

2.

Na osnovu člana 95 tačka 3 Ustava Crne Gore donosim

UKAZ
O PROGLAŠENJU ZAKONA O BEZBJEDNOSTI, ORGANIZACIJI I
EFIKASNOSTI ŽELJEZNIČKOG PREVOZA

Proglašavam **Zakon o bezbjednosti, organizaciji i efikasnosti željezničkog prevoza**, koji je donijela Skupština Crne Gore 25. saziva, na šestoj sjednici drugog redovnog (jesenjeg) zasijedanja u 2013. godini, dana 23. decembra 2013. godine.

Broj: 01-1951/2

Podgorica, 27. decembra 2013. godine

Predsjednik Crne Gore,
Filip Vujanović, s.r.

Na osnovu člana 82 stav 1 tačka 2 Ustava Crne Gore i Amandmana IV stav 1 na Ustav Crne Gore, Skupština Crne Gore 25. saziva, na šestoj sjednici drugog redovnog (jesenjeg) zasijedanja u 2013. godini, dana 23. decembra 2013. godine, donijela je

ZAKON
O BEZBJEDNOSTI, ORGANIZACIJI I EFIKASNOSTI ŽELJEZNIČKOG PREVOZA

I. OSNOVNE ODREDBE

Predmet

Član 1

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

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

Odgovornost za bezbjednost željezničkog saobraćaja

Član 2

Pravno lice koje upravlja željezničkom infrastrukturom (u daljem tekstu: upravljač infrastrukture), pravno lice koje obavlja javni prevoz putnika i/ili robe (u daljem tekstu: željeznički prevoznik), vlasnik industrijske, odnosno lučke željeznice i privredno društvo koje obavlja prevoz za sopstvene potrebe na industrijskoj i lučkoj željeznici odgovorni su za bezbjednost željezničkog saobraćaja.

Obavljanje željezničkog saobraćaja

Član 3

Javni prevoz putnika i robe u željezničkom saobraćaju može da obavlja samo željeznički prevoznik.

Prevoz lica i robe za sopstvene potrebe i željeznički saobraćaj za potrebe građenja, rekonstrukcije i održavanja na željezničkim prugama može da obavlja upravljač infrastrukture, željeznički prevoznik ili privredno društvo koje obavlja prevoz za sopstvene potrebe u željezničkom saobraćaju.

Željeznički saobraćaj na industrijskoj željeznici može da obavlja vlasnik industrijske željeznice, privredno društvo koje obavlja prevoz za sopstvene potrebe i željeznički prevoznik.

Željeznički saobraćaj

Član 4

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

Značenje izraza

Član 5

Pojedini izrazi upotrijebljeni u ovom zakonu imaju sljedeća značenja:

1) **autostop uređaj** je uređaj za automatsko zaustavljanje voza kod signala koji pokazuje da je dalja vožnja zabranjena, odnosno uređaj za automatsku kontrolu smanjenja brzine kretanja voza od signala koji pokazuje da je dalja vožnja dozvoljena smanjenom brzinom;

2) **brzinomjer (tahograf)** je uređaj za registrovanje brzine i pređenog puta i drugih podataka u toku vožnje vučnog vozila;

3) **vanredni događaj** je događaj u željezničkom saobraćaju koji je imao ili je mogao da ima štetne posljedice za bezbjedno odvijanje željezničkog saobraćaja (incident, nesreća, ozbiljna nesreća ili ostale nesreće);

4) **voz** je propisno sastavljeni i zakvačeni niz željezničkih vozila sa jednim ili više vučnih vozila na sopstveni pogon ili samo vučno vozilo na sopstveni pogon;

5) **vozno osoblje** je osoblje koje posijeda voz, odnosno vučno vozilo (mašinovođa i pomoćnik mašinovođe) i vozopratno osoblje;

6) **vozopratno osoblje** je osoblje u vozu koje pomaže da se osigura bezbjednost voza, putnika i robe koja se prevozi, osim mašinovođe i pomoćnika mašinovođe;

7) **vučena vozila** su željeznička vozila bez sopstvenog pogona, namijenjena za prevoz putnika odnosno lica (putnička kola) ili za prevoz robe (teretna kola);

8) **vučno vozilo za posebne namjene** je motorno pružno vozilo, lokotraktor, motorno vozilo za ispitivanje, održavanje ili kontrolu željezničkih pruga;

9) **vučno vozilo** je željezničko vozilo sa sopstvenim pogonom (lokomotiva, motorni voz ili vučno vozilo za posebne namjene);

10) **dozvoljena masa po dužnom metru** je propisana dozvoljena masa po dužnom metru koja se ne smije prekoračiti;

11) **dozvoljena masa po osovini** je propisana dozvoljena masa po osovini koja se ne smije prekoračiti;

12) **evropska specifikacija** je evropska tehnička specifikacija, evropsko tehničko odobrenje ili evropski standard;

13) **željeznička mreža** je cjelokupna željeznička infrastruktura kojom upravlja upravljač infrastrukture;

14) **željeznički prevoznik** je pravno lice koje obavlja javni prevoz putnika i/ili robe, odnosno prevoz za sopstvene potrebe u željezničkom saobraćaju, obezbjeđuje vuču vozova ili pruža samo uslugu vuče vozova;

15) **željeznički radnik** je lice koje neposredno učestvuje u odvijanju željezničkog saobraćaja, odnosno koje obavlja poslove osiguranja nesmetanog i bezbjednog kretanja vozova i željezničkih vozila;

16) **željeznički sistem** obuhvata strukturne i funkcionalne podsisteme, upravljanje i eksploataciju sistema u cjelini;

17) **željezničko vozilo** je vozilo sa ili bez sopstvenog pogona koje se kreće na sopstvenim točkovima po željezničkim kolosjecima i koje se sastoji od više strukturnih i funkcionalnih podsistema ili djelova tih podsistema;

18) **željezničko službeno mjesto** je mjesto na željezničkoj infrastrukturi namijenjeno za izvršenje zadataka organizacije željezničkog saobraćaja propisanih poslovnim redom željezničke stanice;

19) **željezničko područje** je prostor na kojem se nalazi željeznička pruga, objekti, postrojenja i uređaji koji neposredno služe za vršenje željezničkog saobraćaja, prostor ispod mostova i vijadukata, kao i prostor iznad tunela;

20) **imalac vozila** je vlasnik ili korisnik željezničkog vozila koji koristi to vozilo kao prevozno sredstvo i koji je upisan u registar željezničkih vozila;

21) **incident** je događaj koji nije nesreća ili ozbiljna nesreća, a koji je povezan sa saobraćajem vozova i negativno utiče na bezbjednost saobraćaja;

22) **Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail** je međuvladina organizacija za međunarodne prevoze željeznicama (u daljem tekstu: OTIF);

23) **International Carriage of Dangerous Goods Regulations** su međunarodna pravila o željezničkom prevozu opasne robe (u daljem tekstu: RID);

24) **International Coach Regulations** su pravila o uzajamnoj upotrebi teretnih kola u međunarodnom prevozu (u daljem tekstu: RIC);

25) **International Wagon Regulations** su pravila o uzajamnoj upotrebi putničkih i prtljažnih kola u međunarodnom prevozu (u daljem tekstu: RIV);

26) **istraga** je proces koji obuhvata prikupljanje i analizu informacija, izvođenje zaključaka, uključujući i utvrđivanje uzroka i, u zavisnosti od slučaja, davanje bezbjednosnih preporuka u cilju prevencije nesreća i incidenata;

27) **lokomotiva** je vučno vozilo (električna, dizel ili parna lokomotiva);

28) **maksimalna brzina voza** je najveća brzina kojom voz može saobraćati na željezničkoj pruzi ili dijelu željezničke pruge, u skladu sa redom vožnje ili na drugi propisani način koja se ne smije prekoračiti;

29) **masa po dužnom metru** je masa praznog ili natovarenog željezničkog vozila podijeljena dužinom vozila, mjerena između čeonih površina nesabijenih odbojnika ili između krajnjih djelova kvačila, za vozila bez odbojnika;

30) **masa po osovini** je masa praznog ili natovarenog željezničkog vozila podijeljena brojem osovina tog vozila;

31) **motorni vozovi** su elektromotorna kola, elektromotorne garniture, dizel-motorna kola i dizel-motorne garniture;

32) **mašinovođa** je lice koje ima odgovarajuće obrazovanje i stručno je osposobljen da upravlja vozovima za prevoz putnika i/ili robe, uključujući lokomotive, manevarske lokomotive, radne vozove i šinska vozila za održavanje, na bezbjedan način;

33) **najveća dopuštena brzina** je najveća propisana brzina na pruzi ili djelovima pruge, prema tehničkom stanju pruge i željezničkih vozila ili drugih uslova;

34) **naručilac** je lice koje naručuje projektovanje, gradnju, obnovu ili unapređenje podsistema, organ uprave nadležan za poslove željezničkog saobraćaja (u daljem tekstu: Organ uprave), željeznički prevoznik, upravljač infrastrukture, imalac željezničkog vozila ili koncesionar;

35) **nesreća** je neželjeni ili nenamjerni iznenadni događaj ili niz događaja koji ima štetne posljedice (sudari, iskliznuća, nesreće na putnom prelazu u istom nivou sa željezničkom prugom, druge nesreće izazvane željezničkim vozilima u pokretu, požari i sl.);

36) **obnova podsistema** (rehabilitacija) obuhvata veću zamjenu na podsistemu ili dijelu podsistema kojom se ne mijenjaju njegove osnovne karakteristike;

37) **ozbiljna nesreća** je sudar vozova ili iskliznuće voza koji ima za posljedicu smrt najmanje jednog lica ili teške povrede pet ili više lica ili prouzrokovanje velike štete željezničkim vozilima, željezničkoj infrastrukturi ili životnoj sredini u iznosu od najmanje dva miliona eura, kao i druga nesreća koja ima očigledan uticaj na bezbjednost na željeznici ili na upravljanje bezbjednošću;

38) **ostale nesreće** su nesreće koje po posljedicama nijesu ozbiljne nesreće;

39) **osnovni zahtjevi** su zahtjevi koje treba da ispunjava željeznički sistem, podsistem i sastavni djelovi interoperabilnosti, uključujući i interfejse;

40) **osnovni parametri** su svi regulatorni, tehnički ili eksploatacioni uslovi koji su ključni za interoperabilnost i koji su navedeni u tehničkim specifikacijama interoperabilnosti;

41) **poslovni red željezničke stanice** je akt upravljača infrastrukture kojim se određuju zadaci željezničkih radnika za izvršavanje reda vožnje, prijem i predaju robe odnosno prijem i otpremu putnika, tehnički kapaciteti i oprema željezničke stanice;

42) **podsistemi** su djelovi željezničkog sistema, za koje je potrebno utvrditi osnovne zahtjeve;

43) **prijavljeno tijelo** je tijelo za ocjenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu sastavnih djelova interoperabilnosti i za postupak provjere podsistema koje je prijavljeno Generalnom sekretaru Međuvladine organizacije za međunarodni prevoz željeznicom ili Evropskoj komisiji;

44) **priključak industrijskog kolosjeka** je dio industrijskog kolosjeka koji se od odvojne skretnice pruža preko pružnog pojasa;

45) **projekat u poodmakloj fazi razvoja** je projekt čiji je stepen planiranja ili izgradnje dostigao tačku na kojoj je promjena tehničkih specifikacija neprihvatljiva zbog opravdanih pravnih, ugovornih, privrednih, finansijskih, društvenih ili ekoloških prepreka;

46) **pružni pojas** je prostor između željezničkih kolosjeka, kao i pored krajnjih kolosjeka, na odstojanju od najmanje osam metara, a za željezničku prugu koja prolazi kroz naseljeno mjesto na odstojanju od najmanje šest metara, računajući od ose krajnjih kolosjeka;

- 47) **red vožnje voza** je prikaz saobraćaja voza određene vrste, sastava i posjeda, od polazne do uputne stanice koji može biti grafički i tabelarni;
- 48) **sastavni dio interoperabilnosti** je svaki sastavni dio, grupa komponenata, podsklop ili sklop opreme u cjelini, kao i softver, ugrađen ili namijenjen ugradnji u podsistem, od koga interoperabilnost željezničkog sistema zavisi direktno ili indirektno;
- 49) **serija željezničkih vozila** je skup identičnih vozila istog tipa;
- 50) **sistem upravljanja bezbjednošću** obuhvata organizaciju i procedure koje uspostavlja upravljač infrastrukture ili željeznički prevoznik radi bezbjednog odvijanja željezničkog saobraćaja;
- 51) **stanično osoblje** je osoblje koje obavlja poslove na području željezničkog službenog mjesta;
- 52) **tehnička dokumentacija** je dokumentacija o podsystemu ili sastavnom djelu interoperabilnosti koja sadrži sve njegove tehničke karakteristike, uključujući i uputstvo za njegovo korišćenje i održavanje;
- 53) **tijelo za bezbjednost** je nacionalno tijelo kojem su povjereni poslovi vezani za bezbjednost na željeznici;
- 54) **tip vozila** obuhvata osnovne projektne karakteristike željezničkog vozila odobrene sertifikatom o ispitivanju tipa;
- 55) **tovarni profil** je ograničeni prostor u poprečnom presjeku upravnom na osu kolosjeka koji ne smije prelaziti prazno ili natovareno željezničko vozilo nijednim svojim dijelom;
- 56) **uzroci** su radnje, propusti, događaji ili uslovi, ili njihova kombinacija, koji su doveli do nesreće ili incidenta;
- 57) **unaprjeđenje podsistema (rekonstrukcija)** je značajnija izmjena podsistema ili dijela podsistema kojom se poboljšavaju njegove osnovne karakteristike;
- 58) **uređaj za kontrolu budnosti** je uređaj koji služi za automatsko zaustavljanje voza u slučaju nebudnosti ili nesposobnosti željezničkog radnika koji upravlja vučnim vozilom;
- 59) **Convention concerning International Carriage by Rail** je Konvencija o međunarodnim željezničkim prevozima (u daljem tekstu: COTIF).

Čuvanje željezničke pruge

Član 6

Učesnici u željezničkom saobraćaju ne smiju da oštećuju željezničku prugu, postrojenja i objekte na pruzi, željeznička vozila (u daljem tekstu: vozila) i da ometaju bezbjednost željezničkog saobraćaja.

Učesnici iz stava 1 ovog člana dužni su da postupaju po pravilima saobraćaja, saobraćajnoj signalizaciji, signalnim oznakama postavljenim na pruzi i nalogima ovlašćenih lica.

Privredna društva koja projektuju željezničke pruge, proizvode i održavaju vozila, stručno osposobljavaju željezničke radnike za obavljanje poslova u željezničkom saobraćaju i drugi subjekti dužni su da postupaju u skladu sa ovim zakonom.

Upravljač infrastrukture dužan je da obezbijedi i organizuje službu čuvanja pruge.

Način organizovanja službe iz stava 4 ovog člana, postupak i način čuvanja pruge propisuje organ državne uprave nadležan za željeznički saobraćaj (u daljem tekstu: Ministarstvo).

Unutrašnja kontrola

Član 7

Upravljač infrastrukture i željeznički prevoznik dužni su da u okviru svoje djelatnosti organizuju redovno i efikasno vršenje unutrašnje kontrole nad bezbjednošću željezničkog saobraćaja u skladu sa ovim zakonom.

Organizaciju i način vršenja kontrole iz stava 1 ovog člana utvrđuju upravljač infrastrukture i željeznički prevoznik, uz saglasnost Ministarstva.

Izgradnja, rekonstrukcija i atestiranje pruga

Član 8

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

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

Željeznička pruga, pored uslova iz stava 2 ovog člana, mora da ispunjava i zahtjeve interoperabilnosti, kao i tehničke uslove potvrđenih međunarodnih ugovora i međunarodnih željezničkih propisa.

Pri projektovanju, građenju i rekonstrukciji željezničke pruge i postrojenja, uređaja i objekata na pruži moraju se primijeniti tehnički i drugi uslovi utvrđeni ovim zakonom, propisani standardi koji se odnose na pruge i postrojenja, objekte i uređaje na pruži i drugi propisani uslovi kojima se obezbjeđuje bezbjednost željezničkog saobraćaja.

Postrojenja, uređaji i oprema koji se ugrađuju u novoizgrađene ili rekonstruisane željezničke pruge i koji čine njihov sastavni dio obavezno se atestiraju u pogledu propisanih karakteristika u skladu sa propisima o atestiranju tih postrojenja, uređaja i opreme.

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

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

Opterećenja željezničkih mostova i propusta, normativi za projektovanje, građenje, rekonstrukciju i sanaciju željezničkih mostova i propusta, tehničke uslove za termičku obradu skretničkih djelova i način izvođenja radova u zemljanom trupu utvrđuju se propisom Ministarstva, uz saglasnost organa državne uprave nadležnog za izgradnju objekata i uređenje prostora.

Atestiranje željezničkih vozila

Član 9

Uređaji i oprema koji se ugrađuju na vozila: uređaji za upravljanje vozilima, međusobno spajanje vozila, zaustavljanje vozila, davanje svjetlosnih i zvučnih signalnih

znakova i sl. i odgovarajuća oprema, obavezno se atestiraju i mogu se ugraditi u željeznička vozila samo ako je za njih izdat atest.

II. INTEROPERABILNOST

Željeznički sistem

Član 10

Interoperabilnost je sposobnost željezničkog sistema koja omogućava bezbjedan i neprekidan saobraćaj vozova uz postizanje traženog stepena efikasnosti, a koja se zasniva na regulativnim, tehničkim i operativnim uslovima koji za to moraju biti ispunjeni.

Željeznički sistemi su:

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

Konvencionalni željeznički sistem

Član 11

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

Konvencionalni željeznički sistem obuhvata željezničku mrežu (u daljem tekstu: mreža) koju čine:

- 1) željezničke pruge namijenjene za prevoz putnika;
- 2) željezničke pruge namijenjene za prevoz robe;
- 3) željezničke pruge namijenjene za mješoviti prevoz (prevoz putnika i prevoz robe);
- 4) čvorovi za prevoz putnika;
- 5) čvorovi za prevoz robe, uključujući i intermodalne terminale;
- 6) željezničke pruge koje spajaju pruge i čvorove iz tač. 1 do 5 ovog stava.

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

Željeznički sistem velikih brzina

Član 12

Željezničkih sistem velikih brzina obuhvata mrežu koju čine:

- 1) željezničke pruge izgrađene i opremljene za brzine od 250 km/h ili veće;
- 2) željezničke pruge rekonstruisane i opremljene za brzine od 200 km/h;
- 3) željezničke pruge rekonstruisane i opremljene za velike brzine na kojima je brzina prilagođena topografskim, reljefnim ili urbanističkim ograničenjima, željezničke pruge koje spajaju mreže željezničkog sistema velikih brzina i konvencionalne mreže, željezničke pruge na području željezničkih službenih mjesta, priključne željezničke pruge za terminale i depoe na kojima vozovi za velike brzine saobraćaju brzinama konvencionalnih vozova.

Željeznički sistem velikih brzina, pored mreže iz stava 1 ovog člana, obuhvata i upravljanje saobraćajem, sisteme za praćenje i navigaciju, uređaje za obradu podataka i telekomunikacione sisteme.

Željeznički sistem velikih brzina, pored mreže i sistema iz st. 1 i 2 ovog člana, obuhvata i vozila za velike brzine koja su projektovana da saobraćaju:

1) brzinama od najmanje 250 km/h po željezničkim prugama izgrađenim i opremljenim za velike brzine, a pri odgovarajućim uslovima i brzinama većim od 300 km/h;

2) brzinama od 200 km/h po željezničkim prugama iz stava 1 tačka 2 ovog člana.

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

Podsistemi

Član 13

Željezničke sisteme iz čl. 11 i 12 ovog zakona čine strukturni i funkcionalni podsistemi.

Strukturni podsistemi su:

1) područje infrastrukture: željeznički kolosjeci, skretnice, objekti na pruzi (mostovi, tuneli i sl.) i službena mjesta sa pripadajućom infrastrukturom (peroni, područja pristupa, uključujući i djelove namijenjene za lica sa invaliditetom i sl.);

2) područje energija: uređaji namijenjeni napajanju električnom energijom, uključujući kontaktnu mrežu i opremu za mjerenje potrošnje električne energije na vozilu;

3) područje saobraćajno upravljačko i signalno-sigurnosno na pruzi: sva oprema postavljena duž željezničke pruge koja je namijenjena za osiguranje bezbjednosti i za kontrolu i upravljanje kretanjem vozova za saobraćaj na mreži;

4) područje saobraćajno upravljačko i signalno-sigurnosno na vozilima: oprema na vozilu namijenjena za osiguranje bezbjednosti i za kontrolu i upravljanje kretanjem vozova za saobraćaj na mreži;

5) područje vozila: struktura, upravljački i nadzorni sistemi vozne opreme, oduzimači struje, uređaji za vuču i konverziju energije, oprema za kočenje, kvačenje, trčanje (obrotno postolje, osovine), vješanje, vrata, interfejs čovjek/mašina (vozno osoblje i putnici), uključujući i potrebe lica sa invaliditetom, pasivni i aktivni bezbjednosni uređaji i sredstva potrebna za zdravlje putnika i voznog osoblja.

Funkcionalni podsistemi su:

1) područje regulisanja i upravljanja saobraćajem: postupci i dodatna oprema koja omogućava usklađeni rad strukturnih podsistema u toku redovnog ili otežanog rada, uključujući sastavljanje vozova, vožnju vozova, planiranje i upravljanje saobraćajem, kao i stručna osposobljenost lica za izvršavanje usluga u prekograničnom saobraćaju ukoliko se to zahtijeva;

2) područje održavanje: postupci, dodatna oprema, radionice za održavanje i zalihe rezervnih djelova koje omogućavaju redovne popravke i preventivno održavanje radi obezbjeđenja interoperabilnosti željezničkog sistema i njegove efikasnosti;

3) područje telematske aplikacije za prevoz putnika i robe:

- aplikacije za prevoz putnika, uključujući sisteme za pružanje informacija prije i u toku vožnje, sisteme za rezervacije i plaćanje, sisteme za upravljanje prtljagom i upravljanje vezama između željeznice i drugih vidova saobraćaja;

- aplikacije za prevoz robe, uključujući informacione sisteme (praćenje robe i vozova u realnom vremenu), ranžirne sisteme i sisteme usmjeravanja vozova, sisteme rezervacija, plaćanja i fakturisanja, upravljanje vezama sa drugim vidovima saobraćaja i izradu elektronskih pratećih dokumenata.

Zahtjevi za interoperabilnost

Član 14

Zahtjevi za obezbjeđenje interoperabilnosti primjenjuju se na projektovanje, gradnju, unaprjeđenje, obnovu, puštanje u rad, eksploataciju i održavanje željezničkog sistema.

Zahtjevi iz stava 1 ovog člana primjenjuju se i na stručne, zdravstvene i bezbjednosne zahtjeve za željezničke radnike koji učestvuju u eksploataciji i održavanju željezničkog sistema.

Osnovni zahtjevi za obezbjeđenje interoperabilnosti

Član 15

Osnovne zahtjeve za obezbjeđenje interoperabilnosti čine opšti i posebni zahtjevi.

Opšti zahtjevi za obezbjeđenje interoperabilnosti koje mora da ispunjava željeznički sistem su zahtjevi koji se odnose na:

1) bezbjednost:

a) u odnosu na projektovanje, gradnju, održavanje i nadzor komponenti bitnih za bezbjednost, a posebno komponenti vezanih za kretanje voza i koji moraju da osiguraju bezbjednost na nivou koja odgovara ciljevima postavljenim za mrežu i za otežane situacije na mreži;

b) parametara vezanih za kontakt točak/šina koji moraju zadovoljavati zahtjeve stabilnosti da omogućavaju bezbjedno kretanje najvećom dopuštenom brzinom, parametri kočnica koji moraju da obezbijede zaustavljanje na određenom zaustavnom putu pri najvećoj dopuštenoj brzini;

c) korišćene komponente tokom eksploatacije moraju izdržati sva predviđena normalna ili granična opterećenja i pogodnim sredstvima mora da se obezbijedi da se posljedice nepredviđenih grešaka održe u određenim granicama;

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

e) svakog uređaja predviđenog da njime rukuju putnici koji mora biti tako projektovan da se u slučaju korišćenja u skladu sa uputstvima i mimo uputstva ne naruši rad uređaja ili zdravlje i bezbjednost putnika;

2) pouzdanost i dostupnost prilikom vršenja nadzora i održavanja stabilnih ili pokretnih komponenti, koje su uključene u kretanje voza, moraju da budu organizovane, izvedene i kvantifikovane tako da održe njihov rad u predviđenim uslovima;

3) zdravlje: materijali koji zbog načina upotrebe mogu da predstavljaju zdravstveni rizik za lica koja su u dodiru sa njima, ne smiju da se koriste u vozovima i na željezničkoj infrastrukturi, i moraju da se biraju, raspoređuju i koriste tako da se ograniči emisija štetnog i opasnog dima ili gasova, posebno u slučaju požara;

4) zaštitu životne sredine:

a) uticaj koji uspostavljanje i eksploatacija željezničkog sistema ima na životnu sredinu mora se procijeniti i uzeti u obzir u fazi projektovanja sistema u skladu sa zakonom kojim se uređuje zaštita životne sredine;

b) materijali koji se koriste u vozovima i na infrastrukturi moraju da spriječe emisiju dima ili gasova koji su štetni i opasni za životnu sredinu, naročito u slučaju požara;

c) vozila i sistemi za napajanje energijom moraju da budu projektovani i građeni na način da budu elektromagnetski kompatibilni sa postrojenjima, uređajima i mrežama komunalne infrastrukture na koje bi mogli da utiču;

d) željeznički sistem prilikom eksploatacije ne smije da prelazi granične vrijednosti nivoa buke utvrđene zakonom;

e) željeznički sistem prilikom eksploatacije ne smije da prouzrokuje nedozvoljeni nivo vibracija tla na opremu i područja u blizini pruge, pri uobičajenom održavanju;

5) tehničku usklađenost: tehničke karakteristike infrastrukture i stabilnih postrojenja moraju da budu usklađene međusobno sa karakteristikama vozova koji se koriste u željezničkom sistemu, a ako se pokaže da je usklađenost sa tim karakteristikama teško postići na određenim djelovima mreže, mogu se uvesti privremena rješenja kojima će se postići usklađenost u budućnosti.

Posebni zahtjevi za obezbjeđenje interoperabilnosti strukturnih podsistema

Član 16

Posebni zahtjevi za obezbjeđenje interoperabilnosti koje moraju da ispunjavaju strukturni željeznički podsistemi su zahtjevi koji se odnose na:

1) bezbjednost područja i infrastrukture:

a) preduzimanje odgovarajućih mjera za sprječavanje neovlašćenog pristupa postrojenjima ili ometanja njihovog rada;

b) preduzimanje mjera radi smanjivanja opasnosti za lica pri prolasku vozova kroz službena mjesta;

c) prilikom projektovanja i građena infrastrukture koja je dostupna javnosti mora se ograničiti rizik za bezbjednost ljudi (stabilnost, požar, pristup, evakuacija, peroni i sl.);

d) sprovođenje posebnih mjera u dugačkim tunelima, na mostovima i vijaduktima;

2) područje energije:

a) sistem za snabdijevanje energijom mora da bude bezbjedan i ne smije da ugrozi bezbjednost vozova i ljudi (putnika, operativnog osoblja, stanovnika uz željezničku prugu i trećih lica);

b) zaštitu životne sredine: rad sistema za snabdijevanje električnom ili toplotnom energijom, ne smije da utiče na životnu sredinu iznad utvrđenih granica;

c) tehničku usklađenost: sistemi za snabdijevanje električnom ili toplotnom energijom moraju da vozovima omoguće postizanje predviđenih performansi i da sistemi za snabdijevanje električnom energijom budu usklađeni sa uređajima za oduzimanje energije ugrađenim na vozove;

3) područje saobraćajno upravljačko i signalno-sigurnosno:

a) bezbjednost: postrojenja i procedure za upravljanje saobraćajem i signalizacijom moraju da omoguće bezbjedno kretanje vozova predviđeno za tu mrežu i u otežanim uslovima;

b) tehnička usklađenost: nova vozila i infrastruktura koja se izgradi poslije sistema za upravljanje saobraćajem i signalizacijom moraju da budu prilagođeni za korišćenje tih sistema i oprema za upravljanje saobraćajem i signalizacijom koja je ugrađena u upravljačnice vučnih vozila mora da omogući normalan rad u okviru zadatih uslova u cijelom željezničkom sistemu;

4) područje vozila:

a) bezbjednost:

- struktura vozila i spojeva između vozila mora da bude projektovana na način da se u slučaju sudara ili iskliznuća zaštite prostori za putnike i upravljačnice;
 - električni uređaji ne smiju da ugroze bezbjednost i funkcionisanje opreme saobraćajno upravljačkog i signalno-sigurnosnog podsistema;
 - tehnika kočenja i pri tom nastala opterećenja moraju da budu usklađena sa stanjem željezničke pruge, objekata na pruži i signalnih sistema;
 - preduzimanje mjera koje onemogućavaju pristup uređajima pod naponom;
 - odgovarajući uređaji moraju da omoguće putnicima da u slučaju opasnosti obavijeste mašinovođu, a vozopratno osoblje da stupi u vezu sa njim;
 - sistemi zatvaranja i otvaranja vrata moraju da garantuju bezbjednost putnika;
 - u slučaju opasnosti moraju da postoje izlazi i da budu posebno označeni;
 - moraju se sprovesti posebne mjere u dugačkim tunelima;
 - mora da ima ugrađen nezavisni sistem rezervnog osvjetljenja dovoljne snage i kapaciteta;
 - vozovi moraju da budu opremljeni sistemom razglasa za komunikaciju voznog osoblja sa putnicima;
- b) pouzdanost i dostupnost: način izrade najbitnije opreme, opreme osoviniskog sklopa, kao i vučne i kočne opreme, sistema nadzora i upravljanja mora da bude takav da u otežanim situacijama vozu omogućava nastavak vožnje bez štetnih posljedica za opremu;
- c) tehnička usklađenost:
- električna oprema mora da bude usklađena sa funkcionisanjem saobraćajno upravljačkog i signalno-sigurnosnog postrojenja;
 - karakteristike uređaja za oduzimanje električne energije kod električne vuče moraju da omogućavaju vozovima kretanje u sistemima snabdijevanja energijom na određenim željezničkim prugama;
 - karakteristike vozila moraju da budu takve da omoguće kretanje na svim željezničkim prugama na kojima je predviđena njihova upotreba, u skladu sa klimatskim uslovima;
- d) kontrola: vozovi moraju da budu opremljeni uređajem za registrovanje informacija i njihovu obradu;
- 5) područje održavanja:
- a) zdravlje i bezbjednost: tehnička postrojenja i postupci u radionicama za održavanje moraju da omoguće bezbjedan rad podsistema i ne smiju da predstavljaju opasnost za zdravlje i bezbjednost lica;
- b) zaštita životne sredine: tehnička postrojenja i postupci u depoima i radionicama za održavanje ne smiju da prelaze granične vrijednosti zagađujućih materija;
- c) tehnička usklađenost: postrojenja za održavanje vozila moraju da omoguće bezbjedno izvođenje radova koji ne utiču na zdravlje ljudi.

Posebni zahtjevi za obezbjeđenje interoperabilnosti funkcionalnih podsistema

Član 17

Posebni zahtjevi za obezbjeđenje interoperabilnosti koje moraju da ispunjavaju funkcionalni željeznički podsistemi su zahtjevi koji se odnose na:

- 1) područje regulisanja i upravljanja saobraćajem:
 - a) bezbjednost:

- usklađenost propisa za odvijanje saobraćaja na mreži kao i kvalifikacije mašinovođa i vozopratnog osoblja i osoblja koje upravlja saobraćajem mora biti takva da omogućava bezbjedan rad, imajući u vidu različitost zahtjeva prekograničnih i domaćih usluga prevoza;

- radovi na održavanju, intervali održavanja, obuka i kvalifikacije osoblja u radionicama za održavanje i u upravljačkim centrima kao i sistem obezbjeđivanja kvaliteta uspostavljen u radionicama za održavanje i upravljačkim centrima moraju biti takvi da osiguravaju visok nivo bezbjednosti;

b) pouzdanost i dostupnost: radovi na održavanju, intervali održavanja, obuka i kvalifikacije osoblja u radionicama za održavanje i u upravljačkim centrima, kao i sistem obezbjeđivanja kvaliteta uspostavljen u radionicama za održavanje i upravljačkim centrima moraju biti takvi da omogućavaju visok nivo pouzdanosti i dostupnosti sistema;

c) tehnička usklađenost: usklađenost propisa za odvijanje saobraćaja na mreži, kvalifikacije mašinovođa, vozopratnog osoblja i osoblja koje upravlja saobraćajem moraju da omoguće efikasnu eksploataciju željezničkog sistema, imajući u vidu različitost zahtjeva prekograničnih i domaćih usluga prevoza;

2) područje telematske aplikacije za usluge u prevozu robe i putnika:

a) tehnička usklađenost: osnovni zahtjevi za telematske aplikacije moraju da obezbijede minimum kvaliteta usluga putnicima i korisnicima prevoza robe, a posebno:

- da baze podataka, programska oprema i protokoli za prenos podataka omogućavaju što veću razmjenu podataka između različitih aplikacija i između različitih prevoznika sa izuzetkom povjerljivih poslovnih informacija,

- da korisnicima prevoza omoguće jednostavan pristup informacijama;

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

c) zdravlje: interfejsi korisnika i sistema moraju da budu u skladu s minimalnim pravilima i uslovima ergonomske i zdravstvene zaštite;

d) bezbjednost: za memorisanje i prenos relevantnih informacija za bezbjednost mora da se obezbijedi odgovarajući nivo integriteta i pouzdanosti.

Tehničke specifikacije interoperabilnosti

Član 18

Tehničke specifikacije interoperabilnosti (u daljem tekstu: TSI) su tehnički propisi sa kojima podsistem ili dio pod sistema željezničkog sistema mora da bude usaglašen radi ispunjavanja osnovnih zahtjeva i obezbjeđivanja interoperabilnosti željezničkog sistema.

TSI iz stava 1 ovog člana donosi Ministarstvo u skladu sa ovim zakonom.

TSI iz stava 2 ovog člana izrađuju se u skladu sa evropskim tehničkim specifikacijama i potvrđenim međunarodnim ugovorima.

Sastavni djelovi interoperabilnosti

Član 19

Sastavni djelovi interoperabilnosti mogu biti stavljeni na tržište samo ako:

1) obezbjeđuju postizanje interoperabilnosti unutar željezničkog sistema i ako ispunjavaju zahtjeve iz čl. 15 do 17 ovog zakona;

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

Ne smije se zabranjivati, ograničavati ili sprječavati stavljanje na tržište sastavnih djelova interoperabilnosti koji su proizvedeni u skladu sa ovim zakonom, a posebno se ne može zahtijevati ponovno vršenje provjera koje su već izvršene kao dio postupka za izdavanje deklaracije o usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu.

Ocjenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu

Član 20

Ocjenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu sastavnih djelova interoperabilnosti vrši akreditovano tijelo za ocjenjivanje usaglašenosti (u daljem tekstu: ovlašćeno tijelo) ili prijavljeno tijelo koje ovlasti Ministarstvo, na osnovu zahtjeva proizvođača ili njegovog ovlašćenog zastupnika.

Ovlašćeno tijelo, odnosno prijavljeno tijelo potvrđuje usaglašenost i pogodnost za upotrebu sastavnih djelova interoperabilnosti izdavanjem sertifikata o usaglašenosti i sertifikata o pogodnosti za upotrebu, nakon čega proizvođač ili njegov ovlašćeni zastupnik izdaje deklaraciju o usaglašenosti i deklaraciju o pogodnosti za upotrebu.

Kada se na sastavne djelove interoperabilnosti primjenjuju i drugi propisi, deklaracija o usaglašenosti i deklaracija o pogodnosti za upotrebu mora da sadrži konstataciju da sastavni djelovi interoperabilnosti ispunjavaju i zahtjeve iz tih propisa.

Sertifikati iz stava 2 ovog člana koje su izdala prijavljena tijela iz država članica Evropske unije ili država ugovornica OTIF -a priznaju se u Crnoj Gori.

Postupke i metode za ocjenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu sastavnih djelova interoperabilnosti koji podliježu ocjenjivanju usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu, tehničku dokumentaciju koja prati deklaraciju o usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu i sadržinu deklaracije o usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu propisuje Ministarstvo.

Eksploataciono ispitivanje

Član 21

Eksploataciono ispitivanje je osnov za ocjenjivanje pogodnosti za upotrebu sastavnih djelova interoperabilnosti.

Program eksploatacionog ispitivanja sastavlja proizvođač.

Program eksploatacionog ispitivanja odobrava prijavljeno tijelo.

Zahtjev za eksploataciono ispitivanje, sa odobrenim programom eksploatacionog ispitivanja upravljaču infrastrukture, odnosno željezničkom prevozniku podnosi proizvođač ili njegov ovlašćeni zastupnik.

Zahtjev iz stava 4 ovog člana može se podnijeti poslije izdavanja sertifikata o usaglašenosti i deklaracije o usaglašenosti.

Upravljač je dužan da omogući početak zahtijevanog eksploatacionog ispitivanja u roku od tri mjeseca od dana podnošenja zahtjeva.

Podnosilac zahtjeva plaća naknadu upravljaču, odnosno željezničkom prevozniku za obavljanje eksploatacionog ispitivanja.

Visina naknade iz stava 7 ovog člana zavisi od vrste, obima i trajanja eksploatacionog ispitivanja, utvrđuje se prema realnim troškovima upravljača, odnosno željezničkog prevoznika i ne smije da služi za sticanje profita.

Neusaglašenost sastavnih djelova interoperabilnosti sa TSI

Član 22

Organ uprave može da ograniči ili zabrani upotrebu sastavnih djelova interoperabilnosti, zabrani njegovu dalju upotrebu ili da naloži njegovo povlačenje sa tržišta ukoliko se utvrdi:

- 1) da je deklaracija o usaglašenosti nepropisno izdata;
- 2) da sastavni dio interoperabilnosti koji ima deklaraciju o usaglašenosti ili pogodnosti za upotrebu i koji se koristi za utvrđenu namjenu ne ispunjava osnovne zahtjeve;
- 3) da su nepravilno primijenjene TSI, u slučaju gdje se one primjenjuju;
- 4) da je TSI, neadekvatna;
- 5) da lice koje je izdalo deklaraciju o usaglašenosti nije dovelo sastavni dio interoperabilnosti u stanje usaglašenosti u roku koji odredi Organ uprave.

Rješenje o preduzetim mjerama dostavlja se licu koje je izdalo deklaraciju o usaglašenosti i prijavljenom tijelu koje je izdalo sertifikat o usaglašenosti.

Rješenje iz stava 2 ovog člana je konačno.

Puštanje u rad podsistema

Član 23

Strukturni podsistemi se projektuju, grade i ugrađuju na način kojim se obezbjeđuje ispunjavanje osnovnih zahtjeva.

Ne smije se zabranjivati, ograničavati ili sprječavati izgradnja, puštanje u rad i eksploatacija strukturnih podsistema koji čine željeznički sistem i ispunjavaju osnovne zahtjeve:

- 1) a posebno se ne može zahtijevati ponovno vršenje provjera koje su već izvršene u postupku za sticanje deklaracije o provjeri;
- 2) u državama članicama Evropske unije ili državama ugovornicama OTIF-a, u cilju provjere usklađenosti sa identičnim zahtjevima u identičnim radnim uslovima.

Dodatne provjere se mogu zahtijevati samo onda kada Organ uprave, pregledom dokumentacije u postupku izdavanja dozvole za korišćenje, utvrdi da strukturni podsistem nije u cjelini usklađen sa odredbama ovog zakona i ne ispunjava sve osnovne zahtjeve.

Postupak za izdavanje deklaracije o provjeri podsistema

Član 24

Postupak za izdavanje deklaracije o provjeri podsistema je postupak ocjenjivanja usaglašenosti u kome ovlašćeno, odnosno prijavljeno tijelo provjerava i potvrđuje da podsistem ispunjava osnovne zahtjeve i da je u skladu sa TSI.

Radi izdavanja deklaracije o provjeri podsistema podnosilac zahtjeva određuje prijavljeno tijelo koje će izvršiti provjeru podsistema.

Podnosilac zahtjeva može biti naručilac ili proizvođač ili njihov ovlašćeni zastupnik.

Prijavljeno tijelo provjerava podsistem u sljedećim fazama:

- 1) cjelokupni projekat;

2) gradnja podsistema, uključujući posebno građevinske radove, proizvodnju, sklapanje sastavnih dijelova, podešavanje cijelog podsistema;

3) konačno ispitivanje podsistema.

Prijavljeno tijelo, na osnovu raspoloživih informacija u odgovarajućim TSI i registrima iz čl. 33 i 34 ovog zakona, vrši i provjeru interfejsa tog podsistema sa sistemom u koji se ugrađuje.

Prijavljeno tijelo dužno je da sastavi tehničku dokumentaciju koja se prilaže uz deklaraciju o provjeri podsistema.

Tehnička dokumentacija iz stava 6 ovog člana sadrži podatke o karakteristikama podsistema, uslove i ograničenja korišćenja i uputstva za podešavanje i održavanje i, po potrebi, dokumenta kojima se potvrđuje usaglašenost sastavnih dijelova interoperabilnosti.

Nakon što prijavljeno tijelo izda sertifikat o provjeri podsistema podnosilac zahtjeva sastavlja deklaraciju o provjeri podsistema.

Prijavljeno tijelo može izdati sertifikate o provjeri serije podsistema ili određenih dijelova tih podsistema ukoliko je to propisano TSI.

Prijavljeno tijelo može, na zahtjev podnosioca, izdati prelaznu izjavu o provjeri (u daljem tekstu: PIP) faze projektovanja (uključujući ispitivanje tipa) ili faze proizvodnje ili određenih dijelova podsistema.

U slučajevima iz stava 10 ovog člana prijavljeno tijelo izdaje PIP sertifikat, a podnosilac zahtjeva sastavlja PIP deklaraciju.

Sertifikati o provjeri podsistema koje su izdala prijavljena tijela iz država članica Evropske unije ili država ugovornica OTIF -a priznaju se u Crnoj Gori.

Prijavljeno tijelo je dužno da nakon izdavanja sertifikata o provjeri podsistema vrši periodične provjere da li se proizvodnja podsistema obavlja u skladu sa tehničkom dokumentacijom iz stava 6 ovog člana.

Pri vršenju provjere prijavljeno tijelo ima pravo pristupa svim proizvodnim pogonima, skladištima dijelova, montažnim pogonima i pravo na uvid u potrebnu dokumentaciju koja se odnosi na podsistem.

Prijavljeno tijelo izdaje proizvođaču izvještaj o izvršenoj provjeri.

Neusklađenost podsistema sa osnovnim zahtjevima

Član 25

Organ uprave može da naloži vršenje dopunskih provjera i kontrola ukoliko smatra da strukturni podsistem za koji je izdata deklaracija o provjeri podsistema nije u cjelosti usklađen sa odredbama ovog zakona, a naročito ako podsistem ne ispunjava zahtjeve iz čl. 15 do 17 ovog zakona.

Aktom kojim su naložene mjere iz stava 1 ovog člana Organ uprave je dužan da navede da li je u pitanju neusklađenost sa zahtjevima iz čl. 15 do 17 ovog zakona ili sa TSI ili su TSI nepravilno primijenjeni.

Ukoliko dopunske provjere i kontrole pokažu da je podsistem neusklađen sa odredbama ovog zakona, podsistem ne može dobiti dozvolu za korišćenje.

III. DOZVOLE

Upotrebna dozvola strukturnog podsistema

Član 26

Strukturni podsistemi sastavnih djelova interoperabilnosti i djelovi strukturnih podsistema iz člana 13 stav 2 tač. 1 do 4 ovog zakona mogu se koristiti na osnovu upotrebne dozvole.

Upotrebna dozvola iz stava 1 ovog člana izdaje se u skladu sa zakonom kojim je uređena izgradnja objekata i uređenje prostora.

Dozvolu za korišćenje vozila izdaje Organ uprave rješenjem.

Dozvola iz stava 3 ovog člana izdaje se nakon provjere:

1) tehničke usklađenosti podsistema i njihovih djelova sa željezničkim sistemom u koji se integrišu;

2) bezbjednosti integracije podsistema;

3) da li su podsistemi usaglašeni sa zahtjevima TSI koji se odnose na eksploataciju i održavanje podsistema.

Dozvola iz stava 3 ovog člana izdaje se u roku od četiri mjeseca od dana podnošenja urednog zahtjeva.

Dozvola iz stava 3 ovog člana može da sadrži posebne uslove za korišćenje ili druga ograničenja.

Zahtjev za izdavanje dozvole za korišćenje strukturnog podsistema može da podnese proizvođač ili njegov ovlašćeni zastupnik u Crnoj Gori, željeznički prevoznik, imalac vozila i upravljač infrastrukture.

Evidenciju o izdatim dozvolama iz stava 3 ovog člana vodi Organ uprave.

Postupak izdavanja dozvole iz stava 3 ovog člana, dokumentaciju koja se prilaže uz zahtjev za izdavanje dozvole, obrazac dozvole i način vođenja evidencije o izdatim dozvolama propisuje Ministarstvo.

Dozvola za tip vozila

Član 27

Vozila koja se registruju u Crnoj Gori, bez obzira na proizvođača, moraju da imaju dozvolu za tip vozila.

Dozvolu za tip vozila izdaje rješenjem Organ uprave.

O izdatim dozvolama za tip vozila Organ uprave vodi evidenciju.

Organ uprave dužan je da, na zahtjev organa druge države u kojoj se traži izdavanje dozvole za tip vozila, dostavi dokumentaciju za taj tip vozila na osnovu koje je izdao dozvolu.

Dozvola za tip vozila koji je namijenjen za međunarodni saobraćaj izdaje se i na jednom od stranih jezika (engleski, francuski ili njemački).

Organ uprave dužan je da podatke o izdatim dozvolama za tip vozila dostavi Generalnom sekretaru OTIF-a.

Postupak izdavanja dozvole za tip vozila, način utvrđivanja tipa vozila, dokumentaciju koja se prilaže uz zahtjev za izdavanje dozvole za tip vozila i obrazac dozvole propisuje Ministarstvo.

Tehnički pregled vozila

Član 28

Tehnički pregled vozila mora da se izvrši prije uključenja vozila u saobraćaj.

Tehnički pregled iz stava 1 ovog člana mogu da vrše privredna društva koja ispunjavaju uslove u pogledu kadra i opreme, koje ovlasti Ministarstvo.

Način vršenja tehničkog pregleda i bliže uslove iz stava 2 ovog člana propisuje Ministarstvo.

Dozvola za korišćenje vozila koja su usklađena sa TSI

Član 29

Dozvole za korišćenje vozila namijenjenog međunarodnom saobraćaju izdaju se i na jednom od stranih jezika (engleski, francuski ili njemački).

Dozvolu za korišćenje vozila koja se registruju u Crnoj Gori koja su usaglašena sa TSI izdaje Organ uprave:

1) ako je za sve strukturne podsisteme vozila priložena deklaracija o usaglašenosti i deklaracija o pogodnosti za upotrebu, dozvola se izdaje bez dodatnih provjera;

2) ako je za vozilo priložena deklaracija o provjeri u skladu sa članom 24 ovog zakona, Organ uprave prije izdavanja dozvole provjerava:

- tehničku usklađenost između relevantnih strukturnih podsistema vozila i njihovu bezbjednu integraciju,

- tehničku usklađenost između vozila i mreže na kojoj će saobraćati.

Podnosilac zahtjeva za izdavanje dozvole za korišćenje odgovoran je za označavanje vozila brojem koji mu je dodijeljen.

Način izdavanja dozvole za korišćenje vozila i dokumentaciju koja se prilaže za izdavanje dozvole propisuje Ministarstvo.

Dodatna dozvola za korišćenje vozila koja su usklađena sa TSI

Član 30

Vozila registrovana u drugim državama, koja su potpuno usklađena sa svim TSI ne podliježu izdavanju dodatne dozvole za korišćenje, pod uslovom da se upotrebljavaju na mreži koja je usklađena sa TSI ili pod uslovima navedenim u odgovarajućim TSI.

Za vozila iz stava 1 ovog člana koja su dobila dozvolu za korišćenje u drugim državama, ako se ne upotrebljavaju na mreži koja je usklađena sa TSI ili pod uslovima navedenim u odgovarajućim TSI, Organ uprave odlučuje o izdavanju dodatne dozvole za korišćenje tih vozila u Crnoj Gori.

Dozvola iz stava 2 ovog člana izdaje se rješenjem.

Prije izdavanja dozvola iz stava 2 ovog člana izdaje se dozvola za tip vozila u skladu sa ovim zakonom.

Podnosilac zahtjeva dostavlja Organu uprave tehničku dokumentaciju o vozilu i tipu vozila i njegovom predviđenom korišćenju na mreži Crne Gore, koja sadrži:

- 1) dokumentaciju potrebnu za odobrenje tipa vozila;
- 2) deklaraciju o usaglašenosti sa tipom vozila;
- 3) dokaz da je vozilo dobilo dozvolu za korišćenje u zemlji u kojoj je proizvedeno;
- 4) primjerak tehničke dokumentacije o vozilu koja prati deklaraciju o provjeri,

informacije o postupku prikupljanja podataka za vozila koja su opremljena brzinomjerom (tahografom);

5) evidencije o održavanju vozila i po potrebi, tehničke izmjene izvršene nakon dobijanja dozvole za korišćenje; i

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

Organ uprave prilikom odlučivanja o zahtjevu provjerava tehničku usklađenost vozila i mreže.

Organ uprave može zahtijevati dostavljanje dodatnih informacija, analizu rizika ili sprovođenje testova na mreži radi provjere elemenata iz stava 5 ovog člana.

Upravljač infrastrukture je dužan da, nakon konsultacije sa podnosiocem zahtjeva, obezbijedi testiranje, u roku od tri mjeseca od podnošenja zahtjeva.

Prije izdavanja dozvole za korišćenje vozila mora se izvršiti tehnički pregled vozila.

Organ uprave odlučuje o izdavanju dozvole iz stava 2 ovog člana:

- dva mjeseca nakon dostavljanja dokumentacije iz stava 5 ovog člana;

- mjesec dana nakon podnošenja dodatnih informacija ili analize rizika ili rezultata eksploatacionog ispitivanja.

Dodatna dozvola za korišćenje ne izdaje se:

1) za polovna vozila uvezena iz inostranstva koja su usklađena sa TSI, osim ako ne podliježu dodatnim provjerama iz stava 2 ovog člana;

2) za vozila odobrena u drugim državama prije stupanja na snagu odgovarajućih TSI, koja:

- nose oznaku RIC ili RIV;

- su odobrena za saobraćaj i obilježena u skladu sa postojećim bilateralnim ili multilateralnim sporazumima između željezničkih prevoznika iz Crne Gore i željezničkih prevoznika iz drugih država.

Obnavljanje ili unaprjeđenje strukturnog podsistema, sastavnih dijelova interoperabilnosti i elementa podsistema

Član 31

U slučaju obnove ili unaprjeđenja strukturnog podsistema, sastavnih dijelova interoperabilnosti i elementa podsistema, naručilac ili proizvođač dostavlja Organu uprave kompletnu dokumentaciju sa opisom projekta, a Organ uprave odlučuje da li obim radova zahtijeva novu dozvolu za korišćenje strukturnog podsistema, sastavnih dijelova interoperabilnosti ili elemenata podsistema ili novu dozvolu za tip vozila.

Nova dozvola za korišćenje strukturnog podsistema potrebna je uvijek kada zbog predviđenih radova postoji opasnost od smanjenja ukupnog nivoa bezbjednosti tog podsistema.

U slučaju iz stava 1 ovog člana Organ uprave je dužan da odluči najkasnije četiri mjeseca nakon što naručilac ili proizvođač dostave kompletnu dokumentaciju.

Oduzimanje dozvole za korišćenje vozila

Član 32

Organ uprave oduzeće dozvolu za korišćenje vozila ukoliko se nadzorom nad sistemima za upravljanje bezbjednošću upravljača infrastrukture i željezničkih prevoznika ili po prijavi inspektora za željeznički saobraćaj utvrdi:

1) da željezničko vozilo ne ispunjava uslove utvrđene:

- TS1;

- propisima o konstrukciji ili opremi navedenim u RID-u;

2) da imalac nije ispunio zahtjev Organa uprave u propisanom roku;

3) da se ne poštuju uslovi ili ograničenja iz člana 26 stav 6 ovog zakona.

Organ uprave oduzeće privremeno dozvolu za korišćenje vozila ukoliko se nadzorom nad sistemima za upravljanje bezbjednošću upravljača infrastrukture i željezničkih prevoznika ili po prijavi inspektora za željeznički saobraćaj utvrdi:

1) da se održavanje željezničkog vozila ne vrši na propisan način,

2) da Organu uprave nije dozvoljen pregled vozila koje je bilo teško oštećeno.

Dozvola za korišćenje vozila privremeno će biti oduzeta do ponovnog ispunjavanja svih uslova za izdavanje dozvole.

Dozvola za korišćenje prestaje da važi ukoliko je vozilo povučeno iz saobraćaja (kasacija vozila i sl.).

O povlačenju vozila iz saobraćaja imalac vozila obavještava Organ uprave, najkasnije u roku od osam dana od dana povlačenja.

Odredbe st. 1 i 2 ovog člana shodno se primjenjuju i na dozvolu za tip vozila.

IV. REGISTRI ŽELJEZNIČKIH VOZILA I INFRASTRUKTURE

Registar željezničkih vozila

Član 33

Vozila koja imaju dozvolu za korišćenje upisuju se u registar željezničkih vozila (u daljem tekstu: registar vozila), koji vodi Organ uprave.

Upis u registar vozila vrši se na osnovu zahtjeva imalca vozila.

Ukoliko dođe do promjene podataka upisanih u registar vozila imalac vozila dužan je da, u roku od osam dana od dana nastanka te promjene prijavi Organu uprave.

Način vođenja i sadržaj registra vozila utvrđuje se propisom Ministarstva.

Registar infrastrukture

Član 34

Infrastruktura se upisuje u Registar infrastrukture, koji vodi Organ uprave.

Podatke ili promjene podataka za upis u Registar infrastrukture dužan je da dostavi upravljač infrastrukture.

Način vođenja i sadržaj Registra infrastrukture utvrđuje se propisom Ministarstva.

V. UPRAVLJANJE BEZBJEDNOŠĆU U ŽELJEZNIČKOM SAOBRAĆAJU

Odgovornost za bezbjednost u željezničkom saobraćaju

Član 35

Upravljač infrastrukture i željeznički prevoznik odgovorni su za bezbjednost željezničkog sistema i kontrolu rizika.

Upravljač infrastrukture i željeznički prevoznik dužni su da sprovede potrebne mjere za kontrolu rizika i međusobno sarađuju radi ostvarivanja bezbjednog željezničkog sistema.

Zajednički pokazatelji bezbjednosti

Član 36

Zajednički pokazatelji bezbjednosti su elementi za procjenu nivoa bezbjednosti u željezničkom saobraćaju.

Radi praćenja bezbjednosti željezničkog sistema upravljač infrastrukture i željeznički prevoznik dužni su da sačinjavaju godišnje izvještaje o bezbjednosti željezničkog sistema.

Izvještaji iz stava 2 ovog člana dostavljaju se Organu uprave, najkasnije do 30. juna tekuće za prethodnu godinu.

Godišnji izvještaj o bezbjednosti sadrži:

- 1) informacije o ostvarivanju planiranih ciljeva bezbjednosti;
- 2) praćenje i analizu zajedničkih pokazatelja bezbjednosti;
- 3) rezultate unutrašnje kontrole bezbjednosti;
- 4) primjedbe o nedostacima i kvarovima u odvijanju željezničkog saobraćaja i upravljanju infrastrukturom.

Na osnovu izvještaja iz stava 3 ovog člana, Organ uprave sačinjava i dostavlja Ministarstvu izvještaj o bezbjednosti na željeznici, najkasnije do 30. septembra tekuće za prethodnu godinu i objavljuje ga na svojoj i internet stranici.

Izvještaj iz stava 5 ovog člana sadrži:

- 1) ocjenu stanja nivoa bezbjednosti na željeznici;
- 2) podatke o izdatim sertifikatima o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom i sertifikatima o bezbjednosti za prevoz;
- 3) rezultate nadzora nad upravljačem infrastrukture i željezničkim prevoznikom.

Bliži sadržaj izvještaja iz st. 4 i 6 ovog člana i zajedničke pokazatelje bezbjednosti i metode za izračunavanje ekonomskih posljedica nesreća propisuje Ministarstvo.

Zajedničke bezbjednosne metode

Član 37

Procjena nivoa bezbjednosti vrši se na osnovu zajedničkih bezbjednosnih metoda, i to:

- 1) metode za procjenu i ocjenu rizika;
- 2) metode za ocjenu usaglašenosti sa zahtjevima za dobijanje sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom i sertifikata o bezbjednosti za prevoz;

3) metode za provjeru da li se strukturni podsistemi eksploatišu i održavaju, u skladu sa osnovnim uslovima, ukoliko to nije propisano TSI.

Izveštaji o ocjeni bezbjednosti koji su izdati u državama članicama Evropske unije ili državama potpisnicama OTIF-a važe u Crnoj Gori.

Kontrola primjene metode za procjenu i ocjenu rizika čini sastavni dio periodične unutrašnje kontrole sistema za upravljanje bezbjednošću upravljača infrastrukture i željezničkih prevoznika.

Metode iz stava 1 tačka 3 ovog člana primjenjuju:

1) upravljač infrastrukture, željeznički prevoznici i radionica radi:

a) provjere pravilne primjene i efikasnosti svih procesa i procedura koje sadrži sistem za upravljanje bezbjednošću, uključujući i tehničke, eksploatacione i organizacione mjere za kontrolu rizika, kao i nadzor nad primjenom mjera za kontrolu rizika;

b) provjere efikasne primjene sistema za upravljanje bezbjednošću i provjere da li se njime postižu očekivani rezultati;

2) Organ uprave, nakon izdavanja sertifikata o bezbjednosti za prevoz i sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom.

Metode iz stava 1 ovog člana propisuje Ministarstvo.

Zajednički ciljevi bezbjednosti

Član 38

Zajedničkim ciljevima bezbjednosti utvrđuje se najniži nivo bezbjednosti koji moraju dostići različiti djelovi željezničkog sistema i željeznički sistem u cjelini, a koji se iskazuje kroz kriterijum prihvatljivosti rizika za:

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

2) društvo.

Zajednički ciljevi bezbjednosti sadrže i rokove za sprovođenje prema prirodi i obimu investicija potrebnih za njihovo sprovođenje.

Objavljivanje propisa za bezbjednost

Član 39

Organ uprave dužan je da na svojoj internet stranici objavljuje propise za bezbjednost u željezničkom saobraćaju.

Sistem upravljanja bezbjednošću

Član 40

Upravljač infrastrukture i željeznički prevoznik dužni su da uspostave sistem za upravljanje bezbjednošću.

Sistem za upravljanje bezbjednošću mora da bude usklađen sa ovim zakonom i bezbjednosnim zahtjevima utvrđenim TSI.

Uspostavljanjem sistema iz stava 2 ovog člana postiže se kontrola svih rizika povezanih sa djelatnošću upravljača infrastrukture ili željezničkog prevoznika, uključujući i pružanje usluga održavanja, snabdijevanje materijalom i angažovanje podizvođača, kao i rizike koji se javljaju usljed aktivnosti trećih lica.

Sistem za upravljanje bezbjednošću upravljača infrastrukture treba da sadrži i efekte djelatnosti različitih željezničkih prevoznika na mreži.

Sistem za upravljanje bezbjednošću upravljača infrastrukture mora da sadrži i koordinaciju hitnih postupaka svih željezničkih prevoznika u vanrednim situacijama.

Sistemom za upravljanje bezbjednošću moraju biti opisani: raspodjela odgovornosti u okviru organizacije upravljača infrastrukture ili željezničkog prevoznika, način obezbjeđenja kontrole od strane rukovodstva na različitim nivoima, uključivanje zaposlenih i njihovih predstavnika na svim nivoima i način obezbjeđenja kontinuiranog unaprjeđivanja sistema za upravljanje bezbjednošću.

Osnovni elementi sistema za upravljanje bezbjednošću su:

1) politika bezbjednosti koju je odobrio direktor upravljača infrastrukture ili željezničkog prevoznika i koja je dostavljena svim zaposlenima;

2) kvalitativni i kvantitativni ciljevi upravljača infrastrukture ili željezničkog prevoznika u pogledu održavanja i unaprjeđivanja bezbjednosti, kao i planovi i postupci za ostvarivanje tih ciljeva;

3) postupci za dostizanje postojećih, novih i izmijenjenih tehničkih i eksploatacionih standarda ili drugih propisanih zahtjeva utvrđenih zakonom, TSI i odlukama nadležnih organa i postupci kojim se obezbjeđuje poštovanje standarda i drugih zahtjeva tokom čitavog vijeka upotrebe opreme u eksploataciji;

4) postupci i metode za ocjenu rizika i primjenu mjera kontrole rizika prilikom promjena uslova eksploatacije ili uvođenja novog proizvoda koji mogu da dovedu do novih rizika za infrastrukturu ili eksploataciju;

5) obezbjeđivanje programa stručne osposobljenosti i obuke zaposlenih;

6) postupci za obezbjeđivanje informisanosti u okviru organizacije i između organizacija koje posluju na istoj infrastrukturi;

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

8) postupci kojima se obezbjeđuje prijavljivanje, istraga i analiza nesreća, incidenata, izbjegnutih nesreća i drugih opasnih događaja i preduzimanje potrebnih preventivnih mjera;

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

10) program obavljanja periodične unutrašnje kontrole sistema za upravljanje bezbjednošću.

Postupci u okviru sistema za upravljanje bezbjednošću iz stava 7 ovog člana uređuju se aktima upravljača infrastrukture i željezničkog prevoznika.

Akti upravljača infrastrukture iz stava 8 ovog člana, koji se odnose na postupke koje moraju sprovesti željeznički prevoznici, moraju biti dostupni svim zainteresovanim željezničkim prevoznicima koji saobraćaju na određenoj infrastrukturi.

Bliži sadržaj sistema za upravljanje bezbjednošću propisuje Ministarstvo.

Nadzor nad sistemima za upravljanje bezbjednošću

Član 41

Organ uprave vrši nadzor nad sistemima za upravljanje bezbjednošću željezničkih prevoznika i upravljača infrastrukture, nakon izdavanja sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom i sertifikata o bezbjednosti za prevoz.

Nadzorom se provjerava da li upravljač infrastrukture i željeznički prevoznik

primjenjuju svoj sistem upravljanja bezbjednošću i po potrebi nalaže se sprovođenje odgovarajućih mjera.

Neposredni nadzor nad sistemom iz stava 1 ovog člana vrši ovlašćeno lice Organa uprave.

VI. SERTIFIKAT O BEZBJEDNOSTI ZA PREVOZ I UPRAVLJANJE ŽELJEZNIČKOM INFRASTRUKTUROM

Sertifikat o bezbjednosti za prevoz

Član 42

Javni prevoz putnika i robe može da vrši željeznički prevoznik koji ispunjava uslove utvrđene zakonom kojim je uređena željeznica i ima sertifikat o bezbjednosti za prevoz.

Sertifikat o bezbjednosti za prevoz izdaje Organ uprave željezničkom prevozniku koji ima:

- 1) uspostavljen sistem za upravljanje bezbjednošću u skladu sa ovim zakonom;
- 2) vozila koja ispunjavaju uslove utvrđene ovim zakonom;
- 3) potreban broj željezničkih radnika za obavljanje prevoza koji ispunjavaju uslove utvrđene ovim zakonom.

Sertifikat iz stava 2 ovog člana izdaje se na zahtjev željezničkog prevoznika uz koji se prilaže sljedeća dokumentacija:

- 1) licenca za prevoz;
- 2) dozvole za korišćenje vozila;
- 3) interni akti željezničkog prevoznika kojima se osigurava bezbjednost saobraćaja.

Sertifikat o bezbjednosti za prevoz sastoji se od:

- 1) dijela A - kojim se utvrđuje ispunjavanje uslova u pogledu uspostavljanja sistema za upravljanje bezbjednošću željezničkog prevoznika;
- 2) dijela B - kojim se potvrđuje ispunjavanje uslova iz stava 2 al. 2 i 3 ovog člana i prihvatanje odredaba koje je željeznički prevoznik usvojio kako bi zadovoljio specifične zahtjeve propisane za bezbjedno obavljanje saobraćaja na odgovarajućoj mreži.

Sertifikat o bezbjednosti za prevoz može se izdati za cijelu mrežu ili dio mreže, za određenu vrstu i obim prevoza.

Izdavanje sertifikata o bezbjednosti za prevoz

Član 43

Sertifikat o bezbjednosti za prevoz izdaje se na period od pet godina i sadrži broj u skladu sa evropskim identifikacionim brojem.

Sertifikat iz stava 1 ovog člana izdaje se u roku od četiri mjeseca od dana podnošenja zahtjeva.

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

Željeznički prevoznik je dužan da o promjenama uslova na osnovu kojih je izdat sertifikat o bezbjednosti za prevoz, najkasnije u roku od osam dana od dana nastanka promjene, obavjesti Organ uprave.

Željezničkom prevozniku koji planira da pruža dodatne transportne usluge Organ uprave izdaje dodatni sertifikat, dio - B.

U slučaju iz stava 4 ovog člana i u slučaju promjene propisa o bezbjednosti na osnovu kojih je izdat sertifikat Organ uprave može revidirati izdati sertifikat o bezbjednosti za prevoz.

O izdatim sertifikatima o bezbjednosti za prevoz Organ uprave vodi evidenciju.

Način izdavanja, obrazac sertifikata o bezbjednosti za prevoz, bliži sadržaj zahtjeva i dokumentacije koja se prilaže uz zahtjev za izdavanje sertifikata o bezbjednosti za prevoz, način vođenja evidencije iz stava 7 ovog člana propisuje Ministarstvo.

Priznavanje stranog sertifikata i dodatni sertifikat

Član 44

Sertifikat o bezbjednosti za prevoz dio A izdat željezničkom prevozniku u stranoj državi priznaje se u Crnoj Gori.

Željeznički prevoznik iz stava 1 ovog člana, koji namjerava da pruža usluge željezničkog prevoza u Crnoj Gori, mora podnijeti zahtjev Organu uprave za izdavanje dijela B sertifikata o bezbjednosti za prevoz .

Oduzimanje sertifikata o bezbjednosti za prevoz

Član 45

Sertifikat o bezbjednosti za prevoz oduzeće se željezničkom prevozniku, ako:

- 1) prestane da ispunjava uslove na osnovu kojih mu je izdat sertifikat o bezbjednosti za prevoz;
- 2) godinu dana od dana izdavanja sertifikata nije obavljao djelatnost za koju je dobio sertifikat;
- 3) prestane da obavlja djelatnost prevoza;
- 4) obavlja prevoz suprotno izdatom sertifikatu.

Ukoliko Organ uprave priznati strani sertifikat o bezbjednosti prevoza dio A oduzme, dužan je da o tome obavijesti organ koji je izdao taj sertifikat.

Sertifikat o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom

Član 46

Upravljanje željezničkom infrastrukturom može da vrši upravljač infrastrukture koji ispunjava uslove utvrđene zakonom kojim je uređena željeznica i ima sertifikat o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom.

Sertifikat o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom izdaje Organ uprave upravljaču infrastrukture koji ima:

- 1) uspostavljen sistem za upravljanje bezbjednošću u skladu sa ovim zakonom;
- 2) vozila za održavanje koja ispunjavaju uslove utvrđene ovim zakonom;
- 3) potreban broj željezničkih radnika za upravljanje infrastrukturom koji ispunjavaju uslove utvrđene ovim zakonom.

Sertifikat iz stava 1 ovog člana izdaje se na zahtjev upravljača infrastrukture uz koji se prilaže sljedeća dokumentacija:

- 1) licenca za upravljanje i infrastrukturom;

- 2) dozvola za korišćenje vozila za održavanje;
- 3) interni akti upravljača infrastrukture kojima se osigurava bezbjedno održavanje i eksploatacija infrastrukture.

Sertifikat o bezbjednosti za upravljanje infrastrukturom sastoji se od:

- 1) dijela A - kojim se potvrđuje ispunjavanje uslova u pogledu uspostavljanja sistema za upravljanje bezbjednošću upravljača i infrastrukture;

- 2) dijela B - kojim se potvrđuje ispunjavanje uslova iz stava 2 al. 2 i 3 ovog člana.

Sertifikat o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom izdaje se za cijelu mrežu ili djelove mreže.

Sertifikat o bezbjednosti za upravljanje infrastrukturom industrijske i lučke željeznice

Član 47

Sertifikat o bezbjednosti za upravljanje infrastrukturom industrijske i lučke željeznice izdaje se upravljaču industrijske, odnosno lučke željeznice koji ispunjava uslove iz člana 46 ovog zakona.

Izdavanje sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom

Član 48

Sertifikat o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom i sertifikat o bezbjednosti za upravljanje infrastrukturom industrijske i lučke željeznice izdaju se na period od pet godina i sadrže broj u skladu sa evropskim identifikacionim brojem.

Sertifikati iz stava 1 ovog člana izdaju se u roku od četiri mjeseca od dana podnošenja zahtjeva.

Upravljač infrastrukture, vlasnik, odnosno imalac industrijske željeznice i upravljač lučke željeznice dužni su da o promjenama uslova na osnovu kojih je izdat sertifikat o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom, najkasnije u roku od osam dana od dana nastanka promjene, obavijeste Organ uprave.

U slučaju iz stava 3 ovog člana i u slučaju promjene propisa o bezbjednosti na osnovu kojih je izdat sertifikat Organ uprave može revidirati izdati sertifikat o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom.

O izdatim sertifikatima o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom Organ uprave vodi evidenciju.

Način izdavanja i obrazac sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom i sertifikata o bezbjednosti za upravljanje infrastrukturom industrijske i lučke željeznice, bliži sadržaj zahtjeva i dokumentacije koja se prilaže uz zahtjev za izdavanje tih sertifikata, način vođenja evidencije iz stava 5 ovog člana propisuje Ministarstvo.

Oduzimanje sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom

Član 49

Organ uprave oduzeće sertifikat o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom i sertifikat o bezbjednosti za upravljanje infrastrukturom industrijske i lučke željeznice ako upravljači infrastrukture ne ispunjavaju uslove iz čl. 46 i 47 ovog zakona.

VII. PODSISTEMI

1. Područje Infrastruktura

Tehnički uslovi za infrastrukturu

Član 50

Infrastrukturu čine gornji stroj (kolosjeci, skretnice i druge složene kolosječne konstrukcije), donji stroj (zemljani trup, mostovi, propusti, tuneli, peroni, područja pristupa i dr.) i željezničke pruge.

Infrastruktura iz stava 1 ovog člana mora da ispunjava sljedeće tehničke uslove:

1) širina kolosjeka iznosi 1435 mm, s tim što ne smije biti manja od 1430 mm niti veća od 1465 mm, uključujući i proširenje kolosjeka u krivini;

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

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

4) nagib nivelete u željezničkoj stanici iznosi najviše za:

- željezničku stanicu u pravcu do 1‰,

- željezničku stanicu u krivini do 2,5‰, zavisno od poluprečnika krivine;

5) razmak kolosjeka u željezničkoj stanici mora biti toliki da između slobodnih profila tih kolosjeka postoji potreban prostor za bezbjedno kretanje putnika i drugih lica i za postavljanje postrojenja, naprava i stubova za signale, električnu kontaktnu mrežu, osvjjetljenje i sl.;

6) razmak kolosjeka u željezničkoj stanici iznosi najmanje 4,75 m, a razmak kolosjeka između kojih se postavljaju peroni visine 0,55 m, računajući od gornje ivice šine i razmak poslije svake grupe od šest kolosjeka, zbog stubova, signala i slično iznosi najmanje 6 m;

7) razmak kolosjeka na otvorenoj pruzi kod dvokolosječnih i paralelnih pruga iznosi najmanje 4 m;

8) dozvoljeno opterećenje na magistralnim prugama iznosi najmanje 22,5 t po osovini i 8,0 t po dužnom metru, a na industrijskim 18,0 t po osovini i 6,4 t po dužnom metru;

9) u pogledu slobodnog profila za otvorenu prugu, mostove, tunele i željezničke stanice, zavisno od toga da li je pruga elektrificirana ili nije.

Gornji i donji stroj željezničkih pruga mora da se održava na način kojim se osigurava bezbjedan i uredan željeznički saobraćaj.

Bliže tehničke uslove koje mora da ispunjava područje podsistema infrastruktura i način održavanja propisuje Ministarstvo.

Podjela pruga

Član 51

Željezničke pruge se prema namjeni, privrednom značaju, značaju kojeg imaju u međunarodnom i unutrašnjem željezničkom saobraćaju, načinu upravljanja i korišćenja željezničke infrastrukture, kao i planiranju njihovog razvoja, kategorišu na:

1) željezničke pruge od međunarodnog značaja;

2) željezničke pruge od regionalnog značaja.

Pruge iz stava 1 ovog člana, njihovu kategorizaciju, klasifikaciju i oznake utvrđuje Vlada Crne Gore (u daljem tekstu: Vlada).

Gradnja u pružnom pojasu

Član 52

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

Izuzetno od stava 1 ovog člana, u pružnom pojasu mogu se, na osnovu saglasnosti Organa uprave koja se izdaje na osnovu prethodnog mišljenja upravljača infrastrukture, graditi objekti i postrojenja drugih privrednih društava koji služe za utovar i istovar robe na željeznici.

Instalacije

Član 53

Vodovodi, električni i telekomunikacioni vazdušni i podzemni vodovi i druge instalacije i uređaji od javnog interesa mogu se postavljati na željezničko područje i ukrštati sa željezničkom prugom, odnosno izvoditi paralelno sa željezničkom prugom na željezničkom području i van željezničkog područja, pod uslovom da se njihovim postavljanjem, izvođenjem ili korišćenjem ne ugrožava bezbjednost željezničkog saobraćaja i ne ometa odvijanje i razvoj željezničkog saobraćaja.

Postavljanje instalacija i uređaja iz stava 1 ovog člana na željezničkom području vrši se na osnovu odobrenja Organa uprave, koje se izdaje na osnovu prethodnog mišljenja upravljača infrastrukture.

Prostor za putnike, pristup do vozova i službenih mjesta

Član 54

Na željezničkim stanicama i stajalištima sa prosječnim dnevnim prometom od najmanje 70 vozova i 500 otpremljenih putnika pristupi vozovima moraju biti izvedeni tako da putnici ne idu preko kolosjeka (denivelisani prelazi, čeonu peroni i sl.).

Prostori, saobraćajnice i mjesta namijenjena za prijem, zadržavanje i otpuštanje putnika, prtljaga i pošiljki u željezničkom saobraćaju moraju biti uređeni tako da garantuju bezbjednost putnika i drugih lica i drumskih vozila.

Na željezničkim stanicama i stajalištima pristupi vozovima za prevoz putnika izvode se tako da omogućavaju što lakši pristup putnicima i licima sa invaliditetom.

Željezničke stanice i stajališta moraju imati perone povezane sa prelazima ispod željezničke pruge ili iznad željezničke pruge ili prilaznim stazama u nivou.

Uslove koje moraju da ispunjavaju prostorije, oprema i uređaji u službenim mjestima na pruzi propisuje Ministarstvo.

Odvajanje željezničkih pruga

Član 55

Željeznička pruga, pruga industrijske željeznice, industrijski kolosjek i lučka željeznica se po pravilu odvaja ili ukršta sa drugom željezničkom prugom samo u željezničkoj stanici.

Izuzetno od stava 1 ovog člana, ako se željeznička pruga, pruga industrijske željeznice, industrijski kolosjek ili lučka željeznica odvaja na otvorenoj pruzi, odvojna skretnica mora da ima zaštitni kolosjek i mora da bude osigurana zaštitnim signalima koji se predsignališu.

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

Ukoliko signali nijesu u skladu sa stavom 3 ovog člana, odvojna skretnica mora biti posjednuta za vrijeme odvijanja saobraćaja preko te skretnice, a najveća brzina vozova preko skretnice ne smije da bude veća od 50 km/h.

Evidencija

Član 56

Organ uprave i upravljač infrastrukture dužni su da vode evidenciju o željezničkim prugama i postrojenjima, objektima i uređajima na željezničkim prugama.

Bliži sadržaj i način vođenja evidencije iz stava 1 ovog člana propisuje Ministarstvo.

Mjere bezbjednosti pri izvođenju radova na željezničkoj pruzi

Član 57

Prije započinjanja radova na željezničkoj pruzi, kao i za vrijeme održavanja željezničkih pruga moraju se preduzimati mjere za bezbjedno odvijanje saobraćaja i sigurnost radnika koji izvode te radove.

Upravljač infrastrukture i izvođač radova na održavanju željezničke pruge dužni su da prije početka radova obezbijede mjesto na kome se izvode radovi.

Lica iz stava 2 ovog člana dužna su da, po završetku radova, sa željezničke pruge uklone ostatke materijala, sredstva rada, signale i signalne oznake i druge predmete koji su postavljeni prilikom izvođenja radova.

Mjere iz stava 1 ovog člana propisuje Ministarstvo.

2. Područje energija

Tehnički uslovi za elektroenergetska postrojenja

Član 58

Stabilna postrojenja električne vuče i pogonska elektroenergetska postrojenja namijenjena napajanju električnom energijom željezničkog sistema čine podsistem područja energija.

Elektrifikacija željezničkih pruga vrši se primjenom monofaznog sistema 25 kV, 50 Hz.

Način upravljanja stabilnim postrojenjima električne vuče, radna dokumenta, korišćenje stabilnih postrojenja elektro vuče, obavljanje saobraćajnih poslova i poslova vuče, radova na pruzi, signalno-sigurnosnim i telekomunikacionim postrojenjima, zaštitne mjere, sredstva i alate, postupanje u predzimskom periodu u slučaju vanrednih događaja, način održavanja i mjerenje geometrijskih karakteristika kontaktne mreže, analizu izmjerenih parametara i regulaciju mreže na osnovu mjerenja propisuje Ministarstvo.

Mjere bezbjednosti na elektrificiranim prugama

Član 59

Na elektrificiranim prugama gdje postoji opasnost povreda od dodira visokog napona, upravljač infrastrukture dužan je da odredi izvore opasnosti, zabrane, posebne mjere bezbjednosti pri radu na kontaktnoj mreži, željezničkoj pruži i pružnim postrojenjima, signalno-sigurnosnim, telekomunikacionim i pogonsko elektroenergetskim postrojenjima kada je kontaktna mreža pod naponom.

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

Mjere bezbjednosti od električne struje na elektrificiranim prugama, način održavanja i rokove, upravljanje stabilnim postrojenjima električne vuče, rad elektroenergetskih dispečera u centrima daljinskog upravljanja, način korišćenja i održavanja podstanica i elektrovučnih podstanica propisuje Ministarstvo.

VIII. UPRAVLJANJE I SIGNALIZACIJA

Tehnički uslovi za signalno-sigurnosne uređaje

Član 60

Službena mjesta iz kojih se vrši upravljanje i regulisanje željezničkog saobraćaja (željezničke stanice, ukrsnice i rasputnice) na željezničkoj pruži, u zavisnosti od maksimalne brzine kretanja voza, moraju biti opremljena signalno-sigurnosnim uređajima i postrojenjima, i to:

1) za brzinu kretanja voza na željezničkim prugama preko skretničkog područja od 50 do 100 km/h ulaznim signalima i predsignalima:

- ulazni signali moraju da budu u tehnički uslovljenoj međusobnoj zavisnosti i u zavisnosti od položaja skretnica u putu vožnje, tako da signališu da li je dalja vožnja dozvoljena redovnom ili ograničenom brzinom;

2) za brzinu kretanja voza od 100 do 160 km/h ulaznim signalima i predsignalima i izlaznim signalima:

- ulaznim signalima i predsignalima i izlaznim signalima koji su u tehnički uslovljenoj zavisnosti od puta vožnje da se mogu postaviti u položaj koji dozvoljava dalju vožnju samo po prethodno obezbijeđenom putu vožnje i ako je pruga slobodna u smjeru kretanja voza do narednog ulaznog ili prostornog signala;

- izlazni signali susjednih službenih mjesta na jednokolosječnoj pruži moraju da budu u međusobno tehničkoj uslovljenoj zavisnosti da se mogu postaviti u položaj koji dozvoljava vožnju samo u jednom smjeru;

3) za brzinu kretanja voza od 100 do 160 km/h kod ulaznih i izlaznih signala u željezničkim stanicama, prostornih i zaštitnih signala - pružnim auto-stop uređajima.

Ako se željeznička pruga koja nema ugrađene pružne auto-stop uređaje priključuje na prugu sa ugrađenim auto-stop uređajima, ulazni signali i predsignali priključne pruge u željezničkoj stanici ili u drugom službenom mjestu (ukrsnici ili rasputnici) priključenja moraju da budu opremljeni pružnim auto-stop uređajima ili zaštitnom skretnicom u putu vožnje.

Signalno-sigurnosni podsistem mora se održavati u stanju koje osigurava bezbjedan i uredan željeznički saobraćaj.

Način i rokove održavanja signalno-sigurnosnog podsistema i mjere za bezbjedno odvijanje saobraćaja i sigurnost radnika koji izvode radove na održavanju signalno-sigurnosnog podsistema propisuje Ministarstvo.

Bliži tehnički uslovi: za relejne stanice signalno-sigurnosnih uređaja, za obezbjeđenje saobraćaja na putnim prelazima u nivou, za signalno-sigurnosnu i telekomunikacionu opremu i njenu ugradnju, za auto-stop uređaje i njihovu ugradnju, ispitavanje i održavanje, za odvijanje saobraćaja vučnih vozila koja nijesu opremljena auto-stop uređajima na prugama opremljenim pružnim djelom auto-stop uređajima utvrđuju se propisom Ministarstva.

Signali, signalne oznake i oznake na pruzi

Član 61

Željezničke pruge opremaju se propisanim signalima, signalnim oznakama kojima se željeznički radnici i druga lica upozoravaju na opasnost, stavljaju im se do znanja naređenja, ograničenja, zabrane i upozorenja kojih se moraju pridržavati i daju neophodna obavještenja za bezbjedno odvijanje željezničkog saobraćaja i njihovu ličnu bezbjednost.

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

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

Ako je značenje signalnog znaka nejasno, željeznički radnici i druga lica na koja se signalni znak odnosi postupaju kao da taj signalni znak ima ono značenje koje obezbjeđuje veći nivo bezbjednosti u željezničkom saobraćaju.

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

Vrste signala, signalnih oznaka i oznaka na pruzi, njihovo značenje, oblik, boju, najmanju daljinu vidljivosti, mjesta njihove ugradnje, odnosno postavljanja, način njihove upotrebe i postupanja željezničkih radnika u vezi sa pokazivanjem signalnih znakova propisuje Ministarstvo.

Tehnički uslovi za telekomunikacionu mrežu

Član 62

Željeznička telekomunikaciona mreža je skup telekomunikacionih sistema i uređaja povezanih u tehnološku cjelinu u pogledu funkcionisanja i korišćenja.

Željezničke pruge na kojima je brzina kretanja voza od 100 do 160 km/h moraju da budu opremljene pružnim uređajima kod kojih se uspostavlja radio-veza između osoblja vučnog vozila i osoblja dispečerskog centra.

Željeznička telekomunikaciona mreža mora se održavati u stanju koje osigurava bezbjedno odvijanje željezničkog saobraćaja i uredno obavljanje prevoza u željezničkom

saobraćaju.

Način i rokove održavanja željezničke telekomunikacione mreže i mjere za bezbjedno odvijanje saobraćaja i sigurnost radnika koji izvode radove na održavanju telekomunikacione mreže propisuje Ministarstvo.

Tehničke uslove koji se odnose na funkcionisanje, korišćenje i uspostavljanje veza iz st.1 i 2 ovog člana propisuje Ministarstvo.

IX. REGULISANJE I UPRAVLJANJE SAOBRAĆAJEM

Poslovni red stanice

Član 63

Tehnička opremljenost službenog mjesta, način vršenja službe željezničkih radnika, obaveze upravljača željezničke infrastrukture i željezničkih prevoznika, njihova međusobna saradnja u obavljanju saobraćaja, kao i poslovi koji prethode formiranju voza, odnosno slijede po rasformiranju voza i obavljanje drugih poslova u cilju očuvanja bezbjednosti i redovitosti željezničkog saobraćaja na području službenog mjesta utvrđuju se poslovnim redom stanice upravljača i infrastrukture.

Željeznički prevoznici dužni su da upravljaču infrastrukture dostave podatke koji se odnose na zadatke željezničkih radnika zaposlenih kod tih prevoznika, kao i na objekte, prostorije i prostore na staničnom području koje koriste u obavljanju svojih zadataka.

Red vožnje

Član 64

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

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

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

Upravljač infrastrukture dužan je da obezbijedi uslove za odvijanje saobraćaja vozova prema utvrđenom redu vožnje i preduzme mjere za njegovo bezbjedno, uredno i nesmetano sprovođenje.

Red vožnje koji se odnosi na redovan prevoz putnika objavljuje se u štampanim medijima najmanje 15 dana prije njegovog stupanja na snagu.

Željeznički prevoznik mora se pridržavati utvrđenog i objavljenog reda vožnje i preduzimati mjere za njegovo izvršenje.

Način izrade, sadržaj i postupak objavljivanja reda vožnje propisuje Ministarstvo.

Poštovanje reda vožnje

Član 65

Red vožnje vozova za javni prevoz putnika ne može se ukinuti prije isteka roka važenja.

Izuzetno od stava 1 ovog člana, Ministarstvo može odobriti ukidanje reda vožnje voza za javni prevoz putnika i za vrijeme njegovog važenja, ako nastanu promjene zbog

kojih red vožnje više ne odgovara potrebama korisnika prevoza ili ako nastupe okolnosti zbog kojih vozovi na određenoj željezničkoj pruzi ne mogu voziti duže od 30 dana.

Izostajanje pojedinih vozova u periodu kraćem od 30 dana zbog više sile ili vanrednih događaja, uklanjanja njihovih posljedica, neophodnih radova na održavanju željezničke pruge od kojih zavisi bezbjednost željezničkog saobraćaja ne smatra se ukidanjem reda vožnje.

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

Sastav voza

Član 66

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

U voz se mogu uvrstiti vozila koja ispunjavaju uslove utvrđene tehničko kolskim propisima i ovim zakonom.

Prilikom sastavljanja voza i raspoređivanja vozila u vozu željeznički prevoznik primjenjuje i propise o transportu opasnog tereta.

Voz mora biti posjednut tokom saobraćanja po pruzi određenim brojem željezničkih radnika koji ispunjavaju uslove utvrđene ovim zakonom, prema vrsti, dužini voza, vrsti vučnog vozila i tehničkoj opremljenosti željezničke pruge i vučnog vozila.

Način vršenja i obezbjeđivanja tehničko kolskog pregleda vozova i vozila u unutrašnjem i međunarodnom željezničkom saobraćaju propisuje Ministarstvo.

Brzina voza

Član 67

Na željezničkoj pruzi voz može saobraćati brzinom koja odgovara tehničkim karakteristikama željezničke pruge, postrojenja i uređaja, vozila uvrštenih u voz i kočnoj masi voza.

Brzina voza mora se prilagoditi propisanim brzinama na određenoj željezničkoj pruzi ili na dijelu te pruge, a maksimalna brzina voza ne smije se prekoračiti.

Pravila saobraćaja

Član 68

Tehnička opremljenost željezničke pruge od značaja za regulisanje saobraćaja, vrste službenih mjesta i njihova uloga u regulisanju saobraćaja, elementi poslovnog reda željezničke stanice, poslovi i postupci željezničkih radnika u regulisanju željezničkog saobraćaja, organizacija saobraćaja vozova, označavanje željezničkih vozila, vrste i označavanje vozova, sastav vozova, oprema i proratne isprave vozova, manevrisanje, obavještavanje voznog osoblja, posijedanje vozova u zavisnosti od tehničke opremljenosti željezničke pruge i vučnog vozila, brzina vozova, regulisanje saobraćaja u zavisnosti od tehničke opremljenosti željezničke pruge, prijem, otprema i kretanje vozova i pružnih vozila, postupci u slučajevima smetnji i kvarova signalno-sigurnosnih i telekomunikacionih uređaja u otežanim situacijama, mjere za obavljanje saobraćaja u toku zimskog perioda i druge uslove za bezbjedno odvijanje saobraćaja propisuje Ministarstvo.

Opremanje i osvjetljavanje voza

Član 69

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

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

Bliže uslove, način ugradnje i upotrebe aparata iz stava 1 ovog člana propisuje Ministarstvo.

Evidencije o vozovima

Član 70

Željeznički prevoznici dužni su da za svaki voz vode evidenciju o voznom osoblju, sastavu, kočenju i kretanju voza, kao i o događajima koji utiču ili bi mogli uticati na red vožnje voza ili bezbjednost željezničkog saobraćaja.

Upravljač infrastrukture dužan je da vodi evidenciju o kretanju vozova na željezničkoj infrastrukturi kojom upravlja.

Način vođenja evidencija iz st. 1 i 2 ovog člana propisuje Ministarstvo.

Naročite pošiljke

Član 71

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

Vozila koja ne ispunjavaju uslove iz stava 1 ovog člana smatraju se naročitim pošiljkama i mogu da saobraćaju na željezničkim prugama ako ispunjavaju posebne uslove koji omogućavaju bezbjedan željeznički saobraćaj na osnovu odobrenja upravljača infrastrukture.

Odobrenje iz stava 2 ovog člana izdaje se najkasnije u roku od 15 dana od dana podnošenja zahtjeva.

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

Visinu naknade iz stava 4 ovog člana utvrđuje upravljač infrastrukture, uz saglasnost Organa uprave.

Posebne uslove iz stava 2 ovog člana propisuje Ministarstvo.

X. ŽELJEZNIČKA VOZILA

Tehnički uslovi za željeznička vozila

Član 72

Željeznička vozila koja saobraćaju na prugama opremljenim automatskim pružnim blokom, uređajem međustanične zavisnosti ili telekomandom i na prugama koje su djelimično opremljene izolovanim odsjecima moraju imati masu po osovini 3,5 t ili veću, a električni otpor svih osovinskih sklopova, mjeran od obruča do obruča praznih kola, ne smije biti veći od 0,01Ω za novogradnju i pri obnovi obručeva, a nakon izvršene

periodične opravke obruča (bez mijenjanja obruča) ne veći od 0,1Ω.

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

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

- 1) spoljni prečnik točka 350 mm;
- 2) visina vijenca točka 30 mm;
- 3) širina vijenca točka 20 mm.

Opremanje željezničkih vozila kočnim uređajima

Član 73

Vozila moraju biti opremljena uređajima za automatsko kočenje voza.

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

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

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

Sva teretna kola namijenjena prevozu robe koje zahtijevaju naročite mjere opreznosti ili čijim se posebnim uređajima za smještaj roba mora pažljivo postupati moraju biti opremljena ručnom, odnosno pritvrdnom kočnicom.

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

Uređaji koji se ugrađuju na vozila

Član 74

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

Uređaji i oprema vučnih vozila

Član 75

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

- 1) lokomotiva:
 - a) uređajem za upravljanje;
 - b) uređajem za kočenje;
 - c) vlačno-odbojnom opremom;
 - d) uređajem za kontrolu budnosti;
 - e) auto-stop uređajem na prugama koje su njime opremljene, osim u slučaju:
 - saobraćanja voza sa pruge bez ugrađenog auto-stop uređaja na prugu sa ugrađenim auto-stop uređajem i obratno,
 - saobraćanja voza po obilaznoj pruzi,

- produženja kretanja voza do prve moguće zamjene lokomotive u slučaju kvara auto-stop uređaja za vrijeme vožnje,
- dopreme lokomotive do depoa, odnosno radionice i sl;
- f) brzinomjerom (tahograf);
- g) uređajem za osvjetljavanje i davanje svjetlosnih signala;
- h) uređajem za davanje zvučnih signala;
- i) uređajem za radio vezu sa dispečerskim centrom kada saobraća na prugama opremljenim radio-dispečerskom vezom;
- j) uređajem za brisanje čeonog stakla;
- k) spoljašnjim ogledalima-retrovizorom ili bočnim pokretnim prozorom radi uočavanja kraja voza;
- l) aparatom za početno gašenje požara;
- m) priborom za prvu pomoć.

2) motorni voz i motorna kola, pored uređaja i opreme iz tačke 1 ovog stava, moraju da imaju i:

- a) uređaj za električno osvjetljenje prostora za putnike;
- b) sanitarno-higijenske uređaje;
- c) uređaje za prelaženje iz kola u kola;
- d) uređaj za grijanje prostora za putnike.

Vučno vozilo za posebne namjene ne mora imati uređaje i opremu iz stava 1 tačka 1 podtačke e) i i) ovog člana.

Vučno vozilo za posebne namjene koje se koristi za izvlačenje ili dostavu vučenih vozila na ili sa industrijskog kolosjeka, uključujući i kretanje na području željezničkog službenog mjesta u kome se priključuje industrijski kolosjek, ne mora da bude opremljeno uređajima i opremom iz stava 1 tačka 1 podtačka d), e) i i) ovog člana.

Vučno vozilo za posebne namjene koje se koristi samo na industrijskom kolosjeku ne mora da bude opremljeno uređajima i opremom iz stava 1 tačke 1 podtačke d), e), i) i f) ovog člana.

Način rada osoblja vučnih vozila, saobraćanje motornih vozova, obaveze i odgovornost osoblja vučnih vozila, način rukovanja i opsluživanja vučnih vozila, postupanje u slučaju kvara na vučnim vozilima, sastav motornih vozova, postupak za kvačenje garniture motornih vozova, osvetljenje i grijanje, signalizacija, rukovanje vratima, ozvučenje, manevrisanje, saobraćaj motornih vozova i postupanje u slučaju kvara motornih vozova propisuje Ministarstvo.

Način rukovanja induktivnim auto-stop uređajima i njihovo korišćenje, tehničke karakteristike brzinomjera (tahografa) prema vrsti, vrste i tip vozila u koji se postavljaju, način održavanja i registrovanja podataka sa brzinomjera propisuje Ministarstvo.

Uređaji i oprema putničkih kola

Član 76

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

- 1) uređajem za osvjetljenje;
- 2) uređajem za grijanje;
- 3) sanitarno-higijenskim uređajem;
- 4) uređajem za prelaženje iz kola u kola;
- 5) aparatom za početno gašenje požara.

Lice zaduženo za održavanje

Član 77

Svakom vozilu prije početka upotrebe ili korišćenja mora da bude dodijeljeno lice zaduženo za održavanje u skladu sa COTIF-om koje se upisuje u registar vozila.

Lice zaduženo za održavanje može biti željeznički prevoznik, upravljač infrastrukture, imalac vozila ili drugo privredno društvo koje je sertifikovano od Organa uprave kao lice zaduženo za održavanje.

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

Nezavisno od odgovornosti upravljača infrastrukture i željezničkog prevoznika za bezbjednost željezničkog sistema, lice zaduženo za održavanje mora da kroz sistem održavanja obezbijedi da su vozila za čije je održavanje nadležan u bezbjednom voznom stanju.

Lice zaduženo za održavanje može održavanje obavljati samostalno ili da ugovori usluge sa radionicama za održavanje vozila.

Lice zaduženo za održavanje odgovorno je da se vozila i njegovi djelovi (uređaji, naprave i slično) održavaju u skladu sa:

- 1) uputstvima proizvođača;
- 2) uputstvima imalca vozila;
- 3) propisanim zahtjevima za održavanje.

Uslove za sertifikaciju koje mora da ispunjava lice zaduženo za održavanje, sadržaj i način vođenja dosijea o održavanju vozila, način i rokove održavanja vozila i njihovih djelova značajnih za bezbjedno odvijanje željezničkog saobraćaja i tehničke karakteristike ulja i rashladnih tečnosti koje se koriste za vozila propisuje Ministarstvo.

Radionice za održavanje

Član 78

Radionice za odražavanje vozila iz člana 77 stav 5 ovog zakona mogu da budu sertifikovane za održavanje vozila od Organa uprave.

Radionica za održavanje vozila iz stava 1 ovog člana mora da ispunjava uslove u pogledu opreme, kadra i prostora.

Bliže uslove iz stava 2 ovog člana propisuje Ministarstvo.

XI. ŽELJEZNIČKI RADNICI

Uslovi

Član 79

Željeznički radnici su lica koja neposredno učestvuju u odvijanju željezničkog saobraćaja, odnosno koji obavljaju poslove osiguranja nesmetanog i bezbjednog kretanja vozova i željezničkih vozila, moraju da imaju odgovarajući nivo obrazovanja i da budu stručno osposobljeni za poslove koje obavljaju i da ispunjavaju posebne zdravstvene i druge uslove u skladu sa ovim zakonom.

Poslovi i odgovarajući nivo obrazovanja željezničkih radnika iz stava 1 ovog člana utvrđuju se propisom Ministarstva.

Stručno osposobljavanje i usavršavanje

Član 80

Željeznički radnik mora da ima odgovarajući nivo obrazovanja i da bude stručno osposobljen, što se dokazuje uvjerenjem o položenom stručnom ispitu.

Stručno osposobljavanje obuhvata sticanje znanja i vještina primjenom teorijskog znanja u praksi u normalnim, otežanim i vanrednim situacijama.

Stručni ispit iz stava 1 ovog člana sprovodi Komisija za polaganje stručnog ispita (u daljem tekstu: Komisija), koju obrazuje upravljač infrastrukture ili željeznički prevoznik.

Član Komisije mora da bude lice koje poznaje infrastrukturu i prevoz prema vrsti poslova koje obavlja željeznički radnik.

Upravljač infrastrukture i željeznički prevoznik mora da u okviru sistema upravljanja bezbjednošću osigura program osposobljavanja željezničkih radnika i sprovođenje stručnih ispita kojima se obezbjeđuje njihova trajna osposobljenost i obavljanje poslova na stručan način.

Program stručnog osposobljavanja željezničkih radnika, način obavljanja stručnog ispita i uslovi iz stava 5 ovog člana utvrđuju se propisom Ministarstva, uz saglasnost organa državne uprave nadležnog za prosvjetu.

Provjera stručne osposobljenosti

Član 81

Redovna provjera stručne osposobljenosti željezničkih radnika mora se obavljati svake dvije godine i obuhvata provjeru poznavanja propisa o bezbjednosti željezničkog saobraćaja.

Vanredna provjera stručne osposobljenosti vrši se:

1) za željezničke radnike koji nijesu obavljali poslove za koje su stručno osposobljeni duže od šest mjeseci;

2) ako dođe do promjene propisa o stručnom osposobljavanju željezničkih radnika;

3) ako željeznički radnik u svom radu krši propise, što za posljedicu može imati nastanak nesreće, incidenta, odnosno ugrožavanje bezbjednosti saobraćaja;

4) ako se uvode novi tipovi uređaja ili vozila.

Provjeru stručne osposobljenosti iz st. 1 i 2 ovog člana vrši Komisija .

Upravljač infrastrukture, odnosno željeznički prevoznik ne smije dozvoliti obavljanje određenih poslova željezničkom radniku koji prilikom provjere znanja nije pokazao odgovarajuće znanje za obavljanje tih poslova ili koji ne pristupi provjeri iz st. 1 i 2 ovog člana.

Stručno osposobljavanje mašinovođa

Član 82

Mašinovođa mora da ima najmanje četvrti nivo nacionalnog okvira kvalifikacija i uvjerenje o položenom stručnom ispitu.

Pored uslova iz stava 1 ovog člana mašinovođa mora da ima sertifikat o stručnoj kvalifikaciji, u skladu sa posebnim zakonom.

Stručno osposobljavanje za sticanje sertifikata iz stava 2 vrši se kod organizatora obrazovanja odraslih, u skladu sa posebnim propisima.

Organizator obrazovanja odraslih može biti upravljač infrastrukture, željeznički prevoznik ili drugo pravno ili fizičko lice ako ispunjava uslove u pogledu kadra, opreme i prostora.

Bliže uslove iz stava 4 ovog člana propisuje Ministarstvo, uz saglasnost organa državne uprave nadležnog za prosvjetu.

Uslovi za sticanje prava na upravljanje vučnim vozilom

Član 83

Pravo na upravljanje vučnim vozilom može da stekne lice koje ima licencu za upravljanje vučnim vozilom (u daljem tekstu: licenca) i jedan ili više sertifikata.

Licenca za upravljanje vučnim vozilom

Član 84

Licencu na osnovu podnijetog zahtjeva izdaje Organ uprave rješenjem.

Licenca se izdaje licu koje ispunjava sljedeće uslove:

- 1) da je navršilo 18 godina života;
- 2) da je psihički i fizički sposobno da upravlja vučnim vozilom;
- 3) da ispunjava uslove iz člana 82 st. 1 i 2 ovog zakona.

Izuzetno od stava 2 tačka 2 ovog člana, pravo na upravljanje vučnim vozilom brzog voza, voza višeg ranga za prevoz putnika i teretnog voza u međunarodnom saobraćaju može da stekne lice koje je navršilo 21. godinu života.

Organ uprave dužan je da o zahtjevu iz stava 1 ovog člana odluči u roku od 30 dana od dana prijema zahtjeva.

Licenca se izdaje na period od 10 godina.

O izdatim licencama iz stava 1 ovog člana Organ uprave vodi evidenciju.

Podatke iz evidencije o izdatim licencama Organ uprave objavljuje na svojoj internet stranici.

Po isteku roka iz stava 4 ovog člana, na zahtjev lica, izdaje se nova licenca.

Licence izdate od nadležnih organa drugih država priznaju se u Crnoj Gori u skladu sa potvrđenim međunarodnim ugovorima.

Tokom upravljanja vučnim vozilom, licenca se mora nalaziti u vozilu.

Nosilac licence dužan je da, na zahtjev ovlašćenog lica Organa uprave, lica za vršenje unutrašnjeg nadzora kod željezničkog prevoznika, glavnog istražitelja i inspektora za željeznički saobraćaj, pokaže licencu.

Način izdavanja licence, obrazac licence i zahtjeva za izdavanje licence, dokumentaciju koja se prilaže uz zahtjev propisuje Ministarstvo.

Oduzimanje licence

Član 85

Organ uprave privremeno će oduzeti licencu ako nosilac licence privremeno ne ispunjava propisane zdravstvene uslove.

Organ uprave oduzeće licencu ako nosilac licence prestane da ispunjava uslove na osnovu kojih mu je izdata licenca.

Licenca se oduzima ako se na zdravstvenom pregledu utvrdi da nosilac licence trajno ne ispunjava propisane zdravstvene uslove.

Željeznički prevoznik dužan je da izvještaj o zdravstvenom pregledu željezničkih radnika dostavi Organu uprave, u roku od tri dana od dana izvršenog zdravstvenog pregleda.

Sertifikat

Član 86

Sertifikat iz člana 83 ovog zakona izdaje upravljač infrastrukture, željeznički prevoznik, vlasnik industrijske, odnosno lučke željeznice (u daljem tekstu: poslodavac) licu koje:

- 1) ima licencu;
- 2) je položilo stručni ispit za upravljanje određenom vrstom vučnih vozila i poznavanja željezničke infrastrukture za koju se sertifikat traži;
- 3) poznaje jezik, u slučaju obavljanja poslova na željezničkoj infrastrukturi druge države, koji upravljač infrastrukture te države naznači.

Sertifikatom se ovlašćuje lice iz stava 1 ovog člana da na određenim infrastrukturama upravlja određenim tipom vučnih vozila u jednoj ili više sljedećih kategorija:

1) kategorija A: manevarske lokomotive, vučna vozila radnih vozova, vučna vozila posebne namjene za održavanje pruge 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 sertifikat za određeni dio željezničke infrastrukture u sljedećim slučajevima:

- 1) kada smetnje u odvijanju željezničkog saobraćaja ili izvođenje radova na održavanju željezničke pruge zahtijevaju skretanje vozova;
- 2) potrebe za neodložnim prevozom robe;
- 3) potrebe isporuke ili prezentaciji novog voza ili vučnog vozila;
- 4) stručnog osposobljavanja ili polaganja stručnog ispita za upravljanje vučnim vozilom.

U slučajevima iz stava 3 ovog člana u upravljačnici vučnog vozila mora se nalaziti mašinovođa koji ima sertifikat za određeni dio željezničke infrastrukture, o čemu se unaprijed obavještava upravljač infrastrukture.

Poslodavac utvrđuje, u okviru sistema za upravljanje bezbjednošću, postupak za izdavanje i ažuriranje sertifikata, kao i pravo na podnošenje žalbe na odluku u vezi sa izdavanjem, ažuriranjem, privremenim oduzimanjem ili oduzimanjem sertifikata.

Žalba na odluku poslodavca kojom se odbija zahtjev za izdavanje ili ažuriranje sertifikata ili kojom se oduzima sertifikat podnosi se Organu uprave, u roku od 30 dana od dana prijema odluke.

Ukoliko poslodavac ne donese odluku po zahtjevu za izdavanje ili ažuriranje sertifikata u roku od 30 dana od dana prijema zahtjeva sa potrebnom dokumentacijom, smatra se da je zahtjev odbijen.

U slučaju iz stava 7 ovog člana žalba se može podnijeti Organu uprave, u roku od 30 dana od dana isticanja roka za donošenje odluke.

Rješenje Organa uprave kojim se odlučuje o žalbama iz st. 6 i 7 ovog člana je konačno.

Original sertifikata pripada poslodavcu, koji je dužan da izda ovjerenu kopiju na zahtjev nosioca sertifikata.

Poslodavac je dužan da ažurira sertifikat kada se nosilac sertifikata stručno osposobi za upravljanje drugim tipovima vučnih vozila, odnosno za drugu željezničku infrastrukturu.

Lice iz stava 1 ovog člana, tokom upravljanja vučnim vozilom, mora da ima kod sebe sertifikat i dužno je da ga pokaže na zahtjev ovlašćenog lica Organa uprave, lica za vršenje unutrašnjeg nadzora kod željezničkog prevoznika, glavnog istražitelja i inspektora za željeznički saobraćaj.

Sertifikat važi samo na onim željezničkim infrastrukturalama i za ona vozna sredstva koja su upisana u sertifikatu.

Obrazac i sadržinu sertifikata propisuje Ministarstvo.

Oduzimanje sertifikata

Član 87

Sertifikat se privremeno oduzima ako nosilac sertifikata privremeno ne ispunjava zdravstvene uslove ili ako prilikom provjera iz člana 81 ovog zakona ne pokaže potrebno znanje.

Sertifikat se oduzima ako se na zdravstvenom pregledu utvrdi da nosilac sertifikata trajno ne ispunjava propisane zdravstvene uslove i ako nosilac sertifikata na ponovljenim provjerama znanja iz stava 1 ovog člana ne pokaže potrebno znanje.

Poslodavac je dužan da, bez odlaganja, obavjesti Organ uprave o privremeno i trajno oduzetim sertifikatima, u roku od tri dana od dana oduzimanja sertifikata.

Ako Organ uprave, u okviru nadzora, utvrdi da nosilac sertifikata ne ispunjava propisane uslove, naložiće poslodavcu da izvrši dodatnu provjeru stručne osposobljenosti nosioca sertifikata ili da privremeno oduzme sertifikat.

Poslodavac je dužan da o preduzetim mjerama iz stava 4 ovog člana obavjesti Organ uprave, u roku od 10 dana od dana nalaganja mjera.

Ukoliko poslodavac ne postupi u skladu sa stavom 5 ovog člana Organ uprave zabraniće rad nosiocu sertifikata.

Registri i razmjena informacija

Član 88

Organ uprave vodi registar izdatih licenci.

Registar iz stava 1 ovog člana sadrži i podatke o periodičnim zdravstvenim pregledima.

Organ uprave, na zahtjev poslodavaca i nadležnih organa drugih država, u slučajevima kada mašinovođa obavlja posao na infrastrukturi drugih država, dostavlja informacije o statusu licenci.

Poslodavac je dužan da vodi registar izdatih sertifikata, u koji se unose i podaci o periodičnim provjerama zdravstvene sposobnosti i stručne osposobljenosti mašinovođa.

Poslodavac je dužan da:

1) na zahtjev Organa uprave i drugih nadležnih državnih organa dostavi podatke iz registra o izdatim sertifikatima;

2) na zahtjev nadležnih organa drugih država, kada pruža usluge u međunarodnom prevozu, dostavi podatke o izdatim sertifikatima;

3) provjerava da li su licence mašinovođa važeće.

Pravo na pristup podacima iz registra iz st. 1 i 4 ovog člana imaju mašinovođe. Način vođenja i sadržaj registra iz st. 1 i 4 ovog člana propisuje Ministarstvo.

Prestanak radnog odnosa

Član 89

Sertifikat prestaje da važi kada nosiocu prestane radni odnos kod poslodavca.

U slučaju prestanka radnog odnosa poslodavac je dužan da mašinovođi izda ovjerenu kopiju sertifikata i vrati dokumentaciju iz člana 84 stav 2 ovog zakona.

Prilikom zasnivanja novog radnog odnosa poslodavac uzima u obzir dokumentaciju iz stava 2 ovog člana.

Zdravstvena sposobnost

Član 90

Željeznički radnik mora da ispunjava propisane zdravstvene uslove i mora da bude psihički i fizički sposoban za obavljanje poslova u željezničkom saobraćaju (u daljem tekstu: zdravstvena sposobnost).

Zdravstvene uslove iz stava 1 ovog člana, način njihovog utvrđivanja i vrijeme njihovog provjeravanja propisuje organ državne uprave nadležan za zdravlje.

Vrste zdravstvenih pregleda

Član 91

Lice koje se školuje ili obučava za vršenje poslova željezničkog radnika dužno je da, prije zasnivanja radnog odnosa, obavi zdravstveni pregled.

Željeznički radnik dužan je da, prije raspoređivanja na druge poslove, odnosno prije upućivanja na školovanje ili stručno osposobljavanje, obavi zdravstveni pregled.

Zdravstvena sposobnost željezničkog radnika provjerava se na redovnom i vanrednom zdravstvenom pregledu.

Na zdravstvenom pregledu utvrđuje se da li je lice iz stava 1 ovog člana, odnosno željeznički radnik iz st. 2 i 3 ovog člana zdravstveno sposobno za obavljanje poslova željezničkog radnika.

O utvrđenoj zdravstvenoj sposobnosti željezničkog radnika izdaje se uvjerenje o zdravstvenoj sposobnosti.

Zdravstvene ustanove

Član 92

Zdravstvene preglede lica iz člana 91 ovog zakona obavljaju zdravstvene ustanove koje ispunjavanju uslove u skladu sa zakonom.

Redovni zdravstveni pregled

Član 93

Zdravstvena sposobnost željezničkog radnika provjerava se sprovođenjem specifične zdravstvene zaštite u vezi sa radom, u skladu sa zakonom kojim je uređena zdravstvena zaštita.

Upravljač infrastrukture, odnosno prevoznik dužni su da željezničkog radnika upute na zdravstveni pregled prije isteka roka propisanog za obavljanje tog pregleda.

Vanredni zdravstveni pregled

Član 94

Na vanredni zdravstveni pregled upućuje se željeznički radnik za koga se posumnja da više nije zdravstveno sposoban da obavlja svoje poslove, kao i poslije svakog udesa, teže povrede, duže bolesti i u drugim propisanim slučajevima.

Upućivanje radnika iz stava 1 ovog člana na vanredni zdravstveni pregled vrši se na zahtjev ovlaštenog željezničkog radnika, ljekara, inspektora za željeznički saobraćaj, državnog tužioca, suda, organa za prekršaje ili na lični zahtjev željezničkog radnika.

Zabrana obavljanja poslova

Član 95

Željeznički radnik koji ne ispunjava propisane zdravstvene uslove smatra se zdravstveno nesposobnim za obavljanje određenih poslova dok ta nesposobnost traje.

Upravljač infrastrukture, odnosno željeznički prevoznik ne smije dozvoliti željezničkom radniku da obavlja poslove na koje je raspoređen, ako se na zdravstvenom pregledu utvrdi da nije zdravstveno sposoban za te poslove ili ako nije obavio zdravstveni pregled na koji je upućen.

Ispitivanje sposobnosti za rad željezničkog radnika

Član 96

Željeznički radnik ne smije početi sa radom, niti obavljati svoje poslove ako je umoran ili bolestan ili je u psihičkom stanju koje ga čini nesposobnim da obavlja poslove na koje je raspoređen.

Željeznički radnik koji se u toku obavljanja poslova na koje je raspoređen osjeća umornim, bolesnim ili je iz drugih razloga nesposoban za dalje obavljanje poslova dužan je da o tome obavijesti odgovorno lice kod upravljača infrastrukture, odnosno prevoznika i da prestane da obavlja poslove ako ocijeni da ih ne može bezbjedno obavljati.

Željeznički radnik ne smije uzimati alkoholna pića, opojne droge ili psihoaktivna sredstva za vrijeme obavljanja poslova, niti početi sa radom ako u organizmu ima alkohola ili je pod dejstvom opojnih droga, odnosno psihoaktivnih sredstava.

Željezničkom radniku ne smije se dozvoliti obavljanje poslova u toku rada ako se prilikom provjere njegove zdravstvene sposobnosti utvrdi da ne ispunjava propisane zdravstvene uslove za obavljanje tih poslova ili ako se utvrdi da radi pod uticajem alkohola, opojnih droga, psihoaktivnih sredstava, kao i da je sklon upotrebi alkohola, opojnih droga ili psihoaktivnih sredstava.

Upravljač infrastrukture, odnosno željeznički prevoznik, bez odlaganja, obavještava Organ uprave o svim slučajevima nesposobnosti mašinovođe za rad u trajanju dužem od tri mjeseca.

Ispitivanje alkoholisanosti

Član 97

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

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

Radno vrijeme i odmori staničnog i voznog osoblja

Član 98

Radno vrijeme i trajanje smjene voznog i staničnog osoblja, ukupno trajanje upravljanja vučnim vozilom, odmori i raspored radnog vremena u smjenama utvrđuju se u skladu sa organizacijom saobraćaja, izvršenjem reda vožnje i drugim uslovima koji utiču na zdravstvenu sposobnost voznog i staničnog osoblja.

Ukupno radno vrijeme voznog i staničnog osoblja traje 40 časova u sedmici.

Izuzetno od stava 2 ovog člana, ukupno radno vrijeme voznog i staničnog osoblja može određeni period trajati duže od 40 časova u sedmici, pod uslovima utvrđenim opštim aktom, odnosno kolektivnim ugovorom upravljača infrastrukture, odnosno prevoznika, s tim da radno vrijeme u prosjeku u toku godine ne bude duže od 40 časova sedmično.

Trajanje smjene staničnog osoblja

Član 99

Smjena staničnog osoblja traje najduže 12 časova.

Izuzetno od stava 1 ovog člana, smjena staničnog osoblja može trajati četiri časa duže u slučaju:

- 1) više sile;
- 2) nesreće ili incidenta;
- 3) nedolaska osoblja koje je po rasporedu radnog vremena trebalo da smijeni osoblje koje obavlja posao.

Dnevni odmor staničnog osoblja

Član 100

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

Smjena voznog osoblja

Član 101

Smjena voznog osoblja sastoji se iz:

- 1) vremena pripreme;
- 2) vremena upravljanja vučnim vozilom;

- 3) vremena pregleda ili kontrole vozni isprava putnika i vremena obavljanja ostalih poslova u vozu;
- 4) vremena raspreme;
- 5) vremena očekivanja posla.

Djelovi smjene voznog osoblja

Član 102

Vrijeme pripreme je radno vrijeme tokom kojeg vozno osoblje provjerava snabdjevenost i ispravnost željezničkog vozila koje posijeda, računajući od momenta javljanja na rad.

Vrijeme upravljanja vučnim vozilom je radno vrijeme koje mašinovođa, odnosno vozač motornog pružnog vozila provede u upravljačnici, odnosno upravljačkom mjestu vučnog vozila tokom vožnje voza, računajući i vrijeme bavljenja u polaznoj željezničkoj stanici, usputnim željezničkim stanicama, drugim službenim mjestima i u uputnoj željezničkoj stanici.

Vrijeme pregleda ili kontrole vozni isprava putnika i vrijeme obavljanja ostalih poslova u vozu je radno vrijeme koje vozno osoblje provede u motornom vozu ili vučenom vozilu tokom vožnje voza, računajući i vrijeme bavljenja u polaznoj željezničkoj stanici, usputnim željezničkim stanicama, drugim službenim mjestima i u uputnoj željezničkoj stanici.

Vrijeme raspreme je radno vrijeme tokom kojeg vozno osoblje rasprema do tada posjednuto željezničko vozilo i završava rad u toj smjeni.

Vrijeme očekivanja posla je radno vrijeme tokom kojeg vozno osoblje odlazećeg voza očekuje u željezničkoj stanici dolazeći voz radi smjene voznog osoblja u vozu, računajući od momenta javljanja na rad.

Trajanje smjene voznog osoblja

Član 103

Smjena voznog osoblja iznosi najviše 12 časova, u zavisnosti od vrste voza kojeg posijeda to osoblje.

Sastavne djelove smjene voznog osoblja čini:

- 1) vrijeme pripreme - najduže jedan čas;
- 2) vrijeme upravljanja vučnim vozilom:
 - najduže osam časova za upravljanje lokomotivom putničkog voza, odnosno upravljanje motornim vozom,
 - najduže 10 časova za upravljanje lokomotivom teretnog voza;
- 3) vrijeme pregleda ili kontrole vozni isprava putnika i vrijeme obavljanja ostalih poslova u vozu - najduže 10 časova;
- 4) vrijeme raspreme - najduže jedan čas;
- 5) vrijeme očekivanja posla - najduže jedan čas.

Nastavak smjene

Član 104

Izuzetno od člana 103 ovog zakona, smjena voznog osoblja može trajati još najduže četiri časa u slučaju:

- 1) više sile;
- 2) nesreće ili incidenta na pruzi;
- 3) saobraćanja pomoćnog voza;
- 4) nedolaska voznog osoblja koje je po rasporedu radnog vremena trebalo da smijeni vozno osoblje koje obavlja rad.

Dnevni odmor voznog osoblja

Član 105

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

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

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

Željeznički prevoznik je dužan da u obrtnim jedinicama obezbijedi prostorije za odmor voznog osoblja.

Zabrana obavljanja poslova staničnog i voznog osoblja

Član 106

Stanično i vozno osoblje ne smije započeti obavljanje poslova, niti nastaviti obavljanje poslova suprotno čl. 98 do 105 ovog zakona.

Ovlašćeno lice za vršenje unutrašnjeg nadzora ne smije dozvoliti staničnom ili voznom osoblju da obavlja poslove suprotno čl. 98 do 105 ovog zakona.

Akt o uređivanju radnog vremena i odmora staničnog i voznog osoblja

Član 107

Upravljač i željeznički prevoznik donose akt kojim se uređuje radno vrijeme i odmori staničnog i voznog osoblja iz čl. 98 do 106 ovog zakona i kojim se određuju željeznički radnici odgovorni za nadzor i kontrolu radnog vremena i odmora.

Unutrašnji nadzor i organizacija unutrašnjeg nadzora

Član 108

Upravljač infrastrukture i željeznički prevoznik dužni su da organizuju unutrašnji nadzor i brinu za bezbjednost željezničkog saobraćaja u skladu sa ovim zakonom i aktima koje donose.

Službeno odijelo

Član 109

Željeznički radnici koji neposredno učestvuju u vršenju željezničkog saobraćaja dužni su da nose službeno odijelo.

Službeno odijelo i oznake na službenom odijelu propisuju za svoje željezničke radnike željeznički prevoznik i upravljač infrastrukture.

XII. ISTRAŽIVANJE VANREDNIH DOGAĐAJA

Postupanje u slučaju vanrednih događaja

Član 110

Željeznički radnik i drugo lice koji se nađu na mjestu vanrednog događaja u kojem ima povrijeđenih ili poginulih lica dužni su da preduzmu mjere za spašavanje i pružanje pomoći povrijeđenim licima.

Željeznički radnik dužan je da odmah po saznanju o vanrednom događaju iz stava 1 ovog člana, obavijesti upravljača infrastrukture i željezničkog prevoznika.

Upravljač infrastrukture, odnosno željeznički prevoznik dužan je da odmah po saznanju za vanredni događaj iz stava 1 ovog člana obavijesti najbližu zdravstvenu ustanovu, policiju, komisiju za istraživanje vanrednih događaja, inspektora i po potrebi vatrogasnu jedinicu.

Upravljač infrastrukture, željeznički prevoznik i privredno društvo koje obavlja prevoz za sopstvene potrebe dužni su da odmah po saznanju za vanredni događaj iz stava 1 ovog člana preduzmu mjere za spašavanje i pružanje pomoći povrijeđenim licima i osiguraju mjesto vanrednog događaja do dolaska ovlašćenih lica nadležnih organa, u zavisnosti od vrste vanrednog događaja.

Pružanje prve pomoći

Član 111

Željeznički radnici koji obavljaju određene poslove u službenim mjestima na pruzi i u vozu moraju biti osposobljeni za pružanje prve pomoći licima povrijeđenim u vanrednom događaju.

Upravljač infrastrukture, odnosno željeznički prevoznik opštim aktom određuju poslove iz stava 1 ovog člana.

Način osposobljavanja za pružanje prve pomoći iz stava 1 ovog člana propisuje organ državne uprave nadležan za zdravlje.

Pribor za prvu pomoć

Član 112

Upravljač infrastrukture, željeznički prevoznik i privredno društvo koje obavlja prevoz za sopstvene potrebe dužni su opremiti vučno vozilo, voz za prevoz putnika i službeno mjesto na pruzi propisanim priborom za prvu pomoć.

Sadržaj, smještaj i upotrebu pribora za prvu pomoć opštim aktom određuju upravljač infrastrukture, prevoznik i privredno društvo koje obavlja prevoz za sopstvene potrebe, uz saglasnost organa državne uprave za zdravlje.

Uspostavljenje saobraćaja

Član 113

Upravljač infrastrukture, odnosno željeznički prevoznik dužan je, u što kraćem roku, da preduzme mjere za uspostavljanje saobraćaja ako je zbog vanrednog događaja došlo do prekida željezničkog saobraćaja.

Organi koji vrše uviđaj o vanrednom događaju dužni su da vršenjem uviđajnih radnji ne ometaju odvijanje željezničkog saobraćaja, odnosno da uviđaj obave u što kraćem roku.

Vanredni događaj

Član 114

Svaki vanredni događaj koji ugrožava bezbjednost željezničkog saobraćaja (incident, nesreća, ozbiljna nesreća ili ostale nesreće) mora se detaljno ispitati i analizirati, nezavisno od istrage koju vode nadležni državni organi.

Istraživanje vanrednih događaja koji ugrožavaju bezbjednost željezničkog saobraćaja, odnosno utvrđivanje činjenica i okolnosti pod kojima su se dogodili nema za cilj utvrđivanje krivice ili odgovornosti za nastanak nezgoda i nesreća i događaja koji ugrožavaju bezbjednost, već njihovo sprečavanje u budućnosti.

Ako se vanredni događaj dogodi na graničnim objektima između Crne Gore i druge države ili u njihovoj blizini, istragu vanrednog događaja može da izvrši nadležni organ za istraživanje kojeg odrede sporazumno.

Nadležni organ za istraživanje iz druge države se poziva da učestvuje u istrazi, ako je u događaju učestvovao željeznički prevoznik sa sjedištem u toj državi.

Obavljanje istraga nesreća

Član 115

Istragu u cilju utvrđivanja uzroka vanrednih događaja i preduzimanja preventivnih mjera, sprečavanja vanrednih događaja i unaprjeđivanja bezbjednosti u željezničkom saobraćaju vrši Komisija za istraživanje vanrednih događaja (u daljem tekstu: Komisija za istraživanje), koju obrazuje Vlada.

Komisija za istraživanje je samostalna u radu i funkcionalno nezavisna od svih organa državne uprave nadležnih za željeznički saobraćaj i drugih pravnih i fizičkih lica koja mogu uticati na objektivnost komisije.

Komisija za istraživanje:

- 1) vrši istraživanje vanrednih događaja (incident, nesreća, ozbiljna nesreća ili ostale nesreće);
- 2) daje bezbjedonosne preporuke radi poboljšanja bezbjednosti u željezničkom saobraćaju;
- 3) vodi bazu podataka o vanrednim događajima;
- 4) dostavlja bazu podataka u skladu sa potvrđenim međunarodnim ugovorima;
- 5) saraduje sa drugim istražnim organima;
- 6) objavljuje rezultate istrage uz poštovanje načela tajnosti;
- 7) predlaže i ažurira listu nezavisnih stručnjaka za istragu vanrednih događaja;
- 8) dostavlja Vladi godišnji izvještaj o radu, do 31. marta tekuće za prethodnu godinu;
- 9) utvrđuje obim istraga i postupak sprovođenja istraga;
- 10) obavlja druge poslove od značaja za poboljšanje bezbjednosti željezničkog saobraćaja.

Sastav komisije za istraživanje

Član 116

Komisiju za istraživanje čine najviše tri stalna člana.

Komisiju za istraživanje predstavlja i njenim radom rukovodi glavni istražilac.

U radu Komisije za istraživanje, po potrebi, učestvuju i povremeni članovi, koji se angažuju sa liste stručnjaka iz člana 115 stav 3 tačka 7 ovog zakona.

Glavni istražilac iz stava 2 ovog člana može da formira za vanredni događaj ekspertski tim za istraživanje nezgoda i nesreća sa liste nezavisnih stručnjaka.

Izveštaj o rezultatima istraživanja vanrednih događaja Komisija za istraživanje dostavlja Vladi, najkasnije u roku od pet dana od dana sačinjavanja izveštaja.

Članovi Komisije za istraživanje imaju pravo na naknadu za svoj rad.

Sredstva za rad Komisije za istraživanje obezbjeđuju se iz budžeta Crne Gore.

Uslove koje mora da ispunjava glavni istražilac, organizaciju, način rada, obuku nezavisnih stručnjaka, način obavještanja i druga pitanja od značaja za rad Komisije za istraživanje i visinu naknade iz stava 6 ovog člana utvrđuje Vlada.

Baze podataka

Član 117

Komisija za istraživanje dužna je da prikuplja, analizira i čuva podatke, izveštaje o ugrožavanju bezbjednosti željezničkog saobraćaja, vanrednim događajima i vodi odvojene baze podataka o tim događajima.

Način prikupljanja podataka, analize i čuvanja podataka i sačinjavanja izveštaja, kao i način vođenja baza podataka iz stava 1 ovog člana propisuje Ministarstvo.

Prava Komisije za istraživanje

Član 118

Komisija za istraživanja ima pravo na:

1) slobodan pristup mjestu vanrednog događaja (incident, nesreća, ozbiljna nesreća ili ostale nesreće), vozilima koja su učestvovala u nesreći, infrastrukturnim objektima, objektima i uređajima za upravljanje saobraćajem i signalizacijom;

2) prikupljanje dokaza i nadzor nad uklanjanjem olupina, infrastrukturnih objekata i postrojenja ili njihovih sastavnih dijelova radi pregleda i analize;

3) pristup i upotrebu snimaka registrofonskih uređaja, evidentiranje rada sistema signalizacije, vođenja i upravljanja saobraćajem;

4) uvid u rezultate obdukcije tijela žrtava;

5) pristup rezultatima istrage voznog osoblja i drugih lica uključenih u nesreću ili incident;

6) saslušavanje željezničkih radnika i drugih svjedoka;

7) pristup odgovarajućim informacijama ili evidencijama upravljača infrastrukture, željezničkih prevoznika i Organa uprave.

Istraga se obavlja nezavisno od sudske istrage i ne smije iznositi pretpostavke o krivici, odnosno odgovornosti za nesreću ili incident.

XIII. UKRŠTANJE ŽELJEZNIČKIH PRUGA I JAVNIH PUTEVA

Putni prelaz

Član 119

Prelazak drumskih vozila preko željezničke pruge dozvoljen je na ukrštanju pruge i javnog puta (u daljem tekstu: putni prelaz), a prelazak lica preko željezničke pruge na pješačkim ili putnim prelazima.

Saobraćaj na putnom prelazu mora da bude obezbijeđen saobraćajnim znacima za učesnike u drumskom saobraćaju.

Na željezničkoj pruzi, ispred putnog prelaza, moraju da budu postavljeni propisani signalni znaci za obavještanje voznog osoblja o približavanju voza putnom prelazu i obaveza davanja propisanih zvučnih signala sa vučnog vozila.

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

Ukrštanje željezničke pruge i javnog puta

Član 120

Ukrštanje željezničke pruge i javnog puta i određivanje mjesta na kojem se može izvesti ukrštanje i mjere za bezbjedno odvijanje saobraćaja na putnim prelazima utvrđuju se u zavisnosti od gustine saobraćaja, preglednosti željezničke pruge, brzine vožnje na pruzi i javnom putu i od mjesnih uslova.

Ukrštanje željezničke pruge i javnog puta između ulaznih signala stanice ne može biti u istom nivou.

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

Kontaktni provodnik iznad putnog prelaza u nivou mora da bude postavljen na visini od najmanje 5,5 m, računajući od gornje ivice šine, pod uslovom da se sa obje strane putnog prelaza postave zaštitne kapije za drumsku vozila čija ukupna visina, zajedno sa teretom na njemu, prelazi propisanu najveću dozvoljenu visinu na rastojanju od najmanje 8 m od najbliže šine mjereno po osi javnog puta i na visini od najmanje 4,5 m iznad kolovoza puta.

Na propisanoj udaljenosti od zaštitnih kapija sa 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 bezbjednog odvijanja drumskog saobraćaja preko putnog prelaza.

Izuzetno od stava 4 ovog člana, zaštitne kapije za drumsku vozila čija ukupna visina, zajedno sa teretom na njemu, prelazi propisanu najveću dozvoljenu visinu mogu biti postavljene na visini koja nije manja od 4,2 m, ni veća od 4,5 m iznad kolovoza puta.

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

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

Zajednički most za željezničku prugu i javni put može se graditi na istim stubovima

ili sa zajedničkom konstrukcijom, pod uslovom da su pruga i kolovoz puta potpuno odvojeni sigurnosnom ogradom.

Zaštitne kapije i znake zabrane saobraćaja iz stava 8 ovog člana dužan je da postavi upravljač puteva.

Način ukrštanja željezničke pruge i javnog puta, određivanje mjesta na kojima se može izvesti ukrštanje i mjere za osiguranje bezbjednog saobraćaja propisuje Ministarstvo.

Razmak između željezničke pruge i javnog puta

Član 121

Razmak između željezničke pruge i javnog puta mora da bude dovoljan da se između njih mogu postaviti svi uređaji i postrojenja potrebni za obavljanje saobraćaja na pruzi i putu, pod uslovom da razmak iznosi najmanje 8 m, računajući od ose najbližeg kolosjeka do najbliže tačke gornjeg stroja puta.

Na brdovitim i manje pristupačnim terenima, u klisurama i na drugim sličnim konfiguracijama terena, razmak između željezničke pruge i javnog puta koji nije auto-put može da bude manji od 8 m, pod uslovom da im se slobodni profili ne dodiruju i da se između njih mogu postaviti signalno-sigurnosni uređaji, telekomunikacioni uređaji, stabilna postrojenja elektrovuče i drugi uređaji neophodni za bezbjednost željezničkog saobraćaja, pod uslovom da pruga bude izvedena najmanje 1 m iznad nivelete javnog puta.

Ukoliko nijesu ispunjeni uslovi u pogledu razmaka iz st. 1 i 2 ovog člana, na putu se postavljaju sigurnosne ograde.

Održavanje putnih prelaza

Član 122

Upravljač infrastrukture i upravljač puteva dužni su da na putnom prelazu sprovedu propisane mjere za bezbjedan saobraćaj i da putne prelaze održavaju u stanju kojim se obezbjeđuje bezbjedno odvijanje saobraćaja.

Putni prelaz smatra se sastavnim dijelom željezničke infrastrukture sa obje strane kolosjeka u širini 3 m računajući od ose kolosjeka.

O održavanju putnog prelaza iz stava 2 ovog člana i o osiguranju bezbjednog i nesmetanog saobraćaja na putnom prelazu stara se upravljač infrastrukture, pod uslovom da se kolovoz na putnom prelazu održava tako da se preko njega može vršiti bezbjedan i nesmetan drumski saobraćaj.

Ostale djelove puta sa obje strane putnog prelaza održava upravljač puteva, na način koji omogućava bezbjedan i nesmetan željeznički saobraćaj.

Način održavanja putnih prelaza u nivou, tip, način montaže i održavanja panela na putnim prelazima propisuje Ministarstvo.

XIV. UNUTRAŠNJI RED U ŽELJEZNIČKOM SAOBRAĆAJU

Poštovanje unutrašnjeg reda

Član 123

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

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

Radnici iz stava 2 ovog člana, u sprovođenju unutrašnjeg reda u željezničkom saobraćaju, imaju pravo i dužnost da utvrde identitet lica koja se ne pridržavaju unutrašnjeg reda, da preduzimaju mjere potrebne za sprječavanje narušavanja i mjere za uspostavljanje narušenog unutrašnjeg reda, da oduzimaju predmete koji su upotrijebljeni za ugrožavanje bezbjednosti željezničkog saobraćaja ili za narušavanje unutrašnjeg reda u željezničkom saobraćaju.

Radnici iz stava 2 ovog člana dužni su da pokrenu odgovarajuće postupke protiv lica koja su narušila unutrašnji red u željezničkom saobraćaju.

Policija na zahtjev ovlašćenih željezničkih radnika, pruža potrebnu pomoć tim radnicima u sprječavanju narušavanja i uspostavljanja unutrašnjeg reda u željezničkom saobraćaju.

Unutrašnji red u željezničkom saobraćaju propisuje Ministarstvo, u saradnji sa organom državne uprave nadležnim za unutrašnje poslove.

Ograničavanje pristupa i kretanja

Član 124

Pristup i kretanje putnika, drugih lica, motornih i drugih vozila na željezničkom području dozvoljeni su samo na mjestima koja su za to određena.

Lica koja u okviru svojih poslova treba da izvrše određene radove na željezničkom području, osim željezničkih radnika, dužna su da o tome obavijeste upravljača infrastrukture i zatraže pisano odobrenje o vremenu i uslovima pod kojima mogu izvoditi radove.

Stav 2 ovog člana ne primjenjuje se na:

- 1) željezničke radnike i radnike upravljača ili željezničkog prevoznika koji su obučeni za kretanje na željezničkom području;
- 2) lica koje radnici iz tačke 1 ovog stava prate i obezbjeđuju;
- 3) glavnog istražitelja;
- 4) inspektore za željeznički saobraćaj;
- 5) ovlašćene službenike Organa uprave;
- 6) policiju i ovlašćena službena lica organa državne uprave nadležnog za unutrašnje poslove kada obavljaju službene radnje.

Lica iz stava 2 ovog člana koja se zadržavaju na željezničkom području ili u vozu dužna su da brinu za svoju ličnu bezbjednost i poštuju ograničenja, zabrane, naredbe i upozorenja koja su postavljena na vidnim mjestima ili ih daju željeznički radnici.

Licima iz stava 2 ovog člana zabranjeno je:

- 1) kretanje po kolosjecima ili stajanje na kolosjeku, ili u njegovoj neposrednoj

blizini;

- 2) kretanje ili zadržavanje između žute crte i kolosjeka na peronu;
- 3) kretanje ili zadržavanje u blizini voza ili željezničkih kola koja se kreću;
- 4) zadržavanje u prostoru između skladišta i utovarno-istovarne rampe i vozila, koja se kreću ili čije se pokretanje očekuje;
- 5) kretanje kroz tunel ili po drugim objektima na željezničkoj pruzi;
- 6) sjedjeti ili stajati kraj otvorenih vrata ili na stepenicama željezničkih kola i na prelaznicama, kao i na drugim mjestima, koja nijesu namijenjena za boravak putnika;
- 7) prelaziti preko kolosjeka na mjestima koja nijesu određena za prelaz;
- 8) kretanje preko odbojnika ili provlačenje ispod njih;
- 9) uskakanje u vozila ili iskakanja sa njih kada se kreću;
- 10) prevoziti se u vozu koji nije namijenjen prevozu putnika bez dozvole željezničkog prevoznika ili upravljača;
- 11) nagnjati se kroz prozor i otvarati vrata željezničkih 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 namijenjeni putnicima;
- 13) bacati kroz prozor željezničkih kola predmete, otpatke ili prosipati tečnost;
- 14) parkirati motorna i druga vozila na željezničkom području na mjestima koja za to nijesu određena;
- 15) penjati se na krov vozila, na teret otvorenih teretnih željezničkih kola i konstrukcije željezničkih postrojenja;
- 16) polivati ili prskati konstrukcije željezničkih postrojenja, vodove, izolatore ili vozila;
- 17) odlagati materijal pored stubova kontaktne mreže.

XV. ZAŠTITA ŽELJEZNIČKE INFRASTRUKTURE I VOZILA

Zabrane

Član 125

Radi bezbjednog odvijanja željezničkog saobraćaja zabranjeno je:

- 1) uništavati, uklanjati ili teže oštećivati djelove željezničke infrastrukture ili djelove vozila koji neposredno utiču na bezbjednost;
- 2) uništavati, uklanjati ili oštećivati djelove željezničke infrastrukture ili djelove vozila koji posredno utiču na bezbjednost;
- 3) bacati ili stavljati bilo kakav predmet na željezničku prugu ili bacati bilo kakav predmet na vozila ili iz vozila;
- 4) izvoditi radove u blizini željezničke pruge koji bi mogli oštetiti željezničku prugu ili umanjiti stabilnost terena (klizanje ili odronjavanje terena, hidrografske promjene i sl.) ili na bilo koji drugi način ugrožavati ili ometati željeznički saobraćaj;
- 5) neovlašćeno podizati branik putnog prelaza, stavljati ili vješati bilo šta na branik ili drugi signalno-sigurnosni uređaj putnog prelaza ili na bilo koji drugi način ometati normalno funkcionisanje branika ili drugog uređaja na putnom prelazu
- 6) saditi drveće i drugo visoko rastinje ili izvoditi radove u blizini putnog prelaza koji umanjuju, sprječavaju ili na bilo koji način ometaju preglednost željezničke pruge ili puta;

7) neovlašćeno ukloniti napravu postavljenu radi zaštite željezničkog saobraćaja na mjestu odronjavanja, na mjestu bujice ili na mjestu izloženom vijavicama i jakim vjetrovima;

8) unositi materije ili predmete u putnička kola, prostorije željezničkih službenih mjesta namijenjenih putnicima, kojima bi se mogla ugroziti bezbjednost putnika i drugih lica ili im se nanijeti šteta;

9) upotrijebiti uređaj za kočenje radi zaustavljanja voza, osim u slučaju opasnosti za ugrožavanje bezbjednosti voza, putnika i drugih lica;

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

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

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

Upravljač infrastrukture dužan je da na mjestima odronjavanja, na mjestima bujica i na mjestima izloženim vijavicama i jakim vjetrovima, na kojima može doći do ometanja ili ugrožavanja željezničkog saobraćaja samostalno ili zajedno sa drugim pravim ili fizičkim licem, blagovremeno, preduzima mjere tehničke i fizičke zaštite željezničke infrastrukture od elementarnih nepogoda radi bezbjednog odvijanja željezničkog saobraćaja.

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

Kad prestanu razlozi iz stava 3 ovog člana upravljač infrastrukture dužan je da sa zemljišta u zaštitnom pružnom pojasu ukloni privremene zaštitne naprave, materijal i druga sredstva.

Upravljač infrastrukture dužan je da plati vlasniku zemljišta naknadu za korišćenje zemljišta u slučaju iz stava 3 ovog člana, koju sporazumno utvrde.

XVI. INDUSTRIJSKA I LUČKA ŽELJEZNICA

Industrijska i lučka željeznica

Član 126

Privredna društva koja vrše prevoz lica i/ili robe za sopstvene potrebe na industrijskim i lučkim željeznicama dužna su da željeznički saobraćaj na ovim željeznicama vrše na način i pod uslovima utvrđenim ovim zakonom.

Društva iz stava 1 ovog člana mogu na svojim željeznicama obavljati i javni prevoz putnika i/ili robe ako ispunjavaju uslove za željezničke prevoznike utvrđene zakonom.

Priključenje industrijske i lučke željeznice na željezničku infrastrukturu

Član 127

Pruga industrijske i lučke željeznice može se priključiti na željezničku infrastrukturu na osnovu odobrenja Organa uprave.

Odobrenje iz stava 1 ovog člana izdaje se na osnovu saobraćajno-tehničkih uslova za priključenje pruge industrijske željeznice na željezničku infrastrukturu, koje utvrđuje upravljač infrastrukture.

Za izdavanje odobrenja iz stava 2 ovog člana plaća se naknada.

Visinu naknade iz stava 2 ovog člana utvrđuje Vlada.

O izdatim odobrenjima iz stava 2 ovog člana Organ uprave vodi evidenciju.

Tehnički uslovi za industrijsku i lučku željeznicu odnosno industrijski kolosjek

Član 128

Na otvorenoj pruzi industrijske željeznice normalnog kolosjeka poluprečnik krivine iznosi najmanje 180 m, a na glavnom prolaznom kolosjeku najmanje 250 m.

Izuzetno od stava 1 ovog člana, poluprečnik krivine na otvorenoj pruzi industrijske željeznice može biti manji od 180 m, ali ne manji od 100 m, s tim da dio pruge koji se nalazi u krivini mora da ima specijalnu konstrukciju gornjeg stroja koja omogućava bezbjedno kretanje vozova.

Nagib nivelete na utovarno/istovarnim mjestima industrijskog kolosjeka iznosi najviše 1,5‰.

Širina industrijskog kolosjeka iznosi 1435 mm, s tim što ne smije biti manja od 1430 mm niti veća od 1465 mm, uključujući i proširenje kolosjeka u krivini.

Dozvoljeno opterećenje po osovini na pruzi industrijske željeznice normalnog kolosjeka iznosi najmanje 18 t.

Shodna primjena

Član 129

Na industrijske željeznice normalnog kolosjeka shodno se primenjuju čl. 26 do 32, član 50, čl. 52 do 55, čl. 58 do 108, čl. 110 do 122 i član 124 ovog zakona.

Industrijski kolosjek

Član 130

Industrijski kolosjek može se priključiti na željezničku infrastrukturu na osnovu odobrenja Organa uprave.

Saobraćajno-tehničke uslove za priključenje industrijskog kolosjeka na željezničku infrastrukturu i mjere bezbjednosti koje treba sprovesti prilikom priključenja utvrđuje upravljač infrastrukture.

Odobrenje iz stava 1 ovog člana izdaje se na osnovu saobraćajno-tehničkih uslova iz stava 2 ovog člana.

Za izdavanje odobrenja iz stava 1 ovog člana plaća se naknada.

Visinu naknade iz stava 4 ovog člana utvrđuje Vlada.

Organ uprave vodi evidenciju o izdatim odobrenjima iz stava 1 ovog člana.

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

Održavanje industrijskog kolosjeka

Član 131

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

Odvojnu skretnicu priključka industrijskog kolosjeka, kao i mjesto odvajanja u cjelini održava upravljač infrastrukture prema obimu radova utvrđenim ugovorom o priključenju.

Troškove održavanja odvojne skretnice snosi vlasnik, odnosno korisnik industrijskog kolosjeka.

Vučna vozila na industrijskom kolosjeku

Član 132

Vučno vozilo vlasnika, odnosno korisnika industrijskog kolosjeka koje se koristi samo na industrijskom kolosjeku, kao i vučno vozilo koje se koristi i za izvlačenje ili dostavu vučenih vozila sa ili na industrijski kolosjek mora imati dozvolu za korišćenje izdato od Organa uprave.

Program održavanja i organizacije rada na industrijskom kolosjeku

Član 133

Vlasnik, odnosno korisnik industrijskog kolosjeka, vučnih i vučenih vozila koja se koriste isključivo na industrijskom kolosjeku dužan je da održava i sačini godišnji program održavanja industrijskog kolosjeka, sa organizacijom rada na industrijskom kolosjeku, uz saglasnost Organa uprave.

Na vučna i vučena vozila vlasnika, odnosno korisnika industrijskog kolosjeka koja izlaze na željezničku infrastrukturu shodno se primjenjuju čl. 73 do 78 ovog zakona.

Bližu sadržinu programa iz stava 1 ovog člana i uslove koje treba da ispunjavaju zaposleni vlasnika, odnosno korisnika industrijskog kolosjeka za vršenje pojedinih poslova na posluživanju utovarno/istovarnih mjesta propisuje Ministarstvo.

Gradska željeznica, žičara, uspinjača i ski-liftovi

Član 134

Gradska željeznica (metro i dr.), žičara, uspinjača i ski-liftovi su željeznice sa posebnim saobraćajno-tehničkim karakteristikama kojima se vrši javni prevoz putnika i stvari ili samo putnika, odnosno stvari ili lica i stvari za sopstvene potrebe.

Željeznice iz stava 1 ovog člana se projektuju, grade, rekonstruišu i održavaju prema posebnim tehničkim elementima i uslovima u skladu sa odgovarajućim tehničkim propisima i standardima.

Uslove za organizovanje prevoza na željeznicama iz stava 1 ovog člana, tehničke elemente i uslove za izgradnju, rekonstrukciju i održavanje tih željeznica, kao i druge uslove za bezbjedno odvijanje saobraćaja na tim željeznicama propisuje Ministarstvo.

XVII. INSPEKCIJSKI NADZOR

Član 135

Inspekcijski nadzor nad primjenom ovog zakona i podzakonskih akata donijetih na osnovu ovog zakona vrši Ministarstvo, preko inspektora za željeznički saobraćaj (u daljem tekstu: inspektor).

Inspektor u sprovođenju postupka inspekcijskog nadzora iz stava 1 ovog člana ima dužnosti i ovlašćenja propisana zakonom kojim se uređuje željeznica, zakonom kojim je uređen inspekcijski nadzor i drugim propisima.

XVIII. KAZNE NE ODREDBE

Član 136

Novčanom kaznom od 7.000 eura do 2.0000 eura kazniće se za prekršaj pravno lice, ako:

1) zabranjuje, ograničava ili sprječava stavljanje na tržište sastavnih djelova interoperabilnosti koji su proizvedeni u skladu sa ovim zakonom ili zahtijeva ponovno vršenje provjera koje su već izvršene kao dio postupka za izdavanje deklaracije o usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu (član 19 stav 2);

2) ne dozvoli prijavljenom tijelu pravo pristupa svim proizvodnim pogonima, skladištima djelova i montažnim pogonima, ili ne da na uvid potrebnu dokumentaciju koja se odnosi na podsistem (član 24 stav 14);

3) se strukturni podsistemi sastavnih djelova interoperabilnosti i djelova strukturnih podсистема koriste na željezničkim prugama Crne Gore bez upotrebne dozvole (član 26 stav 1);

4) vozilo koje se registruje u Crnoj Gori, ne posjeduje dozvolu za tip vozila, bez obzira na proizvođača (član 27 stav 1);

5) obavlja tehnički pregled vozila bez ovlašćenja Ministarstva (član 28 stav 2);

6) obnovi ili unaprijedi strukturni podsistem, sastavni dio interoperabilnosti ili element podсистема, a prethodno ne dostavi Organu uprave kompletnu dokumentaciju sa opisom projekta (član 31 stav 1);

7) u roku od osam dana od dana povlačenja ne obavijesti Organ uprave o povlačenju vozila iz saobraćaja (član 32 stav 5);

8) u roku od osam dana od dana nastanka promjene ne prijavi Organu uprave promjene podataka koje su upisane u registar vozila (član 33 stav 3);

9) upravljač infrastrukture ne dostavi podatke ili promjene podataka za upis u registar infrastrukture (član 34 stav 2);

10) ne donese akt kojim se uređuju postupci u okviru sistema za upravljanje bezbjednošću iz člana 40 stav 7 ovog zakona (član 40 stav 8);

11) nakon izdavanja sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom i sertifikata o bezbjednosti za prevoz ne omogući nadzor Organu uprave nad sistemima za upravljanje bezbjednošću (član 41 st. 1 i 3);

12) nema sertifikat o bezbjednosti za prevoz (član 42 stav 1);

13) u roku od osam dana od dana nastanka promjene ne obavijesti Organ uprave o promjenama uslova na osnovu kojih je izdat sertifikat o bezbjednosti za prevoz (član 43 stav 4);

14) pruža usluge željezničkog prevoza u Crnoj Gori, a nije podnio zahtjev za izdavanje dijela B sertifikata o bezbjednosti za prevoz Organu uprave (član 44 stav 2);

15) upravlja željezničkom infrastrukturom, a nema sertifikat o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom (član 46 stav 1);

16) nema sertifikat o bezbjednosti za upravljanje infrastrukturom industrijske, odnosno lučke željeznice (član 47);

17) se na željezničkim stanicama ili stajalištima sa prosječnim dnevnim prometom od najmanje 70 vozova i 500 otpremljenih putnika pristupi vozovima nijesu izvedeni tako da putnici ne idu preko kolosjeka (član 54 stav 1);

18) se željeznička pruga, pruga industrijske željeznice, industrijski kolosjek i lučka željeznica ne odvaja ili ne ukršta u željezničkoj stanici (član 55 stav 1);

19) pri odvajanju željezničke pruge, pruge industrijske željeznice, industrijskog kolosjeka i lučke željeznice na otvorenoj pruzi odvojna skretnica nema zaštitni kolosjek i nije osigurana zaštitnim signalima koji se predsignalisu (član 55 stav 2);

20) prije početka radova ne obezbijedi mjesto na kojem se izvode radovi (član 57 stav 2);

21) po završetku radova sa željezničke pruge ne ukloni ostatke materijala, sredstva rada, signale i signalne oznake i druge predmete koji su postavljeni prilikom izvođenja radova (član 57 stav 3);

22) kada je kontaktna mreža pod naponom ne odredi izvore opasnosti, zabrane, posebne mjere bezbjednosti pri radu na kontaktnoj mreži, željezničkoj pruzi i pružnim postrojenjima, signalno-sigurnosnim, telekomunikacionim i pogonsko elektroenergetskim postrojenjima (član 59 stav 1);

23) na uređajima koji se nalaze u neposrednoj blizini kontakte mreže ne sprovede odgovarajuće mjere zaštite od štetnih električnih uticaja na pojedine uređaje ili njihove dijelove (član 59 stav 2);

24) službena mjesta iz kojih se vrši upravljanje i regulisanje željezničkog saobraćaja na željezničkoj pruzi, u zavisnosti od maksimalne brzine kretanja voza, nijesu opremljena signalno-sigurnosnim uređajima i postrojenjima (član 60 stav 1);

25) željezničke pruge nijesu opremljene pružnim uređajima kod kojih se uspostavlja radio-veza između osoblja vučnog vozila i osoblja dispečerskog centra za brzine kretanja voza od 100 do 160 km/h (član 62 stav 2);

26) sastav voza i raspored vozila u vozu ne osiguravaju efikasno kočenje i bezbjedno kretanje voza (član 66 stav 1);

27) brzina voza nije prilagođena propisanim brzinama na određenoj željezničkoj pruzi ili na dijelu te pruge ili je prekoračena maksimalna brzina voza (član 67 stav 2);

28) ne vodi evidencije o voznom osoblju, sastavu, kočenju i kretanju voza, kao i o događajima koji utiču ili bi mogli uticati na red vožnje voza ili bezbjednost željezničkog saobraćaja (član 70 stav 1);

29) vozila kojima se obavlja prevoz ne ispunjavaju tehničke uslove iz člana 72 ovog zakona;

30) vozila nijesu opremljena uređajima za automatsko kočenje voza (član 73 stav 1);

31) u slučaju opasnosti lokomotive, putnička kola, motorni vozovi i motorna kola nijesu opremljena uređajima za brzo kočenje (član 73 stav 2);

32) u slučaju opasnosti uređaji za brzo kočenje ugrađeni u putničkim i motornim kolima i motornim vozovima nijesu lako dostupni putnicima (član 73 stav 3);

33) ručnim, odnosno pritvrdnim kočnicama nijesu opremljena vučna vozila i

putnička kola (član 73 stav 4);

34) teretna kola namijenjena prevozu roba koje zahtijevaju naročite mjere opreznosti ili čijim se posebnim uređajima za smještaj roba mora pažljivo postupati nijesu opremljena ručnom odnosno pritvrdnom kočnicom (član 73 stav 5);

35) lokomotiva, motorni voz, motorna kola i vučno vozilo za posebne namjene nijesu opremljena u skladu sa članom 75 ovog zakona;

36) putnička kola nijesu opremljena uređajem za osvjjetljenje, uređajem za grijanje, sanitarno-higijenskim uređajem, uređajem za prelaženje iz kola u kola i aparatom za početno gašenje požara (član 76);

37) svakom vozilu prije početka upotrebe ili korišćenja nije dodijeljeno lice za održavanje koje se upisuje u registar vozila (član 77 stav 1);

38) ica zaduženo za održavanje ne vodi posebno dosije za svako vozilo za koje je zaduženo (član 77 stav 3);

39) željeznički radnik ne posjeduje uvjerenje o položenom stručnom ispitu (član 80 stav 1);

40) dozvoli obavljanje određenih poslova željezničkom radniku koji prilikom provjere znanja nije pokazao odgovarajuće znanje za obavljanje tih poslova ili koji nije pristupio provjeri (član 81 stav 4);

41) lice koje upravlja vučnim vozilom ne posjeduje licencu za upravljanje vučnim vozilom i jedan ili više sertifikata (član 83);

42) izda sertifikat licu koje nema licencu, nije položio stručni ispit za upravljanje određenom vrstom vučnih vozila i poznavanje željezničke infrastrukture za koju se sertifikat traži; ili ne poznaje jezik, u slučaju obavljanja poslova na željezničkoj infrastrukturi druge države, koji upravljač infrastrukture te države naznači (član 86 stav 1);

43) u roku od tri dana od dana oduzimanja sertifikata ne obavijesti Organ uprave o privremeno i trajno oduzetim sertifikatima (član 87 stav 3);

44) dozvoli željezničkom radniku obavljanje poslova na koje je raspoređen, iako se na zdravstvenom pregledu utvrdilo da nije zdravstveno sposoban za te poslove ili nije obavio zdravstveni pregled na koji je upućen (95 stav 2);

45) ne zabrani željezničkom radniku obavljanje poslova vezanih za bezbjednost željezničkog saobraćaja, ako je umoran ili bolestan ili je u takvom psihičkom stanju koje ga čini nesposobnim da obavlja poslove na koje je raspoređen (član 96 stav 1);

46) ukupno radno vrijeme voznog i staničnog osoblja traje duže od 40 časova u sedmici (član 98 stav 2);

47) smjena staničnog osoblja traje duže od 12 časova ili duže od četiri časa u situacijama iz člana 99 stav 2 ovog zakona (član 99 stav 1);

48) dnevni odmor staničnog osoblja između dvije uzastopne smjene traje manje od 12 časova (član 100);

49) smjena voznog osoblja traje duže od 12 časova ili duže od četiri časa u situacijama iz čl. 103 i 104 ovog zakona;

50) dnevni odmor voznog osoblja traje manje od dvostrukog broja časova ostvarenih na radu u prethodnoj smjeni ili manje od 12 časova (član 105 stav 1);

51) dnevni odmor voznog osoblja u obrtnoj jedinici iznosi manje od šest časova (član 105 stav 2);

52) Komisiji za istraživanje ne omogući slobodan pristup mjestu vanrednog događaja (incident, nesreća, ozbiljna nesreća ili ostale nesreće), vozilima koja su učestvovala u nesreći, infrastrukturnim objektima, objekatima i uređajima za upravljanje saobraćajem i signalizacijom (član 118 stav 1 tačka 1);

53) na željezničkoj pruzi, ispred putnog prelaza, nijesu postavljeni propisani signali za obavještanje voznog osoblja o približavanju voza putnom prelazu i obavezi davanja propisanih zvučnih signala sa vučnog vozila (član 119 stav 3);

54) kontaktni provodnik iznad putnog prelaza u nivou nije postavljen na visini od najmanje 5,5 m, računajući od gornje ivice šine, pod uslovom da se sa obje strane putnog prelaza postave zaštitne kapije za drumska vozila čija ukupna visina, zajedno sa teretom na njemu, prelazi propisanu najveću dozvoljenu visinu na rastojanju od najmanje 8 m od najbliže šine mjereno po osi javnog puta i na visini od najmanje 4,5 m iznad kolovoza puta (član 120 stav 4);

55) na propisanoj udaljenosti od zaštitnih kapija sa jedne i druge strane putnog prelaza nijesu postavljeni odgovarajući znaci zabrane saobraćaja za drumska vozila čija ukupna visina, zajedno sa teretom na njemu, prelazi propisanu najveću dozvoljenu visinu, sa naznakom visine zaštitne kapije radi bezbjednog odvijanja drumskog saobraćaja preko putnog prelaza (član 120 stav 5);

56) na putnom prelazu ne sprovede propisane mjere za bezbjedan saobraćaj ili ako se putni prelazi ne održavaju u stanju kojim se obezbjeđuje bezbjedno odvijanje saobraćaja (član 122 stav 1);

57) željeznički saobraćaj na industrijskim i lučkim željeznicama ne vrše na način i pod uslovima utvrđenim ovim zakonom (član 126 stav 1);

58) ne održava industrijski kolosjek (član 131 stav 1);

59) koristi vučno vozilo na industrijskom kolosjeku, a ne poseduje dozvolu za korišćenje Organa uprave (član 132).

Za prekršaj iz stava 1 ovog člana kazniće se i odgovorno lice u pravnom licu novčanom kaznom od 500 eura do 1.000 eura.

Za prekršaj iz stava 1 tač. 36, 43, 45, 46 ovog člana kazniće se fizičko lice novčanom kaznom od 300 eura do 1.000 eura.

Član 137

Novčanom kaznom od 5.000 eura do 15.000 eura kazniće se za prekršaj pravno lice, ako:

1) ne sastavi tehničku dokumentaciju koja se prilaže uz deklaraciju o provjeri podsistema (član 24 stav 6);

2) ne označi vozila brojem koji mu je dodijeljen (član 29 stav 3);

3) ne dostavi Organu uprave godišnji izvještaj o bezbjednosti željezničkog sistema najkasnije do 30. juna tekuće za prethodnu godinu (član 36 stav 3);

4) se signali, signalne oznake i oznake na pruzi ne daju, postavljaju i održavaju tako da ih željeznički radnici i druga lica na koja se odnose mogu na vrijeme i lako uočiti danju, noću i pri smanjenoj vidljivosti (član 61 stav 3);

5) ne dostavi podatke upravljaču infrastrukture koji se odnose na zadatke željezničkih radnika zaposlenih kod tih prevoznika, kao i objekte, prostorije i prostore na staničnom području koje koriste u obavljanju svojih zadataka (člana 63 stav 2);

6) voz nije opremljen aparatima sa hemijskim sredstvima za gašenje požara i priborom za prvu pomoć, smještenim na lako dostupnim mjestima (član 69 stav 1);

7) voz za prevoz putnika nije unutra osvijetljen noću, a u tunelima u kojima vožnja traje duže od jednog minuta i danju (član 69 stav 2);

8) se u slučajevima iz člana 86 stav 3 ovog zakona u upravljačnici vučnog vozila ne nalazi mašinovođa koji ima sertifikat za određeni dio željezničke infrastrukture o čemu upravljač infrastrukture nije unaprijed obaviješten (član 86 stav 4);

9) ne ažurira sertifikat kad se nosilac sertifikata stručno osposobi za upravljanje drugim tipovima vučnih vozila, odnosno za drugu željezničku infrastrukturu (član 86 stav 11);

10) mašinovođi ne obezbijedi pristup podacima iz registra iz člana 88 st. 1 i 4 ovog zakona (član 88 stav 6);

11) u slučaju prestanka radnog odnosa ne izda mašinovođi ovjerenu kopiju sertifikata i ne vrati dokumentaciju iz člana 84 stav 2 ovog zakona (član 89 stav 2);

12) željezničkog radnika ne uputi na zdravstveni pregled prije isteka roka propisanog za obavljanje tog pregleda (član 93 stav 2);

13) ne uputi željezničkog radnika na vanredni zdravstveni pregled (član 94 stav 1);

14) u obrtnim jedinicama ne obezbijedi prostorije za odmor voznog osoblja (član 105 stav 4);

15) ne održava i ne sačini godišnji program održavanja industrijskog kolosjeka, sa organizacijom rada na industrijskom kolosjeku (član 133 stav 1).

Za prekršaj iz stava 1 ovog člana kazniće se i odgovorno lice u pravnom licu novčanom kaznom od 300 eura do 800 eura.

Član 138

Novčanom kaznom od 200 eura do 800 eura kazniće se fizičko lice-željeznički radnik ili drugo lice kada učestvuje u saobraćaju, ako:

1) se ne pridržava naređenja, ograničenja, zabrana i upozorenja datih pomoću signalnih znakova (član 61 stav 2);

2) upravlja vučnim vozilom a ne posjeduje licencu i jedan ili više sertifikata (član 83);

3) tokom upravljanja vučnim vozilom licenca se ne nalazi u vozilu ili je ne pokaže na zahtjev ovlašćenog lica Organa uprave, lica za vršenje unutrašnjeg nadzora kod željezničkog prevoznika, glavnog istražitelja i inspektora za željeznički saobraćaj (član 84 st. 10 i 11);

4) tokom upravljanja vučnim vozilom kod sebe nema sertifikat ili ga ne pokaže na zahtjev ovlašćenog lica Organa uprave, lica za vršenje unutrašnjeg nadzora kod željezničkog prevoznika, glavnog istražitelja i inspektora za željeznički saobraćaj (član 86 stav 12);

5) se prije zasnivanja radnog odnosa u željezničkom saobraćaju ne podvrgne zdravstvenom pregledu (član 91 stav 1);

6) se u toku obavljanja poslova na koje je raspoređen osjeća umornim, bolesnim ili je iz drugih razloga nesposoban za dalje obavljanje poslova o tome ne obavijesti odgovorno lice kod upravljača infrastrukture, odnosno prevoznika i da prestane da obavlja poslove ako ocijeni da ih ne može bezbjedno obavljati (član 96 stav 2);

7) uzima alkoholna pića, opojne droge ili psihoaktivna sredstva za vrijeme obavljanja poslova ili počne sa radom iako u organizmu ima alkohola ili je pod dejstvom opojnih droga, odnosno psihoaktivnih sredstava (član 96 stav 3);

8) se ne podvrgne ispitivanju, odnosno zdravstvenom pregledu iz člana 97 stava 1 ovog zakona na koji je upućen (član 97 stav 2);

9) ne nosi službeno odijelo prilikom vršenja željezničkog saobraćaja (član 109 stav 1).

XIX. PRELAZNE I ZAVRŠNE ODREDBE

Podzakonski akti

Član 139

Podzakonski akti za sprovođenje ovog zakona donijeće se u roku od dvije godine od dana stupanja na snagu ovog zakona.

Do donošenja propisa iz stava 1 ovog člana primjenjivaće se podzakonski akti donešeni na osnovu Zakona o udruživanju u Zajednicu jugoslovenskih železnica („Službeni list SFRJ“, broj 18/78) i Zakona o bezbjednosti u željezničkom saobraćaju („Službeni list CG“, broj 4/08), ukoliko nijesu u suprotnosti sa ovim zakonom.

Osnivanje Komisije za istraživanje

Član 140

Komisija iz člana 115 ovog zakona obrazovaće se u roku od šest mjeseci od dana stupanja na snagu ovog zakona.

Do obrazovanja Komisije iz stava 1 ovog člana poslove Komisije obavljaće upravljač infrastrukture, željeznički prevoznik i privredno društvo koje obavlja prevoz za sopstvene potrebe.

Važenje dozvola i sertifikata

Član 141

Dozvole za korišćenje željezničkih vozila, djelova i opreme za željeznička vozila, uređaja, djelova i opreme za željezničku infrastrukturu, sertifikati i licence izdate do dana stupanja na snagu ovog zakona ostaju na snazi.

Započeti postupci

Član 142

Postupci koji su pokrenuti prije stupanja na snagu ovog zakona okončaće se po propisima koji su važili do dana stupanja na snagu ovog zakona.

Prestanak važenja

Član 143

Danom stupanja na snagu ovog zakona prestaje da važi Zakon o bezbjednosti u željezničkom saobraćaju („Službeni list CG“, broj 4/08), član 59 Zakona o izmjenama i dopunama Zakona kojima su propisane novčane kazne za prekrašaje („Službeni list CG“, broj 40/11) i prestaje primjena Zakona o udruživanju u Zajednicu jugoslovenskih železnica („Službeni list SFRJ“, broj 18/78).

Stupanje na snagu

Član 144

Ovaj zakon stupa na snagu osmog dana od dana objavljivanja u „Službenom listu Crne Gore”.

Broj 14-2/13-2/11

EPA 252 XXV

Podgorica, 23.decembra 2013. godine

Skupština Crne Gore 25. saziva

Predšednik,

Ranko Krivokapić, s.r.