

ZAKON

O BEZBEDNOSTI U ŽELEZNIČKOM SAOBRAĆAJU

I. UVODNE ODREDBE

Predmet zakona

Član 1.

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

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

Odredbe ovog zakona ne primenjuju se na metroe, tramvaje i vozila lake železnice i infrastrukturu koju isključivo koriste ta vozila.

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

3) *vanredna situacija* je stanje koje nastaje proglašenjem od nadležnog organa kada su rizici i pretnje ili nastale posledice po stanovništvo, životnu sredinu i materijalna i kulturna dobra takvog obima i intenziteta da njihov nastanak ili posledice nije moguće sprečiti ili otkloniti redovnim delovanjem nadležnih organa i službi, zbog čega je za njihovo ublažavanje i otklanjanje neophodno upotrebiti posebne mere, snage i sredstva uz pojačan režim rada;

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

5) *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;

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

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

8) *vrsta poslovanja* podrazumeva prevoz putnika, uključujući ili isključujući usluge prevoza velikim brzinama, prevoz robe, uključujući ili isključujući usluge prevoza opasnih materija i samo usluge manevrisanja;

9) *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.);

- 10) *vučno vozilo* je železničko vozilo sa sopstvenim pogonom;
- 11) *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.;
- 12) *glavni istražitelj* je lice koje je odgovorno za organizaciju, sprovođenje i kontrolu istrage;
- 13) *dodatno uverenje* je isprava na osnovu koje železnički radnik stiče pravo da upravlja određenim vrstama vučnih vozila na određenoj železničkoj infrastrukturi;
- 14) *dozvola za korišćenje* je isprava kojom se dozvoljava puštanje u rad podsistema;
- 15) *dozvola za regulisanje železničkog saobraćaja* je isprava na osnovu koje železnički radnik stiče pravo da reguliše železnički saobraćaj;
- 16) *dozvola za tip vozila* je isprava kojom se potvrđuje da je tip železničkog vozila usaglašen sa propisanim tehničkim specifikacijama ili nacionalnim propisima;
- 17) *dozvola za upravljanje vučnim vozilom* je isprava na osnovu koje železnički radnik stiče pravo da upravlja vučnim vozilom;
- 18) *dozvoljena masa po dužnom metru* je propisana dozvoljena masa po dužnom metru koja se ne može prekoračiti;
- 19) *dozvoljena masa po osovini* je propisana dozvoljena masa po osovini koja se ne može prekoračiti;
- 20) *domicilna jedinica* je organizacioni deo železničkog prevoznika kome vozno osoblje pripada;
- 21) *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;
- 22) *železnička infrastruktura* u smislu ovog zakona obuhvata sledeće pod sisteme: infrastruktura; energija; kontrola, upravljanje i signalizacija; vozna sredstva;
- 23) *železnička mreža* je skup železničkih pruga, stanica, terminala i svih stabilnih železničkih postrojenja potrebnih za osiguranje bezbednog i neprekidnog funkcionisanja železničkog sistema na javnoj železničkoj infrastrukturi, industrijskoj železnici i industrijskim kolosecima;
- 24) *železnički prevoznik* je privredno društvo ili drugo pravno lice koje je registrovano za pretežnu delatnost pružanja usluga železničkog prevoza robe i/ili putnika i kome je izdata licenca i sertifikat, uz obavezu da obezbedi vuču, ili koje obezbeđuje samo vuču. Železničkim prevoznikom smatra se i privredno društvo ili drugo pravno lice koje obavlja železnički prevoz za sopstvene potrebe i kome je izdata licenca za prevoz za sopstvene potrebe i sertifikat;
- 25) *železnički radnik* je lice koje neposredno učestvuje u obavljanju poslova u vezi sa železničkim saobraćajem;
- 26) *železnički sistem* je celina koju čine železnička mreža i železnička vozila;
- 27) *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;

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

29) *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;

30) *zajednički bezbednosni ciljevi* su minimalni nivoi bezbednosti koje treba da postigne sistem kao celina i, kada je to izvodljivo, različiti delovi železničkog sistema (kao što su konvencionalni železnički sistem, železnički sistem velikih brzina, dugački železnički tuneli ili pruge koje se upotrebljavaju isključivo za prevoz robe);

31) *izbegnuta nesreća* je događaj u železničkom saobraćaju u kojem nije bilo povređivanja lica i/ili nastanka materijalne štete, ali je potencijalno postojala mogućnost za to;

32) *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;

33) *istovarilac* je privredno društvo koje s kola istovaruje kontejnere, kontejnere za rasuti teret, višedelne kontejnere za gas, kontejnere cisterne ili prenosive cisterne ili bilo koje privredno društvo koje iz ili sa kola ili kontejnera istovaruje pakovanu robu, male kontejnere ili prenosive cisterne ili bilo koje privredno društvo koje istovaruje robu iz cisterne (kola cisterne, cisterne koje se mogu skinuti, prenosive cisterne ili kontejnera cisterne) ili iz remontnih kola ili višedelnog kontejnera za gas ili iz kola, velikog ili malog kontejnera za rasuti teret;

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

35) *kvar* je tehnička neispravnost uređaja koja dovodi do prestanka rada uređaja ili pojedinog njegovog dela;

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

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

38) *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 sme prekoračiti;

39) *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;

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

41) *motorni vozovi* su elektromotorna kola, elektromotorne garniture, dizelmotorna kola i dizelmotorne garniture namenjeni za prevoz putnika na železničkim prugama;

42) *mašinovođa* je lice sposobno i ovlašćeno da upravlja vučnim vozilima, samostalno, odgovorno i na bezbedan način;

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

44) *naručilac* je lice koje naručuje projektovanje, izgradnju, obnovu ili unapređenje podsistema;

45) *nacionalni propisi* su svi propisi doneti u Republici Srbiji, bez obzira koji organ ih je doneo, koji sadrže zahteve u vezi sa bezbednošću železnice i/ili tehničke zahteve koji se primenjuju na železničke prevoznike, upravljače infrastrukture ili treća lica;

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

47) *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 ostale nesreće);

48) *obim poslovanja* je obim izražen brojem putnika i/ili količinom robe i procenjenom veličinom železničkog prevoznika u pogledu broja zaposlenih (npr. mikro, malo, srednje ili veliko privredno društvo);

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

50) *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;

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

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

53) *područje delatnosti* označava železničku mrežu ili železničke mreže u jednoj ili više država na kojima železnički prevoznik namerava da obavlja svoju delatnost;

54) *podsistemi* su strukturni ili funkcionalni delovi železničkog sistema;

55) *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;

56) *pošiljalac* je privredno društvo, drugo pravno lice ili preduzetnik koje šalje robu u svoje ime ili u ime trećeg lica;

57) *praznilac* je privredno društvo, drugo pravno lice ili preduzetnik koje istovaruje robu iz cisterne (uključujući kola cisternu, kola s cisternom koja se može skinuti, prenosivu cisternu ili kontejner cisternu), iz kola, velikog kontejnera ili malog kontejnera za prevoz rasutog tereta, remontnih kola ili višedelnog kontejnera za gas;

58) *privredni subjekt* je privredno društvo, drugo pravno lice ili preduzetnik koji preduzima radnje predviđene ovim zakonom.

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

60) *primalac* je privredno društvo, drugo pravno lice ili preduzetnik koje prima robu u skladu sa ugovorom o prevozu; ako se prevoz obavlja bez ugovora o prevozu, svako fizičko ili pravno lice koje preuzme robu pri dolasku smatra se primaocem;

61) *proizvođač* je privredno društvo, drugo pravno lice ili preduzetnik koje proizvodi proizvod u obliku činilaca interoperabilnosti, elemenata podsistema, podsistema ili vozila ili koje naručuje projektovanje ili proizvodnju proizvoda i koje taj proizvod stavlja na tržište pod svojim imenom ili zaštitnim znakom;

62) *punilac* je privredno društvo, drugo pravno lice ili preduzetnik koje utovaruje robu u cisternu (uključujući kola cisternu, kola s cisternom koja se može skinuti, prenosivu cisternu ili kontejner cisternu) u kola, u veliki kontejner ili mali kontejner za prevoz rasutog tereta, u remontna kola ili u višedelni kontejner za gas;

63) *registrujući uređaj* je uređaj za registrovanje brzine, pređenog puta i drugih podataka u toku vožnje;

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

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

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

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

68) *smetnja* je tehnička neispravnost uređaja koja ne ugrožava njegov danji rad;

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

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

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

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

73) *ugovorni prevoznik* je privredno društvo, drugo pravno lice ili preduzetnik koje obavlja prevoz u skladu s ugovorom o prevozu;

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

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

76) *upravljač železničke infrastrukture* je privredno društvo ili drugo pravno lice odgovorno za upravljanje železničkom infrastrukturom;

77) *utovarilac je privredno društvo*, drugo pravno lice ili preduzetnik koje u ili na kola ili kontejner utovaruje pakovanu robu, male kontejnere ili prenosive cisterne ili koje na kola utovaruje kontejnere, kontejnere za rasuti teret, višedelne kontejnere za gas, kontejnere cisterne ili prenosive cisterne;

78) *Centar za istraživanje nesreća u saobraćaju* (u daljem tekstu: Centar) 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, a ukoliko Centar odluči i istraživanje ostalih nesreća i nezgoda u železničkom saobraćaju;

79) *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; pojam činioca obuhvata opipljive i neopipljive delove kao što je softver.

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

II. ORGAN NADLEŽAN ZA REGULISANJE BEZBEDNOSTI U ŽELEZNIČKOM SAOBRAĆAJU

Poslovi organa nadležnog za regulisanje bezbednosti u železničkom saobraćaju

Član 3.

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

Direkcija je u pogledu organizacije, pravne strukture i odlučivanja nezavisna od bilo kog železničkog prevoznika, upravljača infrastrukture, podnosioca zahteva, naručioca i bilo kog organa koji dodeljuje ugovor o javnim uslugama.

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. Uloga učesnika u železničkom sistemu u razvoju i poboljšanju bezbednosti u železničkom saobraćaju

Član 5.

Ministarstvo nadležno za poslove saobraćaja (u daljem tekstu: Ministarstvo), Direkcija, Centar, upravljač železničke 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 prioritet ima sprečavanje nesreća;
- 2) da se propisi za bezbednost primenjuju transparentno i nediskriminatorski, podstičući razvoj jedinstvenog železničkog sistema;
- 3) da se mere za razvoj i poboljšanje bezbednosti železnice baziraju na sistemskom pristupu.

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

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

Odgovornost upravljača i železničkog prevoznika iz stava 3. ovog člana ne oslobađa od odgovornosti proizvođače sastavnih delova i činilaca interoperabilnosti pojedinih podsistema, lica zadužena za održavanje, imaoce vozila, naručioce i davaoce drugih potrebnih usluga, da su vozila, objekti, 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.

Železnički prevoznik i upravljač:

1) primenjuju potrebne mere za upravljanje rizicima iz člana 7. stav 1. tačka 1) ovog zakona, a prema potrebi i u međusobnoj saradnji i saradnji s drugim učesnicima;

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

3) prema potrebi ugovorno obavezuju druge učesnike iz stava 6. ovog člana koji imaju mogući uticaj na bezbedan rad železničkog sistema da primenjuju mere za upravljanje rizicima;

4) obezbeđuju da njihovi izvođači primenjuju mere za upravljanje rizicima putem primene zajedničke bezbednosne metode za nadzor iz člana 7. stav 1. tačka 4) ovog zakona i da je to predviđeno u ugovornim aranžmanima, koji se moraju predložiti na zahtev Direkcije.

Ne dovodeći u pitanje odgovornost železničkog prevoznika i upravljača iz stava 3. ovog člana, lica zadužena za održavanje i svi ostali učesnici koji imaju potencijalni uticaj na bezbedan rad železničkog sistema, uključujući proizvođače, davaoce usluga održavanja i drugih usluga, imaoce železničkih vozila, naručioce, ugovorne prevoznike, pošiljaoce, primaocce, punioce, praznioce, utovarioce, istovarioce:

1) primenjuju potrebne mere za upravljanje rizicima, prema potrebi, u saradnji s drugim učesnicima;

2) obezbeđuju da podsistemi, pribor, oprema i usluge koje pružaju ispunjavaju propisane zahteve i uslove korišćenja kako bi ih železnički prevoznik i/ili upravljač mogao koristiti na bezbedan način.

Železnički prevoznik, upravljač i svi učesnici iz stava 6. ovog člana koji utvrde bezbednosne rizike povezane sa kvarovima, neusklađenosti konstrukcije ili drugim nedostacima tehničke opreme, uključujući one na opremi strukturnih podsistema, ili su obavešteni o njima, u granicama svojih nadležnosti:

1) preduzimaju sve potrebne korektivne mere kako bi se otklonio utvrđeni bezbednosni rizik;

2) obaveštavaju o rizicima relevantne uključene strane kako bi im omogućili preduzimanje svih daljih korektivnih mera radi osiguranja neprekinute bezbednosti železničkog sistema.

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

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 31. maja 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 koji bi mogli biti relevantni za Direkciju, uključujući sažetak informacija koje su pružile relevantne uključene strane iz člana 5. stav 7. tačka 2) ovog zakona;
- 5) informacije o primeni odgovarajućih zajedničkih bezbednosnih metoda.

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 na nivou Republike Srbije;
- 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, uključujući i broj i rezultate sprovedenih nadzora i inspekcija;
- 5) iskustvima železničkih prevoznika i upravljača u pogledu primene relevantnih ZBM.

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 u najkraćem mogućem roku, 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, uključujući gde je to potrebno i angažovanje nezavisnog tela za ocenu, 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.

ZBM iz stava 1. tačka 1) ovog člana propisuje Međuvladina organizacija za međunarodni prevoz železnicom (u daljem tekstu: OTIF), a ZBM iz stava 1. tač. 2), 3) i 4) ovog člana propisuje Direkcija.

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

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 značajnih promena, 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 u formi rešenja o ispunjenosti uslova koje mora da ispuni telo za ocenu rizika iz stava 4. tačka 2) ovog člana.

Sertifikat iz stava 5. ovog člana izdaje se sa rokom važenja ne dužim od pet godina.

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 posle izdavanja sertifikata iz stava 5. ovog člana vrši periodične provere da li nosilac sertifikata i dalje ispunjava uslove iz stava 4. tačka 2) ovog člana.

Ako Direkcija proverom iz stava 9. ovog člana utvrdi da nosilac sertifikata iz stava 5. ovog člana više ne ispunjava uslove za sertifikaciju, rešenjem ograničava ili oduzima sertifikat, navodeći razloge za svoju odluku.

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

Telo za ocenu rizika iz stava 4. tačka 2) ovog člana izdaje predlagaču značajne promene 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 koji 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 iz stava 1. ovog člana propisuje:

- 1) postupak za ocenu zahteva za dobijanje sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom i sertifikata o bezbednosti za prevoz;
- 2) kriterijume za ocenu ispunjenosti zahteva za dobijanje sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom i 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 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 iz stava 1. ovog člana propisuje:

- 1) postupak i tehnike nadzora;
- 2) odnos između nadzora i ocene usaglašenosti sa zahtevima za dobijanje sertifikata o bezbednosti za prevoz ili sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom;

- 3) kompetencije zaposlenih koji obavljaju nadzor;
- 4) kriterijume za donošenje odluka;
- 5) koordinaciju nacionalnih tela za bezbednost međusobno i sa drugim nadležnim organima i telima.

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.

ZBM iz stava 1. ovog člana propisuje:

- 1) postupak praćenja;
- 2) razmenu informacija između uključenih subjekata;
- 3) izveštavanje o primeni ZBM.

4. Zajednički bezbednosni ciljevi

Član 12.

Zajednički bezbednosni ciljevi (u daljem tekstu: 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 koje je utvrdila Evropska komisija sadrže vremenski raspored postepenog sprovođenja, u slučaju kada je to potrebno, uzimajući u obzir prirodu i obim investicija potrebnih za njihovo sprovođenje.

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

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

Ministarstvo izrađuje i objavljuje godišnji plan bezbednosti kojim se definišu mere za postizanje ZBC.

5. Nacionalni propisi iz oblasti bezbednosti

Član 13.

Direkcija je dužna da na svojoj internet stranici objavljuje nacionalne propise iz oblasti bezbednosti 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 iz oblasti bezbednosti:

- 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 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;

4) koji definišu zahteve za dodatnim internim propisima koje moraju doneti upravljač i železnički prevoznik;

5) koji definišu zahteve za izvršne železničke radnike, uključujući kriterijume izbora, zdravstvene sposobnosti i profesionalne kvalifikacije i izdavanje uverenja, ako nisu obuhvaćeni u TSI;

6) 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 iz oblasti bezbednosti i o svakom novom nacionalnom propisu iz oblasti bezbednosti koji se eventualno donosi, izuzev ako se propis u celini odnosi na izvođenje TSI.

Ako se namerava, po prihvatanju ZBC, izdavanje novog nacionalnog propisa iz oblasti bezbednosti koji zahteva viši nivo bezbednosti od ZBC ili izdavanje novog nacionalnog propisa iz oblasti bezbednosti 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 iz oblasti bezbednosti 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 iz oblasti bezbednosti 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 iz oblasti bezbednosti 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.

Novi nacionalni propisi koji sadrže zahteve u vezi sa bezbednošću železnice mogu se doneti samo u sledećim slučajevima:

1) ako propisi koji se odnose na postojeće bezbednosne metode nisu obuhvaćeni ZBM;

2) ako operativna pravila koja se primenjuju na železničkoj mreži nisu obuhvaćena TSI;

3) kao hitna preventivna mera, naročito posle nesreće ili nezgode;

4) kada je potrebno revidirati propis o kojem je već obaveshтена Evropska komisija;

5) kada propisi o zahtevima koje moraju ispunjavati železnički radnici, uključujući kriterijume za izbor, fizičku i psihičku sposobnost i stručnu osposobljenost, još nisu obuhvaćeni TSI.

Nacrt novog nacionalnog propisa podnosi se Agenciji i Evropskoj komisiji na razmatranje najmanje dva meseca pre očekivanog stupanja na snagu predloženog novog nacionalnog propisa, pružajući obrazloženje za njegovo uvođenje. Nacrt mora biti u dovoljnoj meri dovršen kako bi Agencija mogla sprovesti njegovo ispitivanje i u slučaju pozitivnog mišljenja o tome obavestila Republiku Srbiju i Evropsku komisiju koja će validirati predloženi propis.

Ukoliko Agencija u roku od dva meseca od prijema nacrta nacionalnog propisa ne obavesti Republiku Srbiju i Evropsku komisiju o pozitivnom mišljenju na predloženi propis, isti se može primenjivati.

U slučaju hitnih preventivnih mera nacionalni propis se može odmah doneti i primenjivati.

O propisu iz stava 12. ovog člana obaveštava se Agencija i isti je podložan oceni Agencije.

Propisi i ograničenja koja su strogo lokalnog karaktera ne moraju se prijavljivati Agenciji i Evropskoj komisiji. Ti propisi i ograničenja navode se u registru infrastrukture ili u Izjavi o mreži.

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 iz oblasti bezbednosti i sa bezbednosnim zahtevima utvrđenim u TSI i moraju biti primenjene odgovarajuće odredbe ZBM i prijavljenih nacionalnih propisa.

Sistem za upravljanje bezbednošću mora da bude prilagođen vrsti, obimu i području delatnosti i drugim uslovima aktivnosti koja se obavlja.

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 i koordinaciju hitnih postupaka sa svim železničkim prevoznicima u slučajevima nesreća i nezgoda i u vanrednim situacijama. Sistem za upravljanje bezbednošću razvija se sa ciljem koordinisanja postupaka u slučaju nesreća, nezgoda i vanrednih situacija koje sprovodi upravljač sa svim železničkim prevoznicima koji pružaju usluge na infrastrukturi kojom on upravlja i sa službama za nesreće, nezgode vanredne situacije kako bi se olakšala brza intervencija službi spašavanja i sa svakom drugom stranom koja bi mogla biti uključena u nesreću, nezgodu i vanrednu situaciju. U slučaju prekogranične infrastrukture, saradnjom između relevantnih upravljača olakšava se potrebna koordinacija i pripremljenost nadležnih službi za nesreće, nezgode i vanredne situacije s obe strane granice.

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.

Sistem za upravljanje bezbednošću uključuje jasnu obavezu dosledne primene znanja i metoda u vezi s ljudskim faktorom. Upravljač i železnički prevoznik putem sistema za upravljanje bezbednošću promovisu kulturu uzajamnog poverenja, pouzdanosti i učenja u kojoj se zaposleni podstiču da doprinose razvoju bezbednosti, osiguravajući pritom poverljivost.

Osnovni elementi sistema za upravljanje bezbednošću su:

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

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) procedure za ispunjenje postojećih, novih ili izmenjenih tehničkih i eksploatacionih standarda i drugih uslova propisanih u TSI, nacionalnim propisima i drugim relevantnim propisima i odlukama nadležnih organa;

4) procedure za obezbeđenje usklađenosti sa standardima i drugim propisanim uslovima tokom celog životnog ciklusa opreme i eksploatacije;

5) procedure i metode za identifikaciju rizika, sprovođenje procene rizika i primenu mera za upravljanje rizicima u slučaju kada promena uslova eksploatacije ili uvođenje novih materijala postavljaju nove rizike za infrastrukturu ili za intrefejs čovek – mašina - organizacija;

6) obezbeđivanje programa obuke zaposlenih i održavanja stručne osposobljenosti zaposlenih, odgovarajuće izvršavanje poslova, uključujući zahteve u pogledu fizičke i psihičke sposobnosti;

7) praktična rešenja za obezbeđivanje informisanosti u okviru organizacije i, gde je to potrebno, između organizacija u železničkom sistemu;

8) procedure i obrasci za dokumentovanje informacije o bezbednosti i utvrđivanje procedura za kontrolu konfiguracije ključnih informacija o bezbednosti;

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

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

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

Upravljač i železnički prevoznik uvrstiće u svoj sistem za upravljanje bezbednošću i druge elemente koji su potrebni kako bi se obuhvatili bezbednosni rizici, u skladu s ocenom rizika koji proizlaze iz njihove delatnosti.

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 infrastrukturom i sertifikata o bezbednosti za prevoz.

Nadzorom iz stava 1. ovog člana proverava se naročito da li upravljač i železnički prevoznik primenjuju:

- 1) sistem za upravljanje bezbednošću i prate njegovu efikasnost;
- 2) pojedinačne elemente sistema za upravljanje bezbednošću, uključujući operativne aktivnosti, pružanje usluga održavanja, snabdevanje materijalima i korišćenje izvođača, kako bi se pratila njihova efikasnost;
- 3) relevantne ZBM iz člana 7. ovog zakona.

Ako Direkcija tokom nadzora iz stava 1. ovog člana utvrdi neusaglašenosti sa zahtevima za dobijanje sertifikata o bezbednosti, naložiće primenu korektivnih mera.

Ako Direkcija tokom nadzora iz stava 1. ovog člana utvrdi ozbiljan bezbednosni rizik, može u bilo kom trenutku primeniti privremene bezbednosne mere, uključujući trenutno ograničavanje ili suspendovanje određenih aktivnosti nosioca sertifikata o bezbednosti.

Rešenje kojim se nalaže sprovođenje odgovarajućih mera iz st. 3 i 4. ovog člana konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.

Nadzor, u smislu stava 1. ovog člana, vrše ovlašćena lica Direkcije u skladu sa godišnjim planom nadzora.

Železnički prevoznici najkasnije dva meseca pre početka obavljanja novih transportnih aktivnosti obaveštavaju Direkciju kako bi ona mogla planirati aktivnosti nadzora. Železnički prevoznici takođe dostavljaju spisak kategorija osoblja i tipova vozila.

Direkcija nadzire pružne delove podсистема kontrola, upravljanje i signalizacija, podсистem energija i podсистem infrastruktura i obezbeđuje da su oni usaglašeni sa osnovnim zahtevima.

U slučaju prekograničnih pruga nadzor iz stava 8. ovog člana sprovodi se u saradnji sa telima za bezbednost susednih država.

Direkcija izdaje obaveštenja upravljaču i železničkim prevoznicima kojima ih upozorava na neusaglašenosti sa njihovim obavezama propisanim stavom 2. ovog člana.

Direkcija, u cilju obnavljanja sertifikata o bezbednosti za prevoz i sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom, koristi informacije prikupljene tokom nadzornih aktivnosti.

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 određeni deo mreže.

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 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 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, 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 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 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 za prevoz na industrijskoj železnici

Član 17.

Vlasnik odnosno korisnik industrijske železnice je dužan da poseduje sertifikat o bezbednosti za prevoz na industrijskoj železnici 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 i dozvole za korišćenje železničkih vozila koja koristi taj imalac industrijske železnice.

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

Na izdavanje i oduzimanje sertifikata o bezbednosti za prevoz na industrijskoj železnici 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 ili ograničavanje sertifikata o bezbednosti za prevoz

Član 20.

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

Rešenje o ograničavanju odnosno 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 ograniči ili 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 odmah obaveštava upravljača javne železničke infrastrukture o oduzimanju sertifikata za prevoz, odnosno o ograničavanju sertifikata za prevoz, kao i o primljenom obaveštenju nadležnog tela strane države o oduzimanju sertifikata o bezbednosti za prevoz - deo A.

Direkcija u roku od 30 dana obaveštava Agenciju o sertifikatima o bezbednosti za prevoz – deo A, koji su izdati, ažurirani, obnovljeni, ograničeni 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 ograničavanja ili oduzimanja, razloge za svoju odluku.

2. Sertifikat o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom

Pojam i sadržina

Član 21.

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

Sertifikat o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom se sastoji od:

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

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

- 1) dokumentacija upravljača o TSI ili delovima TSI, nacionalnim propisima, 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.

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

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

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

Izdavanje sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom

Član 23.

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

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

Sertifikat o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom važi pet godina.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Oduzimanje ili ograničavanje 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, Rešenjem ograničava ili oduzima predmetni sertifikat, navodeći razloge za svoju odluku.

Rešenje o ograničavanju odnosno 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 dve nedelje obaveštava Agenciju o sertifikatima o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom koji su izdati, obnovljeni, izmenjeni, dopunjeni, ograničeni ili oduzeti. Pri tome navodi naziv i adresu upravljača, datum izdavanja, oblast primene i važnost navedenog sertifikata i, u slučaju ograničavanja ili 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.

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.

Direkcija je dužna da objavi na svojoj internet stranici detaljna uputstva o pribavljanju sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom i spisak svih uslova koje je potrebno ispuniti za izdavanje tog sertifikata.

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;
- 3) spoljna šina, zavisno od veličine poluprečnika krivine i dozvoljene brzine, mora biti nadvišena ali ne više od 150 mm;
- 4) nagib nivelete na otvorenoj pruzi iznosi najviše 25‰;
- 5) nagib nivelete u stanici iznosi najviše: za stanicu u pravcu do 1‰, a za stanicu u krivini do 2,5‰;
- 6) 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.;
- 7) 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;
- 8) razmak između osa koloseka na otvorenoj pruzi kod dvokolosečnih i paralelnih pruga iznosi najmanje 4 m;
- 9) 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 podsystem infrastruktura u ispravnom, pouzdanom i funkcionalnom stanju u skladu sa projektovanim rešenjima radi stalnog ispunjavanja osnovnih zahteva utvrđenih u TSI i nacionalnim propisima, koje osigurava bezbedan i uredan železnički saobraćaj.

Direkcija propisuje način i rokove održavanja gornjeg i donjeg stroja železničkih pruga.

Upravljač u okviru sistema za upravljanje bezbednošću bliže definiše pravila za održavanje, uputstva za održavanje i tehničko-tehnološke postupke za održavanje u skladu sa nacionalnim propisima.

Održavanje uključuje primenu sistemskih mera, nadzor stanja, redovne i vanredne preglede, kontrolu, zamenu činilaca interoperabilnosti i elemenata podsistema infrastruktura, uklanjanje drveća, nasada i drugo, pri čemu se ne menja usklađenost sa lokacijskim uslovima.

Upravljač može za potrebe održavanja podsistema infrastruktura angažovati drugi privredni subjekt koji je registrovan u Republici Srbiji i koji ispunjava uslove za obavljanje tih poslova, koje propisuje Direkcija.

Sertifikat o ispunjenosti uslova iz stava 5. ovog člana izdaje Direkcija u formi rešenja, sa rokom važenja do pet godina.

Rešenje o izdavanju, odnosno o odbijanju izdavanja sertifikata o ispunjenosti uslova za održavanje podsistema infrastruktura iz stava 6. ovog člana 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 radova na održavanju 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 5. ovog člana.

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

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

Upravljač i drugi privredni subjekt iz stava 5. ovog člana vode evidencije o izvršenim radovima na održavanju podsistema infrastruktura.

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 predsignališu. Signali moraju biti zavisni od položaja skretnice. Signali i skretnice kontrolišu se iz susjednog 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 preduzima 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.

Kada se na koloseku ili vozilu koji se nalazi na njemu obavljaju radovi, odnosno određene aktivnosti kao što su: zavarivanje, sečenje, brušenje i sl, upravljač objavljuje posebne mere za bezbedno odvijanje saobraćaja vozova po susjednom koloseku koji u svom sastavu imaju uvrštena kola tovarena opasnom robom, dok se vrše radovi koji mogu uticati na ugrožavanje bezbednosti železničkog saobraćaja i životne sredine.

Po završetku radova iz st. 1. i 3. 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 prugama sa stabilnim postrojenjima električne vuče

Član 32.

Na elektrificiranim prugama gde postoji opasnost povreda od previsokog napona dodira i koraka, 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.

Upravljač je dužan da održava podsystem energija u ispravnom, pouzdanom i funkcionalnom stanju u skladu sa projektovanim rešenjima radi stalnog ispunjavanja osnovnih zahteva utvrđenih u TSI i nacionalnim propisima, koje osigurava bezbedan i uredan železnički saobraćaj.

Direkcija propisuje način i rokove održavanja podsistema energija.

Upravljač u okviru sistema za upravljanje bezbednošću bliže definiše pravila za održavanje, uputstva za održavanje i tehničko-tehnološke postupke za održavanje u skladu sa nacionalnim propisima.

Održavanje uključuje primenu sistemskih mera, nadzor stanja, redovne i vanredne preglede, kontrolu, zamenu činilaca interoperabilnosti i elemenata podsistema energija, uklanjanje drveća, nasada i drugo, pri čemu se ne menja usklađenost sa lokacijskim uslovima.

Upravljač može za potrebe održavanja podsistema energija angažovati drugi privredni subjekt koji je registrovan u Republici Srbiji i koji ispunjava uslove za obavljanje tih poslova, koje propisuje Direkcija.

Sertifikat o ispunjenosti uslova iz stava 5. ovog člana izdaje Direkcija u formi rešenja, sa rokom važenja do 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 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 radova na održavanju 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 5. ovog člana.

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

Rešenje o oduzimanju sertifikata iz stava 12. ovog člana konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.

Otklanjanju kvarova u podsistemu energija pristupa se u roku od 60 minuta od trenutka ustanovljenja ili prijema prijave o nastanku kvara.

Izuzetno od odredbe stava 14. ovog člana, u slučaju teško pristupačnih mesta, loših vremenskih uslova i slično, vreme pristupanja otklanjanju kvarova može iznositi do 120 minuta od prijema prijave o kvaru.

VII. PODSISTEM KONTROLA, UPRAVLJANJE I SIGNALIZACIJA

1. Podsystem na koji se primenjuju nacionalni 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 železničkim prugama preko skretničkog područja 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;

2) 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 i dvokolosečnoj pruzi sa obostranim saobraćajem moraju biti u takvoj međusobnoj tehnički uslovljenoj zavisnosti da se mogu postaviti u položaj koji dozvoljava vožnju samo u jednom smeru;

3) 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 predsignalni priključne pruge u železničkoj stanici ili u drugom službenom mestu (ukrsnici ili rasputnici) priključenja moraju biti opremljeni pružnim autostop uređajima ili zaštitnom skretnicom u putu vožnje.

Direkcija propisuje druge tehničke uslove za signalno-sigurnosne uređaje.

Održavanje signalno-sigurnosnih uređaja

Član 35.

Upravljač je dužan da održava signalno-sigurnosne uređaje u ispravnom, pouzdanom i funkcionalnom stanju u skladu sa projektovanim rešenjima radi stalnog ispunjavanja osnovnih zahteva utvrđenih u TSI i nacionalnim propisima, koje osigurava bezbedan i uredan železnički saobraćaj.

Direkcija propisuje način i rokove održavanja signalno-sigurnosnih uređaja.

Upravljač u okviru sistema za upravljanje bezbednošću bliže definiše pravila za održavanje, uputstva za održavanje i tehničko-tehnološke postupke za održavanje u skladu sa nacionalnim propisima.

Održavanje uključuje primenu sistemskih mera, nadzor stanja, redovne i vanredne preglede, kontrolu, zamenu činilaca interoperabilnosti i elementa podsistema energija, uklanjanje drveća, nasada i drugo, pri čemu se ne menja usklađenost sa lokacijskim uslovima.

Upravljač može za potrebe održavanja signalno-sigurnosnih uređaja angažovati drugi privredni subjekt koji je registrovan u Republici Srbiji i koji ispunjava uslove za obavljanje tih poslova, koje propisuje Direkcija.

Sertifikat o ispunjenosti uslova iz stava 5. ovog člana izdaje Direkcija u formi rešenja, sa rokom važenja do 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 radova na održavanju 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 5. ovog člana.

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

Rešenje o oduzimanju sertifikata iz stava 12. ovog člana konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.

Vreme trajanja smetnje ili kvara na signalno-sigurnosnim uređajima, počevši od trenutka kada je nadležna deonica za održavanje signalno-sigurnosnih uređaja obaveštena o nastaloj smetnji ili kvaru, ne sme biti duže od:

- tri sata za magistralne pruge,
- šest sati za regionalne i lokalne pruge.

Vremena navedena u stavu 14. ovog člana odnose se na otklanjanje smetnje ili kvara koje je moguće otkloniti bez zamene neispravnog dela uređaja odnosno

zamenom neispravnog elementa uređaja (osigurač, sijalica, i sl), kojeg radnik na otklanjanju neispravnosti ima na licu mesta.

Rokovi za otklanjanje smetnje ili kvara iz stava 14. ovog člana produžavaju se s obzirom na veličinu smetnje ili kvara, koji su posledica prirodnih katastrofa, nesreća i nezgoda, ili drugih vanrednih situacija, ali se smetnja ili kvar moraju otkloniti u što kraćem roku.

Nezavisno od vremena trajanja smetnje ili kvarova na signalno – sigurnosnim uređajima i postrojenjima iz stava 14. ovog člana, potrebno je radove na održavanju organizovati i sprovesti na način da se pri svakoj smetnji ili kvaru njihova dužina trajanja svede na najmanju moguću meru.

Ukoliko se pojavi više istovremenih smetnji ili kvarova koje otklanjaju isti radnici, potrebno ih je klasifikovati tako da prioritet otklanjanja imaju neispravnosti koje ugrožavaju bezbednost železničkog saobraćaja.

Otklanjanje smetnje ili kvara na signalno – sigurnosnim uređajima vrše najmanje dva radnika, iz razloga lične bezbednosti i zaštite na radu, odnosno bržeg i kvalitetnijeg otklanjanja uzroka smetnje ili kvara, čime se skraćuje vreme ugrožavanja bezbednosti u železničkom saobraćaju.

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 davanjem i 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.

Upravljač je dužan da održava železničku telekomunikacionu mrežu u ispravnom, pouzdanom i funkcionalnom stanju u skladu sa projektovanim rešenjima radi stalnog ispunjavanja osnovnih zahteva utvrđenih u TSI i nacionalnim propisima, koje osigurava bezbedan i uredan železnički saobraćaj.

Direkcija propisuje način i rokove održavanja železničke telekomunikacione mreže.

Upravljač u okviru sistema za upravljanje bezbednošću bliže definiše pravila za održavanje, uputstva za održavanje i tehničko-tehnološke postupke za održavanje u skladu sa nacionalnim propisima.

Održavanje uključuje primenu sistemskih mera, nadzor stanja, redovne i vanredne preglede, kontrolu, zamenu činilaca interoperabilnosti i elemenata podsistema energija, uklanjanje drveća, nasada i drugo, pri čemu se ne menja usklađenost sa lokacijskim uslovima.

Upravljač može za potrebe održavanja železničke telekomunikacione mreže angažovati drugi privredni subjekat koji je registrovan u Republici Srbiji i koji ispunjava uslove za obavljanje tih poslova, koje propisuje Direkcija.

Sertifikat o ispunjenosti uslova iz stava 5. ovog člana izdaje Direkcija u formi rešenja, sa rokom važenja do pet godina.

Rešenje o izdavanju, odnosno o odbijanju izdavanja sertifikata o ispunjenosti uslova za održavanje železničke 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 radova na održavanju 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 5. ovog člana.

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

Rešenje o oduzimanju sertifikata iz stava 12. ovog člana konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.

Otklanjanju smetnje na železničkoj telekomunikacionoj mreži mora se pristupiti najkasnije u roku od 24 sata od njenog ustanovljenja ili prijave.

Od trenutka ustanovljenja ili prijave o nastanku kvara na železničkoj telekomunikacionoj mreži, kvar se mora otkloniti u roku od:

- 1) tri sata – na magistralnim prugama;
- 2) šest sati – na regionalnim i lokalnim prugama.

Rokovi za otklanjanje kvarova iz stava 15. ovog člana produžuju se s obzirom na veličinu kvarova, koji su posledica prirodnih katastrofa, nesreća i nezgoda, ili drugih vanrednih situacija, ali se kvarovi moraju otkloniti u što kraćem roku.

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 sve podatke potrebne za izradu poslovnog reda stanice uključujući i podatke koji se odnose na zadatke železničkih radnika zaposlenih kod prevoznika, na objekte, prostorije i prostore na staničnom području koje koriste u obavljanju svojih zadataka.

Upravljač upoznaje železničke prevoznike sa poslovnim redom stanice putem zvaničnog sajta upravljača.

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 putničkih i teretnih kola i vozova u međunarodnom i unutrašnjem železničkom saobraćaju, primenjuju se odnosne

odredbe Sporazuma RIC, Opšteg ugovora o korišćenju kola, kao i UIC Propisi za tovarenje.

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.

Upravljač ima pravo da, na osnovu podataka dobijenih sa dinamičkih vaga i mernih stanica za kontrolu zagrejanosti osovina, kontrolu zagrejanosti kočionih diskova i detekciju ravnih mesta na točkovima i drugih parametara koji mogu imati uticaj na ugrožavanje bezbednosti železničkog saobraćaja, zaustavi voz i traži od železničkog prevoznika otklanjanje neispravnosti ili isključenje neispravnih vozila iz sastava voza.

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 sme 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.

Direkcija dodeljuje bročane i slovne oznake železničkim vozilima za koja izdaje dozvolu za korišćenje i koja se upisuju u Nacionalni registar železničkih vozila.

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 na deonicama pruga na kojima vožnja u tunelima 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, železničke radnike koji vode i ispostavljaju evidencije iz st. 1. i 3. ovog člana 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 drugim propisima kojima se uređuje oblast železnice.

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 vrste naročitih pošiljaka, posebne uslove za prevoz naročitih pošiljaka i postupak odobravanja prevoza naročitih pošiljaka.

IX. ŽELEZNIČKA VOZILA

1. Tehnički uslovi

Član 48.

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 Ω .

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

Tehnički uslovi iz st. 1. i 2. ovog člana primenjuju se i na železnička vozila koja saobraćaju i na ostalim prugama ako se na njima nalaze automatski uređaji putnih prelaza.

Direkcija propisuje uslove koje moraju ispunjavati železnička vozila koja se koriste na prugama opremljenim šinskim strujnim kolima i na prugama opremljenim punktualnom kontrolom zauzetosti.

Opremanje železničkih vozila kočnim uređajima

Član 49.

Železnička 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.

Parkirnim 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 parkirnom kočnicom.

Najmanje 20% ostalih teretnih kola iste serije u kolskom parku imaoca mora biti opremljeno parkirnom kočnicom.

Parkirnom 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 pruzi koja nije opremljena autostop uređajima,
 - (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 uređaj;
- 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 koji se prazne u obrtnim stanicama;
- 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 koji se prazne u obrtnim stanicama;
- 4) uređaje za prelaženje iz kola u kola;
- 5) aparate za početno gašenje požara.

2. Održavanje železničkih 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 upisuje se kao takvo u Nacionalnom registru železničkih vozila.

Vozilo se ne sme 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.

Sistemom za održavanje obezbeđuje se:

1) da se vozila održavaju u skladu sa dosijeom o održavanju svakog vozila i važećim propisima, uključujući i propise za održavanje i relevantne odredbe TSI;

2) primena ZBM za procenu i ocenu rizika a prema potrebi i u saradnji sa drugim učesnicima;

3) da izvođači primenjuju mere za upravljanje rizicima putem primene ZBM iz člana 7. stav 1. tačka 4) ovog zakona i da je to predviđeno ugovorima sa izvođačima angažovanim od strane lica za održavanje, koji se moraju predložiti na zahtev Direkcije;

4) sledljivost aktivnosti na održavanju.

Sistem za održavanje sastoji se od sledećih funkcija:

1) funkcija upravljanja održavanjem, koja vrši nadzor i koordinaciju funkcija održavanja iz tač. 2) - 4) ovog stava i za osiguravanje bezbednog stanja svakog vozila u železničkom sistemu;

2) funkcija razvoja održavanja, koja upravlja dokumentacijom o održavanju, uključujući upravljanje konfiguracijom, na osnovu projektnih i eksploatacionih podataka, kao i učinka i povratnim iskustvima;

3) funkcija upravljanja održavanja voznog parka, koja upravlja povlačenjem vozila iz eksploatacije radi održavanja i njihovim vraćanjem u eksploataciju posle održavanja;

4) funkcija izvršenja održavanja, koja sprovodi potrebno tehničko održavanje vozila ili njihovih delova, uključujući izradu dokumentacije za povratak iz radionice.

Lice zaduženo za održavanje samostalno obavlja funkciju upravljanja održavanjem, a za obavljanje funkcija održavanja navedenih u stavu 7. tač. 2) – 4) ovog člana ili njihovih delova može da angažuje spoljne saradnike.

Upravljanje organizacijom održavanja mora biti dokumentovano u svim relevantnim delovima a naročito mora biti opisana raspodela odgovornosti unutar lica zaduženog za održavanje uključujući i podizvođače. Njom se pokazuje na koji je način osiguran nadzor uprave na različitim nivoima, na koji su način osoblje i njihovi

predstavnicima na svim nivoima uključeni i kako se osigurava kontinuirano poboljšanje efikasnosti rada.

Lice zaduženo za održavanje obezbeđuje da sve funkcije navedene u stavu 7. tač. 1) – 4) ovog člana ispunjavaju sledeće osnovne zahteve:

1) Rukovođenje - posvećenost lica zaduženog za održavanje prema razvoju i primeni sistema održavanja kontinuiranom poboljšanju njegove efikasnosti;

2) Ocena rizika – strukturni pristup oceni rizika povezanih sa održavanjem vozila, uključujući one koji direktno proizlaze iz operativnih procesa i aktivnosti drugih organizacija ili lica u vezi sa održavanjem, kao i utvrđivanje odgovarajućih mera za kontrolu rizika;

3) Praćenje – strukturni pristup kojim se osigurava da su mere za kontrolu rizika uvedene, pravilno deluju i ostvaruju ciljeve lica zaduženog za održavanje;

4) Kontinuirano poboljšanje – strukturni pristup analizi informacija koje su prikupljene kroz redovno praćenje, audite ili iz drugih relevantnih izvora, kao i upotrebi rezultata radi učenja i donošenja preventivnih ili korektivnih mera kako bi se održao ili poboljšao nivo bezbednosti;

5) Struktura i odgovornost – strukturni pristup utvrđivanju odgovornosti pojedinaca i timova kojim se osigurava postizanje bezbednosnih ciljeva lica zaduženog za održavanje;

6) Upravljanje kompetencijama – strukturni pristup kojim se osigurava da zaposleni lica zaduženog za održavanje imaju stručnost potrebnu za postizanje ciljeva na bezbedan, delotvoran i efikasan način u svim okolnostima;

7) Informacije – strukturni pristup kojim se osigurava dostupnost važnih informacija onim licima koja donose procene i odluke na svim nivoima lica zaduženog za održavanje i kako bi se osigurala potpunost i primerenost informacija;

8) Dokumentacija – strukturni pristup kojim se osigurava sledljivost svih relevantnih informacija;

9) Ugovorne aktivnosti – strukturni pristup kojim se osigurava odgovarajuće upravljanje aktivnostima dodeljenim podizvođačima radi ostvarivanja ciljeva organizacije i pokrivanja svih nadležnosti i zahteva;

10) Aktivnosti održavanja – strukturni pristup kojim se osigurava:

- (1) da su identifikovane sve aktivnosti održavanja koje utiču na bezbednost kao i bezbednosno kritične komponente i da se njima pravilno upravlja, da su sve neophodne promene tih aktivnosti održavanja koje utiču na bezbednost identifikovane, da se njima pravilno upravlja na osnovu povratnih iskustava i primene ZBM za ocenu rizika i da su pravilno dokumentovane,
- (2) usklađenost sa osnovnim zahtevima za interoperabilnost,
- (3) uspostavljanje i provera objekata za održavanje, opreme i alata posebno izrađenih i potrebnih za izvršenje održavanja,
- (4) analiza početne dokumentacije u vezi sa vozilom potrebne za formiranje prvog dosijea o održavanju i pravilnu primenu dosijea o održavanju putem sastavljanja naloga za održavanje,
- (5) da se komponente (uključujući rezervne delove) i materijali upotrebljavaju kako je navedeno u nalogima za održavanje i dokumentaciji dobavljača; oni se skladište, s njima se rukuje i oni se prevoze na odgovarajući način kako je navedeno u nalogima za

održavanje i dokumentaciji dobavljača i moraju biti usklađeni sa relevantnim nacionalnim i međunarodnim propisima kao i sa zahtevima iz relevantnih naloga za održavanje,

- (6) da se odrede, identifikuju, obezbede, evidentiraju i da budu na raspolaganju prikladni i odgovarajući objekti, oprema i alati kako bi se omogućilo pružanje usluga održavanja u skladu s nalogima za održavanje i drugim specifikacijama, čime se osigurava bezbedno izvršenje održavanja, ergonomija i zaštita zdravlja,
 - (7) da lice zaduženo za održavanje ima procese kojima osigurava da se njegova oprema za merenje, svi prostori, oprema i alati pravilno koriste, kalibrišu, etaloniraju, čuvaju i održavaju u skladu s dokumentovanim procesima;
- 11) Kontrolne aktivnosti – strukturni pristup kojim se osigurava:
- (1) blagovremeno povlačenje vozila iz eksploatacije radi redovnog, uslovnog ili vanrednog održavanja ili u slučaju kada su utvrde nedostaci ili zbog drugih potreba,
 - (2) potrebne mere za kontrolu kvaliteta održavanja,
 - (3) obavljanje poslova održavanja u skladu sa nalogima za održavanje i izdavanje obaveštenja o vraćanju u eksploataciju, koje uključuje moguća ograničenja za upotrebu,
 - (4) da se moguće pojave neusklađenosti u primeni sistema upravljanja održavanjem koje bi mogle dovesti do nesreće, nezgode, izbegnute nesreće ili drugog opasnog događaja prijavljuju, istražuju i analiziraju i da se preduzimaju potrebne preventivne mere u skladu sa ZBM za praćenje,
 - (5) da su periodična interna kontrola i postupak praćenja u skladu sa ZBM za praćenje.

Sertifikacija lica zaduženog za održavanje vozila

Član 54.

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

Izuzetno od stava 1. ovog člana lice zaduženo za održavanje vučnog vozila koje se koristi samo na industrijskom koloseku i manipulativnim kolosecima stanice na koji se kolosek priključuje ne mora biti sertifikovano.

Direkcija ili drugo akreditovano ili prepoznato sertifikaciono telo iz države ugovornice OTIF-a ili države Evropske unije izdaje sertifikat licu zaduženom za održavanje vozila na obrascu koji je propisao OTIF.

Sertifikat iz stava 3. ovog člana izdaje se sa rokom važenja ne dužim od pet godina.

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

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

Direkcija vodi evidenciju o sertifikatima koje je izdala iz stava 3. ovog člana koja sadrži:

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

Sertifikati iz stava 3. 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 3. 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 donošenje rešenja.

Rešenje o odbijanju izdavanja sertifikata iz stava 3. ovog člana, rešenje o ograničavanju obima primene ili o suspendovanju sertifikata iz stava 10. ovog člana i rešenje o ograničavanju ili oduzimanju sertifikata iz stava 11. ovog člana konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.

Sertifikat o usaglašenosti lica zaduženog za održavanje izdat železničkom prevozniku ili upravljaču infrastrukture smatra se dokazom o usaglašenosti sa zahtevima sistema za upravljanje bezbednošću koji se odnose na održavanje vozila.

Održavanje vozila

Član 55.

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

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

Radionice za održavanje vozila

Član 56.

Direkcija propisuje opšte uslove koje moraju ispunjavati radionice za održavanje vozila, podsisteme, sklopove, uređaje i opremu od posebnog značaja za bezbednost železničkog saobraćaja, posebne uslove koje moraju ispunjavati specijalizovane radionice za održavanje podsistema, sklopova, uređaja i opreme od posebnog značaja za bezbednost železničkog saobraćaja. U radionicama za održavanje železničkih vozila i specijalizovanim radionicama za održavanje kočnih uređaja na poslovima vezanim za kočnicu mogu raditi samo lica koja su završila specijalističku obuku.

Obuku za popravku, održavanje i ispitivanje vitalnih kočnih uređaja i održavanje kočnice sprovode specijalizovane ustanove i/ili proizvođači i izdaju uverenja o završenoj specijalističkoj obuci po određenom programu.

Uslovi koje mora ispunjavati specijalizovana ustanova koja vrši specijalističke obuke, vrste specijalističkih obuka iz oblasti kočnica, program specijalističke obuke za popravku, održavanje i ispitivanje vitalnih kočnih uređaja, program specijalističke obuke za održavanje kočnice i formu i sadržaj obrasca uverenja o završenoj specijalističkoj obuci propisuje Direkcija.

Rešenje o ispunjenosti uslova (ovlašćenje) za obavljanje specijalističkih obuka iz oblasti kočnice izdaje Direkcija za železnice na rok od pet godina.

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

Direkcija dodeljuje oznaku radionici za održavanje vozila u sertifikatu iz stava 5. 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 5. 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 5. 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 vozila 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 5. ovog člana.

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 1. ovog člana.

Ako Direkcija proverom iz stava 12. ovog člana utvrdi da nosilac sertifikata iz stava 5. ovog člana više ne ispunjava uslove za sertifikaciju, rešenjem oduzima sertifikat, navodeći razloge za donošenje rešenja.

Rešenje o oduzimanju sertifikata iz stava 5. 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 do pet godina.

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

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

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

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

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

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

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

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

X. GRANSKI STANDARDI IZ OBLASTI ŽELEZNIČKOG SAOBRAĆAJA

Član 58.

Direkcija donosi granske standarde iz oblasti železničkog saobraćaja.

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

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

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

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

XI. USLOVI KOJE MORAJU ISPUNJAVATI ŽELEZNIČKI RADNICI

1. Opšti uslovi

Član 59.

Železnički radnici moraju imati stečenu kvalifikaciju na potrebnom nivou nacionalnog okvira kvalifikacija (u daljem tekstu: NOKS), moraju biti stručno osposobljeni i stručno obučeni 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

Potreban nivo NOKS, stručno osposobljavanje, stručna obuka i stručni ispit

Član 60.

Kvalifikacija na potrebnom nivou NOKS stiče se u obrazovnoj ustanovi ili kod javno priznatog organizatora aktivnosti obrazovanja odraslih (u daljem tekstu: JPOA)

Stručno osposobljavanje železničkih radnika, u smislu ovog zakona, obuhvata sticanje znanja, veština i sposobnosti potrebnih za obavljanje određenih poslova u železničkom saobraćaju i mora da bude u skladu sa bezbednosnim zahtevima utvrđenim u TSI i nacionalnim propisima.

Stručno osposobljavanje železničkih radnika obavlja se u stručnoj školi verifikovanoj za obrazovne profile iz oblasti železničkog saobraćaja, kod JPOA ili u centru stručnog osposobljavanja.

Stručnu obuku, sprovođenje stručnog ispita i izdavanje uverenja o položenom stručnom ispitu obavlja poslodavac.

Stručni ispit može da polaže samo lice koje je prethodno stručno osposobljeno za određene poslove železničkog radnika i koje se pripremiло za polaganje tog ispita kroz stručnu obuku prema utvrđenom programu za određena radna mesta železničkih radnika.

Poslodavac, u smislu ovog člana, je železnički prevoznik, upravljač, vlasnik industrijske železnice ili vlasnik odnosno korisnik industrijskog koloseka.

Železnički prevoznik i upravljač u okviru svog sistema za upravljanje bezbednošću, odnosno vlasnik industrijske železnice i vlasnik odnosno korisnik industrijskog koloseka internim aktima, bliže definišu organizaciju i sprovođenje stručne obuke i stručnog ispita.

Direkcija propisuje radna mesta železničkih radnika za koja je potrebno stručno osposobljavanje, stručna obuka i stručni ispit, kvalifikaciju na potrebnom nivou NOKS-a železničkih radnika, programe stručnog osposobljavanja za radna mesta železničkih radnika i njihovo trajanje, programe stručne obuke za radna mesta železničkih radnika i njihovo trajanje, uslove koje moraju da ispune mentori, sadržinu dnevnika rada, programe za polaganje stručnog ispita za radna mesta železničkih radnika, organizaciju obavljanja stručnog ispita, uslove koje moraju da ispune ispitivači i članovi komisije za polaganje stručnih ispita, obrazac i sadržinu prijave za polaganje stručnog ispita, obrazac i sadržinu rešenja o odobravanju polaganja stručnog ispita i formiranju komisije za polaganje stručnog ispita, obrazac i sadržinu izveštaja o polaganju stručnog ispita i obrazac i sadržinu uverenja o položenom stručnom ispitu.

Centar stručnog osposobljavanja

Član 61.

Centar stručnog osposobljavanja može biti železnički prevoznik, upravljač, vlasnik industrijske železnice, železnička škola, drugo pravno lice i preduzetnik koji ispunjava uslove koje propisuje Direkcija.

Centru stručnog osposobljavanja koji ispuni uslove iz stava 1. 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 2. ovog člana plaća se taksa utvrđena zakonom kojim se uređuju republičke administrativne takse.

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

Nakon sprovedenog stručnog osposobljavanja, Centar stručnog osposobljavanja sprovodi proveru savladanosti programa stručnog osposobljavanja i izdaje uverenje o obavljenom stručnom osposobljavanju za određeno radno mesto železničkog radnika na obrascu koji propisuje Direkcija.

Direkcija vodi i ažurira evidenciju o izdatim sertifikatima iz stava 2. ovog člana i istu objavljuje na svojoj internet stranici.

Evidencija o izdatim sertifikatima iz stava 7. ovog člana sadrži:

- 1) naziv pravnog lica ili preduzetnika kome je izdat sertifikat;
- 2) na koja radna mesta železničkih radnika se odnosi sertifikat;
- 3) datum izdavanja sertifikata.

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, ona rešenjem ograničava ili oduzima sertifikat, navodeći razloge za svoju odluku.

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

Ako su centri stručnog osposobljavanja dostupni samo kod jednog železničkog prevoznika ili upravljača, isti su obavezni da obezbede drugim železničkim prevoznicima pristup njihovim uslugama po razumnoj i nediskriminatorskoj ceni koja je povezana sa stvarnim troškovima i koja može uključivati profitnu maržu.

Stručno osposobljavanje mašinovođa

Član 62.

Stručno osposobljavanje mašinovođa obuhvata sticanje opštih stručnih znanja potrebnih za dobijanje dozvole za upravljanje vučnim vozilom iz člana 66. ovog zakona.

Lice koje je završilo železničku školu za zanimanje mašinovođe, ne polaže ispit za sticanje opštih stručnih znanja za dobijanje dozvole za upravljanje vučnim vozilom.

Sticanje opštih stručnih znanja obavlja se u železničkoj školi ili u Centru stručnog osposobljavanja.

Organizacija ispita za mašinovođe

Član 63.

Ispite za mašinovođe sprovode ispitivači.

Za polaganje ispita iz stava 1. ovog člana ispitivače imenuju:

- 1) Direkcija, za izdavanje dozvole za upravljanje vučnim vozilom;
- 2) poslodavac, za izdavanje dodatnog uverenja iz člana 68. ovog zakona.

Ispit mora biti organizovan na način kojim se obezbeđuje ispunjenost sledećih zahteva:

1) u slučaju da ispit sprovode dva ili više lica, jedno od njih je zaduženo 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 konkretnu seriju vučnog vozila i infrastrukturu na kojoj se obavlja ispit; ukoliko to nije moguće ostvariti, u upravljačnici vučnog vozila mora se nalaziti mašinovođa sa važećim dodatnim uverenjem za konkretnu seriju vučnog vozila 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 se organizuju 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.

Direkcija propisuje uslove koje moraju da ispune ispitivači iz stava 1. ovog člana.

Ispitivaču koji ispunjava uslove iz stava 5. 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 6. ovog člana plaća se taksa.

Visina takse iz stava 8. 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 železničkih radnika

Član 64.

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

Stručno usavršavanje u smislu ovog zakona, obuhvata sticanje novih i usavršavanje postojećih znanja, veština i sposobnosti radi kvalitetnijeg obavljanja posla, očuvanje stručne osposobljenosti i poboljšanja bezbednosti.

Stručno usavršavanje i proveru stručne osposobljenosti železničkih radnika sprovodi 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, nezgode, odnosno ugrožavanje bezbednosti saobraćaja;

5) ako se uvode novi tipovi uređaja ili vozila.

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

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 propisani nivo NOKSa
- 2) da je psihički i fizički sposobno da upravlja vučnim vozilom;
- 3) da je položilo ispit iz opštih stručnih znanja, osim za lica iz člana 62. stav 2. ovog zakona.

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

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

Direkcija objavljuje na svojoj internet stranici postupak za dobijanje dozvole.

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

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

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

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

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

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

U slučaju gubitka ili oštećenja dozvole, Direkcija izdaje duplikat.

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

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

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

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

Suspenzija i oduzimanje dozvole

Član 67.

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

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

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

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

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

Dodatno uverenje

Član 68.

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

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

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

- 1) kategorija A – manevarske lokomotive, vučna vozila radnih vozova, vučna vozila za posebne namene i sve druge vrste vučnih vozila kada se koriste za 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 čl. 62. i 63. ovog zakona ispunjava bezbednosne zahteve utvrđene u TSI ili nacionalnim propisima o bezbednosti.

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

Suspenzija i oduzimanje dodatnog uverenja

Član 69.

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

- 1) učestvuje na redovnim i vanrednim usavršavanjima, kao i redovnim i vanrednim proverama stručne osposobljenosti;
- 2) obavlja provere poznavanja jezika, u slučajevima kada obavlja posao na železničkoj infrastrukturi druge države;
- 3) učestvuje na obuci iz sistema za upravljanje bezbednošću koju sprovodi poslodavac.

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

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

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

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

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

Registri i ocena postupaka

Član 70.

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

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

Poslodavac je dužan da:

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

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

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

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

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

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

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

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

Prestanak radnog odnosa

Član 71.

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

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

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

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

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

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

Nadzor nad mašinovođama

Član 72.

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

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

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

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

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

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

4. Uslovi za sticanje prava na regulisanje železničkog saobraćaja

Član 73.

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

- 1) da je psihički i fizički sposobno da reguliše železnički saobraćaj;
- 2) da je navršilo 18 godina života;
- 3) da ima propisani nivo NOKSa;
- 4) da je položilo propisan stručni ispit za regulisanje železničkog saobraćaja;
- 5) da poseduje propisanu dozvolu za regulisanje železničkog saobraćaja;
- 6) 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. tač. 1) do 4) ovog zakona.

Dozvola za regulisanje železničkog saobraćaja se izdaje sa rokom važenja od deset godina i vlasništvo je nosioca.

Po isteku roka iz stava 2. ovog člana, na zahtev lica iz stava 1. ovog člana, rok važenja dozvole produžice 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.

Direkcija propisuje izgled i sadržinu obrasca dozvole za regulisanje železničkog saobraćaja.

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.

Da bi dozvola ostala važeća, nosilac dozvole dužan je da se podvrgava proveru ispunjenosti zdravstvenih uslova na način propisan ovim zakonom.

Dozvola se suspenduje ako njen nosilac privremeno ne ispunjava propisane zdravstvene uslove ili ukoliko nosilac ne učestvuje na redovnim i vanrednim usavršavanjima i proverama stručne osposobljenosti i prilikom provera ne pokaže potrebno znanje.

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.

Upravljač obaveštava nosioca dozvole o suspenziji ili oduzimanju dozvole, kao i o postupku za ponovno dobijanje 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 nadležnog za poslove saobraćaja 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 radi provere zdravstvene sposobnosti koja se zahteva za obavljanje drugih poslova i zadataka.

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 vodi zdravstvena ustanova koja ispunjava opšte uslove za obavljanje tih pregleda i vođenje evidencije propisane zakonom kojim se uređuje zdravstvena zaštita i koja je objavljena u spisku zdravstvenih ustanova kod Direkcije.

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 sme 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 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 i postojanja psihoaktivnih kontrolisanih supstanci

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 u smislu ovog zakona 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 interoperabilnom 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, posledica i odgovornosti nesreća i nezgoda kao i okolnosti u kojima su nastali.

Upravljač i železnički prevoznik zajedno obavljaju istragu angažovanjem zajedničke istražne komisije u koju mogu biti uključena i stručna lica koja su nezavisna od upravljača i železničkog prevoznika.

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 ili nezgodu i na taj način ugrozio bezbednost železničkog saobraćaja.

Upravljač, železnički prevoznici i Direkcija, ako ima saznanja, moraju bez odlaganja obavestiti Centar i republičkog inspektora za železnički saobraćaj o nesreći i nezgodi u železničkom saobraćaju, a u slučaju da se radi o nesreći i nezgodi sa učešćem opasne robe, i inspektora za transport opasne robe.

Direkcija bliže propisuje način na koji upravljač i železnički prevoznik prijavljuju, 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 ŽELEZNIČKE PRUGE I PUTA

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 na pruzi i putu, preglednosti železničke pruge sa puta, brzine vožnje na pruzi i putu i od mesnih uslova.

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

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

Kontaktni provodnik iznad putnog prelaza u nivou mora biti postavljen na visinu od najmanje 5,5 m, računajući od gornje ivice šine, s tim što se sa obe strane putnog prelaza moraju postaviti zaštitne kapije za drumsku vozila čija ukupna visina, zajedno sa teretom na njemu, prelazi propisanu najveću dozvoljenu visinu – na rastojanju od najmanje 8 m od ose koloseka 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 drumsku 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 drumskim podvožnjacima ispod železničke pruge čija je donja ivica konstrukcije iznad kote 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.

Ukrštanje železničke pruge i nadzemnog elektroenergetskog voda dozvoljeno je u skladu sa uslovima propisanim aktom kojim se propisuju tehnički normativi za izgradnju nadzemnih elektroenergetskih vodova.

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 u pružnom, odnosno infrastrukturnom pojasu 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.

Železnički 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.

Železnički 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 u pružnom, odnosno infrastrukturnom pojasu, dozvoljeni su samo na mestima određenim propisom iz člana 98. stav 2. ovog zakona.

Lica koja obavljaju određene poslove u pružnom, odnosno infrastrukturnom pojasu 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 železnički radnici iz tačke 1) ovog stava, prate i obezbeđuju;
- 3) glavni istražitelj, pomoćnik glavnog istražitelja-glavni istražitelj u železničkom saobraćaju, ostali zaposleni i radno angažovani u Centru koji učestvuju u poslovima istraživanja nesreća i nezgoda kao i stručna lica koja se angažuju za pomoć pri istrazi van Centra;
- 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 u pružnom, odnosno infrastrukturnom pojasu 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 branike i polubranike putnog prelaza, stavljati ili vešati bilo šta na branike i polubranike ili drugi signalno-sigurnosni uređaj putnog prelaza (postavnu spravu, semafor, zvono i dr.), 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 vozove za prevoz putnika, 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 ima pravo da u službenim mestima, kao i na mestima po svojoj proceni, a zbog povećanja potrebe za bezbednošću odvijanja železničkog saobraćaja, postavi železničku ogradu ili ogradu za zaštitu od buke bez obzira na brzinu za koju je pruga projektovana.

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 4. 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 5. 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 5. 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 trolebuskih kontaktnih vodova i postrojenja, kanalizacija i cevovoda i drugih vodova i sličnih objekata i postrojenja u pružnom i infrastrukturnom pojasu vrši se isključivo na osnovu tehničkih uslova i odobrenja upravljača kao i 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. 40–47);

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

8) uslovi koje moraju ispunjavati železnički radnici (čl. 59–82);

9) radno vreme, ukupno trajanje smene i upravljanja vučnim vozilom voza, odmori i raspored u smenama voznog i staničnog osoblja (čl. 83–90);

10) unutrašnji nadzor (član 92);

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

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

13) ograničavanje pristupa i kretanja (član 99).

Industrijska železnica uzanog koloseka

Član 105.

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

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

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

Visina takse iz stava 3. ovog člana utvrđuje se zakonom kojim se uređuju republičke administrativne takse.

Rešenje o izdavanju, odnosno o odbijanju izdavanja saglasnosti iz stava 2. ovog člana konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.

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

- 1) naziv pravnog lica kome je izdata saglasnost;
- 2) lokaciju industrijske železnice uzanog koloseka na koju se saglasnost odnosi;
- 3) datum izdavanja saglasnosti.

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.

Održavanje industrijskog koloseka

Član 107.

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

Vlasnik, odnosno korisnik industrijskog koloseka može za održavanje ugovorom angažovati privredne subjekte koji imaju sertifikat o ispunjenosti uslova za održavanje propisanih ovim zakonom.

Vozila na industrijskom koloseku

Član 108.

Vučna i vučena vozila vlasnika, odnosno korisnika industrijskog koloseka, moraju imati dozvolu za korišćenje koju izdaje Direkcija.

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.

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.

Shodna primena

Član 111.

Odredbe ovog zakona koje se u odgovarajućem smislu shodno primenjuju i na industrijske koloseke 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 110. 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) vozila i održavanje vozila (čl. 48–57);
- 7) uslovi koje moraju ispunjavati železnički radnici (čl. 59–72 i 75–82);
- 8) radno vreme, ukupno trajanje smene i upravljanja vučnim vozilom voza, odmori i raspored u smenama voznog i staničnog osoblja (čl. 84–88);
- 9) ukrštanje železničke pruge i puta (čl. 96–97);
- 10) ograničavanje pristupa i kretanja (član 99).

3. Turističko-muzejska železnica

Član 112.

Upravljač, 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.

Za izdavanje saglasnosti na akt iz stava 1. i izdavanje dozvole za korišćenje vozila iz stava 3. ovog člana plaća se taksa.

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

Rešenje o izdavanju, odnosno o odbijanju izdavanja saglasnosti iz stava 1. ovog člana, odnosno o izdavanju ili odbijanju izdavanja dozvole za korišćenje vozila iz stava 3. ovog člana konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.

XVII. INSPEKCIJSKI NADZOR

Član 113.

Inspeksijski 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 inspeksijskog nadzora nad primenom ovog zakona, podzakonskih akata donetih na osnovu ovog zakona.

Na pitanja inspeksijskog nadzora koja nisu uređena ovim zakonom primenjuju se odredbe zakona kojim se uređuje inspeksijski nadzor.

Član 114.

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

- 1) radove na 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, da li su kola uvrštena u voz tehnički ispravna u skladu sa propisima, kao i da li je ostvarena efikasna zaštita ljudi, imovine i životne sredine u oblasti železničkog saobraćaja na propisan način u skladu sa zakonom, drugim propisima i opštim aktima kojima se uređuje bezbednost u železničkom saobraćaju i interoperabilnost železničkog sistema;

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 nivoa kvalifikacije 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 sprovede 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 sprovede mere bezbednosti propisane ovim zakonom kojim se uređuje bezbednost u železničkom saobraćaju.

Član 115.

U vršenju inspekcijskog nadzora inspektor je ovlašćen da:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

12) zabrani obavljanje poslova i zadataka voznom, odnosno staničnom osoblju, koje ne ispunjava propisane uslove u pogledu nivoa kvalifikacije 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 116.

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

Ministar propisuje izgled i korišćenje službenog odela inspektora.

Član 117.

Nadzirani subjekt nad kojim se vrši inspeksijski nadzor, dužan je da inspektoru omogući neometano vršenje inspeksijskog nadzora i da bez odlaganja omogući uvid u zahtevanu dokumentaciju i podatke, kao i nesmetan pristup objektima, železničkim vozilima ili osoblju.

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

Član 118.

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

Član 119.

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 120.

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.

XVIII. KAZNE NE ODREDBE**Član 121.**

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 za prevoz na industrijskoj železnici (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 6. 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 6. 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 6. ovog zakona;
- 21) se signali, signalne oznake i oznake na pruži 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 6. ovog zakona;
- 25) postupi suprotno članu 42. st. 1. i 7. 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 5. ovog zakona;
- 38) obavlja tehnički pregled vozila, a ne poseduje sertifikat o ispunjenosti uslova iz člana 57. stav 3;
- 39) železnički radnici nemaju položen stručni ispit (član 59.);
- 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 2. 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 64. stav 6);
- 43) vučnim vozilom upravlja lice bez dozvole za upravljanje vučnim vozilom (član 66. stav 1);
- 44) umnožava dozvole za upravljanje vučnim vozilom (član 66. stav 12);
- 45) vučnim vozilom upravlja lice koje ne poseduje dodatno uverenje da upravlja vučnim vozilom (član 68. stav 2);
- 46) regulisanje železničkog saobraćaja obavlja lice bez dozvole za regulisanje železničkog saobraćaja (član 74. stav 1);
- 47) ne zabrani železničkom radniku obavljanje poslova ako se na zdravstvenom pregledu utvrdi da ne ispunjava propisane zdravstvene uslove za te poslove ili ako se nije podvrgao zdravstvenom pregledu na koji je upućen (član 80. stav 2);
- 48) ne zabrani železničkom radniku obavljanje poslova ako je u tolikoj meri umoran ili bolestan, ili je u takvom psihičkom stanju da je nesposoban da vrši poslove (član 81. stav 1);
- 49) smena staničnog osoblja traje duže od vremena iz člana 84. ovog zakona;
- 50) dnevni odmor staničnog osoblja između dve uzastopne smene traje manje od 12 časova (član 85);
- 51) smena voznog osoblja traje više od vremena iz čl. 86. i 87. ovog zakona;
- 52) dnevni odmor voznog osoblja traje manje od vremena iz člana 88. st. 1. i 2. ovog zakona;
- 53) dozvoli staničnom ili voznom osoblju da obavlja poslove suprotno čl. 83–88. ovog zakona (član 89. stav 2);

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

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

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

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

58) bez odlaganja po saznanju o nesreći ne obavesti najbližu zdravstvenu ustanovu, policiju, upravljača i železničkog prevoznika čija vozila su učestvovala u nesreći ili ne sarađuje 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, 4. i 6. ovog zakona ili ne zaključi ugovor iz stava 8. ovog člana;

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

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

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

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

66) ne omogući uvid u zahtevanu dokumentaciju i podatke, kao i nesmetan pristup objektima, železničkim vozilima ili osoblju i neizvršenje naloženih mera inspektora (član 117).

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-zaposleni za prekršaj iz stava 1. tač. 25), 26), 42), 43), 47), 58), 59) ovog člana i člana 100. stav 1. ovog zakona.

Član 122.

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

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

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

- 3) ne sprovodi ZBM za procenu i ocenu rizika (član 8. stav 3);
- 4) ne primenjuje ZBM za praćenje efikasnosti upravljanja bezbednošću u toku eksploatacije i održavanja železničkog sistema (član 11.);
- 5) ne donese akt iz člana 35. stav 3. ovog zakona;
- 6) ne donese akt iz člana 38. stav 3. ovog zakona;
- 7) ne donese poslovni red stanice u skladu sa članom 41. stav 1. ovog zakona;
- 8) ne dostavi upravljaču podatke iz člana 41. stav 2. ovog zakona;
- 9) opremanje i osvetljavanje voza nije u skladu sa članom 45. ovog zakona;
- 10) koristi vozilo, a nije određeno lice za njegovo održavanje (član 53. stav 1);
- 11) se u upravljačnici vučnog vozila ne nalazi mašinovođa koji ima dodatno uverenje za određeni deo železničke infrastrukture ili upravljač nije unapred obavešten o tome (član 68. stav 5);
- 12) bez odlaganja ne ažurira dodatno uverenje kad se nosilac stručno osposobi za upravljanje drugim tipovima vučnih vozila, odnosno za drugu železničku infrastrukturu (član 68. stav 12);
- 13) bez odlaganja ne obavesti Direkciju o svim suspendovanim ili oduzetim dodatnim uverenjima (član 69. stav 4);
- 14) ne preduzme mere naložene od strane Direkcije ili o tome ne obavesti tu direkciju u skladu sa članom 69. stav 5. ovog zakona;
- 15) postupi suprotno članu 70. stav 3. ovog zakona;
- 16) mašinovođi ne da pravo pristupa njegovim podacima iz registra poslodavca ili mu, na njegov zahtev, ne dostavi te podatke (član 70. stav 4);
- 17) ne izda overenu kopiju dodatnog uverenja ili ne vrati sva dokumenta o njegovoj obuci, kvalifikacijama, iskustvu i stručnim sposobnostima (član 71. stav 4);
- 18) ne vodi evidenciju o izdatim dozvolama za regulisanje železničkog saobraćaja (član 74. stav 6);
- 19) železničkog radnika ne upute na redovni zdravstveni pregled pre isteka roka propisanog za obavljanje tog pregleda (član 77. stav 2);
- 20) ne uputi železničkog radnika na vanredni zdravstveni pregled (član 78. stav 1);
- 21) ne organizuje proveru psihičke i fizičke sposobnosti železničkih radnika na način iz člana 81. stav 4. ovog zakona;
- 22) u obrtnim jedinicama ne obezbedi prostorije za odmor voznog osoblja (član 88. stav 4);
- 23) ne donese akt iz člana 90. ovog zakona;
- 24) njegovo drumsko vozilo prelazi preko železničke pruge suprotno članu 96. stav 1. ovog zakona;
- 25) ne izvrši istraživanje nesreća i nezgoda nastalih na industrijskom koloseku (član 109. stav 1).

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

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

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

Član 123.

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 64. st. 4. i 5. ovog zakona;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

XIX. PRELAZNE I ZAVRŠNE ODREDBE

Primena ovog zakona na železničke pruge koje su izgrađene do dana stupanja na snagu ovog zakona

Član 124.

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

Isprave izdate pre stupanja na snagu ovog zakona

Član 125.

Sve isprave predviđene ovim zakonom, izdate pre stupanja na snagu ovog zakona, ostaju na snazi do isteka roka naznačenom u njima.

Podzakonski propisi

Član 126.

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 u železničkom saobraćaju („Službeni glasnik RS”, broj 41/18) i Zakona o interoperabilnosti železničkog sistema („Službeni glasnik RS”, br. 41/18 i 16/22 - autentično tumačenje), kao i sledeći propisi osim odredaba tih propisa koji su u suprotnosti sa odredbama ovog zakona:

- 1) Pravilnik o načinu osposobljavanja železničkih radnika za pružanje prve pomoći („Službeni list SRJ”, broj 3/00);
- 2) 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).

Započeti postupci

Član 127.

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 128.

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 129.

Danom stupanja na snagu ovog zakona prestaje da važi Zakon o bezbednosti u železničkom saobraćaju („Službeni glasnik RS”, broj 41/18).

Stupanje na snagu ovog zakona

Član 130.

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. 2–14, člana 20. st. 5. i 6. i člana 24. stav 3. ovog zakona koje se primenjuju od dana pristupanja Republike Srbije Evropskoj uniji.

OBRAZLOŽENJE

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 članu 7. Zakona o ministarstvima („Službeni glasnik RS”, br. 128/20, 116/22 i 92/23 dr.zakon), između ostalog, propisano je da Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture obavlja poslove državne uprave u oblasti železničkog saobraćaja, koji se odnose na: uređenje i obezbeđenje saobraćajnog sistema; uređenje i bezbednost tehničko-tehnološkog sistema saobraćaja; obligacione i svojinsko-pravne odnose; strategiju razvoja saobraćaja, planove razvoja i planove vezane za organizaciju saobraćajnog sistema i organizaciju prevoza.

Važeći Zakon o bezbednosti u železničkom saobraćaju donela je Narodna skupština Republike Srbije, na sednici održanoj dana 25. maja 2018. godine („Službeni glasnik RS”, broj 41/18). Ovaj zakon je delimično usklađen sa pravnim tekovinama Evropske unije, odnosno sa Direktivom 2007/59/EZ Evropskog parlamenta i Saveta od 23. oktobra 2007. godine o sertifikaciji mašinovođa koji upravljaju lokomotivama i vozovima u železničkom sistemu.

U toku primene pomenutog zakona uočeni su problemi i u cilju praćenja efekata rešenja sprovođenja Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture, pokrenulo je inicijativu za izradu navedenog zakona, radi njegovog unapređenja, odnosno razrešenja uočenih problema. U skladu sa navedenom inicijativom, zatražena su mišljenja i predlozi svih relevantnih učesnika na železničkom tržištu u Republici Srbiji. Pre izrade radne verzije Predloga zakona o bezbednosti u železničkom saobraćaju, dobijeni su predlozi vezani za unapređenje Zakona o bezbednosti u železničkom saobraćaju. Pored toga, doneta je nova Direktiva Evropskog Parlamenta i Saveta o bezbednosti u železničkom saobraćaju u okviru Zajednice od 26. maja 2016. godine, zbog čega se javila potreba za iniciranjem izmene važećeg zakona. Striktnim transponovanjem Direktive iz 2016. godine u ovaj zakon stiže se jasan uvid u materiju koju ovaj zakon obrađuje. Cilj transponovanja je obezbeđivanje razvoja i unapređivanja bezbednosti na železnici.

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 unapređenje bezbednosti železničkog sistema kroz primenu relevantnih propisa EU transponovanih u nacionalno zakonodavstvo.

Prilikom izrade radne verzije ovog zakona definisani su osnovni ciljevi koji su se želeli postići, odnosno uslovi koje treba da ispuni sistem železnice u Republici Srbiji da bi se obezbedio odgovarajući stepen bezbednosti u železničkom saobraćaju. Koncept železničkog sistema na kojem se zasnivaju rešenja u Predlogu zakona o bezbednosti u železničkom saobraćaju sastoji se od definisanja i uređivanja načina regulisanja železničkog saobraćaja sa ciljem da se poveća stepen bezbednosti prilikom odvijanja železničkog saobraćaja.

Donošenje ovog zakona, kojim će biti uređena oblast bezbednosti železničkog saobraćaja uticaće na sve zainteresovane strane u procesu odvijanja

železničkog saobraćaja, a pre svega na upravljača železničke infrastrukture, železničke prevoznike, železničku industriju (proizvođače i izvođače), organe državne uprave, imenovana tela za ocenu usaglašenosti, korisnike železničkih usluga (građani, privreda, špediteri i dr.), kao i druge koji učestvuju u procesu pružanja usluga u železničkom saobraćaju.

Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture je sprovelo javnu raspravu, o Nacrtu zakona bezbednosti u železničkom saobraćaju, u periodu od 27. februara do 20. marta 2023. godine. Predlogom zakona precizirano je donošenje podzakonskih akata, čime će se izvršiti celovito pravno uređivanje oblasti bezbednosti u železničkom saobraćaju. Ovim zakonom izvršena je harmonizacija sa Direktivom Evropske komisije i Saveta (EU) br. 2016/798 od 26. maja 2016. o bezbednosti u železničkom saobraćaju, C/2016/798, OJ L 138, 26.5.2016. čime je otklonjena mogućnost nerazumevanja obaveza koje proističu iz zahteva direktive.

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 definisani su poslovi i način rada organa nadležnog za regulisanje bezbednosti u železničkom saobraćaju, odnosno Direkcije za železnice.

Odredbama člana 5. Predloga zakona definisana je uloga učesnika u železničkom sistemu u razvoju i poboljšanju bezbednosti u železničkom saobraćaju.

Odredbama člana 6. Predloga zakona definisani su zajednički pokazatelji bezbednosti.

Odredbama čl. 7, 8, 9, 10. i 11. Predloga zakona definisane su zajedničke bezbednosne metode i to metode za procenu i ocenu rizika, zajedničke bezbednosne metode za ocenu usaglašenosti sa zahtevima za dobijanje sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom i sertifikata o bezbednosti za prevoz, zajedničke bezbednosne metode za nadzor bezbednosnog učinka posle izdavanja sertifikata o bezbednosti za prevoz ili sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom i zajedničke bezbednosne metode za praćenje efikasnosti upravljanja bezbednošću u toku eksploatacije i održavanja železničkog sistema.

Odredbama člana 12. Predloga zakona definisani su zajednički bezbednosni ciljevi.

Odredbama člana 13. Predloga zakona definisani su nacionalni propisi iz oblasti bezbednosti.

Odredbama čl. 14. i 15. Predloga zakona definisan je sistem za upravljanje bezbednošću, kao i propisan način vršenja nadzora nad sistemima za upravljanje bezbednošću

Odredbama čl. 16, 17, 18, 19. i 20. Predloga zakona definisan je pojam i sadržina sertifikata o bezbednosti za prevoz i sertifikata o bezbednosti industrijske železnice za prevoz, kao i propisan način izdavanja sertifikata o bezbednosti za prevoz, način

priznavanje stranog sertifikata i dodatnog sertifikata i slučajevi u kojima dolazi do oduzimanja ili ograničavanja sertifikata o bezbednosti za prevoz.

Odredbama čl. 21, 22, 23. i 24. Predloga zakona definisan je pojam i sadržina sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom i sertifikata o bezbednosti za upravljanje infrastrukturom industrijske železnice, kao i propisan način izdavanja sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom i slučajevi u kojima dolazi do oduzimanja ili ograničavanja sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom.

Odredbama člana 25. Predloga zakona propisan je način postupanja po zahtevu za izdavanje sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom i sertifikata o bezbednosti za prevoz.

Odredbama člana 26. Predloga zakona definisani su tehnički uslovi za podsistem infrastrukture.

Odredbama člana 27. Predloga zakona propisan je način postizanja uređenosti prostora za putnike, kao i pristupa do vozova i službenih mesta za podsistem infrastrukture.

Odredbama člana 28. Predloga zakona propisan je način održavanja podsistema infrastrukture.

Odredbama člana 29. Predloga zakona propisan je način odvajanja železničkih pruga.

Odredbama člana 30. Predloga zakona propisane su mere bezbednosti koje moraju biti primenjene pri izvođenju radova na železničkoj pruzi.

Odredbama člana 31. Predloga zakona definisani su tehnički uslovi za podsistem energija.

Odredbama člana 32. Predloga zakona propisane su mere bezbednosti na prugama sa stabilnim postrojenjima električne vuče.

Odredbama člana 33. Predloga zakona propisan je način održavanja podsistema energija.

Odredbama člana 34. Predloga zakona propisani su tehnički uslovi za podsistem energija, preciznije za signalno-sigurnosne uređaje na koje se kao deo sistema primenjuju nacionalni propisi.

Odredbama člana 35. Predloga zakona definisan je način održavanja signalno-sigurnosnih uređaja.

Odredbama člana 36. Predloga zakona definisani su signali, signalne oznake i oznake na pruzi.

Odredbama člana 37. Predloga zakona definisani su tehnički uslovi za telekomunikacionu mrežu.

Odredbama člana 38. Predloga zakona definisan je način održavanja telekomunikacione mreže.

Odredbama člana 39. Predloga zakona definisan je pojam interoperabilnog podsistema.

Odredbama člana 40. Predloga zakona definisan je način regulisanja i upravljanja saobraćajem.

Odredbama člana 41. Predloga zakona definisan je pojam poslovnog reda stanice.

Odredbama člana 42. Predloga zakona definisan je pojam sastava voza.

Odredbama člana 43. Predloga zakona definisan je pojam brzine voza.

Odredbama člana 44. Predloga zakona definisan je pojam podzakonskih akata.

Odredbama člana 45. Predloga zakona propisan je način opremanja i osvetljavanja voza.

Odredbama člana 46. Predloga zakona propisan je način vođenja evidencija o vozovima.

Odredbama člana 47. Predloga zakona propisan je način prevoza naročitih pošiljaka.

Odredbama čl. 48, 49, 50, 51. i 52. Predloga zakona definisani su tehnički uslovi za železnička vozila.

Odredbama čl. 53, 54, 55, 56. i 57. Predloga zakona definisan je način održavanja železničkih vozila u pogledu lica zaduženog za održavanje, postupka sertifikacije lica zaduženog za održavanje vozila, postupka održavanje vozila, radionica za održavanje vozila i tehničkog pregleda vozila.

Odredbama člana 58. Predloga zakona definisani su granski standardi iz oblasti železničkog saobraćaja.

Odredbama člana 59. Predloga zakona propisani su opšti uslovi koje moraju ispunjavati železnički radnici.

Odredbama čl. 60, 61, 62, 63. i 64. Predloga zakona propisani su uslovi koje u stručnom pogledu moraju ispunjavati železnički radnici i to kroz definisanje potrebnog nivoa NOKS, stručnog osposobljavanja, stručne obuke i stručnog ispita, zatim centra stručnog osposobljavanja, stručnog osposobljavanja mašinovođa, organizacije ispita za mašinovođe, stručnog usavršavanja i provere stručne osposobljenosti železničkih radnika.

Odredbama čl. 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71. i 72. Predloga zakona propisani su uslovi za sticanje prava na upravljanje vučnim vozilom i to kroz definisanje dozvole za upravljanje vučnim vozilom, slučajeva u kojima se vrši suspenzija i oduzimanje dozvole, dodatnog uverenja, slučajeva u kojima se vrši suspenzija i oduzimanje dodatnog uverenja, registara i ocena postupaka, slučajeva u kojima se vrši prestanak radnog odnosa i način vršenja nadzora nad mašinovođama.

Odredbama čl. 73. i 74. Predloga zakona definisani su uslovi za sticanje prava na regulisanje železničkog saobraćaja, kao i način izdavanja dozvole za regulisanje železničkog saobraćaja.

Odredbama čl. 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81. i 82. Predloga zakona definisani su uslovi koje u zdravstvenom pogledu moraju ispunjavati železnički radnici u pogledu vrste zdravstvenih pregleda (redovni, vanredni), zdravstvenih ustanova u kojima se vrše pregledi, ali i slučajevima u kojima se ustanovi nesposobnost za vršenje poslova železničkog radnika, zabrana obavljanja poslova železničkog radnika i ispitivanje alkoholisanosti i postojanja psihoaktivnih kontrolisanih supstanci.

Odredbama čl. 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90. i 91. Predloga zakona propisano je radno vreme i odmori staničnog i voznog osoblja u pogledu definisanja trajanja smene staničnog osoblja, trajanja dnevnog odmora staničnog osoblja, trajanja smene voznog osoblja, nastavak smene, trajanja dnevnog odmora voznog osoblja, ali i zabrane obavljanja poslova staničnog i voznog osoblja, sadržaja akta o radnom vremenu i Radnog vremena voznog osoblja koje redovno učestvuje u interoperabilnom prekograničnom saobraćaju.

Odredbama člana 92. Predloga zakona definisan je organizacija unutrašnjeg nadzora.

Odredbama člana 93. Predloga zakona definisane su službene oznake i službeno odelo železničkih radnika.

Odredbama člana 94. Predloga zakona definisane su obaveze upravljača i železničkih prevoznika pri istrazi nesreća i nezgoda.

Odredbama člana 95. Predloga zakona definisane su procedure spasavanja ljudi u slučaju nesreća i nezgoda.

Odredbama člana 96. Predloga zakona definisan je način ukrštanja železničke pruge i puta.

Odredbama člana 97. Predloga zakona definisani su uslovi za ukrštanje železničke pruge i puta, pešačke ili biciklističke staze.

Odredbama člana 98. Predloga zakona definisan je unutrašnji red u železničkom saobraćaju.

Odredbama člana 99. Predloga zakona propisano je ograničavanje pristupa i kretanja u železničkom području.

Odredbama člana 100. Predloga zakona propisano je na koji način se vrši zaštita železničke infrastrukture i vozila.

Odredbama čl. 101, 102, 103, 104. i 105. Predloga zakona definisan je pojam industrijske železnice, kao i način priključenja industrijske železnice na javnu železničku infrastrukturu, tehnički uslovi i shodna primena, ali i pojam industrijske železnice uzanog koloseka.

Odredbama čl. 106, 107, 108, 109, 110. i 111. Predloga zakona definisan je pojam idustrijskog koloseka, kao i način održavanje industrijskog koloseka, vozila na industrijskom koloseku, postupak istraživanja nesreća i nezgoda na industrijskom koloseku, tehnički uslovi za industrijski kolosek i shodna primena.

Odredbama člana 112. Predloga zakona definisan je pojam turističko-muzejska železnica.

Odredbama čl. 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119. i 120. Predloga zakona propisan je inspeksijski nadzor nad primenom ovog zakona i podzakonskih akata donetih na osnovu ovog zakona, prava i dužnosti inspektora, ovlašćenja inspektora i obaveze u vezi sa službenim odelom i službenom legitimacijom, dužnosti privrednih društava i drugih pravnih lica nad kojima se vrši inspeksijski nadzor, postupak u slučaju izdavanja usmenog naređenja ili izricanja usmene zabrane od strane inspektora i mogućnost izjavljivanja žalbe ministru protiv rešenja inspektora.

Odredbama čl. 121, 122. i 123. Predloga zakona ustanovljena su bića prekršaja, shodno dispozicijama propisanim u zakonu i određene visine novčanih kazni shodno zakonu kojim su uređeni prekršaji.

Odredbom člana 124. Predloga zakona propisana je primena ovog zakona na železničke pruge koje su izgrađene do dana stupanja na snagu ovog zakona.

Odredbom člana 125. Predloga zakona uređen je istek roka isprava izdatih pre stupanja na snagu ovog zakona.

Odredbom člana 126. Predloga zakona predviđen je rok za donošenje podzakonskih propisa kao i koji će se propisi primenjivati do donošenja istih.

Odredbom čl. 127. i 128. Predloga zakona je predviđeno 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, kao i dužnost direkcije u vezi unutrašnje organizacije.

Odredbom člana 129. Predloga zakona je propisano da danom stupanja na snagu ovog zakona prestaje da važi Zakon o bezbednosti u železničkom saobraćaju („Službeni glasnik RS“, broj 41/18).

Odredbom člana 130. Predloga zakona regulisano je stupanje na snagu predmetnog zakona.

IV. PROCENA FINANSIJSKIH SREDSTAVA POTREBNIH ZA SPROVOĐENJE ZAKONA

Za sprovođenje ovog zakona nije potrebno obezbediti dodatna sredstva u budžetu Republike Srbije.

Analiza efekata

Predloga zakona o bezbednosti u železničkom saobraćaju

PRILOG 2:

Ključna pitanja za analizu postojećeg stanja i pravilno definisanje promene koja se predlaže

- 1) Koji pokazatelji se prate u oblasti, koji su razlozi zbog kojih se ovi pokazatelji prate i koje su njihove vrednosti?

U oblastima koja su predmet Predloga zakona o bezbednosti u železničkom saobraćaju (u daljem tekstu: Predloga zakona) pokazatelji koji se prate su pre svega zajednički pokazatelji bezbednosti koji se odnose na nesreće na mreži pruga kojima upravlja „Infrastruktura železnice Srbije” a.d. Ovo su ključni pokazatelji učinka stanja bezbednosti na železničkoj mreži javnih pruga.

U cilju procene ostvarenja zajedničkih ciljeva bezbednosti i praćenja opšteg razvoja bezbednosti na železnici, Direkcija za železnice prikuplja informacije o zajedničkim pokazateljima bezbednosti putem godišnjih izveštaja o bezbednosti upravljača infrastrukture i železničkih prevoznika, nakon čega Direkcija za železnice izrađuje Godišnji izveštaj koji sadrži objedinjene podatke o ZPB i drugim relevantnim podacima o bezbednosti železničkog saobraćaja.

Prema podacima iz Godišnjeg izveštaja Direkcije za železnice, u 2019. godini ostvareno je 14.725.222, 88 voznih kilometara, dok je 2023. godine ostvareno 13.943 479.676 voznih kilometara . U odnosu na ukupan broj voznih kilometara u 2019. godini bilo je 102 iskliznuća voza, dok je 2023. taj broj spao na 83. Kada je reč o nesrećama na putnim prelazima u 2019. godini je bilo 43 a 2023. neznatno više 45.

Jako važni pokazatelji koji se prate odnose se i na prevoz opasne robe, odnosno nesreće prilikom prevoza opasne robe, u skladu sa tim 2019. godine je bilo 39 nesreća u kojima učestvuje najmanje jedno železničko vozilo koje prevozi opasnu robu a u 2023. godini 19. Evidentna je razlika i u broju nesreća u kojima je došlo do oslobađanja opasne robe, takvih nesreća je u 2019. godini bilo 25 a u 2023. godini 9.

Trenutno u Republici Srbiji postoji 19 železničkih prevoznika, od toga 3 prevoznika za sopstvene potrebe.

Trenutno u Republici Srbiji postoje 4 centra stručnog osposobljavanja u okviru kojih su sledeća zanimanja: manevrista na industrijskom koloseku, vozač manevarskog vučnog vozila na industrijskom koloseku, manevrista, skretničar, vozač motornog pružnog vozila, tehničara održavanja pruga, vođu pružnih radova, rukovaoca mašinama za pružne radove.

Vrednosti koje određuju ove pokazatelje determinišu broj ovih događaja na ukupnoj mreži javne železničke infrastrukture na kojima se odvija železnički saobraćaj. Ove vrednosti se prate iz razloga pokretanja mera koje bi u realnom vremenu mogle da utiču na smanjenje broja ovih događaja, a u analizi istih kao korektivni faktor u kreiranju politike bezbednosti stanja i uslova u kojima se odvija železnički saobraćaj.

Vrednosti koje su operabilne u donošenju zaključka za ove pokazatelje izračunavaju se kao količnik broja sudara i ostvarenih voznih km. Imajući u vidu da je ukupan broj voznih kilometara u 2022. godini bio 14.794.794,00 km, a u 2023. godini 13.943.480,00 –i da se dogodio manji broj ozbiljnih nesreća u odnosu na 2021, 2020 i 2019. godinu, proizilazi da se nivo bezbednosti u železničkom saobraćaju povećava.

Primenom važećeg Zakona o bezbednosti u železničkom saobraćaju postignuto je to da se značajno povećalo razumevanje i pravilna primena sistema za upravljanje bezbednošću od strane upravljača infrastrukture i železničkih prevoznika, što je rezultiralo porastom bezbednosti, ali na tome treba i dalje kontinuirano raditi.

- 2) Da li se u predmetnoj oblasti sprovodi ili se sprovodio dokument javne politike ili propis? Predstaviti rezultate sprovođenja tog dokumenta javne politike ili propisa i obrazložiti zbog čega dobijeni rezultati nisu u skladu sa planiranim vrednostima.

U ovoj oblasti relevantan dokument javne politike je Zakon o bezbednosti u železničkom saobraćaju („Službeni glasnik RS”, broj 41/18).

Tokom primene ovog zakona uočeni su određeni nedostaci u vezi sa ovlašćenjima upravljača infrastrukture (novim zakonom uvedena je mogućnost upravljača železničke infrastrukture da na osnovu podataka dobijenih od uređaja za detekciju zagrejanih osovina i uređaja za detekciju ravnih mesta na točkovima, zaustavi voz i traži od železničkog prevoznika otklanjanje neispravnosti ili isključenje neispravnih vozila iz sastava voza), u vezi sa potrebom za preciziranjem obaveza, pre svega upravljača železničke infrastrukture ali i železničkih prevoznika u smislu primene potrebnih mera za upravljanje rizicima (novim zakonom obaveza primene potrebnih mera je propisana i za lica zadužena za održavanje i sve ostale učesnike koji imaju potencijalni uticaj na bezbedan rad železničkog sistema, uključujući proizvođače, davaoce usluga održavanja i drugih usluga, imaoce železničkih vozila, naručioce, ugovorne prevoznike, pošiljaocce, primaocce, punioce, praznioce, utovarioce, istovarioce), u vezi sa potrebom za detaljnijim regulisanjem nadzora nad sistemima za upravljanje bezbednošću, (novim zakonom uvedena je obaveza železničkim prevoznicima da najkasnije dva meseca pre početka obavljanja novih transportnih aktivnosti obaveštavaju Direkciju kako bi ona mogla planirati aktivnosti nadzora. Novim zakonom uvedena je sertifikacija lica zaduženih za održavanje svih vrsta železničkih vozila, a ne samo onih za teretna kola kao u važećem zakonu.

- 3) Koji su važeći propisi i dokumenti javnih politika od značaja za promenu koja se predlaže i u čemu se taj značaj ogleda?

Važeći propis u oblasti od značaja za promenu koja se predlaže jeste Zakon o bezbednosti u železničkom saobraćaju („Službeni glasnik RS”, broj 41/18).

Nacionalni program za usvajanje pravnih tekovina Evropske unije, odnosno njegov plan donošenja propisa za period 2022-2025.

Ovim dokumentom je predviđen postupak dalje harmonizacije sa propisima Evropske unije, odnosno u konkretnom slučaju, sa Direktivom Evropske komisije i Saveta (EU) br. 2016/798 od 26. maja 2016. o bezbednosti u železničkom saobraćaju, C/2016/798, OJ L 138, 26.5.2016

Promene koje se predlažu u okviru novog Zakona o bezbednosti u železničkom saobraćaju ogledaju se u:

- (1) usklađivanju terminologije sa terminologijom EU propisa, odnosno 4. železničkog paketa, i usaglašavanju sa terminima koji se koriste pre svega u Zakonu o železnici, Zakonu o istraživanju nesreća u saobraćaju, Zakonu o transportu opasne robe
- (2) preciziranju obaveza lica zaduženog za održavanje železničkih vozila kroz sistem za održavanje kao i funkcija koje čine sistem održavanja,

- (3) proširenju oblasti sertifikacije lica zaduženih za održavanje (ECM) , kao i proširenju oblasti sertifikacije za funkcije održavanja, sa teretnih kola na sve vrste železničkih vozila
- (4) brisanju obaveze sertifikacije upravljača infrastrukture za održavanje strukturnih podsistema, odnosno propisivanju da sertifikaciji podležu samo privredni subjekti koje upravljač angažuje za održavanje strukturnih podsistema.

Usvajanjem napred navedenih promena u Zakon o bezbednosti u železničkom saobraćaju stvoriće se uslovi za unapređenje bezbednosti i efikasnosti železničkog sistema. kao i usklađivanje sa važećim EU propisima iz oblasti bezbednosti železničkog saobraćaja , odnosno 4. železničkim paketom u najvećoj mogućoj meri.

- 4) Da li su uočeni problemi u oblasti i na koga se oni odnose? Predstaviti uzroke i posledice problema.

Uočeni su problemi u radu upravljača javne železničke infrastrukture i železničkih prevoznika u Republici Srbiji, a odnose se na neadekvatnu implementaciju sistema za upravljanje bezbednošću upravljača infrastrukture i železničkih prevoznika, nedoslednost u korišćenju terminologije iz važećeg Zakona o bezbednosti u železničkom saobraćaju, nepostojanju pravnog osnova po kojem bi upravljač mogao da, u slučaju uočenih neispravnosti, zaustavi voz i naloži prevozniku otklanjanje istih ili zahteva isključenje neispravnog vozila iz sastava voza, činjenici da je obavezna sertifikacija lica zaduženih za održavanje (ECM) u važećem zakonu predviđena samo za teretna kola što dovodi do toga da imalac železničkih vozila koja nisu teretna kola nije u obavezi da angažuje sertifikovano lice zaduženo za održavanje (ECM) u Republici Srbiji u skladu sa propisima .

Svi ovi problemi imaju za posledicu nemogućnost normalnog obavljanja rada upravljača i prevoznika kao i smanjen nivo bezbednosti na prugama u Republici Srbiji.

- 5) Koja promena se predlaže?

Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture je, u saradnji sa Direkcijom za železnice i Centrom za istraživanje nesreća u saobraćaju, identifikovalo i predložilo izmene odredbe navedene u tački 3) Priloga 2) ove Analize.

1. ograničavanje roka važenja sertifikata o ispunjenosti uslova koje mora da ispuni telo za ocenu rizika kao i periodične provere posle izdavanja sertifikata;
2. preciznije definisanje načina na koji Direkcija vrši nadzor nad sistemom upravljanja bezbednošću kroz proveru da li železnički prevoznik i upravljač primenjuju pojedinačne elemente sistema za upravljanje bezbednošću, uključujući operativne aktivnosti, pružanje usluga održavanja, snabdevanje materijalima i korišćenje izvođača, kako bi se pratila njihova efikasnost i relevantne ZBM iz člana 7. ovog zakona);
3. uvođenje nove obaveze da prevoznici obaveštavaju Direkciju o početku transportnih aktivnosti;

4. uvođenje nove obaveze da Direkcija sprovodi nadzor pružnih delova podsistema kontrola, upravljanja i signalizacije, podsistema energija i podsistema infrastruktura i prekograničnih pruga;
5. Direkcija izdaje obaveštenja upravljaču i železničkim prevoznicima kojima ih upozorava na neusaglašenosti sa njihovim obavezama propisanim članom 15. stav 2;
6. uvođenju prava upravljača železničke infrastrukture da na osnovu podataka dobijenih od uređaja za detekciju zagrejanih osovina i uređaja za detekciju ravnih mesta na točkovima, zaustavi voz i traži od železničkog prevoznika otklanjanje neispravnosti ili isključenje neispravnih vozila iz sastava voza što za sada nije moguće, jer sa jedne strane uređaji za detekciju, iako je planirano, nisu još uvek ugrađeni na javnoj železničkoj infrastrukturi, a sa druge strane isključenje neispravnih vozila moguće je jedino nakon pregleda kola od strane pregledača kola ili u slučaju vučnih vozila pregleda u radionici, pa je jasno da je to svakako manje efikasan način od predloženog
7. Uvođenje obaveze sertifikovanja lica za održavanje svih vozila (do sada je bila obaveza samo za teretna kola);
8. Obaveza da lice koje ima pravo da reguliše saobraćaj mora ispuniti kriterijum da se praktično stručno osposobljavalo pod nadzorom lica koje je stručno osposobljeno za regulisanje železničkog saobraćaja je izbrisana.
9. Iz člana 111. koji definiše shodnu primenu, izostavljene su tačke koje se odnose na regulisanje i upravljanje saobraćajem, unutrašnji nadzor i istraživanje nesreća i nezgoda;

6) Da li je promena zaista neophodna i u kom obimu?

Promena je neophodna u predloženom obimu.

7) Na koje ciljne grupe će uticati predložena promena? Utvrditi i predstaviti ciljne grupe na koje će promena imati neposredan odnosno posredan uticaj.

Predlog zakona će imati neposredan uticaj na upravljača javne železničke infrastrukture i železničke prevoznike, koji zajedno čine učesnike na tržištu železničkih transportnih usluga u Republici Srbiji.

Ciljna grupa na koju će predložena rešenja imati efekte su upravljač javne železničke infrastrukture, železnički prevoznici, Direkcija za železnice, vlasnici odnosno korisnici industrijskog koloseka i industrijske železnice, kao i drugi pružaoci usluga u železničkom transportu.

Predložene promene uticaće na tri železnička preduzeća u državnom vlasništvu:

Akcionarsko društvo za upravljanje javnom železničkom infrastrukturuom „Infrastruktura železnice Srbije”, Beograd, Akcionarsko društvo za železnički prevoz robe Srbija Kargo Beograd i Akcionarsko društvo za železnički prevoz putnika Srbijavoz Beograd. Prema evidenciji Direkcije za železnice u Republici Srbiji trenutno ima 17 privatnih prevoznika za prevoz robe od toga 3 prevoznika za sopstvene potrebe.

Pored toga, predložene promene uticaće i na vlasnike industrijskih koloseka kojih u ovom trenutku ima preko 100 koji ispunjavaju uslove za rad.

- 8) Da li postoje važeći dokumenti javnih politika kojima bi se mogla ostvariti željena promena i o kojim dokumentima se radi?

Ne. Kako je Zakon o bezbednosti u železničkom saobraćaju jedini propis koji reguliše ovu materiju neophodno je da se on izmeni, odnosno donese novi zakon.

- 9) Da li je promenu moguće ostvariti primenom važećih propisa?

Ne. Svi problemi navedeni u tački 4) priloga 2 ove analize ostali bi i predstavljali bi smetnju u nesmetanom radu upravljača i prevoznika i onemogućili bi unapređenje bezbednosti u železničkom saobraćaju.

- 10) Kvantitativno (numerički, statistički) predstaviti očekivane trendove u predmetnoj oblasti, ukoliko se odustane od intervencije (status quo).

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. Takođe, ukoliko se ne bi proširila oblast sertifikacije lica zaduženih za održavanje sa teretnih kola na sve vrste železničkih vozila, kao i oblast sertifikacije za funkcije održavanja, imalac železničkih vozila koja nisu teretna kola ne bi mogao da angažuje sertifikovano lice zaduženo za održavanje (ECM) u Republici Srbiji u skladu sa propisima.

- 11) Kakvo je iskustvo u ostvarivanju ovakvih promena u poređenju sa iskustvom drugih država, odnosno lokalnih samouprava (ako je reč o javnoj politici ili aktu lokalne samouprave)?

Imajući u vidu da je prevoz putnika na nivou Evropske unije i dalje relativno neprofitabilna delatnost (funkcioniše na osnovu ugovora o obavezi javnog prevoza i nadoknade po osnovu istog) koju karakteriše nizak stepen razvijenosti konkurencije i mali broj profitabilnih ruta, uz činjenicu da je i dalje niska finansijska i ekonomska moć nacionalnih železničkih prevoznika, može se reći da bi svako dodatno komplikovanje rada prevoznika na tržištu smanjilo konkurentnost železničkog saobraćaja, a samim tim i konkurentnost svih korisnika železničkih usluga u unutrašnjem i međunarodnom saobraćaju u Republici Srbiji.

PRILOG 3:

Ključna pitanja za utvrđivanje ciljeva

- 1) Zbog čega je neophodno postići željenu promenu na nivou društva? (odgovorom na ovo pitanje definiše se opšti cilj).

Cilj ovog zakona, kao i Direktive o bezbednosti 2016/798/EZ koja je transponovana u zakon je unapređenje bezbednosti železničkog prevoza kroz propisivanje uslova koje bi trebalo da ispunjavaju železnički sistem i železnički

radnici, kao i drugih uslova od značaja za ostvarivanje bezbednog i nesmetanog odvijanja železničkog saobraćaja.

Uvođenjem novog zakona o bezbednosti oblast bezbednosti u železničkom saobraćaju će biti dodatno regulisana što će rezultirati povećanju nivoa bezbednosti u železničkom saobraćaju. Što se tiče zajedničkih pokazatelja bezbednosti (nesreće, nezgode, pokazatelji koji se odnose na opasnu robu itd.) očekuje se trend opadanja od 5% na godišnjem nivou.

- 2) Šta se predmetnom promenom želi postići? (odgovorom na ovo pitanje definišu se posebni ciljevi, čije postizanje treba da dovode do ostvarenja opšteg cilja. U odnosu na posebne ciljeve, formulišu se mere za njihovo postizanje).

Predlogom zakona postiže se naročito:

- Usklađivanje zakona sa propisima EU, odnosno 4. železničkim paketom u najvećoj mogućoj meri
 - proširenje nadležnosti upravljača železničke infrastrukture za dalje unapređenje bezbednosti železničkog saobraćaja, propisivanjem prava da na osnovu podataka dobijenih od uređaja za detekciju zagrejanih osovina i uređaja za detekciju ravnih mesta na točkovima, može da zaustavi voz i traži od železničkog prevoznika otklanjanje neispravnosti ili isključenje neispravnih vozila iz sastava voza,
- Detaljnije regulisanje nadzora nad sistemima za upravljanje bezbednošću. Uvedena je i obaveza železničkim prevoznicima da najkasnije dva meseca pre početka obavljanja novih transportnih aktivnosti obaveštavaju Direkciju kako bi ona mogla planirati aktivnosti nadzora.

- 3) Da li su opšti i posebni ciljevi usklađeni sa važećim dokumentima javnih politika i postojećim pravnim okvirom, a pre svega sa prioritarnim ciljevima Vlade?

Da. Donošenje novog zakona predviđeno je Planom rada Vlade za 2023. godinu. Takođe, Nacionalnim program za usvajanje pravnih tekovina Evropske unije predviđeno je usvajanje novog zakona, zbog usaglašavanja sa Direktivom o bezbednosti 2016/798/EZ.

- 4) Na osnovu kojih pokazatelja učinka će biti moguće utvrditi da li je došlo do ostvarivanja opštih odnosno posebnih ciljeva?

Predložena rešenja u Predlogu zakona o bezbednosti u železničkom saobraćaju najbolje će se videti u unapređenju efikasnosti rada upravljača javne železničke infrastrukture i železničkih prevoznika i boljem i bezbednijem funkcionisanju železničkog sistema.

Ostvarivanje opštih i posebnih ciljeva videće se kroz povećanje bezbednosti, odnosno smanjenje pokazatelja koji se odnose na nesreće, pokazatelja koji se odnose na opasnu robu i ukupan broj pokazatelja koji se odnose na prekusore nesreća **koji su prikazani u tabeli.**

| | | | |
|---------------------------|---------------|-------------------|--|
| ostvareni vozni kilometri | 14.725.222,88 | 13.943 479.676 | očekuje se porast ostvarenih voznih kilometara od 5% |
| pokazatelji/god. | 2019 | 2023 | ciljana/očekivana vrednost nakon |

| | | | | |
|---|---|-----|-----|--|
| | | | | stupanja na snagu novog zakona sa tendencijom smanjenja od 5% na godišnjem nivou |
| pokazatelji koji se odnose na nesreće | Sudari vozova sa železničkim vozilima | 0 | 2 | 0 |
| | Iskliznuća vozova | 102 | 83 | 79 |
| | Sudari vozova sa preprekama unutar slobodnog profila | 25 | 40 | 35 |
| | Nesreće na putnim prelazima u nivou | 43 | 45 | 42 |
| | Nesreće u kojima su stradala lica - izazvana železničkim vozilima u pokretu, izuzev samoubistva | 19 | 26 | 20 |
| Pokazatelji koji se odnose na opasnu | Nesreće u kojima učestvuje najmanje jedno železničko vozilo koje prevozi opasnu robu | 39 | 19 | 17 |
| | Nesreće u kojima je došlo do oslobađanja opasne robe | 25 | 9 | 8 |
| ukupan broj pokazatelja koji se odnose na prekusore nesreća (nezgode) | | 95 | 100 | 90 |

Tabela 1. Pokazatelji bezbednosti iz Godišnjeg izveštaja Direkcije za železnice 2022. godine

Takođe, očekuje se povećanje broja sertifikovanih lica zaduženih za održavanje svih vrsta železničkih vozila, a ne samo onih za teretna kola kao u važećem zakonu. Učinak će se ogledati u broju izdatih sertifikata o usaglašenosti licima zaduženim za održavanje kao i sertifikata o usaglašenosti za funkcije održavanja železničkih vozila koja nisu teretna kola,

| | | |
|--|--|--|
| | Ciljana vrednost izdatih sertifikata o usaglašenosti licima zaduženim za održavanje (ECM) nakon donošenja novog zakona | Ciljana vrednost izdatih sertifikata o usaglašenosti za funkcije održavanja nakon donošenja novog zakona |
| | 12 | 8 |

Ključna pitanja za identifikovanje opcija javnih politika

- 1) Koje relevantne opcije (alternativne mere, odnosno grupe mera) za ostvarenje cilja su uzete u razmatranje? Da li je razmatrana „status quo” opcija?
 Predlog zakona o bezbednosti u železničkom saobraćaju sadrži odredbe koje predstavljaju jedino rešenje za unapređenje efikasnosti i bezbednosti železničkog saobraćaja. Dakle, nema drugih opcija za postizanje željene promene. Opcija „status quo” ništa ne rešava već samo dodatno komplikuje odvijanje železničkog saobraćaja.
- 2) Da li su, pored regulatornih mera, identifikovane i druge opcije za postizanje željene promene i analizirani njihovi potencijalni efekti?
 Nema drugih opcija za postizanje željene promene.
- 3) Da li su, pored restriktivnih mera (zabrane, ograničenja, sankcije i slično) ispitane i podsticajne mere za postizanje posebnog cilja?
 Nisu predviđene nikakve restriktivne ni podsticajne mere.
- 4) Da li su u okviru razmatranih opcija identifikovane institucionalno upravljачko organizacione mere koje je neophodno sprovesti da bi se postigli posebni ciljevi?
 Nema institucionalno-upravljачko-organizacionih mera koje je neophodno sprovesti da bi se postigli posebni ciljevi. Donošenjem zakona stvoriće se uslovi za unapređenje bezbednosti železničkog saobraćaja.
- 5) Da li se promena može postići kroz sprovođenje informativno-edukativnih mera?
 Sprovođenje informativno-edukativnih mera nije potrebno da bi se postigli opšti i posebni ciljevi.
- 6) Da li ciljne grupe i druge zainteresovane strane iz civilnog i privatnog sektora mogu da budu uključene u proces sprovođenja javne politike, odnosno propisa ili se problem može rešiti isključivo intervencijom javnog sektora?
 Problem se može rešiti isključivo intervencijom javnog sektora.
- 7) Da li postoje raspoloživi, odnosno potencijalni resursi za sprovođenje identifikovanih opcija?
 Da.
- 8) Koja opcija je izabrana za sprovođenje i na osnovu čega je procenjeno da će se tom opcijom postići željena promena i ostvarenje utvrđenih ciljeva?
 Opcija je primena regulatorne mere, odnosno Predloga zakona.

PRILOG 5:

Ključna pitanja za analizu finansijskih efekata

1) Kakve će efekte izabrana opcija imati na javne prihode i rashode u srednjem i dugom roku?

Predložena zakonska rešenja će uticati na javne prihode na ta način što će Direkcija za železnice izdavati sertifikate iz svoje nadležnosti u trajanju do pet godina:

- sertifikat o ispunjenosti uslova koje mora da ispuni telo za ocenu rizika, sa rokom važenja do pet godina;
- sertifikat o usaglašenosti lica zaduženog za održavanje (ECM) za lica koja održavaju sve vrste železničkih vozila sa rokom važenja do pet godina;
-
- sertifikat o usaglašenosti za funkcije održavanja za lica koja održavaju sve vrste železničkih vozila sa rokom važenja do pet godina;

Navedeni finansijski izdaci predstavljaju troškove za privredne subjekte kojima su sertifikati neophodni za učešće u železničkom saobraćaju i njihova visina je definisana Pravilnikom o metodologiji i načinu utvrđivanja troškova pružanja javne usluge i objavljuje se u Zakonu o republičkim administrativnim taksama.

Kako se navedeni sertifikati izdaju na period do pet godina, a posle se mogu obnoviti, oni pozitivno utiču na javne prihode, ali se povećanje javnih prihoda ne može u napred definisati s obzirom da se ne zna broj privrednih subjekata koji će biti obveznici, odnosno koji će podnositi zahteve za obnavljanje i koji će prvi put podnositi zahteve za izdavanje predmetnih sertifikata.

2) Da li je finansijske resurse za sprovođenje izabrane opcije potrebno obezbediti u budžetu, ili iz drugih izvora finansiranja i kojih?

Nije potrebno obezbeđivanje finansijskih sredstava za realizaciju propisanih mera.

3) Kako će sprovođenje izabrane opcije uticati na međunarodne finansijske obaveze?

Neće uticati na međunarodne finansijske obaveze.

4) Koliki su procenjeni troškovi uvođenja promena koji proističu iz sprovođenja izabrane opcije (osnivanje novih institucija, restrukturiranje postojećih institucija i obuka državnih službenika) iskazani u kategorijama kapitalnih troškova, tekućih troškova i zarada?

Nije relevantno.

5) Da li je moguće finansirati rashode izabrane opcije kroz redistribuciju postojećih sredstava?

Nije relevantno.

6) Kakvi će biti efekti sprovođenja izabrane opcije na rashode drugih institucija?

Nije relevantno.

PRILOG 6:

Ključna pitanja za analizu ekonomskih efekata

1) Koje troškove i koristi (materijalne i nematerijalne) će izabrana opcija prouzrokovati privredi, pojedinoj grani, odnosno određenoj kategoriji privrednih subjekata?

Predlogom zakona će se privrednim subjektima u oblasti bezbednosti železničkog saobraćaja stvoriti sledeći dodatni troškovi po osnovu:

- propisivanje roka važenja do pet godina za sertifikate iz tačke 1) Priloga 5

Shodno ovoj promeni nezavisna tela za ocenu rizika će imati trošak obnavljanja sertifikata koji je propisan Zakonom o republičkim administrativnim taksama i to jednom u pet godina

Razlozi uvođenja ove promene jesu povećanje bezbednosti kroz mogućnost da Direkcije proverava da li nezavisno telo za ocenu rizika ima određene promene u svom radu, da li je nabavljalo novu opremu i atestiralo postojeću opremu za bezbedan i kvalitetan rad, da li je došlo do promena u organizacionoj strukturi, da li prilikom zapošljavanja novih lica ista imaju adekvatne kompetencije i stručnu osposobljenost za rad na oceni rizika, kao i da li su nastale promene u internim procedurama u skladu sa kojim se vrše poslovi ocene rizika i proveravanje da li su interna akta usaglašena sa važećim zakonskim i podzakonskim aktima Republike Srbije.

Uvođenje mogućnosti da Upravljač ima pravo da, na osnovu podataka dobijenih od mernih stanica za kontrolu zagrejanosti osovina, kontrolu zagrejanosti kočionih diskova i detekciju ravnih mesta na točkovima i drugih parametara koji mogu imati uticaj na ugrožavanje bezbednosti železničkog saobraćaja, zaustavi voz i traži od železničkog prevoznika otklanjanje neispravnosti ili isključenje neispravnih vozila iz sastava voza je unapređenje u bezbednosnom smislu jer se vozila koji ne ispunjavaju odgovarajuće zahteve isključuju iz saobraćaja. Istovremeno, omogućava se konstantan nadzor nad statusom vozila i osigurava konstantan nivo kvaliteta što produžava vek trajanja infrastrukture. Trenutno su na javnoj železničkoj infrastrukturi ugrađene 2 merne stanice na brznoj pruzi Beograd Novi Sad. (još dve od osam koje su već nabavljene će biti ugrađene na deonici Novi Sad Subotica). U narednom periodu se planira nabavka još 3 kroz Projekat modernizacije železničkog sektora u Srbiji. Znači da bi u skorijoj budućnosti na javnoj železničkoj infrastrukturi trebalo da bude implementirano 13 mernih stanica. Upravljač infrastrukture u narednom periodu neće imati troškove u vezi sa instalacijom već nabavljenih mernih stanica jer nabavka podrazumeva i ugradnju.

Propisivanje obaveze sertifikacije lica zaduženih za održavanje svih vozila utiče na povećanje bezbednosti kroz redovno održavanje svih vozila, vođenje dosijea o održavanju za svako pojedinačno vozilo (koji sadrže dozvole za korišćenje vozila, tehničke podatke i karakteristike vozila, crteži, šeme i skice svih vozila i svu dokumentaciju vezanu za bilo kakvu aktivnost održavanja vozila). Trenutno je u Republici Srbiji sertifikovano 13 sertifikovanih lica zaduženih za održavanje, što je u ovom trenutku dovoljan broj u odnosu na broj prevoznika. Imajući u vidu da ATMF Prilog A Dodatka G COTIF-a 1999 – Pravila za sertifikaciju i kontrolu lica zaduženih za održavanje (Uredba ECM) („Službeni glasnik RS – Međunarodni ugovori”, broj 12 od 1. jula 2021) predviđa sertifikaciju svih vozila, od 16. juna 2022. godine ova obaveza se već sprovodi i ne predstavlja dodatni trošak za prevoznike.

Obaveza vlasnika industrijskih koloseka je da izrade i dobiju Saglasnost od Direkcije za železnice na Akt o industrijskom koloseku što doprinosi povećanju nivoa bezbednosti na industrijskim kolosima jer moraju ispuniti određene uslove propisane podzakonskim aktom. U odnosu sa prethodni zakon vlasnici industrijskog koloseka nemaju nove obaveze i dodatne troškove.

Brisanje obaveza da lice koje ima pravo da reguliše saobraćaj mora ispuniti kriterijum da se praktično stručno osposobljavalo pod nadzorom lica koje je stručno osposobljeno za regulisanje železničkog saobraćaja ne ugrožava bezbednost s obzirom na činjenicu da je ovo lice svakako lice sa položenim stručnim ispitom (što znači da je imalo adekvatnu praktičnu obuku) a svakako smanjuje trošak njegovom poslodavcu i omogućava optimalni rad sa više resursa.

- 2) Da li izabrana opcija utiče na konkurentnost privrednih subjekata na domaćem i inostranom tržištu (uključujući i efekte na konkurentnost cena) i na koji način?

Da, na taj način što učesnici u železničkom saobraćaju posedovanjem odgovarajućih sertifikata, usklađenih sa propisima EU, mogu nesmetano obavljati prevoz u domaćem i međunarodnom saobraćaju.

- 3) Da li izabrane opcije utiču na uslove konkurencije i na koji način?

Ne.

- 4) Da li izabrana opcija utiče na transfer tehnologije i/ili primenu tehničko-tehnoloških, organizacionih i poslovnih inovacija i na koji način?

Ne utiče.

- 5) Da li izabrana opcija utiče na društveno bogatstvo i njegovu raspodelu i na koji način?

Nije relevantno

- 6) Kakve će efekte izabrana opcija imati na kvalitet i status radne snage (prava, obaveze i odgovornosti), kao i prava, obaveze i odgovornosti poslodavaca?

Predlogom zakona je propisana obaveza poslodavca da obezbedi da njegovi zaposleni ispunjavaju zakonom propisane uslove u pogledu stručne osposobljenosti i zdravstvenih sposobnosti. Ovakva obaveza postoji i u važećem zakonu.

PRILOG 7:

Ključna pitanja za analizu efekata na društvo

- 1) Kolike troškove i koristi (materijalne i nematerijalne) će izabrana opcija prouzrokovati građanima?

Izabrana opcija ne izaziva materijalne troškove i koristi građanima, ali će se povećati bezbednost u železničkom saobraćaju, što je nematerijalna korist.

- 2) Da li će efekti realizacije izabrane opcije štetno uticati na neku specifičnu grupu populacije i da li će to negativno uticati na uspešno sprovođenje te opcije, kao i koje mere treba preduzeti da bi se ovi rizici sveli na minimum?

Predloženim merama se sprečavaju negativni uticaji na sve zainteresovane grupe u privredi.

- 3) Na koje društvene grupe, a posebno na koje osetljive društvene grupe, bi uticale mere izabrane opcije i kako bi se taj uticaj ogledao (pre svega na siromašne i socijalno isključene pojedince i grupe, kao što su osobe sa invaliditetom, deca, mladi, žene, stariji preko 65 godina, pripadnici romske nacionalne manjine, neobrazovani, nezaposleni, izbegla i interno raseljena lica i stanovništvo ruralnih sredina i druge osetljive društvene grupe)?

Nije relevantno.

- 4) Da li bi i na koji način izabrana opcija uticala na tržište rada i zapošljavanje, kao i na uslove za rad (npr, promene u stopama zaposlenosti, otpuštanje tehnoloških viškova, ukinuta ili novoformirana radna mesta, postojeća prava i obaveze radnika, potrebe za prekvalifikacijama ili dodatnim obukama koje nameće tržište rada, rodnu ravnopravnost, ranjive grupe i oblike njihovog zapošljavanja i slično)?

Nije relevantno.

- 5) Da li izabrane opcije omogućavaju ravnopravan tretman, ili dovode do direktne ili indirektno diskriminacije različitih kategorija lica (npr, na osnovu nacionalne pripadnosti, etničkog porekla, jezika, pola, rodnog identiteta, invaliditeta, starosne dobi, seksualne orijentacije, bračnog statusa ili drugih ličnih svojstava)?

Izabrane opcije omogućavaju ravnopravan tretman svih korisnika železničkih usluga.

- 6) Da li bi izabrana opcija mogla da utiče na cene roba i usluga i životni standard stanovništva, na koji način i u kojem obimu?

Nije relevantno.

- 7) Da li bi se realizacijom izabranih opcija pozitivno uticalo na promenu socijalne situacije u nekom određenom regionu ili okrugu i na koji način?

Izabrana opcija utiče podjednako na celu teritoriju Republike Srbije.

- 8) Da li bi se realizacijom izabrane opcije uticalo na promene u finansiranju, kvalitetu ili dostupnosti sistema socijalne zaštite, zdravstvenog sistema ili sistema obrazovanja, posebno u smislu jednakog pristupa uslugama i pravima za osetljive grupe i na koji način?

Nije relevantno.

PRILOG 8:

Ključna pitanja za analizu efekata na životnu sredinu

- 1) Da li izabrana opcija utiče i u kojem obimu utiče na životnu sredinu, uključujući efekte na kvalitet vode, vazduha i zemljišta, kvalitet hrane, urbanu

ekologiju i upravljanje otpadom, sirovine, energetska efikasnost i obnovljive izvore energije?

Predlog zakona ne prouzrokuje direktan uticaj na životnu sredinu, osim u meri u kojoj povećanjem kvaliteta železničkog prevoza dolazi do prelaska korisnika sa drugih vidova saobraćaja (pre svega drumskog), što dovodi do pozitivnog uticaja na životnu sredinu, imajući u vidu da je železnica ekološki povoljan i energetska efikasan vid prevoza.

- 2) Da li izabrana opcija utiče na kvalitet i strukturu ekosistema, uključujući i integritet i biodiverzitet ekosistema, kao i floru i faunu?

Predlog zakona ne prouzrokuje negativan uticaj na kvalitet i strukturu ekosistema, uključujući i integritet i biodiverzitet ekosistema, kao i floru i faunu

- 3) Da li izabrana opcija utiče na zdravlje ljudi?

Predlog zakona neće proizvesti negativan uticaj na zdravlje ljudi.

- 4) Da li izabrana opcija predstavlja rizik po životnu sredinu i zdravlje ljudi i da li se dopunskim merama može uticati na smanjenje tih rizika?

Predlog zakona ne predstavlja rizik po životnu sredinu i zdravlje ljudi.

- 5) Da li izabrana opcija utiče na zaštitu i korišćenje zemljišta u skladu sa propisima koji uređuju predmetnu oblast?

Predlog zakona ne utiče na zaštitu i korišćenje zemljišta u skladu sa propisima koji uređuju predmetnu oblast.

PRILOG 9:

Ključna pitanja za analizu upravljačkih efekata

- 1) Da li se izabranom opcijom uvode organizacione, upravljačke ili institucionalne promene i koje su to promene?

Predlogom zakona ne uvode se organizacione, upravljačke ili institucionalne promene.

- 2) Da li postojeća javna uprava ima kapacitet za sprovođenje izabrane opcije (uključujući i kvalitet i kvantitet raspoloživih kapaciteta) i da li je potrebno preduzeti određene mere za poboljšanje tih kapaciteta?

Za izdavanje sertifikata o ispunjenosti uslova koje treba da ispuni telo za ocenu rizika kao i za vršenje nadzora nad sistemima za upravljanje bezbednošću u okviru Direkcije za železnice, nadležno je Odeljenje za regulisanje bezbednosti i interoperabilnosti u železničkom saobraćaju, žičare i metro.

Direkcija za železnice nema potrebne administrativne kapacitete, iz razloga što se sa jedne strane stalno povećava obim i kompleksnost posla kontinuiranim povećavanjem broja železničkih prevoznika, sertifikovanih lica za održavanje železničkih vozila i ostalih učesnika u železničkom sistemu, a sa druge strane je važno napomenuti da je veliki problem i za Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture i za Direkciju za

železnice velika fluktuacija radne snage, odnosno odlivanje visoko stručnih kadrova, što značajno otežava obavljanje predviđenih zadataka u skladu sa predviđenim nadležnostima. Kako bi se rešio ovaj problem Direkcija za železnice je napravila trogodišnji plan zapošljavanja visokoobrazovanih kadrova iz oblasti saobraćajnog, mašinskog, građevinskog i elektro inženjerstva i obezbedila sva neophodna sredstva. Pored toga, u saradnji sa Svetskom bankom, planirano je angažovanje konsultanta koji treba da izvrši teorijsku i praktičnu obuku zaposlenih u Direkciji za železnice u oblasti sistema upravljanja bezbednosti. Ministarstvo će u naredne dve godine raspisati javni konkurs za prijem u radni odnos na neodređeno vreme dva nova izvršioca.

- 3) Da li je za realizaciju izabrane opcije bilo potrebno izvršiti restrukturiranje postojećeg državnog organa, odnosno drugog subjekta javnog sektora (npr. proširenje, ukidanje, promene funkcija/hijerarhije, unapređenje tehničkih i ljudskih kapaciteta i sl.) i u kojem vremenskom periodu je to potrebno sprovesti ?

Za realizaciju izabrane opcije nije bilo potrebno nikakvo dodatno restrukturiranje.

Restruktuiranje železničkog preduzeća Železnice Srbije na četiri nezavisna preduzeća, Infrastrukturu železnice Srbije a.d., Srbijavoz a.d., Srbija Kargo a.d. i Železnice Srbije a.d., izvršena je 2015. godine.

- 4) Da li je izabrana opcija u saglasnosti sa važećim propisima, međunarodnim sporazumima i usvojenim dokumentima javnih politika?

Da.

- 5) Da li izabrana opcija utiče na vladavinu prava i bezbednost?

Izabrana opcija Predloga zakona daje sigurnu izvesnost istrazi nesreća i nezgoda na železnici. Pretpostavkom konačnog ishoda, kao i pretpostavkom verovatnoće da će se učesnici nezgode usaglasiti u stavovima, makar oni bili i suprotni, daje za osnov zaključenja istrage, odnosno donošenja Zaključka, a time svakako i sigurnog epiloga (makar i sudskog).

- 6) Da li izabrana opcija utiče na odgovornost i transparentnost rada javne uprave i na koji način?

Da, u istoj meri u kojoj je uticala i do sada. Sve informacije o radu državnih organa čija je nadležnost železnički saobraćaj njihovim aktivnostima, donesenim propisima i izdatim dokumentima nalaze se na sajtovima tih organa.

- 7) Koje dodatne mere treba sprovesti i koliko vremena će biti potrebno da se sprovede izabrana opcija i obezbedi njeno kasnije dosledno sprovođenje, odnosno njena održivost?

S obzirom da je restrukturiranje železničkog sistema u Republici Srbije završeno 2015. godine, nema potrebe za dodatnim merama.

Ključna pitanja za analizu rizika

- 1) Da li je za sprovođenje izabrane opcije obezbeđena podrška svih ključnih zainteresovanih strana i ciljnih grupa? Da li je sprovođenje izabrane opcije prioritet za donosiocce odluka u narednom periodu (Narodnu skupštinu, Vladu, državne organe i slično)?

Da.

- 2) Da li su obezbeđena finansijska sredstva za sprovođenje izabrane opcije? Da li je za sprovođenje izabrane opcije obezbeđeno dovoljno vremena za sprovođenje postupka javne nabavke ukoliko je ona potrebna?

Predložene izmene Predloga zakona ne zahtevaju obezbeđivanje finansijskih sredstava za njegovo sprovođenje.

- 3) Da li postoji još neki rizik za sprovođenje izabrane opcije?

Ne.

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

Z. Usklađenost propisa s odredbama Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju između Evropskih zajednica i njihovih 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,
Odredbe Sporazuma ne obuhvataju materiju Predloga zakona o bezbednosti u železničkom saobraćaju
- b) Prelazni rok za usklađivanje zakonodavstva prema odredbama Sporazuma,
- v) Ocena ispunjenosti obaveze koje proizlaze iz navedene odredbe Sporazuma,
- 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 Z. Sposobnost preuzimanja članstva u EU potpoglavlje Z .14.1. Kopneni transport - Z .14.1.2. Železnički transport

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 d) — potpuno usklađeno

b) Navođenje sekundarnih izvora prava Evropske unije i ocene usklađenosti sa njima

Direktiva Evropske komisije i Saveta (EU) br. 2016/798 od 11. maja 2016. o bezbednosti u železničkom saobraćaju, 02016/798, OJ L 138, 26.5.2016.

Directive (EU) 2016/798 of 11 May 2016 of European Parliament and of the Council on railway safety, 02016/798, OJ L 138, 26.5.2016.

CELEX 20160798 uzete su u obzir poslednje izmene i dopune ovog propisa obuhvaćene sledećim SELEX ima:

320160798

Delimično usklađeno

- v) Navođenje ostalih izvora prava Evropske unije i usklađenost sa njima,
- g) Razlozi za delimičnu usklađenost, odnosno neusklađenost,

Za potpuno usklađivanje sa Direktivom (EU) br. 2016/798 neophodno je pristupanje Republike Srbije Evropskoj uniji, imajući u vidu nadležnosti Evropske agencije za železnice (EI) koje su ograničene isključivo na zemlje članice EU

- d) Rok u kojem je predviđeno postizanje potpune usklađenosti propisa sa propisima Evropske unije.

Zavisno od datuma pristupanja Republike Srbije Evropskoj uniji.

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?

Nije

8. Saradnja sa Evropskom unijom i učešće konsultanata u izradi propisa i njihovo mišljenje o usklađenosti.

Evropskoj komisiji je poslat tekst Predlog zakona sa obrazloženjem, tabelom korelacije i sažetkom analize efekata. Do dana puštanja zakona u proceduru nije stigao odgovor Evropske komisije.

U izradi Predloga zakona nisu učestvovali konsultanti.

| | |
|--|--|
| <p>1. Naziv propisa Evropske unije:</p> <p>Direktiva Evropske komisije i Saveta (EU) br. 2016/798 od 11. maja 2016. o bezbednosti u železničkom saobraćaju, C/2016/798, OJ L 138, 26.5.2016.</p> <p>Directive (EU) 2016/798 of 11 May 2016 of European Parliament and of the Council on railway safety, C/2016/798, OJ L 138, 26.5.2016.</p> | <p>2. „CELEX” oznaka EU propisa</p> <p>32016L0798</p> |
| <p>3. Organ državne uprave, odnosno drugi ovlašćeni predlagač propisa: Vlada</p> | <p>4. Datum izrade tabele:</p> |
| <p>Obrađivač: Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture</p> | <p>april 2024. godine</p> |
| <p>5. Naziv (Nacrta, 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 istraživanju nesreća u vazdušnom, železničkom i vodnom saobraćaju („Sl. glasnik RS”, br. 66/20 i 83/18) Law on Investigation of Accidents in Air, Rail and Water Transport</p> <p>0.3 Zakon o železnici („Sl. glasnik RS”, broj 41/18 i 62/23) Law on Railways</p> <p>0.4. Pravilnik o zajedničkim pokazateljima bezbednosti u železničkom saobraćaju („Sl. glasnik RS”, broj 25/19) Rulebook on common indicators of safety in railway traffic</p> <p>0.5 Zakon o interoperabilnosti železničkog sistema („Sl. glasnik RS”, broj 62/23) Law on Interoperability of the Railway System</p> | <p>2022-125</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 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. 1.a-1.f | <p>Subject matter</p> <p>This Directive lays down provisions to ensure the development and improvement of the safety of the Union rail system and improved access to the market for rail transport services by:</p> <p>(a) harmonising the regulatory structure in the Member States;</p> <p>(b) defining responsibilities between the actors in the Union rail system;</p> <p>(c) developing common safety targets ('CSTs') and common safety methods ('CSMs') with a</p> | <p>0.1</p> <p>1.1.</p> <p>1.2.</p> | <p>Ovim zakonom uređuju se uslovi za bezbedno i nesmetano odvijanje železničkog saobraćaja u Republici Srbiji.</p> <p>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.</p> | DU | Zakon o bezbednosti sadrži mnogo više odredbi od Direktive 2016/798 | |

| | | | | | | |
|-----------|---|------------|--|----|--|--|
| | <p>view to gradually removing the need for national rules;</p> <p>(d) setting out the principles for issuing, renewing, amending and restricting or revoking safety certificates and authorisations;</p> <p>(e) requiring the establishment, for each Member State, of a national safety authority and an accident and incident investigating body; and</p> <p>(f) defining common principles for the management, regulation and supervision of railway safety.</p> | | | | | |
| 2. 2.1 | <p>Scope</p> <p>1. This Directive applies to the rail system in the Member States, which may be broken down into subsystems for structural and functional areas. It covers safety requirements for the system as a whole, including the safe management of infrastructure and of traffic operation and the interaction between railway undertakings, infrastructure managers and</p> | 0.1 | | PU | <p>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</p> | |

| | | | | | | |
|-------|---|-----|--|---------------------|-------------------------------|--|
| | other actors in the Union rail system. | | | | | |
| 2.2 | <p>2. This Directive shall not apply to:</p> <p>(a) metros;</p> <p>(b) trams and light rail vehicles, and infrastructure used exclusively by those vehicles; or</p> <p>(c) networks that are functionally separate from the rest of the Union rail system and intended only for the operation of local, urban or suburban passenger services, as well as undertakings operating solely on those networks.</p> | 1.3 | <p>Odredbe ovog zakona ne primenjuju se na metroe, tramvaje i vozila lake železnice i infrastrukturu koju isključivo koriste ta vozila.</p> <p>-</p> | <p>PU</p> <p>NP</p> | <p>Nema takvih mreža u RS</p> | |
| 2.3 | <p>3. Member States may exclude from the scope of the measures implementing this Directive:</p> | - | - | NP | Diskreciono pravo | |
| 2.3.a | <p>(a) privately owned railway infrastructure, including sidings, used by the owner or by an operator for the purpose of their respective freight activities or for the transport of persons for non-commercial purposes, and vehicles used exclusively on such infrastructure;</p> | | | | | |

| | | | | | | |
|----------------|---|--|--|---------------------|-------------------|--|
| 2.3.b-2.3.d | <p>(b) infrastructure and vehicles reserved for strictly local, historical or tourist use;</p> <p>(c) light rail infrastructure occasionally used by heavy rail vehicles under the operational conditions of the light rail system, where it is necessary for the purposes of connectivity of those vehicles only; and</p> <p>(d) vehicles primarily used on light rail infrastructure but equipped with some heavy rail components necessary to enable transit to be effected on a confined and limited section of heavy rail infrastructure for connectivity purposes only.</p> | | | | | |
| 2.4 | 4. Notwithstanding paragraph 2, Member States may decide to apply, where appropriate, provisions of this Directive to metros and other local systems in accordance with national law. | - | - | NP | Diskreciono pravo | |
| 3. 3.1. | <p>Definitions</p> <p>For the purposes of this Directive, the following definitions apply:</p> <p>(1) ‘Union rail system’ means the Union rail system as defined</p> | <p>0.1</p> <p>2.1.</p> <p>2.1.24.</p> | <p>Pojedini izrazi upotrebljeni u ovom zakonu imaju sledeće značenje:</p> <p>24) železnički sistem je celina koju čine železnička mreža i železnička vozila.</p> | <p>PU</p> <p>PU</p> | | |

| | | | | | | |
|------|---|---------|---|---------------------|--|--|
| 3.2. | <p>in point (1) of Article 2 of Directive (EU) 2016/797;</p> <p>(2) ‘infrastructure manager’ means an infrastructure manager as defined in point (2) of Article 3 of Directive 2012/34/EU of the European Parliament and of the Council (1);</p> | 2.1.73. | <p>73) upravljač infrastrukture je privredno društvo ili drugo pravno lice odgovorno za građenje, eksploataciju, održavanje i obnovu železničke infrastrukture na mreži, kao i za učešće u njenom razvoju u okviru utvrđene opšte politike razvoja i finansiranja infrastrukture;</p> | | | |
| 3.3. | <p>(3) ‘railway undertaking’ means a railway undertaking as defined in point (1) of Article 3 of Directive 2012/34/EU, 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 is to ensure traction, including undertakings which provide traction only;</p> | 2.1.22. | <p>22) železnički prevoznik je privredno društvo ili drugo pravno lice koje je registrovano za pretežnu delatnost pružanja usluga železničkog prevoza robe i/ili putnika i kome je izdata licenca i sertifikat, uz obavezu da obezbedi vuču, ili koje obezbeđuje samo vuču. Železničkim prevoznikom smatra se i privredno društvo ili drugo pravno lice koje obavlja železnički prevoz za sopstvene potrebe i kome je izdata licenca za prevoz za sopstvene potrebe i sertifikat.</p> | <p>DU</p> <p>PU</p> | <p>Zakon o bezbednosti sadrži mnogo više odredbi od Direktive 2016/798</p> | |

| | | | | | | |
|------|--|---------|--|----|--|--|
| 3.4. | (4) 'technical specification for interoperability' (TSI) means a specification adopted in accordance with Directive (EU) 2016/797 by which each subsystem or part of a subsystem is covered in order to meet the essential requirements and ensure the interoperability of the Union rail system; | 2.1.68. | 68) 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 | | | |
| 3.5. | (5) 'common safety targets' (CSTs) means the minimum safety levels that are to be reached by the system as a whole, and where feasible, by different parts of the Union rail system (such as the conventional rail system, the high-speed rail system, long railway tunnels or lines solely used for freight transport); | 2.1.28. | 28) zajednički bezbednosni ciljevi su minimalni nivoi bezbednosti koje treba da postigne sistem kao celina i, kada je to izvodljivo, različiti delovi železničkog sistema (kao što su konvencionalni železnički sistem, železnički sistem velikih brzina, dugački železnički tuneli ili pruge koje se upotrebljavaju isključivo za prevoz robe); | | | |
| 3.6. | (6) 'common safety methods' (CSMs) means the methods describing the assessment of safety levels and achievement of safety targets and compliance with other safety requirements; | 2.1.27. | 27) 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 Direkcija za železnice (u daljem tekstu: Direkcija) je organ nadležan | PU | | |

| | | | | | | |
|--------------------------------|---|----------------|--|-----------|--|--|
| <p>3.7.</p> <p>3.7.a-3.7.c</p> | <p>(7) ‘national safety authority’ means:</p> <p>(a) the national body entrusted with the tasks regarding railway safety in accordance with this Directive;</p> <p>(b) any body entrusted by several Member States with the tasks referred to in point (a) in order to ensure a unified safety regime;</p> <p>(c) any body entrusted by a Member State and a third country with the tasks referred to in point (a) in order to ensure a unified safety regime, provided that the Union has concluded an agreement to this effect with the third country concerned or that that Member State has concluded such agreement in accordance with an empowerment granted by the Union to that effect;</p> | <p>3.1.</p> | <p>za regulisanje bezbednosti u železničkom saobraćaju.</p> <p>43) nacionalni propisi su svi propisi doneti u Republici Srbiji, bez obzira koji ih je organ doneo, koji sadrže zahteve u vezi sa bezbednošću železnice i/ili tehničke zahteve koji se primenjuju na železničke prevoznike, upravljajuće infrastrukture ili treća lica.</p> | <p>PU</p> | | |
| <p>3.8.</p> | <p>(8) ‘national rules’ means all binding rules adopted in a Member State, irrespective of</p> | <p>2.1.43.</p> | | | | |

| | | | | | | |
|-------|---|---------|---|----|--|--|
| | the body issuing them, which contain railway safety or technical requirements, other than those laid down by Union or international rules, and which are applicable within that Member State to railway undertakings, infrastructure managers or third parties; | | | | | |
| 3.9 | (9) ‘safety management system’ means the organisation, arrangements and procedures established by an infrastructure manager or a railway undertaking to ensure the safe management of its operations; | 2.1.62. | 62) sistem za upravljanje bezbednošću obuhvata organizaciju i procedure koje uspostavlja upravljač infrastrukture ili železnički prevoznik radi bezbednog upravljanja svojim aktivnostima; | | | |
| 3.10 | (10) ‘investigator-in-charge’ means a person responsible for the organisation, conduct and control of an investigation; | 2.1.11. | 11) glavni istražitelj je lice koje je odgovorno za organizaciju, sprovođenje i kontrolu istrage; | | | |
| 3.11. | (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 | 2.1.45. | 45) 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 ostale nesreće) | | | |
| | | | 48) 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 | PU | | |

| | | | | | | |
|-------|---|---------|--|----|--|--|
| 3.12. | <p>involving rolling stock in motion; fires and others;</p> <p>(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 or extensive damage to rolling stock, the infrastructure or the environment, and any other accident with the same consequences which has an obvious impact on railway safety regulation or the management of safety; ‘extensive damage’ means damage that can be immediately assessed by the investigating body to cost at least EUR 2 million in total;</p> | 2.1.48. | <p>infrastrukturi ili životnoj sredini, kao i druga slična nesreća koja ima očigledan uticaj na bezbednost na železnici ili na upravljanje bezbednošću;</p> <p>3) velika šteta je šteta kod nesreće koju Centar za istraživanje nesreća proceni u iznosu od najmanje dva miliona evra</p> <p>44) nezgoda je događaj, osim nesreće i ozbiljne nesreće, koji je povezan sa saobraćajem vozova ili manevarskog sastava i negativno utiče na bezbednost saobraćaja;</p> <p>32) istraga označava proces koji obuhvata prikupljanje i analizu informacija, utvrđivanje uzroka, izvođenje zaključaka i utvrđivanje posledica, kao i davanje bezbednosnih preporuka u cilju prevencije nesreća i nezgoda, kada je to potrebno;</p> | PU | | |
| 3.13. | <p>(13) ‘incident’ means any occurrence, other than an accident or serious accident, affecting the safety of railway operations;</p> | 2.1.44. | <p>71) uzroci su radnje, propusti, događaji, uslovi ili njihova kombinacija, koji su doveli do nesreće ili nezgode;</p> | | | |
| 3.14. | <p>14) ‘investigation’ means a process conducted for the purpose of accident and incident prevention which includes the gathering and</p> | 2.1.32. | - | | | |

| | | | | | | |
|-------|---|----------------------|--|----|--|--|
| 3.15. | analysis of information, the drawing of conclusions, including the determination of causes and, when appropriate, the making of safety recommendations; (15) ‘causes’ means actions, omissions, events or conditions, or a combination thereof, which led to an accident or incident; | 2.1.71. | | | | |
| 3.16. | (16) ‘light rail’ means an urban and/or suburban rail transport system with a crashworthiness of C-III or C-IV (in accordance with EN 15227:2011) and a maximum strength of vehicle of 800 kN (longitudinal compressive force in coupling area); light rail systems may have their own right of way or share it with road traffic and usually do not exchange vehicles with long-distance passenger or freight traffic; | - | 13) <i>imenovano telo</i> je telo nadležno za ocenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu elemenata strukturnih podsistema i verifikaciju strukturnih podsistema u skladu sa nacionalnim propisima, imenovano u skladu sa zakonom kojim se uređuju tehnički zahtevi za proizvode i ocenjivanje usaglašenosti; | NP | Zakon se ne primenjuje na laku železnicu | |
| 3.17. | (17) ‘conformity assessment body’ means a body that has been notified or designated to be responsible for conformity assessment activities, including calibration, testing, certification | 0.5 2.1.13 | 33) <i>prijavljeno telo</i> je telo nadležno za ocenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu činilaca interoperabilnosti i za postupak EZ verifikacije podsistema prema tehničkim specifikacijama interoperabilnosti i koje je prijavljeno Generalnom sekretaru | PU | | |

| | | | | | | |
|-------|--|-----------------------|---|----|--|--|
| 3.18. | (18) ‘interoperability constituents’ means the interoperability constituents as defined in point (7) of Article 2 of Directive (EU) 2016/797; | 0.1 2.1.76. | sredstvo i koji je upisan u Nacionalni registar železničkih vozila; 34) lice zaduženo za održavanje je lice zaduženo za održavanje železničkih vozila, upisano kao takvo u Nacionalni registar železničkih vozila; | | | |
| 3.19. | (19) ‘keeper’ means the natural or legal person 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 a vehicle register referred to in Article 47 of Directive (EU) 2016/797; | 2.1.30. | 25) 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; | PU | | |
| 3.20. | (20) ‘entity in charge of maintenance’ (‘ECM’) means an entity in charge of the maintenance of a vehicle, and registered as such in a vehicle register referred to in Article 47 of Directive (EU) 2016/797; | 2.1.34. | 58) proizvođač je svako privredno društvo, drugo pravno lice ili preduzetnik koje proizvodi proizvod u obliku činilaca interoperabilnosti, elemenata podsistema, podsistema ili vozila ili koje naručuje projektovanje ili proizvodnju proizvoda i koje taj proizvod stavlja na tržište pod svojim imenom ili zaštitnim znakom; | | | |
| 3.21. | (21) ‘vehicle’ means a railway | 2.1.25. | | | | |

| | | | | | | |
|-------|--|---------|--|----|--|--|
| 3.22. | <p>vehicle suitable for circulation on wheels on railway lines, with or without traction; a vehicle is composed of one or more structural and functional subsystems;</p> <p>(22) ‘manufacturer’ means the manufacturer as defined in point (36) of Article 2 of Directive (EU) 2016/797;</p> | 2.1.58. | <p>54) pošiljalac je privredno društvo, drugo pravno lice ili preduzetnik koje šalje robu u svoje ime ili u ime trećeg lica;</p> <p>57) primalac je privredno društvo, drugo pravno lice ili preduzetnik koje prima robu u skladu sa ugovorom o prevozu; ako se prevoz obavlja bez ugovora o prevozu, svako fizičko ili pravno lice koje preuzme robu pri dolasku smatra se primaocem;</p> <p>74) utovarilac je privredno društvo, drugo pravno lice ili preduzetnik koje u ili na kola ili kontejner utovaruje pakovanu robu, male kontejnere ili prenosive cisterne ili koje na kola utovaruje kontejnere, kontejnere za rasuti teret, višedelne kontejnere za gas, kontejnere cisterne ili prenosive cisterne;</p> <p>31) istovarilac je privredno društvo, drugo pravno lice ili preduzetnik koje s kola istovaruje kontejnere, kontejnere za rasuti teret, višedelne kontejnere za gas, kontejnere cisterne ili prenosive cisterne ili bilo koje privredno društvo koje iz ili sa kola ili kontejnera istovaruje pakovanu robu, male kontejnere ili prenosive</p> | PU | | |
| 3.23. | <p>(23) ‘consignor’ means an enterprise which consigns goods either on its own behalf or for a third party;</p> | 2.1.54. | | PU | | |
| 3.24. | <p>(24) ‘consignee’ means any natural or legal person who receives goods pursuant to a contract of carriage; if the transport operation takes place without a contract of carriage, any natural or legal person that takes charge of the goods on arrivals shall be deemed to be</p> | 2.1.57. | | | | |

| | | | | | | |
|-------|--|---------|---|----|--|--|
| 3.25. | <p>the consignee;</p> <p>(25) 'loader' means an enterprise which loads packaged goods, small containers or portable tanks into or onto a wagon or a container, or which loads a container, bulk-container, multiple-element gas container, tank-container or portable tank onto a wagon;</p> | 2.1.74. | <p>cisterne ili bilo koje privredno društvo koje istovaruje robu iz cisterne (kola cisterne, cisterne koje se mogu skinuti, prenosive cisterne ili kontejnera cisterne) ili iz remontnih kola ili višedelnog kontejnera za gas ili iz kola, velikog ili malog kontejnera za rasuti teret;</p> <p>59) punilac je privredno društvo, drugo pravno lice ili preduzetnik koje utovaruje robu u cisternu (uključujući kola cisternu, kola s cisternom koja se može skinuti, prenosivu cisternu ili kontejner cisternu) u kola, u veliki kontejner ili mali kontejner za prevoz rasutog tereta, u remontna kola ili u višedelni kontejner za gas;</p> | | | |
| 3.26. | <p>(26) 'unloader' means an enterprise which removes a container, bulk-container, multiple-element gas container, tank-container or portable tank from a wagon, or any enterprise which unloads packaged goods, small containers or portable tanks out of or from a wagon or a container, or any enterprise which discharges goods from a tank (tank-wagon, demountable tank, portable tank or tank-container), or from a battery-wagon or multiple-element gas container, or from a wagon, large container or small container for carriage in bulk or a bulk-container;</p> | 2.1.31. | <p>55) praznilac je privredno društvo, drugo pravno lice ili preduzetnik koje istovaruje robu iz cisterne (uključujući kola cisternu, kola s cisternom koja se može skinuti, prenosivu cisternu ili kontejner cisternu), iz kola, velikog kontejnera ili malog kontejnera za prevoz rasutog tereta, remontnih kola ili višedelnog kontejnera za gas;</p> <p>70) ugovorni prevoznik je</p> | PU | | |

| | | | | | | |
|-------|---|---------|---|----|--|--|
| 3.27. | (27) 'filler' means an enterprise that loads goods into a tank (including a tank-wagon, wagon with demountable tank, portable tank or tank-container), into a wagon, large container or small container for carriage in bulk, or into a battery-wagon or multiple-element gas container; | 2.1.59. | <p>privredno društvo, drugo pravno lice ili preduzetnik koji obavlja prevoz u skladu s ugovorom o prevozu;</p> <p>42) naručilac je lice koje naručuje projektovanje, izgradnju, obnovu ili unapređenje podsistema;</p> <p>7) vrsta poslovanja podrazumeva prevoz putnika, uključujući ili isključujući usluge prevoza velikim brzinama, prevoz robe, uključujući ili isključujući usluge prevoza opasnih materija i samo usluge manevrisanja;</p> | | | |
| 3.28. | (28) 'unfiller' means an enterprise that removes goods from a tank (including a tank-wagon, wagon with demountable tank, portable tank or tank-container), a wagon, a large container or small container for carriage in bulk, or from a battery-wagon or multiple-element gas container; | 2.1.55. | <p>46) obim poslovanja je obim izražen brojem putnika i/ili količinom robe i procenjenom veličinom železničkog prevoznika u pogledu broja zaposlenih (npr. mikro, malo, srednje ili veliko privredno društvo).</p> | PU | | |
| 3.29. | (29) 'carrier' means an enterprise which carries out a transport operation pursuant to a contract of carriage; | 2.1.70. | <p>51) područje delatnosti označava železničku mrežu ili železničke mreže u jednoj ili više država na kojima železnički prevoznik</p> | | | |
| 3.30. | (30) 'contracting entity' means a public or private entity which | 2.1.42. | | | | |

| | | | | | | |
|-------|---|---------|--------------------------------------|----|--|--|
| 3.31. | <p>orders the design and/or construction or the renewal or upgrading of a subsystem;</p> <p>(31) ‘type of operation’ means the type characterised by passenger transport, including or excluding high-speed services, freight transport, including or excluding dangerous goods services, and shunting services only;</p> | 2.1.7. | namerava da obavlja svoju delatnost. | | | |
| 3.32. | <p>(32) ‘extent of operation’ means the extent characterised by the number of passengers and/or volume of goods and the estimated size of a railway undertaking in terms of number of employees working in the railway sector (i.e., as a micro, small, medium-sized or large enterprise);</p> | 2.1.46. | | PU | | |
| 3.33. | <p>(33) ‘area of operation’ means a network or networks within one or more Member States where a railway undertaking intends to operate.</p> | 2.1.51. | | | | |

| | | | | | | |
|--|---|---|---|---------------------|--|--|
| <p>4.</p> <p>4.1.</p> <p>4.1.a-4.1.c</p> | <p>Role of actors in the Union rail system in developing and improving railway safety</p> <p>1. With the aim of developing and improving railway safety, Member States, within the limits of their competences, shall:</p> <p>(a) ensure that railway safety is generally maintained and, where reasonably practicable, continuously improved, taking into consideration the development of Union law and international rules and of technical and scientific progress, and giving priority to the prevention of accidents;</p> <p>(b) ensure that all applicable legislation is enforced in an open and non-discriminatory manner, fostering the development of a single European rail transport system;</p> <p>(c) ensure that measures to develop and improve railway safety take account of the need</p> | <p>0.1</p> <p>5.1.</p> <p>5.1.1.</p> <p>5.1.2.</p> <p>5.1.3.</p> | <p>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:</p> <p>1) da se bezbednost železničkog saobraćaja u železničkom sistemu očuva, i tamo gde je to izvodljivo, stalno unapređuje, pri čemu prednost ima sprečavanje nesreća;</p> <p>2) da se propisi za bezbednost primenjuju transparentno i nediskriminatorski, podstičući razvoj jedinstvenog železničkog sistema;</p> <p>3) da se mere za razvoj i poboljšanje bezbednosti železnice baziraju na sistemskom pristupu.</p> | <p>PU</p> <p>PU</p> | | |
|--|---|---|---|---------------------|--|--|

| | | | | | | |
|-------------|--|------|--|----|--|--|
| 4.1.d-4.1.e | <p>for a system-based approach;</p> <p>(d) ensure that the responsibility for the safe operation of the Union rail system and the control of risks associated with it is laid upon the infrastructure managers and railway undertakings, each for its part of the system, obliging them to:</p> <p>(i) implement necessary risk control measures as referred to in point (a) of Article 6(1), where appropriate in cooperation with each other;</p> <p>(ii) apply Union and national rules;</p> <p>(iii) establish safety management systems in accordance with this Directive;</p> <p>(e) without prejudice to civil liability in accordance with the legal requirements of the Member States, ensure that each infrastructure manager and each railway undertaking is made responsible for its part of the system and its safe operation, including supply of materials and contracting of services vis-</p> | 5.2. | <p>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 međunarodne i nacionalne propise i standarde za bezbednost i uspostavljaju sisteme za upravljanje bezbednošću, u skladu sa ovim zakonom.</p> <p>Upravljač i železnički prevoznik odgovorni su korisnicima, komitentima, zaposlenima i trećim licima za deo sistema kojim upravljaju i njegovo bezbedno funkcionisanje, uključujući u to snabdevanje materijalom i ugovaranje usluga.</p> <p>Godišnji izveštaj o bezbednosti iz stava 3. ovog člana obuhvata:</p> | PU | | |
| | | 5.3. | | | | |

| | | | | | | |
|-------|--|------|---|----|--------------------|--|
| 4.1.f | <p>à-vis users, customers, the workers concerned and other actors referred to in paragraph 4;</p> <p>(f) develop and publish annual safety plans setting out the measures envisaged to achieve the CSTs; and</p> | 6.4. | <p>1) informacije o ostvarivanju bezbednosnih ciljeva i o rezultatima bezbednosnih planova;</p> <p>2) praćenje i analizu ZPB, u meri u kojoj je to relevantno za podnosioca izveštaja;</p> <p>3) rezultate interne kontrole bezbednosti;</p> <p>4) podatke o nedostacima i kvarovima u odvijanju železničkog saobraćaja i upravljanju infrastrukturom koji bi mogli biti relevantni za Direkciju, uključujući sažetak informacija koje su pružile relevantne uključene strane iz člana 5. stav 7. tačka 2) ovog zakona;</p> <p>5) informacije o primeni odgovarajućih zajedničkih bezbednosnih metoda.</p> <p>-</p> | PU | | |
| 4.1.g | <p>(g) where appropriate, support the Agency in its work to monitor the development of railway safety at Union level.</p> | - | | NP | RS nije članica EU | |

| | | | | | | |
|-------------|---|--------|---|----|-----------------------|--|
| | | | | | | |
| 4.2 | 2. The Agency shall ensure, within the limits of its competences, that railway safety is generally maintained and, where reasonably practicable, continuously improved, taking into consideration the development of Union law and of technical and scientific progress and giving priority to the prevention of serious accidents. | - | - | NP | Odnosi se na Agenciju | |
| 4.3. | 3. Railway undertakings and infrastructure managers shall: | 5.5. | Železnički prevoznik i upravljač: | PU | | |
| 4.3.a-4.3.d | (a) implement the necessary risk control measures referred to in point (a) of Article 6(1), where appropriate in cooperation with each other and with other actors; | 5.5.1. | 1) primenjuju potrebne mere za upravljanje rizicima iz člana 7. stav 1. tačka 1) ovog zakona, a prema potrebi i u međusobnoj saradnji i saradnji s drugim učesnicima; | PU | | |
| | (b) take account in their safety management systems of the risks associated with the activities of other actors and third parties; | 5.5.2. | 2) u svojim sistemima za upravljanje bezbednošću uzimaju u obzir rizike povezane s aktivnostima drugih učesnika i trećih lica; | | | |
| | (c) where appropriate, contractually oblige the other | 5.5.3. | 3) prema potrebi ugovorno obavezuju druge učesnike iz stava 6. ovog člana koji imaju mogući uticaj na bezbedan rad železničkog | | | |

| | | | | | | |
|------|---|--------|--|----|--|--|
| | <p>actors referred to in paragraph 4 having a potential impact on the safe operation of the Union rail system to implement risk control measures; and</p> <p>(d) ensure that their contractors implement risk control measures through the application of the CSMs for monitoring processes set out in the CSMs on monitoring referred to in point (c) of Article 6(1), and that this is stipulated in contractual arrangements to be disclosed on request of the Agency or of the national safety authority.</p> | 5.5.4. | <p>sistema da primenjuju mere za upravljanje rizicima;</p> <p>4) obezbeđuju da njihovi izvođači primenjuju mere za upravljanje rizicima putem primene zajedničke bezbednosne metode za nadzor iz člana 7. stav 1. tačka 4) ovog zakona i da je to predviđeno u ugovornim aranžmanima, koji se moraju predložiti na zahtev Direkcije.</p> | | | |
| 4.4. | <p>4. Without prejudice to the responsibilities of railway undertakings and infrastructure managers referred to in paragraph 3, entities in charge of maintenance and all other actors having a potential impact on the safe operation of the Union rail system, including manufacturers, maintenance suppliers, keepers, service providers, contracting entities, carriers, consignors, consignees, loaders, unloaders, fillers and unfillers, shall:</p> | 5.6. | <p>Ne dovodeći u pitanje odgovornost železničkog prevoznika i upravljača iz stava 5. ovog člana, lica zadužena za održavanje i svi ostali učesnici koji imaju potencijalni uticaj na bezbedan rad železničkog sistema, uključujući proizvođače, davaoce usluga održavanja i drugih usluga, imaoce železničkih vozila, naručioce, ugovorne prevoznike, pošiljaoce, primaoce, punioce, praznioce, utovarioce, istovarioce:</p> <p>1) primenjuju potrebne mere za upravljanje rizicima, prema potrebi</p> | PU | | |

| | | | | | | |
|-------------|--|-----------------------------|---|----|--|--|
| 4.4.a-4.4.b | <p>(a) implement the necessary risk control measures, where appropriate in cooperation with other actors;</p> <p>(b) ensure that subsystems, accessories, equipment and services supplied by them comply with specified requirements and conditions for use so that they can be safely operated by the railway undertaking and/or the infrastructure manager concerned</p> | <p>5.6.1.</p> <p>5.6.2.</p> | <p>u saradnji s drugim učesnicima;</p> <p>2) obezbeđuju da podsystemi, pribor, oprema i usluge koje pružaju ispunjavaju propisane zahteve i uslove korišćenja kako bi ih železnički prevoznik i/ili upravljač mogao koristiti na bezbedan način.</p> | | | |
| 4.5. | <p>5. Railway undertakings, infrastructure managers and any actor referred to in paragraph 4 who identifies or is informed of a safety risk relating to defects and construction non-conformities or malfunctions of technical equipment, including those of structural subsystems, shall, within the limits of their respective competence:</p> | <p>5.7.</p> | <p>Železnički prevoznik, upravljač i svi učesnici iz stava 6. ovog člana koji utvrde bezbednosne rizike povezane sa kvarovima, neusklađenosti konstrukcije ili drugim nedostacima tehničke opreme, uključujući one na opremi strukturnih podsystema, ili su obavešteni o njima, u granicama svojih nadležnosti:</p> | PU | | |
| 4.5.a | <p>(a) take any necessary corrective measure to tackle the safety risk identified;</p> | 5.7.1. | <p>1) preduzimaju sve potrebne korektivne mere kako bi se otklonio utvrđeni bezbednosni rizik;</p> | | | |
| 4.5.b | <p>(b) report those risks to the</p> | 5.7.2. | <p>2) obaveštavaju o rizicima relevantne uključene strane kako bi</p> | | | |

| | | | | | | |
|------------|---|-------------------------------|--|----|-----------------------|--|
| | <p>relevant parties involved, in order to enable them to take any necessary further corrective action to ensure continuous achievement of the safety performance of the Union rail system.</p> <p>The Agency may establish a tool that facilitates this exchange of information among the relevant actors, taking into account the privacy of the users involved, the results of a cost-benefit analysis as well as the IT applications and registers already set up by the Agency.</p> | - | <p>im omogućili preduzimanje svih daljih korektivnih mera radi osiguranja neprekinute bezbednosti železničkog sistema.</p> <p>-</p> | NP | Odnosi se na Agenciju | |
| 4.6. | 6. In the case of exchange of vehicles between railway undertakings, any involved actor shall exchange all information relevant to safe operation including, but not limited to, the status and history of the vehicle concerned, elements of the maintenance files for the purpose of traceability, traceability of loading operations and consignment notes. | 5.8. | U slučaju razmene vozila između železničkih prevoznika, svi učesnici razmenjuju sve informacije relevantne za bezbedan rad, uključujući, ali ne ograničavajući se na, stanje i istoriju predmetnih vozila, elemente dosijea o održavanju u svrhu sledljivosti, sledljivost utovarnih aktivnosti i tovarne listove. | PU | | |
| 5. 5.1. | <p>Common safety indicators ('CSIs')</p> <p>1. In order to facilitate assessment of the achievement</p> | <p>0.1</p> <p>6.2.</p> | Radi procene ostvarenosti zajedničkih ciljeva bezbednosti i omogućavanja praćenja opšteg razvoja bezbednosti na železnici, | PU | | |

| | | | | | | |
|------------|---|--------------------|--|----|--|-----------------|
| | of the CSTs and to provide for the monitoring of the general development of railway safety, Member States shall collect information on CSIs through the annual reports of the national safety authorities referred to in Article 19. | | Direkcija prikuplja informacije o ZPB putem godišnjih izveštaja o bezbednosti upravljača i železničkog prevoznika. | | | |
| 5.2. | 2. The CSIs are set out in Annex I. | 6.5. | Direkcija propisuje ZPB prema kojima upravljač i železnički prevoznik sastavljaju izveštaj iz stava 2. ovog člana i zajedničke metode za izračunavanje ekonomskih posledica nesreća. | PU | | Podzakonski akt |
| 6. 6.1. | Common safety methods ('CSMs') 1. The CSMs shall describe how the safety levels, the achievement of safety targets and compliance with other safety requirements are assessed, including, where appropriate, through an independent assessment body, by elaborating and defining: | 0.1 7.1. | Zajedničke bezbednosne metode (u daljem tekstu: ZBM) propisuju način procene nivoa bezbednosti, ostvarenosti bezbednosnih ciljeva i usaglašenosti sa drugim bezbednosnim zahtevima, uključujući gde je to potrebno nezavisno telo za ocenu, putem definisanja: | PU | | |
| 6.1.a | (a) the risk evaluation and assessment methods; | 7.1.1. | 1) ZBM za procenu i ocenu rizika i uslova koje treba da ispuni telo za ocenu rizika; | | | |
| 6.1.b | (b) the methods for assessing conformity with requirements in safety certificates and safety authorisations issued in accordance with Articles 10 and | 7.1.2. | 2) ZBM za ocenu usaglašenosti sa zahtevima za dobijanje sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom i sertifikata o bezbednosti za prevoz, koje obuhvataju: | | | |

| | | | | | | |
|-------------|--|-----------------------------|---|----|--|--|
| 6.1.c-6.1.e | <p>12;</p> <p>(c) the methods for supervision to be applied by national safety authorities and the methods for monitoring to be applied by railway undertakings, infrastructure managers and</p> | <p>7.1.3.</p> <p>7.1.4.</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, posle izdavanja sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom, odnosno sertifikata o bezbednosti za prevoz;</p> <p>3) ZBM za nadzor bezbednosnog učinka posle izdavanja sertifikata o bezbednosti za prevoz ili za upravljanje železničkom infrastrukturom;</p> <p>4) ZBM za praćenje efikasnosti upravljanja bezbednošću u toku eksploatacije i održavanja železničkog sistema.</p> | PU | | |
|-------------|--|-----------------------------|---|----|--|--|

| | | | | | | |
|--|--|---|---|--------------|---|--|
| | <p>entities in charge of maintenance;</p> <p>(d) the methods for assessing the safety level and the safety performance of railway operators at national and Union level;</p> <p>(e) the methods for assessing the achievement of safety targets at national and Union level; and</p> <p>(f) any other methods covering a process of the safety management system which need to be harmonised at Union level.</p> | - | - | NP NP | <p>Ova ZBM još nije doneta. Ne znamo šta će sadržati, a ocena bezbednosti na nivou Unije se ne može odnositi na RS.</p> <p>Bezbednosni ciljevi za RS nisu utvrđeni i ova ZBM se ne može primeniti pa nije ni navedena</p> | |
|--|--|---|---|--------------|---|--|

| | | | | | | |
|------|---|---|---|--------------|----------------------------------|--|
| | assessing the impact of the new or amended CSM to be adopted. | | | | | |
| 6.3. | <p>3. During the exercise of the mandate referred to in paragraph 2, the committee shall be kept systematically and regularly informed by the Agency or by the Commission of the preparatory work on the CSMs. During that work, the Commission may address to the Agency any useful recommendations concerning the CSMs and a cost-benefit analysis. In particular, the Commission may require that alternative solutions be examined by the Agency and that the assessment of the costs and benefits of those alternative solutions be set out in the report annexed to the draft CSMs.</p> <p>The Commission shall be assisted by the committee for the tasks mentioned in the first subparagraph.</p> | - | - | NP NP | Odnosi se na Komisiju i Agenciju | |
| 6.4. | 4. The Commission shall examine the recommendation issued by the Agency with a view to verifying that the mandate referred to in | - | - | NP | Odnosi se na Komisiju | |

| | | | | | | |
|------|---|---|---|----|-----------------------|--|
| | <p>paragraph 2 is fulfilled. Where the mandate is not fulfilled, the Commission shall request the Agency to review its recommendation by indicating the points of the mandate which were not fulfilled. For justified reasons, the Commission may decide to modify the mandate given to the Agency in accordance with the procedure set out in paragraph 2.</p> <p>The Commission shall be assisted by the committee for the tasks mentioned in the first subparagraph.</p> | | | NP | | |
| 6.5. | 5. 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 with the objective of generally maintaining and, where reasonably practicable, continuously improving safety. | - | - | NP | Odnosi se na Komisiju | |
| 6.6. | 6. On the basis of the recommendation issued by the Agency and after the examination referred to in paragraph 4 of this Article, the Commission shall be empowered to adopt delegated acts in accordance with Article 27 concerning the content of | - | - | NP | Odnosi se na Komisiju | |

| | | | | | | |
|------------|---|---------------------|--|----|-----------------------|--|
| | CSMs, and of any amendments thereto. | | | | | |
| 6.7. | 7. Member States shall make any necessary amendments to their national rules in the light of the adoption of CSMs and amendments thereto without delay. | 7.3. | Shodno usvojenim i revidiranim ZBM donose se potrebne izmene i dopune nacionalnih propisa | PU | | |
| 6a. | Alignment of CSMs with revised deadlines The Commission shall be empowered to adopt delegated acts in accordance with Article 27 to align the application dates of delegated acts adopted under Article 6(6) with the transposition deadline set out in Article 33(2a). The procedure provided for in Article 27a shall apply to delegated acts adopted pursuant to this Article. | - | - | NP | Odnosi se na Komisiju | |
| 7. 7.1. | Common safety targets ('CSTs') 1.The CSTs shall establish the minimum safety levels to be reached by the system as a whole, and where feasible, by different parts of the rail system in each Member State and in the Union. The CSTs may be expressed in terms of risk acceptance criteria or target safety levels and shall take into consideration, in particular: | 0.1 12.1. | Zajednički bezbednosni ciljevi (u daljem tekstu: 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: | PU | | |

| | | | | | | |
|-------|---|---------|---|----|-----------------------|--|
| 7.1.a | (a) individual risks relating to passengers, staff including employees or contractors, level crossing users and others, and, without prejudice to existing national and international liability rules, individual risks relating to trespassers; | 12.1.1. | 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. | PU | | |
| 7.1.b | (b) societal risks. | 12.1.2. | | | | |
| 7.2. | 2. The Commission shall, by means of implementing acts, give a mandate to the Agency to draft CSTs and amendments thereto and to make the relevant recommendations to the Commission, on the basis of a clear justification of the need for a new or amended CST and its impact on existing rules. Those implementing acts shall be adopted in accordance with the examination procedure referred to in Article 28(3). Where the committee delivers no opinion, the Commission shall not adopt the draft implementing act, and the third subparagraph of Article 5(4) of Regulation (EU) No 182/2011 shall apply. | - | - | NP | Odnosi se na Komisiju | |

| | | | | | | |
|------|--|---|---|--------------|-----------------------|--|
| 7.3. | <p>3. During the exercise of the mandate referred to in paragraph 2, the committee shall be kept systematically and regularly informed by the Agency or by the Commission of the preparatory work on the CSTs. During that work, the Commission may address to the Agency any useful recommendations concerning the CSTs and a cost-benefit analysis. In particular, the Commission may require that alternative solutions be examined by the Agency and that the assessment of the cost and benefits of those alternative solutions be set out in the report annexed to the draft CSTs.</p> <p>The Commission shall be assisted by the committee for the tasks mentioned in the first subparagraph.</p> | - | - | NP NP | Odnosi se na Komisiju | |
| 7.4. | <p>4. The Commission shall examine the recommendation issued by the Agency with a view to verifying that the mandate referred to in paragraph 2 is fulfilled. Where the mandate is not fulfilled, the Commission shall request the Agency to review its recommendation by indicating</p> | - | - | NP | Odnosi se na Komisiju | |

| | | | | | | |
|------|--|-------|---|----|-----------------------|--|
| | <p>the points of the mandate which were not fulfilled. For justified reasons, the Commission may decide to modify the mandate given to the Agency in accordance with the procedure set out in paragraph 2.</p> <p>The Commission shall be assisted by the committee for the tasks mentioned in the first subparagraph.</p> | | | NP | | |
| 7.5. | 5. The CSTs shall be revised at regular intervals, taking into account the global development of railway safety. The revised CSTs shall reflect any priority area where safety needs to be further improved. | - | - | NP | Odnosi se na Komisiju | |
| 7.6. | 6. On the basis of the recommendation issued by the Agency and after the examination referred to in paragraph 4 of this Article, the Commission shall be empowered to adopt delegated acts in accordance with Article 27 concerning the content of CSTs, and of any amendments thereto. | - | - | NP | Odnosi se na Komisiju | |
| 7.7. | 7. Member States shall make any necessary amendments to their national rules in order to achieve at least the CSTs, and any revised CSTs, in | 12.3. | Shodno usvojenim i revidiranim ZBC donose se potrebne izmene i dopune nacionalnih propisa u skladu sa vremenskim rasporedom njihovog sprovođenja. | PU | | |

| | | | | | | |
|-------------------------------|---|---|---|----|--|--|
| | accordance with the implementation timetables attached to them. Those amendments shall be taken into account in the annual safety plans referred to in point (f) of Article 4(1). Member States shall notify those rules to the Commission in accordance with Article 8. | 12.4. 6.4.1. | Direkcija prijavljuje Evropskoj komisiji izmene i dopune nacionalnih propisa donetih u cilju postizanja ZBC. Godišnji izveštaj o bezbednosti iz stava 3. ovog člana obuhvata: 1) informacije o ostvarivanju bezbednosnih ciljeva i o rezultatima bezbednosnih planova; | PU | | |
| 8. 8.1. 8.1.a-8.1.c | National rules in the field of safety 1.National rules notified by 15 June 2016 pursuant to Directive 2004/49/EC shall apply if they: (a) fall into one of the types identified under Annex II; and (b) comply with Union law, including in particular TSIs, CSTs and CSMs; and (c) would not result in arbitrary discrimination or a disguised restriction on rail transport operation between Member States. | 0.1 13.2. 13.2.1. 13.2.2. 13.2.3. 13.2.4. | Evropskoj komisiji prijavljuju se važeći nacionalni propisi iz oblasti bezbednosti: 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 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; 4) koji definišu zahteve za dodatnim internim propisima koje moraju doneti upravljač i | DU | Obaveza prijavljivanja nacionalnih propisa počće prijemom RS u EU, tako da rokovi određeni u 8.1 nisu primenljivi za RS. | |

| | | | | | | |
|-------------|---|---------|---|----|--|--|
| | | 13.2.5. | <p>železnički prevoznik;</p> <p>5) koji definišu zahteve za izvršne železničke radnike, uključujući kriterijume izbora, zdravstvene sposobnosti i profesionalne kvalifikacije i izdavanje uverenja, ako nisu obuhvaćeni u TSI;</p> | DU | | |
| | | 13.2.6. | <p>6) koji uređuju istragu nesreća i nezgoda;</p> | | | |
| | | 13.3. | <p>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.</p> | | | |
| 8.2. | 2. By 16 June 2018, Member States shall review the national rules referred to in paragraph 1 and repeal: | 13.4. | <p>Evropska komisija se obaveštava o svakoj izmeni nacionalnih propisa iz oblasti bezbednosti i o svakom novom nacionalnom propisu iz oblasti bezbednosti koji se eventualno donosi, izuzev ako se propis u celini odnosi na izvođenje TSI.</p> | NU | Obaveza prijavljivanja nacionalnih propisa počće prijemom RS u EU, tako da rokovi određeni u 8.2 nisu primenljivi za RS. | |
| 8.2.a-8.2.b | <p>(a) any national rule which was not notified or which does not meet the criteria specified in paragraph 1;</p> <p>(b) any national rule which has been made redundant by Union law, including in particular TSIs, CSTs and CSMs.</p> | 13.5. | <p>Ako se namerava, po prihvatanju ZBC, izdavanje novog nacionalnog propisa iz oblasti bezbednosti koji zahteva viši nivo bezbednosti od</p> | NU | <p>Prikazane odredbe su usklađene sa</p> | |

| | | | | | | |
|--|--|---------------------------|---|-----------|---|--|
| | <p>To that end, Member States may use the rule management tool referred to in Article 27(4) of Regulation (EU) 2016/796 and may request Agency to examine specific rules against the criteria specified in this paragraph.</p> | <p>13.6.</p> <p>13.7.</p> | <p>ZBC ili izdavanje novog nacionalnog propisa za bezbednost iz oblasti bezbednosti koji može uticati na rad železničkih prevoznika iz drugih država na teritoriji Republike Srbije, Direkcija će blagovremeno konsultovati sve zainteresovane strane.</p> <p>Direkcija dostavlja tekstove nacionalnih propisa iz oblasti bezbednosti 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.</p> <p>Ako Evropska komisija obavesti Republiku Srbiju da smatra da nacrt propisa iz oblasti bezbednosti 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.</p> | <p>NU</p> | <p>članom 8. Direktive 2004/49 i nalaze se u važećem ZOB.</p> | |
|--|--|---------------------------|---|-----------|---|--|

| | | | | | | |
|------|--|---------|---|----|--|--|
| | (e) where rules concerning requirements in respect of staff executing safety-critical tasks, including selection criteria, physical and psychological fitness and vocational training are not yet covered by a TSI or by Directive 2007/59/EC of the European Parliament and of the Council (2). | 13.9.5. | radnici, uključujući kriterijume za izbor, fizičku i psihičku sposobnost i stručnu osposobljenost, još nisu obuhvaćeni TSI-jevima. | | | Odredbe Direktive 2007/59 koje se odnose na stručnu i zdravstvenu sposobnost mašिनovođa biće implementirane u podzakonska akta iz čl. 60. i 75. ovog zakona. |
| 8.4. | 4. Member States shall submit the draft of a new national rule to the Agency and the Commission for consideration in due time and within the deadlines referred to in Article 25(1) of Regulation (EU) 2016/796, before the expected introduction into the national legal system of the proposed new rule, providing justification for its introduction, through the appropriate IT system in accordance with Article 27 of Regulation (EU) 2016/796. Member States shall ensure that the draft is sufficiently developed to allow the Agency to carry out its examination in accordance with Article 25(2) of Regulation (EU) 2016/796. | 13.10. | Nacrt novog nacionalnog propisa podnosi se Agenciji i Evropskoj komisiji na razmatranje najmanje dva meseca pre očekivanog stupanja na snagu predloženog novog nacionalnog propisa, pružajući obrazloženje za njegovo uvođenje. Nacrt mora biti u dovoljnoj meri dovršen kako bi Agencija mogla sprovesti njegovo ispitivanje i u slučaju pozitivnog mišljenja o tome obavestila Republiku Srbiju i Evropsku komisiju koja će validirati predloženi propis. | PU | | |
| | | 13.11. | Ukoliko Agencija u roku od dva meseca od prijema nacрта nacionalnog propisa ne obavesti Republiku Srbiju i Evropsku komisiju o pozitivnom mišljenju na predloženi propis, isti se može primenjivati. | PU | | |

| | | | | | | |
|------|---|----------------------|--|----|---|--|
| | | | | | | |
| 8.5. | 5. In the case of urgent preventive measures, Member States may adopt and apply a new rule immediately. That rule shall be notified in accordance with Article 27(2) of Regulation (EU) 2016/796 and subject to the assessment of the Agency in accordance with Article 26(1), (2) and (5) of Regulation (EU) 2016/796. | 13.12. 13.13. | U slučaju hitnih preventivnih mera nacionalni propis se može odmah doneti i primenjivati. O propisu iz stava 12. ovog člana obaveštava se Agencija i isti je podložan oceni Agencije. | PU | | |
| 8.6. | 6. If the Agency becomes aware of any national rule, whether notified or not, which has become redundant or is in conflict with the CSMs or any other Union law adopted after the application of the national rule concerned, the procedure provided for in Article 26 of Regulation (EU) 2016/796 shall apply. | - | - | NP | Odnosi se na Agenciju | |
| 8.7. | 7. Member States shall notify to the Agency and to the Commission the national rules adopted. They shall use the appropriate IT system in accordance with Article 27 of Regulation (EU) 2016/796. Member States shall ensure that existing national rules are easily | 13.2. 13.1. | Evropskoj komisiji prijavljuju se važeći nacionalni propisi iz oblasti bezbednosti. Direkcija je dužna da na svojoj internet stranici objavljuje nacionalne propise za bezbednostiz oblasti bezbednosti kako bi isti bili na raspolaganju upravljaču, | DU | S obzirom da obaveza prijavljivanja počinje tek članstvom u EU, nije izvršen poziv na IT sistem iz člana 27. Uredbe | |

| | | | | | | |
|-------|---|--------|---|----|--|--|
| | accessible, in the public domain and formulated in terminology that all interested parties can understand. Member States may be requested to provide additional information on their national rules. | | železničkom prevozniku i podnosiocima zahteva za izdavanje sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom i sertifikata o bezbednosti za prevoz. | | 2016/796. | |
| 8.8. | 8. Member States may decide not to notify rules and restrictions of a strictly local nature. In such cases, Member States shall mention those rules and restrictions in the registers of infrastructure referred to in Article 49 of Directive (EU) 2016/797 or indicate in the network statement referred to in Article 27 of Directive 2012/34/EU where those rules and restrictions are published. | 13.14. | Propisi i ograničenja koja su strogo lokalnog karaktera ne moraju se prijavljivati Agenciji i Evropskoj komisiji. Ti propisi i ograničenja navode se u registru infrastrukture ili u Izjavi o mreži. | PU | | |
| 8.9. | 9. National rules notified in accordance with this Article shall not be subject to the notification procedure provided for by Directive (EU) 2015/1535 of the European Parliament and the Council (³). | - | - | NU | Još ništa nije prijavljeno a prijaviće se po prijemu u EU. | |
| 8.10. | 10. Draft national rules and existing national rules shall be examined by the Agency in accordance with the procedures laid down in Articles 25 and 26 of Regulation (EU) 2016/796. | 13.10. | Nacrt novog nacionalnog propisa podnosi se Agenciji i Evropskoj komisiji na razmatranje najmanje dva meseca pre očekivanog stupanja na snagu predloženog novog nacionalnog propisa, pružajući obrazloženje za njegovo uvođenje. Nacrt mora biti u | PU | | |

| | | | | | | |
|------------|---|---------------------|--|----|--|--|
| | | | dovoljnoj meri dovršen kako bi Agencija mogla sprovesti njegovo ispitivanje i u slučaju pozitivnog mišljenja o tome obavestila Republiku Srbiju i Evropsku komisiju koja će validirati predloženi propis. | | | |
| 8.11. | 11. Without prejudice to paragraph 8, national rules not notified in accordance with this Article shall not apply for the purposes of this Directive. | - | - | NU | Još ništa nije prijavljeno a prijaviće se po prijemu u EU. | |
| 9. 9.1. | Safety management systems 1. Infrastructure managers and railway undertakings shall establish their respective safety management systems to ensure that the Union rail system can achieve at least the CSTs, that it is in conformity with the safety requirements laid down in TSIs, and that the relevant parts of CSMs and national rules notified in accordance with Article 8 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 iz oblasti bezbednosti i sa bezbednosnim zahtevima utvrđenim u TSI i moraju biti primenjene odgovarajuće odredbe ZBM i prijavljenih nacionalnih propisa. | PU | | |
| 9.2. | 2. The safety management system shall be documented in all relevant parts and shall in particular describe the distribution of responsibilities within the organisation of the infrastructure manager or the railway undertaking. It shall show how control is ensured by the management on different | 14.6. | 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 | PU | | |

| | | | | | | |
|-------------|--|---------|---|----|--|--|
| | <p>levels, how staff and their representatives on all levels are involved and how continuous improvement of the safety management system is ensured. There shall be a clear commitment to consistently apply human factors knowledge and methods. Through the safety management system, infrastructure managers and railway undertakings shall promote a culture of mutual trust, confidence and learning in which staff are encouraged to contribute to the development of safety while ensuring confidentiality.</p> | 14.7. | <p>na svim nivoima i način obezbeđenja kontinuiranog unapređivanja sistema za upravljanje bezbednošću.</p> <p>Sistem za upravljanje bezbednošću uključuje jasnu obavezu dosledne primene znanja i metoda u vezi s ljudskim faktorom. Upravljač i železnički prevoznik putem sistema za upravljanje bezbednošću promovišu kulturu uzajamnog poverenja, pouzdanosti i učenja u kojoj se zaposleni podstiču da doprinose razvoju bezbednosti, osiguravajući pritom poverljivost.</p> | | | |
| 9.3. | 3. The safety management system shall contain the following basic elements: | 14.8. | Osnovni elementi sistema za upravljanje bezbednošću su: | PU | | |
| 9.3.a | (a) a safety policy approved by the organisation's chief executive and communicated to all staff; | 14.8.1. | 1) politika bezbednosti koju je odobrio direktor upravljača ili železničkog prevoznika i koja je dostavljena svim zaposlenima i radno angažovanim licima; | | | |
| 9.3.b-9.3.e | (b) qualitative and quantitative targets of the organisation for the maintenance and enhancement of safety, and plans and procedures for reaching these targets; | 14.8.2. | 2) kvalitativni i kvantitativni ciljevi upravljača ili železničkog prevoznika u pogledu održavanja i unapređivanja bezbednosti, kao i planovi i postupci za ostvarivanje tih ciljeva; | | | |

| | | | | | | |
|-------------|--|---------|---|----|--|--|
| 9.3.f-9.3.h | <p>(c) procedures to meet existing, new and altered technical and operational standards or other prescriptive conditions as laid down in TSIs, national rules referred to in Article 8 and Annex II, other relevant rules or authority decisions;</p> <p>(d) procedures to assure compliance with the standards and other prescriptive conditions throughout the life cycle of equipment and operations;</p> <p>(e) procedures and methods for identifying risks, carrying out risk evaluation and implementing risk-control measures whenever a change of operating conditions or the introduction of new material imposes new risks on the infrastructure or the man-machine-organisation interface;</p> <p>(f) the provision of programmes for the training of staff and systems to ensure that the staff's</p> | 14.8.3. | 3) procedure za ispunjenje postojećih, novih ili izmenjenih tehničkih i eksploatacionih standarda i drugih uslova propisanih u TSI-jevima, nacionalnim propisima i drugim relevantnim propisima i odlukama nadležnih organa; | PU | | |
| | | 14.8.4. | 4) procedure za obezbeđenje usklađenosti sa standardima i drugim propisanim uslovima tokom celog životnog ciklusa opreme i eksploatacije; | | | |
| | | 14.8.5. | 5) procedure i metode za identifikaciju rizika, sprovođenje procene rizika i primenu mera za upravljanje rizicima u slučaju kada promena uslova eksploatacije ili uvođenje novih materijala postavljaju nove rizike za infrastrukturu ili za intrefejs čovek – mašina - organizacija; | | | |
| | | 14.8.6. | 6) obezbeđivanje programa obuke zaposlenih i održavanja stručne osposobljenosti zaposlenih, odgovarajuće izvršavanje poslova, uključujući zahteve u pogledu fizičke i psihičke sposobnosti; | | | |

| | | | | | | |
|-------------|--|---|--|-----------|--|--|
| 9.3.i-9.3.k | <p>competence is maintained and that tasks are carried out accordingly, including arrangements with regard to physical and psychological fitness;</p> <p>(g) arrangements for the provision of sufficient information within the organisation and, where appropriate, between organisations of the railway system;</p> <p>(h) procedures and formats for the documentation of safety information and designation of procedure for the configuration control of vital safety information;</p> <p>(i) procedures to ensure that accidents, incidents, near misses and other dangerous occurrences are reported, investigated and analysed and that necessary preventive measures are taken;</p> <p>(j) the provision of actions plans, alerts and information in the event of an emergency, agreed upon with the appropriate public authorities;</p> | <p>14.8.7.</p> <p>14.8.8</p> <p>14.8.9.</p> <p>14.8.10.</p> | <p>7) praktična rešenja za obezbeđivanje informisanosti u okviru organizacije i, gde je to potrebno, između organizacija u železničkom sistemu;</p> <p>8) procedure i obrasci za dokumentovanje informacija o bezbednosti i utvrđivanje procedura za kontrolu konfiguracije ključnih informacija o bezbednosti;</p> <p>9) procedure kojima se obezbeđuje prijavljivanje, istraga i analiza nesreća, nezgoda, izbegnutih nesreća i drugih opasnih događaja i preduzimanje potrebnih preventivnih mera;</p> <p>10) obezbeđivanje planova za delovanje, upozoravanje i informisanje u vanrednim situacijama, prethodno dogovorenih sa odgovarajućim državnim organima;</p> <p>11) odredbe o periodičnoj internoj kontroli sistema za upravljanje bezbednošću.</p> <p>Upravljač i železnički prevoznik</p> | <p>PU</p> | | |
|-------------|--|---|--|-----------|--|--|

| | | | | | | |
|------|--|------------------------------|--|-----------|--|--|
| | <p>and</p> <p>(k) provisions for recurrent internal auditing of the safety management system.</p> <p>Infrastructure managers and railway undertakings shall include any other element necessary to cover safety risks, in accordance with the assessment of risks arising from their own activity.</p> | <p>14.8.11.</p> <p>14.9.</p> | <p>uvrstiće u svoj sistem za upravljanje bezbednošću i druge elemente koji su potrebni kako bi se obuhvatili bezbednosni rizici, u skladu s ocenom rizika koji proizlaze iz njihove delatnosti.</p> | <p>PU</p> | | |
| 9.4. | <p>4. The safety management system shall be adapted to the type, extent, area of operations 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, without prejudice to Article 14, and material, and 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 actors referred to in Article 4.</p> | <p>14.2.</p> <p>14.3.</p> | <p>Sistem za upravljanje bezbednošću mora da bude prilagođen vrsti, obimu i području delatnosti i drugim uslovima aktivnosti koja se obavlja.</p> <p>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.</p> | <p>PU</p> | | |

| | | | | | | |
|-------------|---|--------------|--|---------------------|--|--|
| <p>9.5.</p> | <p>5. The safety management system of any infrastructure manager shall take into account the effects of operations by different railway undertakings on the network and shall provide for all railway undertakings to be able to operate in accordance with TSIs and national rules and with the conditions laid down in their safety certificate.</p> <p>Safety management systems shall be developed with the aim of coordinating the emergency procedures of the infrastructure manager with all railway undertakings that operate on its infrastructure, and with the emergency services, so as to facilitate the rapid intervention of rescue services, and with any other party that could be involved in an emergency situation. For cross-border infrastructure, the cooperation between the relevant infrastructure managers shall facilitate the necessary coordination and preparedness of the competent emergency services on both sides of the</p> | <p>14.4.</p> | <p>Sistem za upravljanje bezbednošću upravljača mora uzeti u obzir i koordinaciju hitnih postupaka sa svim železničkim prevoznicima u slučajevima nesreća i nezgoda i u vanrednim situacijama.</p> <p>Sistem za upravljanje bezbednošću razvija se sa ciljem koordinisanja postupaka u slučaju nesreća, nezgoda i vanrednih situacija koje sprovodi upravljač sa svim železničkim prevoznicima koji pružaju usluge na infrastrukturi kojom on upravlja i sa službama za nesreće, nezgode i vanredne situacije kako bi se olakšala brza intervencija službi spašavanja i sa svakom drugom stranom koja bi mogla biti uključena u vanrednu situaciju. U slučaju prekogranične infrastrukture, saradnjom između relevantnih upravljača olakšava se potrebna koordinacija i pripremljenost nadležnih službi za nesreće, nezgode i vanredne situacije s obe strane granice.</p> | <p>PU</p> <p>PU</p> | | |
|-------------|---|--------------|--|---------------------|--|--|

| | | | | | | |
|--|---|---|---|---------------------|--|--|
| | <p>border.</p> <p>Following a serious accident, the railway undertaking shall provide assistance to victims helping them in complaints procedures under Union law, in particular Regulation (EC) No 1371/2007 of the European Parliament and of the Council (⁴), without prejudice to the obligations of other parties. Such assistance shall use channels for communicating with victims' families and include psychological support for accident victims and their families.</p> | <p>0.3 101.1</p> <p>97a.3</p> <p>97a.4</p> | <p>Železnički prevoznici moraju uspostaviti mehanizam za delovanje po osnovu pritužbi putnika, u vezi sa pravima putnika propisanim ovim zakonom. Železnički prevoznici su dužni da na svojoj internet stranici i na drugi odgovarajući način učine putnicima široko dostupne kontakt informacije i radni jezik u vezi sa podnošenjem pritužbi.</p> <p>U slučaju smrti putnika ili ako putnik pretrpi povrede tokom korišćenja prevozne usluge, železnički prevoznik koji je obavezan ugovorom o prevozu da pruži uslugu prevoza, u toku kojeg se dogodi nesreća, dužan je da bez odlaganja, a najkasnije u roku od 15 dana od dana utvrđivanja identiteta fizičkog lica koje ima pravo na naknadu, izvrši avansnu isplatu u iznosu koji je neophodan da se namire trenutne finansijske potrebe srazmerno pretrpljenoj šteti.</p> <p>Avansni iznos iz stava 3. ovog člana ne može biti manji od 21.000 evra u dinarskoj protivvrednosti po putniku u slučaju smrti.</p> <p>Upravljači, železnički prevoznici,</p> | <p>DU</p> <p>DU</p> | <p>Potpuna usklađenost sa Uredbom 1371/2007 ostvarena je kroz Zakon o železnici i Zakon o ugovorima o prevozu u železničkom saobraćaju, međutim ostali propisi na koje se poziva Direktiva ne važe jer Republika Srbija nije članica EU.</p> | |
|--|---|---|---|---------------------|--|--|

| | | | | | | |
|--------------|--|---------------------|---|----|----------------------------------|---|
| 9.6.e | operations and infrastructure management that might be relevant for the national safety authority, including a summary of information provided by the relevant actors in accordance with point (b) of Article 4(5); and (e) a report on the application of the relevant CSMs. | 6.4.5. | relevantni za Direkciju, uključujući sažetak informacija koje su pružile relevantne uključene strane iz člana 5. stav 7. tačka 2) ovog zakona; 5) informacije o primeni odgovarajućih zajedničkih bezbednosnih metoda. | | | |
| 9.7. | 7. On the basis of the information provided by the national safety authorities in accordance with Articles 17 and 19, the Agency may address a recommendation to the Commission for a CSM covering elements of the safety management system which need to be harmonised at Union level, including through harmonised standards, as referred to in point (f) of Article 6(1). In such case, Article 6(2) shall apply. | - | - | NP | Odnosi se na Agenciju i Komisiju | |
| 10. 10.1. | Single safety certificate 1. Without prejudice to paragraph 9, access to the railway infrastructure shall be granted only to railway undertakings which hold the single safety certificate issued by the Agency in accordance | 0.1 16.1. | Železnički prevoznik mora da poseduje sertifikat o bezbednosti za prevoz da bi mu se dozvolio pristup infrastrukturi. | DU | | Opšta napomena vezana za delimičnu usklađenost odnosno neusklađenost sa članom 10. Direktive: |

with paragraphs 5 to 7 or by a national safety authority in accordance with paragraph 8.

S obzirom:
 - da Agencija ne može da izdaje sertifikate prevoznicima iz trećih država;
 - da je u zakoni-ma država čla-nica Transportne zajednice zadržan princip dela A i dela B sertifikata;
 - da je za predstojeće otvaranje regionalnog tržišta i međusobno priznavanje sertifikata neophodno imati ujednačene propise,

 u ovm zakonu su zadržane odredbe iz važećeg zakona (iz 2018. g.) koje podrazumevaju postojanje dela A i dela B sertifikata. Sve te odredbe su potpuno usklađene sa relevantnim odredbama Direktive 2004/49.

| | | | | | | |
|-------|--|----------------------|--|--------------|--|--|
| | The purpose of the single safety certificate is to provide evidence that the railway undertaking concerned has established its safety management system and that it is able to operate safely in the intended area of operation. | 16.3. | 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 i drugim relevantnim propisima u cilju kontrole rizika i bezbednog odvijanja saobraćaja na mreži. | PU | | Područje delatnosti se navodi u obrascu sertifikata |
| 10.2. | 2. In its application for a single safety certificate, the railway undertaking shall specify the type and extent of the railway operations covered and the intended area of operation. | 18.5. | 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. | PU PU | | Navođenje vrste i obima prevoza propisano je podzakonskim aktom iz člana 18.5.(obrazac zahteva za izdavanje sertifikata) |
| 10.3. | 3. The application for a single safety certificate shall be accompanied by a file including documentary evidence that: | 16.4. 16.4.1. | Sertifikat o bezbednosti za prevoz sastoji se od: 1) dela A kojim se potvrđuje | DU | | |

| | | | | | | |
|-------|--|--|--|---------------------|--|--|
| | That application and information about all applications, the stages of the relevant procedures and their outcome, and, where applicable, the requests and decisions of the Board of Appeal, shall be submitted through the one-stop shop referred to in Article 12 of Regulation (EU) 2016/796. | - | | NP | | |
| 10.4. | <p>4. The Agency, or in the cases provided for by paragraph 8 the national safety authority, shall issue the single safety certificate, or inform the applicant of its negative decision, within a predetermined and reasonable time, and, in any case, not more than 4 months after all information required and any supplementary information requested have been submitted by the applicant.</p> <p>The Agency, or in the cases provided for by paragraph 8 the national safety authority, shall apply the practical arrangements on the certification procedure to be established in an implementing</p> | <p>0.3 124.2.2.</p> <p>0.1 7.1.2</p> | <p>Direkcija, kao organ nadležan za regulisanje bezbednosti u železničkom saobraćaju: 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>Zajedničke bezbednosne metode (u daljem tekstu: ZBM) propisuju način procene nivoa bezbednosti, ostvarenosti bezbednosnih ciljeva i usaglašenosti sa drugim bezbednosnim zahtevima, uključujući gde je to potrebno i angažovanje nezavisnog tela za ocenu, putem definisanja:</p> | <p>PU</p> <p>DU</p> | | |

| | | | | | | |
|--|--------------------------------------|--|---|----|--|--|
| | act, as referred to in paragraph 10. | | <p>2) ZBM za ocenu usaglašenosti sa zahtevima za dobijanje sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom i sertifikata o bezbednosti za prevoz, koje obuhvataju: ...</p> <p>ZBM iz stava 1. tačka 1) ovog člana propisuje OTIF, a ZBM iz stava 1. tač. 2), 3) i 4) ovog člana propisuje Direkcija.</p> <p>ZBM iz stava 1. ovog člana propisuje:</p> <p>1) postupak za ocenu zahteva za dobijanje sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom i sertifikata o bezbednosti za prevoz;</p> <p>2) kriterijume za ocenu ispunjenosti zahteva za dobijanje sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom i sertifikata o bezbednosti za prevoz;</p> <p>3) načela za vršenje nadzora nad usklađenošću sa zahtevima koje mora da ispuni sistem za upravljanje bezbednošću, posle izdavanja sertifikata o bezbednosti</p> | DU | <p>Navedena ZBM (2) je propisana podzakonskim aktom iz člana 7.2. ZOB.</p> <p>Podzakonski akt je u potpunosti usklađen sa COMMISSION REGULATION (EU) No 1158/2010.</p> <p>Ista se može primenjivati do 16. juna 2025 (član 5. COMMISSION DELEGATED REGULATION (EU) 2018/762)</p> | |
|--|--------------------------------------|--|---|----|--|--|

| | | | | | | |
|-------|---|---|---|--------------|--|--|
| | authorities shall coordinate the organisation of such visits, audits and inspections. | | | | | |
| 10.6. | <p>6. Within 1 month of receipt of an application for a single safety certificate, the Agency shall inform the railway undertaking that the file is complete or ask for relevant supplementary information, setting a reasonable deadline for the provision thereof. With regard to the completeness, relevance and consistency of the file, the Agency may also assess the elements set out in point (b) of paragraph 3.</p> <p>The Agency shall take full account of the assessments under paragraph 5 before taking its decision on the issuing of the single safety certificate.</p> <p>The Agency shall take full responsibility for any single safety certificates it issues.</p> | - | - | NP NP | Agencija ne može da izdaje setifikat prevoznicima iz trećih država | |
| 10.7. | 7. Where the Agency disagrees with a negative assessment carried out by one or more national safety authorities pursuant to point (b) of paragraph 5, it shall inform that authority or authorities in | - | - | NP | Agencija ne može da izdaje setifikat prevoznicima iz trećih država | |

| | | | | | |
|--|--|--|-----------|--|--|
| <p>question, giving reasons for its disagreement. The Agency and the national safety authority or authorities shall cooperate with a view to agreeing on a mutually acceptable assessment. Where necessary, the Agency and the national safety authority or authorities may decide to involve the railway undertaking. If no mutually acceptable assessment can be agreed on within 1 month after the Agency has informed the national safety authority or authorities of its disagreement, the Agency shall take its final decision unless the national safety authority or authorities have referred the matter for arbitration to the Board of Appeal established under Article 55 of Regulation (EU) 2016/796. The Board of Appeal shall decide whether to confirm the Agency's draft decision within 1 month of the request of the national safety authority or authorities.</p> <p>Where the Board of Appeal agrees with the Agency, the Agency shall take a decision without delay.</p> | | | <p>NP</p> | | |
|--|--|--|-----------|--|--|

| | | | | | |
|--|--|--|-----------|--|--|
| <p>Where the Board of Appeal agrees with the negative assessment of the national safety authority, the Agency shall grant a single safety certificate with an area of operations excluding the parts of the network which received a negative assessment.</p> <p>Where the Agency disagrees with a positive assessment of one or more national safety authorities pursuant to point (b) of paragraph 5, it shall inform the authority or authorities in question, giving reasons for its disagreement. The Agency and the national safety authority or authorities shall cooperate with a view to agreeing on a mutually acceptable assessment. Where necessary, the Agency and the national safety authority or authorities may decide to involve the applicant. If no mutually acceptable assessment can be agreed on within 1 month after the Agency has informed the national safety authority or authorities of its disagreement, the Agency shall take its final decision.</p> | | | <p>NP</p> | | |
|--|--|--|-----------|--|--|

| | | | | | | |
|-------|--|--|---|---------------------|---|--|
| 10.8. | <p>8. Where the area of operation is limited to one Member State, the national safety authority of that Member State may, under its own responsibility and when the applicant so requests, issue a single safety certificate.</p> <p>In order to issue such certificates, the national safety authority shall assess the file in relation to all the elements specified in paragraph 3 and shall apply the practical arrangements to be established in the implementing acts referred to in paragraph 10. As part of the above assessments, the national safety authority shall be authorised to</p> | <p>16.4.</p> <p>16.4.1.</p> <p>16.4.2.</p> <p>9.2.</p> <p>9.2.1.</p> <p>9.2.2.</p> | <p>Sertifikat o bezbednosti za prevoz sastoji se od:</p> <p>1) dela A kojim se potvrđuje prihvatanje sistema za upravljanje bezbednošću železničkog prevoznika;</p> <p>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 i internih propisa železničkog prevoznika, prihvatanje sertifikata zaposlenih i dozvola za korišćenje železničkih vozila koja koristi taj železnički prevoznik.</p> <p>ZBM iz stava 1. ovog člana propisuje:</p> <p>1) postupak za ocenu zahteva za dobijanje sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom i sertifikata o bezbednosti za prevoz;</p> <p>2) kriterijume za ocenu ispunjenosti zahteva za dobijanje sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom i sertifikata o bezbednosti za prevoz;</p> <p>3) načela za vršenje nadzora nad usklađenošću sa zahtevima koje</p> | <p>DU</p> <p>PU</p> | <p>Zadržani deo A i deo B sertifikata</p> <p>Navedena ZBM je propisana podzakonskim aktom iz člana 7.2. ZOB. Podzakonski akt je u potpunosti usklađen sa COMMISSION REGULATION (EU) No 1158/2010.</p> | |
|-------|--|--|---|---------------------|---|--|

| | | | | | |
|--|--------|--|----|--|--|
| <p>undertake visits and inspections on the sites of the railway undertaking and audits. Within 1 month of receipt of the application, the national safety authority shall inform the applicant that the file is complete or ask for relevant supplementary information. The single safety certificate shall also be valid without an extension of the area of operations for railway undertakings travelling to stations in neighbouring Member States with similar network characteristics and similar operating rules, when those stations are close to the border, following consultation of the competent national safety authorities. This consultation may be carried out on a case-by-case basis or set out in a cross-border agreement between Member States or national safety authorities.</p> <p>The national safety authority shall take full responsibility for any single safety certificates it issues.</p> | 9.2.3. | <p>mora da ispuni sistem za upravljanje bezbednošću, posle izdavanja sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom i sertifikata o bezbednosti za prevoz.</p> | PU | | |
|--|--------|--|----|--|--|

| | | | | | | |
|--|---|---|---|----|-----------------------|--|
| <p>10.9.</p> <p>10.9.a- 10.9.b</p> | <p>9. A Member State may allow third-country operators to reach a station in its territory designated for cross-border operations and close to the border of that Member State without requiring a single safety certificate, provided that an appropriate level of safety is ensured through:</p> <p>(a) cross-border agreement between the Member State concerned and the neighbouring third country; or</p> <p>(b) contractual arrangements between the third-country operator and the railway undertaking or infrastructure manager that has a single safety certificate or safety authorisation to operate on that network, provided that the safety-related aspects of those arrangements have been duly reflected in their safety management system.</p> | - | - | NP | | |
| 10.10. | 10. By 16 June 2018, the Commission shall adopt, by means of implementing acts, practical arrangements specifying: | - | - | NP | Odnosi se na Agenciju | |

| | | | | | | |
|-----------------------------|--|--|--|-----------|--|--|
| <p>10.10.a- 10.10.d</p> | <p>(a) how the requirements for the single safety certificate laid down in this Article shall be fulfilled by the applicant and listing the documents required;</p> <p>(b) the details of the certification process, such as procedural stages and timeframes for each stage of the process;</p> <p>(c) how the requirements laid down in this Article shall to be complied with by the Agency and the national safety authority through the different stages of the application and certification process, including in the assessment of applicants' files; and</p> <p>(d) the period of validity of single safety certificates issued by the Agency or by the national safety authorities, in particular in the case of updates of any single safety certificate resulting from changes to type, extent and area of operation.</p> <p>Those implementing acts shall be adopted in accordance with the examination procedure</p> | | | <p>NP</p> | | |
|-----------------------------|--|--|--|-----------|--|--|

| | | | | | | |
|--------|--|-------|--|----|--|--|
| | referred to in Article 28(3). They shall take into account the experience gained during the implementation of Commission Regulation (EC) No 653/2007 (⁵) and of Commission Regulation (EU) No 1158/2010 (⁶) and the experience gained during the preparation of the cooperation agreements referred to in Article 11(1). | | | | | |
| 10.11. | 11. Single safety certificates shall specify the type and extent of the railway operations covered and the area of operation. A single safety certificate may also cover sidings owned by the railway undertaking if these are included in its safety management system. | 16.2. | Sertifikat o bezbednosti za prevoz može da obuhvata celu mrežu ili određeni deo mreže. | DU | Predlogom zakona o bezbednosti u železničkom saobraćaju predviđeni su sertifikati definisani u članovima od 16-25. | |
| 10.12. | 12. Any decision refusing the issuing of a single safety certificate or excluding part of the network in accordance with a negative assessment as referred to in paragraph 7 shall be duly substantiated. The applicant may, within 1 month of receipt of the decision, request that the Agency or the national safety authority, as appropriate, review the | 18.2 | 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. | DU | Zbog Zakona o državnoj upravi. | |

| | | | | | | |
|--------|---|--|--|----|--|--|
| | <p>decision. The Agency or the national safety authority shall have 2 months from the date of receipt of the request for review in which to confirm or reverse its decision.</p> <p>If the negative decision of the Agency is confirmed, the applicant may bring an appeal before the Board of Appeal designated under Article 55 of Regulation (EU) 2016/796.</p> <p>If the negative decision of a national safety authority is confirmed, the applicant may bring an appeal before an appeal body in accordance with national law. Member States may designate the regulatory body referred to in Article 56 of Directive 2012/34/EU for the purpose of this appeal procedure. In that case, Article 18(3) of this Directive shall apply.</p> | | | DU | | |
| 10.13. | <p>13. A single safety certificate issued either by the Agency or by a national safety authority under this Article shall be renewed upon application by the railway undertaking at intervals not exceeding 5 years. It shall be fully or partly</p> | <p>18.3.</p> <p>18.4.</p> <p>18.9.</p> | <p>Rok važenja sertifikata o bezbednosti za prevoz je pet godina.</p> <p>Sertifikat o bezbednosti za prevoz obnavlja se na zahtev nosioca.</p> <p>Sertifikat o bezbednosti za prevoz se u celini ili delimično ažurira kad</p> | PU | | |

| | | | | | | |
|--------|--|---------------------------|--|---------------------|---|--|
| | updated whenever the type or extent of the operation is substantially altered. | | god se znatno izmene vrsta ili obim poslovanja. | | | |
| 10.14. | <p>14. Where an applicant already has a single safety certificate issued in accordance with paragraphs 5 to 7 and wishes to extend its area of operations, or where it already has a single safety certificate issued in accordance with paragraph 8 and wishes to extend its area of operations to another Member State, it shall supplement the file with the relevant documents referred to in paragraph 3 concerning the additional area of operation. The railway undertaking shall submit the file to the Agency, which shall, after following the procedures laid down in paragraphs 4 to 7, issue an updated single safety certificate covering the extended area of operation. In that case, only the national safety authorities concerned by the extension of operation shall be consulted for the purposes of assessing the file as provided for in point (b) of paragraph 3.</p> <p>If the railway undertaking has a single safety certificate in</p> | <p>19.1.</p> <p>19.2.</p> | <p>Sertifikat o bezbednosti za prevoz – deo A izdat železničkom prevozniku u stranoj državi važi u Republici Srbiji na osnovu potvrđenih međunarodnih sporazuma.</p> <p>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.</p> | <p>NU</p> <p>NU</p> | <p>Agencija ne može da izdaje setifikat prevoznicima iz trećih država</p> | |

| | | | | | | |
|--------|--|-------|--|----|--|--|
| | accordance with paragraph 8 and wishes to extend the area of operation within that Member State, it shall supplement the file with the relevant documents referred to in paragraph 3 concerning the additional area of operation. It shall submit the file, through the one-stop shop referred to in Article 12 of Regulation (EU) 2016/796, to the national safety authority, which shall, after following the procedures laid down in paragraph 8, issue an updated single safety certificate covering the extended area of operation. | | | NU | | |
| 10.15. | 15. The Agency and the competent national safety authorities may require the revision of single safety certificates issued by them following substantial changes to the safety regulatory framework. | 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. | DU | Agencija nije nadležna za to u RS | |
| 10.16. | 16. The Agency shall inform the competent national safety authorities without delay, and in any case within 2 weeks, of the issue of a single safety certificate. The Agency shall inform the competent national safety authorities immediately in the case of renewal, | - | - | NP | Agencija ne može da izdaje setifikat prevoznicima iz trećih država | |

| | | | | | | |
|--------------|--|---|---|----|---|--|
| | <p>amendment or revocation of a single safety certificate. It shall state the name and address of the railway undertaking, the issue date, the type, extent, validity and area of operation of the single safety certificate and, in the case of revocation, the reasons for its decision. In the case of single safety certificates issued by national safety authorities, the same information shall be provided by the competent national safety authority or authorities to the Agency within the same timeframe.</p> | | | NP | | |
| 11. 11.1. | <p>Cooperation between the Agency and national safety authorities on issuing single safety certificates</p> <p>1. For the purposes of Article 10(5) and (6) of this Directive, the Agency and the national safety authorities shall conclude cooperation agreements in accordance with Article 76 of Regulation (EU) 2016/796. The cooperation agreements shall be specific or framework agreements, and shall involve one or more national safety authorities. The cooperation agreements shall contain a detailed description of tasks and conditions for deliverables, the</p> | - | - | NP | Odnosi se na Agenciju i države članice EU | |

| | | | | | | |
|-------|---|---|---|--------------|---|--|
| | time limits applying to their delivery and an apportionment of the fees payable by the applicant. | | | | | |
| 11.2. | 2. The cooperation agreements may also include specific cooperation arrangements in the case of networks requiring specific expertise for geographical or historical reasons, with a view to reducing administrative burdens and costs to the applicant. Where such networks are isolated from the rest of the Union rail system, such specific cooperation arrangements may include the possibility of contracting tasks to the relevant national safety authorities when this is necessary in order to ensure efficient and proportionate allocation of resources for certification. Those cooperation agreements shall be in place before the Agency carries out the certification tasks in accordance with Article 31(3). | - | - | NP NP | Odnosi se na Agenciju i državu članice EU | |
| 11.3. | 3. In the case of those Member States whose rail networks have a track gauge that is different from that of the main rail network within the Union and share identical technical and | - | - | NP | Odnosi se na Agenciju i državu članice EU | |

| | | | | | | |
|--------------|--|---|--|----|--|---|
| | operational requirements with neighbouring third countries, in addition to the cooperation agreements referred to in paragraph 2 all the national safety authorities concerned in those Member States shall conclude with the Agency a multilateral agreement which shall include the conditions to facilitate the extension of the area of operation of safety certificates in the Member States concerned, where relevant. | | | NP | | |
| 12. 12.1. | <p>Safety authorisation of infrastructure managers</p> <p>1. In order to be allowed to manage and operate a rail infrastructure, the infrastructure manager shall obtain a safety authorisation from the national safety authority in the Member State where the rail infrastructure is located.</p> <p>The safety authorisation shall comprise an authorisation confirming acceptance of the infrastructure manager's safety management system as provided for in Article 9, and shall include the procedures and provisions fulfilling the requirements necessary for the</p> | <p>0.1</p> <p>21.1.</p> <p>21.2.</p> <p>21.2.1.</p> <p>21.2.2.</p> | <p>Upravljač mora da poseduje sertifikat o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom.</p> <p>Sertifikat o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom se sastoji od:</p> <p>1) dela kojim se potvrđuje prihvatanje sistema za upravljanje bezbednošću upravljača;</p> <p>2) dela kojim se potvrđuje prihvatanje odredaba koje je upravljač usvojio da bi zadovoljio specifične zahteve potrebne za bezbedno projektovanje,</p> | PU | | <p>Održavanje i upotreba svih sistema, uključujući i signalno sigurnosne uređaja je obaveza upravljača u skladu sa zakonom.</p> |

| | | | | | | |
|-------|---|--------------------|--|----|--|--|
| | <p>safe design, maintenance and operation of the railway infrastructure, including, where appropriate, the maintenance and operation of the traffic control and signalling system.</p> <p>The national safety authority shall explain the requirements for the safety authorisations and the documents required, where appropriate in the form of an application guidance document.</p> | 25.2. | <p>održavanje i eksploataciju infrastrukture.</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 uslova koje je potrebno ispuniti za izdavanje tog sertifikata, kao i to da podnosiocu zahteva stavi na raspolaganje sva potrebna dokumenta.</p> <p>Direkcija je dužna da objavi na svojoj internet stranici detaljna uputstva o primbavljanju serifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom i spisak svih uslova koje je potrebno ispuniti za izdavanje tog sertifikata.</p> | PU | | |
| 12.2. | 2. The safety authorisation shall be valid for 5 years and may be renewed upon application by the infrastructure manager. It shall be wholly or partly revised whenever substantial changes are made to the infrastructure, signalling or energy subsystems | 23.3. 23.4. | <p>Sertifikat o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom važi pet godina.</p> <p>Sertifikat o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom obnavlja se na zahtev nosioca.</p> <p>Sertifikat o bezbednosti za</p> | PU | | |

| | | | | | | |
|-------|--|--------------------------------|--|-----------|--|--|
| | <p>or to the principles of their operation and maintenance. The infrastructure manager shall inform the national safety authority of all such changes without delay.</p> <p>The national safety authority may require that the safety authorisation be revised following substantial changes to the safety regulatory framework.</p> | <p>23.5.</p> <p>23.6.</p> | <p>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.</p> <p>Direkcija može zahtevati da sertifikat o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom bude revidiran posle znatnih promena u regulatornom okviru za bezbednost.</p> | <p>PU</p> | | |
| 12.3. | <p>3. The national safety authority shall take a decision on an application for safety authorisation without delay and in any event not more than 4 months after all the information required and any supplementary information requested has been submitted by the applicant.</p> | <p>0.3 124.2.2.</p> | <p>Direkcija, kao organ nadležan za regulisanje bezbednosti u železničkom saobraćaju: 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>PU</p> | | |
| 12.4. | <p>4. The national safety authority shall inform the Agency without delay, and in any event within 2 weeks, of the safety authorisations that have been issued, renewed, amended or revoked. It shall state the name</p> | <p>0.1 24.3.</p> | <p>Direkcija u roku od dve nedelje obaveštava Agenciju o sertifikatima o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom koji su izdati, obnovljeni, izmenjeni, dopunjeni, ograničeni ili oduzeti. Pri tome</p> | <p>PU</p> | | |

| | | | | | | |
|--------------|---|--|---|----|---|--|
| | and address of the infrastructure manager, the issue date, scope and period of validity of the safety authorisation and, in the event of revocation, the reasons for its decision. | | navodi naziv i adresu upravljača, datum izdavanja, oblast primene i važnost navedenog sertifikata i, u slučaju ograničavanja ili oduzimanja, navodeći razloge za svoju odluku. | | | |
| 12.5. | 5. In the case of cross-border infrastructure, the competent national safety authorities shall cooperate in order to issue the safety authorisations. | - | - | NP | Direkcija izdaje sertifikat o bezbednosti samo za teritoriju RS | |
| 13. 13.1. | <p>Access to training facilities</p> <p>1. Member States shall ensure that railway undertakings and infrastructure managers and their staff performing safety-critical tasks have fair and non-discriminatory access to training facilities for train drivers and staff accompanying trains, whenever such training is necessary for operating services on their network.</p> <p>The training services shall include training on necessary route knowledge, operating rules and procedures, the signalling and control-command system and emergency procedures applied on the routes operated.</p> | <p>0.1</p> <p>61.5.</p> <p>62.1.</p> <p>64.4.</p> | <p>Centar stručnog osposobljavanja sprovodi obuku na nepristrasan način u pogledu svih učesnika, kako licima koja su zaposlena kod osnivača centra stručnog osposobljavanja tako i drugim licima.</p> <p>Stručno osposobljavanje mašinovođa obuhvata sticanje opštih stručnih znanja potrebnih za dobijanje dozvole za upravljanje vučnim vozilom iz člana 66. ovog zakona.</p> <p>Redovna provera stručne osposobljenosti železničkih radnika se mora obavljati najmanje na svake dve godine i ona uključuje</p> | PU | | |

| | | | | | | |
|-------|---|---------------------------|--|-----------|--|--|
| | <p>If the training services do not include examinations and granting of certificates, Member States shall ensure that staff of railway undertakings and infrastructure managers have access to such certificates.</p> <p>The national safety authority shall ensure that the training services meet the requirements laid down respectively in Directive 2007/59/EC, in TSIs or in the national rules referred to in point (e) of Article 8(3) of this Directive.</p> | <p>61.6.</p> <p>61.1.</p> | <p>poznavanje važećih propisa, infrastrukture, vozila, uređaja i jezika u slučajevima propisanim ovim zakonom.</p> <p>Nakon sprovedenog stručnog osposobljavanja, Centar stručnog osposobljavanja sprovodi proveru savladanosti programa stručnog osposobljavanja i izdaje uverenje o obavljenom stručnom osposobljavanju za određeno radno mesto železničkog radnika na obrascu koji propisuje Direkcija.</p> <p>Uslove i način ispunjenosti uslova iz stava 2. ovog člana propisuje Direkcija, uz prethodnu saglasnost ministra nadležnog za obrazovanje na deo uslova u pogledu kadra koji može da realizuje stručno osposobljavanje.</p> | <p>PU</p> | | |
| 13.2. | 2. If the training facilities are available only through a 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 | 61.12. | Ako su centri stručnog osposobljavanja dostupni samo kod jednog železničkog prevoznika ili upravljača, isti su obavezni da obezbede drugim železničkim prevoznicima pristup njihovim uslugama po razumnoj i nediskriminatorskoj ceni koja je | PU | | |

| | | | | | | |
|--------------|--|----------------------------------|--|----|--|--|
| | which is cost-related and which may include a profit margin. | | povezana sa stvarnim troškovima i koja može uključivati profitnu maržu. | | | |
| 13.3. | 3. When recruiting new train drivers, staff on board trains and staff performing safety-critical tasks, railway undertakings may take into account any training, qualifications and experience acquired previously from other railway undertakings. For that purpose, such members of staff shall be entitled to have access to, obtain copies of, and communicate all documents attesting to their training, qualifications and experience. | 71.4. 71.5. | 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. | PU | | |
| 13.4. | 4. Railway undertakings and infrastructure managers shall be responsible for the level of training and qualifications of their staff carrying out safety-critical work. | 60.7. | Železnički prevoznik i upravljač u okviru svog sistema za upravljanje bezbednošću, odnosno vlasnik industrijske železnice i vlasnik odnosno korisnik industrijskog koloseka internim aktima, bliže definišu organizaciju i sprovođenje stručne obuke i stručnog ispita. | PU | | |
| 14. 14.1. | Maintenance of vehicles 1. Each vehicle, before it is being used on the network, shall have an entity in charge of maintenance assigned to it and this entity shall be registered in the vehicle register in | 0.1 53.1. 53.3. | Imalac vozila je dužan da za svako vozilo koje koristi odredi lice zaduženo za njegovo održavanje. Lice zaduženo za održavanje upisuje se kao takvo u Nacionalnom registru železničkih | PU | | |

| | | | | | | |
|-------------------|--|---------|--|----|--|--|
| | accordance with Article 47 of Directive (EU) 2016/797. | 53.4. | vozila. Vozilo se ne sme koristiti ako nije određeno lice za njegovo održavanje. | | | |
| 14.2. | 2. 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 in charge of maintenance shall ensure that the vehicles for the maintenance of which it is in charge are in a safe state of running. To that end, the entity in charge of maintenance shall establish a maintenance system for those vehicles and shall by means of that system: | 53.5. | 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. | PU | | |
| 14.2.a- 14.2.b | (a) ensure that vehicles are maintained in accordance with the maintenance file of each vehicle and the requirements in force, including maintenance rules and relevant TSI provisions; (b) implement the necessary risk evaluation and assessment methods established in the CSMs as referred to in point (a) of Article 6(1), where | 53.6. | Sistemom za održavanje obezbeđuje se: | | | |
| | | 53.6.1. | 1) da se vozila održavaju u skladu sa dosijeom o održavanju svakog vozila i važećim propisima, uključujući i propise za održavanje i relevantne odredbe TSI-ja; | | | |
| | | 53.6.2. | 2) primena ZBM za procenu i ocenu rizika a prema potrebi i u saradnji sa drugim učesnicima; | PU | | |

| | | | | | | |
|-------------------|--|--|---|----|--|--------------------|
| 14.3.b- 14.3.d | <p>(b) a maintenance development function responsible to manage the maintenance documentation, including the configuration management, based on design and operational data as well as on performance and return on experience;</p> <p>(c) a fleet-maintenance management function to manage the vehicle's removal for maintenance and its return to operation after maintenance;</p> <p>(d) a maintenance delivery function to deliver the required technical maintenance of a vehicle or parts of it, including the release to service documentation.</p> <p>The entity in charge of</p> | 53.7.3. 53.7.4. 53.8. 53.9. | <p>održavanju, uključujući upravljanje konfiguracijom, na osnovu projektnih i eksploatacionih podataka, kao i učinku i povratnim iskustvima;</p> <p>3) funkcija upravljanja održavanja voznog parka, koja upravlja povlačenjem vozila iz eksploatacije radi održavanja i njihovim vraćanjem u eksploataciju posle održavanja;</p> <p>4) funkcija izvršenja održavanja, koja sprovodi potrebno tehničko održavanje vozila ili njihovih delova, uključujući izradu dokumentacije za povratak iz radionice.</p> <p>Lice zaduženo za održavanje samostalno obavlja funkciju upravljanja održavanjem, a za obavljanje funkcija održavanja navedenih u stavu 7. tač. 2) – 4) ovog člana ili njihovih delova može da angažuje spoljne saradnike .</p> <p>Upravljanje organizacijom održavanja mora biti dokumentovano u svim</p> | PU | | Odredbe Aneksa III |
|-------------------|--|--|---|----|--|--------------------|

| | | | | | |
|---|---|---|-----------|--|--|
| <p>maintenance shall carry out the management function itself, but may outsource the maintenance functions referred to in points (b) to (d), or parts thereof, to other contracting parties such as maintenance workshops.</p> <p>The entity in charge of maintenance shall ensure that all the functions set out in points (a) to (d) comply with the requirements and assessment criteria set out in Annex III.</p> | <p>53.10.</p> <p>53.10.1.</p> <p>53.10.2.</p> | <p>relevantnim delovima a naročito mora biti opisana raspodela odgovornosti unutar lica zaduženog za održavanje uključujući i podizvođače. Njom se pokazuje na koji je način osiguran nadzor uprave na različitim nivoima, na koji su način osoblje i njihovi predstavnici na svim nivoima uključeni i kako se osigurava kontinuirano poboljšanje efikasnosti rada.</p> <p>Lice zaduženo za održavanje obezbeđuje da sve funkcije navedene u stavu 7. tač. 1) – 4) ovog člana ispunjavaju sledeće osnovne zahteve:</p> <p>1) Rukovođenje - posvećenost organizacije prema razvoju i primeni sistema održavanja kontinuiranom poboljšanju njegove efikasnosti;</p> <p>2) Ocena rizika – strukturni pristup oceni rizika povezanih sa održavanjem vozila, uključujući one koji direktno proizlaze iz operativnih procesa i aktivnosti drugih organizacija ili lica, kao i utvrđivanje odgovarajućih mera za kontrolu rizika;</p> <p>3) Praćenje – strukturni pristup kojim se osigurava da su mere za kontrolu rizika uvedene, pravilno deluju i ostvaruju ciljeve lica</p> | <p>PU</p> | | <p>unete kompletno u 53.8. i 53.9.</p> |
|---|---|---|-----------|--|--|

| | | | | | | |
|--|--|----------|---|----|--|--|
| | | 53.10.3. | zaduženog za održavanje; | | | |
| | | 53.10.4. | 4) Kontinuirano poboljšanje – strukturni pristup analizi informacija koje su prikupljene kroz redovno praćenje, audite ili iz drugih relevantnih izvora, kao i upotrebi rezultata radi učenja i donošenja preventivnih ili korektivnih mera kako bi se održao ili poboljšao nivo bezbednosti; | | | |
| | | 53.4.5. | 5) Struktura i odgovornost – strukturni pristup utvrđivanju odgovornosti pojedinaca i timova kojim se osigurava postizanje bezbednosnih ciljeva lica zaduženog za održavanje; | | | |
| | | 53.4.6. | 6) Upravljanje kompetencijama – strukturni pristup kojim se osigurava da zaposleni lica zaduženog za održavanje imaju stručnost potrebnu za postizanje ciljeva na bezbedan, delotvoran i efikasan način u svim okolnostima; | | | |
| | | 53.4.7. | 7) Informacije – strukturni pristup kojim se osigurava dostupnost važnih informacija onim licima koja donose procene i odluke na svim nivoima organizacije i kako bi se osigurala potpunost i primerenost informacija; | | | |
| | | | 8) Dokumentacija – strukturni pristup kojim se osigurava sledljivost svih relevantnih informacija; | PU | | |
| | | | 9) Ugovorne aktivnosti – strukturni | | | |

| | | | | | | |
|--|--|------------|---|----|--|--|
| | | 53.4.8. | pristup kojim se osigurava odgovarajuće upravljanje aktivnostima dodeljenim podizvođačima radi ostvarivanja ciljeva organizacije i pokrivanja svih nadležnosti i zahteva; | | | |
| | | 53.4.9. | 10) Aktivnosti održavanja – strukturni pristup kojim se osigurava: | | | |
| | | 53.4.10. | (1) da su identifikovane sve aktivnosti održavanja koje utiču na bezbednost kao i bezbednosno kritične komponente i da se njima pravilno upravlja, da su sve neophodne promene tih aktivnosti održavanja koje utiču na bezbednost identifikovane, da se njima pravilno upravlja na osnovu povratnih iskustava i primene ZBM za ocenu rizika i da su pravilno dokumentovane, | | | |
| | | 53.4.10.1. | (2) usklađenost sa osnovnim zahtevima za interoperabilnost, (3) uspostavljanje i provera objekata za održavanje, opreme i alata posebno izrađenih i potrebnih za izvršenje održavanja, (4) analiza početne dokumentacije u vezi sa vozilom potrebne za formiranje prvog dosijea o održavanju i pravilnu primenu dosijea o održavanju putem sastavljanja naloga za održavanje, | PU | | |
| | | 53.4.10.2. | (5) da se komponente (uključujući rezervne delove) i materijali | | | |
| | | 53.4.10.3. | | | | |

| | | | | | | |
|--|--|------------|---|----|--|--|
| | | 53.4.10.4. | upotrebljavaju kako je navedeno u nalogima za održavanje i dokumentaciji dobavljača; oni se skladište, s njima se rukuje i oni se prevoze na odgovarajući način kako je navedeno u nalogima za održavanje i dokumentaciji dobavljača i moraju biti usklađeni sa relevantnim nacionalnim i međunarodnim propisima kao i sa zahtevima iz relevantnih naloga za održavanje, | | | |
| | | 53.4.10.5. | (6) da se odrede, identifikuju, obezbede, evidentiraju i da budu na raspolaganju prikladni i odgovarajući objekti, oprema i alati kako bi se omogućilo pružanje usluga održavanja u skladu s nalogima za održavanje i drugim specifikacijama, čime se osigurava bezbedno izvršenje održavanja, ergonomija i zaštita zdravlja, | | | |
| | | 53.4.10.6. | (7) da lice zaduženo za održavanje ima procese kojima osigurava da se njegova oprema za merenje, svi prostori, oprema i alati pravilno koriste, kalibrišu, etaloniraju, čuvaju i održavaju u skladu s dokumentovanim procesima; 11) Kontrolne aktivnosti – strukturni pristup kojim se osigurava: (1) blagovremeno povlačenje vozila iz eksploatacije radi redovnog, uslovnog ili vanrednog | PU | | |

| | | | | | | |
|--|--|------------|---|----|--|--|
| | | 53.4.10.7. | održavanja ili u slučaju kada su utvrde nedostaci ili zbog drugih potreba, (2) potrebne mere za kontrolu kvaliteta, (3) obavljanje poslova održavanja u skladu sa nalogima za održavanje i izdavanje obaveštenja o vraćanju u eksploataciju, koje uključuje moguća ograničenja za upotrebu, | | | |
| | | 53.4.11. | (4) da se moguće pojave neusklađenosti u primeni sistema upravljanja održavanjem koje bi mogle dovesti do nesreće, nezgode, | | | |
| | | 53.4.11.1. | izbegnute nesreće ili drugog opasnog događaja prijavljuju, istražuju i analiziraju i da se preduzimaju potrebne preventivne mere u skladu sa ZBM za praćenje, | | | |
| | | 53.4.11.2. | (5) da su periodična interna kontrola i postupak praćenja u skladu sa ZBM za praćenje. | | | |
| | | 53.4.11.3. | | | | |
| | | 53.4.11.4. | | PU | | |

| | | | | | | |
|-------|---|--------------------|---|--------------|--|--|
| | | 53.4.11.5. | | | | Propisano u ATMF Annex A Rules for the certification and auditing of entities in charge of maintenance. Republika Srbija primenjuje COTIF. |
| | Maintenance workshops shall apply relevant sections of Annex III as identified in the implementing acts adopted pursuant to point (a) of paragraph 8, which correspond to the functions and activities to be certified. | | | | | |
| 14.4. | 4. In the case of freight wagons, and after the adoption of the implementing acts referred to in point (b) of paragraph 8 in the case of other vehicles, each entity in charge of maintenance shall be certified and be awarded an entity in charge of maintenance certificate (ECM certificate) by an accredited or recognised body or by a national safety authority in accordance with the following | 54.1. 54.3. | Lice zaduženo za održavanje teretnih kola mora biti sertifikovano u skladu sa propisom koji donosi OTIF. Direkcija ili drugo akreditovano ili prepoznato sertifikaciono telo iz države ugovornice OTIF-a ili države Evropske unije izdaje sertifikat licu zaduženom za održavanje vozila na obrascu koji je propisao OTIF. | PU PU | | Detaljnije propisano u ATMF i u ATMF Annex A Rules for the certification and auditing of entities in charge of maintenance. Republika Srbija primenjuje COTIF. |

| | | | | | | |
|---------------------------|---|--|--|-----------|--|--|
| <p>14.4.a- 14.4.c</p> | <p>conditions:</p> <p>(a) the accreditation and recognition processes of certification processes shall be based on criteria of independence, competence and impartiality;</p> <p>(b) the system of certification shall provide evidence that an entity in charge of maintenance has established the maintenance system to ensure the safe state of running of any vehicle for which it is in charge of maintenance;</p> <p>(c) the ECM certification shall be based on an assessment of the ability of the entity in charge of maintenance to meet the relevant requirements and assessment criteria set out in Annex III and to apply them consistently. It shall include a system of surveillance to ensure continuing compliance with those requirements and assessment criteria after award of the ECM certificate;</p> | | | <p>PU</p> | | |
| <p>14.4.d</p> | <p>(d) the certification of maintenance workshops shall be based on the compliance with</p> | | | | | |

| | | | | | | |
|-------|---|-------|---|----|----------------------------------|--|
| | <p>the relevant sections in Annex III applied to the corresponding functions and activities to be certified.</p> <p>Where the entity in charge of maintenance is a railway undertaking or an infrastructure manager, compliance with the conditions set out in the first subparagraph may be checked by the national safety authority pursuant to the procedures referred to in Article 10 or 12 and may be confirmed on the certificates issued in accordance with those procedures.</p> | | | | | |
| 14.5. | 5. The certificates issued in accordance with paragraph 4 shall be valid throughout the Union. | 54.8. | Sertifikati iz stava 3. ovog člana izdati u državama ugovornicama OTIF i državama Evropske unije važe u Republici Srbiji. | PU | | |
| 14.6. | 6. On the basis of the recommendation of the Agency, the Commission shall, by means of implementing acts, adopt detailed provisions on the certification conditions referred to in the first subparagraph of paragraph 4 for the entity in charge of maintenance of freight wagons, including the requirements set out in Annex | - | - | NP | Odnosi se na Agenciju i Komisiju | |

| | | | | | | |
|-------|--|---|---|----|----------------------------------|--|
| | <p>III in compliance with the relevant CSM and TSIs, and, when necessary, shall amend those provisions.</p> <p>Those implementing acts shall be adopted in accordance with the examination procedure referred to in Article 28(3).</p> <p>The certification system applicable to freight wagons adopted by Commission Regulation (EU) No 445/2011 (7) shall continue to apply until the implementing acts referred to in this paragraph apply.</p> | | | | | |
| 14.7. | <p>7. By 16 June 2018, the Agency shall evaluate the system of certification of the entity in charge of maintenance for freight wagons, consider the expediency of extending that system to all vehicles and the mandatory certification of maintenance workshops and submit its report to the Commission.</p> | - | - | NP | Odnosi se na Agenciju i Komisiju | |
| 14.8. | <p>8. On the basis of the evaluation carried out by the Agency pursuant to paragraph 7, the Commission shall, by means of implementing acts, adopt, if appropriate, and, when necessary, subsequently amend</p> | - | - | NP | Odnosi se na Agenciju i Komisiju | |

| | | | | | | |
|-------------------|---|---|---|----|-------------------|--|
| 14.8.a- 14.8.b | <p>detailed provisions identifying which of the requirements set out in Annex III shall apply for the purpose of:</p> <p>(a) maintenance functions carried out by maintenance workshops, including detailed provisions to ensure the uniform implementation of the certification of maintenance workshops, in compliance with the relevant CSM and TSIs;</p> <p>(b) the certification of entities in charge of maintenance of vehicles other than freight wagons, on the basis of the technical characteristics of such vehicles, including detailed provisions to ensure the uniform implementation of the certification conditions by the entity in charge of maintenance for vehicles other than freight wagons, in compliance with the relevant CSM and TSIs. Those implementing acts shall be adopted in accordance with the examination procedure referred to in Article 28(3).</p> | | | | | |
| 15. 15.1. | <p>Derogations from the system of certification of entities in charge of maintenance</p> <p>1.Member States may fulfil the</p> | - | - | NP | Diskreciono pravo | |

| | | | | | | |
|---|--|--|--|-----------|--|--|
| <p>15.1.a- 15.1.b</p> <p>15.1.c- 15.1.d</p> | <p>obligation to identify the entity in charge of maintenance through alternative measures with respect to the maintenance system established in Article 14, in the following cases:</p> <p>(a) vehicles registered in a third country and maintained in accordance with the law of that country;</p> <p>(b) vehicles used on networks or lines the track gauge of which is different from that of the main rail network within the Union and in respect of which fulfilment of the requirements laid down in Article 14(2) is ensured by international agreements with third countries;</p> <p>(c) freight wagons and passenger coaches which are in shared use with third countries the track gauge of which is different from that of the main rail network within the Union;</p> <p>(d) vehicles used on the networks referred to in Article 2(3), and military equipment and special transport requiring an ad hoc national safety authority permit to be delivered</p> | | | <p>NP</p> | | |
|---|--|--|--|-----------|--|--|

| | | | | | | |
|--------|--|---|---|----|-------------------|--|
| | prior to their entry into service. In this case derogations shall be granted for periods not longer than 5 years. | | | | | |
| 15.2. | 2. The alternative measures referred to in paragraph 1 shall be implemented through derogations to be granted by the relevant national safety authority or by the Agency when: | - | - | NP | Diskreciono pravo | |
| 15.2.a | (a) registering vehicles pursuant to Article 47 of Directive (EU) 2016/797, as far as the identification of the entity in charge of maintenance is concerned; | | | NP | | |
| 15.2.b | (b) delivering single safety certificates and safety authorisations to railway undertakings and infrastructure managers pursuant to Articles 10 and 12 of this Directive, as far as the identification or certification of the entity in charge of maintenance is concerned. | | | | | |
| 15.3. | 3. Derogations shall be identified and justified in the annual report referred to in Article 19. Where it appears that undue safety risks are being taken on the Union rail system, | - | - | NP | Diskreciono pravo | |

| | | | | | | |
|--------------|---|--|--|---------------------|--|--|
| | <p>the Agency shall immediately inform the Commission thereof. The Commission shall make contact with the parties concerned and, where appropriate, request the Member State concerned to withdraw its derogation decision.</p> | | | | | |
| 16. 16.1. | <p>Tasks 1. Each Member State shall establish a national safety authority. Member States shall ensure that the national safety authority has the necessary internal and external organisational capacity in terms of human and material resources. That authority shall be independent in its organisation, legal structure and decision-making from any railway undertaking, infrastructure manager, applicant or contracting entity and from any entity awarding public service contracts. Provided that such independence is guaranteed, that authority may be a department within the national ministry responsible for transport matters.</p> | <p>0.1 3.1. 3.2.</p> | <p>Direkcija za železnice (u daljem tekstu: Direkcija) je organ nadležan za regulisanje bezbednosti u železničkom saobraćaju.</p> <p>Direkcija je u pogledu organizacije, pravne strukture i odlučivanja nezavisna od bilo kog železničkog prevoznika, upravljača infrastrukture, podnosioca zahteva, naručioca i bilo kog organa koji dodeljuje ugovor o javnim uslugama.</p> | <p>PU</p> <p>PU</p> | | |

| | | | | | | |
|-------------------|--|--------------------|--|----|--|--|
| 16.2. | 2. The national safety authority shall be entrusted with at least the following tasks: | 0.3 124. | Direkcija obavlja sledeće poslove: | PU | | |
| 15.2.a- 15.2.b | (a) authorising the placing in service of the trackside control-command and signalling, energy and infrastructure subsystems constituting the Union rail system in accordance with Article 18(2) of Directive (EU) 2016/797; | | 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; | | | |
| | (b) issuing, renewing, amending and revoking vehicle authorisations for placing on the market in accordance with Article 21(8) of Directive (EU) 2016/797; | | 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 | | |
| 15.2.c- 15.2.f | (c) supporting the Agency in the issuing, renewal, amendment and revocation of vehicle authorisations for placing on the market in accordance with Article 21(5) of Directive (EU) 2016/797 and type authorisations of vehicle in accordance with Article 24 of Directive (EU) 2016/797; | | 3) vođenje registara propisanih zakonom kojim se uređuje bezbednost u železničkom saobraćaju i zakonom kojim se uređuje interoperabilnost železničkog sistema; | | | |
| | (d) supervising, in its territory, that interoperability constituents are in compliance with the essential requirements as | | 4) nadzor nad usaglašenošću činilaca interoperabilnosti sa osnovnim zahtevima u skladu sa zakonom kojim se uređuje interoperabilnost železničkog | | | |

| | | | | | |
|-------------------|---|---|----|--|--|
| 15.2.g- 15.2.1 | <p>required by Article 8 of Directive (EU) 2016/797;</p> <p>(e) ensuring that a vehicle number has been assigned in accordance with Article 46 of Directive (EU) 2016/797, without prejudice to Article 47(4) of that Directive;</p> <p>(f) supporting the Agency in the issuing, renewal, amendment and revocation of single safety certificates granted in accordance with Article 10(5);</p> <p>(g) issuing, renewing, amending and revoking single safety certificates granted in accordance with Article 10(8);</p> <p>(h) issuing, renewing, amending and revoking safety authorisations granted in accordance with Article 12;</p> <p>(i) monitoring, promoting, and, where appropriate, enforcing and updating the safety regulatory framework including the system of national rules;</p> <p>(j) supervising railway undertakings and infrastructure managers in accordance with</p> | <p>sistema;</p> <p>5) izdavanje dozvola za korišćenje strukturnih podсистема, u skladu sa zakonom kojim se uređuje interoperabilnost železničkog sistema;</p> <p>6) izdavanje dozvola za korišćenje železničkih vozila;</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 interoperabilnost železničkog sistema.</p> | PU | | |
|-------------------|---|---|----|--|--|

| | | | | | | |
|-------|---|---|---|----|--|--|
| | <p>Article 17;</p> <p>(k) where relevant, and in accordance with national law, issuing, renewing, amending and revoking train driving licences in accordance with Directive 2007/59/EC;</p> <p>(l) where relevant, and in accordance with national law, issuing, renewing, amending and revoking certificates granted to entities in charge of maintenance.</p> | | | | | |
| 16.3. | 3. The tasks referred to in paragraph 2 may not be transferred or subcontracted to any infrastructure manager, railway undertaking or contracting entity. | - | - | NP | Zakonom propisano da te poslove radi Direkcija | |
| 16.4. | 4. Where a single piece of engineering structure is situated partly in a third country and partly in a Member State, that Member State may designate, in addition to the national safety authority otherwise competent for its territory, and in accordance with Article 3, point (7), point (c), and with an international agreement concluded by the Union or whose conclusion is authorised by the Union, a safety authority | - | - | NP | Diskreciono pravo. Srbija nije članica EU. | |

| | | | | | |
|--|--|--|----|--|--|
| <p>competent specifically for that engineering structure and all other elements of the rail infrastructure linked to it ('the specific safety authority'). In accordance with that international agreement, the national safety authority may temporarily assume competence for the part of the engineering structure situated in that Member State.</p> <p>In the context of any international agreement referred to in the first subparagraph, the Member State concerned shall take all measures at its disposal under that international agreement to ensure that the specific safety authority complies with the Union law. To this effect, and where necessary for reasons of railway safety, the Member State concerned shall without delay make use of the right granted by that international agreement, whereby the national safety authority is entitled to assume sole competence for the part of the engineering structure situated in that Member State.</p> | | | NP | | |
|--|--|--|----|--|--|

| | | | | | | |
|-------|--|---|---|----|-------------------------|--|
| 16.5. | <p>5. Where a dispute submitted to arbitration in accordance with an international agreement raises a question of interpretation of Union law, the Court of Justice of the European Union ('Court of Justice') shall have jurisdiction to give a preliminary ruling on the question at the request of the arbitral tribunal set up to settle disputes under that international agreement.</p> <p>The provisions of Union law governing proceedings before the Court of Justice in accordance with Article 267 of the Treaty on the Functioning of the European Union shall apply <i>mutatis mutandis</i> to requests for a preliminary ruling of the Court of Justice made pursuant to the first subparagraph.</p> <p>Where the arbitral tribunal fails to comply with any ruling of the Court of Justice delivered in accordance with the first subparagraph, the Member State concerned shall without delay make use of the right granted by the international agreement, whereby the national safety authority is</p> | - | - | NP | Srbija nije članica EU. | |
|-------|--|---|---|----|-------------------------|--|

| | | | | | | |
|--------------|---|---|--|----|--|--|
| | entitled to assume sole competence for the part of the engineering structure situated in that Member State. | | | | | |
| 17. 17.1. | <p>Supervision</p> <p>1.National safety authorities shall oversee continued compliance with the legal obligation incumbent on railway undertakings and infrastructure managers to use a safety management system as referred to in Article 9.</p> <p>For that purpose, the national safety authorities shall apply the principles set out in the relevant CSMS for supervision referred to in point (c) of Article 6(1), ensuring that supervision activities include, in particular, checking the application by railway undertakings and infrastructure managers of:</p> | <p>0.1</p> <p>15.1.</p> <p>10.1.</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>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.</p> <p>Nadzorom iz stava 1. ovog člana proverava se naročito da li upravljač i železnički prevoznik</p> | PU | | |

| | | | | | | |
|---|--|--|--|----|--|--|
| 17.1.a- 17.1.b 17.1.c | (a) the safety management system to monitor its effectiveness; (b) the individual or partial elements of the safety management system, including operational activities, the supply of maintenance and material and the use of contractors to monitor their effectiveness; and (c) the relevant CSMs referred to in Article 6. The supervision activities relating to this point shall also apply to entities in charge of maintenance, where appropriate. | 15.2. 15.2.1. 15.2.2. 15.2.3. | primenjuju: 1) sistem za upravljanje bezbednošću i prate njgovu efikasnost; 2) pojedinačne elemente sistema za upravljanje bezbednošću, uključujući operativne aktivnosti, pružanje usluga održavanja, snabdevanje materijalima i korišćenje izvođača, kako bi se pratila njihova efikasnost; 3) relevantne ZBM iz člana 7. ovog zakona | | | |
| 17.2. | 2. Railway undertakings shall inform the relevant national safety authorities at least 2 months before starting any new rail transport operation, in order to allow the latter to plan the supervision activities. Railway undertakings shall also provide a breakdown of the categories of staff and the types of vehicles. | 15.7. | Železnički prevoznici najkasnije dva meseca pre početka obavljanja novih transportnih aktivnosti obaveštavaju Direkciju kako bi ona mogla planirati aktivnosti nadzora. Železnički prevoznici takođe dostavljaju spisak kategorija osoblja i tipova vozila. | PU | | |

| | | | | | | |
|-------|---|----------|--|----|--|--|
| 17.3. | 3. The holder of a single safety certificate shall inform the competent national safety authorities without delay of any major changes to the information referred to in paragraph 2. | 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 | | |
| 17.4. | 4. The monitoring of compliance with applicable working, driving and rest-time rules for train drivers shall be ensured by competent authorities designated by Member States. Where the monitoring of compliance is not ensured by national safety authorities, the competent authorities shall cooperate with the national safety authorities with a view to allowing the national safety authorities to fulfil their role of supervision of railway safety. | 114.1.9. | U vršenju inspekcijskog nadzora inspektor ima pravo i dužnost da proverava: 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; | PU | | |

| | | | | | | |
|-------|---|-------|--|----|---|--|
| 17.5. | <p>5. If a national safety authority finds that a holder of a single safety certificate no longer satisfies the conditions for certification, it shall ask the Agency to restrict or revoke that certificate. The Agency shall immediately inform all the competent national safety authorities. If the Agency decides to restrict or revoke the single safety certificate, it shall give reasons for its decision.</p> <p>In the event of disagreement between the Agency and the national safety authority, the arbitration procedure indicated in Article 10(7) shall apply. If the result of that arbitration procedure is that the single safety certificate is to be neither restricted nor revoked, the temporary safety measures referred to in paragraph 6 of this Article shall be suspended.</p> <p>Where the national safety authority has itself issued the single safety certificate in accordance with Article 10(8), it may restrict or revoke the certificate, giving reasons for its decision, and shall inform the Agency.</p> | - | - | NP | Agencija ne može da izdaje sertifikate prevoznicima iz trećih država. | |
| | | - | - | NP | | |
| | | 20.1. | Ako Direkcija utvrdi da nosilac sertifikata o bezbednosti za prevoz više ne ispunjava uslove za sertifikaciju, Rešenjem ograničava ili oduzima deo A, deo B ili oba dela sertifikata, navodeći razloge za svoju odluku. Kada Direkcija ograniči ili | DU | Zadržani su deo A i deo B sertifikata koje izdaje Direkcija | |

| | | | | | | |
|--|--|---|---|-----------|--|--|
| | <p>The holder of a single safety certificate whose certificate has been restricted or revoked either by the Agency or by the national safety authority shall have the right to appeal in</p> | <p>20.3.</p> <p>20.6.</p> <p>20.7.</p> <p>20.2.</p> | <p>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.</p> <p>Direkcija u roku od 30 dana obaveštava Agenciju o sertifikatima o bezbednosti za prevoz – deo A, koji su izdati, ažurirani, revidirani, ograničeni ili oduzeti.</p> <p>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 ograničavanja ili oduzimanja, razloge za svoju odluku.</p> <p>Rešenje o ograničavanju odnosno 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>PU</p> | | |
|--|--|---|---|-----------|--|--|

| | | | | | | |
|-------|---|-------|--|---------------------|---|--|
| | accordance with Article 10(12). | | | | | |
| 17.6. | <p>6. If, during supervision, a national safety authority identifies a serious safety risk, it may at any time apply temporary safety measures, including immediately restricting or suspending the relevant operations.</p> <p>If the single safety certificate was issued by the Agency, the national safety authority shall immediately inform the Agency thereof and provide supporting evidence for its decision.</p> <p>If the Agency finds that the holder of a single safety certificate no longer satisfies the conditions for certification, it shall immediately restrict or revoke that certificate.</p> <p>If the Agency finds that the measures applied by the national safety authority are disproportionate, it may ask the national safety authority to withdraw or adapt those measures. The Agency and the</p> | 15.4. | <p>Ako Direkcija tokom nadzora iz stava 1. ovog člana utvrdi ozbiljan bezbednosni rizik, može u bilo kom trenutku primeniti privremene bezbednosne mere, uključujući trenutno ograničavanje ili suspendovanje određenih aktivnosti nosioca sertifikata o bezbednosti.</p> <p>-</p> <p>-</p> <p>-</p> | <p>PU</p> <p>NP</p> | <p>Agencija ne izdaje sertifikate prevoznicima iz trećih država</p> | |

| | | | | | | |
|-------|---|-----------------------|---|---------------------|--|--|
| | <p>national safety authority shall cooperate with a view to reaching a mutually acceptable solution. Where necessary, this process shall also involve the railway undertaking. If the latter procedure fails, the decision of the national safety authority to apply temporary measures shall remain in force.</p> <p>The decision of the national safety authority relating to temporary safety measures shall be subject to national judicial review as referred to in Article 18(3). In such a case, the temporary safety measures may apply until the end of the judicial review, without prejudice to paragraph 5.</p> <p>If the duration of a temporary measure is longer than 3 months, the national safety authority shall ask the Agency to restrict or revoke the single safety certificate and the procedure set out in paragraph 5 shall apply.</p> | <p>15.5.</p> <p>-</p> | <p>Rešenje kojim se nalaže sprovođenje odgovarajućih mera iz st. 3 i 4. ovog člana konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.</p> <p>-</p> | <p>PU</p> <p>NP</p> | | |
| 17.7. | 7. The national safety authority shall supervise the trackside, control-command and signalling, energy and | 15.8. | Direkcija nadzire pružne delove podsistema kontrola, upravljanje i signalizacija, podsistem energija i podsistem infrastruktura i | PU | | |

| | | | | | | |
|-------|--|---------------------------|---|----|-------------------|--|
| | <p>infrastructure subsystems and ensure that they are in compliance with the essential requirements. In the case of cross-border infrastructures, it will perform its activities of supervision in cooperation with other relevant national safety authorities.</p> <p>If the national safety authority finds that an infrastructure manager no longer satisfies the conditions for its safety authorisation, it shall restrict or revoke that authorisation, giving reasons for its decision.</p> | <p>15.9.</p> <p>24.1.</p> | <p>obezbeđuje da su oni usaglašeni sa osnovnim zahtevima. U slučaju prekograničnih pruga nadzor iz stava 8. ovog člana sprovodi se u saradnji sa telima za bezbednost susednih država.</p> <p>Ako Direkcija utvrdi da nosilac sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom više ne ispunjava uslove za izdavanje tog sertifikata, Rešenjem ograničava ili oduzima predmetni sertifikat, navodeći razloge za svoju odluku.</p> | | | |
| 17.8. | <p>8. When supervising the effectiveness of the safety management systems of infrastructure managers and railway undertakings, the national safety authorities may take into account the safety performance of actors as referred to in Article 4(4) of this Directive, and, where appropriate, the training centres referred to in Directive 2007/59/EC as long as their activities have an impact on railway safety. This paragraph applies without prejudice to the responsibility of the railway undertakings and infrastructure</p> | - | - | NP | Diskreciono pravo | |

| | | | | | | |
|-------|---|---|---|----|---------------------------------|--|
| | managers referred to in Article 4(3) of this Directive. | | | | | |
| 17.9. | <p>9. The national safety authorities of Member States where a railway undertaking operates shall cooperate in coordinating their supervision activities concerning that railway undertaking to ensure that any key information on the specific railway undertaking is shared, particularly on known risks and its safety performance. The national safety authority shall also share information with other relevant national safety authorities and the Agency if it finds that the railway undertaking is not taking the necessary risk control measures.</p> <p>That cooperation shall ensure that the supervision has sufficient coverage and that the duplication of inspections and audits is avoided. The national safety authorities may develop a common supervision plan in order to ensure that audits and other inspections are carried out periodically, taking into account the type and extent of transport</p> | - | - | NP | Odnosi se na države članice EU. | |

| | | | | | | |
|--------|--|--------|--|----|--|--|
| | operations in each of the Member States concerned. The Agency shall assist such coordination activities by developing guidelines. | | | | | |
| 17.10. | 10. National safety authorities may address notices to warn infrastructure managers and railway undertakings in cases of non-compliance with their obligations set out in paragraph 1. | 15.10. | Direkcija izdaje obaveštenja upravljaču i železničkim prevoznicima kojima ih upozorava na neusaglašenosti sa njihovim obavezama propisanim stavom 2. ovog člana. | PU | | |
| 17.11. | 11. National safety authorities shall use information gathered by the Agency during the assessment of the file referred to in point (a) of Article 10(5) for the purposes of supervision of a railway undertaking after issuing its single safety certificate. They shall use the information gathered during the process of safety authorisation in accordance with Article 12 for the purposes of supervision of the infrastructure manager. | - | - | NP | Agencija ne izdaje sertifikate prevoznicima iz trećih država | |
| 17.12. | 12. For the purpose of renewing single safety certificates, the Agency, or the competent national safety authorities in the case of a safety certificate issued in accordance with Article 10(8), shall use information gathered during the | 15.11. | Direkcija, u cilju obnavljanja sertifikata o bezbednosti za prevoz i sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom, koristi informacije prikupljene tokom nadzornih aktivnosti. | DU | Odredba se odnosi samo na Direkciju jer Agencija ne izdaje sertifikate prevoznicima iz trećih država | |

| | | | | | | |
|--------------|--|----------------------|--|----|------------------------|--|
| | supervision activities. For the purpose of renewing safety authorisations, the national safety authority shall also use information gathered during its supervision activities. | | | | | |
| 17.13. | 13. The Agency and the national safety authorities shall make the necessary arrangements to coordinate and ensure the full exchange of information referred to in paragraphs 10, 11 and 12. | - | - | NP | Srbija nije članica EU | |
| 18. 18.1. | <p>Decision-making principles</p> <p>1.The Agency, when considering applications for a single safety certificate in accordance with Article 10(1), and the national safety authorities shall carry out their tasks in an open, non-discriminatory and transparent way. In particular, they shall allow all interested parties to be heard and give reasons for their decisions.</p> <p>They shall promptly respond to requests and applications and communicate their requests for information without delay and adopt all their decisions within 4 months after all relevant information has been provided</p> | 0.3 124.2. | <p>Direkcija, kao organ nadležan za regulisanje bezbednosti u železničkom saobraćaju:</p> <p>1) obavlja poslove iz svoje nadležnosti na otvoren, nediskriminatorski i transparentan način, omogućava svim strankama da iskažu svoj stav i navodi razloge za svoje odluke;</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 u svakom trenutku može da zatraži tehničku pomoć upravljača infrastrukture i železničkih prevoznika ili drugih</p> | PU | | |

| | | | | | | |
|-------|--|----------|--|----|--|--|
| | <p>by the applicant. They may at any time request the technical assistance of infrastructure managers and railway undertakings or other qualified bodies when they are carrying out the tasks referred to in Article 16.</p> <p>In the process of developing the national regulatory framework, the national safety authorities shall consult all actors and interested parties, including infrastructure managers, railway undertakings, manufacturers and maintenance providers, users and staff representatives.</p> | | <p>kvalifikovanih tela; 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> | | | |
| 18.2. | <p>2. The national safety authorities shall be free to carry out all inspections, audits and investigations that are needed for the accomplishment of their tasks, and they shall be granted access to all relevant documents and to premises, installations and equipment of infrastructure managers and railway undertakings and, where necessary, of any actor referred to in Article 4. The Agency shall have the same rights in relation to railway undertakings when it carries out its safety certification tasks in accordance</p> | 124.2.5. | <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 zakonom kojim se uređuje bezbednost u železničkom saobraćaju.</p> | PU | | |

| | | | | | | |
|-------|--|--|---|----|--|--|
| | with Article 10(5). | | | | | |
| 18.3. | 3. Member States shall take the measures necessary to ensure that decisions taken by the national safety authorities are subject to judicial review. | <p>0.1</p> <p>18.2.</p> <p>20.2.</p> <p>23.2.</p> <p>54.12.</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 ograničavanju odnosno 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 izdavanja sertifikata iz stava 3. ovog člana, rešenje o ograničavanju obima primene ili o suspendovanju sertifikata iz stava 10. ovog člana i rešenje o ograničavanju ili oduzimanju sertifikata iz stava 11. ovog člana konačno je u upravnom</p> | PU | | |

| | | | | | | |
|-------|--|------------------------|---|----|------------------------|--|
| | | | postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom. | | | |
| 18.4. | 4. The national safety authorities shall conduct an active exchange of views and experience, in particular within the network established by the Agency in order to harmonise their decision-making criteria across the Union. | 0.3 120.1.6. | Direkcija obavlja poslove: 6) ostvarivanja međunarodne saradnje u okviru svoje nadležnosti; | DU | Srbija nije članica EU | |
| 19. | Annual report National safety authorities shall publish an annual report concerning their activities in the preceding year and send them to the Agency by 30 September. | 0.1 6.6. | 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. | PU | | |
| | The report shall contain information on: | 6.8. | Izveštaj iz stava 6. ovog člana Direkcija dostavlja i Agenciji Evropske unije za železnice (u daljem tekstu: Agencija) najkasnije do 30. septembra tekuće godine. | | | |
| 19.a | (a) the development of railway safety, including an aggregation at Member State level of the CSIs, in accordance with Article 5(1); | 6.7. | Izveštaj iz stava 6. ovog člana sadrži podatke o: | | | |
| | | 6.7.1. | 1) razvoju stanja bezbednosti na železnici uključujući u to i prikupljene ZPB na nivou Republike Srbije; | PU | | |
| | | | 2) važnim promenama u | | | |

| | | | | | | |
|--------------|---|---|---|---------------------|---|--|
| 19.b-19.f | <p>(b) important changes in legislation and regulation concerning railway safety;</p> <p>(c) the development of safety certification and safety authorisation;</p> <p>(d) the results of, and experience relating to, the supervision of infrastructure managers and railway undertakings, including the number and outcome of inspections and audits;</p> <p>(e) the derogations decided in accordance with Article 15; and</p> <p>(f) the experience of the railway undertakings and infrastructure managers on the application of the relevant CSMs.</p> | <p>6.7.2.</p> <p>6.7.3</p> <p>6.7.4.</p> <p>-</p> <p>6.7.5.</p> | <p>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, uključujući i broj i rezultate sprovedenih nadzora i inspekcija;</p> <p>-</p> <p>5) iskustvima železničkih prevoznika i upravljača u pogledu primene relevantnih ZBM.</p> | <p>NP</p> <p>PU</p> | <p>Član 15. Direktive nije transponovan – diskreciono pravo</p> | |
| 20. 20.1. | <p>Obligation to investigate 1. Member States shall ensure that an investigation is carried out by the investigating body referred to in Article 22 after any serious accident on the</p> | <p>0.2 30.1.</p> | <p>Centar sprovodi istragu posle ozbiljnih nesreća na železničkom sistemu sa ciljem mogućeg unapređivanja bezbednosti na železnici i prevencije nesreća.</p> | <p>PU</p> | | |

| | | | | | | |
|-------------------|--|---------|--|----|--|--|
| | Union rail system. The objective of the investigation shall be to improve, where possible, railway safety and the prevention of accidents. | | | | | |
| 20.2. | 2. The investigating body referred to in Article 22 may also 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 Union rail system. The investigating body may decide whether or not an investigation of such an accident or incident is to be undertaken. In making its decision it shall take into account: | 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 podsistema ili činilaca interoperabilnosti. | PU | | |
| 20.2.a | (a) the seriousness of the accident or incident; | 30.3. | Centar ima diskreciono pravo da odlučuje da li će otvoriti istragu ostalih nesreća i nezgoda. U svojoj odluci, on uzima u obzir: | | | |
| 20.2.b- 20.2.d | (b) whether it forms part of a series of accidents or incidents relevant to the system as a whole; | 30.3.1. | 1) ozbiljnost nesreća i nezgoda; | | | |
| | | 30.3.2. | 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, | | | |

| | | | | | | |
|--------------|--|------------------------|---|----|--|--|
| | (c) its impact on railway safety; and (d) requests from infrastructure managers, railway undertakings, the national safety authority or the Member States. | 30.3.3. 30.3.4. | kao i železničkoj mreži Evropskeunije; 4) zahteve upravljača infrastrukture (u daljem tekstu: upravljač), železničkog prevoznika, Direkcijeza železnice (u daljem tekstu: Direkcija) ili nadležnih organa drugih država. | | | |
| 20.3. | 3. The extent of investigations and the procedure to be followed in carrying out investigations shall be determined by the investigating body, taking into account Articles 21 and 23 and depending on the lessons it expects to draw from the accident or incident for the improvement of safety. | 30.4. | Obim istraga i postupak u sprovođenju tih istraga utvrđuje Centar. | PU | | |
| 20.4. | 4. The investigation shall in no case be concerned with apportioning blame or liability. | 5.3. | Istraživanje i otkrivanje uzroka nesreća nema za cilj utvrđivanje krivične, privrednoprestupne,prekršajne, disciplinske, građanskopravne ili neke druge odgovornosti. | PU | | |
| 21. 21.1. | Status of investigation 1. Member States shall define, within the framework of their respective legal system, the legal status of the investigation that is to enable the | 0.2 31.1. | Nadležni organi, železnički prevoznici, upravljač i druga uključena lica, moraju omogućiti Centru da efikasno i nezavisno obavi svoje zadatke. | DU | Potpuno će se uskladiti kroz izmene i dopune ZOIN. | |

| | | | | | | |
|-------------------|---|---------|---|----|--|--|
| | investigators-in-charge to carry out their task in the most efficient way and within the shortest time. | | | | | |
| 21.2. | 2. In accordance with their national legislation, Member States shall ensure full cooperation by the authorities responsible for any judicial inquiry, and shall ensure that the investigators are given access as soon as possible to information and evidence relevant for the investigation. In particular, they shall be granted: | 31.2. | Centar ima pravo, što je pre moguće i u saradnji sa drugim nadležnim istražnim organima,na: | PU | | |
| 21.2.a | (a) immediate 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; | 31.2.1. | 1) slobodan pristup mestu nesreće ili nezgode, do umešanih vozila, infrastrukturnih objekata, kao i do objekata i uređaja za upravljanje saobraćajem i signalizacijom; | | | |
| 21.2.b- 21.2.g | (b) the right to an immediate listing of evidence and controlled removal of wreckage, infrastructure installations or components for examination or analysis purposes; | 31.2.2. | 2) popis dokaza do kojih je moguće doći u trenutku sprovođenja istrage na mestu nesreće ilinezgode i nadzor nad uklanjanjem olupina, infrastrukturnih objekata i postrojenja ili njihovih sastavnih delova radi pregleda i analize; | PU | | |
| | (c) unrestricted access to, and | 32.2.3. | 3) pristup i upotrebu snimaka uređaja za snimanje audio i video zapisa na vozu ievidentiranje rada sistema signalizacije i kontrole saobraćaja; | | | |

| | | | | | | |
|-------|---|---|--|----|---|--|
| | <p>use of, the contents of on-board recorders and equipment for the recording of verbal messages and registration of the operation of the signalling and traffic control system;</p> <p>(d) access to the results of examination of the bodies of victims;</p> <p>(e) access to the results of examinations of the train staff and other railway staff involved in the accident or incident;</p> <p>(f) the opportunity to question the railway staff involved in the accident or incident and other witnesses; and</p> <p>(g) access to any relevant information or records held by the infrastructure manager, railway undertakings, entities in charge of maintenance and national safety authority concerned.</p> | <p>32.2.4.</p> <p>32.2.5.</p> <p>32.2.6.</p> <p>32.2.7.</p> | <p>4) pristup rezultatima obdukcije tela žrtava i informacijama o zdravstvenom stanju povređenih;</p> <p>5) pristup rezultatima istrage voznog osoblja i drugih lica umešanih u nesreću ilinezgodu;</p> <p>6) saslušavanje umešanih železničkih radnika i drugih svedoka;</p> <p>7) pristup svim relevantnim dokumentima i podacima koje poseduju upravljač, umešani železnički prevoznici, Direkcija i drugi organi i organizacije.</p> | | | |
| 21.3. | <p>3. The Agency shall cooperate with the investigating body when the investigation involves vehicles authorised by the Agency or railway undertakings certified by the Agency. It shall as soon as possible submit all</p> | 32.8. | <p>Centar može zatražiti stručnu ili tehničku pomoć od istražnih organa drugih država ili Evropske agencije za železnice (ERA).</p> | DU | <p>Potpuno će se uskladiti kroz izmene i dopune ZOIN.</p> | |

| | | | | | | |
|--------------|---|--------------------|--|----|--|--|
| | requested information or records to the investigating body and provide explanations, where requested. | | | | | |
| 21.4. | 4. The investigation shall be carried out independently of any judicial inquiry. | 5.3. | Istraživanje i otkrivanje uzroka nesreća nema za cilj utvrđivanje krivične, privrednoprestupne, prekršajne, disciplinske, građanskopravne ili neke druge odgovornosti. | DU | Potpuno će se uskladiti kroz izmene i dopune ZOIN. | |
| 22. 22.1. | Investigating body 1. Each Member State shall ensure that investigations of the accidents and incidents referred to in Article 20 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. That body shall be independent in its organisation, legal structure and decision-making from any infrastructure manager, railway undertaking, charging body, allocation body and conformity assessment 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 national safety authority, from the Agency and from any | 0.2 4.1. | 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 nezgoda, ozbiljnih plovidbenih nezgoda i plovidbenih nezgoda u vodnom saobraćaju (u daljem tekstu: nesreće). | PU | | |
| | | 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 | PU | | |

| | | | | | | |
|-------|--|------------------------------|--|----|--|--|
| | regulator of railways. | | suprotni zadacima i ovlašćenjima Centra. | | | |
| 22.2. | 2. The investigating body shall perform its tasks independently of the other entities 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. | 5.1. 4.2. 4.3. | 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. Centar ima svojstvo pravnog lica. U cilju ostvarivanja svojih nadležnosti iz stava 1. ovog člana, Centar mora da poseduje stručne, tehničke i finansijske kapacitete. | PU | | |
| 22.3. | 3. Member States shall provide for railway undertakings, infrastructure managers and, where appropriate, the national safety authority to be obliged to immediately notify the accidents and incidents referred to in Article 20 to the investigating body and to provide all available information. Where appropriate, this notification shall be updated as soon as any missing information becomes available. | 30.5. | Železnički prevoznici, upravljač, druga uključena lica i Direkcija ako ima saznanja, moraju bez odlaganja da obaveste Centar o nesreći ili nezgodi u železničkom saobraćaju. - | PU | | |

| | | | | | | |
|-------|--|-------|--|----|--|--|
| | The investigating body shall decide, without delay and in any event no later than 2 months after receipt of the notification concerning the accident or incident, whether or not to start the investigation. | - | | NU | Potpuno će se uskladiti kroz izmene i dopune ZOIN. | |
| 22.4. | 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 other investigations do not endanger its independence. | 30.1. | 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 podsistema ili činilaca interoperabilnosti. | DU | Potpuno će se uskladiti kroz izmene i dopune ZOIN. | |
| 22.5. | 5. If necessary, and provided it does not undermine the independence of the investigating body as provided for in paragraph 1, 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. | 32.8. | Centar može zatražiti stručnu ili tehničku pomoć od istražnih organa drugih država ili Evropske agencije za železnice (ERA). | DU | Potpuno će se uskladiti kroz izmene i dopune ZOIN. | |
| 22.6. | 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 20. | - | - | NU | Uskladiće se kroz izmene i dopune ZOIN. | |

| | | | | | | |
|-------|---|---|---|----|---|--|
| 22.7. | <p>7. The investigating bodies shall conduct an active exchange of views and experience for the purposes of the development of common investigation methods, drawing up common principles for follow up of safety recommendations and adaptation to the development of technical and scientific progress.</p> <p>Without prejudice to paragraph 1, the Agency shall support the investigating bodies in the performance of this task in accordance with Article 38(2) of Regulation (EU) 2016/796.</p> <p>The investigating bodies, with the support of the Agency in accordance with Article 38(2) of Regulation (EU) 2016/796, shall establish a programme of peer reviews where all investigating bodies are encouraged to participate so as to monitor their effectiveness and independence. The investigating bodies, with the support of the secretariat referred to in Article 38(2) of Regulation (EU) 2016/796, shall publish:</p> | - | - | NU | Uskladiće se kroz izmene i dopune ZOIN. | |
|-------|---|---|---|----|---|--|

| | | | | | | |
|-----------------------------|--|--|--|--|---|--|
| <p>23.1.a</p> <p>23.1.b</p> | <p>Investigating bodies from other Member States shall be invited, if appropriate, to participate in an investigation where:</p> <p>(a) a railway undertaking established and licensed in one of those Member States is involved in the accident or incident; or</p> <p>(b) a vehicle registered or maintained in one of those Member States is involved in the accident or incident.</p> <p>Investigating bodies from invited Member States shall be provided with the powers necessary to enable them, when requested, to assist in the collection of evidence for another Member State's investigating body.</p> <p>Investigating bodies from invited Member States shall be provided with access to the information and evidence necessary to enable them to participate effectively in the investigation with due respect for national laws relating to judicial proceedings.</p> <p>This paragraph shall not</p> | | <p>prevoznik sa sedištem u toj državi i koje je dobilo licencu u toj državi.</p> | | <p>uskладити кроз измене и допуне ZOIN.</p> | |
|-----------------------------|--|--|--|--|---|--|

| | | | | | | |
|-------|--|-------|--|----|---|--|
| | preclude Member States from agreeing that the relevant bodies shall carry out investigations in cooperation with each other in other circumstances. | | | | | |
| 23.2. | 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. | - | - | - | - | |
| 23.3. | 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 national safety authority, the Agency, victims and their relatives, owners of damaged property, manufacturers, the emergency services involved and representatives of staff and users shall be given an | 30.4. | Istraga se sprovodi na način koji obezbeđuje da svi učesnici u nesreći ili nezgodi, imaju mogućnost saslušanja, odnosno davanja izjava o događaju. | PU | | |
| | | 30.5. | Upravljači, železnički prevoznici, Direkcija, porodice lica sa smrtnim povredama, vlasnici oštećene imovine, proizvođači, nadležni organi za istraživanje nesreće ili nezgode, predstavnici osoblja i korisnika moraju biti redovno obavješteni o istrazi i njenom toku. | | | |

| | | | | | | |
|--------------|--|----------------------------------|---|----|--|--|
| | opportunity to provide relevant technical information in order to improve the quality of the investigation report. The investigating body shall also take account of the reasonable needs of the victims and their relatives and keep them informed of the progress made in the investigation. | 30.6 | Lica iz stava 5. ovog člana mogu da daju svoje mišljenje i stavove o istrazi, kao i primedbe na nacrt izveštaja Centra. | | | |
| 23.4. | 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. | 30.7. | 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 | | |
| 24. 24.1. | Reports 1. An investigation of an accident or incident referred to in Article 20 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 20(1) and shall contain, where appropriate, safety recommendations. | 0.2 33.1. 33.2. | O istrazi nesreće ili nezgode, Centar sačinjava konačan izveštaj u obliku i strukturi prema vrsti izobilnosti nesreće ili nezgode, kao i značaju utvrđenom u istrazi. U izveštaju navodi ciljeve istrage i po potrebi bezbednosne preporuke. 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. Preobjavlivanja izveštaja na dostavljeni predlog Radne grupe saglasnost daje glavni istražitelj. | PU | | |

| | | | | | | |
|--------|--|--|--|----|--|--|
| 24.2.v | <p>occurrence and its background;</p> <p>(b) a record of the investigations and inquires, including on the safety management system, the rules and regulations applied, the functioning of rolling stock and technical installations, the organisation of man power, the documentation on the operating system and previous occurrences of a similar character;</p> <p>(c) analysis and conclusions with regard to the causes of the occurrence, including contributory factors, relating to:</p> <p>(i) actions taken by persons involved;</p> <p>(ii) the condition of rolling stock or technical installations;</p> <p>(iii) skills of the staff, procedures and maintenance;</p> <p>(iv) the regulatory framework conditions; and</p> <p>(v) the application of the safety management system.</p> <p>Those implementing acts shall</p> | | | NU | | |
|--------|--|--|--|----|--|--|

| | | | | | | |
|--------------|--|---------------------|--|----|--|--|
| | be adopted in accordance with the examination procedure referred to in Article 28(3). | | | | | |
| 24.3. | 3. By 30 September every year the investigating body shall publish 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. | 33.5. | Centar svake godine, najkasnije do 30. septembra, objavljuje godišnji izveštaj za proteklu godinu oistragama obavljenim u protekloj godini, o datim bezbednosnim preporukama i merama koje su bilepreduzete u skladu sa ranije datim preporukama. | PU | | |
| 25. 25.1. | Information to be sent to the Agency 1. Within 7 days of the decision to open an investigation, the investigating body shall inform the Agency thereof. The information shall indicate the date, time and place of the occurrence, as well as its type and its consequences as regards fatalities, injuries and material damage. | 0.2 34.1. | Centar mora u roku od nedelju dana od dana donošenja odluke o početku istrage obavestiti Evropskuželezničku agenciju o početku istrage. U obaveštenju se navodi datum, vreme, mesto i vrsta ozbiljnesreće i njene posledice u pogledu smrtnih ishoda, povreda i materijalne štete. | PU | | |
| 25.2. | 2. The investigating body shall send the Agency a copy of the final report referred to in Article 24(2) and of the annual report referred to in Article 24(3). | 34.3. | Centar dostavlja Evropskoj agenciji za železnice (ERA) konačne izveštaje o istrazi igodišnji izveštaj | PU | | |
| 26. 26.1. | Safety recommendations 1. A safety recommendation issued by an investigating body | 0.2 35.2. | Bezbednosna preporuka koju izda Centar ne može biti osnov za utvrđivanje krivice ili | PU | | |

| | | | | | | |
|-------|---|-------|---|----|--|--|
| | shall in no case create a presumption of blame or liability for an accident or incident. | | odgovornostiza nesreću ili nezgodu. | | | |
| 26.2. | 2. Recommendations shall be addressed to the national safety authority and, where needed by reason of the character of the recommendation, to the Agency, to other bodies or authorities in the Member State concerned or to other Member States. Member States, their national safety authorities and the Agency shall, within the limits of their competence, 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. | 35.3. | 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. | PU | | |
| | | 35.4. | Direkcija preduzima mere da se bezbednosne preporuke uzmu u obzir, kao i da se postupi ponjima. | | | |
| | | 35.5. | Organi i organizacije iz stava 3. ovog člana, osim organa i organizacija drugih država imeđunarodnih organizacija dužni su da preduzmu potrebne mere u cilju da se bezbednosne preporukeCentra uzimaju u obzir na odgovarajući načini, u zavisnosti od slučaja, postupaju po njima. | | | |
| 26.3. | 3. The Agency, the national safety authority and other authorities or bodies or, where appropriate, other Member States to which recommendations have been addressed, shall report back periodically to the investigating body on measures that are taken | 35.6. | Organi i organizacije iz stava 3. ovog člana kojima su upućene bezbednosne preporuke osimorgana i organizacija drugih država i međunarodnih organizacija, dužni su da podnesunajmanje jednom godišnje izveštaj Centru o merama koje su preduzete ili planirane da | PU | | |

| | | | | | | |
|--------------|--|---|--|----|-----------------------|--|
| | or planned as a consequence of a given recommendation. | | sepreduzmu na osnovu izdatih bezbednosnih preporuka u prethodnoj godini, a najkasnije do 31. jula tekuće godine. | | | |
| 27. 27.1. | Exercise of delegation 1. The power to adopt delegated acts is conferred on the Commission subject to the conditions laid down in this Article. | - | - | NP | Odnosi se na Komisiju | |
| 27.2. | 2. The power to adopt delegated acts referred to in Article 6(6) and Article 7(6) shall be conferred on the Commission for a period of 5 years from 15 June 2016. The Commission shall draw up a report in respect of the delegation of power not later than 9 months before the end of the 5-year period. The delegation of power shall be tacitly extended for periods of an identical duration, unless the European Parliament or the Council opposes such extension not later than 3 months before the end of each period. | - | - | NP | Odnosi se na Komisiju | |
| 27.3. | 3. It is of particular importance that the Commission follow its usual practice and carry out consultations with experts, including Member States' experts, before adopting those delegated acts. | - | - | NP | Odnosi se na Komisiju | |

| | | | | | | |
|-------|--|---|---|----|--------------------------------|--|
| 27.4. | 4. The delegation of power referred to in Article 6(6) and Article 7(6) may be revoked at any time by the European Parliament or by the Council. A decision of revocation shall put an end to the delegation of the power specified in that decision. It shall take effect the day following the publication of the decision in <i>the Official Journal of the European Union</i> or at a later date specified therein. It shall not affect the validity of any delegated acts already in force. | - | - | NP | Odnosi se na Parlament i Savet | |
| 27.5. | 5. As soon as it adopts a delegated act, the Commission shall notify it simultaneously to the European Parliament and to the Council. | - | - | NP | Odnosi se na Komisiju | |
| 27.6. | 6. A delegated act adopted pursuant to Article 6(6) and Article 7(6) shall enter into force only if no objection has been expressed either by the European Parliament or the Council within a period of 2 months of notification of that act to the European Parliament and the Council or if, before the expiry of that period, the European Parliament and the Council have both informed the Commission that they will not | - | - | NP | Odnosi se na Parlament i Savet | |

| | | | | | | |
|----------------|--|---|---|----|--------------------------------|--|
| | object. That period shall be extended by 2 months at the initiative of the European Parliament or of the Council. | | | | | |
| 27.7. | 7. The power to adopt delegated acts referred to in Article 6a shall be conferred on the Commission from 28 May 2020 to 31 October 2020. | - | - | NP | Odnosi se na Parlament i Savet | |
| 27a. 27a.1. | Urgency procedure 1. Delegated acts adopted under this Article shall enter into force without delay and shall apply as long as no objection is expressed in accordance with paragraph 2. The notification of a delegated act to the European Parliament and to the Council shall state the reasons for the use of the urgency procedure. | - | - | NP | Odnosi se na Parlament i Savet | |
| 27a.2. | 2. Either the European Parliament or the Council may object to a delegated act in accordance with the procedure referred to in Article 27(6). In such a case, the Commission shall repeal the act immediately following the notification of the decision to object by the European Parliament or by the Council. | - | - | NP | Odnosi se na Parlament i Savet | |
| 28. 28.1. | Committee procedure 1. The Commission shall be assisted by the committee referred to in Article 51 of | - | - | NP | Odnosi se na Komisiju i Odbor | |

| | | | | | | |
|--------------|--|---|---|----|-------------------------------|--|
| | Directive (EU) 2016/797. That committee shall be a committee within the meaning of Regulation (EU) No 182/2011. | | | | | |
| 28.2. | 2. Where reference is made to this paragraph, Article 4 of Regulation (EU) No 182/2011 shall apply. | - | - | NP | Odnosi se na Komisiju i Odbor | |
| 28.3. | 3. Where reference is made to this paragraph, Article 5 of Regulation (EU) No 182/2011 shall apply. Where the committee delivers no opinion, the Commission shall not adopt the draft implementing act and the third subparagraph of Article 5(4) of Regulation (EU) No 182/2011 shall apply. | - | - | NP | Odnosi se na Komisiju i Odbor | |
| 29. 29.1. | Report and further Union action 1.The Commission shall submit to the European Parliament and to the Council by 16 June 2021, and every 5 years thereafter, a report on the implementation of this Directive, in particular to monitor the effectiveness of the measures for the issuing of single safety certificates. The report shall be accompanied where necessary by proposals for further Union action. | - | - | NP | Odnosi se na Komisiju | |

| | | | | | | |
|--|---|---|---|----|----------------------------------|--|
| 29.2. | 2. The Agency shall evaluate the development of a safety culture including occurrence reporting. It shall submit to the Commission, by 16 June 2024, a report containing, where appropriate, improvements to be made to the system. The Commission shall take appropriate measures on the basis of these recommendations and shall propose, if necessary, amendments to this Directive. | - | - | NP | Odnosi se na Komisiju i Agenciju | |
| 29.3. 29.3.a 29.3.b- 29.3.c | 3. By 16 December 2017, the Commission shall report to the European Parliament and to the Council on the actions taken with a view to achieving the following objectives: (a) the obligation for manufacturers to mark with an identification code the safety-critical components circulating on the European rail networks, ensuring that the identification code clearly identifies the component, the name of the manufacturer and the significant production data; (b) the full traceability of the safety-critical components, the traceability of their maintenance activities and the identification | - | - | NP | Odnosi se na Komisiju | |

| | | | | | | |
|--|--|-----------|---|----|--|--|
| | | 121.1.6. | bezbednosti za prevoz – deo B (član 19. stav 2); | | | |
| | | 121.1.7. | 7) upravlja železničkom infrastrukturom, a ne poseduje sertifikat o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom (član 21. stav 1); | | | |
| | | 121.1.8. | 8) upravlja industrijskom železnicom, a ne poseduje sertifikat o bezbednosti za upravljanje infrastrukturom industrijske železnice (član 22. stav 1); | | | |
| | | 121.1.9. | 9) ne ažurira sertifikat o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom u skladu sa članom 23. stav 5. ovog zakona; | | | |
| | | 121.1.10. | 10) službena mesta ne ispunjavaju uslove iz člana 27. ovog zakona; | | | |
| | | 121.1.11. | 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); | | | |
| | | 121.1.12. | 12) vrši održavanje gornjeg i donjeg stroja železničkih pruga, a ne poseduje sertifikat o ispunjenosti uslova u skladu sa članom 28. stav 6. ovog zakona; | PU | | |
| | | | 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 | | | |

| | | | | | | |
|--|--|-----------|--|----|--|--|
| | | 121.1.13. | člana 30. ovog zakona; 15) ne definiše i primeni mere bezbednosti na elektrificiranim prugama iz člana 32. ovog zakona; | | | |
| | | 121.1.14. | 16) ne održava podsistem energija u stanju koje osigurava bezbedan i uredan železnički saobraćaj (član 33. stav 1); | | | |
| | | 121.1.15. | 17) vrši održavanje podsistema energija, a ne poseduje sertifikat o ispunjenosti uslova iz člana 33. stav 6. ovog zakona; | | | |
| | | 121.1.16. | 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; | | | |
| | | 121.1.17. | 19) ne održava signalno-sigurnosne uređaje u stanju koje osigurava bezbedan i uredan železnički saobraćaj (član 35. stav 1); | | | |
| | | 121.1.18. | 20) vrši održavanje signalno-sigurnosnih uređaja, a ne poseduje sertifikat o ispunjenosti uslova iz člana 35. stav 6. ovog zakona; | | | |
| | | 121.1.19. | 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); | PU | | |
| | | 121.1.20. | 22) železničke pruge za brzinu | | | |

| | | | | | | |
|--|--|-----------|--|----|--|--|
| | | 121.1.21. | 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); | | | |
| | | 121.1.22. | 23) ne održava železničku telekomunikacionu mrežu u stanju koje osigurava bezbedan i uredan železnički saobraćaj (član 38. stav 1); | | | |
| | | 121.1.23. | 24) vrši održavanje železničke telekomunikacione mreže, a ne poseduje sertifikat o ispunjenosti uslova iz člana 38. stav 6. ovog zakona; | | | |
| | | 121.1.24. | 25) postupi suprotno članu 42. st. 1. i 7. ovog zakona; | | | |
| | | 121.1.25. | 26) nepravilno sastavi voz ili ne proveri tehničku ispravnost vozila u njegovom sastavu (član 42. stav 2); | | | |
| | | 121.1.26. | 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; | PU | | |
| | | | 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 | | | |

| | | | | | | |
|--|--|-----------|--|----|--|--|
| | | 121.1.27. | dokumentaciji za odobreni tip vozila (član 50); | | | |
| | | 121.1.28. | 32) vučna vozila kojima se obavlja prevoz nisu u skladu sa članom 51. | | | |
| | | 121.1.29. | ovog zakona; | | | |
| | | 121.1.30. | 33) putnička kola kojima se obavlja prevoz nisu u skladu sa članom 52. ovog zakona; | | | |
| | | 121.1.31. | 34) postupi suprotno članu 53. st. 4. i 5. ovog zakona; | | | |
| | | 121.1.32. | 35) je zaduženo za održavanje teretnih kola, a nije sertifikovano u skladu sa propisom koji donosi OTIF (član 54. stav 1); | | | |
| | | 121.1.33. | 36) se vozila kojima se obavlja prevoz ne održavaju u stanju koje osigurava bezbedan železnički saobraćaj (član 55. stav 1); | | | |
| | | 121.1.34. | 37) obavlja delatnost održavanja vozila, a ne poseduje sertifikat o ispunjenosti uslova iz člana 56. stav 5. ovog zakona; | | | |
| | | 121.1.35. | 38) obavlja tehnički pregled vozila, a ne poseduje sertifikat o ispunjenosti uslova iz člana 57. stav 3; | | | |
| | | 121.1.36. | 39) železnički radnici nemaju položen stručni ispit (član 59.); | PU | | |
| | | 121.1.37. | 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 | | | |

| | | | | | | |
|--|--|-----------|---|----|--|--|
| | | 121.1.38. | člana 61. stav 2. ovog zakona; 42) dozvoli obavljanje poslova železničkom radniku koji pri proveri znanja nije pokazao zadovoljavajuću stručnu | | | |
| | | 121.1.39. | osposobljenost ili čija stručna osposobljenost za te poslove nije proverena (član 64. stav 6); | | | |
| | | 121.1.40. | 43) vučnim vozilom upravlja lice bez dozvole za upravljanje vučnim vozilom (član 66. stav 1); | | | |
| | | 121.1.41. | 44) umnožava dozvole za upravljanje vučnim vozilom (član 66. stav 12); | | | |
| | | 121.1.42. | 45) vučnim vozilom upravlja lice koje ne poseduje dodatno uverenje da upravlja vučnim vozilom (član 68. stav 2); | | | |
| | | 121.1.43. | 46) regulisanje železničkog saobraćaja obavlja lice bez dozvole za regulisanje železničkog saobraćaja (član 74. stav 1); | | | |
| | | 121.1.44. | 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); | PU | | |
| | | 121.1.45. | 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); | | | |

| | | | | | | |
|--|--|-----------|---|----|--|--|
| | | 121.1.46. | 49) smena staničnog osoblja traje duže od vremena iz člana 84. ovog zakona; | | | |
| | | 121.1.47. | 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; | | | |
| | | 121.1.48. | 53) dozvoli staničnom ili voznom osoblju da obavlja poslove suprotno čl. 83–88. ovog zakona (član 89. stav 2); | | | |
| | | | 54) ne obezbedi uslove u vezi radnog vremena voznog osoblja koje učestvuje u interoperabilnom prekograničnom saobraćaju iz člana 91. stav 3. ovog zakona; | | | |
| | | 121.1.49. | 55) ne organizuje unutrašnji nadzor u skladu sa članom 92. ovog zakona; | | | |
| | | 121.1.50. | 56) pri istrazi nesreća i nezgoda ne izvrši neku od obaveza iz člana 94. ovog zakona; | PU | | |
| | | 121.1.51. | 57) ne spasava lica i ne pomaže povređenim pri nesrećama (član 95. stav 1); | | | |
| | | 121.1.52 | 58) bez odlaganja po saznanju o nesreći ne obavesti najbližu zdravstvenu ustanovu, policiju, | | | |
| | | 121.1.53. | upravljača i železničkog | | | |

| | | | | | | |
|--|--|-----------|---|----|--|--|
| | | 121.1.54. | 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); | | | |
| | | 121.1.55. | 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); | | | |
| | | 121.1.56. | 60) postupi suprotno članu 97. ovog zakona; | | | |
| | | 121.1.57. | 61) postupi suprotno članu 100. st. 1, 4. i 6. ovog zakona ili ne zaključi ugovor iz stava 8. ovog člana; | | | |
| | | 121.1.58. | 62) železnički saobraćaj na industrijskim železnicama ne vrši na način i pod uslovima utvrđenim ovim zakonom (član 101); | | | |
| | | | 63) ne održava gornji i donji stroj industrijske železnice u stanju koje osigurava bezbedan i uredan železnički saobraćaj iz člana 104. stav 1. tačka 1), a u vezi sa članom 28. ovog zakona; | | | |
| | | | 64) ne održava industrijski kolosek (član 107. stav 1); | | | |
| | | 121.1.59. | 65) koristi vučno vozilo na industrijskom koloseku, a ne poseduje dozvolu za korišćenje (član 108.). | | | |
| | | | Za radnje iz stava 1. ovog člana kazniće se za prekršaj novčanom | PU | | |

| | | | | | | |
|--|--|-----------|---|----|--|--|
| | | 121.1.60. | kaznom od 50.000 do 100.000 dinara i odgovorno lice u | | | |
| | | 121.1.61. | privrednom društvu ili drugom pravnom licu. | | | |
| | | 121.1.62. | Novčanom kaznom od 200.000 do 500.000 dinara kazniće se preduzetnik za prekršaj iz stava 1. ovog člana. | | | |
| | | 121.1.63. | Novčanom kaznom od 30.000 do 150.000 dinara kazniće se fizičko lice - zaposleni za prekršaj iz stava 1. tač. 25), 26), 42), 43), 47), 58), 59) ovog člana i člana 100. stav 1. ovog zakona. | | | |
| | | 121.1.64. | Novčanom kaznom od 500.000 do 1.500.000 dinara kazniće se za prekršaj privredno društvo ili drugo pravno lice ako: | | | |
| | | 121.1.65. | 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; | | | |
| | | 121.2. | 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); | PU | | |
| | | 121.3 | 3) ne sprovodi ZBM za procenu i ocenu rizika (član 8. stav 3); | | | |
| | | 121.4 | 4) ne primenjuje ZBM za praćenje efikasnosti upravljanja bezbednošću u toku eksploatacije i | | | |

| | | | | | | |
|--|--|----------|---|----|--|--|
| | | 122.1. | održavanja železničkog sistema (član 11); 5) ne donese akt iz člana 35. stav 3. ovog zakona; 6) ne donese akt iz člana 38. stav 3. ovog zakona; 7) ne donese poslovni red stanice u skladu sa članom 41. stav 1. ovog zakona; | | | |
| | | 122.1.1. | 8) ne dostavi upravljaču podatke iz člana 41. stav 2. ovog zakona; 9) opremanje i osvetljavanje voza nije u skladu sa članom 45. ovog zakona; | | | |
| | | 122.1.2. | 10) koristi vozilo, a nije određeno lice za njegovo održavanje (član 53. stav 1); 11) se u upravljačnici vučnog vozila ne nalazi mašinovođa koji ima dodatno uverenje za određeni deo železničke infrastrukture ili upravljač nije unapred obavešten o tome (član 68. stav 5); | PU | | |
| | | 122.1.3. | 12) bez odlaganja ne ažurira dodatno uverenje kad se nosilac stručno osposobi za upravljanje drugim tipovima vučnih vozila, odnosno za drugu železničku infrastrukturu (član 68. stav 12); | | | |
| | | 122.1.4. | 13) bez odlaganja ne obavesti Direkciju o svim suspendovanim ili oduzetim dodatnim uverenjima (član 69. stav 4); | | | |
| | | 122.1.5. | 14) ne preduzme mere naložene od strane Direkcije ili o tome ne | | | |
| | | 122.1.6. | | | | |
| | | 122.1.7. | | | | |

| | | | | | | |
|--|--|-----------|---|----|--|--|
| | | 122.1.8. | obavesti tu direkciju u skladu sa članom 69. stav 5. ovog zakona; | | | |
| | | 122.1.9. | 15) postupi suprotno članu 70. stav 3. ovog zakona; | | | |
| | | 122.1.10. | 16) mašinovođi ne da pravo pristupa njegovim podacima iz registra poslodavca ili mu, na njegov zahtev, ne dostavi te podatke (član 70. stav 4); | | | |
| | | 122.1.11. | 17) ne izda overenu kopiju dodatnog uverenja ili ne vrati sva dokumenta o njegovoj obuci, kvalifikacijama, iskustvu i stručnim sposobnostima (član 71. stav 4); | | | |
| | | 122.1.12. | 18) ne vodi evidenciju o izdatim dozvolama za regulisanje železničkog saobraćaja (član 74. stav 5); | | | |
| | | 122.1.13. | 19) železničkog radnika ne upute na redovni zdravstveni pregled pre isteka roka propisanog za obavljanje tog pregleda (član 77. stav 2); | PU | | |
| | | 122.1.14. | 20) ne uputi železničkog radnika na vanredni zdravstveni pregled (član 78. stav 1); | | | |
| | | 122.1.15. | 21) ne organizuje proveru psihičke i fizičke sposobnosti železničkih radnika na način iz člana 81. stav 4. ovog zakona; | | | |
| | | 122.1.16. | 22) u obrtnim jedinicama ne obezbedi prostorije za odmor voznog osoblja (član 88. stav 4); | | | |
| | | | 23) ne donese akt iz člana 90. ovog zakona; | | | |

| | | | | | | |
|--|--|-----------|--|----|--|--|
| | | 122.1.17. | 24) njegovo drumsko vozilo prelazi preko železničke pruge suprotno članu 96. stav 1. ovog zakona; | | | |
| | | 122.1.18. | 25) ne izvrši istraživanje nesreća i nezgoda nastalih na industrijskom koloseku (član 109. stav 1). Za radnje iz stava 1. ovog člana kazniće se za prekršaj novčanom kaznom od 30.000 do 80.000 dinara i odgovorno lice u privrednom društvu ili drugom pravnom licu. | | | |
| | | 122.1.19. | Novčanom kaznom od 100.000 do 300.000 dinara kazniće se preduzetnik za prekršaj iz stava 1. ovog člana. | | | |
| | | 122.1.20. | 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. | PU | | |
| | | 122.1.21. | Novčanom kaznom od 20.000 do 150.000 dinara kazniće se fizičko lice ako: | | | |
| | | 122.1.22. | 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); | | | |
| | | 122.1.23. | 2) se ne podvrgne redovnoj i vanrednoj proveri stručne | | | |
| | | 122.1.24. | osposobljenosti u skladu sa članom 64. st. 3. i 5. ovog zakona; | | | |
| | | | 3) ne podnese zahtev Direkciji za | | | |

| | | | | | | |
|--|--|-----------|--|----|--|--|
| | | 122.1.25. | ažuriranje dozvole u slučaju promene bilo kog podatka koji je sadržan u dozvoli (član 66. stav 10); | | | |
| | | 122.2. | 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 | | | |
| | | 122.3. | železničkog prevoznika, glavnog istražitelja i inspektora (član 68. stav 13); | | | |
| | | 122.4. | 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 | PU | | |
| | | 123.1. | železničkog prevoznika, glavnog istražitelja i inspektora (član 68. stav 13); | | | |
| | | 123.1.1. | 6) bez odlaganja ne obavesti Direkciju o prestanku radnog odnosa mašinovođe (član 71. stav 1); | | | |
| | | 123.1.2. | 7) lice koje reguliše železnički saobraćaj, u toku obavljanja tih poslova, kod sebe nema dozvolu za regulisanje železničkog saobraćaja ili je ne pokaže na zahtev ovlašćenog lica Direkcije, lica za vršenje unutrašnjeg nadzora kod | | | |
| | | | železničkog prevoznika, glavnog istražitelja i inspektora (član 74. | | | |

| | | | | | | |
|--|--|----------|--|----|--|--|
| | | 123.1.3. | stav 4); 8) ako se ne podvrgne zdravstvenom pregledu na koji je upućen (član 76. stav 2); | | | |
| | | 123.1.4. | 9) železnički radnik postupi suprotno članu 81. st. 2. i 3. ovog zakona; | | | |
| | | 123.1.5. | 10) se ne podvrgne ispitivanju, odnosno zdravstvenom pregledu na koji je upućen (član 82. stav 2); 11) započne obavljanje poslova ili nastavi obavljanje poslova suprotno odredbama čl. 83–88. ovog zakona (član 89. stav 1); 12) ne nose službeno odelo i službene oznake u skladu sa članom 93. ovog zakona; | PU | | |
| | | 123.1.6. | 13) se ne pridržava propisanog unutrašnjeg reda u železničkom saobraćaju (član 98. stav 1); | | | |
| | | 123.1.7. | 14) postupi suprotno članu 98. st. 3–5. ovog zakona; 15) postupi suprotno članu 99. st. 2, 4. i 5. ovog zakona. | | | |

| | | | | | | |
|--|--|-----------|--|----|--|--|
| | | 123.1.8. | | | | |
| | | 123.1.9. | | | | |
| | | 123.1.10. | | | | |
| | | 123.1.11. | | PU | | |
| | | 123.1.12. | | | | |
| | | 123.1.13. | | | | |
| | | 123.1.14. | | | | |
| | | 123.1.15. | | | | |

| | | | | | | |
|--------------|---|---|---|---|--|--|
| | | | | | | |
| 31. 31.1. | <p>Transitional provisions 1. Annex V to Directive 2004/49/EC shall apply until the date of application of the implementing acts referred to in Article 24(2) of this Directive.</p> | - | - | - | <p>U Direktivi 2016/798 nema više Aneksa V u kome je propisana sadržina izveštaja o istrazi. Doneta je Commission Implementing Regulation (EU) 2020/572 of 24 April 2020 o strukturi izveštaja o istrazi, pa treba da se radi novi Pravilnik o sadržini izveštaja o istrazi, usklađen sa navedenom uredbom, predvičen članom 27. stav 16. ZOIN</p> | |

| | | | | | | |
|-------|--|---|---|----|--|--|
| 31.2. | 2. Without prejudice to paragraph 3 of this Article, railway undertakings which need to be certified between 15 June 2016 and 16 June 2019, shall be subject to Directive 2004/49/EC. Such safety certificates shall be valid until their date of expiry. | - | - | NP | | |
| 31.3. | 3. At the latest from 16 June 2019 the Agency shall carry out the certification tasks pursuant to Article 10 in respect of areas of operation in the Member States that have not notified the Agency or the Commission in accordance with Article 33(2). By way of derogation from Article 10, national safety authorities of the Member States which have notified the Agency and the Commission pursuant to Article 33(2) may continue to issue certificates in accordance with Directive 2004/49/EC until 16 June 2020. By way of derogation from Article 10, national safety authorities of the Member States which have notified the Agency and the Commission pursuant to Article 33(2a) may continue to issue certificates in accordance with Directive 2004/49/EC until 31 October | - | - | NP | Agencija ne može da izdaje sertifikate prevoznicima iz trećih država | |

| | | | | | | |
|--------------|--|---|---|----|--------------------------------|--|
| | 2020. | | | | | |
| 32. | <p>Recommendations and opinions of the Agency The Agency shall provide recommendations and opinions in accordance with Article 13 of Regulation (EU) 2016/796 for the purpose of the application of this Directive. Those recommendations and opinions may be taken into account when the Union adopts legal acts pursuant to this Directive.</p> | - | - | NP | Odnosi se na Agenciju | |
| 33. 33.1. | <p>Transposition 1. Member States shall bring into force the laws, regulations and administrative provisions necessary to comply with Articles 2, 3, 4, Articles 8 to 11, Article 12(5), Article 15(3), Articles 16 to 19, Article 21(2), Article 22(3) and (7), Article 23(3), Article 24(2), Article 26(3) and Annexes II and III by 16 June 2019. They shall immediately communicate the text of those measures to the Commission.</p> | - | - | NP | Odnosi se na države članice EU | |
| 33.2. | <p>2. Member States may extend the transposition period referred to in paragraph 1 by 1 year. For that purpose, by 16 December 2018, Member States which do</p> | - | - | NP | Odnosi se na države članice EU | |

| | | | | | | |
|--------|--|---|---|----|--------------------------------|--|
| | not bring into force the laws, regulations and administrative provisions within the transposition period referred to in paragraph 1 shall notify the Agency and the Commission thereof and present the reasons for such an extension. | | | | | |
| 33.2a. | 2a. Member States that have extended the transposition period in accordance with paragraph 2 may further extend it until 31 October 2020. Their transposition measures shall apply from that date. Those Member States shall notify the Agency and the Commission thereof by 29 May 2020. | - | - | NP | Odnosi se na države članice EU | |
| 33.3. | 3. 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. They shall also include a statement that references in existing laws, regulations and administrative provisions to the Directive repealed by this Directive shall be construed as references to this Directive. Member States shall determine how such reference is to be made and how that statement is to be | - | - | NP | Odnosi se na države članice EU | |

| | | | | | | |
|-------|---|---|---|----|--|--|
| | formulated. | | | | | |
| 33.4. | <p>4. The obligation to transpose and implement this Directive shall not apply to Cyprus and Malta for as long as no rail system is established within their territories.</p> <p>However, as soon as a public or private entity submits an official application to build a railway line with a view to its operation by one or more railway undertakings, the Member States concerned shall put in place measures to implement this Directive within 2 years of the receipt of the application.</p> | - | - | NP | | |
| 34. | <p>Repeal Directive 2004/49/EC, as amended by the Directives listed in Annex IV, Part A, is repealed with effect from 31 October 2020, without prejudice to the obligations of the Member States concerning the time limits for transposition into national law and application of the Directives set out in Annex IV, Part B.</p> | - | - | NP | | |

| | | | | | | |
|-----|--|--------------------|---|----|--|--|
| | References to the repealed Directive shall be construed as references to this Directive and shall be read in accordance with the correlation table in Annex V. | | | | | |
| 35. | Entry into force This Directive shall enter into force on the twentieth day following that of its publication in the <i>Official Journal of the European Union</i> . | - | - | NP | | |
| 36. | Addressees This Directive is addressed to the Member States. | - | - | NP | | |
| aI. | COMMON SAFETY INDICATORS Common safety indicators (CSIs) shall be reported annually by the national safety authorities. | 0.1 6.6. | 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. | PU | | |
| | | 6.7. | Izveštaj iz stava 6. ovog člana sadrži podatke o: | | | |
| | | 6.7.1. | 1) razvoju stanja bezbednosti na železnici uključujući u to i prikupljene ZPB na nivou Republike Srbije; | | | |
| | | 6.8. | Izveštaj iz stava 6. ovog člana Direkcija dostavlja i Agenciji Evropske unije za železnice (u | | | |

| | | | | | |
|--|---|---|-----------|--|--|
| <p>1.1.Total and relative (to train-kilometres) number of serious 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>3.1.1.3. 3.1.1.4. 3.1.1.5. 3.1.1.6. 3.1.1.7. 3.2. 3.1.2.</p> | <p>nivou, uključujući i nesreće u kojima su učestvovali pešaci na putnim prelazima u nivou,</p> <p>(5) nesreće u kojima su stradala lica, izazvane železničkim vozilima u pokretu, izuzimajući samoubistva i pokušaje samoubistva,</p> <p>(6) požari u železničkim vozilima, (7) ostale nesreće;</p> <p>Svaka značajna nesreća se prijavljuje po vrsti nesreće koja se prva dogodila, čak iako su posledice nesreće koja se kasnije dogodila ozbiljnije, npr. požar posle iskliznuća.</p> <p>2) ukupan i relativni broj (u odnosu na broj voznih kilometara) teško povređenih i poginulih lica po vrstama nesreća, podeljenih u sledeće kategorije:</p> | <p>PU</p> | | |
|--|---|---|-----------|--|--|

| | | | | | |
|--|---|--|-----------|--|--|
| <p>Each significant accident shall be reported under the type of the primary accident, even if the consequences of the secondary accident are more severe (e.g. a derailment followed by a fire).</p> <p>1.2. Total and relative (to train-kilometres) number of persons seriously injured and killed by type of accident divided into the following categories:</p> <ul style="list-style-type: none"> - passenger (also relative to total passenger-kilometres and passenger train-kilometres), - employee or contractor, - level crossing user, - trespasser, | <p>3.1.2.1.</p> <p>3.1.2.2.</p> <p>3.1.2.3.</p> <p>3.1.2.4.</p> <p>3.1.2.5.</p> <p>3.1.2.6.</p> <p>4.1.</p> | <p>(1) putnici (takođe i u odnosu na ukupan broj putničkih kilometara i voznih kilometara u putničkom saobraćaju),</p> <p>(2) zaposleni ili osoblje izvođača radova,</p> <p>(3) korisnici putnih prelaza u nivou,</p> <p>(4) lica kojima nije dozvoljen pristup železničkom području,</p> <p>(5) ostala lica na peronima,</p> <p>(6) ostala lica van perona.</p> <p>Zajednički pokazatelji bezbednosti 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:</p> <p>1) nesreće u kojima učestvuje najmanje jedno železničko vozilo koje prevozi opasnu robu;</p> <p>2) broj nesreća u kojima je došlo do oslobađanja opasne robe.</p> | <p>PU</p> | | |
|--|---|--|-----------|--|--|

| | | | | | |
|--|---|--|-----------|--|--|
| <p>- other person at a platform, - other person not at a platform.</p> <p>2. Indicators relating to dangerous goods</p> <p>Total and relative (to train-kilometres) number of accidents involving the transport of dangerous goods by rail divided into the following categories:</p> <ul style="list-style-type: none"> - accident involving at least one railway vehicle transporting dangerous goods, as defined in the Appendix, - number of such accidents in which dangerous goods are released. <p>3. Indicators relating to suicides</p> <p>Total and relative (to train-kilometres) number of suicides and attempted suicides</p> | <p>4.1.1.</p> <p>4.1.2.</p> <p>5.</p> <p>6.1.</p> <p>6.1.1.</p> <p>6.1.2.</p> <p>6.1.3.</p> | <p>Zajednički pokazatelji bezbednosti koji se odnose na samoubistva su ukupan i relativni broj (u odnosu na vozne kilometre) samoubistava.</p> <p>Zajednički pokazatelji bezbednosti koji se odnose na prekursore nesreća su ukupan i relativni broj (u odnosu na broj voznih kilometara):</p> <p>1) slomljenih šina; 2) izvijanja i drugih deformacija koloseka;</p> <p>3) pogrešnih pokazivanja signalnih znakova; 4) prolazaka pored signala koji zabranjuje dalju vožnju uz prolazak opasne tačke;</p> <p>5) prolazaka pored signala koji zabranjuje dalju vožnju bez prolaska opasne tačke;</p> | <p>PU</p> | | |
|--|---|--|-----------|--|--|

| | | | | | | |
|--|--|--|---|-----------|--|--|
| | <p>4. Indicators relating to precursors of accidents</p> <p>Total and relative (to train-kilometres) number of precursors to accidents and a break down on the following types of precursor:</p> <ul style="list-style-type: none"> - broken rail, - 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. <p>All precursors are to be</p> | <p>6.1.4.</p> <p>6.1.5.</p> <p>6.1.6.</p> <p>6.1.7.</p> <p>6.4.</p> <p>6.5.</p> <p>6.6</p> <p>7.1.</p> | <p>6) slomljenih točkova na železničkim vozilima u saobraćaju;</p> <p>7) slomljenih osovina na železničkim vozilima u saobraćaju.</p> <p>Prikazuju se svi prekursori, kako oni koji za posledicu imaju nesreću, tako i oni koji je nemaju. Prekursori koji za posledicu imaju značajnu nesreću prikazuju se i u okviru pokazatelja iz ovog člana. Prekursori koji za posledicu nemaju značajnu nesreću prikazuju se samo u okviru pokazatelja iz ovog člana.</p> <p>Zajednički pokazatelji bezbednosti za izračunavanje ekonomskih posledica nesreća su:</p> <p>1) broj poginulih i teško povređenih lica pomnožen sa vrednošću prevencije žrtava;</p> <p>2) troškovi štete nanesene životnoj sredini;</p> <p>3) troškovi materijalne štete nanesene železničkim vozilima ili infrastrukturi;</p> <p>4) troškovi kašnjenja izazvanih nesrećama.</p> | <p>PU</p> | | |
|--|--|--|---|-----------|--|--|

| | | | | | | |
|--|--|---|--|-----------|--|--|
| | <p>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).</p> <p>5. Indicators to calculate the economic impact of accidents</p> <p>Total in euro and relative (to train-kilometres):</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. | <p>7.1.1.</p> <p>7.1.2.</p> <p>7.1.3.</p> <p>7.1.4.</p> <p>7.2.</p> <p>7.3.</p> <p>2.1.3.</p> | <p>Pokazatelji iz stava 1. ovog člana izražavaju se u dinarima i to ukupno i relativno (u odnosu na broj voznih kilometara).</p> <p>Direkcija za železnice u svom godišnjem izveštaju prikazuje ekonomske posledice značajnih nesreća.</p> <p>3) vrednost prevencije žrtava je vrednost koja se pripisuje smanjenju rizika smrtnosti i teških povreda u transportnom sektoru i koja nije osnov za nadoknadu troškova između strana koje su učestvovala u nesreći;</p> <p>Zajednički pokazatelji bezbednosti koji se odnose na tehničku bezbednost infrastrukture su:</p> <p>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:</p> <p>(1) automatsko upozorenje mašinovođi, (2) automatsko upozorenje mašinovođi i automatsko</p> | <p>PU</p> | | |
|--|--|---|--|-----------|--|--|

| | | | | | | |
|----------|--|---|--|----|--|--|
| APPENDIX | <p>National safety authorities shall report the economic impact of significant accidents.</p> <p>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.</p> <p>6. Indicators relating to technical safety of infrastructure and its implementation</p> <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> - warning, | <p>8.1.</p> <p>8.1.1.</p> <p>8.1.1.1.</p> <p>8.1.1.2.</p> <p>8.1.1.3.</p> <p>8.1.1.4.</p> | <p>zaustavljanje pri prolasku pored signala kojim se zabranjuje dalja vožnja,</p> <p>(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),</p> <p>(4) automatsko upozorenje, automatsko zaustavljanje i kontinualnu kontrolu brzine, čime se omogućava osiguranje opasnih tačaka i kontinualna kontrola ograničenja brzine na pruzi, stalnim pokazivanjem i sprovođenjem najveće dopuštene ciljne brzine na svim delovima pruge (sistem automatske zaštite voza);</p> <p>2) broj putnih prelaza u nivou (ukupno, po pružnom kilometru i po kolosečnom kilometru) podeljenih u sledeće kategorije:</p> <p>(1) pasivni putni prelazi,</p> <p>(2) aktivni putni prelazi,</p> <p>– ručni,</p> | PU | | |
|----------|--|---|--|----|--|--|

| | | | | | |
|--|---|--|-----------|--|--|
| <p>- warning and automatic stop,</p> <p>- warning and automatic stop and discrete supervision of speed,</p> <p>- warning and automatic stop and continuous supervision of speed.</p> <p>6.2.Number of level crossings (total, per line kilometre and track kilometre) by the following five types:</p> <p>(a) passive level crossing</p> | <p>8.1.2.</p> <p>8.1.2.1.</p> <p>8.1.2.2.</p> <p>2.1.5.</p> | <p>– automatski sa upozorenjem za korisnika, – automatski sa zaštitom za korisnika, – automatski sa zaštitom na strani koloseka.</p> <p>5) značajna nesreća je 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;</p> <p>7) znatna šteta je šteta na železničkim vozilima, infrastrukturi ili životnoj sredini u iznosu od najmanje 150.000 evra u dinarskoj protivvrednosti;</p> <p>6) znatan poremećaj u odvijanju železničkog saobraćaja je prekid</p> | <p>PU</p> | | |
|--|---|--|-----------|--|--|

| | | | | | | |
|--|---|---|--|-----------|--|--|
| | <p>(b) active level crossing: (i) manual, (ii) automatic with user-side warning, (iii) automatic with user-side protection, (iv) rail-side protected.</p> <p>Common definitions for the CSIs and methods of calculating the economic impact of accidents 1. Indicators relating to accidents</p> <p>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;</p> <p>1.2. ‘significant damage to stock, track, other</p> | <p>2.1.7.</p> <p>2.1.6.</p> <p>0.1 2.1.4</p> | <p>saobraćaja na magistralnim železničkim prugama u trajanju od šest ili više sati;</p> <p>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;</p> <p>41) sudar voza sa železničkim vozilom je udar dela jednog voza u prednji, zadnji ili bočni deo drugog voza, železničkog vozila ili manevarskog sastava;</p> <p>42) sudar voza sa preprekom unutar slobodnog profila je udar dela voza u objekte 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</p> | <p>PU</p> | <p>U članu 2. ZOB data je definicija voza koja ne odgovara u potpunosti definiciji voza datoj u ovom</p> | |
|--|---|---|--|-----------|--|--|

| | | | | | | |
|--|---|---|--|-------------------------------|---|--|
| | <p>installations or environment' means damage that is equivalent to EUR 150 000 or more;</p> <p>1.3. 'extensive disruptions to traffic' means that train services on a main railway line are suspended for six hours or more;</p> <p>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 locomotive travelling on its own;</p> <p>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</p> | <p>0.4 2.1.41.</p> <p>2.1.42.</p> <p>2.1.9.</p> <p>2.1.15.</p> | <p>izgubio korisnik), uključujući udar u kontaktnu mrežu;</p> <p>9) iskliznuće voza je svaki slučaj kada najmanje jedan točak voza spadne sa šina;</p> <p>15) nesreća na putnom prelazu u nivou 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;</p> <p>16) nesreća u kojoj su stradala lica, izazvana železničkim vozilima u pokretu 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;</p> <p>24) požar u železničkom vozilu je</p> | <p>PU</p> <p>DU</p> <p>PU</p> | <p>dodatku, ali je prikladna za oblast koju pokriva ZOB</p> | |
|--|---|---|--|-------------------------------|---|--|

| | | | | | | |
|--|---|---|---|-----------|--|--|
| | <p>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;</p> <p>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;</p> <p>1.11. 'other (accident)' means any accident other than a collision of train with rail vehicle, collision of train with obstacle within the clearance gauge, derailment of train, level</p> | <p>0.1 2.1.45.</p> <p>0.4 2.1.32.</p> <p>2.1.4.</p> | <p>radova 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;</p> <p>11) korisnici putnog prelaza u nivou su sva lica koja koriste putni prelaz da bi prešla preko železničke pruge nekim prevoznim sredstvom ili pešice;</p> <p>12) lica kojima je zabranjen pristup na železničko područje su sva lica na železničkom području kojima je prisustvo zabranjeno, izuzev korisnika putnih prelaza;</p> <p>19) ostala lica na peronu su sva lica na železničkom peronu koja nisu definisana 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”;</p> <p>20) ostala lica van perona su sva lica koja nisu na peronu i nisu definisani kao „putnici”, „zaposleni</p> | <p>PU</p> | | |
|--|---|---|---|-----------|--|--|

| | | | | | | |
|--|--|---|---|-----------|--|--|
| | <p>crossing accident, an accident to person involving rolling stock in motion or a fire in rolling stock;</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>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;</p> | <p>2.1.11.</p> <p>2.1.12.</p> <p>2.1.19.</p> <p>2.1.20.</p> | <p>i osoblje izvođača radova”, „korisnici putnih prelaza u nivou”, „ostala lica na peronu” ili „lica kojima je zabranjen pristup na železničko područje”;</p> <p>22) poginulo lice je lice koje je poginulo na licu mesta ili je preminulo u roku od 30 dana zbog posledica nesreće, isključujući samoubistva;</p> <p>43) teško povređeno lice je svako povređeno lice koje je hospitalizovano duže od 24 sata zbog posledica nesreće, isključujući pokušaj samoubistva;</p> <p>14) nesreća vezana za prevoz opasne robe je svaka nesreća ili nezgoda o kojima se dostavlja izveštaj u skladu sa Konvencijom o međunarodnim železničkim prevozima (COTIF), Dodatak C – Pravilnik o međunarodnom železničkom prevozu opasne robe (u daljem tekstu: RID) („Službeni glasnik RS – Međunarodni</p> | <p>PU</p> | | |
|--|--|---|---|-----------|--|--|

| | | | | | |
|---|--|--|-----------|--|--|
| <p>1.15. ‘trespasser’ means any person present on railway premises where such presence is forbidden, with the exception of a level crossing user;</p> <p>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’;</p> <p>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’;</p> <p>1.18. ‘death (killed person)’ means any person killed immediately or dying within 30 days as a result of an accident, excluding any suicide;</p> | <p>2.1.22.</p> <p>2.1.43.</p> <p>2.1.14.</p> | <p>ugovori”, broj 7/17) ili u skladu sa Evropskim sporazumom o međunarodnom drumskom transportu opasne robe (ADR) („Službeni glasnik RS – Međunarodni ugovori”, br. 14/13, 2/14 i 6/17);</p> <p>17) opasna roba su supstance i predmeti čiji je prevoz zabranjen u skladu sa RID ili je dozvoljen samo pod određenim uslovima propisanim u njemu;</p> <p>35) samoubistvo je čin namernog samopovređivanja koji dovodi do smrti;</p> <p>25) pokušaj samoubistva je čin namernog samopovređivanja čija je posledica teška povreda;</p> | <p>PU</p> | | |
|---|--|--|-----------|--|--|

| | | | | | |
|---|--|---|-----------|--|--|
| <p>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.</p> <p>2. Indicators relating to dangerous goods</p> <p>2.1. ‘accident involving the transport of dangerous goods’ means any accident or incident that is subject to reporting in accordance with RID (8)/ADR section 1.8.5;</p> <p>2.2. ‘dangerous goods’ means those substances</p> | <p>2.1.17.</p> <p>2.1.35.</p> <p>2.1.25.</p> | <p>38) slomljena šina je svaka šina koja se izlomi na dva ili više dela ili šina od koje se odvoji deo metala i tako na voznoj površini prouzrokuje pukotinu veću od 50 mm po dužini, odnosno 10 mm po dubini;</p> <p>8) izvijanje ili druga deformacija koloseka je svaki nedostatak vezan za kontinuitet i geometriju koloseka koji zahteva zatvaranje koloseka ili trenutno smanjenje dozvoljene brzine;</p> <p>23) pogrešno pokazivanje signalnih znakova su sve greške signalnog sistema (na infrastrukturi ili na železničkim vozilima) koje dovode do davanja manje restriktivnog signalnog znaka od zahtevanog;</p> <p>28) prolazak pored signala koji zabranjuje dalju vožnju uz prolazak opasne tačke je svaka situacija u kojoj bilo koji deo voza produži vožnju dalje od tačke do koje mu je dozvoljeno kretanje i prođe opasnu tačku;</p> | <p>PU</p> | | |
|---|--|---|-----------|--|--|

| | | | | | | |
|--|--|--|---|---------------------|--|--|
| | <p>and articles the carriage of which is prohibited by RID, or authorised only under the conditions prescribed therein.</p> <p>3. Indicators relating to suicides</p> <p>3.1. ‘suicide’ means an act to deliberately injure oneself resulting in death, as recorded and classified by the competent national authority;</p> <p>3.2. ‘attempted suicide’ means an act to deliberately injure oneself resulting in serious injury.</p> <p>4. Indicators relating to precursors of accidents</p> <p>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;</p> | <p>2.1.38.</p> <p>2.1.8.</p> <p>2.1.23.</p> <p>2.1.28.</p> | <p>29) prolazak pored signala koji zabranjuje dalju vožnju bez prolaska opasne tačke je svaka 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> <p>1) pružnog signala koji zabranjuje dalju vožnju ili nepoštovanje naredbe za zaustavljanje kada sistem za zaštitu voza nije u funkciji;</p> <p>2) kraja odobrenja za bezbedno kretanje predviđenog sistemom za zaštitu voza;</p> <p>3) tačke određene putem usmenog ili pismenog naređenja izdatog u skladu sa važećim propisima;</p> <p>4) oznake za zaustavljanje (osim grudobrana) ili ručnih signala.</p> | <p>PU</p> <p>PU</p> | | |
|--|--|--|---|---------------------|--|--|

| | | | | | |
|---|---------|---|----|--|--|
| <p>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;</p> | 2.1.29. | <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 mašinovođi da zaustavi voz pre signala.</p> | | | |
| <p>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;</p> | 6.2. | - | | | |
| <p>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;</p> | 6.2.1. | 39) slomljeni točak na železničkom vozilu u saobraćaju označava lom koji utiče na točak i stvara rizik od nesreće (iskliznuće ili sudar); | | | |
| <p>4.5. 'Signal Passed at Danger without passing a danger point' means any occasion when any part of a train proceeds beyond its authorised movement but</p> | 6.2.2. | 40) slomljena osovina na železničkom vozilu u saobraćaju je lom koji utiče na osovinu i stvara rizik od nesreće (iskliznuće ili sudar); | PU | | |
| | 6.2.3. | | | | |

| | | | | | | |
|--|---|---|---|--------------------|--|--|
| | <p>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</p> | <p>6.2.4.</p> <p>6.3.</p> <p>-</p> <p>2.1.39.</p> | <p>Vrednost prevencije žrtava obuhvata:</p> <p>1) vrednost spremnosti za plaćanje radi sprečavanja žrtava, koja se zasniva na prioritetima utvrđenim u Republici Srbiji;</p> <p>2) procenjene direktne i indirektne troškove u Republici Srbiji:</p> <p>(1) medicinske troškove i troškove rehabilitacije,</p> <p>(2) sudske troškove, troškove uviđaja i troškove istraga nesreća, troškove hitne pomoći i troškove osiguranja,</p> <p>(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.</p> | <p>-</p> <p>PU</p> | <p>Diskreciono pravo koje nije iskorišćeno</p> | |
|--|---|---|---|--------------------|--|--|

| | | | | | |
|---|----------|--|----|--|--|
| <p>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> | 2.1.40. | <p>Pri izračunavanju troškova žrtava, smrtni slučajevi i teške povrede razmatraju se odvojeno.</p> | | | |
| <p>National 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> | 9.1. | - | NP | | |
| <p>4.6. ‘broken wheel on rolling stock in service’ means a break affecting the wheel and creating a risk of accident (derailment or collision);</p> | 9.1.1. | | | | |
| <p>4.7. ‘broken axle on rolling stock in service’ means a break affecting the axle and creating a risk of accident (derailment or collision).</p> | 9.1.2. | | PU | | |
| <p>5. Common</p> | 9.1.2.1. | | | | |
| | 9.1.2.2. | | | | |

| | | | | | | |
|--|---|--------------------------------------|---|---------------------|--|--|
| | <p>methodologies to calculate the economic impact of accidents</p> <p>5.1. The Value of Preventing a Casualty (VPC) is composed of:</p> <p>(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.</p> <p>(2) Direct and indirect economic costs: cost values appraised in the Member State, composed of:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 | <p>9.1.2.3.</p> <p>9.2.</p> <p>-</p> | <p>46) troškovi štete nanosene životnoj sredini 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> | <p>NP</p> <p>NP</p> | | |
|--|---|--------------------------------------|---|---------------------|--|--|

| | | | | | | |
|--|---|--|---|----|--|--|
| | <p>the person if the accident had not occurred.</p> <p>When calculating the costs of casualties, fatalities and serious injuries shall be considered separately (different VPC for fatality and serious injury).</p> <p>5.2. Common principles to appraise the value of safety per se and direct and/or indirect economic costs:</p> <p>For the value of safety per se, the assessment of whether available estimates are appropriate or not shall be based on the following considerations:</p> <ul style="list-style-type: none"> - estimates shall relate to a system for valuation of mortality risk reduction in the transport sector and follow a WTP approach according to stated preference methods, - the respondent | | <p>45) troškovi materijalne štete nanesene železničkim vozilima ili infrastrukturi 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> <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): $VTp = [VT \text{ poslovnih putnika}] * [\text{prosečni procenat}$</p> | NP | | |
|--|---|--|---|----|--|--|

| | | | | | | |
|--|--|-------------------------------|---|---------------------|--|--|
| | <p>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 and/or 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> <p>5.3. Definitions</p> <p>5.3.1. 'Cost of damage to environment' means costs</p> | <p>2.1.46.</p> <p>2.1.45.</p> | <p>takvih putnika godišnje] + [VT putnika koji ne putuju poslom] * [prosečni procenat takvih putnika godišnje], gde: – VTp 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 805,00 dinara po satu, – VT za putovanje putnika koji ne putuje u vezi sa svojom profesionalnom delatnošću iznosi 250,00 dinara po satu;</p> <p>2) vrednost vremena za teretni voz (po satu):</p> <p>$VT_t = [VT \text{ teretnih vozova}] * [(\text{tonski kilometar})/(\text{vozni kilometar})]$, gde: – VTt je izraženo u dinarima po toni robe i po satu, – VT je novčana vrednost uštede vremena prevoza, – (tonski kilometar)/(vozni</p> | <p>PU</p> <p>PU</p> | | |
|--|--|-------------------------------|---|---------------------|--|--|

| | | | | | | |
|--|---|-----------------------------|---|-----------|--|--|
| | <p>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>5.3.2. '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>5.3.3. 'Cost of delays as a consequence of accidents'</p> | <p>10.1.</p> <p>10.2.1.</p> | <p>kilometar) je prosečni broj tona tereta prevezenog vozom u jednoj godini, – VT za prevoz 1 tone robe iznosi 40,00 dinara po satu;</p> <p>3) Cm = cena jednog minuta kašnjenja voza:</p> <p>– za voz za prevoz putnika:</p> <p>– $C_{mp} = K1 * (VTp/60) * [(putnički\ kilometar)/(vozni\ kilometar)]$</p> <p>$(putnički\ kilometar)/(vozni\ kilometar) =$ prosečan broj putnika po vozu godišnje;</p> <p>– za teretni voz:</p> <p>$C_{mt} = K2 * (VTt /60)$</p> <p>faktori K1 i K2 se nalaze između vrednosti vremena putovanja i vrednosti kašnjenja;</p> <p>faktor K1 iznosi 2,5 a faktor K2 iznosi 2,15;</p> | <p>PU</p> | | |
|--|---|-----------------------------|---|-----------|--|--|

| | | | | | |
|--|---------|---|----|--|--|
| <p>Value of time for a freight train (an hour)</p> $\text{VTF} = [\text{VT of freight trains}] * [(\text{Tonne-km}) / (\text{Train-km})]$ <p>VTF is measured in EUR per freight tonne per hour</p> <p>Average tonnes of goods transported per train in 1 year = $(\text{Tonne-km}) / (\text{Train-km})$</p> <p>CM = Cost of 1 minute of delay of a train</p> <p>Passenger train</p> $\text{CMP} = \text{K1} * (\text{VTP}/60) * [(\text{Passenger-km}) / (\text{Train-km})]$ <p>Average number of passengers per train in 1 year = $(\text{Passenger-km}) / (\text{Train-km})$</p> <p>Freight train</p> $\text{CMF} = \text{K2} * (\text{VTF}/60)$ | 10.2.4. | <p>na vozilu je sistem koji pomaže mašinovođi da poštuje 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 voznih kilometara gde se koriste sistemi za zaštitu voza ugrađeni na vozilima koji obezbeđuju:</p> <p>(1) automatsko upozorenje mašinovođi,</p> <p>(2) automatsko upozorenje mašinovođi i automatsko zaustavljanje pri prolasku pored signala kojim se zabranjuje dalja vožnja,</p> <p>(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),</p> <p>(4) automatsko upozorenje, automatsko zaustavljanje i kontinualnu kontrolu brzine, čime</p> | PU | | |
|--|---------|---|----|--|--|

| | | | | | | |
|--|--|---|--|-----------|--|--|
| | <p>6. Indicators relating to technical safety of infrastructure and its implementation</p> <p>6.1. ‘Train Protection System (TPS)’ means a system that helps to enforce obedience to signals and speed restrictions.</p> <p>6.2. ‘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.</p> <p>On-board TPSs are described as follows:</p> <p>(a) Warning, providing automatic warning to driver.</p> | <p>8.1.1.1.</p> <p>8.1.1.2.</p> <p>8.1.1.3.</p> <p>8.1.1.4.</p> | <p>27) prolaz je bilo koji drugi put, osim puta iz tačke 31) ovog člana, koji omogućuje prelaz ljudi, životinja, vozila ili mašina;</p> <p>21) pasivni putni prelaz u nivou je prelaz koji nije opremljen sistemom za upozorenje i/ili zaštitu koji se aktivira u slučaju kada za korisnika nije bezbedno da prelazi preko prelaza;</p> <p>1) aktivni putni prelaz u nivou 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;</p> <p>Zaštita pomoću fizičkih sredstava ostvaruje se:</p> <p>1) polubranicama ili branicima; 2) kapijama.</p> <p>Upozorenja pomoću fiksne opreme instalirane na putnim prelazima daju se:</p> <p>1) vizuelnim uređajima: svetlosni signali; 2) zvučnim uređajima: zvana,</p> | <p>PU</p> | | |
|--|--|---|--|-----------|--|--|

| | | | | | | |
|--|--|---|---|-----------|--|--|
| | <p>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.</p> <p>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.</p> <p>6.5. ‘passage’ means any route, other than a road, provided for the passage of people, animals, vehicles or machinery.</p> <p>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.</p> | <p>2.1.1.</p> <p>8.2.</p> <p>8.2.1.</p> <p>8.2.2.</p> <p>8.3.</p> <p>8.3.1.</p> <p>8.3.2.</p> <p>8.4.</p> | <p>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;</p> <p>34) putnički kilometar 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;</p> <p>30) pružni kilometri 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;</p> <p>10) kolosečni kilometri predstavljaju dužinu svih koloseka</p> | <p>PU</p> | | |
|--|--|---|---|-----------|--|--|

| | | | | | | |
|--|--|---|--|-----------|--|--|
| | <p>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.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Protection by the use of physical devices includes: <ul style="list-style-type: none"> - half or full barriers, - gates. - Warning by the use of fixed equipment at level crossings: <ul style="list-style-type: none"> - visible devices: lights, - audible devices: bells, horns, klaxons, etc. <p>Active level crossings are classified as:</p> <p>(a) Manual: a level crossing where user-side protection or warning is manually activated by a railway employee.</p> <p>(b) Automatic with user-</p> | <p>8.4.1.</p> <p>8.4.2.</p> <p>8.4.3.</p> <p>8.4.4.</p> <p>2.1.2.</p> | <p>železničkih pruga Republike Srbije, pri čemu se uzima u obzir svaki kolosek višekolosečne železničke pruge;</p> | <p>PU</p> | | |
|--|--|---|--|-----------|--|--|

| | | | | | |
|--|---------|--|----|--|--|
| <p>side warning: a level crossing where user-side warning is activated by the approaching train.</p> <p>(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.</p> <p>(d) Rail-side protected: a level crossing where a signal or other train protection system permits a train to proceed once the level crossing is fully user-side protected and is free from incursion.</p> | 2.1.34. | | PU | | |
| <p>7. Definitions of the scaling bases</p> | 2.1.30. | | | | |
| <p>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</p> | 2.1.10. | | | | |

shall be used. Only the distance on the national territory of the reporting country shall be taken into account.

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.

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.

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. | | | | | |
| aII. | <p>NOTIFICATION OF NATIONAL SAFETY RULES National safety rules notified in accordance with point (a) of Article 8(1) include:</p> <p>1. rules concerning existing national safety targets and safety methods;</p> | <p>0.1 13.2.</p> <p>13.1.1.</p> <p>13.2.2.</p> | <p>Evropskoj komisiji prijavljuju se važeći nacionalni propisi iz oblasti bezbednosti:</p> <p>1) u vezi sa postojećim nacionalnim bezbednosnim ciljevima i bezbednosnim metodama;</p> <p>2) koji definišu zahteve za sisteme</p> | <p>PU</p> <p>PU</p> | | |

| | | | | | |
|---|---|--|--|--|--|
| <p>2. rules concerning requirements in respect of safety management systems and safety certification of railway undertakings;</p> <p>3. common operating rules of the railway network that are not yet covered by TSIs, including rules relating to the signalling and traffic management system;</p> <p>4. rules laying down requirements in respect of additional internal operating rules (company rules) that must be established by infrastructure managers and railway undertakings;</p> <p>5. rules concerning requirements in respect of staff executing safety-critical tasks, including selection criteria, medical fitness and vocational training and certification, in so far as they are not yet covered by a TSI;</p> <p>6. rules concerning the investigation of accidents and incidents.</p> | <p>13.2.3.</p> <p>13.2.4.</p> <p>13.2.5.</p> <p>13.2.6.</p> | <p>bezbednog upravljanja, kao i zahteve za sertifikat o bezbednosti za prevoz;</p> <p>3) 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;</p> <p>4) koji definišu zahteve za dodatnim internim propisima koje moraju doneti upravljač i železnički prevoznik;</p> <p>5) koji definišu zahteve za izvršne železničke radnike, uključujući kriterijume izbora, zdravstvene sposobnosti i profesionalne kvalifikacije i izdavanje uverenja, ako nisu obuhvaćeni u TSI;</p> <p>6) koji uređuju istragu nesreća i nezgoda.</p> | | | |
|---|---|--|--|--|--|

| | | | | | |
|--|---|--|-----------|--|--|
| <p>organisation and to the continuous improvement of its effectiveness;</p> <p>2.Risk assessment — a structured approach to assess risks associated with the maintenance of vehicles, including those directly arising from operational processes and the activities of other organisations or persons, and to identify the appropriate risk control measures;</p> <p>3.Monitoring — a structured approach to ensure that risk control measures are in place, working correctly and achieving the organisation's objectives;</p> <p>4.Continuous improvement — a structured approach to analyse the information gathered through regular monitoring, auditing, or other relevant sources and to use the results to learn and to adopt preventive or corrective measures in order to maintain or improve the level of safety;</p> | <p>53.11.2.</p> <p>53.11.3.</p> <p>53.11.4.</p> | <p>2) Ocena rizika – strukturni pristup oceni rizika povezanih sa održavanjem vozila, uključujući one koji direktno proizlaze iz operativnih procesa i aktivnosti drugih organizacija ili lica, kao i utvrđivanje odgovarajućih mera za kontrolu rizika;</p> <p>3) Praćenje – strukturni pristup kojim se osigurava da su mere za kontrolu rizika uvedene, pravilno deluju i ostvaruju ciljeve lica zaduženog za održavanje;</p> <p>4) Kontinuirano poboljšanje – strukturni pristup analizi informacija koje su prikupljene kroz redovno praćenje, audite ili iz drugih relevantnih izvora, kao i upotrebi rezultata radi učenja i donošenja preventivnih ili korektivnih mera kako bi se održao ili poboljšao nivo bezbednosti;</p> <p>5) Struktura i odgovornost – strukturni pristup utvrđivanju odgovornosti pojedinaca i timova kojim se osigurava postizanje bezbednosnih ciljeva organizacije;</p> | <p>PU</p> | | |
|--|---|--|-----------|--|--|

| | | | | | |
|--|----------|---|----|--|--|
| <p>5. Structure and responsibility — a structured approach to define the responsibilities of individuals and teams for secure delivery of the organisation's safety objectives;</p> | 53.11.5. | <p>6) Upravljanje kompetencijama – strukturni pristup kojim se osigurava da zaposleni imaju stručnost potrebnu za postizanje ciljeva organizacije na bezbedan, delotvoran i efikasan način u svim okolnostima;</p> | PU | | |
| <p>6. Competence management — a structured approach to ensure that employees have the competences required in order to achieve the organisation's objectives safely, effectively and efficiently in all circumstances;</p> | 53.11.6. | <p>7) Informacije – strukturni pristup kojim se osigurava dostupnost važnih informacija onim licima koja donose procene i odluke na svim nivoima lica zaduženog za održavanje i kako bi se osigurala potpunost i primerenost informacija;</p> | | | |
| <p>7. Information — a structured approach to ensure that important information is available to those making judgments and decisions at all levels of the organisation and to ensure the completeness and appropriateness of the information;</p> | 53.11.7. | <p>8) Dokumentacija – strukturni pristup kojim se osigurava sledljivost svih relevantnih informacija;</p> | | | |
| <p>8. Documentation — a structured approach to ensure the traceability of all relevant information;</p> | 53.11.8. | <p>9) Ugovorne aktivnosti – strukturni pristup kojim se osigurava odgovarajuće upravljanje aktivnostima dodeljenim podizvođačima radi ostvarivanja ciljeva organizacije i pokrivanja svih nadležnosti i zahteva;</p> | | | |

| | | | | | | |
|--|---|---|--|-----------|--|--|
| | <p>9. Contracting activities — a structured approach to ensure that subcontracted activities are managed appropriately in order for the organisation's objectives to be achieved and all competences and requirements are covered;</p> <p>10. Maintenance activities — a structured approach to ensure:</p> <ul style="list-style-type: none"> - that all maintenance activities affecting safety and safety-critical components are identified and correctly managed and that all the necessary changes to those maintenance activities affecting safety are identified, properly managed based upon the return of experience and the application of Common Safety Methods for risk assessment in | <p>53.11.9.</p> <p>53.11.10.</p> <p>53.11.10.1.</p> | <p>10. Aktivnosti održavanja – strukturni pristup kojim se osigurava:</p> <p>(1) da su identifikovane sve aktivnosti održavanja koje utiču na bezbednost kao i bezbednosno kritične komponente i da se njima pravilno upravlja, da su sve neophodne promene tih aktivnosti održavanja koje utiču na bezbednost identifikovane, da se njima pravilno upravlja na osnovu povratnih iskustava i primene ZBM za ocenu rizika i da su pravilno dokumentovane,</p> <p>(2) usklađenost sa osnovnim zahtevima za interoperabilnost,</p> <p>(3) uspostavljanje i provera bješkata za održavanje, opreme i alata posebno izrađenih i potrebnih za izvršenje održavanja,</p> <p>(4) analiza početne dokumentacije</p> | <p>PU</p> | | |
|--|---|---|--|-----------|--|--|

| | | | | | | |
|--|--|---|--|-----------|--|--|
| | <p>accordance with point (a) of Article 6(1) and properly documented;</p> <ul style="list-style-type: none"> - conformity with the essential requirements for interoperability; - the implementation and check of maintenance facilities, equipment and tools specifically developed and required for maintenance delivery; - the analysis of the initial documentation related to the vehicle for providing the first maintenance file and to ensure its correct implementation through the development of maintenance orders; - that components (including spare parts) and materials are used as specified in the maintenance orders and supplier documentation; they are stored, handled and transported in an | <p>53.11.10.2.</p> <p>53.11.10.3.</p> <p>53.11.10.4.</p> <p>53.11.10.5.</p> | <p>u vezi sa vozilom potrebne za formiranje prvog dosijea o održavanju i pravilnu primenu dosijea o održavanju putem sastavljanja naloga za održavanje,</p> <p>(5) da se komponente (uključujući rezervne delove) i materijali upotrebljavaju kako je navedeno u nalogima za održavanje i dokumentaciji dobavljača; oni se skladište, s njima se rukuje i oni se prevoze na odgovarajući način kako je navedeno u nalogima za održavanje i dokumentaciji dobavljača i moraju biti usklađeni sa relevantnim nacionalnim i međunarodnim propisima kao i sa zahtevima iz relevantnih naloga za održavanje,</p> <p>(6) da se odrede, identifikuju, obezbede, evidentiraju i da budu na raspolaganju prikladni i odgovarajući objekti, oprema i alati kako bi se omogućilo pružanje usluga održavanja u skladu s nalogima za održavanje i drugim specifikacijama, čime se osigurava</p> | <p>PU</p> | | |
|--|--|---|--|-----------|--|--|

| | | | | | | |
|--|---|--|---|-----------|--|--|
| | <p>ensure that its measuring equipment, all facilities, equipment and tools are correctly used, calibrated, preserved and maintained in accordance with documented processes;</p> <p>11. Control activities — a structured approach to ensure:</p> <ul style="list-style-type: none"> - that vehicles are removed from operation for scheduled, conditional or corrective maintenance in due time, or whenever defects or other needs have been identified; - the necessary quality control measures; - that maintenance tasks are performed in accordance with the maintenance orders and to issue the notice | <p>53.11.11.</p> <p>53.11.11.1.</p> <p>53.11.11.2.</p> <p>53.11.11.3.</p> <p>53.11.11.4.</p> | <p>kvaliteta,</p> <p>(3) obavljanje poslova održavanja u skladu sa nalogima za održavanje i izdavanje obaveštenja o vraćanju u eksploataciju, koje uključuje moguća ograničenja za upotrebu,</p> <p>(4) da se moguće pojave neusklađenosti u primeni sistema upravljanja koje bi mogle dovesti do nesreće, nezgode, izbegnute nesreće ili drugog opasnog događaja prijavljuju, istražuju i analiziraju i da se preduzimaju potrebne preventivne mere u skladu sa ZBM za praćenje,</p> <p>(5) da su periodična interna kontrola i postupak praćenja u skladu sa ZBM za praćenje.</p> | <p>PU</p> | | |
|--|---|--|---|-----------|--|--|

| | | | | | | |
|------|---|-------------|---|----|--|--|
| | <p>to return to operation including possible restrictions on use;</p> <ul style="list-style-type: none"> - that possible instance of non-compliance in the application of the management system that might result in accidents, incidents, near-misses or other dangerous occurrences are reported, investigated and analysed and that necessary preventive measures are taken in compliance with the common safety method for monitoring provided in point (c) of Article 6(1); - recurrent internal auditing and monitoring process compliant with the common safety method for monitoring provided in point (c) of Article 6(1). | 53.11.11.5. | | | | |
| aIV. | PART A Repealed Directive with a list of the successive amendments thereto | - | - | NP | | |

| | | | | | | |
|-----|---|---|---|----|--|--|
| | (referred to in Article 34) PART B Time limits for transposition into national law (referred to in Article 34) | | | | | |
| aV. | Correlation table | - | - | NP | | |