prikazuju se samo u okviru pokazatelja iz ovog člana.			
AI.5.	5. Indicators to calculate the economic impact of accidents Total in euro and relative (to train-kilometres): - number of deaths and serious injuries multiplied by the Value of Preventing a Casualty (VPC), - cost of damages to environment, - cost of material damages to rolling stock or infrastructure, - cost of delays as a consequence of accidents. Safety authorities shall report the economic impact of significant accidents. The VPC is the value society attributes to the prevention of a casualty and as such shall not form a reference for compensation between parties involved in accidents.	0.6. 7.	Pokazatelji za izračunavanje ekonomskih posledica nesreća su: 1) broj poginulih i teško povređenih lica pomnožen sa vrednošću prevencije žrtava; 2) troškovi štete nanosene životnoj sredini; 3) troškovi materijalne štete nanosene železničkim vozilima ili infrastrukturi; 4) troškovi kašnjenja izazvanih nesrećama. Pokazatelji iz stava 1. ovog člana izražavaju se u dinarima i to ukupno i relativno (u odnosu na broj voznih kilometara). Direkcija za železnice u svom godišnjem izveštaju prikazuje ekonomske posledice značajnih nesreća.	PU		
AI.6.1.	6. Indicators relating to technical safety of infrastructure and its implementation 6.1. Percentage of tracks with Train Protection Systems (TPSs) in operation and percentage of train-kilometres using on-board TPSs, where these systems provide: - warning, - warning and automatic stop, - warning and automatic stop and discrete supervision of speed, - warning and automatic stop and continuous supervision of speed.	0.6. 8.1.1.	Pokazatelji koji se odnose na tehničku bezbednost infrastrukture su: 1) procenat pruga koje imaju sisteme za zaštitu voza u upotrebi i procenat voznih kilometara gde se koriste sistemi za zaštitu voza ugrađeni na vozilima koji obezbeđuju: (1) automatsko upozorenje mašinovodi; (2) automatsko upozorenje mašinovodi i automatsko zaustavljanje pri prolasku pored signala kojim se zabranjuje dalja vožnja; (3) automatsko upozorenje, automatsko zaustavljanje i povremenu kontrolu brzine, čime se omogućava osiguranje opasnih tačaka, a kontrola	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
			brzine se vrši na mestima na kojima je potrebno ograničiti brzinu (npr. pri približavanju signalu); (4) automatsko upozorenje, automatsko zaustavljanje i kontinualnu kontrolu brzine, čime se omogućava osiguranje opasnih tačaka i kontinualna kontrola ograničenja brzine na pruži, stalnim pokazivanjem i sprovođenjem najveće dopuštene ciljne brzine na svim delovima pruge (sistem automatske zaštite voza);			
AI.6.2.	6.2. Number of level crossings (total, per line kilometre and track kilometre) by the following five types: (a) passive level crossing (b) active level crossing: (i) manual, (ii) automatic with user-side warning, (iii) automatic with user-side protection, (iv) rail-side protected.	0.6. 8.1.2.	2) broj putnih prelaza u nivou (ukupno, po pružnom kilometru i po kolosečnom kilometru) podeljenih u sledeće kategorije: (1) neosigurani (pasivni) putni prelazi; (2) osigurani (aktivni) putni prelazi: - ručni; - automatski sa upozorenjem za korisnika; - automatski sa zaštitom za korisnika; - automatski sa zaštitom na strani koloseka.	PU		
AI.D.1.1.	'significant accident' means any accident involving at least one rail vehicle in motion, resulting in at least one killed or seriously injured person, or in significant damage to stock, track, other installations or environment, or extensive disruptions to traffic, excluding accidents in workshops, warehouses and depots;	0.6. 2.18.	18) <i>značajna nesrećaje</i> nesreća u kojoj je učestvovalo najmanje jedno železničko vozilo u pokretu, koja ima za posledicu usmrćenje ili teške povrede najmanje jednog lica ili nanošenje znatne štete železničkim vozilima, železničkoj infrastrukturi ili životnoj sredini ili znatan poremećaj u odvijanju železničkog saobraćaja; tu ne spadaju nesreće koje su se dogodile u radionicama, skladištima ili depoima;	PU		
AI.D.1.2.	'significant damage to stock, track, other installations or environment' means damage that is equivalent to EUR 150 000 or more;	0.6. 2.6.	6) <i>znatna šteta</i> je šteta na železničkim vozilima, infrastrukturi ili životnoj sredini u iznosu od najmanje 150.000 evra u dinarskoj protivvrednosti;	PU		
AI.D.1.3.	'extensive disruptions to traffic' means that train services on a main railway line are suspended for six hours or more;	0.6. 2.5.	5) <i>znatan poremećaj u odvijanju železničkog saobraćaja</i> je prekid saobraćaja namagistralnim železničkim prugama u trajanju od šest ili više sati;	PU		
AI.D.1.4.	'train' means one or more railway vehicles hauled by one or more locomotives or railcars, or one railcar travelling alone, running under a given number or specific designation from an initial fixed point to a terminal fixed point, including a light engine, i.e. a	0.6. 2.2.	2) <i>voz</i> je jedno ili više železničkih vozila koje vuče jedna ili više lokomotivai ili motornih kola ili jedna motorna kola koja voze sama, pod određenim brojem ili posebnom oznakom, od određene početne tačke do	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	locomotive travelling on its own,;		određene završne tačke, uključujući vučno vozilo odnosno lokomotivu koja vozi sama;			
AI.D.1.5.	‘collision of train with rail vehicle’ means a front to front, front to end or a side collision between a part of a train and a part of another train or rail vehicle, or with shunting rolling stock;	0.6. 2.43.	43) <i>sudar voza sa železničkim vozilom</i> je udar dela jednog voza u prednji, zadnji ili bočni deo drugog voza, železničkog vozila ili manevarskog sastava;	PU		
AI.D.1.6.	‘collision of train with obstacle within the clearance gauge’ means a collision between a part of a train and objects fixed or temporarily present on or near the track (except at level crossings if lost by a crossing vehicle or user), including collision with overhead contact lines;	0.6. 2.44.	44) <i>sudar voza sa preprekom unutar slobodnog profila</i> je udar dela voza u objekt koji su pričvršćeni za prugu ili se privremeno nalaze na njoj ili u njenoj blizini (osim na putnim prelazima u nivou, ako su tokom prelaska ispali iz vozila ili ih je izgubio korisnik), uključujući udar u kontaktnu mrežu;	PU		
AI.D.1.7.	‘derailment of train’ means any case in which at least one wheel of a train leaves the rails;	0.6. 2.9.	9) <i>iskliznuće voza</i> je svaki slučaj kada najmanje jedan točak voza spadne sa šina;	PU		
AI.D.1.8.	‘level crossing accident’ means any accident at level crossings involving at least one railway vehicle and one or more crossing vehicles, other crossing users such as pedestrians or other objects temporarily present on or near the track if lost by a crossing vehicle or user;	0.6. 2.16.	16) <i>nesreća na putnom prelazu u nivou</i> je nesreća u kojoj učestvuje najmanje jedno železničko vozilo i jedno ili više drumskih vozila koja prelaze putni prelaz u nivou, ostali korisnici prelaza, kao što su pešaci, ili predmeti koji su privremeno prisutni na koloseku ili se nalaze u blizini koloseka, ukoliko ih je izgubilo drumsko vozilo ili korisnik prelaza;	PU		
AI.D.1.9.	‘accident to persons involving rolling stock in motion’ means accidents to one or more persons who are either hit by a railway vehicle or by an object attached to, or that has become detached from, the vehicle, this includes persons who fall from railway vehicles as well as persons who fall or are hit by loose objects when travelling on board vehicles;	0.6. 2.17.	17) <i>nesreća u kojoj su stradala lica, izazvana železničkim vozilima u pokretu</i> je nesreća u kojoj je stradalo jedno ili više lica koje je udarilo železničko vozilo ili predmet koji je prikačen za vozilo ili se od njega otkao; tu spadaju i lica koja padnu sa železničkih vozila, kao i lica koje padnu ili ih udare nepričvršćeni predmeti u toku putovanja na vozilu;	PU		
AI.D.1.10.	‘fire in rolling stock’ means a fire or explosion that occurs in a railway vehicle (including its load) when it is running between the departure station and the destination, including when stopped at the departure station, the destination or intermediate stops, as well as during re- marshalling operations;	0.6. 2.27.	27) <i>požar u železničkom vozilu</i> je požar ili eksplozija do koje dođe na železničkom vozilu (uključujući i njegov tovar) dok saobraća između polazne i uputne stanice, kao i kada stoji u polaznoj stanici, uputnoj stanici ili u međustanici ili tokom manevrisanja;	PU		
AI.D.1.11.	‘other (accident)’ means any accident other than a collision of train with rail vehicle, collision of train	0.6. 2.22.	22) <i>ostale nesreće</i> su sve nesreće osim sudara voza sa	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	with obstacle within the clearance gauge, derailment of train, level crossing accident, an accident to person involving rolling stock in motion or a fire in rolling stock;		železničkim vozilom, sudara voza sa preprekom unutar slobodnog profila, iskliznuća voza, nesreća na putnom prelazu u nivou, nesreća u kojima su stradala lica izazvanih železničkim vozilima u pokretu ili požara na železničkom vozilu;			
AI.D.1.12.	‘passenger’ means any person, excluding a member of the train crew, who makes a trip by rail, including a passenger trying to embark onto or disembark from a moving train for accident statistics only;	0.6. 2.34.	34) <i>putnik</i> je svako lice koje putuje vozom izuzev voznog osoblja, uključujući i lice koje pokušava da uđe u voz ili da iz njega izađe dok je voz u pokretu;	PU		
AI.D.1.13.	‘employee or contractor’ means any person whose employment is in connection with a railway and is at work at the time of the accident, including the staff of contractors, self-employed contractors, the crew of the train and persons handling rolling stock and infrastructure installations;	0.6. 2.4.	4) <i>zaposleni i osoblje izvođača radova</i> su sva lica čije je zaposlenje vezano za železnicu i koja su na radnom mestu u vreme dešavanja nesreće, uključujući osoblje izvođača radova, samozaposlene izvođače radova, vozno osoblje i lica koje rukuju železničkim vozilima i infrastrukturnim postrojenjima;	PU		
AI.D.1.14.	‘level crossing user’ means any person using a level crossing to cross the railway line by any means of transport or by foot;	0.6. 2.11.	11) <i>korisnici putnog prelaza u nivou</i> su sva lica koja koriste putni prelaz da biprešla preko železničke pruge nekim prevoznim sredstvom ili pešice;	PU		
AI.D.1.15.	‘trespasser’ means any person present on railway premises where such presence is forbidden, with the exception of a level crossing user;	0.6. 2.12.	12) <i>lica kojima je zabranjen pristup na železničko područje</i> su sva lica na železničkom području kojima je prisustvo zabranjeno, izuzev korisnika putnih prelaza;	PU		
AI.D.1.16.	‘other person at a platform’ means any person at a railway platform who is not defined as ‘passenger’, ‘employee or contractor’, ‘level crossing user’, ‘other person not at a platform’ or ‘trespasser’;	0.6. 2.23.	23) <i>ostala lica na peronu</i> su sva lica na železničkom peronu koje nisu definisani kao „putnici”, „zaposleni i osoblje izvođača radova”, „korisnici putnih prelaza u nivou”, „ostala lica van perona”, ili „lica kojima je zabranjen pristup na železničko područje”;	PU		
AI.D.1.17.	‘other person not at a platform’ means any person not at a railway platform who is not defined as ‘passenger’, ‘employee or contractor’, ‘level crossing user’, ‘other person at a platform’ or ‘trespasser’;	0.6. 2.24.	24) <i>ostala lica van perona</i> su sva lica koja nisu na peronu i nisu definisani kao „putnici”, „zaposleni i osoblje izvođača radova”, „korisnici putnih prelaza u nivou”, „ostala lica na peronu” ili „lica kojima je zabranjen pristup na železničko područje”;	PU		
AI.D.1.18.	‘death (killed person)’ means any person killed immediately or dying within 30 days as a result of an accident, excluding any suicide;	0.6. 2.25.	25) <i>poginulo lice</i> je lice koje je poginulo na licu mesta ili je preminulo u roku od 30 dana zbog posledica	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
			nesreće, isključujući samoubistva;			
AI.D.1.19.	‘serious injury (seriously injured person)’ means any person injured who was hospitalised for more than 24 hours as a result of an accident, excluding any attempted suicide.	0.6. 2.45.	45) <i>teško povređeno lice</i> je svako povređeno lice koje je hospitalizovano duže od 24sata zbog posledica nesreće, isključujući pokušaj samoubistva;	PU		
AI.D.2.1.	‘accident involving the transport of dangerous goods’ means any accident or incident that is subject to reporting in accordance with RID/ADR section 1.8.5;	0.6. 2.15.	15) <i>nesreća vezana za prevoz opasne robe</i> je svaka nesreća ili nezgoda o kojima sedostavlja izveštaj u skladu sa Pravilnikom o međunarodnom železničkom prevozu opasne robe (u daljem tekstu: RID), koji je Dodatak C Konvencije o međunarodnim železničkim prevozima (COTIF) od 9. maja 1980. godine u verziji na osnovu Protokola o izmenama od 3. juna 1999. godine („Službeni glasnik RS”, broj 102/07 i „Službeni glasnik RS – Međunarodni ugovori”, broj 1/10), ili u skladu sa Evropskim sporazumom o međunarodnom drumskom transportu opasnog tereta (ADR) („Službeni glasnik RS – Međunarodni ugovori”, br. 14/13 i 2/14);	PU		
AI.D.2.2.	‘dangerous goods’ means those substances and articles the carriage of which is prohibited by RID, or authorised only under the conditions prescribed therein.	0.6. 2.19.	19) <i>opasna roba</i> su supstance i predmeti čiji je prevoz zabranjen u skladu sa RID ili je dozvoljen samo pod određenim uslovima propisanim u njemu;	PU		
AI.D.3.1.	‘suicide’ means an act to deliberately injure oneself resulting in death, as recorded and classified by the competent national authority;	0.6. 2.37.	37) <i>samoubistvo</i> je čin namernog samopovređivanja koji dovodi do smrti;	PU		
AI.D.3.2.	‘attempted suicide’ means an act to deliberately injure oneself resulting in serious injury.	0.6. 2.28.	28) <i>pokušaj samoubistva</i> je čin namernog samopovređivanja čija je posledica teškapovreda;	PU		
AI.D.4.1.	‘broken rail’ means any rail which is separated in two or more pieces, or any rail from which a piece of metal becomes detached, causing a gap of more than 50 mm in length and more than 10 mm in depth on the running surface;	0.6. 2.40.	40) <i>slomljena šina</i> je svaka šina koja se izlomi na dva ili više dela ili šina odkoje se odvoji deo metala i tako na voznoj površini prouzrokuje pukotinu veću od 50 mm po dužini, odnosno 10 mm po dubini;	PU		
AI.D.4.2.	‘track buckle or other track misalignment’ means any fault related to the continuum and the geometry of track, requiring track to be placed out of service or immediate restriction of permitted speed;	0.6. 2.7.	7) <i>izvijanje ili druga deformacija koloseka</i> je svaki nedostatak vezan za kontinuiteti geometriju koloseka koji zahteva zatvaranje koloseka ili trenutno smanjenje dozvoljene brzine;	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
AI.D.4.3.	‘wrong side signalling failure’ means any technical failure of a signalling system (either to infrastructure or to rolling stock), resulting in signalling information less restrictive than that demanded;	0.6. 2.26.	26) <i>pogrešno pokazivanje signalnih znakova</i> su sve greške signalnog sistema (nainfrastrukturi ili na železničkim vozilima) koje dovode do davanja manje restriktivnog signalnog znaka od zahtevanog;	PU		
AI.D.4.4.	‘Signal Passed at Danger when passing a danger point’ means any occasion when any part of a train proceeds beyond its authorised movement and travels beyond the danger point;	0.6. 2.30.	30) <i>prolazak pored signala koji zabranjuje dalju vožnju uz prolazak opasne tačke</i> jesvaka situacija u kojoj bilo koji deo voza produži vožnju dalje od tačke do koje mu je dozvoljeno kretanje i prođe opasnu tačku;	PU		
AI.D.4.5.	<p>‘Signal Passed at Danger without passing a danger point’ means any occasion when any part of a train proceeds beyond its authorised movement but does not travel beyond the danger point.</p> <p>Unauthorised movement as referred to in points 4.4 and 4.5 above means to pass:</p> <ul style="list-style-type: none"> — a trackside colour light signal or semaphore at danger, or an order to STOP where a Train Protection system (TPS) is not operational, — the end of a safety related movement authority provided in a TPS, — a point communicated by verbal or written authorisation laid down in regulations, — stop boards (buffer stops are not included) or hand signals. <p>Any case in which a vehicle without any traction unit attached or a train that is unattended runs away past a signal at danger is not included. Any case in which, for any reason, the signal is not turned to danger in time to allow the driver to stop the train before the signal is not included.</p> <p>Safety Authorities may report separately on the four indices of unauthorised movement listed in the indents in this point and shall report at least an aggregate indicator containing data on all four items indices.</p>	<p>0.6. 2.31.</p> <p>0.6. 6.2.</p> <p>0.6. 6.3.</p> <p>0.6. 6.4.</p>	<p>31) <i>prolazak pored signala koji zabranjuje dalju vožnju bez prolaska opasne tačke</i> jesvaka situacija u kojoj bilo koji deo voza produži vožnju dalje od tačke do koje mu je dozvoljeno kretanje ali ne prođe opasnu tačku;</p> <p>Nedozvoljenom vožnjom pored signala koji zabranjuje dalju vožnju iz stava 1. tač. 4 i 5) ovog člana smatra se prolazak:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) pružnog signala koji zabranjuje dalju vožnju ili nepoštovanje naredbe zazaustavljanje kada sistem za zaštitu voza nije u funkciji; 2) kraja odobrenja za bezbedno kretanje predviđenog sistemom za zaštitu voza; 3) tačke određene putem usmenog ili pismenog naređenja izdatog u skladu sa važećim propisima; 4) oznake za zaustavljanje (osim grudobrana) ili ručnih signala; <p>U nedozvoljene vožnje ne spadaju slučajevi kada vozilo bez vučne jedinice ili neposednuti voz odbegne pored signala koji zabranjuje vožnju, kao ni slučajevi u kojima, iz bilo kog razloga, signal nije bio na vreme postavljen da pokazuje zabranjenu vožnju kako bi omogućio mašinovodi da zaustavi voz pre signala.</p> <p>Prikazuju se sve nezgode (dogadjaji koji prethode nesrećama), kako oni koji za posledicu imaju nesreću, tako i oni koji je nemaju.</p>	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
		0.6. 6.5.	Nezgode koje za posledicu imaju značajnu nesreću prikazuju se i u okviru pokazatelja iz ovog člana.			
		0.6. 6.6.	Nezgode koje za posledicu nemaju značajnu nesreću prikazuju se samo u okviru pokazatelja iz ovog člana.			
ALD.4.6.	‘broken wheel on rolling stock in service’ means a break affecting the wheel and creating a risk of accident (derailment or collision);	0.6. 2.41.	41) <i>slomljeni točak na železničkom vozilu u saobraćaju</i> označava lom koji utiče natočak i stvara rizik od nesreće (iskliznuće ili sudar);	PU		
ALD.4.7.	‘broken axle on rolling stock in service’ means a break affecting the axle and creating a risk of accident (derailment or collision).	0.6. 2.42.	42) <i>slomljena osovina na železničkom vozilu u saobraćaju</i> označava lom koji utiče naosovinu i stvara rizik od nesreće (iskliznuće ili sudar);	PU		
ALD.5.1.1	The Value of Preventing a Casualty (VPC) is composed of: (1) Value of safety per se: Willingness to Pay (WTP) values based on stated preference studies carried out in the Member State for which they are applied.	0.6. 9.1.1.	Vrednost prevencije žrtava obuhvata: 1) vrednost spremnosti za plaćanje radi sprečavanja žrtava, koja se zasniva naprioritetima utvrđenim u Republici Srbiji;	PU		
ALD.5.1.2	(2) Direct and indirect economic costs: cost values appraised in the Member State, composed of: — medical and rehabilitation cost, — legal court cost, cost for police, private crash investigations, the emergency service and administrative costs of insurance, — production losses: value to society of goods and services that could have been produced by the person if the accident had not occurred. When calculating the costs of casualties, fatalities and serious injuries shall be considered separately (different VPC for fatality and serious injury).	0.6. 9.1.2.	2) procenjene direktne i indirektne troškove u Republici Srbiji: (1) medicinske troškove i troškove rehabilitacije; (2) sudske troškove, troškove uviđaja i troškove istraga nesreća, troškove hitne pomoći i troškove osiguranja; (3) proizvodne gubitke tj. vrednosti dobara koja su mogla da budu proizvedena i vrednosti usluga koje su mogle da budu pružene da se nesreća nije dogodila.	PU		
ALD.5.2.	Common principles to appraise the value of safety per se and direct/indirect economic costs: For the value of safety per se, the assessment of whether available estimates are appropriate or not shall be based on the following considerations: — estimates shall relate to a system for valuation of mortality risk reduction in the transport sector and			NU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<p>follow a Willingness to Pay (WTP) approach according to stated preference methods,</p> <p>— the respondent sample used for the values shall be representative of the population concerned. In particular, the sample has to reflect the age/ income distribution along with other relevant socioeconomic/demographic characteristics of the population,</p> <p>— method for eliciting WTP values: survey design shall be such that questions are clear/meaningful to respondents.</p> <p>Direct and indirect economic costs shall be appraised on the basis of the real costs borne by society.</p>					
AID.5.3.1	<p>‘Cost of damage to environment’ means costs that are to be met by Railway Undertakings and Infrastructure Managers, appraised on the basis of their experience, in order to restore the damaged area to its state before the railway accident.</p>	<p>0.6. 2.48.</p>	<p>48) <i>troškovi štete nanese životnoj sredini</i> su troškovi koje snose železnički prevoznici i upravljači infrastrukture, a koji se procenjuju na osnovu njihovog iskustva, kako bi se oštećena oblast vratila u stanje pre nesreće na železnici.</p>	PU		
AID.5.3.2	<p>‘Cost of material damage to rolling stock or infrastructure’ means the cost of providing new rolling stock or infrastructure, with the same functionalities and technical parameters as that damaged beyond repair, and the cost of restoring repairable rolling stock or infrastructure to its state before the accident, to be estimated by Railway Undertakings and Infrastructure Managers on the basis of their experience, including also costs related to the leasing of rolling stock, as a consequence of non-availability due to damaged vehicles.</p>	<p>0.6. 2.47.</p>	<p>47) <i>troškovi materijalne štete nanese železničkim vozilima ili infrastrukturi</i> su troškovi nabavke novih železničkih vozila ili nove infrastrukture koja se ne može popraviti, sa istom funkcijom i tehničkim parametrima i troškovi vraćanja železničkih vozila ili infrastrukture koja se može popraviti u stanje pre nesreće; obe vrste troškova procenjuju železnički prevoznici i upravljači infrastrukture na osnovu iskustva; ovi troškovi obuhvataju i troškove vezane za iznajmljivanje železničkih vozila kao posledice neraspoloživosti oštećenih vozila;</p>	PU		
AID.5.3.3	<p>‘Cost of delays as a consequence of accidents’ means the monetary value of delays incurred by users of rail transport (passengers and freight customers) as a consequence of accidents, calculated by the following model:</p> <p>VT = monetary value of travel time savings</p>	<p>0.6. 10.</p>	<p>Troškovi kašnjenja usled nesreće predstavljaju novčanu vrednost kašnjenja koju snose korisnici železničkog prevoza (putnici i komitenti u prevozu robe).</p> <p>Troškovi kašnjenja usled nesreće izračunavaju se po sledećem modelu: 1) Vrednost vremena za putnike u vozu (po satu):</p>	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<p><i>Value of time for a passenger of a train (an hour)</i></p> $VT_p = [VT \text{ of work passengers}] * [\text{Average percentage of work passengers per year}] + [VT \text{ of non-work passengers}] * [\text{Average percentage of non-work passengers per year}]$ <p>VT_p is measured in EUR per passenger per hour</p> <p>'Work passenger' means a passenger travelling in connection with their professional activities excluding commuting.</p> <p><i>Value of time for a freight train (an hour)</i></p> $VT_F = [VT \text{ of freight trains}] * [(Tonne-Km)/(Train-Km)]$ <p>VT_F is measured in EUR per freight tonne per hour</p> <p>Average tonnes of goods transported per train in one year = (Tonne-Km) / (Train-Km)</p> <p>CM = Cost of 1 minute of delay of a train</p> <p><i>Passenger train</i></p> $CM_p = K1 * (VT_p / 60) * [(Passenger-Km)/(Train-Km)]$ <p>Average number of passengers per train in one year = (Passenger-Km) / (Train-Km)</p> <p><i>Freight train</i></p> $CM_F = K2 * (VT_F / 60)$ <p>Factors K1 and K2 are between the value of time and the value of delay, as estimated by stated preference studies, to take into account that the time lost as a</p>		<p>$VT_p = [VT \text{ poslovnih putnika}] * [\text{prosečni procenat takvih putnika godišnje}] + [VT \text{ putnika koji ne putuju poslom}] * [\text{prosečni procenat takvih putnika godišnje}]$, gde:</p> <ul style="list-style-type: none"> - VT_p je izraženo u dinarima po putniku po satu; - poslovni putnik je putnik koji putuje u vezi sa svojom profesionalnom delatnošću, isključujući putovanje do i od mesta rada; - VT je novčana vrednost uštede vremena putovanja; - VT za putovanje poslovnog putnika iznosi 700,00 dinara po satu; - VT za putovanje putnika koji ne putuje u vezi sa svojom profesionalnom delatnošću iznosi 250,00 dinara po satu; <p>2) Vrednost vremena za teretni voz (po satu):</p> $VT_t = [VT \text{ teretnih vozova}] * [(\text{tonski kilometar})/(\text{vozni kilometar})]$, gde: <ul style="list-style-type: none"> - VT_t je izraženo u dinarima po toni robe i po satu; - VT je novčana vrednost uštede vremena prevoza; - (tonski kilometar)/(vozni kilometar) je prosečni broj tona tereta prevezenog vozom u jednoj godini; - VT za prevoz 1 tone robe iznosi 35,00 dinara po satu; <p>3) Cm= cena jednog minuta kašnjenja voza:</p> <ul style="list-style-type: none"> - za voz za prevoz putnika: $Cmp = K1 * (VT_p / 60) * [(\text{putnički kilometar})/(\text{vozni kilometar})]$ (putnički kilometar)/(vozni kilometar)=prosečan broj putnika po vozu godišnje; - za teretni voz: $Cmt = K2 * (VT_t / 60)$ Faktori K1 i K2 se nalaze između vrednosti vremena putovanja i vrednosti kašnjenja. Faktor K1 iznosi 2,5 a faktor K2 iznosi 2,15; <p>4) Troškovi kašnjenja nastalog usled nesreće iznose: $Cmp * (\text{minuti kašnjenja vozova za prevoz putnika}) + Cmt * (\text{minuti kašnjenja teretnih vozova}).$</p>			

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<p>result of delays is perceived significantly more negatively than normal travel time.</p> <p>Cost of delays of an accident = CM_P * (Minutes of delay of passenger trains) + CM_F * (Minutes of delay of freight trains)</p> <p><i>Scope of the model</i></p> <p>Cost of delays is to be calculated for significant accidents, as follows:</p> <ul style="list-style-type: none"> — real delays on the railway lines where accidents occurred as measured at terminal station — real delays or, if not possible, estimated delays on the other affected lines. 		<p>Troškovi kašnjenja izračunavaju se za značajna nesreće i to:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) troškovi stvarnih kašnjenja na železničkim prugama na kojima se dogodilanesreća, mereno u uputnim stanicama; 2) troškovi stvarnih kašnjenja ili, ukoliko to nije moguće, procenjenih kašnjenja nadrugim železničkim prugama izazvanih nesrećama na prugama iz tačke 1) ovog stava. <p>Vrednosti VT date u ovom članu svake godine se uvećavaju odnosno smanjuju za stepen rasta odnosno smanjenja bruto nacionalnog proizvoda.</p>			
AID.6.1.	‘Train Protection System (TPS)’ means a system that helps to enforce obedience to signals and speed restrictions.	0.6. 2.38.	38) <i>sistem za zaštitu voza</i> je sistem koji omogućava osiguranje poštovanja signala i ograničenja brzine;	PU		
AID.6.2.	<p>‘On-board systems’ mean systems assisting the driver to observe line-side signalling and in cab signalling and thus providing protection of danger points and enforcement of speed limits. On-board TPSs are described as follows:</p> <ol style="list-style-type: none"> (a) Warning, providing automatic warning to driver. (b) Warning and automatic stop, providing automatic warning to driver and automatic stop when passing a signal at danger. (c) Warning and automatic stop and discrete supervision of speed, providing protection of danger points, where ‘discrete supervision of speed’ means supervision of speed at certain locations (speed traps) at the approach of a signal. (d) Warning and automatic stop and continuous supervision of speed, providing protection of danger points and continuous supervision of the speed limits of the line, where ‘continuous supervision of speed’ means continuous indication and enforcement of the maximal allowed target speed on all sections of the 	0.6. 2.39. 0.6. 8.1.1.	<p>39) <i>sistem za zaštitu voza ugrađen na vozilu</i> je sistem koji pomaže mašinovodi dapoštuje pružnu signalizaciju i signalizaciju u upravljačnici i time osigurava zaštitu opasnih tačaka i poštovanje ograničenja brzine;</p> <p>1) procenat pruga koje imaju sisteme za zaštitu voza u upotrebi i procenat vozničkih kilometara gde se koriste sistemi za zaštitu voza ugrađeni na vozilima koji obezbeđuju:</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) automatsko upozorenje mašinovodi; (2) automatsko upozorenje mašinovodi i automatsko zaustavljanje pri prolasku pored signala kojim se zabranjuje dalja vožnja; (3) automatsko upozorenje, automatsko zaustavljanje i povremenu kontrolu brzine, čime se omogućava osiguranje opasnih tačaka, a kontrola brzine se vrši na mestima na kojima je potrebno ograničiti brzinu (npr. pri približavanju signalu); (4) automatsko upozorenje, automatsko zaustavljanje i kontinualnu kontrolu brzine, čime se 	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	line. Type (d) is regarded as Automatic Train Protection (ATP) system.		omogućava osiguranje opasnih tačaka i kontinualna kontrola ograničenja brzine na pruzi, stalnim pokazivanjem i sprovođenjem najveće dopuštene ciljane brzine na svim delovima pruge (sistem automatske zaštite voza);			
AI.D.6.3.	‘level crossing’ means any level intersection between a road or passage and a railway, as recognised by the infrastructure manager and open to public or private users. Passages between platforms within stations are excluded, as well as passages over tracks for the sole use of employees.	0.6. 2.35.	35) <i>putni prelaz u nivou</i> je svako ukrštanje između železničke pruge i puta ili prolaza u nivou, priznato od strane upravljača infrastrukture i otvoreno za javne ili privatne korisnike; u putne prelaze u nivou ne spadaju prelazi između perona železničke stanice, kao ni prelazi iznad koloseka rezervisani samo za zaposlene;	PU		
AI.D.6.4.	‘road’ means, for the purpose of railway accident statistics, any public or private road, street or highway, including adjacent footpaths and bicycle lanes.	0.6. 2.33.	33) <i>put</i> je svaki javni ili privatni put, ulica ili autoput, uključujući i uporednepešačke i biciklističke staze;	PU		
AI.D.6.5.	‘passage’ means any route, other than a road, provided for the passage of people, animals, vehicles or machinery.	0.6. 2.29.	29) <i>prolaz</i> je bilo koji drugi put, osim puta iz tačke 33) ovog člana, koji omogućuje prelaz ljudi, životinja, vozila ili mašina;	PU		
AI.D.6.6.	‘passive level crossing’ means a level crossing without any form of warning system or protection activated when it is unsafe for the user to traverse the crossing.	0.6. 2.13.	13) <i>pasivni putni prelaz u nivou</i> je prelaz koji nije opremljen nikakvim sistemom za upozorenje i/ili zaštitu koji se aktivira u slučaju kada za korisnika nije bezbedno da prelazi preko prelaza;	PU		
AI.D.6.7.	‘active level crossing’ means a level crossing where the crossing users are protected from or warned of the approaching train by devices activated when it is unsafe for the user to traverse the crossing. — Protection by the use of physical devices includes: — half or full barriers, — gates. — Warning by the use of fixed equipment at level crossings: — visible devices: lights, — audible devices: bells, horns, klaxons, etc.	0.6. 2.21. 0.6. 8.2. 0.6. 8.3.	21) <i>aktivni putni prelaz u nivou</i> je putni prelaz na kojem su korisnici prelaza zaštićeni ili se upozoravaju na približavanje voza aktiviranjem uređaja u slučaju kada za korisnika nije bezbedno da prelazi preko prelaza; Zaštita pomoću fizičkih sredstava ostvaruje se: 1) polubranicama ili branicama; 2) kapijama. Upozorenja pomoću fiksne opreme instalirane na putnim prelazima daju se: 1) vizuelnim uređajima: svetlosni signali; 2) zvučnim uređajima: zvana, trube, sirene, itd.	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	Active level crossings are classified as: (a) Manual: a level crossing where user-side protection or warning is manually activated by a railway employee. (b) Automatic with user-side warning: a level crossing where user-side warning is activated by the approaching train. (c) Automatic with user-side protection: a level crossing where user-side protection is activated by the approaching train. This shall include a level crossing with both user-side protection and warning. (d) Rail-side protected: a level crossing where a signal or other train protection system permits a train to proceed once the level	0.6. 8.4.	Aktivni putni prelazi u nivou dele se na: 1) ručne – kod kojih zaštitu ili upozorenje korisnika ručno aktivira železničar; 2) automatske sa upozorenjem za korisnika - kod kojih upozorenje korisnika aktivira dolazeći voz; 3) automatske sa zaštitom korisnika kod kojih zaštitu korisnika aktivira dolazeći voz i automatske kod kojih zaštitu korisnika i upozorenje korisnika aktivira dolazeći voz; 4) automatske sa zaštitom na strani koloseka – kod kojih signal ili drugi sistem zaštite voza dozvoljava vozu da nastavi samo ukoliko je putni prelaz zaštićen za korisnika i ukoliko nema prepreka na njemu.			
AI.D. 7.1.	‘train-km’ means the unit of measure representing the movement of a train over one kilometre. The distance used is the distance actually run, if available, otherwise the standard network distance between the origin and destination shall be used. Only the distance on the national territory of the reporting country shall be taken into account.	0.6. 2.1.	1) <i>vozni kilometar</i> je merna jedinica koja predstavlja kretanje voza na dužini od jednog kilometra; korišćena razdaljina predstavlja efektivno pređenu razdaljinu ukoliko je poznata, a ako nije, koristi se standardna razdaljina na mreži između polazne i uputne stanice voza na mreži železničkih pruga Republike Srbije;	PU		
AI.D. 7.2.	‘passenger-km’ means the unit of measure representing the transport of one passenger by rail over a distance of one kilometre. Only the distance on the national territory of the reporting country shall be taken into account.	0.6. 2.36.	36) <i>putnički kilometar</i> je merna jedinica koja predstavlja prevoz jednog putnika železnicom na dužini od jednog kilometra; uzima se u obzir samo razdaljina pređena na teritoriji Republike Srbije;	PU		
AI.D. 7.3.	‘line km’ means the length measured in kilometres of the railway network in Member States, whose scope is laid down in Article 2. For multiple-track railway lines, only the distance between origin and destination is to be counted.	0.6. 2.32.	32) <i>pružni kilometri</i> predstavljaju dužinu železničkih pruga Republike Srbije; kod višekolosečnih pruga uzima se u obzir samo razdaljina između polazne i uputne stanice, bez obzira na broj koloseka;	PU		
AI.D. 7.4.	‘track km’ means the length measured in kilometres of the railway network in Member States, whose scope is laid down in Article 2. Each track of a multiple-track railway line is to be counted.	0.6. 2.10.	10) <i>kolosečni kilometri</i> predstavljaju dužinu svih koloseka železničkih pruga Republike Srbije, pri čemu se uzima u obzir svaki kolosek višekolosečne železničke pruge;	PU		
AII.1.	National safety rules that are to be notified to the Commission according to the procedure described in Article 8 include:	0.1. 13.2.1.	Evropskoj komisiji prijavljuju se važeći nacionalni propisi za bezbednost:	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	rules concerning existing national safety targets and safety methods;		1) u vezi sa postojećim nacionalnim bezbednosnim ciljevima i bezbednosnim metodama;			
AII.2.	rules concerning requirements on safety management systems and safety certification of railway undertakings;	0.1. 13.2.2.	2) koji definišu zahteve za sisteme bezbednog upravljanja, kao i zahteve za sertifikat o bezbednosti za prevoz;	PU		
AII.4.	common operating rules of the railway network that are not yet covered by TSIs, including rules relating to the signalling and traffic management system;	0.1. 13.2.4.	4) koji obuhvataju zajedničke operativne propise za železničke mreže koje još nisu obuhvaćene u TSI, što obuhvata i pravila u vezi sa sistemom signalizacije i vođenja saobraćaja;	PU		
AII.5.	rules laying down requirements on additional internal operating rules (company rules) that must be established by infrastructure managers and railway undertakings;	0.1. 13.2.5.	5) koji definišu zahteve za dodatnim internim propisima koje moraju doneti upravljač i železnički prevoznik;	PU		
AII.6.	rules concerning requirements on staff executing safety critical tasks, including selection criteria, medical fitness and vocational training and certification as far as they are not yet covered by a TSI;	0.1. 13.2.6.	6) koji definišu zahteve za izvršne železničke radnike, uključujući kriterijume izbora, zdravstvene sposobnosti i profesionalne kvalifikacije i izdavanje uverenja, ako nisu obuhvaćeni u TSI;	PU		
AII.7.	rules concerning the investigation of accidents and incidents.	0.1. 13.2.7.	7) koji uređuju istragu nesreća i incidenata.	PU		
AIII.1.	Requirements on the safety management system The safety management system must be documented in all relevant parts and shall in particular describe the distribution of responsibilities within the organization of the infrastructure manager or the railway undertaking. It shall show how control by the management on different levels is secured, how staff and their representatives on all levels are involved and how continuous improvement of the safety management system is ensured.	0.1. 14.5.	Svi bitni delovi sistema za upravljanje bezbednošću moraju biti dokumentovani, a posebno mora biti opisana raspodela odgovornosti u okviru organizacije upravljača ili železničkog prevoznika, način obezbeđenja kontrole od strane rukovodstva na različitim nivoima, uključivanje zaposlenih i njihovih predstavnika na svim nivoima i način obezbeđenja kontinuiranog unapređivanja sistema za upravljanje bezbednošću.	PU		
AIII.2.a.	Basic elements of the safety management system The basic elements of the safety management system are: a safety policy approved by the organisation's chief executive and communicated to all staff;	0.1. 14.6.1.	Osnovni elementi sistema za upravljanje bezbednošću su: 1) politika bezbednosti koju je odobrio direktor upravljača ili železničkog prevoznika i koja je dostavljena svim zaposlenima;	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
AIII.2.b.	qualitative and quantitative targets of the organisation for the maintenance and enhancement of safety, and plans and procedures for reaching these targets;	0.1. 14.6.2.	2) kvalitativni i kvantitativni ciljevi upravljača ili železničkog prevoznika u pogledu održavanja i unapređivanja bezbednosti, kao i planovi i postupci za ostvarivanje tih ciljeva;	PU		
AIII.2.c.	procedures to meet existing, new and altered technical and operational standards or other prescriptive conditions as laid down: -in TSIs, or -in national safety rules referred to in Article 8 and Annex II, or -in other relevant rules, or -in authority decisions, and procedures to assure compliance with the standards and other prescriptive conditions throughout the life-cycle of equipment and operations;	0.1. 14.6.3.	3) postupci za osiguravanje poštovanja standarda i drugih propisanih zahteva tokom čitavog veka upotrebe opreme u eksploataciji i postupci za dostizanje postojećih, novih i izmenjenih tehničkih i eksploatacionih standarda ili drugih propisanih zahteva utvrđenih u jednom od sledećih dokumenata: (1) TSI, (2) nacionalnim propisima za bezbednost, (3) drugim relevantnim propisima, (4) odlukama nadležnih organa;	PU		
AIII.2.d.	procedures and methods for carrying out risk evaluation and implementing risk control measures whenever a change of the operating conditions or new material imposes new risks on the infrastructure or on operations;	0.1. 14.6.4.	4) postupci i metodi za sprovođenje ocene rizika i primenu mera kontrole rizika uvek kada promena u uslovima eksploatacije ili uvođenje novog proizvoda dovedu do novih rizika za infrastrukturu ili eksploataciju;	PU		
AIII.2.e.	provision of programmes for training of staff and systems to ensure that the staff's competence is maintained and tasks carried out accordingly;	0.1. 14.6.5.	5) obezbeđivanje programa obuke zaposlenih i održavanja stručne osposobljenosti zaposlenih kao i odgovarajuće izvršavanje poslova;	PU		
AIII.2.f.	arrangements for the provision of sufficient information within the organisation and, where appropriate, between organisations operating on the same infrastructure;	0.1. 14.6.6.	6) praktična rešenja za obezbeđivanje informisanosti u okviru organizacije i između organizacija koje posluju na istoj infrastrukturi;	PU		
AIII.2.g.	procedures and formats for how safety information is to be documented and designation of procedure for configuration control of vital safety information;	0.1. 14.6.7.	7) postupci i obrasci za objavljivanje informacija o bezbednosti i utvrđivanje postupka za kontrolu konfiguracije ključnih informacija o bezbednosti;	PU		
AIII.2.h.	procedures to ensure that accidents, incidents, near misses and other dangerous occurrences are reported, investigated and analysed and that necessary	0.1. 14.6.8.	8) postupci kojima se obezbeđuje prijavljivanje, istraga i analiza nesreća, incidenata, izbegnutih	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	preventive measures are taken;		nesreća i drugih opasnih događaja i preduzimanje potrebnih preventivnih mera;			
AIII.2.i.	provision of plans for action and alerts and information in case of emergency, agreed upon with the appropriate public authorities;	0.1. 14.6.9.	9) obezbeđivanje planova za delovanje, upozoravanje i informisanje u vanrednim situacijama, prethodno dogovorenih sa odgovarajućim državnim organima;	PU		
AIII.2.j.	provisions for recurrent internal auditing of the safety management system.	0.1. 14.6.10.	10) odredbe o periodičnoj internoj kontroli sistema za upravljanje bezbednošću.	PU		
AIV.1.	Declarations for network specific part of safety certificate. The following documents must be submitted to enable the safety authority to deliver the network-specific part of the safety certificate:	0.1. 16.5.	Za izdavanje sertifikata o bezbednosti za prevoz - deo B koji se odnosi na mrežu podnosi se sledeće:	PU		
AIV.1.1.	documentation from the railway undertaking on the TSIs or parts of TSIs and, where relevant, national safety rules and other rules applicable to its operations, its staff and its rolling stock and how compliance is ensured by the safety management system,	0.1. 16.5.1.	1) dokumentacija železničkog prevoznika o TSI ili delovima TSI i, gde je to relevantno, nacionalnim propisima za bezbednost, internim i drugim propisima koji se primenjuju na obavljanje saobraćaja, zaposlene i vozila, kao i kako se osigurava njihovo poštovanje u sistemu za upravljanje bezbednošću;	PU		
AIV.1.2.	documentation from the railway undertaking on the different categories of staff employed or contracted for the operation, including evidence that they meet requirements of TSIs or national rules and have been duly certified,	0.1. 16.5.2.	2) dokumentacija železničkog prevoznika o različitim kategorijama zaposlenih ili angažovanih po ugovoru za potrebe obavljanja saobraćaja, uključujući u to i dokaze da isti ispunjavaju uslove TSI ili nacionalnih propisa za bezbednost i da poseduju potrebne dozvole i sertifikate;	PU		
AIV.1.3.	documentation from the railway undertaking on the different types of rolling stock used for the operation, including evidence that they meet requirements of TSIs or national rules and have been duly certified.	0.1. 16.5.3.	3) dokumentacija železničkog prevoznika o različitim vrstama vozila koja se koriste za potrebe saobraćaja, uključujući i dokaze da sredstva ispunjavaju uslove TSI ili nacionalnih železničkih tehničkih propisa i da poseduju potrebne dozvole za korišćenje.	PU		
AIV.2.	To avoid duplication of work and to reduce the amount of information only summary documentation should be submitted concerning elements that comply with TSIs and other requirements of Directives 96/48/EC and 2001/16/EC.	0.1. 16.6.	Dokumentacija u vezi elementa koji su u skladu sa TSI i uslovima interoperabilnosti podnosi se u sažetoj formi.	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
AV.1.	The summary shall contain a short description of the occurrence, when and where it took place and its consequences. It shall state the direct causes as well as contributing factors and underlying causes established by the investigation. The main recommendations shall be quoted and information shall be given on the addressees.	0.8. 3.	Rezime sadrži: 1) kratak opis nesreće ili nezgode, kada i gde se dogodila i njene posledice; 2) direktne uzroke i faktore koji su doprineli nesreći ili nezgodi i osnovne uzroke utvrđene istragom; 3) glavne preporuke i informacije o subjektima kojima se izveštaj dostavlja.	PU		
AV.2.1.	1. The occurrence: - date, exact time and location of the occurrence, - description of the events and the accident site including the efforts of the rescue and emergency services, - the decision to establish an investigation, the composition of the team of investigators and the conduct of the investigation.	0.8. 4.1.	Neposredne činjenice o nesreći ili nezgodi obuhvataju: 1) osnovne podatke o nesreći ili nezgodi: (1) datum, tačno vreme i mesto nesreće ili nezgode, (2) opis nesreće ili nezgode i mesta nesreće ili nezgode, uključujući i napore spasilačkih i hitnih službi, (3) odluku o pokretanju istrage, sastav tima istražitelja i vođenje istrage;	PU		
AV.2.2.	2. The background to the occurrence: - staff and contractors involved and other parties and witnesses, - the trains and their composition including the registration numbers of the items of rolling stock involved, - the description of the infrastructure and signalling system - track types, switches, interlocking, signals, train protection, - means of communication, - works carried out at or in the vicinity of the site, - trigger of the railway emergency plan and its chain of events, - trigger of the emergency plan of the public rescue services, the police and the medical services and its chain of events.	0.8. 4.2.	2) pozadinu nesreće ili nezgode: (1) uključeno železničko osoblje, izvođače radova, druga lica i svedoke, (2) vozove i njihov sastav, uključujući registracione brojeve železničkih vozila koja su učestvovala u nesreći ili nezgodi, (3) opis infrastrukture i signalnog sistema - vrsta koloseka, skretnica, signalno-sigurnosnih uređaja, signala, sistema za zaštitu voza, (4) sredstva za sporazumevanje, (5) radove izvođene na ili u blizini mesta nesreće ili nezgode, (6) aktiviranje plana za slučaj opasnosti na železnici i sled događaja, (7) aktiviranje plana za slučaj opasnosti javnih službi za spašavanje, policije i medicinskih službi i sled događaja;	PU		
AV.2.3.	3. Fatalities, injuries and material damage: - passengers and third parties, staff, including contractors, - cargo, luggage and other property, - rolling stock, infrastructure and the environment.	0.8. 4.3.	3) poginule, povredene i materijalnu štetu: (1) putnici, treća lica i železničko osoblje uključujući izvođače radova, (2) roba, prtljag i ostala imovina,	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
			(3) železnička vozila, infrastruktura i okolina;			
AV.2.4.	4. External circumstances: - weather conditions and geographical references.	0.8. 4.4.	4) spoljašne okolnosti - vremenski uslovi i geografske karakteristike.	PU		
AV.3.1.	1. Summary of testimonies (subject to the protection of identity of the persons): - railway staff, including contractors, - other witnesses.	0.8. 5.1.	Zapisnik o istrazi i ispitivanju sadrži: 1) rezime svedočenja (podleže zaštiti identiteta lica): (1) železničkog osoblja, uključujući izvođače radova, (2) ostalih svedoka;	PU		
AV.3.2.	2. The safety management system: - the framework organisation and how orders are given and carried out, - requirements on staff and how they are enforced, - routines for internal checks and audits and their results, - interface between different actors involved with the infrastructure.	0.8. 5.2.	2) sistem upravljanja bezbednošću koji obuhvata: (1) organizacioni okvir i način izdavanja i izvršavanja naređenja, (2) zahteve koje mora da ispuni železničko osoblje i kako se primenjuju, (3) postupke za interne provere i kontrole i njihovi rezultati, (4) interfejs između različitih uključenih učesnika i infrastrukture;	PU		
AV.3.3.	3. Rules and regulations: - relevant Community and national rules and regulations, - other rules such as operating rules, local instructions, staff requirements, maintenance prescriptions and applicable standards.	0.8. 5.3.	3) propise: (1) relevantne međunarodne i nacionalne propise, (2) ostale propise kao što su saobraćajni propisi, lokalna uputstva, zahtevi za železničko osoblje, propisi o održavanju i važeći standardi;	PU		
AV.3.4.	4. Functioning of rolling stock and technical installations: - signalling and control command system, including registration from automatic data recorders, - infrastructure, - communications equipment, - rolling stock, including registration from automatic data recorders.	0.8. 5.4.	4) funkcionisanje železničkih vozila i tehničkih postrojenja: (1) kontrole, upravljanja i signalizacije, uključujući zapise iz uređaja za automatsko snimanje podataka, (2) infrastrukture, (3) sredstava za sporazumevanje, (4) železničkih vozila, uključujući zapise iz uređaja za automatsko snimanje podataka;	PU		
AV.3.5.	5. Documentation on the operating system: - measures taken by staff for traffic control and signalling, - exchange of verbal messages in connection with the	0.8. 5.5.	5) dokumentaciju o odvijanju i regulisanju saobraćaja koja obuhvata: (1) radnje koje je preduzelo osoblje koje upravlja	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	occurrence, including documentation from recordings, - measures taken to protect and safeguard the site of the occurrence.		regulisanjem i kontrolom saobraćaja i signalizacijom, (2) razmenu govornih poruka u vezi s nesrećom ili nezgodom, uključujući dokumentaciju iz snimljenih podataka, (3) mere koje su preduzete za zaštitu i obezbeđenje mesta nesreće ili nezgode;			
AV.3.6.	6. Man-machine-organisation interface: - working time applied to the staff involved, - medical and personal circumstances with influence on the occurrence, including existence of physical or psychological stress, - design of equipment with impact on man-machine interface.	0.8. 5.6.	6) interfejs između ljudi, mašina i organizacije koji obuhvata: (1) radno vreme umešanog osoblja, (2) zdravstvene i lične okolnosti koje imaju uticaja na nesreću ili nezgodu, uključujući u to prisustvo fizičkog ili psihičkog stresa, (3) način projektovanja opreme koji ima uticaja na interfejs između korisnika i mašine;	PU		
AV.3.7.	7. Previous occurrences of a similar character.	0.8. 5.7.	7) prethodne nesreće ili nezgode sličnog karaktera.	PU		
AV.4.1.	1. Final account of the event chain: - establishing the conclusions on the occurrence, based on the facts established in heading 3.	0.8. 6.1.	Analiza i zaključci obuhvataju: 1) završni pregled toka događaja i donošenje zaključaka o događaju na osnovu činjenica utvrđenih u toku istrage i ispitivanja;	PU		
AV.4.2.	2. Discussion: - analysis of the facts established in heading 3 with the aim of drawing conclusions as to the causes of the occurrence and the performance of the rescue services.	0.8. 6.2.	2) diskusiju - analizu činjenica utvrđenih u toku istrage i ispitivanja s ciljem izvođenja zaključaka u vezi sa uzrocima nesreće ili nezgode i učinkom službi za spasavanje;	PU		
AV.4.3.	3. Conclusions: - direct and immediate causes of the occurrence including contributory factors relating to actions taken by persons involved or the condition of rolling stock or technical installations, - underlying causes relating to skills, procedures and maintenance, - root causes relating to the regulatory framework conditions and application of the safety management system.	0.8. 6.3.	3) zaključke o: (1) direktnim i neposrednim uzrocima nesreće ili nezgode, uključujući u to i faktore koji su uticali na nesreću ili nezgodu, radnje koje su preduzela uključena lica ili stanje železničkih vozničkih sredstava ili tehničkih instalacija, (2) osnovnim uzrocima koji proizlaze iz veština, postupaka i održavanja, (3) glavnim uzrocima koji proizlaze iz uslova utvrđenih pravnim okvirom i primene sistema za upravljanje bezbednošću;	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
AV.4.4.	4. Additional observations: - deficiencies and shortcomings established during the investigation, but without relevance to the conclusions on causes.	0.8. 6.4.	4) dodatne primedbe o nedostacima i manama utvrđenim tokom istrage, ali bez značaja za zaključke o uzrocima.	PU		
AV.5.	Measures that have been taken - Record of measures already taken or adopted as a consequence of the occurrence.	0.8. 7.	Evidentiraju se mere koje su već preduzete ili usvojene kao posledica nesreće ili nezgode.	PU		
AV.6.	Recommendations	0.8. 8.	Prikazuje se spisak bezbednosnih preporuka tela za istrage, zasnovanih na rezultatima istrage.	PU		

<p>1. Naziv propisa Evropske unije :</p> <p>Direktiva 2005/47/EZ Evropskog Parlamenta od 18. jula 2005. godine o Sporazumu između Zajednice evropskih železnica (CER) i Evropske federacije transportnih radnika (ETF) o određenim pitanjima uslova rada voznog osoblja u prekograničnom železničkom saobraćaju Council Directive 2005/47/EC of 18 July 2005 on the Agreement between the Community of European Railways (CER) and the European Transport Workers' Federation (ETF) on certain aspects of the working conditions of mobile workers engaged in interoperable cross-border services in the railway sector</p>	<p>2. „CELEX” oznaka EU propisa</p> <p>32005L0047</p>
<p>3. Organ državne uprave, odnosno drugi ovlašćeni predlagač propisa:</p>	<p>4. Datum izrade tabele: 13.12.2017.</p>
<p>Ovlašćeni predlagač propisa – Vlada Obradivač – Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture</p>	
<p>5. Naziv (nacarta, predloga) propisa čije odredbe su predmet analize usklađenosti sa propisom Evropske unije:</p>	<p>6. Brojčane oznake (šifre) planiranih propisa iz baze NPAA:</p>
<p>0.1. Predlog zakona o bezbednosti u železničkom saobraćaju Draft Law on Safety in Railway Traffic</p> <p>0.2. Zakon o radu Law on labor</p>	<p>2017-504</p>
<p>7. Usklađenost odredbi propisa sa odredbama propisa EU:</p>	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
Odredba propisa EU	Sadržina odredbe	Odredbe propisa R. Srbije	Sadržina odredbe	Usklađenost ²	Razlozi za delimičnu usklađenost, neusklađenost ili neprenosivost	Napomena o usklađenosti
1.	Cilj ove Direktive je Sprovođenje Sporazuma zaključenog 27. januara 2004. između Zajednice evropskih železnica (CER) i Evropske federacije transportnih radnika (ETF) o određenim pitanjima uslova rada voznog osoblja u prekograničnom železničkom saobraćaju. Tekst Sporazuma se nalazi u Aneksu ove Direktive	0.1.		PU		Svrha ove direktive je preneti kroz odredbe Zakona o bezbednosti u železničkom saobraćaju, u celini. Prikaz usklađenosti izvršen je niže u tabeli prilikom predstavljanja Aneksa

² Potpuno usklađeno - PU, delimično usklađeno - DU, neusklađeno - NU, neprenosivo – NP

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
2.1.	Države članice mogu se pridržavati postojećih odredaba ili doneti povoljnije odredbe od propisanih ovom Direktivom			NP	Diskreciona odredba	
2.2.	Sprovođenje ove Direktive ne sme ni u kom slučaju predstavljati razloge za opravdanje smanjenja opšteg nivoa zaštite radnika obuhvaćenih ovom Direktivom. Ovim se ne dovode u pitanje prava država članica i/ili rukovodstva i radnika, da, u svetlu novih okolnosti, donesu drugačije zakonske, regulatorne ili ugovorne mere od onih koje su na snazi u momentu donošenja ove Direktive, ukoliko se time poštuju minimalni zahtevi utvrđeni ovom Direktivom.	0.2.		PU		Ovo su opšta prava definisana u Zakonu o radu koji je osnovni Zakon koji uređuje prava radnika
3.	Ne dovodeći u pitanje odredbe Sporazuma koje se odnose na praćenje i procenu od strane potpisnica, Komisija će pre 27. jula 2011., nakon konsultacija sa menadžmentom i radnicima na evropskom nivou, podneti izveštaj Evropskom parlamentu i Veću o implementaciji ove Direktive u kontekstu razvoja železničkog sektora.			NP	Obaveze EU institucija	
4.1.	Države članice određiće sankcije za kršenje nacionalnih odredbi donesenih u skladu sa ovom Direktivom i preduzeti sve potrebne mere kako bi osigurale sprovođenje. Sankcije moraju biti efikasne, proporcionalne i delotvorne.	0.1. 123-125.	Kaznene odredbe	PU		
4.2.	Države članice obaveštavaju Komisiju o tim odredbama do 27. jula 2008. I obaveštavaju o svim daljim izmenama tih odredaba.			NP	Odredba je po pravnoj prirodi takva da je mogu implementirati države članice	
5.	Države članice će, nakon konsultacija sa socijalnim partnerima, doneti zakone i podzakonske akte potrebne za usklađivanje sa ovom Direktivom do 27. jula 2008. godine ili osigurati da socijalni partneri do tog datuma donesu potrebne odredbe u vidu Sporazuma. Tekstove tih odredaba će odmah prosleđivati Komisiji. Države članice preduzeće sve potrebne mere kako bi omogućile da u svakom trenutku garantuju rezultat koji zahteva ova Direktiva i o tome obaveste Komisiju. Kada države članice donose ove mere, pozivaju se na ovu Direktivu. Način na koji se pozivaju na Direktivu određuju države članice.			NP	Odredba je po pravnoj prirodi takva da je mogu implementirati države članice u zadanom roku.	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
6.	Ova Direktiva stupa na snagu na dan objavljivanja u Službenom listu Evropske Unije.			NP	Prelazne i završne odredbe	
7.	Ova Direktiva upućena je državama članicama			NP	Prelazne i završne odredbe	
A.1.	Područje primene	0.1. 91.	<p>Interoperabilni prekogranični saobraćaj je saobraćaj vozova više od 15 km iza granice, za koji je železničkom prevozniku potreban dodatni sertifikat o bezbednosti za prevoz deo B za pružanje transportnih usluga u drugoj državi.</p> <p>Saobraćaj između graničnih stanica definisanih međudržavnim sporazumima ne smatra se interoperabilnim prekograničnim saobraćajem bez obzira na rastojanje graničnih stanica od granice.</p> <p>Uslovi u vezi radnog vremena voznog osoblja koje učestvuje u inetroperabilnom prekograničnom saobraćaju su:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) dnevni odmor voznog osoblja u domicilnoj jedinici iznosi najmanje 12 časova u toku 24-časovnog perioda, a izuzetno, jednom u sedam dana, dnevni odmor voznog osoblja u domicilnoj jedinici može iznositi najmanje devet časova, pri čemu se razlika između skraćenog odmora i 12-časovnog odmora dodaje narednom dnevnom odmoru u domicilnoj jedinici; 2) skraćeni dnevni odmor ne može se odrediti između dva dnevna odmora u obrtnoj jedinici; 3) dnevni odmor voznog osoblja u obrtnoj jedinici iznosi najmanje osam neprekidnih časova u toku 24-časovnog perioda; 4) posle dnevnog odmora u obrtnoj jedinici mora se omogućiti dnevni odmor u domicilnoj jedinici; 5) ako služba mašinovođe traje duže od osam časova, mora mu se obezbediti odmor u toku dnevnog rada od najmanje 45 minuta. Ako služba mašinovođe traje između šest i osam časova, mora mu se obezbediti odmor u toku dnevnog rada od najmanje 30 minuta u toku radnog dana; 6) korišćenje dela odmora u toku službe iz tačke 5) ovog stava mora se omogućiti između trećeg i šestog radnog časa; 7) ukoliko je vučno vozilo posednuto i vozopratnim osobljem, železnički prevoznik utvrđuje korišćenje 	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
			<p>odmora u toku dnevne službe u skladu sa zakonom kojim se uređuje rad;</p> <p>8) vozopratno osoblje ima pravo na odmor u toku dnevne službe u trajanju od najmanje 30 minuta ukoliko mu služba traje duže od šest časova;</p> <p>9) vozno osoblje ima pravo na neprekinuti nedeljni odmor u trajanju od najmanje 24 časa i 12-časovni dnevni odmor iz tačke 2) ovog stava, u toku sedmodnevnog perioda;</p> <p>10) vreme upravljanja vučnim vozilom ne može preći devet časova u dnevnoj službi, odnosno osam časova u noćnoj službi između dva dnevna odmora;</p> <p>11) vreme upravljanja vučnim vozilom ne može preći 80 časova u toku perioda od dve nedelje.</p>			
A.2.1.1.	„interoperabilne prekogranične usluge“: prekogranične usluge za koje je Direktivom 2001/14/EZ predviđeno da se od železničkih prevoznika traži najmanje dva rešenja o bezbednosti;	0.1. 91.1.	Interoperabilni prekogranični saobraćaj je saobraćaj vozova više od 15 km iza granice, za koji je železničkom prevozniku potreban dodatni sertifikat o bezbednosti za prevoz deo B za pružanje transportnih usluga u drugoj državi.			
A.2.1.2.	„mobilni radnik koji obavlja interoperabilne prekogranične usluge“: svaki radnik koji je član osoblja voza, koji je raspoređen nteroperabilnim prekograničnim uslugama u trajanju više od jednog sata na u toku dnevne smene;	0.1. 91.1. 0.1. 2.1.5. 0.1. 2.1.6.	<p>Saobraćaj između graničnih stanica definisanih međudržavnim sporazumima ne smatra se interoperabilnim prekograničnim saobraćajem bez obzira na rastojanje graničnih stanica od granice.</p> <p>5) <i>vozno osoblje</i> je osoblje vučnog vozila i vozopratno osoblje;</p> <p>6) <i>vozopratno osoblje</i> je zajednički naziv za vozovođu, konduktera i voznog manevristu;</p>	DU	1) Nije precizirano vreme, odnosno trajanje obavljanja usluge	
A.2.1.3.	„radno vreme“: svako vremensko razdoblje tokom kojeg radnik radi po nalogu poslodavca i koji izvršava svoje poslove i zadatke u skladu sa nacionalnim pravom i/ili praksom;	0.2. 50.1.	Radno vreme je vremenski period u kome je zaposleni dužan, odnosno raspoloživ da obavlja poslove prema nalogima poslodavca na mestu gde se poslovi obavljaju, u skladu sa zakonom	PU		
A.2.1.4.	4. „vreme odmora“: svako vremensko razdoblje koje nije radno vreme;	0.2. 64.	Zaposleni koji radi najmanje šest časova dnevno ima pravo na odmor u toku dnevnog rada u trajanju od najmanje 30 minuta. Zaposleni koji radi duže od četiri, a kraće od šest	PU		Ne postoji izričita definicija ali kroz navedene članove 64-70. Zakona o radu je potpuna usklađenost sa odredbom

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
		<p>0.2. 65.</p> <p>0.2. 66.</p> <p>0.2. 67.</p> <p>0.2.</p>	<p>časova dnevno ima pravo na odmor u toku rada u trajanju od najmanje 15 minuta. Zaposleni koji radi duže od 10 časova dnevno, ima pravo na odmor u toku rada u trajanju od najmanje 45 minuta. Odmor u toku dnevnog rada ne može da se koristi na početku i na kraju radnog vremena. Vreme odmora iz st. 1-3. ovog člana uračunava se u radno vreme.</p> <p>Odmor u toku dnevnog rada organizuje se na način kojim se obezbeđuje da se rad ne prekida, ako priroda posla ne dozvoljava prekid rada, kao i ako se radi sa strankama. Odluku o rasporedu korišćenja odmora u toku dnevnog rada donosi poslodavac.</p> <p>Zaposleni ima pravo na odmor u trajanju od najmanje 12 časova neprekidno u okviru 24 časa, ako ovim zakonom nije drukčije određeno. Zaposleni koji radi u smislu člana 57. ovog zakona ima pravo na odmor u okviru 24 časa u neprekidnom trajanju od najmanje 11 časova.</p> <p>Zaposleni ima pravo na nedeljni odmor u trajanju od najmanje 24 časa neprekidno kojem se dodaje vreme odmora iz člana 66. ovog zakona, ako zakonom nije drukčije određeno. Nedeljni odmor se, po pravilu, koristi nedeljom. Poslodavac može da odredi drugi dan za korišćenje nedeljnog odmora ako priroda posla i organizacija rada to zahteva. Izuzetno od stava 1. ovog člana, zaposleni koji zbog obavljanja posla u različitim smenama ili u preraspodeli radnog vremena ne može da koristi odmor u trajanju utvrđenom u stavu 1. ovog člana, ima pravo na nedeljni odmor u trajanju od najmanje 24 časa neprekidno. Ako je neophodno da zaposleni radi na dan svog nedeljnog odmora, poslodavac je dužan da mu obezbedi odmor u trajanju od najmanje 24 časa neprekidno u toku naredne nedelje.</p>			Direktive

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
		<p>68.</p> <p>0.2. 69.</p> <p>0.2. 70.</p>	<p>Zaposleni ima pravo na godišnji odmor u skladu sa ovim zakonom.</p> <p>Zaposleni stiče pravo na korišćenje godišnjeg odmora u kalendarskoj godini posle mesec dana neprekidnog rada od dana zasnivanja radnog odnosa kod poslodavca.</p> <p>Pod neprekidnim radom smatra se i vreme privremene sprečenosti za rad u smislu propisa o zdravstvenom osiguranju i odsustva sa rada uz naknadu zarade.</p> <p>Zaposleni ne može da se odrekne prava na godišnji odmor, niti mu se to pravo može uskratiti ili zameniti novčanom naknadom, osim u slučaju prestanka radnog odnosa u skladu sa ovim zakonom.</p> <p>U svakoj kalendarskoj godini zaposleni ima pravo na godišnji odmor u trajanju utvrđenom opštim aktom i ugovorom o radu, a najmanje 20 radnih dana.</p> <p>Dužina godišnjeg odmora utvrđuje se tako što se zakonski minimum od 20 radnih dana uvećava po osnovu doprinosa na radu, uslova rada, radnog iskustva, stručne spreme zaposlenog i drugih kriterijuma utvrđenih opštim aktom ili ugovorom o radu.</p> <p>Pri utvrđivanju dužine godišnjeg odmora radna nedelja računa se kao pet radnih dana.</p> <p>Praznici koji su neradni dani u skladu sa zakonom, odsustvo sa rada uz naknadu zarade i privremena sprečenost za rad u skladu sa propisima o zdravstvenom osiguranju ne računavaju se u dane godišnjeg odmora.</p>			
A.2.1.5.	5. „noćni rad“: svako vremensko razdoblje ne manje od sedam sati, kako je određeno nacionalnim pravom, i koje u svakom slučaju mora uključivati vreme između ponoći i 5 sati pre podne;	0.2. 62.1.	Rad koji se obavlja u vremenu od 22,00 časa do 6,00 časova narednog dana smatra se radom noću. Zaposlenom koji radi noću najmanje tri časa svakog radnog dana ili trećinu punog radnog vremena u toku jedne radne nedelje poslodavac je dužan da obezbedi obavljanje poslova u toku dana ako bi, po mišljenju nadležnog zdravstvenog organa, takav rad doveo do pogoršanja njegovog zdravstvenog stanja.	PU		
A.2.1.6.	6. „noćna smena“: svaka smena od najmanje tri sata	0.2.		PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	tokom noćnog rada;	63.	Rad u smenama je organizacija rada kod poslodavca prema kojoj se zaposleni na istim poslovima smenjuju prema utvrđenom rasporedu, pri čemu izmena smena može da bude kontinuirana ili sa prekidima tokom određenog perioda dana ili nedelja. Zaposleni koji radi u smenama je zaposleni koji kod poslodavca kod koga je rad organizovan u smenama u toku meseca posao obavlja u različitim smenama najmanje trećinu svog radnog vremena. Ako je rad organizovan u smenama koje uključuju noćni rad, poslodavac je dužan da obezbedi izmenu smena, tako da zaposleni ne radi neprekidno više od jedne radne nedelje noću. Zaposleni može da radi noću duže od jedne radne nedelje, samo uz njegovu pisanu saglasnost.			
A.2.1.7.	„odmor izvan kuće”: dnevni odmor koji nije moguće koristiti u mestu prebivališta mobilnog radnika;	0.1. 88.	Dnevni odmor voznog osoblja u domicilnoj jedinici iznosi, po pravilu, dvostruki broj časova ostvarenih na radu u prethodnoj smeni, a najmanje 12 časova. Dnevni odmor voznog osoblja u obrtnoj jedinici iznosi najmanje šest časova. Ako se rad voznog osoblja od polaska iz domicilne jedinice do povratka u istu jedinicu može obaviti u toku jedne smene, odmor voznog osoblja u obrtnoj jedinici nije obavezan. Železnički prevoznik dužan je da u obrtnim jedinicama obezbedi prostorijske za odmor voznog osoblja.	DU	Ne postoji izričita definicija ali kroz Zakon o radu su definisana i prava radnika, kao i kroz navedeni član 88. Zakona o bezbednosti u železničkom saobraćaju	
A.2.1.8.	„mašinovođa”: svaki radnik odgovoran za vučnu jedinicu;	0.1. 2.1.36. 0.1. 2.1.45.	36) <i>mašinovođa</i> je lice sposobno i ovlašćeno da upravlja vučnim vozilima, na samostalan, odgovoran i bezbedan način; 45) osoblje vučnog vozila je zajednički naziv za mašinovođu, pomoćnika mašinovođe i vozača vučnog vozila za posebne namene;	PU		
A.2.1.9.	„vreme vožnje”: trajanje propisanog rada kada je mašinovođa odgovoran za vučnu jedinicu, isključujući propisano vreme pripreme ili zaustavljanja te vučne jedinice, ali uključujući bilo koji predviđeni prekid kada je mašinovođa i dalje odgovoran za vučnu jedinicu.	0.1. 86.4.	Vreme upravljanja vučnim vozilom je radno vreme koje mašinovođa, odnosno vozač motornog pružnog vozila provede u upravljačnici, odnosno upravljačkom mestu vučnog vozila tokom vožnje voza, računajući i vreme bavljenja u polaznoj železničkoj stanici,	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
			usputnim železničkim stanicama, drugim službenim mestima i u uputoj železničkoj stanici.			
A.3-a.7.	Dnevni odmor kod kuće Dnevni odmor van kuće Odmori Vreme nedeljnog odmora Vreme vožnje	01 91.3.	Uslovi u vezi radnog vremena voznog osoblja koje učestvuje u inetroperabilnom prekograničnom saobraćaju su: 1) dnevni odmor voznog osoblja u domicilnoj jedinici iznosi najmanje 12 časova u toku 24-časovnog perioda, a izuzetno, jednom u sedam dana, dnevni odmor voznog osoblja u domicilnoj jedinici može iznositi najmanje devet časova, pri čemu se razlika između skraćenog odmora i 12-časovnog odmora dodaje narednom dnevnom odmoru u domicilnoj jedinici; 2) skraćeni dnevni odmor ne može se odrediti između dva dnevna odmora u obrtnoj jedinici; 3) dnevni odmor voznog osoblja u obrtnoj jedinici iznosi najmanje osam neprekidnih časova u toku 24-časovnog perioda; 4) posle dnevnog odmora u obrtnoj jedinici mora se omogućiti dnevni odmor u domicilnoj jedinici; 5) ako služba mašिनovode traje duže od osam časova, mora mu se obezbediti odmor u toku dnevnog rada od najmanje 45 minuta. Ako služba mašिनovode traje između šest i osam časova, mora mu se obezbediti odmor u toku dnevnog rada od najmanje 30 minuta u toku radnog dana; 6) korišćenje dela odmora u toku službe iz tačke 5) ovog stava mora se omogućiti između trećeg i šestog radnog časa; 7) ukoliko je vučno vozilo posednuto i vozopratnim osobljem, železnički prevoznik utvrđuje korišćenje odmora u toku dnevne službe u skladu sa zakonom kojim se uređuje rad; 8) vozopratno osoblje ima pravo na odmor u toku dnevne službe u trajanju od najmanje 30 minuta ukoliko mu služba traje duže od šest časova; 9) vozno osoblje ima pravo na neprekinuti nedeljni odmor u trajanju od najmanje 24 časa i 12-časovni dnevni odmor iz tačke 2) ovog stava, u toku sedmodnevnog perioda; 10) vreme upravljanja vučnim vozilom ne može preći devet časova u dnevnoj službi, odnosno osam časova	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
			u noćnoj službi između dva dnevna odmora; 11) vreme upravljanja vučnim vozilom ne može preći 80 časova u toku perioda od dve nedelje.			
A.8.	Za mobilne radnike potrebno je voditi videnciju o dnevnim radnim satima i vremenima odmora kako bi se omogućilo praćenje pridržavanja odredaba ovog Sporazuma. Podaci o stvarnim radnim satima moraju biti dostupni. Ovu evidenciju mora prevoznik čuvati barem jednu godinu.	0.2.		PU		Na osnovu Zakona o radu, poslodavac je u obavezi da donese Kolektivni ugovor i Pravilnik o radu kojim je propisano, između ostalog i vođenje evidencije o vremenima rada, smena i odmora, što predstavlja i osnovu za obračun zarada, praćenje bezbednosti rada zaposlenih i ostvarivanje prava zaposlenih na odmor dnevni, nedeljni i godišnji što važi za sve zaposlene, a ne samo radnike u prekograničnom saobraćaju
A.9.	Primena ovog Sporazuma ne može ni u kojem slučaju predstavljati razlog za smanjenje opštih prava zaštite mobilnih radnika koji obavljaju interoperabilne prekogranične usluge.	0.2.		PU		Ovo su opšta prava definisana u Zakonu o radu koji je osnovni Zakon koji uređuje prava radnika
A.10.	Potpisnice ovog Sporazuma prate sprovođenje i primenu ovog Sporazuma u okviru Odbora za sektorski dijalog za železnički sektor, uspostavljenog u skladu s Odlukom Komisije 98/500/EZ.			NP	Prelazne i završne odredbe	
A.11.	Dve godine nakon potpisivanja ovog Sporazuma, stranke ocenjuju njegove odredbe u svetlu početnih iskustava u razvoju interoperabilnog prekograničnog saobraćaja.			NP	Prelazne i završne odredbe	
A.12.	Stranke preispituju gornje odredbe dve godine nakon isteka vremena primene utvrđenog Odlukom Veća, a kojom ovaj Sporazum stupa na snagu.			NP	Prelazne i završne odredbe	