



Година XXII  
Петак, 12. јануара 2018. године

Број/Број

3

Година XXII  
Петак, 12. јануара/сijeчња 2018. године

ISSN 1512-7508 - српски језик  
ISSN 1512-7486 - босански језик  
ISSN 1512-7494 - хрватски језик

## РЕГУЛАТОРНИ ОДБОР ЖЕЉЕЗНИЦА БОСНЕ И ХЕРЦЕГОВИНЕ

56

На основу члана 8. Закона о жељезницама Босне и Херцеговине ("Службени гласник БиХ", бр. 52/05) и одредби Инструкције за безбједност и интероперабилност жељезничког система ("Службени гласник БиХ", бр. 11/12), а у складу са техничким додацима АРТУ и АТМФ Конвенције СОТIF 1999, Регулаторни одбор жељезница Босне и Херцеговине доноси

### ПРАВИЛНИК

#### О ПРИМЈЕНИ ЈЕДИНСТВЕНИХ ТЕХНИЧКИХ ПРОПИСА (ЈТП) КОЈИ СЕ ОДНОСЕ НА ПОДСИСТЕМ "ЖЕЉЕЗНИЧКА ВОЗИЛА - БУКА" (ЈТП БУКА) У ЖЕЉЕЗНИЧКИМ СИСТЕМИМА У БОСНИ И ХЕРЦЕГОВИНИ

Члан 1.

(Предмет Правилника)

- (1) Овим Правилником дефинисане су смјернице које утврђује техничка спецификација за интероперабилност (TSI) подсистема "жељезничка возила - бука", односно Јединствена техничка правила (ЈТП) у ОТИФ-у како је утврђено у Прилогу 1 овог Упутства.
- (2) Јединствени технички прописи (ЈТП) дефинишу за сваки подсистем (или његов дио) оптималан ниво усклађених спецификација ради обезбјеђивања интероперабилности жељезничког система. ЈТП-а испуњавају основне захтјеве утврђене ЈТП GEN-A 2015.
- (3) Јединствени технички прописи (ЈТП) за подсистем - жељезничких возила, БУКА - (ЈТП БУКА), који су у примјени од 01.12.2015. године, налазе се у Прилогу 1 овог Правилника.

Члан 2.

(Циљ Правилника)

- (1) Циљ Правилника је примјена Прилога 1 (ЈТП Бука) којим се дефинише оптималан ниво усклађености буке у погледу спецификација за подсистеме жељезничких возила намијењених за ограничавање емисије буке.
- (2) Овим Правилником су дефинисана потребна заједничка правила за примјену ЈТП Бука у односу на наведене захтјеве за подсистеме жељезничких возила ЈТП LOC&PAS 2015 и ЈТП WAG 2015.

Члан 3.

(Дефиниције појмова и скраћенице)

- (1) Дефиниције појмова који се користе у овом Правилнику:
  1. Дефиниције појмова:
    - а) "Јединица" значи жељезничко возило на које се примјењује овај Правилник и његов Прилог 1 (ЈТП Бука) и које због тога подлијеже поступку ЈТП провјере. У поглављу 2. ЈТП LOC&PAS 2015 и поглављу 2. ЈТП WAG 2015 описује се од чега се јединица може састојати;
    - б) Возови с моторима с унутрашњим сагоријевањем на сопствени погон или електрични возови на сопствени погон. Ова категорија се додатно дефинише у поглављу 2. ЈТП LOC&PAS 2015 и у ЈТП Бука она се спомиње као више јединица, EMV-ови (електрични) или DMV-ови (дизел).
    - ц) Вучна возила с моторима с унутрашњим сагоријевањем или електрична вучна возила. Ова је категорија додатно дефинише у поглављу 2. ЈТП LOC&PAS 2015 и у ЈТП Бука она се спомињу као локомотиве. Вучне јединице које су дио "возова с моторима с

унутрашњим сагоривањем на сопствени погон или електричних возова на сопствени погон" не припадају у ову категорију него у категорију под тачком а) овог става.

- д) Путничка кола и остала слична кола. Ова је категорија се додатно дефинише у поглављу 2. ЈТП LOC&PAS 2015 и у ЈТП Бука она се спомињу као путничка кола.
- е) Теретна кола, укључујући возила намијењена за превоз камиона. Ова је категорија додатно дефинисана у поглављу 2. ЈТП LOC&PAS 2015 и у ЈТП она се спомињу као кола.
- ф) Мобилна жељезничка опрема за изградњу и одржавање инфраструктуре. Ова је категорија додатно дефинисана у поглављу 2. ЈТП LOC&PAS 2015 и састоји се од пружних возила (у ЈТП она се спомињу под тим називом) и возила за надзор жељезничке инфраструктуре која припадају у категорије у тачкама б), ц) или д) овог става, зависно о њиховом дизајну.
- г) Власник подразумијева физичко или правно лице које, као власник неког возила или полагач права да га користи, експлоатише возило као превозно средство и регистровано је као такво у националном регистру возила.

(2) Скраћенице:

- а) ERA - Европска агенција за жељезнице
- б) COTIF - Конвенције о међународном жељезничком превозу - ("Службени гласник БиХ - Међународни уговори", бр. 2/06)
- ц) OTIF - Међународна организација за међународни жељезнички превоз
- д) ЖС у БиХ - Жељезнички системи у Босни и Херцеговини
- е) РОЖ БиХ - Регулаторни одбор жељезница Босне и Херцеговине
- ф) ЕСМ - Орган надлежан за одржавање
- г) EN - Европска норма
- х) AVV(GCU/OUK) - Општи уговор за коришћење теретних кола
- и) УИ - Управљач инфраструктуре
- ј) ЖО - Жељезнички оператер
- к) NVR - Национални регистар возила
- л) RID - Правилник о међународном превозу опасних роба жељезницом
- м) ЈТП - Јединствени технички прописи
- н) АРТУ - Јединствена правила о признавању техничких стандарда и усвајању јединствених техничких прописа који се примјењују на жељезничка возна средства намијењена за коришћење у међународном превозу
- о) АТМФ - Јединствена правила о техничком пријему жељезничких возних средстава која се користе у међународном превозу
- п) ЈТП GEN-A 2015 - Јединствени технички прописи - Основни захтјеви
- р) ЈТП LOC&PAS 2015 - Јединствени технички прописи који се односе на подсистем жељезничких возила, локомотиве и путничка жељезничка возила
- с) ЈТП WAG 2015 - Јединствени технички прописи који се односе на подсистем жељезничких возила, теретни вагони
- т) ЈТП GEN-C 2015 - Јединствени технички прописи - Опште одредбе ТЕХНИЧКИ ДОСИЈЕ.

Члан 4.

(Подручје примјене)

- (1) Овај Правилник се примјењује у ЖС у БиХ на сва жељезничка возила обухваћена ЈТП LOC&PAS 2015 и ЈТП WAG 2015.
- (2) Географско подручје примјене ЈТП-а одговара подручјима примјене одређеним у одјелу 1.2. ЈТП LOC&PAS 2015 и у одјелу 1.2. ЈТП WAG 2015, при чему за свако географско подручје примјена вриједи за жељезничка возила на која се наведена ЈТП-а односе.

Члан 5.

(Оцјена усклађености и ЈТП провјере)

Оцјене усклађености, погодности за употребу и ЈТП провјере утврђених у поглављу 6. ЈТП Бука засновани су на модулима одређенима у ЈТП LOC&PAS 2015 и ЈТП WAG 2015.

Члан 6.

(Усклађеност нивоа буке)

Усклађеност са најнижим упозоравајућим вриједностима изложености утврђенима у Јединственим правилима АРТУ (Додатак Ф уз COTIF 1999) обезбјеђује се одржавањем усклађености са нивоом буке у унутрашњости управљачнице, како је утврђено у тачки 4.2.4. ЈТП Бука и одговарајућим оперативним условима које треба дефинисати жељезнички оператер.

Члан 7.

(Иновативна рјешења)

- (1) Да би се пратио технолошки напредак, произвођач или његов овлашћени представник може предложити иновативна рјешења која нису у складу са спецификацијама утврђенима у ЈТП Бука и/или на које се не могу примјенити методе оцјенивања из ЈТП Бука.
- (2) Са подсистемом жељезничких возила, његовим дијеловима и саставним дијеловима интероперабилности тог подсистема могу бити повезана иновативна рјешења. Са предложеним иновативним рјешењима поступа се у складу ЈТП Бука и ЈТП LOC&PAS 2015 и ЈТП WAG 2015.

Члан 8.

(Важност изјава о провјери новог возила)

Изјава о провјери новог возила и/или његовој усклађености с типом која се доноси у складу с ЈТП Бука која је ступила на снагу 1.1.2012. год. сматра се задовољавајућом:

- за локомотиве, електромоторне возове (ЕМВ), дизел-моторне возове (ДМВ) и путничка кола, све док се потврда типа или пројекта не буде требала обновити како је наведено у ЈТП Бука у случајевима кад је тај ЈТП примјењен и до 31. мај 2017. г. у осталим случајевима,
- за кола до 13. априла 2016. г.

За нова возила изјаве о провјери и/или усклађености с типом издате у складу са ЈТП LOC&PAS 2012 и ЈТП WAG 2012 сматрају се важећим све док се потврда о усклађености типа или пројекта не буде требала обновити како је наведено у ЈТП LOC&PAS 2015 и ЈТП WAG 2015.

Члан 9.

(Пројекти у поодмаклој фази развоја)

Пројекти који се односе на нова возила и на обнову или модификацију (модернизацију) постојећих возила која су у поодмаклој фази развоја, или која су предмет уговора који је на снази на датум објаве овог Правилника или случајеви који се наводе у члану 8. овог Правилника, могу се наставити

примјењивати у погледу пројеката одобрених у складу са ЈТП LOC&PAS 2015 и ЈТП WAG 2015.

#### Члан 10.

(Прилози Правилника)

Саставни дио овог Правилника је и Прилог 1 овог Правилника, под називом Јединствени технички прописи подсистема "жељезничка возила - Бука - (ЈТП БУКА)", издање од 01.12.2015. г. који припадају Јединственим техничким правилима АРТУ (Додатак Ф Конвенције COTIF 1999).

#### Члан 11.

(Усклађивање)

Овим Правилником о примјени јединствених техничких прописа (ЈТП) који се односе на подсистем жељезничких возила Бука (ЈТП БУКА) у жељезничким системима у Босни и Херцеговини се преузимају одредбе Уредбе Комисије (ЕУ) бр. 1304/2014 од 26. децембра 2014. о техничкој спецификацији за интероперабилност подсистема "жељезничка возила - бука" којом се измјењује Одлука 2008/232/ЕЗ и ставља изван снаге Одлука 2011/229/ЕУ.

#### Члан 12.

(Ступање на снагу)

Овај Правилник ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у "Службеном гласнику БиХ", службеним гласницима ентитета и Брчко дистрикта БиХ.

Број 10-01-29-7-720-1/17

30. октобра 2017. године

Добој

Директор

Тихомир Нарић, с. р.

#### Прилог 1.

### МЕЂУВЛАДИНА ОРГАНИЗАЦИЈА ЗА МЕЂУНАРОДНИ ПРЕВОЗ ЖЕЉЕЗНИЦОМ ОТИФ

#### Јединствени технички пропис Подсистем жељезничких возила Бука

У примјени од 01.12.2015.

Јединствена правила АРТУ (Додатак Ф уз COTIF 1999)

#### Јединствени технички прописи (ЈТП) за подсистем - Возна средства БУКА (ЈТП БУКА)

Ови прописи су израђени у складу са прописима АРТУ, посебно чланом 8, у верзији коју је измјенила и допунила Ревизиона комисија ОТИФ-а 2009. и која је ступила на снагу 1. децембра 2010. За дефиниције и термине погледајте такође и члан 2. АРТУ (Додатак Ф) и члан 2. АТМФ (Додатак Г), оба у верзији Конвенције COTIF из 1999, који се примјењују од 1. децембра 2010. Фусноте (нису дио ових прописа) садрже како објашњења тако и позивање на друге прописе.

#### Објашњење:

Текстови ових ЈТП који нису приказани у форми колоне идентични су са одговарајућим текстовима прописа Европске уније. Текстови приказани у двије колоне се разликују; колоне са лијеве стране садржи прописе ЈТП, док десна колоне приказује текст из одговарајућих прописа ЕУ. Текст у десној колони је информативног карактера и није дио прописа ОТИФ-а. Текстови у десној колони, који нису из ТСИ БУКА, већ су цитирани из других текстова ЕУ, су приказани курсивом.

#### 0. ЕКВИВАЛЕНТНОСТ И ПРЕЛАЗНЕ ОДРЕДБЕ

Након усвајања од стране Комисије стручњака за техничка питања, прописи ОТИФ-а обухваћени овим

документом сматрају се еквивалентним са одговарајућим прописима ЕУ у смислу члана 13. става 4. АРТУ<sup>1</sup> и члана 3а. АТМФ<sup>2</sup>, посебно у односу на:

- ТСИ који се односи на подсистем "жељезничка возила-бука" Уредба Комисије (ЕУ) број 1304/2014, у даљем тексту ТСИ БУКА: 2014.

Јединствени технички прописи (ЈТП) који се односе на подсистем жељезничких возила- БУКА а који су ступили на снагу 1.12.2012. године (референца А 94-04/2.2012 верзија 3) поништени су са датумом ступања на снагу ових ЈТП. Међутим, верзија која је ступила на снагу 1.12.2012. године се може наставити примјењивати у складу са одредбама које се наводе у поглављу 7 ових ЈТП.

#### 1. УВОД

Уопштено,	
Јединствени технички прописи (ЈТП)	Техничке спецификације за интероперабилност (ТСИ)
дефинишу за сваки подсистем (или његов дио) оптималан ниво усклађених спецификација ради обезбјеђивања интероперабилности жељезничког система. Због тога,	
ЈТП	ТСИ
усклађују само спецификације параметара који су критични за интероперабилност (основни параметри). Спецификације	
ЈТП-а	ТСИ-јева
морају испуњавати основне захтјеве утврђене у	
ЈТП GEN-A 2015 <sup>3</sup> .	Прилогу III. Директиве 2008/57/ЕЗ.
У складу с начелом пропорционалности овим се	
ЈТП	ТСИ-јем
дефинише оптималан ниво усклађености у погледу спецификација за подсистеме жељезничких возила дефинисане у одјелку 1.1. намијењених за ограничавање емисије буке жељезничког система у	
угворним земљама ОТИФ-а	Унији.

#### 1.1 Техничко подручје примјене

Овај	
ЈТП	ТСИ
се примјењује на сва жељезничка возила обухваћена	
ЈТП LOC&PAS 2015 <sup>4</sup> и ЈТП WAG 2015 <sup>5</sup>	Уредбом (ЕУ) бр. 1302/2014 (ТСИ за LOC&PAS) и Уредбом (ЕУ) бр. 321/2013 (ТСИ за WAG).

#### 1.2 Географско подручје примјене

Географско подручје примјене овог	
ЈТП-а	ТСИ-ја
одговара подручјима примјене одређеним у одјелку	
1.2 ЈТП LOC&PAS 2015 и у одјелку 1.2 ЈТП WAG 2015.	1.2. Уредбе (ЕУ) бр. 1302/2014 и у одјелку 1.2. Уредбе (ЕУ) бр. 321/2013
при чему свако географско подручје примјене вриједи за жељезничка возила (RST) на која се уредба односи.	

#### 2. ДЕФИНИЦИЈА ПОДСИСТЕМА

"Јединица" значи жељезничко возило на које се примјењује овај	
ЈТП,	ТСИ,
које зато подлијеже поступку	
ЈТП провере. У поглављу 2 ЈТП LOC&PAS 2015 и поглављу 2 ЈТП WAG 2015	ЕЗ провере. У поглављу 2. Уредбе (ЕУ) бр. 1302/2014 и у поглављу 2. Уредбе (ЕУ) бр. 321/2013

<sup>1</sup> АРТУ - Јединствена правила о признавању техничких стандарда и усвајању јединствених техничких прописа који се примјењују на жељезничка возна средства намијењена за коришћење у међународном превозу -Додатак Ф ревидиране COTIF верзије 1999 која је ступила на снагу 01. децембра 2010.године

<sup>2</sup> АТМФ - Јединствена правила о техничком пријему жељезничких возних средстава која се користе у међународном превозу - Додатак Г ревидиране COTIF 1999 верзије која је ступила на снагу 1. децембра 2010. године

<sup>3</sup> У овом пропису ЈТП GEN-A 2015 значи: Јединствени технички прописи - Опште одредбе. Основни захтјеви, у верзији која је ступила на снагу 1.1.2015.

<sup>4</sup> У овом пропису ЈТП LOC&PAS 2015 значи: Јединствени технички прописи који се односе на подсистем жељезничких возила, локомотиве и путничка жељезничка возила, у верзији која је ступила на снагу 1.1.2015

<sup>5</sup> У овом пропису ЈТП WAG 2015 значи: Јединствени технички прописи који се односе на подсистем жељезничких возила, теретни вагони, у верзији која је ступила на снагу 1.1.2015.

описује се од чега се јединица може састојати.	
Захтјеви овог	
ЈТП	ГСИ-ја
примјењују се на сљедеће категорије железничких возила	
утврђене у тачки 1.2. Прилога I. Директиве 2008/57/ЕЗ:	
а) Возови с моторима с унутрашњим сагореивањем на властити погон или електрични возови на властити погон. Ова је категорија додатно дефинисана у 2. Поглављу	
ЈТП LOC&PAS 2015	Уредбе (ЕУ) бр. 1302/2014
и у наставку се овог	
ЈТП-а	ГСИ-ја
она спомиње као више јединица, EMV-ови (електрични) или DMV-ови (дизел).	
б) Вучна возила с моторима с унутрашњим сагореивањем или електрична вучна возила. Ова је категорија додатно дефинисана у 2. поглављу	
ЈТП LOC&PAS 2015	Уредбе (ЕУ) бр. 1302/2014
и у наставку се овог	
ЈТП-а	ГСИ-ја
она спомиње као локомотиве. Вучне јединице које су дио "возова с моторима с унутрашњим сагореивањем на властити погон или електричних возова на властити погон" не припадају у ову категорију него у категорију под тачком а).	
ц) Путнички вагони и остали слични вагони. Ова је категорија додатно дефинисана у 2. Поглављу	
ЈТП LOC&PAS 2015	Уредбе (ЕУ) бр. 1302/2014
и у наставку се овог	
ЈТП-а	ГСИ-ја
она спомиње као путнички вагони.	
д) Теретни вагони, укључујући возила намијењена превозу камиона. Ова је категорија додатно дефинисана у 2. поглављу	
ЈТП LOC&PAS 2015	Уредбе (ЕУ) бр. 321/2013
и у наставку се овог	
ЈТП-а	ГСИ-ја
она спомиње као вагони.	
е) Мобилна железничка опрема за изградњу и одржавање инфраструктуре. Ова је категорија додатно дефинисана у 2. поглављу	
ЈТП LOC&PAS 2015	Уредбе (ЕУ) бр. 1302/2014
и састоји се од пружних возила (у наставку се овог	
ЈТП-а	ГСИ-ја
они спомињу под тим називом) и возила за надзор железничке инфраструктуре која припадају у категорије у тачкама а), б) или д), зависно од њиховог дизајна.	

**3. ОСНОВНИ ЗАХТЈЕВИ**

Сви основни параметри у овом	
ЈТП-у	ГСИ-ју
морају бити повезани с најмање једним од основних захтјева у	
ЈТП LOC&PAS 2015	Прилогу III. Директиве 2008/57/ЕЗ

Табела 1. приказује расподелу.

Табела 1.

**Основни параметри и њихова повезаност с основним захтјевима**

Тачка	Основни параметар	Основни захтјеви				
		Безбједност	Поузданост, расположивост	Здравље	Заштита животне средине	Техничка компатибилност
4.2.1.	Граничне вриједности за buku у стању мировања				1.4.4.	
4.2.2.	Граничне вриједности за buku при поласку				1.4.4.	
4.2.3.	Граничне вриједности за buku у возњи				1.4.4.	
4.2.4.	Граничне вриједности за buku у унутрашњости и управљачнице				1.4.4.	

**4. ОПИС ПОДСИСТЕМА**

**4.1. Увод**

У овом се поглављу утврђује оптималан ниво усклађености у погледу спецификација за подсистем железничких возила које су намијењене за ограничавање нивоа емисије буке железничког система	
Уније	
у складу са циљевима COTIF-а. и за постизање интероперабилности	

**4.2. Функционалне и техничке спецификације подсистема**

Сљедећи параметри утврђени су као кључни за интероперабилност (основни параметри)	
(а) "бука у стању мировања";	
(б) "бука при поласку";	
(ц) "бука у возњи";	
(д) "бука у унутрашњости управљачнице".	
Одговарајуће функционалне и техничке спецификације за различите категорије железничких возила утврђене су у овом одјелку. Кад је ријеч о возилима која посједују и електричне погонске системе и погонске системе с унутрашњим сагореивањем, морају се поштовати граничне вриједности у свим нормалним начинима рада. Ако се једним од тих начина рада предвиђа истовремено коришћење и електричног погона и погона с унутрашњим сагореивањем, примјењује се мање ограничавајућа гранична вриједност. У складу са	
чланом 8. ставом 6. АРТУ и чланом 2(aa) АТМФ	чланом 5. ставом 5. и чланом 2. тачком (п) Директиве 2008/57/ЕЗ
могу се саставити одредбе за посебне случајеве. Такве су одредбе наведене у одјелку 7.3.	
Поступци за оцјењивање захтјева из овог одјелка дефинисани су у наведеним тачкама и подтачкама поглавља 6.	

**4.2.1. Граничне вриједности за buku у стању мировања**

Граничне вриједности за сљедеће нивое звучног притиска у нормалним условима возила за buku у стању мировања додијелене категоријама подсистема железничких возила утврђене су у табели 2.:

- (а) А-пондерисан еквивалентни стални ниво звучног притиска јединице ( $L_{pAeq,T[unit]}$ );
- (б) А-пондерисан еквивалентни стални ниво звучног притиска на најближем мјерном положају и с обзиром на главни ваздушни компресор ( $L^1_{pAeq,T}$ ); и
- (ц) АF-пондерисан еквивалентни стални ниво звучног притиска на најближем мјерном положају и с обзиром на импулсну buku испушног вентила исушивача зрака ( $L^1_{pAFmax}$ ).

Граничне вриједности одређују се на удаљености од 7,5 м од оси колосјека и 1,2 м изнад горње ивице трачница.

Табела 2.

**Граничне вриједности за buku у стању мировања**

Категорија подсистема железничких возила	$L_{pAeq,T}$ [unit] [dB]	$L^1_{pAeq,T}$ [dB]	$L^1_{pAFmax}$ [dB]
Електричне локомотиве и пружна возила с електричном вучом	70	75	85
Дизел локомотиве и пружна возила с дизел вучом	71	78	
EMV-ови	65	68	
DMV-ови	72	76	
Путнички вагони	64	68	
Вагони	65	није примјењиво	није примјењиво

Провјера усклађености описана је у тачки 6.2.2.1.

**4.2.2. Граничне вриједности за buku при поласку**

Граничне вриједности за АF-пондерисане максималне нивое звучног притиска ( $L_{pAF,max}$ ) за buku при поласку додијелене категоријама подсистема железничких возила утврђене су у табели 3. Граничне вриједности одређују се на удаљености од 7,5 м од оси колосјека и 1,2 м изнад горње ивице трачница.

Табела 3.

**Граничне вриједности за буку при поласку**

Категорија подсистема жељезничких возила	$L_{pAF,max}$ [dB]
Електричне локомотиве укупне вучне снаге $P < 4\,500\text{ kW}$	81
Електричне локомотиве укупне вучне снаге $P \geq 4\,500\text{ kW}$	84
Пружна возила с електричном вучом	
Дизел локомотиве $P < 2\,000\text{ kW}$ на излазном вратилу мотора	85
Дизел локомотиве $P \geq 2\,000\text{ kW}$ на излазном вратилу мотора	87
Пружна возила с дизел вучом	
EMV-ови с максималном брзином $V_{max} < 250\text{ km/h}$	80
EMV-ови с максималном брзином $V_{max} \geq 250\text{ km/h}$	83
DMV-ови с $P < 560\text{ kW}$ /мотор на излазном вратилу мотора	82
DMV-ови с $P \geq 560\text{ kW}$ /мотор на излазном вратилу мотора	83

Провјера усклађености описана је у тачки 6.2.2.2.

**4.2.3. Граничне вриједности за буку у вожњи**

Граничне вриједности за А-пондерисани еквивалентни стални ниво звучног притиска при брзини од 80 km/h ( $L_{pAeq,Tp}(80\text{ km/h})$ ) и, ако је примјењиво, при брзини од 250 km/h ( $L_{pAeq,Tp}(250\text{ km/h})$ ) за буку у вожњи додијелене категоријама подсистема жељезничких возила утврђене су у табели 4. Граничне вриједности одређују се на удаљености од 7,5 м од оси колосијека и 1,2 м изнад горње ивице трачница.

Мјерења при брзинама једнаким или већим од 250 km/h морају се такође извршити на "додатном мјерном положају" на висини од 3,5 м изнад горње ивице трачница у складу с 6. поглављем норме ЕН ИСО 3095:2013 и упоредити с примјењивим граничним вриједностима из табеле 4.

Табела 4.

**Граничне вриједности за буку у вожњи**

Категорија подсистема жељезничких возила	$L_{pAeq,Tp}(80\text{ km/h})$ [dB]	$L_{pAeq,Tp}(250\text{ km/h})$ [dB]
Електричне локомотиве и пружна возила с електричном вучом	84	99
Дизел локомотиве и пружна возила с дизел вучом	85	није примјењиво
EMV-ови	80	95
DMV-ови	81	96
Путнички вагони	79	није примјењиво
Вагони (нормализовано на $APL = 0,225$ ) *	83	није примјењиво

APL: број осовина подијељен с дужином преко одбојника [ $m^{-1}$ ].

Провјера усклађености описана је у тачки 6.2.2.3.

**4.2.4. Граничне вриједности за буку у унутрашњости управљачнице**

Граничне вриједности за А-пондерисани еквивалентни стални ниво звучног притиска ( $L_{pAeq,T}$ ) за буку у унутрашњости управљачнице у електричним и дизел локомотивама, пружним возилима, EMV-овима, DMV-овима и путничким вагонима с кабинама утврђене су у табели 5. Граничне вриједности одређене су у близини уха машиновође.

Табела 5.

**Граничне вриједности за буку у унутрашњости управљачнице**

Бука у унутрашњости управљачнице	$L_{pAeq,T}$ [dB]
У мировању док сирена труби	95
При највећој брзини $V_{max}$ ако је $V_{max} < 250\text{ km/h}$	78
При највећој брзини $V_{max}$ ако је $250\text{ km/h} \leq V_{max} < 350\text{ km/h}$	80

Провјера усклађености описана је у тачки 6.2.2.4.

**4.3. Функционалне и техничке спецификације интерфејса**

У овом се	
ЈТП-у	ТСИ-ју
налазе следећи интерфејси с подсистемом жељезничких возила:	
Интерфејси с подсистемима из тачака (а), (б), (ц) и (е) поглавља 2. (којима се бави	

ЈТП LOC&PAS 2015) у погледу	Уредба (ЕУ) бр. 1302/2014) у погледу
- буке у стању мировања,	
- буке при поласку (није примјењиво на путничке вагоне),	
- буке у вожњи,	
- буке у унутрашњости управљачнице, ако је примјењиво.	
Интерфејси с подсистемима из тачке (д) поглавља 2. (којима се бави	
ЈТП WAG 2015) у погледу	Уредба (ЕУ) бр. 321/2013) у погледу
- буке у вожњи,	
- буке у стању мировања.	

**4.4. Оперативна правила**

Захтјеви који се односе на оперативна правила за подсистем жељезничких возила утврђени су у	
у одјељку 4.4. и додатку К ЈТП LOC&PAS 2015 и у одјељку 4.4. и додатку И ЈТП WAG 2015.	у одјељку 4.4. Уредбе (ЕУ) бр. 1302/2014 и у одјељку 4.4. Уредбе (ЕУ) бр. 321/2013.

**4.5. Правила одржавања**

Захтјеви који се односе на правила одржавања за подсистем жељезничких возила утврђени су	
у одјељку 4.5. ЈТП LOC&PAS 2015 и у одјељку 4.5. ЈТП WAG 2015.	у одјељку 4.5. Уредбе (ЕУ) бр. 1302/2014 и у одјељку 4.5. Уредбе (ЕУ) бр. 321/2013.

**4.6. Стручне квалификације**

Није примјењиво

**4.7. Здравствени и безбједносни услови**

1	Видјети члан 6. ове Уредбе <sup>2</sup>
---	---

4.8. Подаци који се евидентирају	4.8. Европски регистар одобрених типова возила
У складу са ЈТП GEN C 2015 и OTIF јединственим форматом сертификата, следеће карактеристике везане за буку се евидентирају у Техничком досијеу <sup>3</sup>	Подаци о жељезничким возилима који се морају биљежити у "Европском регистру одобрених типова возила (ERATV)" утврђени су у Одлуци 2011/665/EУ.
- ниво буке у вожњи (dB(A)) [Број] (dB(A))	
- ниво буке у вожњи је мјерен под референтним условима [Boolean] Y/N (погледати тачку 6.2.2.3.1)	
- ниво буке у стању мировања (dB(A)) [Број] (dB(A))	
- ниво буке при поласку (dB(A)) [Број] (dB(A))	

**5. САСТАВНИ ДИЈЕЛОВИ ИНТЕРОПЕРАБИЛНОСТИ**

У овом	
ЈТП-у	ТСИ-ју
није посебно наведен ниједан саставни дио интероперабилности.	

<sup>1</sup> Одредбе ЕУ за одјељак 4.7. о здравственим и безбједносним условима морају узети у обзир начин на који се управља жељезничким возилима. Ово не спада у оквите ЈТП БУКА и због тога се не понавља на лијевој страни текста. Упркос наведеном, Земље уговорнице могу имати одредбе које су ступиле на снагу било кроз национални или регионални (нпр. ЕУ) закон, који уређује употребу возила којима се употпуњују ЈТП БУКА са циљем да обезбиједе усклађеност са доњим упозоравајућим вриједностима изложености буке у унутрашњости управљачнице.

<sup>2</sup> Члан 6 ЕУ Одлуке законом прописаних ТСИ БУКА:

"Усклађеност с доњим упозоравајућим вриједностима изложености утврђенима у члану 3. Директиве 2003/10/ЕЗ Европског парламента и Савјета обезбјеђује се придржавањем усклађености с нивоом буке у унутрашњости управљачнице, како је утврђено у тачки 4.2.4. Прилога овој Уредби и одговарајућим оперативним условима које треба дефинисати жељезнички превозник.

<sup>3</sup> ЈТП GEN-C 2015 значи: Јединствени технички прописи (ЈТП) Опште одредбе ТЕХНИЧКИ ДОСИЈЕ, у верзији која је ступила на снагу 1.1.2015.

## 6. ОЦЈЕНА УСКЛАЂЕНОСТИ И

ЈТП ПРОВЈЕРА	ЕЗ ПРОВЈЕРА
<p>Иновативна рјешења</p> <p>Како би се ишло у корак с технолошким напретком, могу бити потребна иновативна рјешења која нису у складу са спецификацијама утврђенима у овом ЈТП и/или на које се не могу примјенити методе оцјењивања из овог ЈТП. У том случају, могу се развити нове спецификације и/или нове методе оцјењивања повезане са тим иновативним рјешењима.</p> <p>Иновативна рјешења могу бити повезана с подсистемом жељезничких возила, његовим дијеловима и саставним дијеловима интероперабилности тог подсистема.</p> <p>Ако се предложи иновативно рјешење, произвођач или његов овлашћени представник изјављује на који начин оно одступа од релевантних одредби овог ЈТП-а или на који их начин допуњује те Генералном секретеријату доставља одступања ради анализе. Генерални секретеријат може затражити мишљење ЕУ и ЕРА о предложеном иновативном рјешењу и доставити мишљење СТЕ.</p> <p>Ако СТЕ подржи мишљење, у сарадњи са ЕУ развиће се одговарајуће функционалне спецификације, спецификације интерфејса и методе оцјењивања, које треба обухватити ЈТП-ом како би се допустила употреба овог иновативног рјешења, и потом их интегрисати у ЈТП током поступка ревизије.</p> <p>До ревизије ЈТП-а позитивно мишљење СТЕ сматра се прихватљивим мјером за потврђивање усклађености с основним захтјевима ЈТП GEN-A 2015 па се стога може употребљавати за оцјењивање подсистема.</p>	

## 6.1. Саставни дијелови интероперабилности.

Није примјениво

## 6.2. Подсистем жељезничких возила у погледу буке коју емитују жељезничка возила

## 6.2.1. Модули

ЈТП провјера	ЕЗ провјера
мора се извршити у складу с модулом или модулима описаним у табели 6.	

Табела 6.

Поступци оцјењивања за	Модули за ЕЗ провјеру подсистема

<sup>1</sup> Члан 7 Уредбе ЕУ којом се законски прописују ТСИ БУКА:

"1. Како би се ишло у корак с технолошким напретком, произвођач или његов овлашћени представник могу предлагати иновативна рјешења која нису у складу са спецификацијама утврђенима у Прилогу и/или на које се не могу примјенити методе оцјењивања из Прилога.

2. Иновативна рјешења могу бити повезана с подсистемом жељезничких возила, његовим дијеловима и саставним дијеловима интероперабилности тог подсистема.

3. Ако се предложи иновативно рјешење, произвођач или његов овлашћени представник с пословним сједиштем у Унији изјављује на који начин оно одступа од релевантних одредби овог ТСИ-ја или на који их начин допуњује те Комисији доставља одступања ради анализе. Комисија може затражити мишљење Агенције о предложеном иновативном рјешењу.

4. Комисија даје мишљење о предложеном иновативном рјешењу. Ако је мишљење позитивно, Агенција развија одговарајуће функционалне спецификације, спецификације судјела и методу оцјењивања, које треба обухватити мјеродавним ТСИ-јем како би се допустила употреба овог иновативног рјешења, и потом их интегрисати у ТСИ у току поступка ревизије у складу с чланом 6. Директиве 2008/57/ЕЗ. Ако је мишљење негативно, предложено се иновативно рјешење не смије употребљавати.

5. До ревизије ТСИ-ја позитивно мишљење Комисије сматра се прихватљивим мјером за потврђивање усклађености с основним захтјевима Директиве 2008/57/ЕЗ па се стога може употребљавати за оцјењивање подсистема.

	провјеру подсистема	
SB	Преглед типа	Преглед ЕЗ типа
SD	система управљања квалитетом производног процеса	ЕЗ провјера подсистема на основу система управљања квалитетом производног процеса
SF	провјера подсистема на основу провјере производа	ЕЗ провјера подсистема на основу провјере производа
SH1	провјера подсистема на основу цијеловитог система управљања квалитетом с прегледом пројекта	ЕЗ провјера подсистема на основу цијеловитог система управљања квалитетом с прегледом пројекта

Ови су модули детаљно одређени у	
ЈТП GEN-D <sup>2</sup>	Одлуци 2010/713/ЕУ.

6.2.2. Поступци оцјењивања за провјеру подсистема	Поступци ЕЗ провјере
Подносилац захтјева одабере један од следећих поступака оцјењивања који се састоји од барем једног модула за	
ЈТП провјеру подсистема.	ЕЗ провјеру подсистема.
- (SB+SD), - (SB+SF), - (SH1).	
У оквиру примјене одабраног модула или одабране комбинације модула подсистем се оцјењује у односу на захтјеве дефинисане у одјељку 4.2. За сваки случај, у следећим се тачкама наводе додатни захтјеви повезани с оцјењивањем.	

## 6.2.2.1. Бука у стању мировања

Провјера усклађености с граничним вриједностима за буку у стању мировања, утврђенима у тачки 4.2.1., проводи се у складу с одјељцима 5.1., 5.2., 5.3., 5.4., 5.5. (без клаузуле 5.5.2.), 5.7. и клаузуле 5.8.1. норме EN ISO 3095:2013.

За процјену буке главног ваздушног компресора на најближем мјерном положају *u* употребљава се показатељ  $L^1_{pAeq,T}$  у комбинацији с типичним узорком *T* једног оперативног циклуса како је дефинисан у одјељку 5.7 норме EN ISO 3095:2013. За ово ће се употребљавати једино жељезнички системи који су неопходни за рад ваздушног компресора у нормалним радним околностима. Жељезнички системи који нису потребни за рад компресора могу се искључити како би се спријечило да и они допринесу резултату мјерења буке. Провјера усклађености с граничним вриједностима извршаваће се под условима искључиво неопходним за рад главног ваздушног компресора при најнижем броју окретаја у минути.

За процјену извора импулсне буке на најближем мјерном положају *u* употребљава се показатељ  $L^1_{pAFmax}$ . Одговарајући извор буке је испух из вентила исушивача ваздуха.

## 6.2.2.2. Бука при поласку

Провјера усклађености с граничним вриједностима за буку при поласку, утврђенима у тачки 4.2.2., проводи се у складу с поглављем 7. (без клаузуле 7.5.1.2.) норме EN ISO 3095:2013. Примјењује се метода највишег нивоа која се односи на одјељак 7.5. норме EN ISO 3095:2013. Одступајући од клаузуле 7.5.3. норме EN ISO 3095:2013, воз убрзава из положаја мировања на 30 km/h и одржава брзину.

Уз то, бука се мјери на удаљености од 7,5 м од оси колосјека и на висини од 1,2 м изнад горње ивице трачница. Примјењују се "метода просјечног нивоа" у складу с одјељком 7.6. и "метода највишег нивоа" у складу с одјељком 7.5. норме EN ISO 3095:2013 па воз убрзава из положаја мировања на 40 km/h и одржава брзину. Измјерене вриједности не упоређују се у односу на неку граничну вриједност, него се биљеже у техничкој документацији и

достављају Секретеријату OIPF-а достављају Агенцији.

<sup>2</sup> Опште одредбе, ЈТП GEN-D, поступци оцјењивања (модула), који је ступио на снагу 01.10.2012.

За пружна возила поступак поласка обавља се без додатних оптерећења приколице.

#### 6.2.2.3. Бука у возњи

Провјера усклађености с граничним вриједностима за буку у возњи, утврђенима у тачки 4.2.3., проводи се у складу с тачкама 6.2.2.3.1. и 6.2.2.3.2.

##### 6.2.2.3.1. Услови на тестном колосјеку

Тестирање се проводи на референтном колосјеку дефинисаном у одјељку 6.2 норме EN ISO 3095:2013.

Међутим, допуштено је провести тест на колосјеку који није у складу с условима референтног колосјека у погледу акустичног нивоа неравности трачница и стопа пригушења колосјека све док нивои буке измјерене у складу с тачком 6.2.2.3.2. не прелазе граничне вриједности утврђене у тачки 4.2.3.

У сваком се случају утврђују акустични ниво неравности трачница и стопе пригушења колосјека. Ако колосјек на којем се проводе тестови удовољава условима референтног колосјека, измјереног нивоа буке означавају се као "упоредиве", а у супротном као "неупоредиве". У техничкој се документацији биљежи јесу ли измјерени нивои буке "упоредиви" или "неупоредиви".

Измјерене вриједности акустичне неравности трачница тестног колосјека вриједи током периода који почиње три мјесеца прије мјерења и завршава три мјесеца након мјерења, под условом да у том периоду није извршено никакво одржавање колосјека које би могло имати утицаја на акустичку неравност трачница.

Измјерене вриједности стопа пригушења тестног колосјека вриједи током периода који почиње годину дана прије мјерења и завршава годину дана након мјерења, под условом да у том периоду није обављено никакво одржавање колосјека које би могло имати утицаја на стопе пригушења колосјека.

У техничку је документацију потребно приложити потврду да су подаци о колосјеку који се односе на мјерење буке у возњи за мјерени тип били важећи током дана кад је провођено тестирање, нпр. навођењем датума последњег одржавања које утиче на буку.

Даље, допуштено је проводити испитивања при брзини једнакој или већој од 250 km/h на плочастим колосјецима. У том су случају граничне вриједности 2 dB више од граничних вриједности утврђених у тачки 4.2.3.

##### 6.2.2.3.2. Поступак

Тестови се проводе у складу с одредбом у одјељцима 6.1., 6.3., 6.4., 6.5., 6.6. и 6.7. (без 6.7.2.) норме EN ISO 3095:2013. Свако се поређење с граничним вриједностима треба направити користећи резултате заокружене на најближи цијели децибел. Свака се нормализација треба направити прије заокруживања. Детаљан поступак оцјењивања утврђен је у тачкама 6.2.2.3.2.1., 6.2.2.3.2.2. и 6.2.2.3.2.3.

##### 6.2.2.3.2.1 EMV-ови, DMV-ови, локомотиве и путнички вагони

Кад је ријеч о EMV-овима, DMV-овима, локомотивама и путничким вагонима, разликују се три класе највеће радне брзине:

1. Ако је највећа радна брзина јединице мања од или једнака 80 km/h, бука у возњи мјери се при највећој брзини  $v_{max}$ .  
Та вриједност не смије прелазити граничну вриједност  $L_{pAeq,Tr(80 \text{ km/h})}$  која је утврђена у тачки 4.2.3.
2. Та вриједност не смије прелазити граничну вриједност  $L_{pAeq,Tr(80 \text{ km/h})}$  која је утврђена у тачки 4.2.3.

Ако је највећа радна брзина  $v_{max}$  јединице већа од 80 km/h и нижа од 250 km/h, бука у возњи мјери се при брзини од 80 km/h и при највећој брзини. Обје измјерене вриједности буке у возњи  $L_{pAeq,Tr(v_{test})}$  нормализују се према  $L_{pAeq,Tr(80 \text{ km/h})}$  референтне брзине од 80 km/h формулом 1. Нормализована вриједност не смије прелазити граничну вриједност  $L_{pAeq,Tr(80 \text{ km/h})}$  која је утврђена у тачки 4.2.3.

Формула 1.:

$$L_{pAeq,Tr(80 \text{ km/h})} = L_{pAeq,Tr(v_{test})} - 30 * \log(v_{test}/80 \text{ km/h})$$

$V_{test}$  = стварна брзина за вријеме мјерења

3. Ако је највећа радна брзина  $v_{max}$  јединице већа од или једнака 250 km/h, бука у возњи мјери се при брзини од 80 km/h и при највећој брзини уз горњу границу брзине за тестирање од 320 km/h. Измјерена вриједност буке у возњи  $L_{pAeq,Tr(v_{test})}$  при брзини од 80 km/h нормализује се према  $L_{pAeq,Tr(80 \text{ km/h})}$  референтне брзине 80 km/h формулом 1. Нормализована вриједност не смије прелазити граничну вриједност  $L_{pAeq,Tr(80 \text{ km/h})}$  која је утврђена у тачки 4.2.3. Измјерена вриједност буке у возњи  $L_{pAeq,Tr(v_{test})}$  нормализује се према  $L_{pAeq,Tr(250 \text{ km/h})}$  референтне брзине 250 km/h формулом 2. Нормализована вриједност не смије прелазити граничну вриједност  $L_{pAeq,Tr(250 \text{ km/h})}$  која је утврђена у тачки 4.2.3.

Формула 2.:

$$L_{pAeq,Tr(250 \text{ km/h})} = L_{pAeq,Tr(v_{test})} - 50 * \log(v_{test}/250 \text{ km/h})$$

$V_{test}$  = стварна брзина за вријеме мјерења

##### 6.2.2.3.2.2 Вагони

Кад је ријеч о вагонима, разликују се двије класе највеће радне брзине:

1. Ако је највећа радна брзина  $v_{max}$  јединице мања од или једнака 80 km/h, бука у возњи мјери се при највећој брзини. Измјерена вриједност буке у возњи  $L_{pAeq,Tr(v_{test})}$  нормализује се у односу на референтни  $APL 0,225 \text{ m}^{-1}$   $L_{pAeq,Tr(APLref)}$  формулом 3. Та вриједност не смије прелазити граничну вриједност  $L_{pAeq,Tr(80 \text{ km/h})}$  која је утврђена у тачки 4.2.3.

Формула 3.:

$$L_{pAeq,Tr(APLref)} = L_{pAeq,Tr(v_{test})} - 10 * \log(APL_{wag}/0,225 \text{ m}^{-1})$$

$APL_{wag}$  = број осовина подијељен с дужином преко одбојника [ $\text{m}^{-1}$ ]

$V_{test}$  = стварна брзина за вријеме мјерења

2. Ако је највећа радна брзина  $v_{max}$  јединице већа од 80 km/h, бука у возњи мјери се при брзини од 80 km/h и при највећој брзини. Обје измјерене вриједности буке у возњи  $L_{pAeq,Tr(v_{test})}$  нормализују се према  $L_{pAeq,Tr(80 \text{ km/h})}$  референтне брзине 80 km/h и у односу на референтни  $APL 0,225 \text{ m}^{-1}$   $L_{pAeq,Tr(APLref)}$  формулом 4. Нормализована вриједност не смије прелазити граничну вриједност  $L_{pAeq,Tr(80 \text{ km/h})}$  која је утврђена у тачки 4.2.3.

Формула 4.:

$$L_{pAeq,Tr(APLref, 80 \text{ km/h})} = L_{pAeq,Tr(v_{test})} - 10 * \log(APL_{wag}/0,225 \text{ m}^{-1}) - 30 * \log(v_{test}/80 \text{ km/h})$$

$APL_{wag}$  = број осовина подијељен с дужином преко одбојника [ $\text{m}^{-1}$ ]

$V_{test}$  = стварна брзина за вријеме мјерења

##### 6.2.2.3.2.3 Пружна возила

Исти се поступак оцјењивања утврђен у 6.2.2.3.2.1. примјењује у случају пружних возила. За пружна возила

поступак мјерења проводи се без додатног оптерећења прикључним возилима.

Сматра се да пружна возила задовољавају захтјеве за буку у вожњи из тачке 4.2.3. без мјерења кад:

- коче искључиво композитним кочним умечима или кочницама с дисковима и
- посједују композитне чистаче ако су блокови чистача уграђени.

#### 6.2.2.4 Бука у унутрашњости управљачнице

Провјера усклађености с граничним вриједностима за буку у унутрашњости управљачнице, утврђенима у тачки 4.2.4., проводи се у складу с нормом EN 15892:2011. За пружна возила поступак мјерења проводи се без додатних оптерећења приколице.

#### 6.2.3. Поједностављено оцјењивање

Умјесто поступака тестирања утврђених у тачки 6.2.2., допуштено је замијенити неке или све тестове поједностављеним оцјењивањем. Поједностављено оцјењивање састоји се од акустичног поређења јединице која се оцјењује с постојећим типом (у даљем тексту "референтни тип") чија су својства буке документована.

Поједностављено оцјењивање може се самостално употребљавати за сваки од примјењивих основних параметара "бука у стању мировања", "буку при поласку", "буку у вожњи" и "буку у унутрашњости управљачнице" те се састоји од провјере да утицаји разлика јединице која се оцјењује не доводе до прекорачивања граничних вриједности утврђених у одјељку 4.2.

За возила за која се примјењује поједностављено оцјењивање доказ усклађености мора укључивати детаљан опис промјена повезаних с емисијом буке у односу на референтни тип. Поједностављено оцјењивање обавља се на основу тог описа. Процијене вриједности буке у себи садрже неизвјесности произашле из примјењене методе оцјењивања. Поједностављено оцјењивање може бити израчунавање и/или поједностављено мјерење.

Јединица сертификована на основу поједностављене методе оцјењивања неће се користити као референтна јединица за даље оцјењивање.

Ако се поједностављено оцјењивање примјењује за буку у вожњи, референтни тип мора бити у складу с барем једним од следећег:

- с 4. поглављем, при чему резултати мјерења буке у вожњи референтног типа морају бити означени као "упоредиви"
- с 4. поглављем Одлуке 2011/229/ЕУ<sup>1</sup>, или с 4. поглављем ЈТП БУКА<sup>2</sup>, која је ступила на снагу 01.12.2012.

при чему резултати мјерења буке у вожњи референтног типа морају бити означени као "упоредиви"

- с 4. поглављем Одлуке 2006/66/ЕЗ<sup>3</sup>
- с 4. поглављем Одлуке 2008/232/ЕЗ<sup>4</sup>

Кад је ријеч о вагону чији параметри, упоређени с референтним типом, остају у оквиру допуштеног распона у

табели 7., сматра се без додатне провјере да јединица задовољава граничне вриједности буке у вожњи утврђене у тачки 4.2.3

Табела 7.

#### Допуштено одступање за вагоне у сврху изузимања од провјере

Параметар	Допуштено одступање (у односу на референтну јединицу)
Највећа брзина јединице	Било која брзина до 160 km/h
Врста тачка	Једино ако је једнако или мање бучна (акустичне особине у складу с Прилогом Е норме EN 13979-1:2011)
Тежина празне јединице	Искључиво у оквиру распона од +20 % до -5 %
Кочни уметак	Једино ако одступање не доводи до већег нивоа емисије буке

### 7. ИМПЛЕМЕНТАЦИЈА

#### 7.1. Примјена овог

ЈТП-а на нове подсистеме.	ТСИ-ја
ЈТП сертификат о провјери новог возила и/или његовој усклађености с типом која се доноси у складу са ЈТП БУКА, који је ступио на снагу 01.12.2012. сматра се важећим <sup>5</sup> - за вагоне до 13. априла 2016. - за друга возила до 31. маја 2017.	Видјети члан 8. ове Уредбе <sup>6</sup>

#### 7.2. Примјена овог

ЈТП-а на обновљене и модернизоване подсистеме	ТСИ-ја
Ако	
држава уговорница	држава чланица
сматра да је у складу с	
чланом 10. став 11. АТМФ-а	чланом 20. ставом 1. Директиве 2008/57/ЕЗ
неопходно ново одобрење за пуштање у употребу, подносилац захтјева мора доказати да су нивои буке обновљених или модернизованих јединица и даље испод граничних вриједности утврђених у	
ЈТП-у	ТСИ-ју
који је био примјењив у тренутку кад је предметна јединица првобитно одобрена	
Ако у тренутку кад је предметна јединица првобитно одобрена није постојао никакав	
ЈТП	ТСИ
провјерава се да се нивои буке обновљених или модернизованих јединица	
изузимајући возила великих брзина <sup>7</sup>	
нису повећале или да су ти нивои и даље испод граница утврђених у	
ЈТП БУКА који је ступио на снагу	Одлуци 2006/66/ЕЗ или у Одлуци 2002/735/ЕЗ.

<sup>5</sup> Одлука ЕУ 2008/232/ЕЗ о жељезничким возилима великих брзина и Одлука ЕУ 2011/229/ЕУ о конвенционалним локомотивама и путничким жељезничким возилима немају еквивалент у прописима ОТИФ-а. Као резултат тога, изјава о провјери новог возила и/или његовој усклађености с типом која се доноси у складу с Одлуком 2008/232/ЕЗ или Одлуком 2011/229/ЕУ не признаје се у ОТИФ-у и зато су таква возила предмет прихватања у складу са чланом 6. став 3. АТМФ-а

<sup>6</sup> Члан 8 ЕУ одлуке законом прописаних ТСИ БУКА:

"Изјава о провјери новог возила и/или његовој усклађености с типом која се доноси у складу с Одлуком 2011/229/ЕУ сматра се важећом:

- за локомотиве, EMV-ове, DMV-ове и путничке вагоне, све док се потврда типа или пројекта не буде требала обновити како је наведено у Одлуци 2011/291/ЕУ у случајевима кад је та Одлука примјењена и до 31. маја 2017. у осталим случајевима.  
- за вагоне до 13. априла 2016.

За нова возила изјаве о провјери и/или усклађености с типом издате у складу с Одлуком 2008/232/ЕЗ сматрају се важећим све док се потврда о усклађености типа или пројекта не буде требала обновити како је наведено у овој Одлуци.

<sup>7</sup> ЕУ Одлука 2002/735/ЕЗ која се односи на жељезничка возила нема еквивалента у прописима ОТИФ-а и због тога нема еквивалентних ограничења за жељезничка возила великих брзина у ОТИФ-у. Обновљена или модернизована возила великих брзина се третирају у складу са чланом 6. ставом 4. АТМФ-а

<sup>1</sup> Одлука Комисије од 4. априла 2011. године која се односи на техничке спецификације интероперабилности подсистема жељезничких возила - бука трансевропског конвенционалног жељезничког система (СЛ Л 99, 13.4.2011., стр. 1-39).

<sup>2</sup> Опште одредбе, Жељезничка возила - БУКА, ЈТП, АРТУ (Ref.A 94-04/2.2012, који су ступили на снагу 01.12.2012.)

<sup>3</sup> Одлука Комисије од 23. децембра 2005. године која се односи на техничке спецификације интероперабилности подсистема жељезничких возила - бука трансевропског конвенционалног жељезничког система (СЛ Л 37,8.2.2006., стр. 1-49)

<sup>4</sup> Одлука Комисије од 21. фебруара 2008. године која се односи на техничке спецификације интероперабилности подсистема жељезничких возила трансевропског система брзих жељезница (СЛ Л 84, 26.3.2008., стр.132-392)



Провера се ограничава на основне параметре на које је утицала обнова/модернизација. Ако се примјењује поједностављено оцјењивање, оригинална јединица може бити референтна јединица у складу с одредбама тачке 6.2.3. Замјена цијеле јединице или најмање једног возила у оквиру јединице (нпр. замјена након озбиљнијег оштећења) не захтијева оцјењивање усклађености с	
ЈТП-ом	ТСИ-јем
под условом да су јединица, возило или возила којима се замјењује истоветни онима које замјењују.	
Ако се приликом обнове или модернизације вагона вагон опреми композитним кочним умецима и ако се вагону који се оцјењује не додају никакви извори буке, сматра се без додатног тестирања да су захтјеви из тачке 4.2.3. задовољени.	

### 7.3. Посебни случајеви

#### 7.3.1. Увод

Посебни случајеви, утврђени у тачки 7.3.2., разврстају се као

- Случајеви "П": "трајни" случајеви.
- Случајеви "Т": "привремени" случајеви, гдје се препоручује да се циљни систем достигне до 2020. (циљ постављен у Одлуци 2010/661/ЕУ).

#### 7.3.2. Попис посебних случајева

##### 7.3.2.1. Општи посебни случајеви

Посебни случајеви за државе чланице ЕУ су они који су наведени у ТСИ БУКА.

Поред горе наведеног, примјењују се следећи посебни случајеви:

##### Додатак А - Неријешена питања

У овом	
ЈТП-у	ТСИ-ју
нема никаквих неријешених питања.	

##### Додатак Б - Норме на које се упућује у овом

ЈТП-у	ТСИ-ју
-------	--------

ЈТП/ТСИ	Норма		
	Особине које се оцјењују	Референца на обавезну норму	Поглавље
Бука у стању мировања	4.2.1	-	-
	6.2.2.1	EN ISO 3095:2013	5
Бука при поласку	4.2.2	-	-
	6.2.2.2	EN ISO 3095:2013	7
Бука у вожњи	4.2.3	EN ISO 3095:2013	6
	6.2.2.3	EN ISO 3095:2013	6
Бука у унутрашњости управљачнице	4.2.4	-	-
	6.2.2.4	EN 15892:2011	сва
Поједностављено оцјењивање	6.2.3	EN 13979-1:2011	Прилог Е

##### Додатак Ц - Оцјењивање подсистема жељезничких возила

Особине које се оцјењују, према утврђеном у одјелку 4.2		Испитивање пројекта	Тест типа	Рутински тест	Специфични поступак оцјењивања Тачка
Елементи подсистема жељезничких возила	Тачка				
Бука у стању мировања	4.2.1	X*	X	није примјењиво	6.2.2.1
Бука при поласку	4.2.2	X*	X	није примјењиво	6.2.2.2
Бука у вожњи	4.2.3	X*	X	није примјењиво	6.2.2.3
Бука у унутрашњости управљачнице	4.2.4	X*	X	није примјењиво	6.2.2.4

\*Само ако се примјењује поједностављена процјена у складу с тачком 6.2.3.

На основу члана 8. Закона о жељезницама Босне и Херцеговине ("Службени гласник БиХ", бр. 52/05) и одредби Инструкције за сигурност и интероперабилност жељезничког система ("Службени гласник БиХ", бр. 11/12), а у складу са техничким додатцима АPTU и АТМF Конвенције COTIF 1999, Регулаторни одбор жељезница Босне и Херцеговине donosi

## ПРАВИЛНИК О ПРИМЈЕНИ ЈЕДИНСТВЕНИХ ТЕХНИЧКИХ ПРОПИСА (ЈТП) КОЈИ СЕ ОДНОСЕ НА ПОДСИСТЕМ "ЖЕЉЕЗНИЧКА ВОЗИЛА - БУКА" (ЈТП БУКА) У ЖЕЉЕЗНИЧКИМ СИСТЕМИМА У БОСНИ И HERCEGOVINI

### Члан 1.

(Предмет Правилника)

- Ovim Pravilnikom definirane su smjernice koje utvrđuje tehnička specifikacija za interoperabilnost (TSI) podsistema "željeznička vozila - buka", odnosno Jedinstvena tehnička pravila (JTP) u OTIF-u kako je utvrđeno u Prilogu 1 ovog Uputstva.
- Jedinstveni tehnički propisi (JTP) definiraju za svaki podsistem (ili njegov dio) optimalan nivo usklađenih specifikacija radi osiguravanja interoperabilnosti željezničkog sistema. JTP-a ispunjavaju osnovne zahtjeve utvrđene JTP GEN-A 2015.
- Jedinstveni tehnički propisi (JTP) za podsistem - željezničkih vozila, BUKA - (JTP BUKA), koji su u primjeni od 01.12.2015. godine, nalaze se u Prilogu 1 ovog Pravilnika.

### Члан 2.

(Cilj Pravilnika)

- Cilj Pravilnika je primjena Priloga 1 (JTP Buka) kojim se definira optimalan nivo usklađenosti buke u pogledu specifikacija za podsisteme željezničkih vozila namijenjenih za ograničavanje emisije buke.
- Ovim Pravilnikom su definirana potrebna zajednička pravila za primjenu JTP Buka u odnosu na navedene zahtjeve za podsisteme željezničkih vozila JTP LOC&PAS 2015 i JTP WAG 2015.

### Члан 3.

(Definicije pojmova i skraćenice)

- Definicije pojmova koji se koriste u ovom Pravilniku:
  - Definicije pojmova:
    - "Jedinica" znači željezničko vozilo na koje se primjenjuje ovaj Pravilnik i njegov Prilog 1 (JTP Buka) i koje zbog toga podliježe postupku JTP provjere. U poglavlju 2. JTP LOC&PAS 2015 i poglavlju 2. JTP WAG 2015 opisuje se od čega se jedinica može sastojati;
    - Vozovi s motorima s unutrašnjim sagorijevanjem na sopstveni pogon ili električni vozovi na sopstveni pogon. Ova se kategorija dodatno definira u poglavlju 2. JTP LOC&PAS 2015 i u JTP Buka ona se spominje kao više jedinica, EMV-ovi (električni) ili DMV-ovi (dizel).
    - Vučna vozila s motorima s unutrašnjim sagorijevanjem ili električna vučna vozila. Ova je kategorija dodatno definirana u poglavlju 2. JTP LOC&PAS 2015 i u JTP Buka ona se spominje kao lokomotive. Vučne jedinice koje su dio "vozova s motorima s unutrašnjim sagorijevanjem na sopstveni pogon ili električnih vozova na sopstveni pogon" ne pripadaju u ovu

- kategoriju nego u kategoriju pod tačkom a) ovog stava.
- d) Putnička kola i ostala slična kola. Ova je kategorija dodatno definirana u poglavlju 2. JTP LOC&PAS 2015 i u JTP Buka ona se spominju kao putnička kola.
  - e) Teretna kola, uključujući vozila namijenjena za prijevoz kamiona. Ova je kategorija dodatno definirana u poglavlju 2. JTP LOC&PAS 2015 i u JTP ona se spominju kao kola.
  - f) Mobilna željeznička oprema za izgradnju i održavanje infrastrukture. Ova je kategorija dodatno definirana u poglavlju 2. JTP LOC&PAS 2015 i sastoji se od pružnih vozila (u JTP ona se spominju pod tim nazivom) i vozila za nadzor željezničke infrastrukture koja pripadaju u kategorije u tačkama b), c) ili d) ovog stava, ovisno o njihovom dizajnu.
  - g) Vlasnik podrazumijeva fizičko ili pravno lice koje, kao vlasnik nekog vozila ili polagač prava da ga koristi, eksploatira vozilo kao prijevozno sredstvo i registrirano je kao takvo u nacionalnom registru vozila.
- (2) Skraćenice:
- a) ERA - Evropska agencija za željeznice
  - b) COTIF - Konvencije o međunarodnom željezničkom prevozu - ("Službeni glasnik BiH - Međunarodni ugovori", br. 2/06)
  - c) OTIF - Međunarodna organizacija za međunarodni željeznički prevoz
  - d) ŽS u BiH - Željeznički sistemi u Bosni i Hercegovini
  - e) ROŽ BiH - Regulatorni odbor željeznica Bosne i Hercegovine
  - f) ECM - Tijelo nadležno za održavanje
  - g) EN - Evropska norma
  - h) AVV(GCU/OUK) - Opći ugovor za korištenje teretnih kola
  - i) UI - Upravljač infrastrukture
  - j) ŽO - Željeznički operater
  - k) NVR - Nacionalni registar vozila
  - l) RID - Pravilnik o međunarodnom prijevozu opasnih tereta željeznicom
  - m) JTP - Jedinствени tehnički propisi
  - n) APTU - Jedinствена pravila o priznavanju tehničkih standarda i usvajanju jedinствениh tehničkih propisa koji se primjenjuju na željeznička vozna sredstva namijenjena za korištenje u međunarodnom prijevozu
  - o) ATMF - Jedinствена pravila o tehničkom prijemu željezničkih voznih sredstava koja se koriste u međunarodnom prijevozu
  - p) JTP GEN-A 2015 - Jedinствени tehnički propisi - Osnovni zahtjevi
  - q) JTP LOC&PAS 2015 - Jedinствени tehnički propisi koji se odnose na podsistem željezničkih vozila, lokomotive i putnička željeznička vozila
  - r) JTP WAG 2015 - Jedinствени tehnički propisi koji se odnose na podsistem željezničkih vozila, teretni vagoni
  - s) JTP GEN-C 2015 - Jedinствени tehnički propisi - Opće odredbe TEHNIČKI DOSIJE.

#### Član 4.

##### (Područje primjene)

- (1) Ovaj Pravilnik se primjenjuje u ŽS u BiH na sva željeznička vozila obuhvaćena JTP LOC&PAS 2015 i JTP WAG 2015.

- (2) Geografsko područje primjene JTP-a odgovara područjima primjene određenim u odjeljku 1.2. JTP LOC&PAS 2015 i u odjeljku 1.2. JTP WAG 2015, pri čemu za svako geografsko područje primjena vrijedi za željeznička vozila na koja se navedena JTP-a odnose.

#### Član 5.

##### (Ocjena usklađenosti i JTP provjere)

Ocjene usklađenosti, pogodnosti za upotrebu i JTP provjere utvrđenih u poglavlju 6. JTP Buka zasnovani su na modulima određenima u JTP LOC&PAS 2015 i JTP WAG 2015.

#### Član 6.

##### (Usklađenost nivoa buke)

Usklađenost sa najnižim upozoravajućim vrijednostima izloženosti utvrđenima u Jedinствениm pravilima APTU (Dodatak F uz COTIF 1999) osigurava se održavanjem usklađenosti sa nivoom buke u unutrašnjosti upravljačnice, kako je utvrđeno u tački 4.2.4. JTP Buka i odgovarajućim operativnim uvjetima koje treba definirati željeznički operater.

#### Član 7.

##### (Inovativna rješenja)

- (1) Da bi se pratio tehnološki napredak, proizvođač ili njegov ovlašteni predstavnik može predlagati inovativna rješenja koja nisu u skladu sa specifikacijama utvrđenima u JTP Buka i/ili na koje se ne mogu primijeniti metode ocjenjivanja iz JTP Buka.
- (2) Sa podsistemom željezničkih vozila, njegovim dijelovima i sastavnim dijelovima interoperabilnosti tog podsistema mogu biti povezana inovativna rješenja. Sa predloženim inovativnim rješenjima postupa se u skladu JTP Buka, JTP LOC&PAS 2015 i JTP WAG 2015.

#### Član 8.

##### (Važnost izjava o provjeri novog vozila)

Izjava o provjeri novog vozila i/ili njegovoj usklađenosti s tipom koja se donosi u skladu s JTP Buka koja je stupila na snagu 1.1.2012. god. smatra se zadovoljavajućom:

- za lokomotive, elektromotorne vozove (EMV), dizel-motorne vozove (DMV) i putnička kola, sve dok se potvrda tipa ili projekta ne bude trebala obnoviti kako je navedeno u JTP Buka u slučajevima kad je taj JTP primijenjen i do 31. maj 2017. g. u ostalim slučajevima,
- za kola do 13. aprila 2016. g.

Za nova vozila izjave o provjeri i/ili usklađenosti s tipom izdate u skladu sa JTP LOC&PAS 2012 i JTP WAG 2012 smatraju se važećim sve dok se potvrda o usklađenosti tipa ili projekta ne bude trebala obnoviti kako je navedeno u JTP LOC&PAS 2015 i JTP WAG 2015.

#### Član 9.

##### (Projekti u poodmakloj fazi razvoja)

Projekti koji se odnose na nova vozila i na obnovu ili modifikaciju (modernizaciju) postojećih vozila koja su u poodmakloj fazi razvoja, ili koja su predmet ugovora koji je na snazi na datum objave ovog Pravilnika ili slučajevi koji se navode u članu 8. ovog Pravilnika, mogu se nastaviti primjenjivati u pogledu projekata odobrenih u skladu sa JTP LOC&PAS 2015 i JTP WAG 2015.

#### Član 10.

##### (Prilozi Pravilnika)

Sastavni dio ovog Pravilnika je Prilog 1 ovog Pravilnika, pod nazivom Jedinствени tehnički propisi podsistema "željeznička vozila - Buka - (JTP BUKA)", izdanje od 01.12.2015. g. koji pripadaju Jedinствениm tehničkim pravilima APTU (Dodatak F Konvencije COTIF 1999).

Član 11.  
(Usklađivanje)

Ovim Pravilnikom o primjeni jedinstvenih tehničkih propisa (JTP) koji se odnose na podsistem željezničkih vozila Buka (JTP BUKA) u željezničkim sistemima u Bosni i Hercegovini se preuzimaju odredbe Uredbe Komisije (EU) br. 1304/2014 od 26. studenoga 2014. o tehničkoj specifikaciji za interoperabilnost podsustava "željeznička vozila - buka" kojom se izmjenjuje Odluka 2008/232/EZ i stavlja izvan snage Odluka 2011/229/EU.

Član 12.  
(Stupanje na snagu)

Ovaj Pravilnik stupa na snagu osmog dana od dana objavljivanja u "Službenom glasniku BiH", službenim glasniciima entiteta i Brčko distrikta BiH.

Broj 10-01-29-7-720-1/17  
30. oktobra 2017. godine  
Doboj

Direktor  
**Tihomir Narić**, s. r.

**Prilog 1.**  
**MEĐUVLADINA ORGANIZACIJA ZA MEĐUNARODNI**  
**PRIJEVOZ ŽELJEZNICOM**  
**OTIF**

**Jedinstveni tehnički propis**  
**Podsistem željezničkih vozila**  
**Buka**

**U primjeni od 01.12.2015.**

Jedinstvena pravila APTU (Dodatak F uz COTIF 1999)

**Jedinstveni tehnički propisi (JTP) za podsistem - Vozna**  
**sredstva**  
**BUKA (JTP BUKA)**

Ovi propisi su izrađeni u skladu sa propisima APTU, posebno članom 8, u verziji koju je izmijenila i dopunila Revizijska komisija OTIF-a 2009. i koja je stupila na snagu 1. decembra 2010. Za definicije i termine pogledajte takođe i član 2. APTU (Dodatak F) i član 2. ATMF (Dodatak G), oba u verziji Konvencije COTIF iz 1999, koji se primjenjuju od 1. decembra 2010. Fusnote (nisu dio ovih propisa) sadrže kako objašnjenja tako i pozivanje na druge propise.

**Objašnjenje:**

Tekstovi ovih JTP koji nisu prikazani u formi kolona identični su sa odgovarajućim tekstovima propisa Evropske unije. Tekstovi prikazani u dvije kolone se razlikuju; kolona sa lijeve strane sadrži propise JTP, dok desna kolona prikazuje tekst iz odgovarajućih propisa EU. Tekst u desnoj koloni je informativnog karaktera i nije dio propisa OTIF-a. Tekstovi u desnoj koloni, koji nisu iz TSI BUKA, već su citirani iz drugih tekstova EU, su prikazani kurzivom.

**0. EKVIVALENTNOST I PRIJELAZNE ODREDBE**

Nakon usvajanja od strane Komisije stručnjaka za tehnička pitanja, propisi OTIF-a obuhvaćeni ovim dokumentom smatraju se ekvivalentnim sa odgovarajućim propisima EU u smislu člana 13. stava 4. APTU<sup>1</sup> i člana 3a. ATMF<sup>2</sup>, posebno u odnosu na:

- TSI koji se odnosi na podsistem "željeznička vozila-buka" Uredba Komisije (EU) broj 1304/2014, u daljem tekstu TSI BUKA: 2014.

Jedinstveni tehnički propisi (JTP) koji se odnose na podsistem željezničkih vozila- BUKA a koji su stupili na snagu 1.12.2012. godine (referenca A 94-04/2.2012 verzija 3) poništeni su sa datumom stupanja na snagu ovih JTP. Međutim, verzija koja je stupila na snagu 1.12.2012. godine se može nastaviti primjenjivati u skladu sa odredbama koje se navode u poglavlju 7 ovih JTP.

**1. UVOD**

Uopćeno,	
Jedinstveni tehnički propisi (JTP)	Tehničke specifikacije za interoperabilnost (TSI)
definišu za svaki podsistem (ili njegov dio) optimalan nivo usklađenih specifikacija radi osiguravanja interoperabilnosti željezničkog sistema. Zbog toga,	
JTP	TSI
usklađuju samo specifikacije parametara koji su kritični za interoperabilnost (osnovni parametri). Specifikacije	
JTP-a	TSI-jeva
moraju ispunjavati osnovne zahtjeve utvrđene u	
JTP GEN-A 2015 <sup>3</sup>	Prilogu III. Direktive 2008/57/EZ.
U skladu s načelom proporcionalnosti ovim se	
JTP	TSI-jem
definiira optimalan nivo usklađenosti u pogledu specifikacija za podsisteme željezničkih vozila definirane u odjeljku 1.1. namijenjenih za ograničavanje emisije buke željezničkog sistema u	
ugovornim zemljama OTIF-a	Uniji

**1.1. Tehničko područje primjene**

Ovaj	
JTP	TSI
se primjenjuje na sva željeznička vozila obuhvaćena	
JTP LOC&PAS 2015 <sup>4</sup> i JTP WAG 2015 <sup>5</sup>	Uredbom (EU) br. 1302/2014 (TSI za LOC&PAS) i Uredbom (EU) br. 321/2013 (TSI za WAG).

**1.2 Geografsko područje primjene**

Geografsko područje primjene ovog	
JTP-a	TSI-ja
odgovara područjima primjene određenim u odjeljku	
1.2 JTP LOC&PAS 2015 i u odjeljku 1.2 JTP WAG 2015.	1.2. Uredbe (EU) br. 1302/2014 i u odjeljku 1.2. Uredbe (EU) br. 321/2013
pri čemu svako geografsko područje primjene vrijedi za željeznička vozila (RST) na koja se uredba odnosi.	

**2. DEFINICIJA PODSISTEMA**

"Jedinica" znači željezničko vozilo na koje se primjenjuje ovaj	
JTP,	TSI,
koje zato podliježe postupku	
JTP provjere. U poglavlju 2 JTP LOC&PAS 2015 i poglavlju 2 JTP WAG 2015	EZ provjere. U poglavlju 2. Uredbe (EU) br. 1302/2014 i u poglavlju 2. Uredbe (EU) br. 321/2013
opisuje se od čega se jedinica može sastojati.	
Zahtjevi ovog	
JTP	TSI-ja
primjenjuju se na sljedeće kategorije željezničkih vozila	
	utvrđene u tački 1.2. Priloga I. Direktive 2008/57/EZ:
a) Vozovi s motorima s unutrašnjim sagorijevanjem na vlastiti pogon ili električni vozovi na vlastiti pogon. Ova je kategorija dodatno definirana u 2. poglavlju	
JTP LOC&PAS 2015	Uredbe (EU) br. 1302/2014
i u nastavku se ovog	
JTP-a	TSI-ja
ona spominje kao više jedinica, EMV-ovi (električni) ili DMV-ovi (dizel).	

<sup>1</sup> APTU - Jedinstvena pravila o priznavanju tehničkih standarda i usvajanju jedinstvenih tehničkih propisa koji se primjenjuju na željeznička vozna sredstva namijenjena za korištenje u međunarodnom prijevozu - Dodatak F revidirane COTIF verzije 1999 koja je stupila na snagu 01. decembra 2010. godine

<sup>2</sup> ATMF - Jedinstvena pravila o tehničkom prijemu željezničkih voznih sredstava koja se koriste u međunarodnom prijevozu - Dodatak G revidirane COTIF 1999 verzije koja je stupila na snagu 1. decembra 2010. godine

<sup>3</sup> U ovom propisu JTP GEN-A 2015 znači: Jedinstveni tehnički propisi - Opće odredbe. Osnovni zahtjevi, u verziji koja je stupila na snagu 1.1.2015.

<sup>4</sup> U ovom propisu JTP LOC&PAS 2015 znači: Jedinstveni tehnički propisi koji se odnose na podsistem željezničkih vozila, lokomotive i putnička željeznička vozila, u verziji koja je stupila na snagu 1.1.2015

<sup>5</sup> U ovom propisu JTP WAG 2015 znači: Jedinstveni tehnički propisi koji se odnose na podsistem željezničkih vozila, teretni vagoni, u verziji koja je stupila na snagu 1.1.2015.

b) Vučna vozila s motorima s unutrašnjim sagorijevanjem ili električna vučna vozila. Ova je kategorija dodatno definirana u 2. poglavlju	
JTP LOC&PAS 2015	Uredbe (EU) br. 1302/2014
i u nastavku se ovog	
JTP-a	TSI-ja
ona spominje kao lokomotive. Vučne jedinice koje su dio "vozova s motorima s unutrašnjim sagorijevanjem na vlastiti pogon ili električnih vozova na vlastiti pogon" ne pripadaju u ovu kategoriju nego u kategoriju pod tačkom a).	
c) Putnički vagoni i ostali slični vagoni. Ova je kategorija dodatno definirana u 2. poglavlju	
JTP LOC&PAS 2015	Uredbe (EU) br. 1302/2014
i u nastavku se ovog	
JTP-a	TSI-ja
ona spominje kao putnički vagoni.	
d) Teretni vagoni, uključujući vozila namijenjena prijevozu kamiona. Ova je kategorija dodatno definirana u 2. poglavlju	
JTP LOC&PAS 2015	Uredbe (EU) br. 321/2013
i u nastavku se ovog	
JTP-a	TSI-ja
ona spominje kao vagoni.	
e) Mobilna željeznička oprema za izgradnju i održavanje infrastrukture. Ova je kategorija dodatno definirana u 2. poglavlju	
JTP LOC&PAS 2015	Uredbe (EU) br. 1302/2014
i sastoji se od pružnih vozila (u nastavku se ovog	
JTP-a	TSI-ja
oni spominju pod tim nazivom) i vozila za nadzor željezničke infrastrukture koja pripadaju u kategorije u tačkama a), b) ili d), zavisno od njihovog dizajna.	

### 3. OSNOVNI ZAHTRAJEVI

Svi osnovni parametri u ovom	
JTP-u	TSI-ju
moraju biti povezani s najmanje jednim od osnovnih zahtjeva u	
JTP LOC&PAS 2015	Prilogu III. Direktive 2008/57/EZ

Tabela 1. prikazuje raspodjelu.

Tabela 1.

#### Osnovni parametri i njihova povezanost s osnovnim zahtjevima

Tačka	Osnovni parametar	Osnovni zahtjevi				
		Sigurnost	Pouzdanost, raspoloživost	Zdravlje	Zaštita životne sredine	Tehnička kompatibilnost
4.2.1.	Granične vrijednosti za buku u stanju mirovanja				1.4.4.	
4.2.2.	Granične vrijednosti za buku pri polasku				1.4.4.	
4.2.3.	Granične vrijednosti za buku u vožnji				1.4.4.	
4.2.4.	Granične vrijednosti za buku u unutrašnjosti upravljačnice				1.4.4.	

### 4. OPIS PODSISTEMA

#### 4.1. Uvod

U ovom se poglavlju utvrđuje optimalan nivo usklađenosti u pogledu specifikacija za podsystem željezničkih vozila koje su namijenjene za ograničavanje nivoa emisije buke željezničkog sistema

	Unije
u skladu sa ciljevima COTIF-a.	i za postizanje interoperabilnosti

#### 4.2. Funkcionalne i tehničke specifikacije podsistema

Slijedeći parametri utvrđeni su kao ključni za interoperabilnost (osnovni parametri)	
(a) "buka u stanju mirovanja";	
(b) "buka pri polasku";	
(c) "buka u vožnji";	
(d) "buka u unutrašnjosti upravljačnice".	
Odgovarajuće funkcionalne i tehničke specifikacije za različite kategorije željezničkih vozila utvrđene su u ovom odjeljku. Kad je riječ o vozilima koja posjeduju i električne pogonske sisteme i pogonske sisteme s unutrašnjim sagorijevanjem, moraju se poštovati granične vrijednosti u svim normalnim načinima	

rada. Ako se jednim od tih načina rada predviđa istovremeno korištenje i električnog pogona i pogona s unutrašnjim sagorijevanjem, primjenjuje se manje ograničavajuća granična vrijednost. U skladu sa

članom 8. stavom 6. APTU i članom 5. stavom 5. i članom 2. tačkom (l) 2(aa) ATMF

članom 5. stavom 5. i članom 2. tačkom (l) 2(aa) ATMF i Direktive 2008/57/EZ

moгу se sastaviti odredbe za posebne slućajeve. Takve su odredbe navedene u odjeljku 7.3.

Postupci za ocjenjivanje zahtjeva iz ovog odjeljka definirani su u navedenim tačkama i podtačkama poglavlja 6.

#### 4.2.1. Granične vrijednosti za buku u stanju mirovanja

Granične vrijednosti za slijedeće nivoe zvućnog pritiska u normalnim uvjetima vozila za buku u stanju mirovanja dodijeljene kategorijama podsistema željeznićkih vozila utvrđene su u tabeli 2.:

- A-ponderisan ekvivalentni stalni nivo zvućnog pritiska jedinice ( $L_{pAeq,T[unit]}$ );
- A-ponderisan ekvivalentni stalni nivo zvućnog pritiska na najbližem mjernom polořaju i s obzirom na glavni zraćni kompresor ( $L_{pAeq,T}^1$ ); i
- AF-ponderisan ekvivalentni stalni nivo zvućnog pritiska na najbližem mjernom polořaju i s obzirom na impulsnu buku ispućnog ventila isućivaća zraka ( $L_{pAFmax}^1$ ).

Granične vrijednosti određuju se na udaljenosti od 7,5 m od osi kolosijeka i 1,2 m iznad gornje ivice traćnica.

Tabela 2.

#### Granične vrijednosti za buku u stanju mirovanja

Kategorija podsistema željeznićkih vozila	$L_{pAeq,T}$ [unit] [dB]	$L_{pAeq,T}^1$ [dB]	$L_{pAFmax}^1$ [dB]
Elektrićne lokomotive i pružna vozila s elektrićnom vućom	70	75	85
Dizel lokomotive i pružna vozila s dizel vućom	71	78	
EMV-ovi	65	68	
DMV-ovi	72	76	
Putnićki vagoni	64	68	
Vagoni	65	nije primjenjivo	nije primjenjivo

Provjera usklađenosti opisana je u taćki 6.2.2.1.

#### 4.2.2. Granične vrijednosti za buku pri polasku

Granične vrijednosti za AF-ponderisane maksimalne nivoe zvućnog pritiska ( $L_{pAF,max}$ ) za buku pri polasku dodijeljene kategorijama podsistema željeznićkih vozila utvrđene su u tabeli 3. Granične vrijednosti određuju se na udaljenosti od 7,5 m od osi kolosijeka i 1,2 m iznad gornje ivice traćnica.

Tabela 3.

#### Granične vrijednosti za buku pri polasku

Kategorija podsistema željeznićkih vozila	$L_{pAF,max}$ [dB]
Elektrićne lokomotive ukupne vućne snage $P < 4\ 500$ kW	81
Elektrićne lokomotive ukupne vućne snage $P \geq 4\ 500$ kW	84
Pružna vozila s elektrićnom vućom	85
Dizel lokomotive $P < 2\ 000$ kW na izlaznom vratilu motora	85
Dizel lokomotive $P \geq 2\ 000$ kW na izlaznom vratilu motora	87
Pružna vozila s dizel vućom	87
EMV-ovi s maksimalnom brzinom $V_{max} < 250$ km/h	80
EMV-ovi s maksimalnom brzinom $V_{max} \geq 250$ km/h	83
DMV-ovi s $P < 560$ kW/motor na izlaznom vratilu motora	82
DMV-ovi s $P \geq 560$ kW/motor na izlaznom vratilu motora	83

Provjera usklađenosti opisana je u taćki 6.2.2.2.

#### 4.2.3. Granične vrijednosti za buku u vožnji

Granične vrijednosti za A-ponderisani ekvivalentni stalni nivo zvućnog pritiska pri brzini od 80 km/h ( $L_{pAeq,TP,(80\ km/h)}$ ) i, ako je primjenjivo, pri brzini od 250 km/h ( $L_{pAeq,TP,(250\ km/h)}$ ) za buku u vožnji dodijeljene kategorijama podsistema željeznićkih vozila utvrđene su u tabeli 4. Granične vrijednosti određuju se na udaljenosti od 7,5 m od osi kolosijeka i 1,2 m iznad gornje ivice traćnica.

Mjerenja pri brzinama jednakim ili većim od 250 km/h moraju se takođe izvršiti na "dodatnom mjernom položaju" na visini od 3,5 m iznad gornje ivice tračnica u skladu s 6. poglavljem norme EN ISO 3095:2013 i uporediti s primjenjivim graničnim vrijednostima iz tabele 4.

Tabela 4.

**Granične vrijednosti za buku u vožnji**

Kategorija podsistema željezničkih vozila	$L_{pAeq,Tp}$ (80 km/h) [dB]	$L_{pAeq,Tp}$ (250 km/h) [dB]
Električne lokomotive i pružna vozila s električnom vučom	84	99
Dizel lokomotive i pružna vozila s dizel vučom	85	nije primjenjivo
EMV-ovi	80	95
DMV-ovi	81	96
Putnički vagoni	79	nije primjenjivo
Vagoni (normalizirano na $APL = 0,225$ ) *	83	nije primjenjivo

APL: broj osovina podijeljen s dužinom preko odbojnika [ $m^{-1}$ ].

Provjera usklađenosti opisana je u tački 6.2.2.3.

**4.2.4. Granične vrijednosti za buku u unutrašnjosti upravljačnice**

Granične vrijednosti za A- ponderisani ekvivalentni stalni nivo zvučnog pritiska ( $L_{pAeq,T}$ ) za buku u unutrašnjosti upravljačnice u električnim i dizel lokomotivama, pružnim vozilima, EMV-ovima, DMV-ovima i putničkim vagonima s kabinama utvrđene su u tabeli 5. Granične vrijednosti određene su u blizini uha mašinovođe.

Tabela 5.

**Granične vrijednosti za buku u unutrašnjosti upravljačnice**

Buka u unutrašnjosti upravljačnice	$L_{pAeq,T}$ [dB]
U mirovanju dok sirena trubi	95
Pri najvećoj brzini $V_{max}$ ako je $V_{max} < 250$ km/h	78
Pri najvećoj brzini $V_{max}$ ako je $250$ km/h $\leq V_{max} < 350$ km/h	80

Provjera usklađenosti opisana je u tački 6.2.2.4.

**4.3. Funkcionalne i tehničke specifikacije interfejsa**

U ovom se	
JTP-u	TSI-ju
nalaze slijedeći interfejsi s podsistemom željezničkih vozila:	
Interfejsi s podsistemima iz tačaka (a), (b), (c) i (e) poglavlja 2. (kojima se bavi JTP LOC&PAS 2015) u pogledu	
Uredba (EU) br. 1302/2014) u pogledu	
- buke u stanju mirovanja,	
- buke pri polasku (nije primjenjivo na putničke vagona),	
- buke u vožnji,	
- buke u unutrašnjosti upravljačnice, ako je primjenjivo.	
Interfejsi s podsistemima iz tačke (d) poglavlja 2. (kojima se bavi JTP WAG 2015) u pogledu	
Uredba (EU) br. 321/2013) u pogledu	
- buke u vožnji,	
- buke u stanju mirovanja.	

**4.4. Operativna pravila**

Zahtjevi koji se odnose na operativna pravila za podsistem željezničkih vozila utvrđeni su u	
u odjeljku 4.4. i dodatku K JTP LOC&PAS 2015 i u odjeljku 4.4. Uredbe (EU) br. 1302/2014 i u odjeljku 4.4. Uredbe (EU) br. 321/2013.	u odjeljku 4.4. Uredbe (EU) br. 1302/2014 i u odjeljku 4.4. Uredbe (EU) br. 321/2013.

**4.5. Pravila održavanja**

Zahtjevi koji se odnose na pravila održavanja za podsistem željezničkih vozila utvrđeni su	
u odjeljku 4.5. JTP LOC&PAS 2015 i u odjeljku 4.5. JTP WAG 2015.	u odjeljku 4.5. Uredbe (EU) br. 1302/2014 i u odjeljku 4.5. Uredbe (EU) br. 321/2013.

**4.6. Stručne kvalifikacije**

Nije primjenjivo.

**4.7. Zdravstveni i sigurnosni uvjeti**

1	Vidjeti član 6. ove Uredbe <sup>2</sup>
---	---

4.8. Podaci koji se evidentiraju	4.8. Evropski registar odobrenih tipova vozila
U skladu sa JTP GEN C 2015 i OTIF jedinstvenim formatom certifikata, slijedeće karakteristike vezane za buku se evidentiraju u Tehničkom dosijeu <sup>3</sup> - nivo buke u vožnji (dB(A)) [Broj] (dB(A)) - nivo buke u vožnji je mjeren pod referentnim uvjetima [Boolean] Y/N (pogledati tačku 6.2.2.3.1) - nivo buke u stanju mirovanja (dB(A)) [Broj] (dB(A)) - nivo buke pri polasku (dB(A)) [Broj] (dB(A))	Podaci o željezničkim vozilima koji se moraju bilježiti u "Evropskom registru odobrenih tipova vozila (ERATV)" utvrđeni su u Odluci 2011/665/EU.

**5. SASTAVNI DIJELOVI INTEROPERABILNOSTI**

U ovom	
JTP-u	TSI-ju
nije posebno naveden nijedan sastavni dio interoperabilnosti.	

**6. OCJENA USKLAĐENOSTI I**

JTP PROVJERA	EZ PROVJERA <sup>4</sup>
Inovativna rješenja Kako bi se išlo u korak s tehnološkim napretkom, mogu biti potrebna inovativna rješenja koja nisu u skladu sa specifikacijama utvrđenima u ovom JTP i/ili na koje se ne mogu primijeniti metode ocjenjivanja iz ovog JTP. U tom slučaju, mogu se razviti nove specifikacije i/ili nove metode ocjenjivanja povezane sa tim inovativnim rješenjima. Inovativna rješenja mogu biti povezana s podsistemom željezničkih vozila, njegovim dijelovima i sastavnim dijelovima interoperabilnosti tog podsistema. Ako se predloži inovativno rješenje, proizvođač ili njegov ovlašten predstavnik izjavljuje na koji način ono odstupa od relevantnih odredbi ovog JTP-a ili na koji ih način dopunjuje te Generalnom sekretarijatu dostavlja odstupanja radi analize. Generalni sekretarijat može zatražiti mišljenje EU i ERA o predloženoj inovativnoj rješenju i dostaviti mišljenje CTE. Ako CTE podrži mišljenje, u saradnji sa EU razvit će se	

<sup>1</sup> Odredbe EU za odjeljak 4.7. o zdravstvenim i sigurnosnim uvjetima moraju uzeti u obzir način na koji se upravlja željezničkim vozilima. Ovo ne spada u okvire JTP BUKA i zbog toga se ne ponavlja na lijevoj strani teksta. Uprkos navedenom, Zemlje ugovornice mogu imati odredbe koje su stupile na snagu bilo kroz nacionalni ili regionalni (npr. EU) zakon, koji uređuje upotrebu vozila kojima se upotunjuju JTP BUKA sa ciljem da osiguraju usklađenost sa donjim upozoravajućim vrijednostima izloženosti buke u unutrašnjosti upravljačnice.

<sup>2</sup> Član 6 EU Odluke zakonom propisanih TSI BUKA:

"Usklađenost s donjim upozoravajućim vrijednostima izloženosti utvrđenima u članu 3. Direktive 2003/10/EZ Evropskog parlamenta i Vijeća osigurava se pridržavanjem usklađenosti s nivoom buke u unutrašnjosti upravljačnice, kako je utvrđeno u tački 4.2.4. Priloga ovoj Uredbi i odgovarajućim operativnim uvjetima koje treba definirati željeznički prijevoznik.

<sup>3</sup> JTP GEN-C 2015 znači: Jedinstveni tehnički propisi (JTP) Opće odredbe TEHNIČKI DOSIJE, u verziji koja je stupila na snagu 1.1.2015.

<sup>4</sup> Član 7 Uredbe EU kojom se zakonski propisuju TSI BUKA:

"1. Kako bi se išlo u korak s tehnološkim napretkom, proizvođač ili njegov ovlašten predstavnik mogu predlagati inovativna rješenja koja nisu u skladu sa specifikacijama utvrđenima u Prilogu i/ili na koje se ne mogu primijeniti metode ocjenjivanja iz Priloga.

2. Inovativna rješenja mogu biti povezana s podsistemom željezničkih vozila, njegovim dijelovima i sastavnim dijelovima interoperabilnosti tog podsistema.

3. Ako se predloži inovativno rješenje, proizvođač ili njegov ovlašten predstavnik s poslovnim sjedištem u Uniji izjavljuje na koji način ono odstupa od relevantnih odredbi ovog TSI-ja ili na koji ih način dopunjuje te Komisiji dostavlja odstupanja radi analize. Komisija može zatražiti mišljenje Agencije o predloženoj inovativnoj rješenju.

4. Komisija daje mišljenje o predloženoj inovativnoj rješenju. Ako je mišljenje pozitivno, Agencija razvija odgovarajuće funkcionalne specifikacije, specifikacije sučelja i metodu ocjenjivanja, koje treba obuhvatiti mjerodavnim TSI-jem kako bi se dopustila upotreba ovog inovativnog rješenja, i potom ih integrirati u TSI u toku postupka revizije u skladu s članom 6. Direktive 2008/57/EZ. Ako je mišljenje negativno, predloženo se inovativno rješenje ne smije upotrebljavati.

5. Do revizije TSI-ja pozitivno mišljenje Komisije smatra se prihvatljivom mjerom za potvrđivanje usklađenosti s osnovnim zahtjevima Direktive 2008/57/EZ pa se stoga može upotrebljavati za ocjenjivanje podsistema.

odgovarajuće funkcionalne specifikacije, specifikacije interfejsa i metode ocjenjivanja, koje treba obuhvatiti JTP-om kako bi se dopustila upotreba ovog inovativnog rješenja, i potom ih integrirati u JTP tokom postupka revizije. Do revizije JTP-a pozitivno mišljenje CTE smatra se prihvatljivom mjerom za potvrđivanje usklađenosti s osnovnim zahtjevima JTP GEN-A 2015 pa se stoga može upotrebljavati za ocjenjivanje podsistema.	
---	--

### 6.1. Sastavni dijelovi interoperabilnosti.

Nije primjenjivo

### 6.2. Podsystem željezničkih vozila u pogledu buke koju emitiraju željeznička vozila

#### 6.2.1. Moduli

JTP provjera	EZ provjera
mora se izvršiti u skladu s modulom ili modulima opisanim u tabeli 6.	

Tabela 6.

	Postupci ocjenjivanja za provjeru podsistema	Moduli za EZ provjeru podsistema
SB	Pregled tipa	Pregled EZ tipa
SD	sistema upravljanja kvalitetom proizvodnog procesa	EZ provjera podsistema na osnovu sistema upravljanja kvalitetom proizvodnog procesa
SF	provjera podsistema na osnovu provjere proizvoda	EZ provjera podsistema na osnovu provjere proizvoda
SH1	provjera podsistema na osnovu cjelovitog sistema upravljanja kvalitetom s pregledom projekta	EZ provjera podsistema na osnovu cjelovitog sistema upravljanja kvalitetom s pregledom projekta

Ovi su moduli detaljno određeni u	
JTP GEN-D. <sup>1</sup>	Odluci 2010/713/EU.

6.2.2. Postupci ocjenjivanja za provjeru podsistema	Postupci EZ provjere
Podnosilac zahtjeva odabire jedan od sljedećih postupaka ocjenjivanja koji se sastoji od barem jednog modula za JTP provjeru podsistema.	EZ provjeru podsistema.
- (SB + SD), - (SB + SF), - (SH1).	
U okviru primjene odabranog modula ili odabrane kombinacije modula podsystem se ocjenjuje u odnosu na zahtjeve definisane u odjeljku 4.2. Za svaki slučaj, u sljedećim se tačkama navode dodatni zahtjevi povezani s ocjenjivanjem.	

#### 6.2.2.1. Buka u stanju mirovanja

Provjera usklađenosti s graničnim vrijednostima za buku u stanju mirovanja, utvrđenima u tački 4.2.1., provodi se u skladu s odjeljcima 5.1., 5.2., 5.3., 5.4., 5.5. (bez klauzule 5.5.2.), 5.7. i klauzule 5.8.1. norme EN ISO 3095:2013.

Za procjenu buke glavnog zračnog kompresora na najbližem mjernom položaju  $i$  upotrebljava se pokazatelj  $L^1_{pAeq,T}$  u kombinaciji s tipičnim uzorkom  $T$  jednog operativnog ciklusa kako je definiran u odjeljku 5.7 norme EN ISO 3095:2013. Za ovo će se upotrebljavati jedino željeznički sistemi koji su neophodni za rad zračnog kompresora u normalnim radnim okolnostima. Željeznički sistemi koji nisu potrebni za rad kompresora mogu se isključiti kako bi se spriječilo da i oni doprinesu rezultatu mjerenja buke. Provjera usklađenosti s graničnim vrijednostima izvršavat će se pod uvjetima isključivo neophodnim za rad glavnog zračnog kompresora pri najnižem broju okretaja u minuti.

Za procjenu izvora impulsne buke na najbližem mjernom položaju  $i$  upotrebljava se pokazatelj  $L^1_{pAFmax}$ . Odgovarajući izvor buke je ispuh iz ventila isušivača zraka.

#### 6.2.2.2. Buka pri polasku

Provjera usklađenosti s graničnim vrijednostima za buku pri polasku, utvrđenima u tački 4.2.2., provodi se u skladu s

poglavljem 7. (bez klauzule 7.5.1.2.) norme EN ISO 3095:2013. Primjenjuje se metoda najvišeg nivoa koja se odnosi na odjeljak 7.5. norme EN ISO 3095:2013. Odstupajući od klauzule 7.5.3. norme EN ISO 3095:2013, voz ubrzava iz položaja mirovanja na 30 km/h i održava brzinu.

Uz to, buka se mjeri na udaljenosti od 7,5 m od osi kolosijeka i na visini od 1,2 m iznad gornje ivice tračnica. Primjenjuju se "metoda prosječnog nivoa" u skladu s odjeljkom 7.6. i "metoda najvišeg nivoa" u skladu s odjeljkom 7.5. norme EN ISO 3095:2013 pa voz ubrzava iz položaja mirovanja na 40 km/h i održava brzinu. Izmjerene vrijednosti ne upoređuju se u odnosu na neku graničnu vrijednost, nego se bilježe u tehničkoj dokumentaciji i

dostavljaju Sekretarijatu OTIF-a	dostavljaju Agenciji.
----------------------------------	-----------------------

Za pružna vozila postupak polaska obavlja se bez dodatnih opterećenja prikolice

#### 6.2.2.3. Buka u vožnji

Provjera usklađenosti s graničnim vrijednostima za buku u vožnji, utvrđenima u tački 4.2.3., provodi se u skladu s tačkama 6.2.2.3.1. i 6.2.2.3.2.

#### 6.2.2.3.1. Uvjeti na testnom kolosijeku

Testiranje se provodi na referentnom kolosijeku definiranom u odjeljku 6.2 norme EN ISO 3095:2013.

Međutim, dopušteno je provesti test na kolosijeku koji nije u skladu s uvjetima referentnog kolosijeka u pogledu akustičnog nivoa neravnosti tračnica i stopa prigušenja kolosijeka sve dok nivoi buke izmjerene u skladu s tačkom 6.2.2.3.2. ne prelaze granične vrijednosti utvrđene u tački 4.2.3.

U svakom se slučaju utvrđuju akustični nivoi neravnosti tračnica i stope prigušenja kolosijeka. Ako kolosijek na kojem se provode testovi udovoljava uvjetima referentnog kolosijeka, izmjerenog nivoa buke označavaju se kao "uporedivi", a u suprotnom kao "neuporedivi". U tehničkoj se dokumentaciji bilježi jesu li izmjereni nivoi buke "uporedivi" ili "neuporedivi".

Izmjerene vrijednosti akustične neravnosti tračnica testnog kolosijeka vrijede tokom razdoblja koje počinje tri mjeseca prije mjerenja i završava tri mjeseca nakon mjerenja, pod uvjetom da u tom razdoblju nije izvršeno nikakvo održavanje kolosijeka koje bi moglo imati utjecaja na akustičku neravnost tračnica.

Izmjerene vrijednosti stopa prigušenja testnog kolosijeka vrijede tokom razdoblja koje počinje godinu dana prije mjerenja i završava godinu dana nakon mjerenja, pod uvjetom da u tom razdoblju nije obavljeno nikakvo održavanje kolosijeka koje bi moglo imati utjecaja na stope prigušenja kolosijeka.

U tehničku je dokumentaciju potrebno priložiti potvrdu da su podaci o kolosijeku koji se odnose na mjerenje buke u vožnji za mjereni tip bili važeći tokom dana kad je provedeno testiranje, npr. navođenjem datuma posljednjeg održavanja koje utječe na buku.

Dalje, dopušteno je provoditi ispitivanja pri brzini jednakoj ili većoj od 250 km/h na pločastim kolosijecima. U tom su slučaju granične vrijednosti 2 dB više od graničnih vrijednosti utvrđenih u tački 4.2.3.

#### 6.2.2.3.2. Postupak

Testovi se provode u skladu s odredbom u odjeljcima 6.1., 6.3., 6.4., 6.5., 6.6. i 6.7. (bez 6.7.2.) norme EN ISO 3095:2013. Svako se poredenje s graničnim vrijednostima treba napraviti koristeći rezultate zaokružene na najbliži cijeli decibel. Svaka se normalizacija treba napraviti prije zaokruživanja. Detaljan postupak ocjenjivanja utvrđen je u tačkama 6.2.2.3.2.1., 6.2.2.3.2.2. i 6.2.2.3.2.3.

6.2.2.3.2.1 EMV-ovi, DMV-ovi, lokomotive i putnički vagoni

Kad je riječ o EMV-ovima, DMV-ovima, lokomotivama i putničkim vagonima, razlikuju se tri klase najveće radne brzine:

<sup>1</sup> Opće odredbe, JTP GEN-D, postupci ocjenjivanja (modula), koji je stupio na snagu 01.10.2012.

1. Ako je najveća radna brzina jedinice manja od ili jednaka 80 km/h, buka u vožnji mjeri se pri najvećoj brzini  $v_{max}$ . Ta vrijednost ne smije prelaziti graničnu vrijednost  $L_{pAeq, Tp(80 \text{ km/h})}$  koja je utvrđena u tački 4.2.3.
2. Ako je najveća radna brzina  $v_{max}$  jedinice veća od 80 km/h i niža od 250 km/h, buka u vožnji mjeri se pri brzini od 80 km/h i pri najvećoj brzini. Obje izmjerene vrijednosti buke u vožnji  $L_{pAeq, Tp(v_{test})}$  normaliziraju se prema  $L_{pAeq, Tp(80 \text{ km/h})}$  referentne brzine od 80 km/h formulom 1. Normalizirana vrijednost ne smije prelaziti graničnu vrijednost  $L_{pAeq, Tp(80 \text{ km/h})}$  koja je utvrđena u tački 4.2.3.

Formula 1.:

$$L_{pAeq, Tp(80 \text{ km/h})} = L_{pAeq, Tp(v_{test})} - 30 * \log(v_{test}/80 \text{ km/h})$$

$v_{test}$  = stvarna brzina za vrijeme mjerenja

3. Ako je najveća radna brzina  $v_{max}$  jedinice veća od ili jednaka 250 km/h, buka u vožnji mjeri se pri brzini od 80 km/h i pri najvećoj brzini uz gornju granicu brzine za testiranje od 320 km/h. Izmjerena vrijednost buke u vožnji  $L_{pAeq, Tp(v_{test})}$  pri brzini od 80 km/h normalizira se prema  $L_{pAeq, Tp(80 \text{ km/h})}$  referentne brzine 80 km/h formulom 1. Normalizirana vrijednost ne smije prelaziti graničnu vrijednost  $L_{pAeq, Tp(80 \text{ km/h})}$  koja je utvrđena u tački 4.2.3. Izmjerena vrijednost buke u vožnji  $L_{pAeq, Tp(v_{test})}$  normalizira se prema  $L_{pAeq, Tp(250 \text{ km/h})}$  referentne brzine 250 km/h formulom 2. Normalizirana vrijednost ne smije prelaziti graničnu vrijednost  $L_{pAeq, Tp(250 \text{ km/h})}$  koja je utvrđena u tački 4.2.3.

Formula 2.:

$$L_{pAeq, Tp(250 \text{ km/h})} = L_{pAeq, Tp(v_{test})} - 50 * \log(v_{test}/250 \text{ km/h})$$

$v_{test}$  = stvarna brzina za vrijeme mjerenja

#### 6.2.2.3.2.2 Vagoni

Kad je riječ o vagonima, razlikuju se dvije klase najveće radne brzine:

1. Ako je najveća radna brzina  $v_{max}$  jedinice manja od ili jednaka 80 km/h, buka u vožnji mjeri se pri najvećoj brzini. Izmjerena vrijednost buke u vožnji  $L_{pAeq, Tp(v_{test})}$  normalizira se u odnosu na referentni APL  $0,225 \text{ m}^{-1}$   $L_{pAeq, Tp(APL_{ref})}$  formulom 3. Ta vrijednost ne smije prelaziti graničnu vrijednost  $L_{pAeq, Tp(80 \text{ km/h})}$  koja je utvrđena u tački 4.2.3.

Formula 3.:

$$L_{pAeq, Tp(APL_{ref})} = L_{pAeq, Tp(v_{test})} - 10 * \log(APL_{wag}/0,225 \text{ m}^{-1})$$

$APL_{wag}$  = broj osovina podijeljen s dužinom preko odbojnika [ $\text{m}^{-1}$ ]

$v_{test}$  = stvarna brzina za vrijeme mjerenja

2. Ako je najveća radna brzina  $v_{max}$  jedinice veća od 80 km/h, buka u vožnji mjeri se pri brzini od 80 km/h i pri najvećoj brzini. Obje izmjerene vrijednosti buke u vožnji  $L_{pAeq, Tp(v_{test})}$  normaliziraju se prema  $L_{pAeq, Tp(80 \text{ km/h})}$  referentne brzine 80 km/h i u odnosu na referentni APL  $0,225 \text{ m}^{-1}$   $L_{pAeq, Tp(APL_{ref})}$  formulom 4. Normalizirana vrijednost ne smije prelaziti graničnu vrijednost  $L_{pAeq, Tp(80 \text{ km/h})}$  koja je utvrđena u tački 4.2.3.

Formula 4.:

$$L_{pAeq, Tp(APL_{ref}, 80 \text{ km/h})} = L_{pAeq, Tp(v_{test})} - 10 * \log(APL_{wag}/0,225 \text{ m}^{-1}) - 30 * \log(v_{test}/80 \text{ km/h})$$

$APL_{wag}$  = broj osovina podijeljen s dužinom preko odbojnika [ $\text{m}^{-1}$ ]

$v_{test}$  = stvarna brzina za vrijeme mjerenja

#### 6.2.2.3.2.3 Pružna vozila

Isti se postupak ocjenjivanja utvrđen u 6.2.2.3.2.1. primjenjuje u slučaju pružnih vozila. Za pružna vozila postupak mjerenja provodi se bez dodatnog opterećenja priključnim vozilima.

Smatra se da pružna vozila zadovoljavaju zahtjeve za buku u vožnji iz tačke 4.2.3. bez mjerenja kad:

- koče isključivo kompozitnim kočnim umecima ili kočnicama s diskovima i
- posjeduju kompozitne čistače ako su blokovi čistača ugrađeni.

#### 6.2.2.4 Buka u unutrašnjosti upravljačnice

Provjera usklađenosti s graničnim vrijednostima za buku u unutrašnjosti upravljačnice, utvrđenima u tački 4.2.4., provodi se u skladu s normom EN 15892:2011. Za pružna vozila postupak mjerenja provodi se bez dodatnih opterećenja prikolice.

### 6.2.3. Pojednostavljeno ocjenjivanje

Umjesto postupaka testiranja utvrđenih u tački 6.2.2., dopušteno je zamijeniti neke ili sve testove pojednostavljenim ocjenjivanjem. Pojednostavljeno ocjenjivanje sastoji se od akustičnog poređenja jedinice koja se ocjenjuje s postojećim tipom (u daljem tekstu: "referentni tip") čija su svojstva buke dokumentirana.

Pojednostavljeno ocjenjivanje može se samostalno upotrebljavati za svaki od primjenjivih osnovnih parametara "buka u stanju mirovanja", "buku pri polasku", "buku u vožnji" i "buku u unutrašnjosti upravljačnice" te se sastoji od provjere da utjecaji razlika jedinice koja se ocjenjuje ne dovode do prekoračivanja graničnih vrijednosti utvrđenih u odjeljku 4.2.

Za vozila za koja se primjenjuje pojednostavljeno ocjenjivanje dokaz usklađenosti mora uključivati detaljan opis promjena povezanih s emisijom buke u odnosu na referentni tip. Pojednostavljeno ocjenjivanje obavlja se na osnovu tog opisa. Procijenjene vrijednosti buke u sebi sadrže neizvjesnosti proizašle iz primijenjene metode ocjenjivanja. Pojednostavljeno ocjenjivanje može biti izračunavanje i/ili pojednostavljeno mjerenje.

Jedinica certificirana na osnovu pojednostavljene metode ocjenjivanja neće se koristiti kao referentna jedinica za dalje ocjenjivanje.

Ako se pojednostavljeno ocjenjivanje primjenjuje za buku u vožnji, referentni tip mora biti u skladu s barem jednim od sljedećeg:

- s 4. poglavljem, pri čemu rezultati mjerenja buke u vožnji referentnog tipa moraju biti označeni kao "uporedivi"
- s 4. poglavljem Odluke 2011/229/EU <sup>1</sup>, ili s 4. poglavljem JTP BUKA <sup>2</sup>, koja je | stupila na snagu 01.12.2012.
- s 4. poglavljem rezultati mjerenja buke u vožnji referentnog tipa moraju biti označeni kao "uporedivi"
- s 4. poglavljem Odluke 2006/66/EZ <sup>3</sup>
- s 4. poglavljem Odluke 2008/232/EZ <sup>4</sup>.

Kad je riječ o vagonu čiji parametri, upoređeni s referentnim tipom, ostaju unutar dopuštenog raspona u tabeli 7.,

<sup>1</sup> Odluka Komisije od 4. aprila 2011. godine koja se odnosi na tehničke specifikacije interoperabilnosti podsistema željezničkih vozila - buka transevropskog konvencionalnog željezničkog sistema (SL L 99, 13.4.2011., str.1-39).

<sup>2</sup> Opće odredbe, Željeznička vozila - BUKA, JTP, APTU (Ref:A 94-04/2.2012, koji su stupili na snagu 01.12.2012.)

<sup>3</sup> Odluka Komisije od 23. decembra 2005. godine koja se odnosi na tehničke specifikacije interoperabilnosti podsistema željezničkih vozila - buka transevropskog konvencionalnog željezničkog sistema (SL L 37,8.2.2006., str.1-49)

<sup>4</sup> Odluka Komisije od 21. februara 2008. godine koja se odnosi na tehničke specifikacije interoperabilnosti podsistema željezničkih vozila transevropskog sistema brzih željeznica (SL L 84, 26.3.2008., str. 132-392)

smatra se bez dodatne provjere da jedinica zadovoljava granične vrijednosti buke u vožnji utvrđene u tački 4.2.3.

Tabela 7.

### Dopušteno odstupanje za vagone u svrhu izuzimanja od provjere

Parametar	Dopušteno odstupanje (u odnosu na referentnu jedinicu)
Najveća brzina jedinice	Bilo koja brzina do 160 km/h
Vrsta točka	Jedino ako je jednako ili manje bučna (akustične osobine u skladu s Prilogom E norme EN 13979-1:2011)
Težina prazne jedinice	Isključivo unutar raspona od +20 % do - 5 %
Kočni umetak	Jedino ako odstupanje ne dovodi do većeg nivoa emisije buke

## 7. IMPLEMENTACIJA

### 7.1. Primjena ovog JTP-a

na nove podsisteme.	TSI-ja
JTP certifikat o provjeri novog vozila i/ili njegovoj usklađenosti s tipom koja se donosi u skladu sa JTP BUKA, koji je stupio na snagu 01.12.2012. smatra se važećim <sup>1</sup> : - za vagone do 13. aprila 2016. - za druga vozila do 31. maja 2017.	Vidjeti član 8. ove Uredbe. <sup>2</sup>

### 7.2. Primjena ovog

JTP-a na obnovljene i modernizirane podsisteme	TSI-ja
Ako	
država ugovornica	država članica
smatra da je u skladu s	
članom 10. stav 11. ATMF-a	članom 20. stavom 1. Direktive 2008/57/EZ
neophodno novo odobrenje za puštanje u upotrebu, podnosilac zahtjeva mora dokazati da su nivoi buke obnovljenih ili moderniziranih jedinica i dalje ispod graničnih vrijednosti utvrđenih u	
JTP-u	TSI-ju
koji je bio primjenjiv u trenutku kad je predmetna jedinica prvobitno odobrena	
Ako u trenutku kad je predmetna jedinica prvobitno odobrena nije postojao nikakav	
JTP	TSI
provjerava se da se nivoi buke obnovljenih ili moderniziranih jedinica	
izuzimajući vozila velikih brzina <sup>3</sup>	
nisu povećale ili da su ti nivoi i dalje ispod granica utvrđenih u	
JTP BUKA koji je stupio na snagu 01.12.2012.	Odluci 2006/66/EZ ili u Odluci 2002/735/EZ.

<sup>1</sup> Odluka EU 2008/232/EZ o željezničkim vozilima velikih brzina i Odluka EU 2011/229/EU o konvencionalnim lokomotivama i putničkim željezničkim vozilima nemaju ekvivalent u propisima OTIF-a. Kao rezultat toga, izjava o provjeri novog vozila i/ili njegovoj usklađenosti s tipom koja se donosi u skladu s Odlukom 2008/232/EZ ili Odlukom 2011/229/EU ne priznaje se u OTIF-u i zato su takva vozila predmet prihvatanja u skladu sa članom 6. stav 3. ATMF-a

<sup>2</sup> Član 8. EU odluke zakonom propisanih TSI BUKA:

"Izjava o provjeri novog vozila i/ili njegovoj usklađenosti s tipom koja se donosi u skladu s Odlukom 2011/229/EU smatra se važećom:

- za lokomotive, EMV-ove, DMV-ove i putničke vagone, sve dok se potvrda tipa ili projekta ne bude trebala obnoviti kako je navedeno u Odluci 2011/291/EU u slučajevima kad je ta Odluka primijenjena i do 31. maja 2017. u ostalim slučajevima.  
- za vagone do 13. aprila 2016.

Za nova vozila izjave o provjeri i/ili usklađenosti s tipom izdate u skladu s Odlukom 2008/232/EZ smatraju se važećim sve dok se potvrda o usklađenosti tipa ili projekta ne bude trebala obnoviti kako je navedeno u ovoj Odluci

<sup>3</sup> EU Odluka 2002/735/EZ koja se odnosi na željeznička vozila nema ekvivalenta u propisima OTIF-a i zbog toga nema ekvivalentnih ograničenja za željeznička vozila velikih brzina u OTIF-u. Obnovljena ili modernizirana vozila velikih brzina se tretiraju u skladu sa članom 6. stavom 4. ATMF-a.

Provjera se ograničava na osnovne parametre na koje je utjecala obnova/modernizacija. Ako se primjenjuje pojednostavljeno ocjenjivanje, originalna jedinica može biti referentna jedinica u skladu odredbama tačke 6.2.3.

Zamjena cijele jedinice ili najmanje jednog vozila unutar jedinice (npr. zamjena nakon ozbiljnijeg oštećenja) ne zahtijeva ocjenjivanje usklađenosti s

JTP-om	TSI-jem
pod uvjetom da su jedinica, vozilo ili vozila kojima se zamjenjuje istovjetni onima koje zamjenjuju.	
Ako se prilikom obnove ili modernizacije vagona vagon opremi kompozitnim kočnim umecima i ako se vagonu koji se ocjenjuje ne dodaju nikakvi izvori buke, smatra se bez dodatnog testiranja da su zahtjevi iz tačke 4.2.3. zadovoljeni.	

## 7.3. Posebni slučajevi

### 7.3.1. Uvod

Posebni slučajevi, utvrđeni u tački 7.3.2., razvrstavaju se kao

- Slučajevi "P": "trajni" slučajevi.
- Slučajevi "T": "privremeni" slučajevi, gdje se preporučuje da se ciljni sistem dostigne do 2020. (cilj postavljen u Odluci 2010/661/EU).

### 7.3.2. Popis posebnih slučajeva

#### 7.3.2.1. Opći posebni slučajevi

Posebni slučajevi za države članice EU su oni koji su navedeni u TSI BUKA.

Pored gore navedenog, primjenjuju se sljedeći posebni slučajevi:

#### Dodatak A - Neriješena pitanja

U ovom	
JTP-u	TSI-ju
nema nikakvih neriješenih pitanja.	

#### Dodatak B - Norme na koje se upućuje u ovom

JTP-u	TSI-ju																																						
<table border="1"> <thead> <tr> <th>JTP/TSI</th> <th colspan="2">Norma</th> </tr> <tr> <th>Osobine koje se ocjenjuju</th> <th>Referenca na obaveznu normu</th> <th>Poglavlje</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Buka u stanju mirovanja</td> <td>4.2.1</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>6.2.2.1</td> <td>EN ISO 3095:2013</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Buka pri polasku</td> <td>4.2.2</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>6.2.2.2</td> <td>EN ISO 3095:2013</td> <td>7</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Buka u vožnji</td> <td>4.2.3</td> <td>EN ISO 3095:2013</td> <td>6</td> </tr> <tr> <td>6.2.2.3</td> <td>EN ISO 3095:2013</td> <td>6</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Buka u unutrašnjosti upravljačnice</td> <td>4.2.4</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>6.2.2.4</td> <td>EN 15892:2011</td> <td>sva</td> </tr> <tr> <td>Pojednostavljeno ocjenjivanje</td> <td>6.2.3</td> <td>EN 13979-1:2011</td> <td>Prilog E</td> </tr> </tbody> </table>		JTP/TSI	Norma		Osobine koje se ocjenjuju	Referenca na obaveznu normu	Poglavlje	Buka u stanju mirovanja	4.2.1	-	-	6.2.2.1	EN ISO 3095:2013	5	Buka pri polasku	4.2.2	-	-	6.2.2.2	EN ISO 3095:2013	7	Buka u vožnji	4.2.3	EN ISO 3095:2013	6	6.2.2.3	EN ISO 3095:2013	6	Buka u unutrašnjosti upravljačnice	4.2.4	-	-	6.2.2.4	EN 15892:2011	sva	Pojednostavljeno ocjenjivanje	6.2.3	EN 13979-1:2011	Prilog E
JTP/TSI	Norma																																						
Osobine koje se ocjenjuju	Referenca na obaveznu normu	Poglavlje																																					
Buka u stanju mirovanja	4.2.1	-	-																																				
	6.2.2.1	EN ISO 3095:2013	5																																				
Buka pri polasku	4.2.2	-	-																																				
	6.2.2.2	EN ISO 3095:2013	7																																				
Buka u vožnji	4.2.3	EN ISO 3095:2013	6																																				
	6.2.2.3	EN ISO 3095:2013	6																																				
Buka u unutrašnjosti upravljačnice	4.2.4	-	-																																				
	6.2.2.4	EN 15892:2011	sva																																				
Pojednostavljeno ocjenjivanje	6.2.3	EN 13979-1:2011	Prilog E																																				

#### Dodatak C - Ocjenjivanje podsistema željezničkih vozila

Osobine koje se ocjenjuju, prema utvrđenom u odjeljku 4.2		Ispitivanja projekta	Test tipa	Rutinski test	Specifični postupak ocjenjivanja Tačka
Elementi podsistema željezničkih vozila	Tačka				
Buka u stanju mirovanja	4.2.1	X*	X	nije primjenjivo	6.2.2.1
Buka pri polasku	4.2.2	X*	X	nije primjenjivo	6.2.2.2
Buka u vožnji	4.2.3	X*	X	nije primjenjivo	6.2.2.3
Buka u unutrašnjosti upravljačnice	4.2.4	X*	X	nije primjenjivo	6.2.2.4

\*Samo ako se primjenjuje pojednostavljena procjena u skladu s tačkom 6.2.3.



Na temelju članka 8. Zakona o željeznicama Bosne i Hercegovine ("Službeni glasnik BiH", br. 52/05) i odredbi Instrukcije za sigurnost i interoperabilnost željezničkog sustava ("Službeni glasnik BiH", br. 11/12), a sukladno tehničkim dodacima APTU i ATMF Konvencije COTIF 1999, Regulatorni odbor željeznica Bosne i Hercegovine donosi

**PRAVILNIK  
O PRIMJENI JEDINSTVENIH TEHNIČKIH PROPISA  
(JTP) KOJI SE ODOSE NA PODSUSTAV  
"ŽELJEZNIČKA VOZILA - BUKA" (JTP BUKA) U  
ŽELJEZNIČKIM SUSTAVIMA U BOSNI I  
HERCEGOVINI**

Članak 1.

(Predmet Pravilnika)

- (1) Ovim Pravilnikom definirane su smjernice koje utvrđuje tehnička specifikacija za interoperabilnost (TSI) podsustava "željeznička vozila - buka", odnosno Jedinствена tehnička pravila (JTP) u OTIF-u kako je utvrđeno u Privitku 1 ove Upute.
- (2) Jedinствени tehnički propisi (JTP) definiraju za svaki podsustav (ili njegov dio) optimalanu razinu usklađenih specifikacija radi osiguravanja interoperabilnosti željezničkog sustava. JTP-a ispunjavaju temeljne zahtjeve utvrđene JTP GEN-A 2015.
- (3) Jedinствени tehnički propisi (JTP) za podsustav - željezničkih vozila, BUKA - (JTP BUKA), koji su u primjeni od 01.12.2015. godine, nalaze se u Privitku 1 ovoga Pravilnika.

Članak 2.

(Cilj Pravilnika)

- (1) Cilj Pravilnika je primjena Privitka 1 (JTP Buka) kojim se definira optimalna razina usklađenosti buke glede specifikacija za podsustave željezničkih vozila namijenjenih za ograničavanje emisije buke.
- (2) Ovim Pravilnikom su definirana potrebna zajednička pravila za primjenu JTP Buka u odnosu na navedene zahtjeve za podsustave željezničkih vozila JTP LOC&PAS 2015 i JTP WAG 2015.

Članak 3.

(Definicije pojmova i skraćenice)

- (1) Definicije pojmova koji se koriste u ovom Pravilniku:
  1. Definicije pojmova:
    - a) "Jedinica" znači željezničko vozilo na koje se primjenjuje ovaj Pravilnik i njegov Privitak 1 (JTP Buka) i koje zbog toga podliježe postupku JTP provjere. U poglavlju 2. JTP LOC&PAS 2015 i poglavlju 2. JTP WAG 2015 opisuje se od čega se jedinica može sastojati;
    - b) Vlakovi s motorima s unutarnjim sagorijevanjem na sopstveni pogon ili električni vlakovi na sopstveni pogon. Ova se kategorija dodano definira u poglavlju 2. JTP LOC&PAS 2015 i u JTP Buka ona se spominje kao više jedinica, EMV-ovi (električni) ili DMV-ovi (dizel).
    - c) Vučna vozila s motorima s unutarnjim sagorijevanjem ili električna vučna vozila. Ova je kategorija dodano definirana u poglavlju 2. JTP LOC&PAS 2015 i u JTP Buka ona se spominju kao lokomotive. Vučne jedinice koje su dio "vlakova s motorima s unutarnjim sagorijevanjem na sopstveni pogon ili električnih vlakova na sopstveni pogon" ne

pripadaju u ovu kategoriju nego u kategoriju pod točkom a) ovoga stavka.

- d) Putnička kola i ostala slična kola. Ova je kategorija dodano definirana u poglavlju 2. JTP LOC&PAS 2015 i u JTP Buka ona se spominju kao putnička kola.
  - e) Teretna kola, uključujući vozila namijenjena za prijevoz kamiona. Ova je kategorija dodano definirana u poglavlju 2. JTP LOC&PAS 2015 i u JTP ona se spominju kao kola.
  - f) Mobilna željeznička oprema za izgradnju i održavanje infrastrukture. Ova je kategorija dodano definirana u poglavlju 2. JTP LOC&PAS 2015 i sastoji se od pružnih vozila (u JTP ona se spominju pod tim nazivom) i vozila za nadzor željezničke infrastrukture koja pripadaju u kategorije u točkama b), c) ili d) ovoga stavka, ovisno o njihovom dizajnu.
  - g) Vlasnik podrazumijeva fizičku ili pravnu osobu koja, kao vlasnik nekog vozila ili polagač prava da ga koristi, eksploatira vozilo kao prijevozno sredstvo i registrirano je kao takvo u nacionalnom registru vozila.
- (2) Skraćenice:
- a) ERA - Europska agencija za željeznice
  - b) COTIF - Konvencije o međunarodnom željezničkom prijevozu - ("Službeni glasnik BiH - Međunarodni ugovori", br. 2/06)
  - c) OTIF - Međunarodna organizacija za međunarodni željeznički prijevoz
  - d) ŽS u BiH - Željeznički sustavi u Bosni i Hercegovini
  - e) ROŽ BiH - Regulatorni odbor željeznica Bosne i Hercegovine
  - f) ECM - Tijelo nadležno za održavanje
  - g) EN - Europska norma
  - h) AVV(GCU/OUK) - Opći ugovor za korištenje teretnih kola
  - i) UI - Upravljač infrastrukture
  - j) ŽO - Željeznički operater
  - k) NVR - Nacionalni registar vozila
  - l) RID - Pravilnik o međunarodnom prijevozu opasnih tvari željeznicom
  - m) JTP - Jedinствени tehnički propisi
  - n) APTU - Jedinствена pravila o priznavanju tehničkih standarda i usvajanju jedinствениh tehničkih propisa koji se primjenjuju na željeznička vozna sredstva namijenjena za korištenje u međunarodnom prijevozu
  - o) ATMF - Jedinствена pravila o tehničkom prijemu željezničkih voznih sredstava koja se koriste u međunarodnom prijevozu
  - p) JTP GEN-A 2015 - Jedinствени tehnički propisi - Temeljni zahtjevi
  - q) JTP LOC&PAS 2015 - Jedinствени tehnički propisi koji se odnose na podsustav željezničkih vozila, lokomotive i putnička željeznička vozila
  - r) JTP WAG 2015 - Jedinствени tehnički propisi koji se odnose na podsustav željezničkih vozila, teretni vagoni
  - s) JTP GEN-C 2015 - Jedinствени tehnički propisi - Opće odredbe TEHNIČKI DOSIJE.

Članak 4.

(Područje primjene)

- (1) Ovaj Pravilnik se primjenjuje u ŽS u BiH na sva željeznička vozila obuhvaćena JTP LOC&PAS 2015 i JTP WAG 2015.

- (2) Geografsko područje primjene JTP-a odgovara područjima primjene određenim u odjeljku 1.2. JTP LOC&PAS 2015 i u odjeljku 1.2. JTP WAG 2015, pri čemu za svako geografsko područje primjena vrijedi za željeznička vozila na koja se navedena JTP-a odnose.

Članak 5.

(Ocjena usklađenosti i JTP provjere)

Ocjene usklađenosti, pogodnosti za uporabu i JTP provjere utvrđenih u poglavlju 6. JTP Buka utemeljeni su na modulima određenima u JTP LOC&PAS 2015 i JTP WAG 2015.

Članak 6.

(Usklađenost razine buke)

Usklađenost sa najnižim upozoravajućim vrijednostima izloženosti utvrđenima u Jedinstvenim pravilima APTU (Dodatak F uz COTIF 1999) osigurava se održavanjem usklađenosti sa razinom buke u unutarnjosti upravljačnice, kako je utvrđeno u točki 4.2.4. JTP Buka i odgovarajućim operativnim uvjetima koje treba definirati željeznički operater.

Članak 7.

(Inovativna rješenja)

- (1) Da bi se pratio tehnološki napredak, proizvođač ili njegov ovlašteni predstavnik može predlagati inovativna rješenja koja nisu sukladna specifikacijama utvrđenima u JTP Buka i/ili na koje se ne mogu primijeniti metode ocjenjivanja iz JTP Buka.
- (2) Sa podsustavom željezničkih vozila, njegovim dijelovima i sastavnim dijelovima interoperabilnosti tog podsustava mogu biti povezana inovativna rješenja. Sa predloženim inovativnim rješenjima postupa se sukladno JTP Buka, JTP LOC&PAS 2015 i JTP WAG 2015.

Članak 8.

(Važnost izjava o provjeri novog vozila)

Izjava o provjeri novog vozila i/ili njegovoj usklađenosti s tipom koja se donosi sukladno JTP Buka koja je stupila na snagu 1.1.2012. god. smatra se zadovoljavajućom:

- za lokomotive, elektromotorne vlakove (EMV), dizel-motorne vlakove (DMV) i putnička kola, sve dok se potvrda tipa ili projekta ne bude trebala obnoviti kako je navedeno u JTP Buka u slučajevima kad je taj JTP primijenjen i do 31. svibanj 2017. g. u ostalim slučajevima,
- za kola do 13. travnja 2016. g.

Za nova vozila izjave o provjeri i/ili usklađenosti s tipom izdat sukladno JTP LOC&PAS 2012 i JTP WAG 2012 smatraju se važećim sve dok se potvrda o usklađenosti tipa ili projekta ne bude trebala obnoviti kako je navedeno u JTP LOC&PAS 2015 i JTP WAG 2015.

Članak 9.

(Projekti u poodmakloj fazi razvitka)

Projekti koji se odnose na nova vozila i na obnovu ili modifikaciju (modernizaciju) postojećih vozila koja su u poodmakloj fazi razvitka, ili koja su predmet ugovora koji je na snazi na datum objave ovoga Pravilnika ili slučajevi koji se navode u članku 8. ovoga Pravilnika, mogu se nastaviti primjenjivati glede projekata odobrenih sukladno JTP LOC&PAS 2015 i JTP WAG 2015.

Članak 10.

(Privitci Pravilnika)

Sastavni dio ovoga Pravilnika je i Privitak 1 ovoga Pravilnika, pod nazivom Jedinstveni tehnički propisi podsustava "željeznička vozila - Buka - (JTP BUKA)", izdanje od 01.12.2015. g. koji pripadaju Jedinstvenim tehničkim pravilima APTU (Dodatak F Konvencije COTIF 1999).

Članak 11.

(Usklađivanje)

Ovim Pravilnikom o primjeni jedinstvenih tehničkih propisa (JTP) koji se odnose na podsistem željezničkih vozila Buka (JTP BUKA) u željezničkim sistemima u Bosni i Hercegovini se preuzimaju odredbe Uredbe Komisije (EU) br. 1304/2014 od 26. studenoga 2014. o tehničkoj specifikaciji za interoperabilnost podsustava "željeznička vozila - buka" kojom se izmjenjuje Odluka 2008/232/EZ i stavlja izvan snage Odluka 2011/229/EU.

Članak 12.

(Stupanje na snagu)

Ovaj Pravilnik stupa na snagu osmog dana od dana objave u "Službenom glasniku BiH", službenim glasnicima entiteta i Brčko distrikta BiH.

Broj 10-01-29-7-720-1/17

30. listopada 2017. godine

Doboj

Ravnatelj

Tihomir Narić, v. r.

Privitak 1.

**MEĐUVLADINA ORGANIZACIJA ZA MEĐUNARODNI PRIJEVOZ ŽELJEZNICOM OTIF**

**Jedinstveni tehnički propis  
Podsustava željezničkih vozila  
Buka**

**U primjeni od 01.12.2015.**

Jedinstvena pravila APTU (Dodatak F uz COTIF 1999)

**Jedinstveni tehnički propisi (JTP) za podsustav - Vozna sredstva  
BUKA (JTP BUKA)**

Ovi propisi su izrađeni sukladno propisima APTU, posebno člankom 8, u verziji koju je izmijenila i dopunila Revizijska komisija OTIF-a 2009. i koja je stupila na snagu 1. prosinca 2010. Za definicije i termine pogledajte također i članak 2. APTU (Dodatak F) i članak 2. ATMF (Dodatak G), oba u verziji Konvencije COTIF iz 1999, koji se primjenjuju od 1. prosinca 2010. Fusnote (nisu dio ovih propisa) sadrže kako objašnjenja tako i pozivanje na druge propise.

**Objašnjenje:**

Tekstovi ovih JTP koji nisu prikazani u formi kolona identični su sa odgovarajućim tekstovima propisa Europske unije. Tekstovi prikazani u dvije kolone se razlikuju; kolona sa lijeve strane sadrži propise JTP, dok desna kolona prikazuje tekst iz odgovarajućih propisa EU. Tekst u desnoj koloni je informacijskog karaktera i nije dio propisa OTIF-a. Tekstovi u desnoj koloni, koji nisu iz TSI BUKA, već su citirani iz drugih tekstova EU, su prikazani kurzivom.

**0. EKVIVALENTNOST I PRIJELAZNE ODREDBE**

Nakon usvajanja od strane Povjerenstva stručnjaka za tehnička pitanja, propisi OTIF-a obuhvaćeni ovim dokumentom smatraju se ekvivalentnim sa odgovarajućim propisima EU u smislu članka 13. stavak 4. APTU<sup>1</sup> i članka 3a. ATMF<sup>2</sup>, posebno u odnosu na:

<sup>1</sup> APTU - Jedinstvena pravila o priznavanju tehničkih standarda i usvajanju jedinstvenih tehničkih propisa koji se primjenjuju na željeznička vozna sredstva namijenjena za korištenje u međunarodnom prijevozu - Dodatak F revidirane COTIF verzije 1999 koja je stupila na snagu 01. prosinca 2010. godine

<sup>2</sup> ATMF - Jedinstvena pravila o tehničkom prijemu željezničkih vozničkih sredstava koja se koriste u međunarodnom prijevozu - Dodatak G revidirane COTIF 1999 verzije koja je stupila na snagu 1. prosinca 2010. godine

- TSI koji se odnosi na podsusta "željeznička vozila-buka" Uredba Povjerenstva (EU) broj 1304/2014, u daljnjem tekstu TSI BUKA: 2014.

Jedinstveni tehnički propisi (JTP) koji se odnose na podsustav željezničkih vozila- BUKA a koji su stupili na snagu 1.12.2012. godine (referenca A 94-04/2.2012 verzija 3) poništeni su sa datumom stupanja na snagu ovih JTP. Međutim, verzija koja je stupila na snagu 1.12.2012. godine se može nastaviti primjenjivati sukladno odredbama koje se navode u poglavlju 7 ovih JTP.

**1. UVOD**

Uopćeno,	
Jedinstveni tehnički propisi (JTP)	Tehničke specifikacije za interoperabilnost (TSI)
definišu za svaki podsustav (ili njegov dio) optimalna razina usklađenih specifikacija radi osiguravanja interoperabilnosti željezničkog sustava. Zbog toga,	
JTP	TSI
uskladjuju samo specifikacije parametara koji su kritični za interoperabilnost (temeljni parametri). Specifikacije	
JTP-a	TSI-jeva
moraju ispunjavati temeljne zahtjeve utvrđene u	
JTP GEN-A 2015 <sup>1</sup> .	Privitku III. Direktive 2008/57/EZ.
Sukladno načelom proporcionalnosti ovim se	
JTP	TSI-jem
definišu optimalna razina usklađenosti glede specifikacija za podsustave željezničkih vozila definirane u odjeljku 1.1. namijenjenih za ograničavanje emisije buke željezničkog sustava u	
ugovornim zemljama OTIF-a	Uniji.

**1.1 Tehničko područje primjene**

Ovaj	
JTP	TSI
se primjenjuje na sva željeznička vozila obuhvaćena	
JTP LOC&PAS 2015 <sup>2</sup> i JTP WAG	Uredbom (EU) br. 1302/2014 (TSI za LOC&PAS) i Uredbom (EU) br. 321/2013 (TSI za WAG).

**1.2 Geografsko područje primjen**

Geografsko područje primjene ovog	
JTP-a	TSI-ja
odgovara područjima primjene određenim u odjeljku	
1.2 JTP LOC&PAS 2015 i u odjeljku	1.2. Uredbe (EU) br. 1302/2014 i u odjeljku
1.2 JTP WAG 2015.	1.2. Uredbe (EU) br. 321/2013
pri čemu svako geografsko područje primjene vrijedi za željeznička vozila (RST) na koja se uredba odnosi.	

**2. DEFINICIJA PODSUSTAVA**

"Jedinica" znači željezničko vozilo na koje se primjenjuje ovaj	
JTP,	TSI,
koje zato podliježe postupku	
JTP provjere. U poglavlju 2 JTP	EZ provjere. U poglavlju 2. Uredbe (EU) br. 1302/2014 i u poglavlju 2. Uredbe (EU) WAG 2015
WAG 2015	br. 321/2013
opisuje se od čega se jedinica može sastojati.	
Zahtjevi ovog	
JTP	TSI-ja
primjenjuju se na sljedeće kategorije željezničkih vozila	
:	utvrđene u točki 1.2. Privitka I. Direktive 2008/57/EZ:
a) Vlakovi s motorima s unutarnjim sagorijevanjem na vlastiti pogon ili električni vlakovi na vlastiti pogon. Ova je kategorija dodano definirana u 2. poglavlju	
JTP LOC&PAS 2015	Uredbe (EU) br. 1302/2014
i u nastavku se ovog	
JTP-a	TSI-ja
ona spominje kao više jedinica, EMV-ovi (električni) ili DMV-ovi (dizel).	

<sup>1</sup> U ovom propisu JTP GEN-A 2015 znači: Jedinstveni tehnički propisi - Opće odredbe. Temeljnih zahtjevi, u verziji koja je stupila na snagu 1.1.2015.

<sup>2</sup> U ovom propisu JTP LOC&PAS 2015 znači: Jedinstveni tehnički propisi koji se odnose na podsustav željezničkih vozila, lokomotive i putnička željeznička vozila, u verziji koja je stupila na snagu 1.1.2015.

<sup>3</sup> U ovom propisu JTP WAG 2015 znači: Jedinstveni tehnički propisi koji se odnose na podsustav željezničkih vozila, teretni vagoni, u verziji koja je stupila na snagu 1.1.2015.

b) Vučna vozila s motorima s unutarnjim sagorijevanjem ili električna vučna vozila. Ova je kategorija dodano definirana u 2. poglavlju	
JTP LOC&PAS 2015	Uredbe (EU) br. 1302/2014
i u nastavku se ovog	
JTP-a	TSI-ja
ona spominje kao lokomotive. Vučne jedinice koje su dio "vlakova s motorima s unutarnjim sagorijevanjem na vlastiti pogon ili električnih vlakova na vlastiti pogon" ne pripadaju u ovu kategoriju nego u kategoriju pod točkom a).	
c) Putnički vagoni i ostali slični vagoni. Ova je kategorija dodano definirana u 2. poglavlju	
JTP LOC&PAS 2015	Uredbe (EU) br. 1302/2014
i u nastavku se ovog	
JTP-a	TSI-ja
ona spominje kao putnički vagoni.	
d) Teretni vagoni, uključujući vozila namijenjena prijevozu kamiona. Ova je kategorija dodano definirana u 2. poglavlju	
JTP LOC&PAS 2015	Uredbe (EU) br. 321/2013
i u nastavku se ovog	
JTP-a	TSI-ja
ona spominje kao vagoni.	
e) Mobilna željeznička oprema za izgradnju i održavanje infrastrukture. Ova je kategorija dodano definirana u 2. poglavlju	
JTP LOC&PAS 2015	Uredbe (EU) br. 1302/2014
i sastoji se od pružnih vozila (u nastavku se ovog	
JTP-a	TSI-ja
oni spominju pod tim nazivom) i vozila za nadzor željezničke infrastrukture koja pripadaju u kategorije u točkama a), b) ili d), ovisno od njihovog dizajna.	

**3. TEMELJNI ZAHTRAJEVI**

Svi temeljni parametri u ovom	
JTP-u	TSI-ju
moraju biti povezani s najmanje jednim od temeljnih zahtjeva u	
JTP LOC&PAS 2015	Privitku III. Direktive 2008/57/EZ

Tabela 1. prikazuje raspodjelu.

Tabela 1.

**Temeljni parametri i njihova povezanost s temeljnim zahtjevima**

Točka	Temeljni parametar	Temeljni zahtjevi				Tehnička kompatibilnost
		Sigurnost	Pouzdanost, raspoloživost	Zdravlje	Zaštita životnog okoliša	
4.2.1.	Granične vrijednosti za buku u stanju mirovanja				1.4.4.	
4.2.2.	Granične vrijednosti za buku pri polasku				1.4.4.	
4.2.3.	Granične vrijednosti za buku u vožnji				1.4.4.	
4.2.4.	Granične vrijednosti za buku u unutarnjosti upravljačnice				1.4.4.	

**4. OPIS PODSUSTAVA**

**4.1. Uvod**

U ovom se poglavlju utvrđuje optimalna razina usklađenosti glede specifikacija za podsustav željezničkih vozila koje su namijenjene za ograničavanje razine emisije buke željezničkog sustava

	Unije
sukladno ciljevima COTIF-a.	i za postizanje interoperabilnosti

**4.2. Funkcionalne i tehničke specifikacije podsustava**

Sljedeći parametri utvrđeni su kao ključni za interoperabilnost (temeljni parametri)  
 (a) "buka u stanju mirovanja";  
 (b) "buka pri polasku";  
 (c) "buka u vožnji";  
 (d) "buka u unutarnjosti upravljačnice".

Odgovarajuće funkcionalne i tehničke specifikacije za različite kategorije željezničkih vozila utvrđene su u ovom odjeljku. Kad je riječ o vozilima koja posjeduju i električne pogonske sustave i pogonske sustave s unutarnjim sagorijevanjem, moraju se poštivati granične vrijednosti u svim normalnim načinima rada. Ako se jednim od tih načina rada predviđa istodobno korištenje i električnog pogona i pogona s unutarnjim sagorijevanjem, primjenjuje se manje ograničavajuća granična vrijednost. Sukladno

članku 8. stavku 6. APTU i člankom 5. stavkom 5. i člankom 2. točkom 2(aa) ATMF i člankom 5. stavkom 5. i člankom 2. točkom (l) Direktive 2008/57/EZ

moгу se sastaviti odredbe za posebne slučajeve. Takve su odredbe navedene u odjeljku 7.3.

Postupci za ocjenjivanje zahtjeva iz ovog odjeljka definirani su u navedenim točkama i podtočkama poglavlja 6.

**4.2.1. Granične vrijednosti za buku u stanju mirovanja**

Granične vrijednosti za sljedeće razine zvučnog pritiska u normalnim uvjetima vozila za buku u stanju mirovanja dodijeljene kategorijama podsustava željezničkih vozila utvrđene su u tabeli 2.:

- (a) A-ponderisana ekvivalentna stalna razina zvučnog tlaka jedinice ( $L_{pAeq,T[unit]}$ );
- (b) A-ponderisana ekvivalentna stalna razina zvučnog tlaka na najbližem mjernom položaju i s obzirom na glavni zračni kompresor ( $L_{pAeq,T}^i$ ); i
- (c) AF-ponderisana ekvivalentna stalna razina zvučnog pritiska na najbližem mjernom položaju i s obzirom na impulsnu buku ispušnog ventila isušivača zraka ( $L_{pAFmax}^i$ ).

Granične vrijednosti određuju se na udaljenosti od 7,5 m od osi kolosijeka i 1,2 m iznad gornjeg ruba tračnica.

Tabela 2.

**Granične vrijednosti za buku u stanju mirovanja**

Kategorija podsustava željezničkih vozila	$L_{pAeq,T}^i$ [unit] [dB]	$L_{pAeq,T}^i$ [dB]	$L_{pAFmax}^i$ [dB]
Električne lokomotive i pružna vozila s električnom vučom	70	75	85
Dizel lokomotive i pružna vozila s dizel vučom	71	78	
EMV-ovi	65	68	
DMV-ovi	72	76	
Putnički vagoni	64	68	
Vagoni	65	nije primjenjivo	nije primjenjivo

Provjera usklađenosti opisana je u točki 6.2.2.1.

**4.2.2. Granične vrijednosti za buku pri polasku**

Granične vrijednosti za AF-ponderisane maksimalne razine zvučnog tlaka ( $L_{pAF,max}$ ) za buku pri polasku dodijeljene kategorijama podsustava željezničkih vozila utvrđene su u tabeli 3. Granične vrijednosti određuju se na udaljenosti od 7,5 m od osi kolosijeka i 1,2 m iznad gornjeg ruba tračnica.

Tabela 3.

**Granične vrijednosti za buku pri polasku**

Kategorija podsustava željezničkih vozila	$L_{pAF,max}$ [dB]
Električne lokomotive ukupne vučne snage $P < 4500$ kW	81
Električne lokomotive ukupne vučne snage $P \geq 4500$ kW	84
Pružna vozila s električnom vučom	
Dizel lokomotive $P < 2.000$ kW na izlaznom vratilu motora	85

Dizel lokomotive $P \geq 2.000$ kW na izlaznom vratilu motora	87
Pružna vozila s dizel vučom	
EMV-ovi s maksimalnom brzinom $> V_{max} < 250$ km/h	80
EMV-ovi s maksimalnom brzinom $V_{max} \geq 250$ km/h	83
DMV-ovi s $P < 560$ kW/motor na izlaznom vratilu motora	82
DMV-ovi s $P \geq 560$ kW/motor na izlaznom vratilu motora	83

Provjera usklađenosti opisana je u točki 6.2.2.2.

**4.2.3. Granične vrijednosti za buku u vožnji**

Granične vrijednosti za A-ponderisana ekvivalentna stalna razina zvučnog tlaka pri brzini od 80 km/h ( $L_{pAeq,Tp,(80 \text{ km/h})}$ ) i, ako je primjenjivo, pri brzini od 250 km/h ( $L_{pAeq,Tp,(250 \text{ km/h})}$ ) za buku u vožnji dodijeljene kategorijama podsustava željezničkih vozila utvrđene su u tabeli 4. Granične vrijednosti određuju se na udaljenosti od 7,5 m od osi kolosijeka i 1,2 m iznad gornjeg ruba tračnica.

Mjerenja pri brzinama jednakim ili većim od 250 km/h moraju se također izvršiti na "dodanom mjernom položaju" na visini od 3,5 m iznad gornjeg ruba tračnica sukladno 6. poglavlju norme EN ISO 3095:2013 i uporediti s primjenjivim graničnim vrijednostima iz tabele 4.

Tabela 4.

**Granične vrijednosti za buku u vožnji**

Kategorija podsustava željezničkih vozila	$L_{pAeq,Tp} (80 \text{ km/h})$ [dB]	$L_{pAeq,Tp} (250 \text{ km/h})$ [dB]
Električne lokomotive i pružna vozila s električnom vučom	84	99
Dizel lokomotive i pružna vozila s dizel vučom	85	nije primjenjivo
EMV-ovi	80	95
DMV-ovi	81	96
Putnički vagoni	79	nije primjenjivo
Vagoni (normalizirano na $APL = 0,225$ )*	83	nije primjenjivo

APL: broj osovine podijeljen s duljinom preko odbojnika [ $m^{-1}$ ].

Provjera usklađenosti opisana je u točki 6.2.2.3.

**4.2.4. Granične vrijednosti za buku u unutarnjosti upravljačnice**

Granične vrijednosti za A-ponderisana ekvivalentna stalna razina zvučnog tlaka ( $L_{pAeq,T}$ ) za buku u unutarnjosti upravljačnice u električnim i dizel lokomotivama, pružnim vozilima, EMV-ovima, DMV-ovima i putničkim vagonima s kabinama utvrđene su u tabeli 5. Granične vrijednosti određene su u blizini uha strojvođe.

Tabela 5.

**Granične vrijednosti za buku u unutarnjosti upravljačnice**

Buka u unutarnjosti upravljačnice	$L_{pAeq,T}$ [dB]
U mirovanju dok sirena trubi	95
Pri najvećoj brzini $V_{max}$ ako je $V_{max} < 250$ km/h	78
Pri najvećoj brzini $V_{max}$ ako je $250 \text{ km/h} \leq V_{max} < 350$ km/h	80

Provjera usklađenosti opisana je u točki 6.2.2.4.

**4.3. Funkcionalne i tehničke specifikacije interfejsa**

U ovom se	
JTP-u	TSI-ju
nalaze sljedeći interfejsi s podsustavom željezničkih vozila:	
Interfejsi s podsustavima iz točaka (a), (b), (c) i (e) poglavlja 2. (kojima se bavi JTP LOC&PAS 2015) glede Uredba (EU) br. 1302/2014) glede	
- buke u stanju mirovanja,	
- buke pri polasku (nije primjenjivo na putničke vagonne),	
- buke u vožnji,	
- buke u unutarnjosti upravljačnice, ako je primjenjivo.	
Interfejsi s podsustavima iz točke (d) poglavlja 2. (kojima se bavi JTP WAG 2015) glede Uredba (EU) br. 321/2013) glede	
- buke u vožnji,	
- buke u stanju mirovanja.	

#### 4.4. Operativna pravila

Zahtjevi koji se odnose na operativna pravila za podsustav željezničkih vozila utvrđeni su u	
u odjeljku 4.4. i dodatku K JTP LOC&PAS 2015 i u odjeljku 4.4. i dodatku I JTP WAG 2015.	u odjeljku 4.4. Uredbe (EU) br. 1302/2014 i u odjeljku 4.4. Uredbe (EU) br. 321/2013.

#### 4.5. Pravila održavanja

Zahtjevi koji se odnose na pravila održavanja za podsustav željezničkih vozila utvrđeni su	
u odjeljku 4.5. JTP LOC&PAS 2015 i u odjeljku 4.5. JTP WAG 2015.	u odjeljku 4.5. Uredbe (EU) br. 1302/2014 i u odjeljku 4.5. Uredbe (EU) br. 321/2013.

#### 4.6. Stručne kvalifikacije

Nije primjenjivo

#### 4.7. Zdravstveni i sigurnosni uvjeti

	Vidjeti član 6. ove Uredbe <sup>2</sup>
--	---

<b>4.8. Podaci koji se evidentiraju</b>	<b>4.8. Europski registar odobrenih tipova vozila</b>
Sukladno JTP GEN C 2015 i OTIF jedinstvenim formatom certifikata, sljedeće karakteristike vezane za buku se evidentiraju u Tehničkom dosijeu <sup>3</sup> - razina buke u vožnji (dB(A)) [Broj] (dB(A)) - razina buke u vožnji je mjerena pod referentnim uvjetima [Boolean] Y/N (pogledati točku 6.2.2.3.1) - nivo buke u stanju mirovanja (dB(A)) [Broj] (dB(A)) - nivo buke pri polasku (dB(A)) [Broj] (dB(A))	Podaci o željezničkim vozilima koji se moraju bilježiti u "Europskom registru odobrenih tipova vozila (ERATV)" utvrđeni su u Odluci 2011/665/EU.

#### 5. SASTAVNI DIJELOVI INTEROPERABILNOSTI

U ovom	
JTP-u	TSI-ju
nije posebno naveden nijedan sastavni dio interoperabilnosti.	

#### 6. OCJENA USKLAĐENOSTI I

<b>JTP PROVJERA</b>	<b>EZ PROVJERA</b>
Inovativna rješenja	<sup>4</sup>

<sup>1</sup> Odredbe EU za odjeljak 4.7. o zdravstvenim i sigurnosnim uvjetima moraju uzeti u obzir način na koji se upravlja željezničkim vozilima. Ovo ne spada u okviru JTP BUKA i zbog toga se ne ponavlja na lijevoj strani teksta. Uprkos navedenom, Zemlje ugovornice mogu imati odredbe koje su stupile na snagu bilo kroz nacionalni ili regionalni (npr. EU) zakon, koji uređuje uporabu vozila kojima se upotunjuju JTP BUKA sa ciljem da osiguraju usklađenost sa donjim upozoravajućim vrijednostima izloženosti buke u unutarnjosti upravljačnice.

<sup>2</sup> Član 6 EU Odluke zakonom propisanih TSI BUKA:

"Usklađenost s donjim upozoravajućim vrijednostima izloženosti utvrđenima u članku 3. Direktive 2003/10/EZ Europskog parlamenta i Vijeća osigurava se pridržavanjem usklađenosti s razinom buke u unutarnjosti upravljačnice, kako je utvrđeno u točki 4.2.4. Privitka ovoj Uredbi i odgovarajućim operativnim uvjetima koje treba definirati željeznički prijevoznik.

<sup>3</sup> JTP GEN-C 2015 znači: Jedinствени tehnički propisi (JTP) Opće odredbe TEHNIČKI DOSIJE, u verziji koja je stupila na snagu 1.1.2015.

<sup>4</sup> Članak 7 Uredbe EU kojom se zakonski propisuju TSI BUKA:

"1. Kako bi se išlo u korak s tehnološkim napretkom, proizvođač ili njegov ovlašten predstavnik mogu predlagati inovativna rješenja koja nisu sukladna specifikacijama utvrđenima u Privitku i/ili na koje se ne mogu primijeniti metode ocjenjivanja iz Privitka.

2. Inovativna rješenja mogu biti povezana s podsustava željezničkih vozila, njegovim dijelovima i sastavnim dijelovima interoperabilnosti tog podsustava.

3. Ako se predloži inovativno rješenje, proizvođač ili njegov ovlašten predstavnik s poslovnim sjedištem u Uniji izjavljuje na koji način ono odstupa od relevantnih odredbi ovog TSI-ja ili na koji ih način dopunjuje te Povjerenstvu dostavlja odstupanja radi analize. Povjerenstvo može zatražiti mišljenje Agencije o predloženom inovativnom rješenju.

4. Povjerenstvo daje mišljenje o predloženom inovativnom rješenju. Ako je mišljenje pozitivno, Agencija razvija odgovarajuće funkcionalne specifikacije, specifikacije sučelja i metodu ocjenjivanja, koje treba obuhvatiti mjerodavnim TSI-jem kako bi se dopustila uporaba ovog inovativnog rješenja, i potom ih integrirati u TSI u tijeku postupka revizije sukladno članku 6. Direktive 2008/57/EZ. Ako je mišljenje negativno, predloženo se inovativno rješenje ne smije upotrebljavati.

Kako bi se išlo u korak s tehnološkim napretkom, mogu biti potrebna inovativna rješenja koja nisu sukladna specifikacijama utvrđenima u ovom JTP i/ili na koje se ne mogu primijeniti metode ocjenjivanja iz ovog JTP. U tom slučaju, mogu se razviti nove specifikacije i/ili nove metode ocjenjivanja povezane sa tim inovativnim rješenjima. Inovativna rješenja mogu biti povezana s podsustavom željezničkih vozila, njegovim dijelovima i sastavnim dijelovima interoperabilnosti tog podsustava. Ako se predloži inovativno rješenje, proizvođač ili njegov ovlašten predstavnik izjavljuje na koji način ono odstupa od relevantnih odredbi ovog JTP-a ili na koji ih način dopunjuje te Generalnom tajništvu dostavlja odstupanja radi analize. Generalno tajništvo može zatražiti mišljenje EU i ERA o predloženom inovativnom rješenju i dostaviti mišljenje CTE. Ako CTE podrži mišljenje, u suradnji sa EU razvit će se odgovarajuće funkcionalne specifikacije, specifikacije interfejsa i metode ocjenjivanja, koje treba obuhvatiti JTP-om kako bi se dopustila uporaba ovog inovativnog rješenja, i potom ih integrirati u JTP tijekom postupka revizije. Do revizije JTP-a pozitivno mišljenje CTE smatra se prihvatljivom mjerom za potvrđivanje usklađenosti s temeljnim zahtjevima JTP GEN-A 2015 pa se stoga može upotrebljavati za ocjenjivanje podsustava.

#### 6.1. Sastavni dijelovi interoperabilnosti.

Nije primjenjivo

#### 6.2. Podsustav željezničkih vozila glede buke koju emitiraju

##### 6.2.1. Moduli

JTP provjera	EZ provjera
mora se izvršiti sukladno modulu ili modulima opisanim u tabeli 6.	

Tabela 6.

	Postupci ocjenjivanja za provjeru podsustava	Moduli za EZ provjeru podsustava
SB	Pregled tipa	Pregled EZ tipa
SD	sustava upravljanja kvalitetom proizvodnog procesa	EZ provjera podsustava na temelju sustava upravljanja kvalitetom proizvodnog procesa
SF	provjera podsustava na temelju provjere proizvoda	EZ provjera podsustava na temelju provjere proizvoda
SH1	provjera podsustava na temelju cjelovitog sustava upravljanja kvalitetom s pregledom projekta	EZ provjera podsustava na temelju cjelovitog sustava upravljanja kvalitetom s pregledom projekta

Ovi su moduli detaljno određeni u	
JTP GEN-D. <sup>5</sup>	Odluci 2010/713/EU.

#### 6.2.2. Postupci ocjenjivanja za provjeru podsustava

Podnositelj zahtjeva odabire jedan od sljedećih postupaka ocjenjivanja koji se sastoji od barem jednog modula za

5. Do revizije TSI-ja pozitivno mišljenje Povjerenstva smatra se prihvatljivom mjerom za potvrđivanje usklađenosti s temeljnim zahtjevima Direktive 2008/57/EZ pa se stoga može upotrebljavati za ocjenjivanje podsustava.

<sup>5</sup> Opće odredbe, JTP GEN-D, postupci ocjenjivanja (modula), koji je stupio na snagu 01.10.2012.

JTP provjeru podsustava.	EZ provjeru podsustava.
- (SB + SD), - (SB + SF), - (SH1).	
Unutar primjene odabranog modula ili odabrane kombinacije modula podsustava se ocjenjuje u odnosu na zahtjeve definirane u odjeljku 4.2. Za svaki slučaj, u sljedećim se tačkama navode dodani zahtjevi povezani s ocjenjivanjem.	

#### 6.2.2.1. Buka u stanju mirovanja

Provjera usklađenosti s граниčnim vrijednostima za buku u stanju mirovanja, utvrđenima u točki 4.2.1., provodi se sukladno odjeljcima 5.1., 5.2., 5.3., 5.4., 5.5. (bez klauzule 5.5.2.), 5.7. i klauzule 5.8.1. norme EN ISO 3095:2013.

Za procjenu buke glavnog zračnog kompresora na najbližem mjernom položaju  $i$  upotrebljava se pokazatelj  $L_{pAeq,T}^i$  u kombinaciji s tipičnim uzorkom  $T$  jednog operativnog ciklusa kako je definiran u odjeljku 5.7 norme EN ISO 3095:2013. Za ovo će se upotrebljavati jedino željeznički sustavi koji su neophodni za rad zračnog kompresora u normalnim radnim okolnostima. Željeznički sustavi koji nisu potrebni za rad kompresora mogu se isključiti kako bi se spriječilo da i oni doprinesu rezultatu mjerenja buke. Provjera usklađenosti s граниčnim vrijednostima izvršavat će se pod uvjetima isključivo neophodnim za rad glavnog zračnog kompresora pri najnižem broju okretaja u minuti.

Za procjenu izvora impulsne buke na najbližem mjernom položaju  $i$  upotrebljava se pokazatelj  $L_{pAFmax}^i$ . Odgovarajući izvor buke je ispuh iz ventila isušivača zraka.

#### 6.2.2.2. Buka pri polasku

Provjera usklađenosti s граниčnim vrijednostima za buku pri polasku, utvrđenima u točki 4.2.2., provodi se sukladno poglavlju 7. (bez klauzule 7.5.1.2.) norme EN ISO 3095:2013. Primjenjuje se metoda najviše razine koja se odnosi na odjeljak 7.5. norme EN ISO 3095:2013. Odstupajući od klauzule 7.5.3. norme EN ISO 3095:2013, vlak ubrzava iz položaja mirovanja na 30 km/h i održava brzinu.

Uz to, buka se mjeri na udaljenosti od 7,5 m od osi kolosijeka i na visini od 1,2 m iznad gornjeg ruba tračnica. Primjenjuju se "metoda prosječne razine" sukladno odjeljku 7.6. i "metoda najviše razine" sukladno odjeljku 7.5. norme EN ISO 3095:2013 pa vlak ubrzava iz položaja mirovanja na 40 km/h i održava brzinu. Izmjerene vrijednosti ne upoređuju se u odnosu na neku граниčnu vrijednost, nego se bilježe u tehničkoj dokumentaciji i

dostavljaju Tajništvu OTIF-a	dostavljaju Agenciji.
------------------------------	-----------------------

Za pružna vozila postupak polaska obavlja se bez dodatnih opterećenja prikolice.

#### 6.2.2.3. Buka u vožnji

Provjera usklađenosti s граниčnim vrijednostima za buku u vožnji, utvrđenima u točki 4.2.3., provodi se sukladno tačkama 6.2.2.3.1. i 6.2.2.3.2.

##### 6.2.2.3.1. Uvjeti na testnom kolosijeku

Testiranje se provodi na referentnom kolosijeku definiranom u odjeljku 6.2 norme EN ISO 3095:2013.

Međutim, dopušteno je provesti test na kolosijeku koji nije sukladan uvjetima referentnog kolosijeka glede akustične razine neravnosti tračnica i stopa prigušenja kolosijeka sve dok razine buke izmjerene sukladno tačkom 6.2.2.3.2. ne prelaze граничне vrijednosti utvrđene u točki 4.2.3.

U svakom se slučaju utvrđuju akustična razina neravnosti tračnica i stope prigušenja kolosijeka. Ako kolosijek na kojem se provode testovi udovoljava uvjetima referentnog kolosijeka, izmjerene razine buke označavaju se kao "uporedive", a u suprotnom kao "neuporedive". U tehničkoj se dokumentaciji bilježi jesu li izmjerene razine buke "uporedivi" ili "neuporedivi".

Izmjerene vrijednosti akustične neravnosti tračnica testnog kolosijeka vrijede tijekom razdoblja koje počinje tri mjeseca prije mjerenja i završava tri mjeseca nakon mjerenja, pod uvjetom da u

tom razdoblju nije izvršeno nikakvo održavanje kolosijeka koje bi moglo imati utjecaja na akustičku neravnost tračnica.

Izmjerene vrijednosti stopa prigušenja testnog kolosijeka vrijede tijekom razdoblja koje počinje godinu dana prije mjerenja i završava godinu dana nakon mjerenja, pod uvjetom da u tom razdoblju nije obavljeno nikakvo održavanje kolosijeka koje bi moglo imati utjecaja na stope prigušenja kolosijeka.

U tehničku je dokumentaciju potrebno priložiti potvrdu da su podaci o kolosijeku koji se odnose na mjerenje buke u vožnji za mjereni tip bili važeći tijekom dana kad je provođeno testiranje, npr. navođenjem datuma posljednjeg održavanja koje utječe na buku.

Daljnje, dopušteno je provoditi ispitivanja pri brzini jednakoj ili većoj od 250 km/h na pločastim kolosijecima. U tom su slučaju граничне vrijednosti 2 dB više od граниčnih vrijednosti utvrđenih u točki 4.2.3.

##### 6.2.2.3.2. Postupak

Testovi se provode sukladno odredbom u odjeljcima 6.1., 6.3., 6.4., 6.5., 6.6. i 6.7. (bez 6.7.2.) norme EN ISO 3095:2013. Svako se poređenje s граниčnim vrijednostima treba napraviti koristeći rezultate zaokružene na najbliži cijeli decibel. Svaka se normalizacija treba napraviti prije zaokruživanja. Detaljan postupak ocjenjivanja utvrđen je u tačkama 6.2.2.3.2.1., 6.2.2.3.2.2. i 6.2.2.3.2.3.

6.2.2.3.2.1 EMV-ovi, DMV-ovi, lokomotive i putnički vagoni

Kad je riječ o EMV-ovima, DMV-ovima, lokomotivama i putničkim vagonima, razlikuju se tri klase najveće radne brzine:

1. Ako je najveća radna brzina jedinice manja od ili jednaka 80 km/h, buka u vožnji mjeri se pri najvećoj brzini  $v_{max}$ . Ta vrijednost ne smije prelaziti граниčnu vrijednost  $L_{pAeq,Tp(80 \text{ km/h})}$  koja je utvrđena u točki 4.2.3.
2. Ako je najveća radna brzina  $v_{max}$  jedinice veća od 80 km/h i niža od 250 km/h, buka u vožnji mjeri se pri brzini od 80 km/h i pri najvećoj brzini. Obje izmjerene vrijednosti buke u vožnji  $L_{pAeq,Tp(v_{test})}$  normaliziraju se prema  $L_{pAeq,Tp(80 \text{ km/h})}$  referentne brzine od 80 km/h formulom 1. Normalizirana vrijednost ne smije prelaziti граниčnu vrijednost  $L_{pAeq,Tp(80 \text{ km/h})}$  koja je utvrđena u točki 4.2.3.

Formula 1.:

$$L_{pAeq,Tp(80 \text{ km/h})} = L_{pAeq,Tp(v_{test})} - 30 * \log(v_{test}/80 \text{ km/h})$$

$v_{test}$  = stvarna brzina za vrijeme mjerenja

3. Ako je najveća radna brzina  $v_{max}$  jedinice veća od ili jednaka 250 km/h, buka u vožnji mjeri se pri brzini od 80 km/h i pri najvećoj brzini uz gornju granicu brzine za testiranje od 320 km/h. Izmjerena vrijednost buke u vožnji  $L_{pAeq,Tp(v_{test})}$  pri brzini od 80 km/h normalizira se prema  $L_{pAeq,Tp(80 \text{ km/h})}$  referentne brzine 80 km/h formulom 1. Normalizirana vrijednost ne smije prelaziti граниčnu vrijednost  $L_{pAeq,Tp(80 \text{ km/h})}$  koja je utvrđena u točki 4.2.3. Izmjerena vrijednost buke u vožnji  $L_{pAeq,Tp(v_{test})}$  normalizira se prema  $L_{pAeq,Tp(250 \text{ km/h})}$  referentne brzine 250 km/h formulom 2. Normalizirana vrijednost ne smije prelaziti граниčnu vrijednost  $L_{pAeq,Tp(250 \text{ km/h})}$  koja je utvrđena u točki 4.2.3.

Formula 2.:

$$L_{pAeq,Tp(250 \text{ km/h})} = L_{pAeq,Tp(v_{test})} - 50 * \log(v_{test}/250 \text{ km/h})$$

$v_{test}$  = stvarna brzina za vrijeme mjerenja

##### 6.2.2.3.2.2 Vagoni

Kad je riječ o vagonima, razlikuju se dvije klase najveće radne brzine:

1. Ako je najveća radna brzina  $v_{max}$  jedinice manja od ili jednaka 80 km/h, buka u vožnji mjeri se pri najvećoj brzini. Izmjerena vrijednost buke u vožnji  $L_{pAeq,TP}(v_{test})$  normalizira se u odnosu na referentni APL  $0,225 m^{-1} L_{pAeq,TP}(APL_{ref})$  formulom 3. Ta vrijednost ne smije prelaziti graničnu vrijednost  $L_{pAeq,TP}(80 km/h)$  koja je utvrđena u točki 4.2.3.

Formula 3.:

$$L_{pAeq,TP}(APL_{ref}) = L_{pAeq,TP}(v_{test}) - 10 * \log(APL_{wag}/0,225 m^{-1})$$

$APL_{wag}$  = broj osovina podijeljen s duljinom preko odbojnika [ $m^{-1}$ ]

$V_{test}$  = stvarna brzina za vrijeme mjerenja

2. Ako je najveća radna brzina  $v_{max}$  jedinice veća od 80 km/h, buka u vožnji mjeri se pri brzini od 80 km/h i pri najvećoj brzini. Obje izmjerene vrijednosti buke u vožnji  $L_{pAeq,TP}(v_{test})$  normaliziraju se prema  $L_{pAeq,TP}(80 km/h)$  referentne brzine 80 km/h i u odnosu na referentni APL  $0,225 m^{-1} L_{pAeq,TP}(APL_{ref})$  formulom 4. Normalizirana vrijednost ne smije prelaziti graničnu vrijednost  $L_{pAeq,TP}(80 km/h)$  koja je utvrđena u točki 4.2.3.

Formula 4.:

$$L_{pAeq,TP}(APL_{ref}, 80 km/h) = L_{pAeq,TP}(v_{test}) - 10 * \log(APL_{wag}/0,225 m^{-1}) - 30 * \log(v_{test}/80 km/h)$$

$APL_{wag}$  = broj osovina podijeljen s duljinom preko odbojnika [ $m^{-1}$ ]

$V_{test}$  = stvarna brzina za vrijeme mjerenja

#### 6.2.2.3.2.3 Pružna vozila

Isti se postupak ocjenjivanja utvrđen u 6.2.2.3.2.1. primjenjuje u slučaju pružnih vozila. Za pružna vozila postupak mjerenja provodi se bez dodanog opterećenja priključnim vozilima.

Smatra se da pružna vozila zadovoljavaju zahtjeve za buku u vožnji iz točke 4.2.3. bez mjerenja kad:

- koče isključivo kompozitnim kočnim umecima ili kočnicama s diskovima i
- posjeduju kompozitne čistače ako su blokovi čistača ugrađeni.

#### 6.2.2.4 Buka u unutarnjosti upravljačnice

Provjera usklađenosti s graničnim vrijednostima za buku u unutarnjosti upravljačnice, utvrđenima u točki 4.2.4., provodi se sukladno normi EN 15892:2011. Za pružna vozila postupak mjerenja provodi se bez dodanih opterećenja prikolice.

### 6.2.3. Pojednostavljeno ocjenjivanje

Umjesto postupaka testiranja utvrđenih u točki 6.2.2., dopušteno je zamijeniti neke ili sve testove pojednostavljenim ocjenjivanjem. Pojednostavljeno ocjenjivanje sastoji se od akustičnog poređenja jedinice koja se ocjenjuje s postojećim tipom (u daljnjem tekstu: "referentni tip") čija su svojstva buke dokumentirana.

Pojednostavljeno ocjenjivanje može se samostalno upotrebljavati za svaki od primjenjivih temeljnih parametara "buka u stanju mirovanja", "buku pri polasku", "buku u vožnji" i "buku u unutarnjosti upravljačnice" te se sastoji od provjere da utjecaji razlika jedinice koja se ocjenjuje ne dovode do prekoračivanja graničnih vrijednosti utvrđenih u odjeljku 4.2.

Za vozila za koja se primjenjuje pojednostavljeno ocjenjivanje dokaz usklađenosti mora uključivati detaljan opis promjena povezanih s emisijom buke u odnosu na referentni tip. Pojednostavljeno ocjenjivanje obavlja se na temelju tog opisa. Procijenjene vrijednosti buke u sebi sadrže neizvjesnosti proizašle iz primijenjene metode ocjenjivanja. Pojednostavljeno ocjenjivanje može biti izračunavanje i/ili pojednostavljeno mjerenje.

Jedinica certificirana na temelju pojednostavljene metode ocjenjivanja neće se koristiti kao referentna jedinica za daljnje ocjenjivanje.

Ako se pojednostavljeno ocjenjivanje primjenjuje za buku u vožnji, referentni tip mora biti sukladan barem jednim od sljedećeg:

- s 4. poglavljem, pri čemu rezultati mjerenja buke u vožnji referentnog tipa moraju biti označeni kao "uporedivi"
- s 4. poglavljem Odluke 2011/229/EU<sup>1</sup>, ili s 4. poglavljem JTP BUKA<sup>2</sup>, koja je stupila na snagu 01.12.2012. pri čemu rezultati mjerenja buke u vožnji referentnog tipa moraju biti označeni kao "uporedivi"
- s 4. poglavljem Odluke 2006/66/EZ<sup>3</sup>
- s 4. poglavljem Odluke 2008/232/EZ<sup>4</sup>.

Kad je riječ o vagonu čiji parametri, upoređeni s referentnim tipom, ostaju unutar dopuštenog raspona u tabeli 7., smatra se bez dodane provjere da jedinica zadovoljava granične vrijednosti buke u vožnji utvrđene u točki 4.2.3.

Tabela 7.

#### Dopušteno odstupanje za vagonu u svrhu izuzimanja od provjere

Parametar	Dopušteno odstupanje (u odnosu na referentnu jedinicu)
Najveća brzina jedinice	Bilo koja brzina do 160 km/h
Vrsta kotača	Jedino ako je jednako ili manje bučna (akustične osobine sukladne Privitku E norme EN 13979-1:2011)
Težina prazne jedinice	Isključivo unutar raspona od +20 % do -5 %
Kočni umetak	Jedino ako odstupanje ne dovodi do veće razine emisije buke

## 7. IMPLEMENTACIJA

### 7.1. Primjena ovog

JTP-a na nove podsustave.	TSI-ja
JTP certifikat o provjeri novog vozila i/ili njegovoj usklađenosti s tipom koja se donosi sukladno JTP BUKA, koji je stupio na snagu 01.12.2012. smatra se važećim <sup>5</sup> - za vagonu do 13. travnja 2016. - za druga vozila do 31. svibnja 2017.	Vidjeti članak 8. ove Uredbe <sup>6</sup>

<sup>1</sup> Odluka Povjerenstva od 4. travnja 2011. godine koja se odnosi na tehničke specifikacije interoperabilnosti podsustava željezničkih vozila - buka transeuropskog konvencionalnog željezničkog sustava (SL L 99, 13.4.2011., str. 1-39).

<sup>2</sup> Opće odredbe, Željeznička vozila - BUKA, JTP, APTU (Ref:A 94-04/2.2012, koji su stupili na snagu 01.12.2012.)

<sup>3</sup> Odluka Povjerenstva od 23. prosinca 2005. godine koja se odnosi na tehničke specifikacije interoperabilnosti podsustava željezničkih vozila - buka transeuropskog konvencionalnog željezničkog sustava (SL L 37,8.2.2006., str. 1-49)

<sup>4</sup> Odluka Povjerenstva od 21. veljače 2008. godine koja se odnosi na tehničke specifikacije interoperabilnosti podsustava željezničkih vozila transeuropskog sustava brzih željeznica (SL L 84, 26.3.2008., str. 132-392)

<sup>5</sup> Odluka EU 2008/232/EZ o željezničkim vozilima velikih brzina i Odluka EU 2011/229/EU o konvencionalnim lokomotivama i putničkim željezničkim vozilima nemaju ekvivalent u propisima OTIF-a. Kao rezultat toga, izjava o provjeri novog vozila i/ili njegovoj usklađenosti s tipom koja se donosi sukladno Odluci 2008/232/EZ ili Odlukom 2011/229/EU ne priznaje se u OTIF-u i zato su takva vozila predmet prihvatanja sukladno članku 6. stavak 3. ATMF-a

<sup>6</sup> Članak 8. EU odluke zakonom propisanih TSI BUKA:  
"Izjava o provjeri novog vozila i/ili njegovoj usklađenosti s tipom koja se donosi sukladno Odluci 2011/229/EU smatra se važećom:

- za lokomotive, EMV-ove, DMV-ove i putničke vagonu, sve dok se potvrda tipa ili projekta ne bude trebala obnoviti kako je navedeno u Odluci 2011/291/EU u slučajevima kad je ta Odluka primijenjena i do 31. svibnja 2017. u ostalim slučajevima.

- za vagonu do 13. travnja 2016.

Za nova vozila izjave o provjeri i/ili usklađenosti s tipom izdane sukladno Odluci 2008/232/EZ smatraju se važećim sve dok se potvrda o usklađenosti tipa ili projekta ne bude trebala obnoviti kako je navedeno u ovoj Odluci

## 7.2. Примјена овог

<b>JTP-a na obnovljene i modernizirane podsustave</b>	<b>TSI-ja</b>
Ako	
država ugovornica	država članica
smatra da je sukladna	
članku 10. stavak 11. ATMF-a	člankom 20. stavkom 1. Direktive 2008/57/EZ
neophodno novo odobrenje za puštanje u uporabu, podnositelj zahtjeva mora dokazati da su razie buke obnovljenih ili moderniziranih jedinica i daljnje ispod graničnih vrijednosti utvrđenih u	
JTP-u	TSI-ju
koji je bio primjenjiv u trenutku kad je predmetna jedinica prvobitno odobrena	
Ako u trenutku kad je predmetna jedinica prvobitno odobrena nije postojao nikakav	
JTP	TSI
provjerava se da se razine buke obnovljenih ili moderniziranih jedinica izuzimajući vozila velikih brzina <sup>1</sup>	
nisu povećale ili da su te razine i daljnje ispod granica utvrđenih u	
JTP BUKA koji je stupio na snagu	Odluci 2006/66/EZ ili u Odluci 01.12.2012.
Provjera se ograničava na temeljne parametre na koje je utjecala obnova/modernizacija.	
Ako se primjenjuje pojednostavljeno ocjenjivanje, originalna jedinica može biti referentna jedinica sukladna odredbama točke 6.2.3.	
Zamjena cijele jedinice ili najmanje jednog vozila unutar jedinice (npr. zamjena nakon ozbiljnijeg oštećenja) ne zahtijeva ocjenjivanje usklađenosti s	
JTP-om	TSI-jem
pod uvjetom da su jedinica, vozilo ili vozila kojima se zamjenjuje istovjetni onima koje zamjenjuju.	
Ako se prilikom obnove ili modernizacije vagona vagon opremi kompozitnim kočnim umecima i ako se vagonu koji se ocjenjuje ne dodaju nikakvi izvori buke, smatra se bez dodanog testiranja da su zahtjevi iz točke 4.2.3. zadovoljeni.	

## 7.3. Posebni slučajevi

## 7.3.1. Uvod

Posebni slučajevi, utvrđeni u točki 7.3.2., razvrstavaju se kao

- Slučajevi "P": "trajni" slučajevi.
- Slučajevi "T": "privremeni" slučajevi, gdje se preporučuje da se ciljni sustav dostigne do 2020. (cilj postavljen u Odluci 2010/661/EU).

## 7.3.2. Popis posebnih slučajeva

## 7.3.2.1. Opći posebni slučajevi

Posebni slučajevi za države članice EU su oni koji su navedeni u TSI BUKA.

Pored gore navedenog, primjenjuju se sljedeći posebni slučajevi:

**Dodatak A- Neriješena pitanja**

U ovom	
JTP-u	TSI-ju
nema nikakvih neriješenih pitanja.	

**Dodatak B - Norme na koje se upućuje u ovom**

JTP-u	TSI-ju
-------	--------

JTP/TSI	Norma	
Osobine koje se ocjenjuju	Referenca na obveznu normu	Poglavlje
Buka u stanju mirovanja	4.2.1	-
	6.2.2.1	EN ISO 3095:2013
		5

<sup>1</sup> EU Odluka 2002/735/EZ koja se odnosi na željeznička vozila nema ekvivalenta u propisima OTIF-a i zbog toga nema ekvivalentnih ograničenja za željeznička vozila velikih brzina u OTIF-u. Obnovljena ili modernizirana vozila velikih brzina se tretiraju sukladno člankom 6. stavak 4. ATMF-a.

Buka pri polasku	4.2.2	-	-
	6.2.2.2	EN ISO 3095:2013	7
Buka u vožnji	4.2.3	EN ISO 3095:2013	6
	6.2.2.3	EN ISO 3095:2013	6
Buka u unutarnjost upravljačnice	4.2.4	-	-
	6.2.2.4	EN 15892:2011	sva
Pojednostavljeno ocjenjivanje	6.2.3	EN 13979-1:2011	Privitak E

**Dodatak C - Ocjenjivanje podsustava željezničkih vozila**

Osobine koje se ocjenjuju, prema utvrđenom u odjeljku 4.2		Ispitivanje projekta	Test tipa	Rutinski test	Specifični postupak ocjenjivanja
Elementi podsustava željezničkih vozila	Točka				Točka
Buka u stanju mirovanja	4.2.1	X*	X	nije primjenjivo	6.2.2.1
Buka pri polasku	4.2.2	X*	X	nije primjenjivo	6.2.2.2
Buka u vožnji	4.2.3	X*	X	nije primjenjivo	6.2.2.3
Buka u unutarnjosti upravljačnice	4.2.4	X*	X	nije primjenjivo	6.2.2.4

\*Samo ako se primjenjuje pojednostavljena procjena sukladna točki 6.2.3.

## 57

Na osnovu člana 16. i člana 61. stava (2) Zakona o upravi ("Службени гласник БиХ", бр. 32/02, 102/09 и 72/17) и člана 2. и člана 8. тачка ц) става (1) Закона о жељезницима Босне и Херцеговине ("Службени гласник БиХ", број 52/05), Регулаторни одбор жељезница Босне и Херцеговине доноси

**ПРАВИЛНИК****О ПРАВИМА И ОБАВЕЗАМА ПУТНИКА У ЖЕЉЕЗНИЧКОМ САОБРАЋАЈУ БиХ****ПОГЛАВЉЕ I  
ОПШТЕ ОДРЕДБЕ**

## Члан 1.

(Предмет Правилника)

Овим Правилником дефинишу се правила о сљедећем:

- информацијама које пружају жељезнички оператери, закључивању уговора о превозу, издавању карата и примјени Компјутеризованог система за информације и резервације у жељезничком саобраћају,
- одговорности жељезничких оператора и обавези осигурања путника и пртљага,
- обавезама жељезничких оператора према путницима у случају кашњења,
- заштити, и пружању помоћи лицима са инвалидитетом и лицима са смањеном покретљивошћу које путују жељезницом,
- дефинисању и праћењу стандарда квалитета услуга, руковођењу ризицима за личну безбједност путника и обради жалби и
- општим правилима примјене Правилника.

## Члан 2.

(Подручје примјене)

- Овај Правилник се примјењује на сва путовања жељезницом и услуге у унутрашњем и међународном саобраћају које пружа једно или више жељезничких оператора која имају лиценцу за рад у складу са Законом о жељезници БиХ и Упутства о условима за издавање и садржај Лиценце за пружање услуга жељезничког превоза.



(2) Овај Правилник не примењује се на жељезничке оператере и саобраћајне услуге које немају лиценцу у складу са Законом о жељезници БиХ и Упутством о условима за издавање и садржај Лиценце за пружање услуга жељезничког превоза.

Члан 3.  
(Дефиниције)

За потребе Правилника примјењују се следеће дефиниције:

- а) **"жељезнички оператер"** је свако јавно предузеће или компанија која пружа услуге превоза робе односно путника жељезницом, под условом да та компанија обезбјеђује и вучу возова. Овим појмом обухваћене су и компаније које пружају само услуге вуче возова;
- б) **"превозник"** значи жељезничко предузеће које је уговорна страна и са којим путник закључује уговор о превозу или низ узастопних жељезничких оператера која су одговорна по основу овог Уговора;
- ц) **"алтернативни превозник"** значи жељезничко предузеће, које није закључило уговор о превозу са путником, али којем жељезничко предузеће које је уговорна страна повјерила, у цјелини или дјелимично, извршење превоза жељезницом;
- д) **"управљач инфраструктуре"** је свако јавно предузеће или компанија која је одговорна за успостављање и одржавање јавне жељезничке инфраструктуре или приватне жељезничке инфраструктуре повезане с јавном жељезничком инфраструктуром;
- е) **"управљач станицама"** значи организациона јединица у држави БиХ, која је одговорна за управљање жељезничком станицом а који може бити управљач инфраструктуре;
- ф) **"организатор путовања"** значи организатор или малопродајник, који није жељезничко предузеће.
- г) **"агенција за продају карата"** значи малопродајно предузеће које се бави услугама жељезничког превоза, које закључује уговоре о превозу и продаје карте у име жељезничког оператера или за свој властити рачун;
- х) **"уговор о превозу"** значи уговор о превозу уз финансијску надокнаду или бесплатно закључен између жељезничког оператера или агенција за продају карата и путника за пружање једне или више саобраћајних услуга;
- и) **"резервација"** значи овлашћење, на папиру или у електронском облику, којим се даје право лицу које се превози на претходно потврђени персонализовани аранжман превоза;
- ј) **"јединствена карта до крајњег одредишта"** значи карта или карте које представљају уговор о превозу за коришћење узастопних жељезничких услуга које пружа једно или више жељезничких оператера;
- к) **"услуга домаћег жељезничког превоза путника"** значи услуга жељезничког превоза путника која не прелази границу државе БиХ;
- л) **"кашњење"** значи временска разлика између времена предвиђеног доласка путника у складу са објављеним редом вожње и времена реалног или очекиваног доласка;
- м) **"путна пропусница"** или **"сезонска карта"** значи карта за неограничен број путовања која омогућава овлашћеном власнику путовање

жељезницом на одређеној путањи или мрежи у току одређеног временског периода;

- н) **"Компјутеризовани систем за информације и резервације у жељезничком саобраћају"** (КСИРЖС) значи компјутеризовани систем који садржи информације о жељезничким услугама које пружају жељезнички оператери; информације које се уносе у КСИРЖС о путничким услугама укључују следеће информације:
  1. план и временски распоред путничких услуга,
  2. расположивост сједишта у оквиру путничких услуга,
  3. цијене и посебне услове,
  4. приступачност возова за лица са инвалидитетом и лице са смањеном покретљивошћу,
  5. начине на које се могу извршити резервације или издати карте и јединствене карте до крајњег одредишта у мјери у којој су поједини или сви начини на располагању корисницима;
- о) **"лице са инвалидитетом"** или **"лице са смањеном покретљивошћу"** значи лице чија је покретљивост при коришћењу превоза смањена услед физичког инвалидитета (сензорног или локомоторног, трајног или привременог), интелектуалног инвалидитета или оштећења, или је посљедица година, и чијем стању је неопходно посветити адекватну пажњу и прилагодити услуге које су на располагању свим путницима конкретним потребама овог лица;
- п) **"Општи услови превоза"** значи услови превозника у смислу општих услова или тарифа које су законито на снази у свакој држави и који су постали, закључивањем уговора о превозу, његов саставни дио;
- р) **"возило"** значи моторно возило или приколица која се користи при превозу путника.

**ПОГЛАВЉЕ II**  
**УГОВОР О ПРЕВОЗУ, ИНФОРМАЦИЈЕ И КАРТЕ**

Члан 4.

(Уговор о превозу)

Уз поштовање одредби овог Поглавља, закључци и реализација уговора о превозу и одредби о информацијама и картама спроводе се у складу са одредбама Наслова II и III Анекса I.

Члан 5.

(Бицикл)

Жељезнички оператери омогућавају путницима да у воз унесу бицикл, када је потребно за одређену новчану надокнаду, уколико се њима једноставно рукује, уколико ово не утиче неповољно на конкретну жељезничку услугу, и уколико то дозвољавају услови у возилу.

Члан 6.

(Немогућност одрицања од обавеза и дефинисање ограничења)

- (1) Обавезе према путницима у складу са овим Правилником не могу се ограничити нити је могуће одрећи их се, нарочито одступањем или рестриктивном клаузулом у уговору о превозу.
- (2) Жељезнички оператери путницима могу понудити повољније услове у уговору од услова дефинисаних у овом Правилнику.

## Члан 7.

(Обавеза пружања информација о прекиду услуге)

Железнички оператери или, када је потребно, надлежни органи одговорни за спровођење уговора о јавној железничкој услузи морају објавити на одговарајући начин, а прије њихове примјене, одлуке о прекиду услуга.

## Члан 8.

(Путничке информације)

- (1) Без утицаја на члан 10, железнички оператери и агенција за продају карата који нуде уговоре о превозу у име једне или више железничких оператера пружају путницима, према захтјеву, барем минимум информација које су дефинисане у Анексу II, дио I о путовању за које железнички оператер нуди уговор о превозу. Предузећа за продају карата који нуде уговоре о превозу за свој рачун, и организатори путовања, пружају ове информације када год је то могуће.
- (2) Железнички оператери пружају путницима током путовања барем минимум информација који је наведен у Анексу II, дио II.
- (3) Информације наведене у ставовима (1) и (2) пружају се у најадекватнијем облику. Нарочита пажња се посвећује у овом смислу потребама лица са слушним односно визуелним оштећењима.

## Члан 9.

(Расположивост карата, јединствених карата до крајњег одредишта и резервација)

- (1) Железнички оператери и агенција за продају карата нуде, када је то могуће, карте, јединствене карте до крајњег одредишта и резервације.
- (2) Без утицаја на став (4) железнички оператери издају карте путницима на барем један од наведених начина продаје:
  - а) на шалтерима за продају карата или продајним аутоматима;
  - б) телефоном, преко Интернета или неке друге широко распрострањене информационе технологије;
  - ц) у возу.
- (3) Без утицаја на ставове (4) и (5) железнички оператери издају карте за пружање услуга у складу са уговором о јавној услузи на барем један од наведених начина продаје:
  - а) на шалтерима за продају карата или продајним аутоматима;
  - б) у возу.
- (4) Железнички оператери морају понудити могућност куповине карата за њихове услуге у возу, осим када је ово ограничено или онемогућено из разлога безбједности или политике борбе против злоупотребе или обавезе посједовања обавезне резервације или оправданих пословних разлога.
- (5) Када на станици поласка не постоји шалтер за продају карата или продајни аутомат, путници на станици морају бити обавјештени о:
  - а) могућности за куповину карата телефоном или преко Интернета или у возу, као и о процедурама за такву куповину;
  - б) најближој железничкој станици или мјесту на којем постоји шалтер за продају карата односно продајни аутомат.

## Члан 10.

(Путничке информације и системи резервација)

- (1) Како би пружили информације и издали карте поменуте у овом Правилнику, железнички оператери и

агенција за продају карата морају користити КСИРЖС, успостављен у складу са процедурама поменутим у овом члану.

- (2) Техничке спецификације интероперабилности (ТСИ) или други усаглашени прописи са ТСИ примењују се за потребе овог Правилника.
- (3) ТСИ омогућава издавање информација, наведених у Анексу II, и карата у складу са одредбама овог Правилника.
- (4) Железнички оператери прилагођавају свој КСИРЖС захтјевима дефинисаним у ТСИ у складу са планом распоређивања дефинисаним у ТСИ.
- (5) Ниједан железнички оператер или агенција за продају карата не смије да открије личне податке о појединачним резервацијама другом железничком оператеру односно предузећу за продају карата.

### ПОГЛАВЉЕ III ОДГОВОРНОСТ ЖЕЛЕЗНИЧКИХ ОПЕРАТЕРА ЗА ПУТНИКЕ И ЊИХОВ ПРТЉАГ

## Члан 11.

(Одговорност за путнике и пртљаг)

Уз поштовање одредби овог Поглавља, а без утицаја на важеће законодавство БиХ које предвиђа даљу накнаду штете, одговорност железничких оператера у погледу путника и њиховог пртљага регулисано је у Поглављима I, III и IV. Насловима IV, VI и VII Анекса I.

## Члан 12.

(Осигурање)

Обавеза дефинисана у Инструкцији о обавезном осигурању у железничком саобраћају ("Службени гласник БиХ", број 20/08) у погледу одговорности за путнике тумачи се као обавеза адекватног осигурања железничког оператера или обавеза еквивалентног аранжмана којим се намирују обавезе наведене у овом Правилнику.

## Члан 13.

(Авансна исплата)

- (1) Уколико путник погине или је повријеђен, железнички оператер ће на начин наведен у члану 26. став (5) Анекса и без одлагања, а никако касније од 15 дана након утврђивања идентитета физичког лица које има право на надокнаду, извршити авансну исплату у износу који је неопходан да се намире непосредне економске потребе на основу пропорционалног износа за претрпљену штету.
- (2) Без утицаја на став (1) авансни износ по путнику у случају смрти одредиће Влада ентитета или надлежна ентитетска министарства.
- (3) Авансна исплата не представља признавање одговорности и може бити покривена каснијим износима исплаћеним на основу овог Правилника али је неповратна, осим у случајевима када је штета настала усљед немара или кривицом путника или када лице које је примило авансну исплату није лице које има право на накнаду.

## Члан 14.

(Оспоравање одговорности)

Чак и када железнички оператер оспори своју одговорност за физичку повреду путника, оно мора учинити сваки оправдани напор да помогне путнику у потраживању накнаде штете од трећег лица.

## ПОГЛАВЉЕ IV КАШЊЕЊА, ПРОПУШТЕНЕ ВЕЗЕ И ОТКАЗИВАЊА

### Члан 15.

(Одговорност за кашњења, пропуштене везе и отказивања)

Уз поштовање одредби овог Поглавља, одговорност жељезничких оператера у погледу кашњења, пропуштене везе и отказивања регулисана је одредбама Поглавља II Наслова IV Анекса I.

### Члан 16.

(Накнада издатака и преусмјеравање)

Када је оправдано очекивати да ће кашњење у доласку на крајњу дестинацију у складу са уговором о превозу бити дуже од 60 минута, путник истог тренутка може да изабере једну од следећих могућности:

- a) накнаду пуне цијене карте, под условима према којима је карта плаћена, за дио или дијелове путовања који нису реализовани и за дио или дијелове путовања који јесу реализовани уколико путовање не врши сврху у вези са оригиналним путним планом путника, као и за, када је то потребно, повратну услугу до мјеста поласка у што краћем року. Исплата одштете врши се под истим условима исплате надокнаде поменутих у члану 17; или
- b) наставак или преусмјеравање, под једнаким условима превоза, до крајњег одредишта у што краћем року, или
- ц) наставак или преусмјеравање, под једнаким условима превоза, до крајњег одредишта каснијег датума према путничковој жељи.

### Члан 17.

(Надокнада цијене карте)

- (1) Без губљења права на превоз, путник може захтијевати надокнаду због кашњења од жељезничког оператера уколико путника очекује кашњење између мјеста одласка и доласка наведеног на карти за који цијена карте није већ надокнађена у складу са чланом 16. Минимални износ надокнаде у случају кашњења износи:
  - a) 25% цијене карте за кашњење у трајању од 60 до 119 минута,
  - b) 50% цијене карте за кашњење у трајању дужем од 120 минута.

Путници који посједују путну пропусницу или сезонску карту и које задесе учестала кашњења или отказивања током периода важности карте могу захтијевати адекватну надокнаду од жељезничког оператера у складу са одредбама о надокнади. У овим одредбама наводе се критеријуми за утврђивање кашњења и израчунавање износа који је потребно надокнадити. Надокнада у случају кашњења израчунава се у односу на цијену коју је путник платио за услугу која касни. Када уговор о превозу подразумјева повратно путовање, надокнада за кашњење у одлазном или долазном дијелу путовања израчунава се у односу на половину цијене плаћене за карту. На исти начин цијена за услугу која касни према било ком другом облику уговора о превозу који омогућава предузимање већег броја каснијих путовања израчунава се пропорционално пуном износу цијене.

Израчунавање периода кашњења не узима у обзир кашњења за која жељезнички оператер може да докаже да се догодило изван територије БиХ.

- (2) Надокнада цијене карте исплаћује се у року од једног мјесеца након примања захтјева за надокнаду.

Надокнада се исплаћује у новцу или ваучерима посебно прописаним и одштампаним у те сврхе.

- (3) Надокнада цијене карте не може се смањити као последица финансијских трансакција као што су таксе, трошкови телефонског разговора или цијена марки. Жељезнички оператер може увести минималан износ испод којег се надокнада не исплаћује. Овај минималан износ не може бити већи од 8 конвертибилних марака.
- (4) Путник нема права на надокнаду уколико је обавјештен о кашњењу прије куповине карте, или уколико је период кашњења усљед наставка друге услуге или преусмјеравања краћи од 60 минута.
- (5) Овај члан примјењиваће се на основу посебних одлука Влада ентитета или надлежних ентитетских министарстава у наредних 5 година од дана ступања на снагу овог Правилника.

### Члан 18.

(Пружање помоћи)

- (1) У случају кашњења у доласку или одласку, жељезнички оператер или управљач станице морају информисати путнике о ситуацији и процијењеном времену одласка и доласка у тренутку када је ова информација расположива.
- (2) У случају кашњења наведеног у ставу (1) дужем од 60 минута, путницима се бесплатно нуди и:
  - a) оброци и освјежење у односу на период чекања, уколико постоје у возу или на станици, или ако их је могуће набавити по оправданим условима;
  - b) хотелски или други смјештај, као и превоз од жељезничке станице до мјеста смјештаја, у случају боравка од једне или више ноћи или ако је потребан додатни боравак, гдје и када за ово постоје физичке могућности;
  - ц) уколико је воз блокиран на прузи, превоз од воза до жељезничке станице, до алтернативног мјеста поласка или до крајњег одредишта услуге, гдје и када је то физички могуће.
- (3) Уколико жељезничка услуга не може бити настављена, жељезнички оператер мора у што краћем року организовати алтернативне услуге за превоз путника.
- (4) Жељезнички оператер, на захтјев путника, мора навести на карти да је жељезничка услуга претрпјела кашњење, проузроковала пропуштање везе или да је отказана, у зависности од самог случаја.
- (5) При примјени ставова (1), (2) и (3) жељезнички оператер мора посветити нарочиту пажњу потребама лица са инвалидитетом и лица са смањеном покретљивошћу и њиховим пратиоцима.

## ПОГЛАВЉЕ V ЛИЦА СА ИНВАЛИДИТЕТОМ И ЛИЦА СА СМАЊЕНОМ ПОКРЕТЉИВОШЋУ

### Члан 19.

(Право на превоз)

- (1) Жељезнички оператери и управљачи станица, уз активно учешће репрезентативних организација лица са инвалидитетом и лица са смањеном покретљивошћу, утврђују, или уводе, недискриминирајућа правила приступа у сврху превоза лица са инвалидитетом и лица са смањеном покретљивошћу.
- (2) Резервације и карте се продају лицима са инвалидитетом и лицима са смањеном покретљивошћу без додатних трошкова. Жељезнички оператер, агенција за продају карата или организатори путовања не смију одбити прихватање резервације, или издавање карте, лицу са инвалидитетом или лицу са смањеном

покретљивошћу, или захтијевати да ово лице буде у пратњи другог лица, све док то није заиста неопходно у складу са правилима приступа поменутим у ставу (1).

#### Члан 20.

(Издавање информација лицима са инвалидитетом и лицима са смањеном покретљивошћу)

- (1) Према захтјеву, жељезнички оператер, агенција за продају карата или организатор путовања пружа лицима са инвалидитетом и лицима са смањеном покретљивошћу информације о приступачности жељезничких услуга и о условима приступа возном парку у складу са правилима приступа поменутим у члану 19. став (1) и информишу лица са инвалидитетом и лица са смањеном покретљивошћу о расположивим просторијама у возу.
- (2) Када жељезнички оператер, агенција за продају карата односно организатор путовања изврши одступање дефинисано у члану 19. став (2) по захтјеву оно мора информисати написмено лице са инвалидитетом или лице са смањеном покретљивошћу о разлозима за одступање у року од 5 радних дана од дана одбијања резервације или издавања карте или дефинисања услова за пратњом.

#### Члан 21.

(Приступачност)

- (1) Жељезнички оператери и управљачи станица морају, кроз усаглашавање са ТСИ или са другим прописима усаглашеним са ТСИ о лицима са смањеном покретљивошћу, обезбиједити да станица, платформе, возни парк и друге просторије буду приступачни за лица са инвалидитетом и лица са смањеном покретљивошћу.
- (2) У случају непостојања помоћног особља у возу или особља на станици, жељезнички оператери и управљачи станица морају уложити све оправдане напоре како би лицима са инвалидитетом или лицима са смањеном покретљивошћу омогућили приступ превозу жељезницом.

#### Члан 22.

(Пружање помоћи на жељезничкој станици)

- (1) При одласку, транзиту или доласку лица са инвалидитетом или лица са смањеном покретљивошћу на жељезничку станицу на којој је присутно особље, управљач станице пружа бесплатну помоћ на начин који овим лицима омогућава укрцавање при одласку, односно искрцавање при доласку за услугу за коју је лице купило карту, без утицаја на правила приступа поменута у члану 19. став (1).
- (2) У случају када лица користе услугу превоза која је предмет уговора о јавној услузи закључен у складу са законодавством БиХ, под условом да је надлежна служба успоставила алтернативне просторије или аранжмане који гарантују једнак или виши ниво приступачности услугама превоза, може се одступити од става (1).
- (3) На станицама на којима не постоји особље, жељезнички оператери и управљачи станица морају изложити лако приступачне информације у складу са правилима приступачности поменутим у члану 19. став (1) о најближој станици са особљем и непосредно расположивој помоћи за лица са инвалидитетом и лица са смањеном покретљивошћу.

#### Члан 23.

(Пружање помоћи у возу)

Без утицаја на правила приступачности поменута у члану 19. став (1) жељезнички оператери морају пружити бесплатну помоћ лицима са инвалидитетом и лицима са смањеном покретљивошћу у возу и током укрцавања и искрцавања из воза.

За потребе овог члана, помоћ у возу обухвата све оправдане напоре да се лицу са инвалидитетом и лицу са смањеном покретљивошћу понуди помоћ како би се овом лицу обезбиједио приступ једнаким услугама у возу као и другим путницима, уколико степен инвалидитета или смањене покретљивости овом лицу онемогућава самосталан и сигуран приступ овим услугама.

#### Члан 24.

(Услови под којима се пружа помоћ)

Жељезнички оператери, управљачи станица, агенција за продају карата и организатори путовања морају сарађивати са циљем пружања помоћи лицима са инвалидитетом и лицима са смањеном покретљивошћу у складу са члановима 22. и 23. овог Правилника према следећим тачкама:

- а) помоћ се пружа под условом да је жељезнички оператер, управљач станице, агенција за продају карата или организатор путовања које је продало карту обавијештено о потреби лица за оваквом помоћи најмање 48 сата прије него што потребно пружити помоћ. Када карта предвиђа више путовања, довољно је једанпут доставити обавјештење под условом да се пруже и адекватне информације о времену каснијих путовања;
- б) жељезнички оператери, управљачи станица, агенција за продају карата и организатори путовања предузимају све неопходне мјере за примање обавјештења;
- ц) уколико не приме обавјештење у складу са тачком а), жељезнички оператер и управљач станице морају учинити све оправдане напоре за пружање помоћи на начин који ће лицу са инвалидитетом или лицу са смањеном покретљивошћу омогућити путовање;
- д) без утицаја на надлежности других субјеката у погледу области изван просторија жељезничке станице, управљач станице и свако друго овлашћено лице мора одредити мјеста, у оквиру и изван жељезничке станице, на којима лице са инвалидитетом и лице са смањеном покретљивошћу може да најави свој долазак на жељезничку станицу и, по потреби, затражи помоћ;
- е) помоћ се пружа под условом да се лице са инвалидитетом или лице са смањеном покретљивошћу пријави на одређеном мјесту у вријеме које одреди жељезнички оператер или управљач станице које пружа помоћ. Ово вријеме не може бити дуже од 60 минута прије објављеног времена одласка или времена када се од свих путника тражи да се пријаве. Уколико се не одреди вријеме до којег лице са инвалидитетом или лице са смањеном покретљивошћу треба да се пријави, ово лице се мора пријавити на за то одређеном мјесту најмање 30 минута прије објављеног времена одласка или времена када се од свих путника тражи да се пријаве.

## Члан 25.

(Надокнада у погледу опреме за кретање и друге специфичне опреме)

Уколико је жељезнички оператер одговоран за потпуни или дјелимичан губитак, или оштећење, опреме за кретање или друге специфичне опреме коју користи лице са инвалидитетом или лице са смањеном покретљивошћу, мора надокнадити штету у складу са важећим законодавством БиХ.

## ПОГЛАВЉЕ VI БЕЗБЈЕДНОСТ, ПРИГОВОР И КВАЛИТЕТ УСЛУГА

## Члан 26.

(Лична безбједност путника)

У договору са јавним службама, жељезнички оператери, управљачи инфраструктуре и управљачи станица предузимају адекватне мјере у оквиру својих надлежности и прилагођавају их нивоу безбједности који дефинишу јавне службе у погледу личне безбједности путника на жељезничким станицама и у возу као и у погледу управљања ризиком. Они сарађују и размјењују информације о најбољим праксама у погледу превенције активности, за које се очекује да могу угрозити ниво безбједности.

## Члан 27.

(Приговори)

- (1) Жељезнички оператери морају успоставити механизам за дјеловање по основу приговора у вези са правима и обавезама наведеним у овом Правилнику. Жељезнички оператери морају ставити контакт информације на увид путницима.
- (2) Путници могу поднијети приговор сваком жељезничком оператеру које учествује у превозу. У року од једног мјесеца, прималац приговора мора дати образложен одговор или, у оправданим случајевима, информисати путника до ког датума у периоду до три мјесеца од дана приговора путник може очекивати одговор.
- (3) У случају да путник није задовољан одговором жељезничког оператера на приговор, може уложити жалбу Регулаторном одбору жељезница БиХ у року од 8 дана од дана пријема одговора на приговор.
- (4) Жељезнички оператери објављује у годишњем извештају поменутом у члану 28. број и категорије примљених жалби, обрађених жалби, период достављања одговора и предузете активности за унапређење услуга.

## Члан 28.

(Стандарди квалитета услуга)

- (1) Жељезнички оператери дефинишу стандарде квалитета услуга и спроводе систем управљања квалитетом са циљем одржања квалитета услуга. Стандарди квалитета услуга морају обухватити ставке наведене у Анексу III.
- (2) Жељезнички оператери прате свој učinак у погледу стандарда квалитета услуга. Жељезнички оператери сваке године објављују извештај о учинку у погледу квалитета услуга уз годишњи извештај. Извештаји о учинку у погледу квалитета услуга објављују се на Интернет страници жељезничког оператера. Такође, ови извештаји објављују се на Интернет страници ЕРА.

## ПОГЛАВЉЕ VII ИНФОРМИСАЊЕ, НАДЗОР И ИНСПЕКЦИЈЕ

## Члан 29.

(Информисање путника о њиховим правима)

- (1) При продаји карата за путовање жељезницом, жељезнички оператери, управљачи станица и

организатори путовања информишу путнике о њиховим правима и обавезама у складу са овим Правилником.

- (2) Жељезнички оператери и управљачи станица информишу путнике на адекватан начин, на станицама и у возу, о контакт информацијама надлежног органа за надзор и инспекције у складу са чланом 30.

## Члан 30.

(Надзор и инспекције)

Регулаторни одбор жељезница БиХ је надлежан за надзор и инспекције овог Правилника према члану 2. и члану 8. тачке ц) Закона о жељезницама БиХ. Регулаторни одбор жељезница БиХ предузима неопходне мјере како би осигурали поштовање права путника.

## ПОГЛАВЉЕ VIII ЗАВРШНЕ ОДРЕДБЕ

## Члан 31.

(Казне)

У жељезничком систему БиХ за кршење прописа примјењиваће се одредбе ентитетских прописа и закона о казним мјерама, у зависности од мјеста настанка кршења прописа. Предвиђене казнене мјере морају бити ефикасне, недискриминирајуће, одговарати прекршају и обесхрабрити даље прекршаје.

## Члан 32.

(Анекси)

Саставним дијелом овог Правилника сматрају се Анекс 1 (Исјечак из Јединствених правила о уговору о међународном превозу путника и пртљага жељезницом (CIV), Додатак А уз Конвенцију о међународном превозу жељезницом (COTIF) од 9. маја 1980. године, измијењен Протоколом о измјени Конвенције о међународном превозу жељезницом од 3. јуна 1999. године), Анекс 2 (Минимум информација које пружају жељезнички оператери односно предузећа за продају карата) и Анекс 3 (Минимум стандарда квалитета услуга).

## Члан 33.

(Одредбе о изменама и допунама)

Одредбе овог Правилника ће бити подложне измјенама и допунама од стране РОЖ БиХ, са циљем унапређења ефикасног жељезничког система у БиХ.

## Члан 34.

(Усклађивање)

Овим Правилником о правима и обавезама путника у жељезничком саобраћају БиХ се преузимају одредбе Уредбе (ЕЗ) бр. 1371/2007 Европског парламента и савјета од 23. октобра 2007. о правима и обавезама путника у жељезничком саобраћају.

## Члан 35.

(Ступање на снагу)

- (1) Овај Правилник ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у "Службеном гласнику БиХ".
- (2) Правилник ће бити објављен и у "Службеном гласнику БиХ", "Службеним новинама Федерације БиХ", "Службеном гласнику РС", "Службеном гласнику Брчко дистрикта БиХ".

Број 10-01-29-7-771-1/17.

13. новембра 2017. године

Добој

Директор  
Тихомир Нарих, с. р.

**АНЕКС I****Исјечак из Јединствених правила о уговору о међународном превозу путника и пртљага жељезницом (CIV)****ДОДАТАК А**

уз Конвенцију о међународном превозу жељезницом (COTIF) од 9. маја 1980. године, измијењен Протоколом о измјени Конвенције о међународном превозу жељезницом од 3. јуна 1999. године

**НАСЛОВ II****ЗАКЉУЧИВАЊЕ И СПРОВОЂЕЊЕ УГОВОРА О ПРЕВОЗУ****Члан 6.**

(Уговор о превозу)

- (1) Уговором о превозу превозник се обавезује на превоз путника као и, према потреби, пртљага и возила до крајњег одредишта и испоруку пртљага и возила на крајњем одредишту.
- (2) Уговор о превозу се потврђује издавањем једне или више карата путнику. Међутим, уз поштовање члана 9. одсуство, нерегуларност или губитак карте не утиче на постојање или важност уговора на који се и даље примењују Јединствена правила.
- (3) Карта је prima facie доказ о закључивању и садржају уговора о превозу.

**Члан 7.**

(Карта)

- (1) У Општим условима превоза дефинишу се облик и садржај карата као и језик и карактери који се штампају и исписују.
- (2) Сљедеће информације, као минимум информација, мора бити исписано на карти:
  - а) превозник или превозници;
  - б) изјава да се на превозника примјењују, без обзира на било коју другу клаузулу којом је утврђено другачије, Јединствена правила; ово може бити исказано акронимом CIV;
  - ц) друге изјаве које су потребне као доказ о закључивању и садржају уговора о превозу и који путнику омогућава да реализује права која произилазе из овог Уговора.
- (3) Путник мора провјерити, при преузимању карте да ли је карта исписана у складу са овим Правилником.
- (4) Карта се може замијенити уколико није исписана на име путника и уколико путовање није још увијек ни почело.
- (5) Карта може бити издата електронским регистрањем података, који потом могу бити претворени у читљиве писане симболе. Процедура која се користи за регистрање и обраду података мора бити једнака са функционалног становишта, нарочито у погледу доказне вриједности карте коју чине ови подаци.

**Члан 8.**

(Плаћање и рефундирање цијене превоза)

- (1) Осим уколико споразум између путника и превозника не гласи другачије, цијена превоза плаћа се унапријед.
- (2) У Општим условима превоза дефинишу се услови под којима се врши рефундирање цијене превоза.

**Члан 9.**

(Право на превоз. Искључење из превоза)

- (1) Путник мора, од самог почетка путовања, посједовати важећу карту и показати је при провјери карата. У Општим условима превоза може се дефинисати:

- а) да путник који не покаже важећу карту мора платити, поред цијене превоза, цијену доплате;
  - б) да путник који одбије да плати цијену превоза или доплате по захтјеву мора прекинути своје путовање;
  - ц) да ли и под којим условима се врши рефундирање цијене доплате.
- (2) У Општим условима превоза може се дефинисати да путници који:
- а) представљају опасност за безбједност и добро функционисање превоза или за безбједност других путника,
  - б) омета друге путнике на неприхватљив начин, могу бити искључени из превоза или се од њих може тражити да прекину путовање и да такве особе немају права на рефундирање цијене превоза или других трошкова на име превоза регистрованог пртљага који су платили.

**Члан 10.**

(Извршавање административних формалности)

Путник мора испоштовати формалности које од њега захтијевају царинске или друге административне службе.

**Члан 11.**

(Отказивање или закасњели полазак воза.

Пропуштене везе)

Превозник мора, по потреби, навести на карти да је воз отказан или да је дошло до пропуштања везе.

**НАСЛОВ III**  
**ПРЕВОЗ РУЧНОГ ПРТЉАГА, ЖИВОТИЊА,**  
**РЕГИСТРОВАНОГ ПРТЉАГА И ВОЗИЛА**  
**ПОГЛАВЉЕ I**  
**ЗАЈЕДНИЧКЕ ОДРЕДБЕ**

**Члан 12.**

(Прихватљиви предмети и животиње)

- (1) Путник са собом може имати предмете којима се једноставно рукује (ручни пртљаг) и живе животиње у складу са Општим условима превоза. Такође, путник са собом може имати гломазнији пртљаг у складу са посебним одредбама, које су садржане у Општим условима превоза. Предмети и животиње који могу иритирати или сметати путницима или узроковати штету нису дозвољени као дио ручног пртљага.
- (2) Путник може повјерити предмете и животиње као регистровани пртљаг у складу са Општим условима превоза.
- (3) Превозник може дозволити превоз возила приликом превоза путника у складу са посебним одредбама, садржаним у Општим условима превоза.
- (4) Превоз опасне робе као ручног пртљага, регистрованог пртљага унутар или на возилима који, у складу са овим насловим могу бити превезени жељезницом, мора бити вршен у складу са Инструкцијом о надзору и осигурању безбједности при превозу опасне робе у жељезничком саобраћају ("Службени гласник БиХ", број 61/12) (RID).

**Члан 13.**

(Провјера)

- (1) Када постоји основан разлог за сумњу да није извршена провјера услова превоза, превозник има право да провјери да ли предмети (ручни пртљаг, регистровани пртљаг, возила и њихов садржај) и животиње који су предмет превоза испуњавају услове превоза, осим у случају када закони и одредбе државе у којој се провјера врши забрањују ову врсту провјере. Путник се

позива да присуствује провјери. Уколико се путник не појави или се до њега не може доћи, превозник захтијева присуство два независна свједока.

- (2) Уколико се утврди непоштовање услова превоза, превозник може захтијевати од путника да плати трошкове провјере.

#### Члан 14.

(Извршавање административних формалности)

Путник мора испоштовати формалности које од њега захтијевају царинске или друге административне службе када, приликом превоза, путник посједује предмете (ручни пртљаг, регистровани пртљаг, возила укључујући њихов садржај) или животиње. Путник мора присуствовати провјери ових предмета осим када закони или одредбе државе налажу другачије.

### ПОГЛАВЉЕ II РУЧНИ ПРТЉАГ И ЖИВОТИЊЕ

#### Члан 15.

(Надзор)

Путник има одговорност да надзире свој ручни пртљаг и животиње које носи са собом.

### ПОГЛАВЉЕ III РЕГИСТРОВАНИ ПРТЉАГ

#### Члан 16.

(Предаја регистрованог пртљага)

- (1) Уговорне обавезе о слању регистрованог пртљага морају бити утврђене на ваучеру о регистравању пртљага који се издаје путнику.
- (2) Уз поштовање члана 22. одсуство, нерегуларност или губитак ваучера о регистравању пртљага не утиче на постојање или важење споразума о слању регистрованог пртљага, на које се примјењују Јединствена правила.
- (3) Ваучер о регистравању пртљага је *prima facie* доказ о регистравању пртљага и услова превоза регистрованог пртљага.
- (4) Осим уколико не постоји доказ о супротном, претпоставља се да је у тренутку када га је превозник преузео пртљаг био у добром стању, и да број и маса дијелова пртљага одговара ставкама на ваучеру о регистравању пртљага.

#### Члан 17.

(Ваучер о регистравању пртљага)

- (1) У Општим условима превоза дефинишу се облик и садржај ваучера о регистравању пртљага као и језик и карактери који се штампају и исписују на ваучеру. Одредбе члана 7. став (5) примјењују се на ову процедуру по принципу *mutatis mutandis*.
- (2) Сљедеће информације, као минимум информација, морају бити исписане на ваучеру о регистравању пртљага:
  - а) превозник или превозници;
  - б) изјава да се на превозника примјењују, без обзира на било коју другу клаузулу којом је утврђено другачије, Јединствена правила; ово може бити исказано акронимом CIV;
  - ц) друге изјаве које су потребне као доказ о уговорним обавезама које се односе на слање регистрованог пртљага и који путнику омогућава да реализује права која произилазе из овог уговора о превозу.
- (3) Путник мора провјерити, при преузимању ваучера о регистравању пртљага да ли је ваучер исписан у складу са овим Правилником.

#### Члан 18.

(Регистровање и превоз)

- (1) Осим када је у Општим условима о превозу утврђено другачије, пртљаг се региструје искључиво при показивању карте која важи најмање до мјеста одредишта пртљага. У сваком другом смислу регистравање пртљага врши се у складу са одредбама које су на снази у мјесту предаје пошиљке.
- (2) Када је у Општим условима превоза утврђено да пртљаг може бити преузет ради превоза без показивања карте, одредбе Јединствених правила о правима и обавезама путника у погледу регистрованог пртљага примјењују се према принципу *mutatis mutandis* на пошиљаоца регистрованог пртљага.
- (3) Превозник може послати регистровани пртљаг другим возом или другачијим превозом као и другачијом путањом од оне којом се превози путник.

#### Члан 19.

(Тарифа за превоз регистрованог пртљага)

Уколико у споразуму између путника и превозника није наведено другачије, тарифа за превоз регистрованог пртљага плаћа се при регистравању.

#### Члан 20.

(Означавање регистрованог пртљага)

Путник на сваком појединачном регистрованом пртљагу мора назначити на јасно видљивом мјесту, на начин који је у довољној мјери дуготрајан и читљив:

- а) своје име и адресу;
- б) одредиште.

#### Члан 21.

(Право располагања регистрованим пртљагом)

- (1) Уколико околности то дозвољавају и уколико се то не коси са захтјевима царинских или других административних служби, путник може захтијевати да му се пртљаг врати на мјесту предаје пртљага након што врати ваучер о регистравању пртљага и, уколико је то дефинисано у Општим условима превоза, при показивању карте.
- (2) Општи услови превоза могу садржати друге одредбе које се тичу права располагања регистрованим пртљагом, посебно у погледу измјене одредишта и могућих финансијских посљедица које сноси путник.

#### Члан 22.

(Испорука пртљага)

- (1) Регистровани пртљаг се испоручује при предаји ваучера о регистравању пртљага и, по потреби, по плаћању трошкова испоруке пртљага. Превозник има право, али не и обавезу, да провјери да ли лице које посједује ваучер има право на преузимање пртљага.
- (2) Једнакој испоруци лицу које посједује ваучер о регистравању пртљага сматра се, у складу са одредбама које су на снази у мјесту одредишта, уколико:
  - а) је пртљаг предат царинским или пореским службама у њиховим просторијама или складиштима, када ово не спада у надлежност надзора превозника;
  - б) су живе животиње предате трећим лицима.
- (3) Лице које поседује ваучер о регистравању пртљага може захтијевати испоруку пртљага на одредишту не раније од договореног времена и, по потреби, чим вријеме неопходно за извршење активности царинских и других административних служби, истекне.
- (4) Уколико ваучер о регистравању пртљага није предат, превозник је у обавези искључиво да испоручи пртљаг

- лицу које докаже своје право на пртљаг; уколико се понуђени доказ не покаже довољним, превозник може затражити гаранције.
- (5) Пртљаг се испоручује на одредишту за које је пртљаг регистрован.
  - (6) Носилац ваучера о регистравању пртљага чији пртљаг није испоручен може захтијевати да се на ваучеру испише дан и вријеме када је ово лице тражило испоруку у складу са ставом (3).
  - (7) Лице може одбити да преузме пртљаг уколико превозник одбије да изврши провјеру регистрованог пртљага како би установио наводно оштећење.
  - (8) У сваком другом смислу испорука пртљага врши се у складу са одредбама које су на снази у мјесту испоруке пошиљке.

#### ПОГЛАВЉЕ IV ВОЗИЛА

##### Члан 23.

(Услови превоза)

Посебним одредбама којим се регулише превоз возила, садржаним у Општим условима превоза, посебно се дефинишу услови за преузимање возила, регистравања, укрцавања и превоза, искрцавања и испоруке као и обавезе путника.

##### Члан 24.

(Ваучер о превозу)

- (1) Уговорне обавезе о превозу возила морају бити утврђене на ваучеру о превозу који се издаје путнику. Ваучер о превозу може бити саставни дио карте путника.
- (2) Посебним одредбама о превозу возила, садржаним у Општим условима превоза, дефинишу се облик и садржај ваучера о превозу као и језик и карактери који се штампају и испишу на ваучеру. Одредбе члана 7. став (5) примјењују се на ову процедуру по принципу *mutatis mutandis*.
- (3) Сљедеће информације, као минимум информација, морају бити исписане на карти:
  - а) превозник или превозници;
  - б) изјава да се на превозника примјењују, без обзира на било коју другу клаузулу којом је утврђено другачије, Јединствена правила; ово може бити исказано акронимом CIV;
  - ц) друге изјаве које су потребне као доказ о уговорним обавезама које се односе на превоз возила и које путнику омогућавају да реализује права која произилазе из овог Уговора о превозу.
- (4) Путник мора провјерити, при преузимању ваучера о превозу да ли је ваучер исписан у складу са овим Правилником.

##### Члан 25.

(Важеће законодавство)

Уз поштовање одредби овог одјељка, одредбе Одјељка III о превозу пртљага примјењују се и на превоз возила.

#### НАСЛОВ IV ОДГОВОРНОСТ ПРЕВОЗНИКА ПОГЛАВЉЕ I ОДГОВОРНОСТ У СЛУЧАЈУ СМРТИ, ИЛИ ПОВРЕЂИВАЊА, ПУТНИКА

##### Члан 26.

(Основ за утврђивање одговорности)

- (1) Превозник је одговоран за губитак или оштећења која су последица смрти, озлиједе, или неке друге физичке или психичке повреде путника, који су последица

активности жељезнице и који се догоди док се путник налази у оквиру жељезничког возила, или у њега улази или из њега излази без обзира на то која се жељезничка инфраструктура користи.

- (2) Превозник се ослобађа ове одговорности:

- а) уколико су узрок несреће околности које нису у вези са радом жељезнице и које превозник, упркос предузетом опрезу који налажу конкретне околности у датом случају, није могао да избјегне и околности које није могао да спријечи;
- б) у мјери у којој је несрећа последица кривице путника;
- ц) уколико је несрећа последица понашања трећег лица које превозник, упркос предузетом опрезу који налажу конкретне околности у датом случају, није могао да избјегне и околности које није могао да спријечи; други оператер које користи исту жељезничку инфраструктуру не може се сматрати трећим лицем; ово не утиче на право потраживања одштете.

- (3) Уколико је несрећа проузрокована понашањем трећег лица и уколико, упркос овој чињеници, превозник није у потпуности ослобођен одговорности у складу са ставом (2) тачка ц) он се сматра одговорним у потпуности у мјери која је дефинисана у Јединственим правилима али без утицаја на право потраживања одштете превозника у односу на треће лице.
- (4) Јединствена правила немају утицаја на одговорност превозника у случајевима који нису предвиђени у ставу (1).
- (5) Уколико превоз регулисан једним уговором о превозу врши неколико узастопних превозника, превозник који је обавезан уговором о превозу да пружи услугу превоза у току којег се догоди несрећа сматра се одговорним у случају смрти, или повреде, путника. Када ову услугу није пружио превозник, већ алтернативни превозник, ова два превозника су заједнички и засебно одговорни у складу са Јединственим правилима.

##### Члан 27.

(Одштета у случају смрти)

- (1) У случају смрти путника одштета обухвата:
  - а) све неопходне трошкове након смрти, посебно оне који се односе на превоз тијела и трошкове сахране;
  - б) уколико смрт не наступи одмах, одштету наведену у члану 28.
- (2) Уколико су, као последица смрти путника, лица према којима јесте, или би, путник имао правну дужност финансијске бриге остале ускраћене за ову бригу, овим лицима се такође обезбјеђује надокнада за овај губитак. Право на покретање поступка за исплату одштете од стране лица о којима је путник финансијски бринуо без законске обавезе на овакву бригу, предмет су законодавства БиХ.

##### Члан 28.

(Одштета у случају повреде)

- У случају повреде или неког другог физичког или психичког повређивања путника одштета обухвата:
- а) све неопходне трошкове, нарочито трошкове лијечења и превоза;
  - б) надокнаду за финансијски губитак, усљед потпуне или дјелимичне неспособности за рад, или за повећане потребе.



## Члан 29.

(Надокнада за друге врсте физићких повреда)

Законодавство БиХ одређује да ли и у којој мјери превозник мора платити одштету за физичко повређивање које није наведено у члановима 27. и 28.

## Члан 30.

(Облик и износ одштете у случају смрти или повређивања)

- (1) Одштета у смислу члана 27. став (2) и члана 28. тачка б) исплаћује се у цјелини. Међутим, уколико законодавство БиХ предвиђа исплате у ратама, одштета се исплаћује на овај начин уколико то тражи повријеђени путник или лица поменути у члану 27. став (2).
- (2) Износ одштете коју је потребно платити у складу са ставом 1. одређује се одредбама законодавства БиХ. Међутим, у сврху Јединствених правила, горње ограничење по путнику не може прећи 175.000 новчаних јединица које се исплаћују у цјелини или у годишњим ратама, када законодавство БиХ дефинише горњу границу у износу мањем од наведеног.

## Члан 31.

(Други начини превоза)

- (1) Уз поштовање става (2) одредбе о одговорности превозника у случају смрти, или повреде, путника не примењују се на губитак или оштећење које се догоди у току превоза који, у складу са уговором о превозу, није превоз жељезницом.
- (2) Међутим, када се пружна возила превозе трајектом, одредбе које се односе на одговорност у случају смрти, или повреде, путника примјењују се и на губитак или оштећење поменути у члану 26. став (1) и члану 33. став (1) који су проузроковани несрећом која је последица активности жељезнице и који се догоде док је путник у оквиру возила, док улази или излази из возила.
- (3) Када је, због изузетних околности, функционисање жељезнице привремено обустављено а превоз путника се спроводи другим начином превоза, превозник је одговоран у складу са Јединственим правилима.

## ПОГЛАВЉЕ II ОДГОВОРНОСТ У СЛУЧАЈУ НЕПОШТОВАЊА РЕДА ВОЖЊЕ

## Члан 32.

(Одговорност у случају отказивања, закасњелог поласка воза или пропуштене везе)

- (1) Превозник је одговоран у односу на путника за губитак или оштећење који су последица чињенице да, из разлога отказивања, закасњелог поласка воза или пропуштене везе, његово путовање не може да се настави истог дана, или да се наставак путовања истог дана не може захтијевати из оправданих разлога због датих околности. Одштета у овом случају обухвата оправдане трошкове смјештаја као и оправдане трошкове обавјештавања лица која очекују путника.
- (2) Превозник се ослобађа ове одговорности, када су отказивање, закасњели поласак воза или пропуштена веза последица једног од следећих разлога:
  - а) уколико су узрок околности које нису у вези са радом жељезнице и које превозник, упркос предузетом опрезу који налажу конкретне околности у датом случају, није могао да избјегне и околности које није могао да спријечи;
  - б) кривица путника; или
  - ц) уколико је узрок понашање трећег лица које превозник, упркос предузетом опрезу који налажу конкретне околности у датом случају, није могао

да избјегне и околности које није могао да спријечи; други оператер које користи исту жељезничку инфраструктуру не може се сматрати трећим лицем; ово не утиче на право потраживања одштете.

- (3) Законодавство БиХ одређује да ли и у којој мјери превозник мора платити одштету за штету која није наведена у члану 1. Ова одредба не утиче на члан 44.

## ПОГЛАВЉЕ III ОДГОВОРНОСТ У ПОГЛЕДУ РУЧНОГ ПРТЉАГА, ЖИВОТИЊА, РЕГИСТРОВАНОГ ПРТЉАГА И ВОЗИЛА

### ОДЈЕЉАК I РУЧНИ ПРТЉАГ И ЖИВОТИЊЕ

## Члан 33.

(Одговорност)

- (1) У случају смрти, или повреде, путника превозник је одговоран и за губитак или оштећење који су последица потпуног или дјелимичног губитка, или оштећења, предмета које је путник имао на себи или код себе као ручни пртљаг; ово се односи и на животиње које је путник понио са собом. Члан 26. примјењује се по принципу *mutatis mutandis*.
- (2) У сваком другом погледу, превозник није одговоран за потпуни или дјелимичан губитак, или оштећење, предмета, ручног пртљага и животиња за чији је надзор био одговоран путник у складу са чланом 15, осим уколико овај губитак или оштећење није проузроковано кривицом превозника. Други чланови Наслова IV, са изузетком члана 51, и Наслова VI не примјењују се у овом случају.

## Члан 34.

(Ограничење одштете у случају губитка или оштећења предмета)

У случају одговорности превозника у складу са чланом 33. став (1) превозник мора исплатити надокнаду у висини до 1.400 новчаних јединица по путнику.

## Члан 35.

(Искључивање одговорности)

Превозник није одговоран у односу на путнике за губитак или оштећење који су последица чињенице да путник није испоштовао формалности које налажу царинске или друге административне службе.

### ОДЈЕЉАК 2 РЕГИСТРОВАНИ ПРТЉАГ

## Члан 36.

(Основ за утврђивање одговорности)

- (1) Превозник је одговоран за губитак или оштећење који су последица потпуног или дјелимичног губитка, или оштећења, регистрованог пртљага између времена преузимања и испоруке регистрованог пртљага као и кашњења са испоруком регистрованог пртљага.
- (2) Превозник се ослобађа од ове одговорности у мјери у којој је губитак, оштећење или кашњење у испоруци регистрованог пртљага кривица путника, налога путника који није проузрокован кривицом превозника, грешке која је саставни дио регистрованог пртљага или околности које превозник није могао да избјегне и последица које није могао да спријечи.
- (3) Превозник се ослобађа ове одговорности у мјери у којој је губитак или оштећење последица посебних ризика који произилазе из једне или више околности:
  - а) непостојања амбалаже или неадекватне амбалаже;
  - б) посебне природе пртљага;

ц) предаје предмета у својству пртљага који нису прихватљиви за превоз.

#### Члан 37.

(Терет доказивања)

- (1) Превозник сноси терет доказивања да је губитак, оштећење или кашњење у испоруци последица једног од узрока наведених у члану 36. став (2).
- (2) Када превозник утврди да су, имајући у виду околности конкретног случаја, губитак или оштећење могли да буду проузроковани једним или већим бројем посебних ризика наведених у члану 36. став (3) претпоставља се да ови ризици јесу узрок губитка или оштећења. Надлежно лице има, међутим, право да докаже да се губитак или оштећење не могу у потпуности или дјелимично приписати овим ризицима.

#### Члан 38.

(Узастопни превозници)

Уколико превоз који је предмет једног уговора врши неколико узастопних превозника, сваки превозник, самим чином преузимања пртљага са ваучером о регистрању пртљага или возила са ваучером о превозу, постаје страна уговора о превозу у смислу просљеђивања пртљага или превоза возила, у складу са условима ваучера о регистрању пртљага или ваучера о превозу и преузима обавезе које из њих произилазе. У оваквом случају сваки превозник је одговоран за превоз цјелокупним путем до тренутка испоруке.

#### Члан 39.

(Алтернативни превозник)

- (1) Када превозник повјери извршење превоза, у цјелини или дјелимично, алтернативном превознику, у складу са или изван права дефинисаних уговором о превозу, превозник је и даље одговоран за цјелокупан превоз.
- (2) Све одредбе Јединствених правила о одговорности превозника примјењују се и на одговорност алтернативног превозника у случају превоза који врши. Чланови 48. и 52. примјењују се у случају покретања поступка против запослених или других лица чије услуге алтернативни превозник користи за извршење превоза.
- (3) Било који посебан споразум којим превозник преузима обавезе које нису дефинисане Јединственим правилима или се одриче права која су гарантована Јединственим правилима немају утицаја у погледу алтернативног превозника који овакав споразум није прихватио изричито и у писаној форми. Без обзира на то да ли је алтернативни превозник прихватио овакав споразум, за превозника и даље важе обавезе или одрицања од права дефинисане оваквим посебним споразумом.
- (4) У случају када и у мјери у којој превозник и алтернативни превозник сnose одговорност, њихова одговорност је заједничка и појединачна.
- (5) Укупан износ надокнаде коју треба да исплате превозник, алтернативни превозник и њихови запослени и друга лица чије услуге користе за извршење превоза не може бити виши од максималних износа наведених у Јединственим правилима.
- (6) Овај члан не утиче на право потраживања одштете између превозника и алтернативног превозника.

#### Члан 40.

(Претпоставка губитка)

- (1) Лице које полаже право на пртљак може, без обавезе даљег доказивања, сматрати да је дио пртљага изгубљен када није испоручен или када јој није стављен

на располагање у року од 14 дана након подношења захтјева за испоруку у складу са чланом 22. став (3).

- (2) Уколико дио пртљага за који се сматра да је изгубљен буде пронађен у року од једне године након подношења захтјева за испоруку, превозник мора обавјестити лице које полаже право на пртљагу уколико зна или може утврдити адресу овог лица.
- (3) У року од 30 дана након примања обавјештења поменутог у ставу (2) лице може захтијевати испоруку пртљага. У овом случају лице мора платити трошкове превоза пртљага од мјеста предаје пртљага до мјеста испоруке и рефундира примљену надокнаду умањену за, по потреби, укључене трошкове. Ово лице међутим задржава своја права да тражи надокнаду за кашњење са испоруком у складу са чланом 43.
- (4) Уколико је пртљак који је пронађен није потраживан у периоду наведеном у ставу (3) или уколико је пронађен након годину дана од дана подношења захтјева за испоруком, превозник располаже пртљагом у складу са законодавством и одредбама које су на снази у мјесту у којем се пртљак налази.

#### Члан 41.

(Надокнада губитка)

- (1) У случају потпуног или дјелимичног губитка регистрованог пртљага, превозник мора платити, уз искључење друге одштете:
  - а) уколико се утврди износ претрпљеног губитка или оштећења, надокнаду једнаку том износу која не прелази 80 новчаних јединица по килограму бруто масе или 1.200 новчаних јединица по комаду пртљага;
  - б) уколико се не утврди износ претрпљеног губитка или оштећења, ликвидациону одштету од 20 новчаних јединица по килограму бруто масе или 300 новчаних јединица по комаду пртљага.
 Начин надокнаде, према килограму изгубљеног пртљага или према комаду пртљага, дефинише се у Општим условима превоза.
- (2) Превозник мора такође рефундирати трошкове превоза пртљага и друге плаћене износе у вези са превозом изгубљеног пртљага, као и већ плаћене царинске таксе и акцизе.

#### Члан 42.

(Надокнада у случају оштећења)

- (1) У случају оштећења регистрованог пртљага, превозник мора платити надокнаду једнаку губитку вриједности пртљага, уз искључење друге одштете.
- (2) Износ надокнаде не може бити већи:
  - а) у случају када је пртљак изгубио вриједност усред оштећења, од износа који би био плаћен у случају потпуног губитка;
  - б) у случају када је само дио пртљага изгубио вриједност усред оштећења, од износа који би био плаћен у случају губитка тог дијела пртљага.

#### Члан 43.

(Надокнада у случају кашњења са испоруком)

- (1) У случају кашњења са испоруком регистрованог пртљага, превозник мора платити надокнаду за сваки период од 24 сата након примања захтјева за испоруком, али најдуже у периоду од 14 дана;
  - а) уколико овлашћено лице докаже претрпљени губитак или оштећење, надокнаду једнаку износу губитка или оштећења, која не прелази 0,80 новчаних јединица по килограму бруто масе или

14 новчаних јединица по комаду пртљага, који је испоручен са закашњењем;

- б) уколико овлашћено лице не докаже претрпљени губитак или оштећење, ликвидациону одштету од 0,14 новчаних јединица по килограму бруто масе или 2,80 новчаних јединица по комаду пртљага, који је испоручен са закашњењем.

Начин надокнаде, према килограму изгубљеног пртљага или према комаду пртљага, дефинише се у Општим условима превоза.

- (2) У случају потпуног губитка пртљага, надокнада дефинисана у ставу (1) не исплаћује се уз надокнаду дефинисану у члану 41.
- (3) У случају дјелимичног губитка пртљага, надокнада дефинисана у ставу 1. исплаћује се за дио пртљага који није изгубљен.
- (4) У случају оштећења пртљага које није посљедица кашњења у испоруци надокнада дефинисана у ставу (1) према потреби, исплаћује се уз надокнаду дефинисану у члану 42.
- (5) Ни у ком случају укупан износ надокнаде наведен у ставу (1) уз надокнаду коју је потребно исплатити у складу са члановима 41. и 42. не може бити виши од надокнаде која се исплаћује у случају укупног губитка пртљага.

### ОДЈЕЉАК 3 ВОЗИЛА

#### Члан 44.

(Надокнада у случају кашњења)

- (1) У случају кашњења са укрцавањем које се може сматрати кривицом превозника или кашњења у испоруци возила, превозник мора, уколико овлашћено лице докаже претрпљени губитак или оштећење, исплатити надокнаду у износу не већем од цијене превоза.
- (2) Уколико, у случају кашњења са укрцавањем које се може сматрати кривицом превозника, овлашћено лице одлучи да прекине уговор о превозу, овом лицу се рефундира цијена превоза. Поред овога овлашћено лице може, уколико докаже претрпљени губитак или оштећење који су посљедица кашњења, тражити надокнаду која није виша од цијене превоза.

#### Члан 45.

(Надокнада у случају губитка)

У случају потпуног или дјелимичног губитка возила надокнада коју је потребно исплатити лицу за доказани губитак или оштећење израчунава се на основу уобичајене вриједности возила. Овај износ не може бити виши од 8.000 новчаних јединица. Укрцана или искрцана приколица сматра се засебним возилом.

#### Члан 46.

(Одговорност у случају других предмета)

- (1) У погледу предмета који се налазе у оквиру возила или простора за пртљак (на примјер, пртљажника или кутије за ски-опрему) који су прикачени на возило, превозник је одговоран само за губитак или оштећење који су проузроковани његовом кривицом. Укупан износ надокнаде не може бити виши од 1.400 новчаних јединица.
- (2) Што се тиче предмета који се налазе изван возила, укључујући кутије поменуте у ставу (1) превозник је одговоран за ове предмете искључиво уколико се докаже да су губитак или оштећење посљедица поступка или пропуста, које је превозник учинио из намјере да се проузрокује овакав губитак или

оштећење, или из немара и уз свјест да ће вјероватно доћи до губитка или оштећења.

#### Члан 47.

(Важеће законодавство)

Уз поштовање одредби овог одјељка, одредбе Одјељка 2 о одговорности за пртљак примјењују се и у случају возила.

### ПОГЛАВЉЕ IV ЗАЈЕДНИЧКЕ ОДРЕДБЕ

#### Члан 48.

(Губитак права на позивање на ограничење одговорности)

Ограничење одговорности дефинисано у Јединственим правилима као и одредбе законодавства БиХ, којим се ограничава надокнада до одређеног износа, не примјењује се када се докаже да су губитак или оштећење посљедица поступка или пропуста, које је превозник учинио из намјере да се проузрокује овакав губитак или оштећење, или из немара и уз свјест да ће вјероватно доћи до губитка или оштећења.

#### Члан 49.

(Конверзија и камата)

- (1) Када израчунавање надокнаде захтијева конверзију износа наведеног у страниј валути, конверзија се врши према курсу на дан и у мјесту исплате надокнаде.
- (2) Лице може тражити камату на надокнаду, у износу од пет одсто на годишњем нивоу, од дана потраживања наведеног у члану 55. или, у случају непостојања потраживања, од дана покретања правног поступка.
- (3) Међутим, у случају надокнаде која се исплаћује у складу са члановима 27. и 28, камата се обрачунава од дана када су се догодили догађаји релевантни за процјену износа надокнаде, уколико је тај дан каснији у односу на дан потраживања или дан покретања правног поступка.
- (4) У случају пртљага камата се исплаћује искључиво уколико је износ надокнаде виши од 16 новчаних јединица по ваучеру о регистровању пртљага.
- (5) У случају пртљага, уколико овлашћена особа не поднесе превознику, у предвиђеном временском периоду, пратећа документа која су неопходна за намиривање потраживаног износа, не обрачунава се камата између истека предвиђеног периода и дана достављања ових докумената.

#### Члан 50.

(Одговорност у случају нуклеарног инцидента)

Превозник се ослобађа од одговорности у складу са Јединственим правилима за губитак или оштећење који су посљедица нуклеарног инцидента када је оператер нуклеарног постројења или друго лице које га замјењује одговорно за губитак или оштећење у складу са законима и одредбама државе која сноси одговорност у области нуклеарне енергије.

#### Члан 51.

(Лица за које превозник сноси одговорност)

Превозник је одговоран за своје запослене и друга лица чије услуге користи у сврху превоза, када запослени и друга лица поступају у оквиру својих надлежности. Руководиоци жељезничке инфраструктуре у оквиру које се превоз врши сматрају се лицима чије услуге превозник користи у сврху превоза.

#### Члан 52.

(Други поступци)

- (1) У свим случајевима када се примјењују Јединствена правила, сви поступци у погледу одговорности, по било

- ком основу, могу се покренути против превозника искључиво у складу са условима и ограничењима који су дефинисани у Јединственим правилима.
- (2) Ово се односи и на поступке који се покрећу против запослених и других лица према којима је превозник одговоран у складу са чланом 51.

## НАСЛОВ V ОДГОВОРНОСТ ПУТНИКА

### Члан 53.

(Посебни принципи одговорности)

Путник је одговоран превознику за губитак или оштећење:

- a) који су резултат непоштовања обавеза у складу са
  1. члановима 10, 14. и 20.,
  2. посебним одредбама у вези са превозом возила, садржаним у Општим условима превоза,
  3. Инструкцијом о надзору и осигурању безбједности при превозу опасне робе у жељезничком саобраћају БиХ (RID) ("Службени гласник БиХ", број 61/12),
- б) које проузрокују предмети или животиње које путник носи са собом, осим када путник докаже да су губитак или оштећење проузроковани околностима које није могао да избјегне или околностима које није могао да спријечи, упркос чињеници да је реаговао у складу са пажњом одговорног путника. Ова одредба нема утицаја на одговорност превозника у складу са члановима 26. и 33. став (1).

## НАСЛОВ VI РЕАЛИЗАЦИЈА ПРАВА

### Члан 54.

(Процјена дјелимичног губитка или оштећења)

- (1) Када превозник утврди или претпостави дјелимичан губитак, или оштећење, предмета за који је одговоран превозник (пртљаг, возила) или овакву тврдњу изнесе лице које полаже право на предмет, превозник мора без одлагања, а уколико је могуће у присуству овог лица, направити извјештај у којем се наводи, у складу са природом губитка или оштећења, стање предмета и, у мјери у којој је то могуће, степен губитка или оштећења, разлог и вријеме губитка или оштећења.
- (2) Примјерак извјештаја предаје се бесплатно особи која полаже право на предмет.
- (3) Уколико се лице не сагласи са налазима извјештаја, оно може тражити да стање пртљага или возила и разлоге и степен губитка или оштећења утврди стручњак којег одреде стране уговора о превозу или суд или трибунал. Процедура коју је потребно спровести примјењује се у складу са законодавством и одредбама државе у којој се врши процјена.

### Члан 55.

(Жалбе)

- (1) Жалбе у вези са одговорношћу превозника у случају смрти, или повреде, путника подносе се у писаној форми превознику против којег може бити покренут поступак. У случају превоза који је предмет јединственог уговора који врше узастопни превозници жалба може бити упућена првом или посљедњем превознику као и превознику чија се главна управа или подружница или агенција која је закључила уговор о превозу налази у држави у којој путник пребива или борави.

- (2) Друге тужбе које се односе на уговор о превозу подносе се у писаној форми превознику наведеном у члану 56. став (2) и (3).
- (3) Документа за која оштећено лице сматра да треба да поднесе уз тужбу могу се доставити у оригиналу или копији, а када је то примјерено, копије морају бити оверене уколико то превозник тражи. При рјешавању по основу тужбе, превозник може захтијевати достављање карте, ваучера о регистравању пртљага и ваучер о превозу.

### Члан 56.

(Превозници против којих може бити покренут поступак)

- (1) Поступак заснован на одговорности превозника у случају смрти, или повреде, путника може бити покренут искључиво против превозника који је одговоран у складу са чланом 26. став 5.
- (2) Сагласно ставу (4) други поступци које путници покрену на основу уговора о превозу могу бити покренути искључиво против првог превозника, посљедњег превозника или превозника који је извршио дио превоза током којег се догодио догађај који је разлог покретања поступка.
- (3) Када, у случају превоза који врше узастопни превозници, превозник који треба да испоручи пртљаг или возило је наведен уз његову сагласност на ваучеру о регистравању пртљага или ваучеру о превозу, поступак може бити покренут и против овог превозника у складу са ставом (2) чак и када он није преузео пртљаг или возило.
- (4) Поступак за повраћај плаћеног износа према уговору о превозу може бити покренут против превозника који је наплатио овај износ или против превозника у чије име је износ наплаћен.
- (5) Поступак може бити покренут против превозника који није наведен у ставовима (2) и (4) када је покренут као против-тужба или изузимањем у поступку у вези са главном тужбом на основу истог уговора о превозу.
- (6) У мјери у којој се Јединствена правила примјењују на алтернативног превозника, поступак може бити покренут и против њега.
- (7) Уколико тужилац има избор између неколико превозника, његово право избора престаје када покрене поступак против једног од превозника; ово важи и када тужилац може да одабере између једног или више превозника и алтернативног превозника.

### Члан 58.

(Престајање права на покретање поступка у случају смрти или повређивања путника)

- (1) Право на покретање поступка оштећеног лица на основу одговорности превозника у случају смрти, или повреде, путника прекида се уколико обавјештење о несрећи која је задесила путника не поднесе ово лице, у року од 12 мјесеци од њеног упознавања са губитком или оштећењем, једном од превозника којем тужба може бити поднијета у складу са чланом 55. став (1). Када оштећено лице усменим путем обавјештава превозника о несрећи, превозник овом лицу даје потврду о примању усменог обавјештења.
- (2) Међутим, право покретања поступка не престаје уколико:
  - a) оштећено лице достави тужбу једном од превозника наведеног у члану 55. став (1) у периоду дефинисаном у ставу (1);

- б) превозник који је одговоран сазна за несрећу која је задесила путника на неки други начин у периоду наведеном у ставу (1);
- ц) обавјештење о несрећи није достављено, или је достављено након истицања рока, као последица околности које су изван моћи оштећеног лица;
- д) оштећено лице докаже да је несрећа прузрокована кривицом превозника.

## Члан 59.

(Престајање права на покретање поступка у вези са превозом пртљага)

- (1) Преузимањем пртљага лица које на њега полаже право прекида се свако право на покретање поступка против превозника према уговору о превозу у случају дјелимичног губитка, оштећења или кашњења у испоруци.
- (2) Право на покретање поступка не престаје:
  - а) у случају дјелимичног губитка или оштећења, уколико
    1. је утврђен губитак или оштећење у складу са чланом 54. прије него што лице преузме пртљаг,
    2. утврђивање које је требало да буде извршено у складу са чланом 54. није извршено искључиво кривицом превозника;
  - б) у случају губитка или оштећења које није очигледно а које се утврди након што лице преузме пртљаг, уколико
    1. ово лице тражи утврђивање у складу са чланом 54. одмах након откривања губитка или оштећења и то не касније од 3 дана након прихватања пртљага, и
    2. поред овога, докаже да се губитак или оштећење догодио између временског периода када је превозник преузео и испоручио пртљаг;
  - ц) у случају кашњења са испоруком, уколико је оштећено лице, у року од 21 дана, реализовало своја права у односу на неког од превозника који су наведени у члану 56. став (3);
  - д) уколико лице докаже да је губитак или оштећење проузроковано кривицом превозника.

## Члан 60.

(Ограничење поступка)

- (1) Период за покретање поступка за наплату одштете на основу одговорности превозника у случају смрти, или повреде, путника истиче:
  - а) у случају путника, 3 године од дана након несреће;
  - б) у случају других оштећених лица, 3 године од дана након смрти путника, односно не дуже од 5 година од дана након несреће.
- (2) Период за покретање других поступака на основу уговора о превозу истиче након једне године. Период за покретање поступака истиче након двије године у случају поступка за надокнаду губитка или оштећења као последице поступка или пропуста који су учињени из намјере да се проузрокује овакав губитак или оштећење, или из немара и уз свијест да ће вјероватно доћи до губитка или оштећења.
- (3) Период ограничења наведен у ставу (2) односи се на поступке:
  - а) за надокнаду потпуног губитка, од 14 дана након истека периода наведеног у члану 22. став (3);

- б) за надокнаду дјелимичног губитка, оштећења или кашњења у испоруци, од дана испоруке;
- ц) у свим другим случајевима који се тичу превоза путника, од дана истека важности њихове карте. Дан којег почиње период ограничења не улази у наведени временски период.

(4) [...]

(5) [...]

- (6) У свим другим случајевима, обустављање и прекидање периода ограничења регулисано је ентитетским или државним законодавством.

## НАСЛОВ VII ОДНОСИ ИЗМЕЂУ ПРЕВОЗНИКА

## Члан 61.

(Расподјела износа наплаћеног за превоз)

- (1) Превозник који је наплатио или је требало да наплати цијену превоза мора исплатити другим превозницима њихове дијелове овог износа. Начини исплате дефинишу се споразумом између превозника.
- (2) На односе између узастопних превозника примјењују се и чланови 6. став (3), члан 16. став (3) и члан 25.

## Члан 62.

(Право на одштету)

- (1) Превозник који је исплатио надокнаду у складу са Јединственим правилима има право наплате одштете од превозника који су учествовали у превозу у складу са сљедећим одредбама:
  - а) превозник који је проузроковао губитак или оштећење сноси потпуну одговорност за одштету;
  - б) када је губитак или оштећење проузроковало више превозника, сваки превозник је одговоран за губитак или оштећење које је проузроковао; уколико није могуће утврдити појединачну одговорност, надокнада се дијели пропорционално између превозника у складу са тачком ц);
  - ц) уколико није могуће доказати који превозник је проузроковао губитак или оштећење, надокнада се пропорционално дијели између свих превозника који су учествовали у превозу, осим оних који успију да докажу да они нису проузроковали губитак или оштећење; оваква подјела врши се пропорционално удјелу превозника у наплаћеном износу превоза.
- (2) У случају несолвентности неког од превозника, његов неплаћени дио дијели се између других превозника који су учествовали у превозу, пропорционално њиховом удјелу у наплаћеном износу превоза.

## Члан 63.

(Процедура наплате одштете)

- (1) Превозник у односу на којег се врши право наплате одштете не може оспорити важност наплате превозника који ужива право на одштету у складу са чланом 62, када је одлуку о надокнади донио суд или трибунал и када првопоменути превозник, којем је правовремено достављено обавјештење о поступку, имао могућност да се умијеша у току поступка. Суд или трибунал који води главни поступак одређује вријеме допуштено за обавјештавање о поступку и за интервенисање у поступку.
- (2) Превозник који ужива право на одштету мора поднијети жалбу у једном и истовјетном поступку против свих превозника са којима није постигао договор о одштини, а у противном губи право на

- одштету од превозника против којих није покренуто поступак.
- (3) Суд или трибунал доноси одлуку у једној и истовјетној пресуди о свим захтјевима за одштету који су му представљени.
  - (4) Превозник који жели да реализује своје право на одштету може покренути поступак у суду или трибуналу државе на чијој територији се налази главна управа, подружница или агенција једног од превозника који учествује у превозу а који је закључио уговор о превозу.
  - (5) Када се покреће поступак против више превозника, превозник који подноси жалбу има право да одабере суд или трибунал пред којим ће покренути поступак између судова или трибунала који се сматрају надлежним у складу са ставом (4).
  - (6) Поступак за наплату одштете не може се спојити са поступком за наплату надокнаде који покрене лице које је оштећено у складу са уговором о превозу.

#### Члан 64.

(Споразуми о наплати одштете)

Превозници могу закључити споразуме који одступају од члана 61. и 62.

### АНЕКС II МИНИМУМ ИНФОРМАЦИЈА КОЈЕ ПРУЖАЈУ ЖЕЉЕЗНИЧКИ ОПЕРАТЕРИ ОДНОСНО ПРЕДУЗЕЋА ЗА ПРОДАЈУ КАРАТА ДИО I: ИНФОРМАЦИЈЕ ПРИЈЕ ПУТОВАЊА

Општи услови уговора

Ред вожње и услови најбржег путовања

Ред вожње и услови најјефтинијих цијена карата

Приступачност, услови приступа и постојање просторија у возу намјењених лица са инвалидитетом и лица са смањеном покретљивошћу

Приступачност и услови приступа за бицикл

Расположивост сједишта у вагонима за пушаче и непушаче, првој и другој класи као и кушет-колима и спаваћим колима

Активности које могу довести до ометања или кашњења услуге

Расположивост услуга у возу

Процедуре за подношење захтјева за повраћај изгубљеног пртљага

Процедуре за подношење жалби

### ДИО II: ИНФОРМАЦИЈЕ ТОКОМ ПУТОВАЊА

Услуге у возу

Сљедећа станица

Кашњења

Главне везне услуге

Питања безбједности и сигурности.

### АНЕКС III МИНИМУМ СТАНДАРДА КВАЛИТЕТА УСЛУГА

Информације и карте

Тачност услуга, и општи принципи рјешавања поремећаја у пружању услуга

Укидање услуга

Чистоћа возног парка и станичних просторија (квалитет ваздуха у вагонима, хигијена санитарних просторија, итд.)

Анкета о задовољству корисника

по жалбама, рефундирање и надокнада за непоштовање стандарда квалитета услуга

Пружање помоћи лицима са инвалидитетом и лицима са смањеном покретљивошћу.

Na osnovu člana 16. i člana 61. stava (2) Zakona o upravi ("Službeni glasnik BiH", br. 32/02, 102/09 i 72/17) i člana 2. i člana 8. tačka c) stava (1) Zakona o željeznicama Bosne i Hercegovine ("Službeni glasnik BiH", broj 52/05), Regulatorni odbor željeznica Bosne i Hercegovine donosi

## ПРАВЛНИК О ПРАВМА I ОБАВЕЗАМА ПУТНИКА У ЖЕЉЕЗНИЧКОМ САОБРАЋАЈУ БИХ

### ПОГЛАВЉЈЕ I ОПЋЕ ОДРЕДБЕ

#### Члан 1.

(Предмет Правилника)

Овим Правилником дефинирају се правила о слjedeћем:

- a) информацијама које пружају жељезнички оператери, закључивању уговора о пријезу, издавању карата и примјени Компјутеризаног система за информације и резервације у жељезничком саобраћају;
- b) одговорности жељезничких оператора и обавези осигурања путника и пртљага;
- c) обавезама жељезничких оператора према путницима у случају кашњења;
- d) заштити, и пружању помоћи особама са инвалидитетом и особама са смањеном покретљивошћу које путују жељезницом;
- e) дефинирању и праћењу стандарда квалитета услуга, руковођењу ризиком за личну сигурност путника и обради жалби;
- f) опћим правилима примјене Правилника.

#### Члан 2.

(Подручје примјене)

- (1) Овај Правилник се примјењује на сва путовања жељезницом и услуге у унутрашњем и међународном саобраћају које пружа једно или више жељезничких оператора која имају лиценцу за рад у складу са Законом о жељезници БиХ и Упутства о увјетима за издавање и садржај Лиценце за пружање услуга жељезничког пријеза.
- (2) Овај Правилник не примјењује се на жељезничке оператере и саобраћајне услуге које немају лиценцу у складу са Законом о жељезници БиХ и Упутством о увјетима за издавање и садржај Лиценце за пружање услуга жељезничког пријеза.

#### Члан 3.

(Дефиниције)

За потребе Правилника примјењују се слjedeће дефиниције:

- a) **"жељезнички оператер"** је свако јавно предузеће или компанија која пружа услуге превоза терета односно путника жељезницом, под увјетом да та компанија осигурава и вућу возова. Овим појмом обухваћене су и компаније које пружају само услуге вуће возова;
- b) **"пријезник"** значи жељезничко предузеће које је уговорна страна и са којим путник закључује уговор о пријезу или низ узастопних жељезничких оператора која су одговорна по основу овог Уговора;
- c) **"алтернативни пријезник"** значи жељезничко предузеће, које није закључило уговор о пријезу са путником, али којем жељезничко предузеће које је уговорна страна повјерила, у цијелости или дјелимично, извршење пријеза жељезницом;
- d) **"управљач инфраструктуре"** је свако јавно предузеће или компанија која је одговорна за успостављање и одржавање јавне жељезничке инфраструктуре или приватне

- željezničke infrastrukture povezane s javnom željezničkom infrastrukturom;
- e) **"upravitelj stanicama"** znači organizaciona jedinica u državi BiH, koja je odgovorna za upravljanje željezničkom stanicom a koji može biti upravitelj infrastrukture;
- f) **"organizator putovanja"** znači organizator ili maloprodajnik, koji nije željezničko poduzeće.
- g) **"agencija za prodaju karata"** znači maloprodajno poduzeće koje se bavi uslugama željezničkog prijevoza, koje zaključuje ugovore o prijevozu i prodaje karte u ime željezničkog operatera ili za svoj vlastiti račun;
- h) **"ugovor o prijevozu"** znači ugovor o prijevozu uz finansijsku nadoknadu ili besplatno zaključen između željezničkog operatera ili agencija za prodaju karata i putnika za pružanje jedne ili više saobraćajnih usluga;
- i) **"rezervacija"** znači ovlaštenje, na papiru ili u elektronskom obliku, kojim se daje pravo licu koje se prevozi na prethodno potvrđeni personalizirani aranžman prijevoza;
- j) **"jedinствена карта до крајњег одређишта"** znači карта или карте које представљају уговор о prijevozu за коришћење узастопних željezničkih услуга које пружа једно или више željezničkih operatera;
- k) **"услуга домаћег željezničkog prijevoza путника"** znači услуга željezničkog prijevoza путника која не прелази границу државе БиХ;
- l) **"кашњење"** znači временска разлика између времена предвиђеног доласка путника у складу са објављеним редом војње и времена реалног или очекиваног доласка;
- m) **"путна пропусница"** или **"sezonska карта"** znači карта за неограничен број путовања која омогућава овлашћеном власнику путовање железницом на одређеној путањи или мрежи у току одређеног временског периода;
- n) **"Компјутеризирани систем за информације и резервације у железничком саобраћају"** (KSIRŽS) znači компјутеризирани систем који садржи информације о железничким услугама које пружају железнички operateri; информације које се уносе у KSIRŽS о путничким услугама укључују следеће информације:
1. план и временски распоред путничких услуга,
  2. расположивост сједишта у оквиру путничких услуга,
  3. цијене и посебне увјете, и
  4. приступаčnost возова за особе са инвалидитетом и особе са смањеном покретљивошћу;
  5. начине на које се могу извршити резервације или издати карте и јединствене карте до крајњег одређишта у мјери у којој су поједини или сви начини на располагању корисницима;
- o) **"особа са инвалидитетом"** или **"особа са смањеном покретљивошћу"** znači особа чија је покретљивост при коришћењу prijevoza смањена услед физичког инвалидитета (senzornог или локомоторног, трајног или привременог), интелектуалног инвалидитета или оштећења, или је последица година, и чијем стању је неопходно посветити адекватну пажњу и прилагодити услуге које су на располагању свим путницима конкретним потребима ове особе;
- p) **"Опћи увјети prijevoza"** znači увјети prijevoznika у смислу опћих увјета или тарифа које су законито на снази у свакој држави и који су постали, закључивањем уговора о prijevozu, његов саставни дио;

- q) **"vozilo"** znači motorno vozilo или приколица која се користи при prijevozu путника.

## POGLAVLJE II UGOVOR O PRIJEVOZU, INFORMACIJE I KARTE

### Član 4.

(Ugovor o prijevozu)

Uz poštovanje odredbi ovog poglavlja, zaključci i realizacija ugovora o prijevozu i odredbi o informacijama i kartama sprovode se u skladu sa odredbama Naslova II i III Aneksa I.

### Član 5.

(Bicikl)

Željeznički operateri omogućavaju putnicima da u voz unesu bicikl, kada je potrebno za određenu novčanu nadoknadu, ukoliko se njima jednostavno rukuje, ukoliko ovo ne utječe nepovoljno na konkretnu željezničku uslugu, i ukoliko to dozvoljavaju uvjeti u vozilu.

### Član 6.

(Nemogućnost odricanja od obaveza i definiranje ograničenja)

- (1) Obaveze prema putnicima u skladu sa ovim Pravilnikom ne mogu se ograničiti niti je moguće odreći ih se, naročito odstupanjem ili restriktivnom klauzulom u ugovoru o prijevozu.
- (2) Željeznički operateri putnicima mogu ponuditi povoljnije uvjete u ugovoru od uslova definiranih u ovom Pravilniku.

### Član 7.

(Obaveza pružanja informacija o prekidu usluge)

Željeznički operateri ili, kada je potrebno, nadležna tijela odgovorna za sprovođenje ugovora o javnoj željezničkoj usluzi moraju objaviti na odgovarajući način, a prije njihove primjene, odluke o prekidu usluga.

### Član 8.

(Putničke informacije)

- (1) Bez utjecaja na član 10, željeznički operateri i agencija za prodaju karata koji nude ugovore o prijevozu u ime jedne ili više željezničkih operatera pružaju putnicima, prema zahtjevu, barem minimum informacija koje su definirane u Aneksu II, dio I o putovanju za koje željeznički operater nudi ugovor o prijevozu. Poduzeća za prodaju karata koji nude ugovore o prijevozu za svoj račun, i organizatori putovanja, pružaju ove informacije kada god je to moguće.
- (2) Željeznički operateri pružaju putnicima tokom putovanja barem minimum informacija koji je naveden u Aneksu II, dio II.
- (3) Informacije navedene u stavovima (1) i (2) pružaju se u najadekvatnijem obliku. Naročita pažnja se posvećuje u ovom smislu potrebama osoba sa slušnim odnosno vizuelnim oštećenjima.

### Član 9.

(Raspoloživost karata, јединствених karata до крајњег одређишта и резервација)

- (1) Željeznički operateri i agencija za prodaju karata nude, kada je to moguće, карте, јединствене карте до крајњег одређишта и резервације.
- (2) Bez utjecaja na stav (4) željeznički operateri izdaju карте putnicima na barem један од наведених načina prodaje:
  - a) na šalterima za prodaju karata или prodajnim automatima;
  - b) telefonom, preko Interneta или неке друге широко rasprostranjene informacione tehnologije;
  - c) u vozu.
- (3) Bez utjecaja na stavove (4) i (5) željeznički operateri izdaju карте za pružanje usluga u skladu sa ugovorom o javnoj usluzi na barem један од наведених načina prodaje:

- a) na šalterima za prodaju karata ili prodajnim automatima;
- b) u vozu.
- (4) Željeznički operateri moraju ponuditi mogućnost kupovine karata za njihove usluge u vozu, osim kada je ovo ograničeno ili onemogućeno iz razloga sigurnosti ili politike borbe protiv zloupotrebe ili obaveze posjedovanja obavezne rezervacije ili opravdanih poslovnih razloga.
- (5) Kada na stanici polaska ne postoji šalter za prodaju karata ili prodajni automat, putnici na stanici moraju biti obavješteni o:
  - a) mogućnosti za kupovinu karata telefonom ili preko Interneta ili u vozu, kao i o procedurama za takvu kupovinu;
  - b) najbližoj željezničkoj stanici ili mjestu na kojem postoji šalter za prodaju karata odnosno prodajni automat.

#### Član 10.

(Putničke informacije i sistemi rezervacija)

- (1) Kako bi pružili informacije i izdali karte pomenute u ovom Pravilniku, željeznički operateri i agencija za prodaju karata moraju koristiti KSIRŽS, uspostavljen u skladu sa procedurama pomenutim u ovom članu.
- (2) Tehničke specifikacije interoperabilnosti (TSI) ili drugi usaglašeni propisi sa TSI primenjuju se za potrebe ovog Pravilnika.
- (3) TSI omogućuje izdavanje informacija, navedenih u Aneksu II, i karata u skladu sa odredbama ovog Pravilnika.
- (4) Željeznički operateri prilagodavaju svoj KSIRŽS zahtjevima definiranim u TSI u skladu sa planom raspoređivanja definiranim u TSI.
- (5) Nijedan željeznički operater ili agencija za prodaju karata ne smije da otkrije lične podatke o pojedinačnim rezervacijama drugom željezničkom operateru odnosno poduzeću za prodaju karata.

### POGLAVLJE III ODGOVORNOST ŽELJEZNIČKIH OPERATERA ZA PUTNIKE I NJIHOV PRTLJAG

#### Član 11.

(Odgovornost za putnike i prtljag)

Uz poštovanje odredbi ovog Poglavlja, a bez utjecaja na važeće zakonodavstvo BiH koje predviđa dalju naknadu štete, odgovornost željezničkih operatera u pogledu putnika i njihovog prtljaga regulirano je u Poglavljima I, III i IV. Naslovima IV, VI i VII Aneksa I.

#### Član 12.

(Osiguranje)

Obaveza definirana u Instrukciji o obaveznom osiguranju u željezničkom saobraćaju ("Službeni glasnik BiH", broj 20/08) u pogledu odgovornosti za putnike tumači se kao obaveza adekvatnog osiguranja željezničkog operatera ili obaveza ekvivalentnog aranžmana kojim se namiruju obaveze navedene u ovom Pravilniku.

#### Član 13.

(Avansna isplata)

- (1) Ukoliko putnik pogine ili je povrijeđen, željeznički operater će na način naveden u članu 26. stav (5) Aneksa I bez odlaganja, a nikako kasnije od 15 dana nakon utvrđivanja identiteta fizičkog lica koje ima pravo na nadoknadu, izvršiti avansnu isplatu u iznosu koji je neophodan da se namire neposredne ekonomske potrebe na osnovu proporcionalnog iznosa za pretrpljenu štetu.

- (2) Bez utjecaja na stav (1) avansni iznos po putniku u slučaju smrti odredit će Vlada entiteta ili nadležna entitetska ministarstva.
- (3) Avansna isplata ne predstavlja priznavanje odgovornosti i može biti pokrivena kasnijim iznosima isplaćenim na osnovu ovog Pravilnika ali je nepovratna, osim u slučajevima kada je šteta nastala usljed nemara ili krivicom putnika ili kada osoba koja je primila avansnu isplatu nije osoba koja ima pravo na naknadu.

#### Član 14.

(Osporavanje odgovornosti)

Čak i kada željeznički operater ospori svoju odgovornost za fizičku povredu putnika, ono mora učiniti svaki opravdani napor da pomogne putniku u potraživanju naknade štete od trećeg lica.

### POGLAVLJE IV KAŠNENJA, PROPUŠTENE VEZE I OTKAZIVANJA

#### Član 15.

(Odgovornost za kašnjenja, propuštene veze i otkazivanja)

Uz poštovanje odredbi ovog Poglavlja, odgovornost željezničkih operatera u pogledu kašnjenja, propuštene veze i otkazivanja regulirana je odredbama Poglavlja II Naslova IV Aneksa I.

#### Član 16.

(Naknada izdataka i preusmjeravanje)

Kada je opravdano očekivati da će kašnjenje u dolasku na krajnju destinaciju u skladu sa ugovorom o prijevozu biti duže od 60 minuta, putnik istog trenutka može da izabere jednu od sljedećih mogućnosti:

- a) naknadu pune cijene karte, pod uvjetom prema kojima je karta plaćena, za dio ili dijelove putovanja koji nisu realizirani i za dio ili dijelove putovanja koji jesu realizirani ukoliko putovanje ne vrši svrhu u vezi sa originalnim putnim planom putnika, kao i za, kada je to potrebno, povratnu uslugu do mjesta polaska u što kraćem roku. Isplata odštete vrši se pod istim uvjetima isplate nadoknade pomenutim u članu 17; ili
- b) nastavak ili preusmjeravanje, pod jednakim uvjetima prijevoza, do krajnjeg odredišta u što kraćem roku; ili
- c) nastavak ili preusmjeravanje, pod jednakim uvjetima prijevoza, do krajnjeg odredišta kasnijeg datuma prema putnikovoj želji.

#### Član 17.

(Nadoknada cijene karte)

- (1) Bez gubljenja prava na prijevoz, putnik može zahtijevati nadoknadu zbog kašnjenja od željezničkog operatera ukoliko putnika očekuje kašnjenje između mjesta odlaska i dolaska navedenog na karti za koji cijena karte nije već nadoknađena u skladu sa članom 16. Minimalni iznos nadoknade u slučaju kašnjenja iznosi:
  - a) 25% cijene karte za kašnjenje u trajanju od 60 do 119 minuta,
  - b) 50% cijene karte za kašnjenje u trajanju dužem od 120 minuta.

Putnici koji posjeduju putnu propusnicu ili sezonsku kartu i koje zadese učestala kašnjenja ili otkazivanja tokom perioda važnosti karte mogu zahtijevati adekvatnu nadoknadu od željezničkog operatera u skladu sa odredbama o nadoknadi. U ovim odredbama navode se kriterijumi za utvrđivanje kašnjenja i izračunavanje iznosa koji je potrebno nadoknaditi.

Nadoknada u slučaju kašnjenja izračunava se u odnosu na cijenu koju je putnik platio za uslugu koja kasni.

Kada ugovor o prijevozu podrazumijeva povratno putovanje, nadoknada za kašnjenje u odlaznom ili



dolaznom dijelu putovanja izračunava se u odnosu na polovinu cijene plaćene za kartu. Na isti način cijena za uslugu koja kasni prema bilo kom drugom obliku ugovora o prijevozu koji omogućava preduzimanje većeg broja kasnijih putovanja izračunava se proporcionalno punom iznosu cijene.

Izračunavanje perioda kašnjenja ne uzima u obzir kašnjenja za koja željeznički operater može da dokaže da se dogodilo izvan teritorije BiH.

- (2) Nadoknada cijene karte isplaćuje se u roku od jednog mjeseca nakon primanja zahtjeva za nadoknadu. Nadoknada se isplaćuje u novcu ili vaučerima posebno propisanim i odštampanim u te svrhe.
- (3) Nadoknada cijene karte ne može se smanjiti kao posljedica finansijskih transakcija kao što su takse, troškovi telefonskog razgovora ili cijena marki. Željeznički operater može uvesti minimalan iznos ispod kojeg se nadoknada ne isplaćuje. Ovaj minimalan iznos ne može biti veći od 8 konvertibilnih maraka.
- (4) Putnik nema prava na nadoknadu ukoliko je obaviješten o kašnjenju prije kupovine karte, ili ukoliko je period kašnjenja usljed nastavka druge usluge ili preusmjeravanja kraći od 60 minuta.
- (5) Ovaj član primjenjivati će se na osnovu posebnih odluka Vlada entiteta ili nadležnih entitetskih ministarstava u narednih 5 godina od dana stupanja na snagu ovog Pravilnika.

#### Član 18.

(Pružanje pomoći)

- (1) U slučaju kašnjenja u dolasku ili odlasku, željeznički operater ili upravitelj stanice moraju informirati putnike o situaciji i procijenjenom vremenu odlaska i dolaska u trenutku kada je ova informacija raspoloživa.
- (2) U slučaju kašnjenja navedenog u stavu (1) dužem od 60 minuta, putnicima se besplatno nudi i:
  - a) obroci i osvježanje u odnosu na period čekanja, ukoliko postoje u vozu ili na stanicama, ili ako ih je moguće nabaviti po opravdanim uvjetima;
  - b) hotelski ili drugi smještaj, kao i prijevoz od željezničke stanice do mjesta smještaja, u slučaju boravka od jedne ili više noći ili ako je potreban dodatni boravak, gdje i kada za ovo postoje fizičke mogućnosti;
  - c) ukoliko je voz blokiran na pruzi, prijevoz od voza do željezničke stanice, do alternativnog mjesta polaska ili do krajnjeg odredišta usluge, gdje i kada je to fizički moguće.
- (3) Ukoliko željeznička usluga ne može biti nastavljena, željeznički operater mora u što kraćem roku organizirati alternativne usluge za prijevoz putnika.
- (4) Željeznički operater, na zahtjev putnika, mora navesti na karti da je željeznička usluga pretrpjela kašnjenje, uzrokovala propuštanje veze ili da je otkazana, u zavisnosti od samog slučaja.
- (5) Pri primjeni stavova (1), (2) i (3) željeznički operater mora posvetiti naročitu pažnju potrebama osoba sa invaliditetom i osoba sa smanjenom pokretljivošću i njihovim pratiocima.

#### **POGLAVLJE V OSOBE SA INVALIDITETOM I OSOBE SA SMANJENOM POKRETLJIVOŠĆU**

##### Član 19.

(Pravo na prijevoz)

- (1) Željeznički operateri i upravitelji stanica, uz aktivno učešće reprezentativnih organizacija osoba sa invaliditetom i osoba sa smanjenom pokretljivošću, utvrđuju, ili uvode,

nediskriminirajuća pravila pristupa u svrhu prijevoza osoba sa invaliditetom i osoba sa smanjenom pokretljivošću.

- (2) Rezervacije i karte se prodaju osobama sa invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću bez dodatnih troškova. Željeznički operater, agencija za prodaju karata ili organizatori putovanja ne smiju odbiti prihvatanje rezervacije, ili izdavanje karte, osobi sa invaliditetom ili osobi sa smanjenom pokretljivošću, ili zahtijevati da ova osoba bude u pratnji druge osobe, sve dok to nije zaista neophodno u skladu sa pravilima pristupa pomenutim u stavu (1).

#### Član 20.

(Izdavanje informacija osobama sa invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću)

- (1) Prema zahtjevu, željeznički operater, agencija za prodaju karata ili organizator putovanja pruža osobama sa invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću informacije o pristupačnosti željezničkih usluga i o uvjetima pristupa voznom parku u skladu sa pravilima pristupa pomenutim u članu 19. stav (1) i informišu osobe sa invaliditetom i osobe sa smanjenom pokretljivošću o raspoloživim prostorijama u vozu.
- (2) Kada željeznički operater, agencija za prodaju karata odnosno organizator putovanja izvrši odstupanje definirano u članu 19. stav (2) po zahtjevu ono mora informirati napismeno osobu sa invaliditetom ili osobu sa smanjenom pokretljivošću o razlozima za odstupanje u roku od 5 radnih dana od dana odbijanja rezervacije ili izdavanja karte ili definiranja uvjeta za pratnjom.

#### Član 21.

(Pristupačnost)

- (1) Željeznički operateri i upravitelji stanica moraju, kroz usaglašavanje sa TSI ili sa drugim propisima usaglašenim sa TSI o osobama sa smanjenom pokretljivošću, osigurati da stanica, platforme, vozni park i druge prostorije budu pristupačni za osobe sa invaliditetom i osobe sa smanjenom pokretljivošću.
- (2) U slučaju nepostojanja pomoćnog osoblja u vozu ili osoblja na stanicama, željeznički operateri i upravitelji stanica moraju uložiti sve opravdane napore kako bi osobama sa invaliditetom ili osobama sa smanjenom pokretljivošću omogućili pristup prijevozu željeznicom.

#### Član 22.

(Pružanje pomoći na željezničkoj stanici)

- (1) Pri odlasku, tranzitu ili dolasku osobe sa invaliditetom ili osobe sa smanjenom pokretljivošću na željezničku stanicu na kojoj je prisutno osoblje, upravitelj stanice pruža besplatnu pomoć na način koji ovim osobama omogućava ukrcavanje pri odlasku, odnosno iskrcavanje pri dolasku za uslugu za koju je osoba kupila kartu, bez utjecaja na pravila pristupa pomenuta u članu 19. stav (1).
- (2) U slučaju kada osobe koriste uslugu prijevoza koja je predmet ugovora o javnoj usluzi zaključen u skladu sa zakonodavstvom BiH, pod uvjetom da je nadležna služba uspostavila alternativne prostorije ili aranžmane koji garantiraju jednak ili viši nivo pristupačnosti uslugama prijevoza, može se odstupiti od stava (1).
- (3) Na stanicama na kojima ne postoji osoblje, željeznički operateri i upravitelji stanica moraju izložiti lako pristupačne informacije u skladu sa pravilima pristupačnosti pomenutim u članu 19. stav (1) o najbližoj stanici sa osobljem i neposredno raspoloživoj pomoći za osobe sa invaliditetom i osobe sa smanjenom pokretljivošću.

## Član 23.

(Pružanje pomoći u vozu)

Bez utjecaja na pravila pristupačnosti pomenuta u članu 19. stav (1) željeznički operateri moraju pružiti besplatnu pomoć osobama sa invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću u vozu i tokom ukrcavanja i iskrcavanja iz voza.

Za potrebe ovog člana, pomoć u vozu obuhvata sve opravdane napore da se osobi sa invaliditetom i osobi sa smanjenom pokretljivošću ponudi pomoć kako bi se ovoj osobi osigurao pristup jednakim uslugama u vozu kao i drugim putnicima, ukoliko stepen invaliditeta ili smanjene pokretljivosti ovoj osobi onemogućava samostalan i siguran pristup ovim uslugama.

## Član 24.

(Uvjeti pod kojima se pruža pomoć)

Željeznički operateri, upravitelji stanica, agencija za prodaju karata i organizatori putovanja moraju saradivati sa ciljem pružanja pomoći osobama sa invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću u skladu sa članovima 22. i 23. ovog Pravilnika prema sljedećim tačkama:

- a) pomoć se pruža pod uvjetom da je željeznički operater, upravitelj stanice, agencija za prodaju karata ili organizator putovanja koje je prodalo kartu obavješteno o potrebi osobe za ovakvom pomoći najmanje 48 sata prije nego što potrebno pružiti pomoć. Kada karta predviđa više putovanja, dovoljno je jedanput dostaviti obavještenje pod uvjetom da se pruže i adekvatne informacije o vremenu kasnijih putovanja;
- b) željeznički operateri, upravitelji stanica, agencija za prodaju karata i organizatori putovanja preduzimaju sve neophodne mjere za primanje obavještenja;
- c) ukoliko ne prime obavještenje u skladu sa tačkom a), željeznički operater i upravitelj stanice moraju učiniti sve opravdane napore za pružanje pomoći na način koji će osobi sa invaliditetom ili osobi sa smanjenom pokretljivošću omogućiti putovanje;
- d) bez utjecaja na nadležnosti drugih subjekata u pogledu oblasti izvan prostorija željezničke stanice, upravitelj stanice i svako drugo ovlašteno lice mora odrediti mjesta, unutar i izvan željezničke stanice, na kojima osoba sa invaliditetom i osoba sa smanjenom pokretljivošću može da najavi svoj dolazak na željezničku stanicu i, po potrebi, zatraži pomoć;
- e) pomoć se pruža pod uvjetom da se osoba sa invaliditetom ili osoba sa smanjenom pokretljivošću prijavi na određenom mjestu u vrijeme koje odredi željeznički operater ili upravitelj stanice koje pruža pomoć. Ovo vrijeme ne može biti duže od 60 minuta prije objavljenog vremena odlaska ili vremena kada se od svih putnika traži da se prijave. Ukoliko se ne odredi vrijeme do kojeg osoba sa invaliditetom ili osoba sa smanjenom pokretljivošću treba da se prijavi, ova osoba se mora prijaviti na za to određenom mjestu najmanje 30 minuta prije objavljenog vremena odlaska ili vremena kada se od svih putnika traži da se prijave.

## Član 25.

(Nadoknada u pogledu opreme za kretanje i druge specifične opreme)

Ukoliko je željeznički operater odgovoran za potpuni ili dijelimičan gubitak, ili oštećenje, opreme za kretanje ili druge specifične opreme koju koristi osoba sa invaliditetom ili osoba sa smanjenom pokretljivošću, mora nadoknaditi štetu u skladu sa važećim zakonodavstvom BiH.

## POGLAVLJE VI

## SIGURNOST, PRIGOVORI I KVALITET USLUGA

## Član 26.

(Lična sigurnost putnika)

U dogovoru sa javnim službama, željeznički operateri, upravljači infrastrukture i upravitelji stanica preduzimaju adekvatne mjere u okviru svojih nadležnosti i prilagođavaju ih nivou sigurnosti koji definiraju javne službe u pogledu lične sigurnosti putnika na željezničkim stanicama i u vozu kao i u pogledu upravljanja rizikom. Oni saraduju i razmjenjuju informacije o najboljim praksama u pogledu prevencije aktivnosti, za koje se očekuje da mogu ugroziti nivo sigurnosti.

## Član 27.

(Prigovori)

- (1) Željeznički operateri moraju uspostaviti mehanizam za djelovanje po osnovu prigovora u vezi sa pravima i obavezama navedenim u ovom Pravilniku. Željeznički operateri moraju staviti kontakt informacije na uvid putnicima.
- (2) Putnici mogu podnijeti prigovor svakom željezničkom operateru koje učestvuje u prijevozu. U roku od jednog mjeseca, primalac prigovora mora dati obrazložen odgovor ili, u opravdanim slučajevima, informirati putnika do kog datuma u periodu do tri mjeseca od dana prigovora putnik može očekivati odgovor.
- (3) U slučaju da putnik nije zadovoljan odgovorom željezničkog operatera na prigovor, može uložiti žalbu Regulatornom odboru željeznica BiH u roku od 8 dana od dana prijema odgovora na prigovor.
- (4) Željeznički operateri objavljuje u godišnjem izveštaju pomenutom u članu 28. broj i kategorije primljenih žalbi, obrađenih žalbi, period dostavljanja odgovora i preduzete aktivnosti za unapređenje usluga.

## Član 28.

(Standardi kvaliteta usluga)

- (1) Željeznički operateri definiraju standarde kvaliteta usluga i sprovode sistem upravljanja kvalitetom sa ciljem održanja kvaliteta usluga. Standardi kvaliteta usluga moraju obuhvatiti stavke navedene u Aneksu III.
- (2) Željeznički operateri prate svoj učinak u pogledu standarda kvaliteta usluga. Željeznički operateri svake godine objavljuju izveštaj o učinku u pogledu kvaliteta usluga uz godišnji izveštaj. Izveštaji o učinku u pogledu kvaliteta usluga objavljuju se na Internet stranici željezničkog operatera. Takođe, ovi izveštaji objavljuju se na Internet stranici ERA.

## POGLAVLJE VII

## INFORMIRANJE, NADZOR I INSPEKCIJE

## Član 29.

(Informiranje putnika o njihovim pravima)

- (1) Pri prodaji karata za putovanje željeznicom, željeznički operateri, upravitelji stanica i organizatori putovanja informiraju putnike o njihovim pravima i obavezama u skladu sa ovim Pravilnikom.
- (2) Željeznički operateri i upravitelji stanica informiraju putnike na adekvatan način, na stanicama i u vozu, o kontakt informacijama nadležnog tijela za nadzor i inspekcije u skladu sa članom 30.

## Član 30.

(Nadzor i inspekcije)

Regulatorni odbor željeznica BiH je nadležan za nadzor i inspekcije ovog Pravilnika prema članu 2 i članu 8. tačke c) Zakona o željeznicama BiH. Regulatorni odbor željeznica BiH

preduzima neophodne mjere kako bi osigurali poštovanje prava putnika.

## ПОГЛАВЉЕ VIII ЗАВРШНЕ ODREDBE

### Član 31. (Kazne)

U željezničkom sistemu BiH za kršenje propisa primjenjivat će se odredbe entitetskih propisa i zakona o kaznenim mjerama, u zavisnosti od mjesta nastanka kršenja propisa. Predviđene kaznene mjere moraju biti efikasne, nediskriminirajuće, odgovarati prekršaju i obeshrabriti dalje prekršaje.

### Član 32. (Aneksi)

Sastavnim dijelom ovog Pravilnika smatraju se Aneks 1 (Isječak iz Jedinstvenih pravila o ugovoru o međunarodnom prijevozu putnika i prtljaga željeznicom (CIV), *Dodatak A* uz Konvenciju o međunarodnom prijevozu željeznicom (COTIF) od 9. maja 1980. godine, izmjenjen Protokolom o izmjeni Konvencije o međunarodnom prijevozu željeznicom od 3. juna 1999. godine), Aneks 2 (Minimum informacija koje pružaju željeznički operateri odnosno poduzeća za prodaju karata) i Aneks 3 (Minimum standarda kvaliteta usluga).

### Član 33. (Odredbe o izmenama i dopunama)

Odredbe ovog Pravilnika će biti podložne izmjenama i dopunama od strane ROŽ BiH, sa ciljem unapređenja efikasnog željezničkog sistema u BiH.

### Član 34. (Usklađivanje)

Ovim Pravilnikom o pravima i obavezama putnika u željezničkom saobraćaju BiH se preuzimaju odredbe Uredbe (EZ) br. 1371/2007 Evropskog parlamenta i vijeća od 23. listopada 2007. o pravima i obavezama putnika u željezničkom saobraćaju.

### Član 35. (Stupanje na snagu)

- (1) Ovaj Pravilnik stupa na snagu osmog dana od dana objavljivanja u "Službenom glasniku BiH".
- (2) Pravilnik će biti objavljen i u "Službenom glasniku BiH", "Službenim novinama Federacije BiH", "Službenom glasniku RS", "Službenom glasniku Brčko distrikta BiH".

Broj 10-01-29-7-771-1/17.  
13. novembra 2017. godine  
Doboj

Direktor  
**Tihomir Narić**, s. r.

## ANEKS I

### Isječak iz Jedinstvenih pravila o ugovoru o međunarodnom prijevozu putnika i prtljaga željeznicom (CIV)

**DODATAK A**  
**uz Konvenciju o međunarodnom prijevozu željeznicom (COTIF) od 9. maja 1980. godine, izmijenjen Protokolom o izmjeni Konvencije o međunarodnom prijevozu željeznicom od 3. juna 1999. godine**

### NASLOV II ZAKLJUČIVANJE I SPROVOĐENJE UGOVORA O PRIJEVOZU

#### Član 6. (Ugovor o prijevozu)

- (1) Ugovorom o prijevozu prijevoznik se obavezuje na prijevoz putnika kao i, prema potrebi, prtljaga i vozila do krajnjeg odredišta i isporuku prtljaga i vozila na krajnjem odredištu.

- (2) Ugovor o prijevozu se potvrđuje izdavanjem jedne ili više karata putniku. Međutim, uz poštovanje člana 9. odsustvo, neregularnost ili gubitak karte ne utječe na postojanje ili važnost ugovora na koji se i dalje primjenjuju Jedinstvena pravila.
- (3) Karta je prima facie dokaz o zaključivanju i sadržaju ugovora o prijevozu.

#### Član 7. (Karta)

- (1) U Općim uvjetima prijevoza definiraju se oblik i sadržaj karata kao i jezik i karakteri koji se štampaju i ispisuju.
- (2) Sljedeće informacije, kao minimum informacija, mora biti ispisano na karti:
  - a) prijevoznik ili prijevoznici;
  - b) izjava da se na prijevoznika primjenjuju, bez obzira na bilo koju drugu klauzulu kojom je utvrđeno drugačije, Jedinstvena pravila; ovo može biti iskazano akronimom CIV;
  - c) druge izjave koje su potrebne kao dokaz o zaključivanju i sadržaju ugovora o prijevozu i koji putniku omogućava da realizira prava koja proizilaze iz ovog Ugovora.
- (3) Putnik mora provjeriti, pri preuzimanju karte da li je karta ispisana u skladu sa ovim Pravilnikom.
- (4) Karta se može zamjeniti ukoliko nije ispisana na ime putnika i ukoliko putovanje nije još uvijek ni počelo.
- (5) Karta može biti izdata elektronskim registriranjem podataka, koji potom mogu biti pretvoreni u čitljive pisane simbole. Procedura koja se koristi za registriranje i obradu podataka mora biti jednaka sa funkcionalnog stanovišta, naročito u pogledu dokazne vrijednosti karte koju čine ovi podaci.

#### Član 8.

##### (Plaćanje i refundiranje cijene prijevoza)

- (1) Osim ukoliko sporazum između putnika i prijevoznika ne glasi drugačije, cijena prijevoza plaća se unaprijed.
- (2) U Općim uvjetima prijevoza definiraju se uvjeti pod kojima se vrši refundiranje cijene prijevoza.

#### Član 9.

##### (Pravo na prijevoz. Isključenje iz prijevoza)

- (1) Putnik mora, od samog početka putovanja, posjedovati važeću kartu i pokazati je pri provjeri karata. U Općim uvjetima prijevoza može se definirati:
  - a) da putnik koji ne pokaže važeću kartu mora platiti, pored cijene prijevoza, cijenu doplate;
  - b) da putnik koji odbije da plati cijenu prijevoza ili doplate po zahtjevu mora prekinuti svoje putovanje;
  - c) da li i pod kojim uvjetima se vrši refundiranje cijene doplate.
- (2) U Općim uvjetima prijevoza može se definirati da putnici koji:
  - a) predstavljaju opasnost za sigurnost i dobro funkcioniranje prijevoza ili za sigurnost drugih putnika,
  - b) ometa druge putnike na neprihvatljiv način, mogu biti isključeni iz prijevoza ili se od njih može tražiti da prekinu putovanje i da takve osobe nemaju prava na refundiranje cijene prijevoza ili drugih troškova na ime prijevoza registriranog prtljaga koji su platili.

#### Član 10.

##### (Izvršavanje administrativnih formalnosti)

Putnik mora ispoštovati formalnosti koje od njega zahtjevaju carinske ili druge administrativne službe.

## Član 11.

(Otkazivanje ili zakasnijeli polazak voza. Propuštene veze)

Prijevoznik mora, po potrebi, navesti na karti da je voz otkazan ili da je došlo do propuštanja veze.

**NASLOV III  
PRIJEVOZ RUČNOG PRTLJAGA, ŽIVOTINJA,  
REGISTRIRANOG PRTLJAGA I VOZILA  
POGLAVLJE I  
ZAJEDNIČKE ODREDBE**

## Član 12.

(Prihvatljivi predmeti i životinje)

- (1) Putnik sa sobom može imati predmete kojim se jednostavno rukuje (ručni prtljag) i žive životinje u skladu sa Općim uvjetima prijevoza. Takođe, putnik sa sobom može imati glomazniji prtljag u skladu sa posebnim odredbama, koje su sadržane u Općim uvjetima prijevoza. Predmeti i životinje koji mogu iritirati ili smetati putnicima ili uzrokovati štetu nisu dozvoljeni kao dio ručnog prtljaga.
- (2) Putnik može povjeriti predmete i životinje kao registrirani prtljag u skladu sa Općim uvjetima prijevoza.
- (3) Prijevoznik može dozvoliti prijevoz vozila prilikom prijevoza putnika u skladu sa posebnim odredbama, sadržanim u Općim uvjetima prijevoza.
- (4) Prijevoz opasne robe kao ručnog prtljaga, registriranog prtljaga unutar ili na vozilima koji, u skladu sa ovim naslovim mogu biti prevezeni željeznicom, mora biti vršen u skladu sa Instrukcijom o nadzoru i osiguranju sigurnosti pri prijevozu opasne robe u željezničkom saobraćaju ("Službeni glasnik BiH", broj 61/12) (RID).

## Član 13.

(Provjera)

- (1) Kada postoji osnovan razlog za sumnju da nije izvršena provjera uvjeta prijevoza, prijevoznik ima pravo da provjeri da li predmeti (ručni prtljag, registrirani prtljag, vozila i njihov sadržaj) i životinje koji su predmet prijevoza ispunjavaju uvjete prijevoza, osim u slučaju kada zakoni i odredbe države u kojoj se provjera vrši zabranjuju ovu vrstu provjere. Putnik se poziva da prisustvuje provjeri. Ukoliko se putnik ne pojavi ili se do njega ne može doći, prijevoznik zahtijeva prisustvo dva nezavisna svjedoka.
- (2) Ukoliko se utvrdi nepoštovanje uslova prevoza, prevoznik može zahtijevati od putnika da plati troškove provjere.

## Član 14.

(Izvršavanje administrativnih formalnosti)

Putnik mora ispoštovati formalnosti koje od njega zahtijevaju carinske ili druge administrativne službe kada, prilikom prijevoza, putnik posjeduje predmete (ručni prtljag, registrirani prtljag, vozila uključujući njihov sadržaj) ili životinje. Putnik mora prisustvovati provjeri ovih predmeta osim kada zakoni ili odredbe države nalažu drugačije.

**POGLAVLJE II  
RUČNI PRTLJAG I ŽIVOTINJE**

## Član 15.

(Nadzor)

Putnik ima odgovornost da nadzire svoj ručni prtljag i životinje koje nosi sa sobom.

**POGLAVLJE III  
REGISTRIRANI PRTLJAG**

## Član 16.

(Predaja registriranog prtljaga)

- (1) Ugovorne obaveze o slanju registriranog prtljaga moraju biti utvrđene na vaučeru o registriranju prtljaga koji se izdaje putniku.

- (2) Uz poštovanje člana 22. odsustvo, neregularnost ili gubitak vaučera o registriranju prtljaga ne utječe na postojanje ili važenje sporazuma o slanju registriranog prtljaga, na koje se primjenjuju Jedinствена pravila.
- (3) Vaučer o registriranju prtljaga je *prima facie* dokaz o registriranju prtljaga i uvjeta prijevoza registriranog prtljaga.
- (4) Osim ukoliko ne postoji dokaz o suprotnom, pretpostavlja se da je u trenutku kada ga je prijevoznik preuzeo prtljag bio u dobrom stanju, i da broj i masa dijelova prtljaga odgovara stavkama na vaučeru o registriranju prtljaga.

## Član 17.

(Vaučer o registriranju prtljaga)

- (1) U Općim uvjetima prijevoza definiraju se oblik i sadržaj vaučera o registriranju prtljaga kao i jezik i karakteri koji se štampaju i ispisuju na vaučeru. Odredbe člana 7. stav (5) primjenjuju se na ovu proceduru po principu *mutatis mutandis*.
- (2) Sljedeće informacije, kao minimum informacija, moraju biti ispisane na vaučeru o registriranju prtljaga:
  - a) prijevoznik ili prijevoznici;
  - b) izjava da se na prijevoznika primjenjuju, bez obzira na bilo koju drugu klauzulu kojom je utvrđeno drugačije, Jedinствена pravila; ovo može biti iskazano akronimom CIV;
  - c) druge izjave koje su potrebne kao dokaz o ugovornim obavezama koje se odnose na slanje registriranog prtljaga i koji putniku omogućava da realizira prava koja proizilaze iz ovog ugovora o prijevozu.
- (3) Putnik mora provjeriti, pri preuzimanju vaučera o registriranju prtljaga da li je vaučer ispisan u skladu sa ovim Pravilnikom.

## Član 18.

(Registriranje i prijevoz)

- (1) Osim kada je u Općim uvjetima o prijevozu utvrđeno drugačije, prtljag se registrira isključivo pri pokazivanju karte koja važi najmanje do mjesta odredišta prtljaga. U svakom drugom smislu registriranje prtljaga vrši se u skladu sa odredbama koje su na snazi u mjestu predaje pošiljke.
- (2) Kada je u Općim uvjetima prijevoza utvrđeno da prtljag može biti preuzet radi prijevoza bez pokazivanja karte, odredbe Jedinствених pravila o pravima i obavezama putnika u pogledu registriranog prtljaga primjenjuju se prema principu *mutatis mutandis* na pošiljaoca registriranog prtljaga.
- (3) Prijevoznik može poslati registrirani prtljag drugim vozom ili drugačijim prijevozom kao i drugačijom putanjom od one kojom se prijevozi putnik.

## Član 19.

(Tarifa za prijevoz registriranog prtljaga)

Ukoliko u sporazumu između putnika i prijevoznika nije navedeno drugačije, tarifa za prijevoz registriranog prtljaga plaća se pri registriranju.

## Član 20.

(Označavanje registriranog prtljaga)

Putnik na svakom pojedinačnom registriranom prtljagu mora naznačiti na jasno vidljivom mjestu, na način koji je u dovoljnoj mjeri dugotrajan i čitljiv:

- a) svoje ime i adresu;
- b) odredište.

## Član 21.

(Pravo raspolaganja registriranim prtljagom)

- (1) Ukoliko okolnosti to dozvoljavaju i ukoliko se to ne kosi sa zahtjevima carinskih ili drugih administrativnih službi, putnik može zahtijevati da mu se prtljag vrati na mjestu predaje prtljaga nakon što vrati vaučer o registriranju prtljaga i, ukoliko je to definirano u Općim uvjetima prijevoza, pri pokazivanju karte.
- (2) Opći uvjeti prijevoza mogu sadržati druge odredbe koje se tiču prava raspolaganja registriranim prtljagom, posebno u pogledu izmjene odredišta i mogućih finansijskih posljedica koje snosi putnik.

## Član 22.

(Isporuka prtljaga)

- (1) Registrirani prtljag se isporučuje pri predaji vaučera o registriranju prtljaga i, po potrebi, po plaćanju troškova isporuke prtljaga. Prijevoznik ima pravo, ali ne i obavezu, da provjeri da li osoba koja posjeduje vaučer ima pravo na preuzimanje prtljaga.
- (2) Jednakim isporuci osobi koja posjeduje vaučer o registriranju prtljaga smatra se, u skladu sa odredbama koje su na snazi u mjestu odredišta, ukoliko:
  - a) je prtljag predat carinskim ili poreskim službama u njihovim prostorijama ili skladištima, kada ovo ne spada u nadležnost nadzora prijevoznika;
  - b) su žive životinje predate trećim licima.
- (3) Osoba koja poseduje vaučer o registriranju prtljaga može zahtijevati isporuku prtljaga na odredištu ne ranije od dogovorenog vremena i, po potrebi, čim vrijeme neophodno za izvršenje aktivnosti carinskih i drugih administrativnih službi, istekne.
- (4) Ukoliko vaučer o registriranju prtljaga nije predat, prijevoznik je u obavezi isključivo da isporuči prtljag osobi koja dokaže svoje pravo na prtljag; ukoliko se ponuđeni dokaz ne pokaže dovoljnim, prijevoznik može zatražiti garancije.
- (5) Prtljag se isporučuje na odredištu za koje je prtljag registriran.
- (6) Nosilac vaučera o registriranju prtljaga čiji prtljag nije isporučen može zahtijevati da se na vaučeru ispiše dan i vrijeme kada je ova osoba tražila isporuku u skladu sa stavom (3).
- (7) Osoba može odbiti da preuzme prtljag ukoliko prijevoznik odbije da izvrši provjeru registriranog prtljaga kako bi ustanovio navodno oštećenje.
- (8) U svakom drugom smislu isporuka prtljaga vrši se u skladu sa odredbama koje su na snazi u mjestu isporuke pošiljke.

**POGLAVLJE IV  
VOZILA**

## Član 23.

(Uvjeti prijevoza)

Posebnim odredbama kojim se regulira prijevoz vozila, sadržanim u Općim uvjetima prijevoza, posebno se definiraju uvjeti za preuzimanje vozila, registriranja, ukrcavanja i prijevoza, iskrcavanja i isporuke kao i obaveze putnika.

## Član 24.

(Vaučer o prijevozu)

- (1) Ugovorne obaveze o prijevozu vozila moraju biti utvrđene na vaučeru o prijevozu koji se izdaje putniku. Vaučer o prijevozu može biti sastavni dio karte putnika.
- (2) Posebnim odredbama o prijevozu vozila, sadržanim u Općim uvjetima prijevoza, definiraju se oblik i sadržaj vaučera o prijevozu kao i jezik i karakteri koji se štampaju i

ispisuju na vaučeru. Odredbe člana 7. stav (5) primjenjuju se na ovu proceduru po principu *mutatis mutandis*.

- (3) Sljedeće informacije, kao minimum informacija, moraju biti ispisane na karti:
  - a) prijevoznik ili prijevoznici;
  - b) izjava da se na prijevoznika primjenjuju, bez obzira na bilo koju drugu klauzulu kojom je utvrđeno drugačije, Jedinствена pravila; ovo može biti iskazano akronimom CIV;
  - c) druge izjave koje su potrebne kao dokaz o ugovornim obavezama koje se odnose na prijevoz vozila i koje putniku omogućavaju da realizira prava koja proizilaze iz ovog Ugovora o prijevozu.
- (4) Putnik mora provjeriti, pri preuzimanju vaučera o prijevozu da li je vaučer ispisan u skladu sa ovim Pravilnikom.

## Član 25.

(Važeće zakonodavstvo)

Uz poštovanje odredbi ovog odjeljka, odredbe Odjeljka III o prijevozu prtljaga primjenjuju se i na prijevoz vozila.

**NASLOV IV  
ODGOVORNOST PRIJEVOZNIKA  
POGLAVLJE I  
ODGOVORNOST U SLUČAJU SMRTI, ILI  
POVREĐIVANJA, PUTNIKA**

## Član 26.

(Osnov za utvrđivanje odgovornosti)

- (1) Prijevoznik je odgovoran za gubitak ili oštećenja koja su posljedica smrti, ozljede, ili neke druge fizičke ili psihičke povrede putnika, koji su posljedica aktivnosti željeznice i koji se dogodi dok se putnik nalazi unutar željezničkog vozila, ili u njega ulazi ili iz njega izlazi bez obzira na to koja se željeznička infrastruktura koristi.
- (2) Prijevoznik se oslobađa ove odgovornosti:
  - a) ukoliko su uzrok nesreće okolnosti koje nisu u vezi sa radom željeznice i koje prijevoznik, uprkos preduzetom oprezu koji nalažu konkretne okolnosti u datom slučaju, nije mogao da izbjegne i okolnosti koje nije mogao da spriječi;
  - b) u mjeri u kojoj je nesreća posljedica krivice putnika;
  - c) ukoliko je nesreća posljedica ponašanja trećeg lica koje prijevoznik, uprkos preduzetom oprezu koji nalažu konkretne okolnosti u datom slučaju, nije mogao da izbjegne i okolnosti koje nije mogao da spriječi; drugi operater koje koristi istu željezničku infrastrukturu ne može se smatrati trećim licem; ovo ne utječe na pravo potraživanja odštete.
- (3) Ukoliko je nesreća uzrokovana ponašanjem trećeg lica i ukoliko, uprkos ovoj činjenici, prijevoznik nije u potpunosti oslobođen odgovornosti u skladu sa stavom (2) tačka c) on se smatra odgovornim u potpunosti u mjeri koja je definipana u Jedinственим pravilima ali bez utjecaja na pravo potraživanja odštete prijevoznika u odnosu na treće lice.
- (4) Jedinствена pravila nemaju utjecaja na odgovornost prijevoznika u slučajevima koji nisu predviđeni u stavu (1).
- (5) Ukoliko prijevoz reguliran jednim ugovorom o prijevozu vrši nekoliko uzastopnih prijevoznika, prijevoznik koji je obavezan ugovorom o prijevozu da pruži uslugu prijevoza u toku kojeg se dogodi nesreća smatra se odgovornim u slučaju smrti, ili povrede, putnika. Kada ovu uslugu nije pružio prijevoznik, već alternativni prijevoznik, ova dva prijevoznika su zajednički i zasebno odgovorni u skladu sa Jedinственим pravilima.

## Član 27.

(Odšteta u slučaju smrti)

- (1) U slučaju smrti putnika odšteta obuhvata:
  - a) sve neophodne troškove nakon smrti, posebno one koji se odnose na prijevoz tijela i troškove sahrane;
  - b) ukoliko smrt ne nastupi odmah, odštetu navedenu u članu 28.
- (2) Ukoliko su, kao posljedica smrti putnika, osobe prema kojima jeste, ili bi, putnik imao pravnu dužnost finansijske brige ostale uskraćene za ovu brigu, ovim osobama se takođe osigurava nadoknada za ovaj gubitak. Pravo na pokretanje postupka za isplatu odštete od strane osoba o kojima je putnik finansijski brinuo bez zakonske obaveze na ovakvu brigu, predmet su zakonodavstva BiH.

## Član 28.

(Odšteta u slučaju povrede)

U slučaju povrede ili nekog drugog fizičkog ili psihičkog povređivanja putnika odšteta obuhvata:

- a) sve neophodne troškove, naročito troškove liječenja i prijevoza;
- b) nadoknadu za finansijski gubitak, usljed potpune ili djelimične nesposobnosti za rad, ili za povećane potrebe.

## Član 29.

(Nadoknada za druge vrste tjelesnih povreda)

Zakonodavstvo BiH određuje da li i u kojoj mjeri prijevoznik mora platiti odštetu za tjelesno povređivanje koje nije navedeno u članovima 27. i 28.

## Član 30.

(Oblik i iznos odštete u slučaju smrti ili povređivanja)

- (1) Odšteta u smislu člana 27. stav (2) i člana 28. tačka b) isplaćuje se u cjelini. Međutim, ukoliko zakonodavstvo BiH predviđa isplate u ratama, odšteta se isplaćuje na ovaj način ukoliko to traži povrijeđeni putnik ili osobe pomenute u članu 27. stav (2).
- (2) Iznos odštete koju je potrebno platiti u skladu sa stavom (1) određuje se odredbama zakonodavstva BiH. Međutim, u svrhu Jedinstvenih pravila, gornje ograničenje po putniku ne može preći 175.000 novčanih jedinica koje se isplaćuju u cjelini ili u godišnjim ratama, kada zakonodavstvo BiH definiše gornju granicu u iznosu manjem od navedenog.

## Član 31.

(Drugi načini prijevoza)

- (1) Uz poštovanje stava (2) odredbe o odgovornosti prijevoznika u slučaju smrti, ili povrede, putnika ne primjenjuju se na gubitak ili oštećenje koje se dogodi u toku prijevoza koji, u skladu sa ugovorom o prijevozu, nije prijevoz željeznicom.
- (2) Međutim, kada se pružna vozila prevoze trajektom, odredbe koje se odnose na odgovornost u slučaju smrti, ili povrede, putnika primjenjuju se i na gubitak ili oštećenje pomenute u članu 26. stav (1) i članu 33. stav (1) koji su uzrokovani nesrećom koja je posljedica aktivnosti željeznice i koji se dogode dok je putnik unutar vozila, dok ulazi ili izlazi iz vozila.
- (3) Kada je, zbog izuzetnih okolnosti, funkcioniranje željeznice privremeno obustavljeno a prijevoz putnika se sprovodi drugim načinom prijevoza, prijevoznik je odgovoran u skladu sa Jedinstvenim pravilima.

## POGLAVLJE II

## ODGOVORNOST U SLUČAJU NEPOŠTOVANJA REDA VOŽNJE

## Član 32.

(Odgovornost u slučaju otkazivanja, zakasnjelog polaska voza ili propuštene veze)

- (1) Prijevoznik je odgovoran u odnosu na putnika za gubitak ili oštećenje koji su posljedica činjenice da, iz razloga otkazivanja, zakasnjelog polaska voza ili propuštene veze, njegovo putovanje ne može da se nastavi istog dana, ili da se nastavak putovanja istog dana ne može zahtijevati iz opravdanih razloga zbog datih okolnosti. Odšteta u ovom slučaju obuhvata opravdane troškove smještaja kao i opravdane troškove obavještanja osoba koje očekuju putnika.
- (2) Prijevoznik se oslobađa ove odgovornosti, kada su otkazivanje, zakasnjeli polazak voza ili propuštena veza posljedica jednog od sljedećih razloga:
  - a) ukoliko su uzrok okolnosti koje nisu u vezi sa radom željeznice i koje prijevoznik, uprkos preduzetom oprezu koji nalažu konkretne okolnosti u datom slučaju, nije mogao da izbjegne i okolnosti koje nije mogao da spriječi;
  - b) krivica putnika; ili
  - c) ukoliko je uzrok ponašanje trećeg lica koje prijevoznik, uprkos preduzetom oprezu koji nalažu konkretne okolnosti u datom slučaju, nije mogao da izbjegne i okolnosti koje nije mogao da spriječi; drugi operater koje koristi istu željezničku infrastrukturu ne može se smatrati trećim licem; ovo ne utječe na pravo potraživanja odštete.
- (3) Zakonodavstvo BiH određuje da li i u kojoj mjeri prijevoznik mora platiti odštetu za štetu koja nije navedena u članu 1. Ova odredba ne utječe na član 44.

## POGLAVLJE III

ODGOVORNOST U POGLEDU RUČNOG PRTLJAGA, ŽIVOTINJA, REGISTRIRANOG PRTLJAGA I VOZILA  
ODGOVORNOST U POGLEDU RUČNOG PRTLJAGA, ŽIVOTINJA, REGISTRIRANOG PRTLJAGA I VOZILA  
ODJELJAK 1

## RUČNI PRTLJAG I ŽIVOTINJE

## Član 33.

(Odgovornost)

- (1) U slučaju smrti, ili povrede, putnika prijevoznik je odgovoran i za gubitak ili oštećenje koji su posljedica potpunog ili djelimičnog gubitka, ili oštećenja, predmeta koje je putnik imao na sebi ili kod sebe kao ručni prtljag; ovo se odnosi i na životinje koje je putnik ponio sa sobom. Član 26. primjenjuje se po principu *mutatis mutandis*.
- (2) U svakom drugom pogledu, prijevoznik nije odgovoran za potpuni ili djelimičan gubitak, ili oštećenje, predmeta, ručnog prtljaga i životinja za čiji je nadzor bio odgovoran putnik u skladu sa članom 15, osim ukoliko ovaj gubitak ili oštećenje nije uzrokovano krivicom prijevoznika. Drugi članovi Naslova IV, sa izuzetkom člana 51, i Naslova VI ne primjenjuju se u ovom slučaju.

## Član 34.

(Ograničenje odštete u slučaju gubitka ili oštećenja predmeta)

U slučaju odgovornosti prijevoznika u skladu sa članom 33. stav (1) prijevoznik mora isplatiti nadoknadu u visini do 1.400 novčanih jedinica po putniku.

## Član 35.

(Isključivanje odgovornosti)

Prijevoznik nije odgovoran u odnosu na putnike za gubitak ili oštećenje koji su posljedica činjenice da putnik nije ispoštovao formalnosti koje nalažu carinske ili druge administrativne službe.

## ODJELJAK 2 REGISTRIRANI PRTLJAG

## Član 36.

(Osnov za utvrđivanje odgovornosti)

- (1) Prijevoznik je odgovoran za gubitak ili oštećenje koji su posljedica potpunog ili djelimičnog gubitka, ili oštećenja, registriranog prtljaga između vremena preuzimanja i isporuke registriranog prtljaga kao i kašnjenja sa isporukom registriranog prtljaga.
- (2) Prijevoznik se oslobađa od ove odgovornosti u mjeri u kojoj je gubitak, oštećenje ili kašnjenje u isporuci registriranog prtljaga krivica putnika, naloga putnika koji nije uzrokovan krivicom prijevoznika, greške koja je sastavni dio registriranog prtljaga ili okolnosti koje prijevoznik nije mogao da izbjegne i posljedica koje nije mogao da spriječi.
- (3) Prijevoznik se oslobađa ove odgovornosti u mjeri u kojoj je gubitak ili oštećenje posljedica posebnih rizika koji proizilaze iz jedne ili više okolnosti:
  - a) nepostojanja ambalaže ili neadekvatne ambalaže;
  - b) posebne prirode prtljaga;
  - c) predaje predmeta u svojstvu prtljaga koji nisu prihvatljivi za prijevoz.

## Član 37.

(Teret dokazivanja)

- (1) Prijevoznik snosi teret dokazivanja da je gubitak, oštećenje ili kašnjenje u isporuci posljedica jednog od uzroka navedenih u članu 36. stav (2).
- (2) Kada prijevoznik utvrdi da su, imajući u vidu okolnosti konkretnog slučaja, gubitak ili oštećenje mogli da budu uzrokovani jednim ili većim brojem posebnih rizika navedenih u članu 36. stav (3), pretpostavlja se da ovi rizici jesu uzrok gubitka ili oštećenja. Nadležna osoba ima, međutim, pravo da dokaže da se gubitak ili oštećenje ne mogu u potpunosti ili djelimično pripisati ovim rizicima.

## Član 38.

(Uzastopni prijevoznici)

Ukoliko prijevoz koji je predmet jednog ugovora vrši nekoliko uzastopnih prijevoznika, svaki prijevoznik, samim činom preuzimanja prtljaga sa vaučerom o registriranju prtljaga ili vozila sa vaučerom o prijevozu, postaje strana ugovora o prijevozu u smislu prosleđivanja prtljaga ili prijevoza vozila, u skladu sa uvjetima vaučera o registriranju prtljaga ili vaučera o prijevozu i preuzima obaveze koje iz njih proizilaze. U ovakvom slučaju svaki prijevoznik je odgovoran za prijevoz cjelokupnim putem do trenutka isporuke.

## Član 39.

(Alternativni prijevoznik)

- (1) Kada prijevoznik povjeri izvršenje prijevoza, u cjelini ili djelimično, alternativnom prijevozniku, u skladu sa ili izvan prava definiranih ugovorom o prijevozu, prevoznik je i dalje odgovoran za cjelokupan prijevoz.
- (2) Sve odredbe Jedinstvenih pravila o odgovornosti prijevoznika primjenjuju se i na odgovornost alternativnog prijevoznika u slučaju prijevoza koji vrši. Članovi 48. i 52. primjenjuju se u slučaju pokretanja postupka protiv zaposlenih ili drugih lica čije usluge alternativni prijevoznik koristi za izvršenje prijevoza.

- (3) Bilo koji poseban sporazum kojim prijevoznik preuzima obaveze koje nisu definirane Jedinstvenim pravilima ili se odriče prava koja su garantirana Jedinstvenim pravilima nemaju utjecaja u pogledu alternativnog prijevoznika koji ovakav sporazum nije prihvatio izričito i u pisanoj formi. Bez obzira na to da li je alternativni prijevoznik prihvatio ovakav sporazum, za prijevoznika i dalje važe obaveze ili odricanja od prava definirane ovakvim posebnim sporazumom.
- (4) U slučaju kada i u mjeri u kojoj prijevoznik i alternativni prijevoznik snose odgovornost, njihova odgovornost je zajednička i pojedinačna.
- (5) Ukupan iznos nadoknade koju treba da isplate prijevoznik, alternativni prijevoznik i njihovi zaposleni i druge osobe čije usluge koriste za izvršenje prijevoza ne može biti viši od maksimalnih iznosa navedenih u Jedinstvenim pravilima.
- (6) Ovaj član ne utječe na pravo potraživanja odštete između prijevoznika i alternativnog prijevoznika.

## Član 40.

(Pretpostavka gubitka)

- (1) Osoba koja polaže pravo na prtljag može, bez obaveze daljeg dokazivanja, smatrati da je dio prtljaga izgubljen kada nije isporučen ili kada joj nije stavljen na raspolaganje u roku od 14 dana nakon podnošenja zahtjeva za isporuku u skladu sa članom 22. stav (3).
- (2) Ukoliko dio prtljaga za koji se smatra da je izgubljen bude pronađen u roku od jedne godine nakon podnošenja zahtjeva za isporuku, prijevoznik mora obavjestiti osobu koja polaže pravo na prtljag ukoliko zna ili može utvrditi adresu ove osobe.
- (3) U roku od 30 dana nakon primanja obavještenja pomenutog u stavu (2), osoba može zahtijevati isporuku prtljaga. U ovom slučaju osoba mora platiti troškove prijevoza prtljaga od mjesta predaje prtljaga do mjesta isporuke i refundira primljenu nadoknadu umanjenju za, po potrebi, uključene troškove. Ova osoba međutim zadržava svoja prava da traži nadoknadu za kašnjenje sa isporukom u skladu sa članom 43.
- (4) Ukoliko je prtljag koji je pronađen nije potraživan u periodu navedenom u stavu (3) ili ukoliko je pronađen nakon godinu dana od dana podnošenja zahtjeva za isporukom, prijevoznik raspolaže prtljagom u skladu sa zakonodavstvom i odredbama koje su na snazi u mjestu u kojem se prtljag nalazi.

## Član 41.

(Nadoknada gubitka)

- (1) U slučaju potpunog ili djelimičnog gubitka registriranog prtljaga, prijevoznik mora platiti, uz isključenje druge odštete:
    - a) ukoliko se utvrdi iznos pretrpljenog gubitka ili oštećenja, nadoknadu jednaku tom iznosu koja ne prelazi 80 novčanih jedinica po kilogramu bruto mase ili 1.200 novčanih jedinica po komadu prtljaga;
    - b) ukoliko se ne utvrdi iznos pretrpljenog gubitka ili oštećenja, likvidacionu odštetu od 20 novčanih jedinica po kilogramu bruto mase ili 300 novčanih jedinica po komadu prtljaga.
- Način nadoknade, prema kilogramu izgubljenog prtljaga ili prema komadu prtljaga, definiira se u Općim uvjetima prijevoza.
- (2) Prijevoznik mora takođe refundirati troškove prijevoza prtljaga i druge plaćene iznose u vezi sa prijevozom izgubljenog prtljaga, kao i već plaćene carinske takse i akcize.

## Član 42.

(Nadoknada u slučaju oštećenja)

- (1) U slučaju oštećenja registriranog prtljaga, prijevoznik mora platiti nadoknadu jednaku gubitku vrednosti prtljaga, uz isključenje druge odštete.
- (2) Iznos nadoknade ne može biti veći:
  - a) u slučaju kada je prtljag izgubio vrijednost usred oštećenja, od iznosa koji bi bio plaćen u slučaju potpunog gubitka;
  - b) u slučaju kada je samo dio prtljaga izgubio vrijednost usred oštećenja, od iznosa koji bi bio plaćen u slučaju gubitka tog dijela prtljaga.

## Član 43.

(Nadoknada u slučaju kašnjenja sa isporukom)

- (1) U slučaju kašnjenja sa isporukom registriranog prtljaga, prijevoznik mora platiti nadoknadu za svaki period od 24 sata nakon primanja zahtjeva za isporukom, ali najduže u periodu od 14 dana;
  - a) ukoliko ovlaštena osoba dokaže pretrpljeni gubitak ili oštećenje, nadoknadu jednaku iznosu gubitka ili oštećenja, koja ne prelazi 0,80 novčanih jedinica po kilogramu bruto mase ili 14 novčanih jedinica po komadu prtljaga, koji je isporučen sa zakašnjenjem;
  - b) ukoliko ovlaštena osoba ne dokaže pretrpljeni gubitak ili oštećenje, likvidacionu odštetu od 0,14 novčanih jedinica po kilogramu bruto mase ili 2,80 novčanih jedinica po komadu prtljaga, koji je isporučen sa zakašnjenjem.

Način nadoknade, prema kilogramu izgubljenog prtljaga ili prema komadu prtljaga, definira se u Općim uvjetima prijevoza.

- (2) U slučaju potpunog gubitka prtljaga, nadoknada definirana u stavu (1) ne isplaćuje se uz nadoknadu definiranu u članu 41.
- (3) U slučaju djelimičnog gubitka prtljaga, nadoknada definirana u stavu (1) isplaćuje se za dio prtljaga koji nije izgubljen.
- (4) U slučaju oštećenja prtljaga koje nije posljedica kašnjenja u isporuci nadoknada definirana u stavu (1) prema potrebi, isplaćuje se uz nadoknadu definiranu u članu 42.
- (5) Ni u kom slučaju ukupan iznos nadoknade naveden u stavu (1) uz nadoknadu koju je potrebno isplatiti u skladu sa članovima 41. i 42. ne može biti viši od nadoknade koja se isplaćuje u slučaju ukupnog gubitka prtljaga.

### ODJELJAK 3 VOZILA

## Član 44.

(Nadoknada u slučaju kašnjenja)

- (1) U slučaju kašnjenja sa ukrcavanjem koje se može smatrati krivicom prijevoznika ili kašnjenja u isporuci vozila, prijevoznik mora, ukoliko ovlaštena osoba dokaže pretrpljeni gubitak ili oštećenje, isplatiti nadoknadu u iznosu ne većem od cijene prijevoza.
- (2) Ukoliko, u slučaju kašnjenja sa ukrcavanjem koje se može smatrati krivicom prijevoznika, ovlaštena osoba odluči da prekine ugovor o prijevozu, ovoj osobi se refundira cijena prijevoza. Pored ovoga ovlaštena osoba može, ukoliko dokaže pretrpljeni gubitak ili oštećenje koji su posljedica kašnjenja, tražiti nadoknadu koja nije viša od cijene prijevoza.

## Član 45.

(Nadoknada u slučaju gubitka)

U slučaju potpunog ili djelimičnog gubitka vozila nadoknada koju je potrebno isplatiti osobi za dokazani gubitak ili oštećenje izračunava se na osnovu uobičajene vrijednosti vozila.

Ovaj iznos ne može biti viši od 8.000 novčanih jedinica. Ukrcana ili iskrkana prikolica smatra se zasebnim vozilom.

## Član 46.

(Odgovornost u slučaju drugih predmeta)

- (1) U pogledu predmeta koji se nalaze unutar vozila ili prostora za prtljag (na primjer, prtljažnika ili kutije za ski-opremu) koji su prikačeni na vozilo, prijevoznik je odgovoran samo za gubitak ili oštećenje koji su uzrokovani njegovom krivicom. Ukupan iznos nadoknade ne može biti viši od 1.400 novčanih jedinica.
- (2) Što se tiče predmeta koji se nalaze izvan vozila, uključujući kutije pomenute u stavu (1) prijevoznik je odgovoran za ove predmete isključivo ukoliko se dokaže da su gubitak ili oštećenje posljedica postupka ili propusta, koje je prijevoznik učinio iz namjere da se uzrokuje ovakav gubitak ili oštećenje, ili iz nemara i uz svjest da će vjerovatno doći do gubitka ili oštećenja.

## Član 47.

(Važeće zakonodavstvo)

Uz poštovanje odredbi ovog odjeljka, odredbe Odjeljka 2 o odgovornosti za prtljag primjenjuju se i u slučaju vozila.

### POGLAVLJE IV ZAJEDNIČKE ODREDBE

## Član 48.

(Gubitak prava na pozivanje na ograničenje odgovornosti)

Ograničenje odgovornosti definirano u Jedinstvenim pravilima kao i odredbe zakonodavstva BiH, kojim se ograničava nadoknada do određenog iznosa, ne primjenjuje se kada se dokaže da su gubitak ili oštećenje posljedica postupka ili propusta, koje je prijevoznik učinio iz namjere da se uzrokuje ovakav gubitak ili oštećenje, ili iz nemara i uz svjest da će vjerovatno doći do gubitka ili oštećenja.

## Član 49.

(Konverzija i kamata)

- (1) Kada izračunavanje nadoknade zahtijeva konverziju iznosa navedenog u stranoj valuti, konverzija se vrši prema kursu na dan i u mjestu isplate nadoknade.
- (2) Osoba može tražiti kamatu na nadoknadu, u iznosu od pet odsto na godišnjem nivou, od dana potraživanja navedenog u članu 55. ili, u slučaju nepostojanja potraživanja, od dana pokretanja pravnog postupka.
- (3) Međutim, u slučaju nadoknade koja se isplaćuje u skladu sa članovima 27. i 28, kamata se obračunava od dana kada su se dogodili događaji relevantni za procjenu iznosa nadoknade, ukoliko je taj dan kasniji u odnosu na dan potraživanja ili dan pokretanja pravnog postupka.
- (4) U slučaju prtljaga kamata se isplaćuje isključivo ukoliko je iznos nadoknade viši od 16 novčanih jedinica po vaučeru o registrovanju prtljaga.
- (5) U slučaju prtljaga, ukoliko ovlaštena osoba ne podnese prijevozniku, u predviđenom vremenskom periodu, prateća dokumenta koja su neophodna za namirivanje potraživanog iznosa, ne obračunava se kamata između isteka predviđenog perioda i dana dostavljanja ovih dokumenata.

## Član 50.

(Odgovornost u slučaju nuklearnog incidenta)

Prijevoznik se oslobađa od odgovornosti u skladu sa Jedinstvenim pravilima za gubitak ili oštećenje koji su posljedica nuklearnog incidenta kada je operater nuklearnog postrojenja ili druga osoba koja ga zamjenjuje odgovoran za gubitak ili oštećenje u skladu sa zakonima i odredbama države koja snosi odgovornost u oblasti nuklearne energije.



## Član 51.

(Osobe za koje prijevoznik snosi odgovornost)

Prijevoznik je odgovoran za svoje zaposlene i druge osobe čije usluge koristi u svrhu prijevoza, kada zaposleni i druge osobe postupaju u okviru svojih nadležnosti. Rukovodioci željezničke infrastrukture u okviru koje se prijevoz vrši smatraju se osobama čije usluge prijevoznik koristi u svrhu prijevoza.

## Član 52.

(Drugi postupci)

- (1) U svim slučajevima kada se primjenjuju Jedinствена pravila, svi postupci u pogledu odgovornosti, po bilo kom osnovu, mogu se pokrenuti protiv prijevoznika isključivo u skladu sa uvjetima i ograničenjima koji su definirani u Jedinственим pravilima.
- (2) Ovo se odnosi i na postupke koji se pokreću protiv zaposlenih i drugih osoba prema kojima je prijevoznik odgovoran u skladu sa članom 51.

**NASLOV V****ODGOVORNOST PUTNIKA**

## Član 53.

(Posebni principi odgovornosti)

Putnik je odgovoran prijevozniku za gubitak ili oštećenje:

- a) koji su rezultat nepoštovanja obaveza u skladu sa
  1. članovima 10, 14. i 20.,
  2. posebnim odredbama u vezi sa prijevozom vozila, sadržanim u Općim uvjetima prijevoza,
  3. Instrukcijom o nadzoru i osiguranju sigurnosti pri prijevozu opasnog tereta u željezničkom saobraćaju BiH (RID) ("Službeni glasnik BiH", broj 61/12),
- b) koje uzrokuju predmeti ili životinje koje putnik nosi sa sobom, osim kada putnik dokaže da su gubitak ili oštećenje uzrokovani okolnostima koje nije mogao da izbjegne ili okolnostima koje nije mogao da spriječi, uprkos činjenici da je reagirao u skladu sa pažnjom odgovornog putnika. Ova odredba nema utjecaja na odgovornost prijevoznika u skladu sa članovima 26. i 33. stav (1).

**NASLOV VI****REALIZACIJA PRAVA**

## Član 54.

(Procjena djelimičnog gubitka ili oštećenja)

- (1) Kada prijevoznik utvrdi ili pretpostavi djelimičan gubitak, ili oštećenje, predmeta za koji je odgovoran prijevoznik (prtljag, vozila) ili ovakvu tvrdnju iznese osoba koja polaže pravo na predmet, prijevoznik mora bez odlaganja, a ukoliko je moguće u prisustvu ove osobe, napraviti izvještaj u kojem se navodi, u skladu sa prirodom gubitka ili oštećenja, stanje predmeta i, u mjeri u kojoj je to moguće, stepen gubitka ili oštećenja, razlog i vrijeme gubitka ili oštećenja.
- (2) Primjerak izvještaja predaje se besplatno osobi koja polaže pravo na predmet.
- (3) Ukoliko se osoba ne saglasi sa nalazima izvještaja, ona može tražiti da stanje prtljaga ili vozila i razloge i stepen gubitka ili oštećenja utvrdi stručnjak kojeg odrede strane ugovora o prijevozu ili sud ili tribunal. Procedura koju je potrebno sprovesti primjenjuje se u skladu sa zakonodavstvom i odredbama države u kojoj se vrši procjena.

## Član 55.

(Žalbe)

- (1) Žalbe u vezi sa odgovornošću prijevoznika u slučaju smrti, ili povrede, putnika podnose se u pisanoj formi prijevozniku

protiv kojeg može biti pokrenut postupak. U slučaju prijevoza koji je predmet jedinstvenog ugovora koji vrše uzastopni prijevoznici žalba može biti upućena prvom ili posljednjem prijevozniku kao i prijevozniku čija se glavna uprava ili podružnica ili agencija koja je zaključila ugovor o prijevozu nalazi u državi u kojoj putnik prebiva ili boravi.

- (2) Druge tužbe koje se odnose na ugovor o prijevozu podnose se u pisanoj formi prijevozniku navedenom u članu 56. stav (2) i (3).
- (3) Dokumenta za koja oštećena osoba smatra da treba da podnese uz tužbu mogu se dostaviti u originalu ili kopiji, a kada je to primjereno, kopije moraju biti overene ukoliko to prijevoznik traži. Pri rješavanju po osnovu tužbe, prijevoznik može zahtijevati dostavljanje karte, vaučera o registriranju prtljaga i vaučer o prijevozu.

## Član 56.

(Prijevoznici protiv kojih može biti pokrenut postupak)

- (1) Postupak zasnovan na odgovornosti prijevoznika u slučaju smrti, ili povrede, putnika može biti pokrenut isključivo protiv prijevoznika koji je odgovoran u skladu sa članom 26. stav (5).
- (2) Saglasno stavu (4) drugi postupci koje putnici pokrenu na osnovu ugovora o prijevozu mogu biti pokrenuti isključivo protiv prvog prijevoznika, posljednjeg prijevoznika ili prijevoznika koji je izvršio dio prijevoza tokom kojeg se dogodio događaj koji je razlog pokretanja postupka.
- (3) Kada, u slučaju prijevoza koji vrše uzastopni prijevoznici, prijevoznik koji treba da isporuči prtljag ili vozilo je naveden uz njegovu saglasnost na vaučeru o registriranju prtljaga ili vaučeru o prijevozu, postupak može biti pokrenut i protiv ovog prijevoznika u skladu sa stavom (2) čak i kada on nije preuzeo prtljag ili vozilo.
- (4) Postupak za povraćaj plaćenog iznosa prema ugovoru o prijevozu može biti pokrenut protiv prijevoznika koji je naplatio ovaj iznos ili protiv prijevoznika u čije ime je iznos naplaćen.
- (5) Postupak može biti pokrenut protiv prijevoznika koji nije naveden u stavovima (2) i (4) kada je pokrenut kao protiv-tužba ili izuzimanjem u postupku u vezi sa glavnom tužbom na osnovu istog ugovora o prijevozu.
- (6) U mjeri u kojoj se Jedinствена pravila primjenjuju na alternativnog prijevoznika, postupak može biti pokrenut i protiv njega.
- (7) Ukoliko tužilac ima izbor između nekoliko prijevoznika, njegovo pravo izbora prestaje kada pokrene postupak protiv jednog od prijevoznika; ovo važi i kada tužilac može da odabere između jednog ili više prijevoznika i alternativnog prijevoznika.

## Član 58.

(Prestajanje prava na pokretanje postupka u slučaju smrti ili povređivanja putnika)

- (1) Pravo na pokretanje postupka oštećene osobe na osnovu odgovornosti prijevoznika u slučaju smrti, ili povrede, putnika prekida se ukoliko obavještenje o nesreći koja je zadesila putnika ne podnese ova osoba, u roku od 12 mjeseci od njenog upoznavanja sa gubitkom ili oštećenjem, jednom od prijevoznika kojem tužba može biti podnijeta u skladu sa članom 55. stav (1). Kada oštećena osoba usmenim putem obavještava prijevoznika o nesreći, prijevoznik ovoj osobi daje potvrdu o primanju usmenog obavještenja.
- (2) Međutim, pravo pokretanja postupka ne prestaje ukoliko:
  - a) oštećena osoba dostavi tužbu jednom od prijevoznika navedenog u članu 55. stav (1) u periodu definiranom u stavu (1);

- b) prijevoznik koji je odgovoran sazna za nesreću koja je zadesila putnika na neki drugi način u periodu navedenom u stavu (1);
- c) obavještenje o nesreći nije dostavljeno, ili je dostavljeno nakon isticanja roka, kao posljedica okolnosti koje su izvan moći oštećene osobe;
- d) oštećena osoba dokaže da je nesreća uzrokovana krivicom prijevoznika.

#### Član 59.

(Prestajanje prava na pokretanje postupka u vezi sa prijevozom prtljaga)

- (1) Preuzimanjem prtljaga osobe koja na njega polaže pravo prekida se svako pravo na pokretanje postupka protiv prijevoznika prema ugovoru o prijevozu u slučaju djelimičnog gubitka, oštećenja ili kašnjenja u isporuci.
- (2) Pravo na pokretanje postupka ne prestaje:
  - a) u slučaju djelimičnog gubitka ili oštećenja, ukoliko
    1. je utvrđen gubitak ili oštećenje u skladu sa članom 54. prije nego što osoba preuzme prtljag,
    2. utvrđivanje koje je trebalo da bude izvršeno u skladu sa članom 54. nije izvršeno isključivo krivicom prijevoznika;
  - b) u slučaju gubitka ili oštećenja koje nije očigledno a koje se utvrdi nakon što osoba preuzme prtljag, ukoliko
    1. ova osoba traži utvrđivanje u skladu sa članom 54. odmah nakon otkrivanja gubitka ili oštećenja i to ne kasnije od 3 dana nakon prihvatanja prtljaga, i
    2. pored ovoga, dokaže da se gubitak ili oštećenje dogodio između vremenskog perioda kada je prijevoznik preuzeo i isporučio prtljag;
  - c) u slučaju kašnjenja sa isporukom, ukoliko je oštećena osoba, u roku od 21 dana, realizirala svoja prava u odnosu na nekog od prijevoznika koji su navedeni u članu 56. stav (3);
  - d) ukoliko osoba dokaže da je gubitak ili oštećenje uzrokovano krivicom prijevoznika.

#### Član 60.

(Ograničenje postupka)

- (1) Period za pokretanje postupka za naplatu odštete na osnovu odgovornosti prijevoznika u slučaju smrti, ili povrede, putnika ističe:
    - a) u slučaju putnika, 3 godine od dana nakon nesreće;
    - b) u slučaju drugih oštećenih osoba, 3 godine od dana nakon smrti putnika, odnosno ne duže od 5 godina od dana nakon nesreće.
  - (2) Period za pokretanje drugih postupaka na osnovu ugovora o prijevozu ističe nakon jedne godine. Period za pokretanje postupaka ističe nakon dvije godine u slučaju postupka za nadoknadu gubitka ili oštećenja kao posljedice postupka ili propusta koji su učinjeni iz namjere da se uzrokuje ovakav gubitak ili oštećenje, ili iz nemara i uz svijest da će vjerovatno doći do gubitka ili oštećenja.
  - (3) Period ograničenja naveden u stavu (2) odnosi se na postupke:
    - a) za nadoknadu potpunog gubitka, od 14 dana nakon isteka perioda navedenog u članu 22. stav (3);
    - b) za nadoknadu djelimičnog gubitka, oštećenja ili kašnjenja u isporuci, od dana isporuke;
    - c) u svim drugim slučajevima koji se tiču prijevoza putnika, od dana isteka važnosti njihove karte. Dan kojeg počinje period ograničenja ne ulazi u navedeni vremenski period.
4. [...]

5. [...]

- (6) U svim drugim slučajevima, obustavljanje i prekidanje perioda ograničenja regulirano je entitetskim ili državnim zakonodavstvom.

### NASLOV VII ODNOSI IZMEĐU PRIJEVOZNIKA

#### Član 61.

(Raspodjela iznosa naplaćenog za prijevoz)

- (1) Prijevoznik koji je naplatio ili je trebalo da naplati cijenu prijevoza mora isplatiti drugim prijevoznicima njihove dijelove ovog iznosa. Načini isplate definiraju se sporazumom između prijevoznika.
- (2) Na odnose između uzastopnih prijevoznika primjenjuju se i članovi 6. stav (3), član 16. stav (3) i član 25.

#### Član 62.

(Pravo na odštetu)

- (1) Prijevoznik koji je isplatio nadoknadu u skladu sa Jedinstvenim pravilima ima pravo naplate odštete od prijevoznika koji su učestvovali u prijevozu u skladu sa sljedećim odredbama:
  - a) prijevoznik koji je uzrokovao gubitak ili oštećenje snosi potpunu odgovornost za odštetu;
  - b) kada je gubitak ili oštećenje uzrokovalo više prevoznika, svaki prevoznik je odgovoran za gubitak ili oštećenje koje je prouzrokovao; ukoliko nije moguće utvrditi pojedinačnu odgovornost, nadoknada se dijeli proporcionalno između prevoznika u skladu sa tačkom c);
  - c) ukoliko nije moguće dokazati koji prijevoznik je uzrokovao gubitak ili oštećenje, nadoknada se proporcionalno dijeli između svih prijevoznika koji su učestvovali u prijevozu, osim onih koji uspiju da dokažu da oni nisu uzrokovali gubitak ili oštećenje; ovakva podjela vrši se proporcionalno udjelu prijevoznika u naplaćenom iznosu prijevoza.
- (2) U slučaju nesolventnosti nekog od prijevoznika, njegov neplaćeni udio dijeli se između drugih prijevoznika koji su učestvovali u prijevozu, proporcionalno njihovom udjelu u naplaćenom iznosu prijevoza.

#### Član 63.

(Procedura naplate odštete)

- (1) Prijevoznik u odnosu na kojeg se vrši pravo naplate odštete ne može osporiti valjanost naplate prijevoznika koji uživa pravo na odštetu u skladu sa članom 62, kada je odluku o nadoknadi donio sud ili tribunal i kada prvopomenuti prijevoznik, kojem je pravovremeno dostavljeno obavještenje o postupku, imao mogućnost da se umiješa u toku postupka. Sud ili tribunal koji vodi glavni postupak određuje vrijeme dopušteno za obavještanje o postupku i za interveniranje u postupku.
- (2) Prijevoznik koji uživa pravo na odštetu mora podnijeti žalbu u jednom i istovjetnom postupku protiv svih prijevoznika sa kojima nije postigao dogovor o odšteti, a u protivnom gubi pravo na odštetu od prijevoznika protiv kojih nije pokrenuo postupak.
- (3) Sud ili tribunal donosi odluku u jednoj i istovjetnoj presudi o svim zahtjevima za odštetu koji su mu predstavljani.
- (4) Prijevoznik koji želi da realizira svoje pravo na odštetu može pokrenuti postupak u sudu ili tribunalu države na čijoj teritoriji se nalazi glavna uprava, podružnica ili agencija jednog od prijevoznika koji učestvuje u prijevozu a koji je zaključio ugovor o prijevozu.
- (5) Kada se pokreće postupak protiv više prijevoznika, prijevoznik koji podnosi žalbu ima pravo da odabere sud ili tribunal pred kojim će pokrenuti postupak između sudova

- ili tribunala koji se smatraju nadležnim u skladu sa stavom (4).
- (6) Postupak za naplatu odštete ne može se spojiti sa postupkom za naplatu nadoknade koji pokrene osoba koja je oštećena u skladu sa ugovorom o prijevozu.

Član 64.

(Sporazumi o naplati odštete)

Prijevoznici mogu zaključiti sporazume koji odstupaju od člana 61. i 62.

**ANEKS II**

**MINIMUM INFORMACIJA KOJE PRUŽAJU ŽELJEZNIČKI OPERATERI ODNOSNO PODUZEĆA ZA PRODAJU KARATA**

**DIO I: INFORMACIJE PRIJE PUTOVANJA**

Opći uvjeti ugovora

Red vožnje i uvjeti najbržeg putovanja

Red vožnje i uvjeti najjeftinijih cijena karata

Pristupačnost, uvjeti pristupa i postojanje prostorija u vozu namijenjenih osobama sa invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću

Pristupačnost i uvjeti pristupa za bicikl

Raspoloživost sjedišta u vagonima za pušače i nepušače, prvoj i drugoj klasi kao i kušet-kolima i spavaćim kolima

Aktivnosti koje mogu dovesti do ometanja ili kašnjenja usluge

Raspoloživost usluga u vozu

Procedure za podnošenje zahtjeva za povraćaj izgubljenog prtljaga

Procedure za podnošenje žalbi

**DIO II: INFORMACIJE TOKOM PUTOVANJA**

Usluge u vozu

Sljedeća stanica

Kašnjenja

Glavne vezne usluge

Pitanja bezbjednosti i sigurnosti.

**ANEKS III**

**MINIMUM STANDARDA KVALITETA USLUGA**

Informacije i karte

Tačnost usluga, i opći principi rješavanja poremećaja u pružanju usluga

Ukidanje usluga

Čistoća voznog parka i staničnih prostorija (kvalitet zraka u vagonima, higijena sanitarnih prostorija, itd.)

Anketa o zadovoljstvu korisnika

po žalbama, refundiranje i nadoknada za nepoštovanje standarda kvaliteta usluga

Pružanje pomoći osobama sa invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću.

Na temelju članka 16. i članka 61. stavak (2) Zakona o upravi ("Službeni glasnik BiH", broj 32/02, 102/09 i 72/17) i članka 2. i članka 8. točka c) stavak (1) Zakona o željeznicama Bosne i Hercegovine ("Službeni glasnik BiH", broj 52/05), Regulatorni odbor željeznica Bosne i Hercegovine donosi

**PRAVILNIK  
O PRAVIMA I OBVEZAMA PUTNIKA U  
ŽELJEZNIČKOM PROMETU BiH**

**POGLAVLJE I**

**OPĆE ODREDBE**

Članak 1.

(Predmet Pravilnika)

Ovim Pravilnikom definiraju se pravila o sljedećem:

- informacijama koje pružaju željeznički operateri, zaključivanju ugovora o prijevozu, izdavanju karata i primjeni Računalni sustava za informacije i rezervacije u željezničkom prometu,
- odgovornosti željezničkih operatera i obvezi osiguranja putnika i prtljage,
- obvezama željezničkih operatera prema putnicima u slučaju kašnjenja,
- zaštiti, i pružanju pomoći osobama sa invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću koje putuju željeznicom,
- definiranju i praćenju standarda kvalitete usluga, rukovođenju rizicima za osobnu sigurnost putnika i obradi žalbi i
- općim pravilima primjene Pravilnika.

Članak 2.

(Područje primjene)

- Ovaj Pravilnik se primjenjuje na sva putovanja željeznicom i usluge u unutarnjem i međunarodnom prometu koje pruža jedno ili više željezničkih operatera koja imaju licenciju za rad sukladan Zakonu o željeznici BiH i Upute o uvjetima za izdavanje i sadržaj Licencije za pružanje usluga željezničkog prijevoza.
- Ovaj Pravilnik ne primjenjuje se na željezničke operatere i prometne usluge koje nemaju licenciju sukladno Zakonu o željeznici BiH i Uputom o uvjetima za izdavanje i sadržaj Licencije za pružanje usluga željezničkog prijevoza.

Članak 3.

(Definicije)

Za potrebe Pravilnika primjenjuju se sljedeće definicije:

- "**željeznički operater**" je svako javno poduzeće ili kompanija koja pruža usluge prijevoza terete odnosno putnika željeznicom, pod uvjetom da ta kompanija osigurava i vuču vlakova. Ovim pojmom obuhvaćene su i kompanije koje pružaju samo usluge vuče vlakova;
- "**prijevoznik**" znači željezničko poduzeće koje je ugovorna stranka i sa kojim putnik zaključuje ugovor o prijevozu ili niz uzastopnih željezničkih operatera koja su odgovorna temeljem ovog Ugovora;
- "**alternativni prijevoznik**" znači željezničko poduzeće, koje nije zaključilo ugovor o prijevozu sa putnikom, ali kojem željezničko poduzeće koje je ugovorna stranka povjerila, u cijelosti ili djelimice, izvršenje prijevoza željeznicom;
- "**upravitelj infrastrukture**" je svako javno poduzeće ili kompanija koja je odgovorna za uspostavu i održavanje javne željezničke infrastrukture ili privatne željezničke infrastrukture povezane s javnom željezničkom infrastrukturom;
- "**upravitelj kolodvorima**" znači organizacijska jedinica u državi BiH, koja je odgovorna za upravljanje željezničkim kolodvorom a koji može biti upravitelj infrastrukture;
- "**organizator putovanja**" znači organizator ili maloprodajnik, koji nije željezničko poduzeće.
- "**agencija za prodaju karata**" znači maloprodajno poduzeće koje se bavi uslugama željezničkog prijevoza, koje zaključuje ugovore o prijevozu i prodaje karte u ime željezničkog operatera ili za svoj vlastiti račun;
- "**ugovor o prijevozu**" znači ugovor o prijevozu uz finansijsku nadoknadu ili besplatno zaključen između željezničkog operatera ili agencija za prodaju karata i putnika za pružanje jedne ili više prometnih usluga;

- i) **"rezervacija"** znači ovlaštenje, na papiru ili u elektroničkom obliku, kojim se daje pravo osobi koja se prijevozi na prethodno potvrđeni personalizirani aranžman prijevoza;
- j) **"jedinstvena karta do krajnjeg odredišta"** znači karta ili karte koje predstavljaju ugovor o prijevozu za korištenje uzastopnih željezničkih usluga koje pruža jedno ili više željezničkih operatera;
- k) **"usluga domaćeg željezničkog prijevoza putnika"** znači usluga željezničkog prijevoza putnika koja ne prelazi granicu države BiH;
- l) **"kašnjenje"** znači vremenska razlika između vremena predviđenog dolaska putnika sukladno objavljenom redu vožnje i vremena realnog ili očekivanog dolaska;
- m) **"putnički pokaz"** ili **"sezonska karta"** znači karta za neograničen broj putovanja koja omogućuje ovlaštenom vlasniku putovanje željeznicom na određenoj putanji ili mreži u tijeku određenog vremenskog razdoblja;
- n) **"Računalni sustav za informacije i rezervacije u željezničkom prometu"** (KSIRŽS) znači računalni sustav koji sadrži informacije o željezničkim uslugama koje pružaju željeznički operateri; informacije koje se unose u KSIRŽS o putničkim uslugama uključuju sljedeće informacije:
  1. plan i vremenski raspored putničkih usluga,
  2. raspoloživost sjedala unutar putničkih usluga,
  3. cijene i posebne uvjete,
  4. pristupačnost vlakova za osobe sa invaliditetom i osobe sa smanjenom pokretljivošću;
  5. načine na koje se mogu izvršiti rezervacije ili izdati karte i jedinstvene karte do krajnjeg odredišta u mjeri u kojoj su pojedini ili svi načini na raspolaganju korisnicima;
- o) **"osoba sa invaliditetom"** ili **"osoba sa smanjenom pokretljivošću"** znači osoba čija je pokretljivost pri korištenju prijevoza smanjena usljed fizičkog invaliditeta (senzornog ili lokostrojnog, trajnog ili privremenog), intelektualnog invaliditeta ili oštećenja, ili je posljedica godina, i čijem stanju je neophodno posvetiti adekvatnu pažnju i prilagoditi usluge koje su na raspolaganju svim putnicima konkretnim potrebama ove osobe;
- p) **"Opći uvjeti prijevoza"** znači uvjete prijevoznika u smislu općih uvjeta ili tarifa koje su zakonito na snazi u svakoj državi i koji su postali, zaključivanjem ugovora o prijevozu, njegov sastavni dio;
- q) **"vozilo"** znači strojno vozilo ili prikolica koja se koristi pri prijevozu putnika.

## POGLAVLJE II UGOVOR O PRIJEVOZU, INFORMACIJE I KARTE

### Članak 4.

(Ugovor o prijevozu)

Uz poštivanje odredbi ovoga Poglavlja, zaključci i realizacija ugovora o prijevozu i odredbi o informacijama i kartama sprovode se sukladno odredbama Naslova II i III Aneksa I.

### Članak 5.

(Bicikl)

Željeznički operateri omogućuju putnicima da u vlak unesu bicikl, kada je potrebno za određenu novčanu nadoknadu, ukoliko se njima jednostavno rukuje, ukoliko ovo ne utječe

nepovoljno na konkretnu željezničku uslugu, i ukoliko to dozvoljavaju uvjeti u vozilu.

### Članak 6.

(Nemogućnost odricanja od obveza i definiranje ograničenja)

- (1) Obveze prema putnicima sukladno ovom Pravilniku ne mogu se ograničiti niti je moguće odreći ih se, naročito odstupanjem ili restriktivnom klauzulom u ugovoru o prijevozu.
- (2) Željeznički operateri putnicima mogu ponuditi povoljnije uvjete u ugovoru od uvjeta definiranih u ovom Pravilniku.

### Članak 7.

(Obveza pružanja informacija o prekidu usluge)

Željeznički operateri ili, kada je potrebno, nadležna tijela odgovorna za sprovedbu ugovora o javnoj željezničkoj usluzi moraju objaviti na odgovarajući način, a prije njihove primjene, odluke o prekidu usluga.

### Članak 8.

(Putničke informacije)

- (1) Bez utjecaja na članak 10., željeznički operateri i agencija za prodaju karata koji nude ugovore o prijevozu u ime jedne ili više željezničkih operatera pružaju putnicima, prema zahtjevu, barem minimum informacija koje su definirane u Aneksu II, dio I o putovanju za koje željeznički operater nudi ugovor o prijevozu. Poduzeća za prodaju karata koji nude ugovore o prijevozu za svoj račun, i organizatori putovanja, pružaju ove informacije kada god je to moguće.
- (2) Željeznički operateri pružaju putnicima tijekom putovanja barem minimum informacija koji je naveden u Aneksu II, dio II.
- (3) Informacije navedene u stavcima (1) i (2) pružaju se u najadekvatnijem obliku. Naročita pažnja se posvećuje u ovom smislu potrebama osoba sa slušnim odnosno vizualnim oštećenjima.

### Članak 9.

(Raspoloživost karata, jedinstvenih karata do krajnjeg odredišta i rezervacija)

- (1) Željeznički operateri i agencija za prodaju karata nude, kada je to moguće, karte, jedinstvene karte do krajnjeg odredišta i rezervacije.
- (2) Bez utjecaja na stavak (4) željeznički operateri izdaju karte putnicima na barem jedan od navedenih načina prodaje:
  - a) na šalterima za prodaju karata ili prodajnim automatima;
  - b) telefonom, preko Interneta ili neke druge široko rasprostranjene informacijske tehnologije;
  - c) u vlaku.
- (3) Bez utjecaja na stavke (4) i (5), željeznički operateri izdaju karte za pružanje usluga sukladno ugovoru o javnoj usluzi na barem jedan od navedenih načina prodaje:
  - a) na šalterima za prodaju karata ili prodajnim automatima;
  - b) u vlaku.
- (4) Željeznički operateri moraju ponuditi mogućnost kupnju karata za njihove usluge u vlaku, osim kada je ovo ograničeno ili onemogućeno iz razloga sigurnosti ili politike borbe protiv zloporabe ili obveze posjedovanja obvezne rezervacije ili opravdanih poslovnih razloga.
- (5) Kada na kolodvoru polaska ne postoji šalter za prodaju karata ili prodajni automat, putnici na kolodvoru moraju biti obavješteni o:
  - a) mogućnosti za kupnju karata telefonom ili preko Interneta ili u vlaku, kao i o procedurama za takvu kupnju;

- b) najbližem željezničkom kolodvoru ili mjestu na kojem postoji šalter za prodaju karata odnosno prodajni automat.

#### Članak 10.

(Putničke informacije i sustavi rezervacija)

- (1) Kako bi pružili informacije i izdali karte pomenute u ovom Pravilniku, željeznički operateri i agencija za prodaju karata moraju koristiti KSIRŽS, uspostavljen sukladno procedurama pomenutim u ovom članku.
- (2) Tehničke specifikacije interoperabilnosti (TSI) ili drugi usaglašeni propisi sa TSI primenjuju se za potrebe ovoga Pravilnika.
- (3) TSI omogućuje izdavanje informacija, navedenih u Aneksu II, i karata sukladno odredbama ovoga Pravilnika.
- (4) Željeznički operateri prilagodavaju svoj KSIRŽS zahtjevima definiranim u TSI sukladno planu raspoređivanja definiranim u TSI.
- (5) Nijedan željeznički operater ili agencija za prodaju karata ne smije da otkrije osobne podatke o pojedinačnim rezervacijama drugom željezničkom operateru odnosno poduzeću za prodaju karata.

### POGLAVLJE III ODGOVORNOST ŽELJEZNIČKIH OPERATERA ZA PUTNIKE I NJIHOVU PRTLJAGU

#### Članak 11.

(Odgovornost za putnike i prtljagu)

Uz poštivanje odredbi ovoga Poglavlja, a bez utjecaja na važeće zakonodavstvo BiH koje predviđa daljnju naknadu štete, odgovornost željezničkih operatera glede putnika i njihove prtljage regulirano je u Poglavljima I, III i IV. Naslovima IV, VI i VII Aneksa I.

#### Članak 12.

(Osiguranje)

Obveza definirana u Instrukciji o obveznom osiguranju u željezničkom prometu ("Službeni glasnik BiH", broj 20/08) glede odgovornosti za putnike tumači se kao obveza adekvatnog osiguranja željezničkog operatera ili obveza ekvivalentnog aranžmana kojim se namiruju obveze navedene u ovom Pravilniku.

#### Članak 13.

(Avansna isplata)

- (1) Ukoliko putnik pogine ili je povrijeđen, željeznički operater će na način naveden u članku 26. stavak (5) Aneksa I bez odlaganja, a nikako kasnije od 15 dana nakon utvrđivanja identiteta fizičke osobe koja ima pravo na nadoknadu, izvršiti avansnu isplatu u iznosu koji je neophodan da se namire neposredne ekonomske potrebe na temelju proporcionalnog iznosa za pretrpljenu štetu.
- (2) Bez utjecaja na stavak (1) avansni iznos po putniku u slučaju smrti odredit će Vlada entiteta ili nadležna entitetska ministarstva.
- (3) Avansna isplata ne predstavlja priznavanje odgovornosti i može biti pokrivena kasnijim iznosima isplaćenim na temelju ovoga Pravilnika ali je nepovratna, osim u slučajevima kada je šteta nastala usljed nemara ili krivnjom putnika ili kada osoba koja je primila avansnu isplatu nije osoba koja ima pravo na naknadu.

#### Članak 14.

(Osporavanje odgovornosti)

Čak i kada željeznički operater ospori svoju odgovornost za fizičku povredu putnika, ono mora učiniti svaki opravdani napor da pomogne putniku u potraživanju naknade štete od treće osobe.

### POGLAVLJE IV KAŠNENJA, PROPUŠTENE VEZE I OTKAZIVANJA

#### Članak 15.

(Odgovornost za kašnjenja, propuštene veze i otkazivanja)

Uz poštivanje odredbi ovoga Poglavlja, odgovornost željezničkih operatera glede kašnjenja, propuštene veze i otkazivanja regulirana je odredbama Poglavlja II Naslova IV Aneksa I.

#### Članak 16.

(Naknada izdataka i preusmjeravanje)

Kada je opravdano očekivati da će kašnjenje u dolasku na krajnju destinaciju sukladno ugovoru o prijevozu biti dulje od 60 minuta, putnik istog trenutka može da izabere jednu od sljedećih mogućnosti:

- a) naknadu pune cijene karte, pod uvjetima prema kojima je karta plaćena, za dio ili dijelove putovanja koji nisu realizirani i za dio ili dijelove putovanja koji jesu realizirani ukoliko putovanje ne vrši svrhu u svezi sa originalnim putnim planom putnika, kao i za, kada je to potrebno, povratnu uslugu do mjesta polaska u što kraćem roku. Isplata odštete vrši se pod istim uvjetima isplate nadoknade pomenutim u članku 17. ili
- b) nastavak ili preusmjeravanje, pod jednakim uvjetima prijevoza, do krajnjeg odredišta u što kraćem roku, ili
- c) nastavak ili preusmjeravanje, pod jednakim uvjetima prijevoza, do krajnjeg odredišta kasnijeg datuma prema putnikovoj želji.

#### Članak 17.

(Nadoknada cijene karte)

- (1) Bez gubljenja prava na prijevoz, putnik može zahtijevati nadoknadu zbog kašnjenja od željezničkog operatera ukoliko putnika očekuje kašnjenje između mjesta odlaska i dolaska navedenog na karti za koji cijena karte nije već nadoknađena sukladno članku 16. Minimalni iznos nadoknade u slučaju kašnjenja iznosi:

- a) 25% cijene karte za kašnjenje u trajanju od 60 do 119 minuta,
- b) 50% cijene karte za kašnjenje u trajanju duljem od 120 minuta.

Putnici koji posjeduju putnički pokaz ili sezonsku kartu i koje zadese učestala kašnjenja ili otkazivanja tijekom razdoblja važnosti karte mogu zahtijevati adekvatnu nadoknadu od željezničkog operatera sukladno odredbama o nadoknadi. U ovim odredbama navode se kriterijumi za utvrđivanje kašnjenja i izračunavanje iznosa koji je potrebno nadoknaditi.

Nadoknada u slučaju kašnjenja izračunava se u odnosu na cijenu koju je putnik platio za uslugu koja kasni.

Kada ugovor o prijevozu podrazumjeva povratno putovanje, nadoknada za kašnjenje u odlaznom ili dolaznom dijelu putovanja izračunava se u u odnosu na polovicu cijene plaćene za kartu. Na isti način cijena za uslugu koja kasni prema bilo kom drugom obliku ugovora o prijevozu koji omogućuje poduzimanje većeg broja kasnijih putovanja izračunava se proporcionalno punom iznosu cijene.

Izračunavanje razdoblja kašnjenja ne uzima u obzir kašnjenja za koja željeznički operater može da dokaže da se dogodilo izvan teritorija BiH.

- (2) Nadoknada cijene karte isplaćuje se u roku od jednog mjeseca nakon primitka zahtjeva za nadoknadu. Nadoknada se isplaćuje u novcu ili vaučerima posebno propisanim i otisanim u te svrhe.

- (3) Nadoknada cijene karte ne može se smanjiti kao posljedica finansijskih transakcija kao što su pristojbe, troškovi telefonskog razgovora ili cijena marki. Željeznički operater može uvesti minimalan iznos ispod kojeg se nadoknada ne isplaćuje. Ovaj minimalan iznos ne može biti veći od 8 konvertibilnih maraka.
- (4) Putnik nema prava na nadoknadu ukoliko je obavješten o kašnjenju prije kupnje karte, ili ukoliko je razdoblje kašnjenja usljed nastavka druge usluge ili preusmjeravanja kraći od 60 minuta.
- (5) Ovaj članak primjenjivati će se na temelju posebnih odluka Vlada entiteta ili nadležnih entitetskih ministarstava u narednih 5 godina od dana stupanja na snagu ovoga Pravilnika.

#### Članak 18.

##### (Pružanje pomoći)

- (1) U slučaju kašnjenja u dolasku ili odlasku, željeznički operater ili upravitelj kolodvora moraju informirati putnike o situaciji i procijenjenom vremenu odlaska i dolaska u trenutku kada je ova informacija raspoloživa.
- (2) U slučaju kašnjenja navedenog u stavku (1) duljem od 60 minuta, putnicima se besplatno nudi i:
  - a) obroci i osvježjenje u odnosu na razdoblje čekanja, ukoliko postoje u vlaku ili na kolodvoru, ili ako ih je moguće nabaviti po opravdanim uvjetima;
  - b) hotelski ili drugi smještaj, kao i prijevoz od željezničkog kolodvora do mjesta smještaja, u slučaju boravka od jedne ili više noći ili ako je potreban dodani boravak, gdje i kada za ovo postoje fizičke mogućnosti;
  - c) ukoliko je vlak blokiran na pruži, prijevoz od vlaka do željezničkog kolodvora, do alternativnog mjesta polaska ili do krajnjeg odredišta usluge, gdje i kada je to fizički moguće.
- (3) Ukoliko željeznička usluga ne može biti nastavljena, željeznički operater mora u što kraćem roku organizirati alternativne usluge za prijevoz putnika.
- (4) Željeznički operater, na zahtjev putnika, mora navesti na karti da je željeznička usluga pretrpjela kašnjenje, uzrokovala propuštanje veze ili da je otkazana, u ovisnosti od samog slučaja.
- (5) Pri primjeni stavaka (1), (2) i (3) željeznički operater mora posvetiti naročitu pažnju potrebama osoba sa invaliditetom i osoba sa smanjenom pokretljivošću i njihovim pratiteljima.

## POGLAVLJE V

### OSOBE SA INVALIDITETOM I OSOBE SA SMANJENOM POKRETLJIVOŠĆU

#### Članak 19.

##### (Pravo na prijevoz)

- (1) Željeznički operateri i upravitelji kolodvora, uz aktivno sudjelovanje reprezentativnih organizacija osoba sa invaliditetom i osoba sa smanjenom pokretljivošću, utvrđuju, ili uvode, nediskriminirajuća pravila pristupa u svrhu prijevoza osoba sa invaliditetom i osoba sa smanjenom pokretljivošću.
- (2) Rezervacije i karte se prodaju osobama sa invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću bez dodanih troškova. Željeznički operater, agencija za prodaju karata ili organizatori putovanja ne smiju odbiti prihvatanje rezervacije, ili izdavanje karte, osobi sa invaliditetom ili osobi sa smanjenom pokretljivošću, ili zahtijevati da ova osoba bude u pratnji druge osobe, sve dok to nije zaista neophodno sukladno pravilima pristupa pomenutim u stavku (1).

#### Članak 20.

(Izdavanje informacija osobama sa invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću)

- (1) Prema zahtjevu, željeznički operater, agencija za prodaju karata ili organizator putovanja pruža osobama sa invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću informacije o pristupačnosti željezničkih usluga i o uvjetima pristupa voznom parku sukladno pravilima pristupa pomenutim u članku 19. stavak (1) i informiraju osobe sa invaliditetom i osobe sa smanjenom pokretljivošću o raspoloživim prostorijama u vlaku.
- (2) Kada željeznički operater, agencija za prodaju karata odnosno organizator putovanja izvrši odstupanje definirano u članku 19. stavak (2) po zahtjevu ono mora informirati napismeno osobu sa invaliditetom ili osobu sa smanjenom pokretljivošću o razlozima za odstupanje u roku od 5 radnih dana od dana odbijanja rezervacije ili izdavanja karte ili definiranja uvjeta za pratnjom.

#### Članak 21.

##### (Pristupačnost)

- (1) Željeznički operateri i upravitelji kolodvora moraju, kroz usaglašavanje sa TSI ili sa drugim propisima usaglašenim sa TSI o osobama sa smanjenom pokretljivošću, osigurati da kolodvor, platforme, vozni park i druge prostorije budu pristupačni za osobe sa invaliditetom i osobe sa smanjenom pokretljivošću.
- (2) U slučaju nepostojanja pomoćnog osoblja u vlaku ili osoblja na kolodvoru, željeznički operateri i upravitelji kolodvora moraju uložiti sve opravdane napore kako bi osobama sa invaliditetom ili osobama sa smanjenom pokretljivošću omogućili pristup prijevozu željeznicom.

#### Član 22.

##### (Pružanje pomoći na željezničkom kolodvoru)

- (1) Pri odlasku, tranzitu ili dolasku osobe sa invaliditetom ili osobe sa smanjenom pokretljivošću na željezničkom kolodvoru na kojoj je prisutno osoblje, upravitelj kolodvora pruža besplatnu pomoć na način koji ovim osobama omogućuje ukrcavanje pri odlasku, odnosno iskrcavanje pri dolasku za uslugu za koju je osoba kupila kartu, bez utjecaja na pravila pristupa pomenuta u članku 19. stavak (1).
- (2) U slučaju kada osobe koriste uslugu prijevoza koja je predmet ugovora o javnoj usluzi zaključen sukladno zakonodavstvu BiH, pod uvjetom da je nadležna služba uspostavila alternativne prostorije ili aranžmane koji garantiraju jednaku ili višu razinu pristupačnosti uslugama prijevoza, može se odstupiti od stavka (1).
- (3) Na kolodvorima na kojima ne postoji osoblje, željeznički operateri i upravitelji kolodvora moraju izložiti lako pristupačne informacije sukladno pravilima pristupačnosti pomenutim u članku 19. stavak (1) o najbližem kolodvoru sa osobljem i neposredno raspoloživoj pomoći za osobe sa invaliditetom i osobe sa smanjenom pokretljivošću.

#### Članak 23.

##### (Pružanje pomoći u vlaku)

Bez utjecaja na pravila pristupačnosti pomenuta u članku 19. stavak (1) željeznički operateri moraju pružiti besplatnu pomoć osobama sa invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću u vlaku i tijekom ukrcavanja i iskrcavanja iz vlaka.

Za potrebe ovoga članka, pomoć u vlaku obuhvaća sve opravdane napore da se osobi sa invaliditetom i osobi sa smanjenom pokretljivošću ponudi pomoć kako bi se ovoj osobi osigurao pristup jednakim uslugama u vlaku kao i drugim putnicima, ukoliko stupanj invaliditeta ili smanjene pokretljivosti

ovoj osobi onemogućuje samostalan i siguran pristup ovim uslugama.

#### Članak 24.

(Uvjeti pod kojima se pruža pomoć)

Željeznički operateri, upravitelj kolodvora, agencija za prodaju karata i organizatori putovanja moraju surađivati sa ciljem pružanja pomoći osobama sa invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću sukladno člancima 22. i 23. ovoga Pravilnika prema sljedećim točkama:

- a) pomoć se pruža pod uvjetom da je željeznički operater, upravitelj kolodvora, agencija za prodaju karata ili organizator putovanja koje je prodalo kartu obavješteno o potrebi osobe za ovakvom pomoći najmanje 48 sata prije nego što potrebno pružiti pomoć. Kada karti predviđa više putovanja, dovoljno je jedanput dostaviti obavijest pod uvjetom da se pruže i adekvatne informacije o vremenu kasnijih putovanja;
- b) željeznički operateri, upravitelji kolodvora, agencija za prodaju karata i organizatori putovanja poduzimaju sve neophodne mjere za primitak obavijesti;
- c) ukoliko ne prime obavijest sukladan točkom a), željeznički operater i upravitelj kolodvora moraju učiniti sve opravdane napore za pružanje pomoći na način koji će osobi sa invaliditetom ili osobi sa smanjenom pokretljivošću omogućiti putovanje;
- d) bez utjecaja na nadležnosti drugih subjekata glede oblasti izvan prostorija željezničkog kolodvora, upravitelj kolodvora i svaka druga ovlaštena osoba mora odrediti mjesta, unutar i izvan željezničkog kolodvora, na kojima osoba sa invaliditetom i osoba sa smanjenom pokretljivošću može da najavi svoj dolazak na željeznički kolodvor i, po potrebi, zatraži pomoć;
- e) pomoć se pruža pod uvjetom da se osoba sa invaliditetom ili osoba sa smanjenom pokretljivošću prijavi na određenom mjestu u vrijeme koje odredi željeznički operater ili upravitelj kolodvora koje pruža pomoć. Ovo vrijeme ne može biti dulje od 60 minuta prije objavljenog vremena odlaska ili vremena kada se od svih putnika traži da se prijave. Ukoliko se ne odredi vrijeme do kojeg osoba sa invaliditetom ili osoba sa smanjenom pokretljivošću treba da se prijavi, ova osoba se mora prijaviti na za to određenom mjestu najmanje 30 minuta prije objavljenog vremena odlaska ili vremena kada se od svih putnika traži da se prijave.

#### Članak 25.

(Nadoknada glede opreme za kretanje i druge specifične opreme)

Ukoliko je željeznički operater odgovoran za potpuni ili dijelimičan gubitak, ili oštećenje, opreme za kretanje ili druge specifične opreme koju koristi osoba sa invaliditetom ili osoba sa smanjenom pokretljivošću, mora nadoknaditi štetu sukladno važećem zakonodavstvu BiH.

### POGLAVLJE VI SIGURNOST, PRIGOVORI I KVALITETA USLUGA

#### Članak 26.

(Osobna sigurnost putnika)

U dogovoru sa javnim službama, željeznički operateri, upravitelji infrastrukture i upravitelji kolodvora poduzimaju adekvatne mjere unutar svojih nadležnosti i prilagođavaju ih razini sigurnosti koji definiraju javne službe glede osobne sigurnosti putnika na željezničkim kolodvorima i u vlaku kao i glede upravljanja rizikom. Oni surađuju i razmjenjuju informacije

o najboljim praksama glede prevencije aktivnosti, za koje se očekuje da mogu ugroziti razinu sigurnosti.

#### Članak 27.

(Prigovori)

- (1) Željeznički operateri moraju uspostaviti mehanizam za djelovanje temeljem prigovora u svezi sa pravima i obvezama navedenim u ovom Pravilniku. Željeznički operateri moraju staviti kontakt informacije na uvid putnicima.
- (2) Putnici mogu podnijeti prigovor svakom željezničkom operateru koje sudjeluje u prijevozu. U roku od jednog mjeseca, primatelj prigovora mora dati obrazložen odgovor ili, u opravdanim slučajevima, informirati putnika do kog datuma u razdoblju do tri mjeseca od dana prigovora putnik može očekivati odgovor.
- (3) U slučaju da putnik nije zadovoljan odgovorom željezničkog operatera na prigovor, može uložiti žalbu Regulatornom odboru željeznica BiH u roku od 8 dana od dana primitka odgovora na prigovor.
- (4) Željeznički operateri objavljuje u godišnjem izvešću pomenutom u članku 28. broj i kategorije primljenih žalbi, obrađenih žalbi, razdoblje dostavljanja odgovora i poduzete aktivnosti za unaprjeđenje usluga.

#### Članak 28.

(Standardi kvalitete usluga)

- (1) Željeznički operateri definiraju standarde kvalitete usluga i sprovede sustav upravljanja kvalitetom sa ciljem održanja kvalitete usluga. Standardi kvalitete usluga moraju obuhvatiti stavke navedene u Aneksu III.
- (2) Željeznički operateri prate svoj učinak glede standarda kvalitete usluga. Željeznički operateri svake godine objavljuju izvešće o učinku glede kvalitete usluga uz godišnje izvešće. Izvešća o učinku glede kvalitete usluga objavljuju se na Internet stranici željezničkog operatera. Također, ova izvešća objavljuju se na Internet stranici ERA.

### POGLAVLJE VII INFORMIRANJE, NADZOR I INSPEKCIJE

#### Članak 29.

(Informiranje putnika o njihovim pravima)

- (1) Pri prodaji karata za putovanje željeznicom, željeznički operateri, upravitelji kolodvora i organizatori putovanja informiraju putnike o njihovim pravima i obvezama sukladno ovom Pravilniku.
- (2) Željeznički operateri i upravitelji kolodvora informiraju putnike na adekvatan način, na kolodvorima i u vlaku, o kontakt informacijama nadležnog tijela za nadzor i inspekcije sukladno članku 30.

#### Članak 30.

(Nadzor i inspekcije)

Regulatorni odbor željeznica BiH je nadležan za nadzor i inspekcije ovog Pravilnika prema članku 2 i članku 8. točke c) Zakona o željeznicama BiH. Regulatorni odbor željeznica BiH poduzima neophodne mjere kako bi osigurali poštivanje prava putnika.

### POGLAVLJE VIII ZAVRŠNE ODREDBE

#### Članak 31.

(Kazne)

U željezničkom sustavu BiH za kršenje propisa primjenjivat će se odredbe entitetskih propisa i zakona o kaznenim mjerama, u ovisnosti od mjesta nastanka kršenja propisa. Predviđene kaznene mjere moraju biti učinkovite, nediskriminirajuće, odgovarati prekršaju i obeshabriti daljnje prekršaje.

Članak 32.  
(Aneksi)

Sastavnim dijelom ovog Pravilnika smatraju se Aneks 1 (Isječak iz Jedinствених правила о уговору о међународном prijevozu putnika i prtljage željeznicom (CIV), *Dodatak A* uz Konvenciju о међународном prijevozu željeznicom (COTIF) од 9. svibnja 1980. godine, izmijenjen Protokolom о izmjeni Konvencije о међународном prijevozu željeznicom од 3. lipnja 1999. godine), Aneks 2 (Minimum informacija koje pružaju željeznički operateri odnosno poduzeća за prodaju karata) i Aneks 3 (Minimum standarda kvalitete usluga).

Članak 33.  
(Odredbe о izmenama i dopunama)

Odredbe ovoga Pravilnika će biti podložne izmjenama i dopunama од strane ROŽ BiH, sa ciljem unaprijeđenja učinkovitog željezničkog sustava u BiH.

Članak 34.  
(Usklađivanje)

Ovim Pravilnikom о правима i obvezama putnika u željezničkom prometu BiH se preuzimaju odredbe Uredbe (EZ) br. 1371/2007 Europskog parlamenta i vijeća од 23. listopada 2007. о правима i obvezama putnika u željezničkom prometu.

Članak 35.  
(Stupanje na snagu)

- (1) Ovaj Pravilnik stupa na snagu osmog dana од дана objave u "Službenom glasniku BiH".
- (2) Pravilnik će biti objavljen i u "Službenom glasniku BiH", "Službenim novinama Federacije BiH", "Službenom glasniku RS", "Službenom glasniku Brčko distrikta BiH".

Broj 10-01-29-7-771-1/17.  
13. studenoga 2017. godine  
Doboj

Ravnatelj  
**Tihomir Narić**, v. r.

**ANEKS I**

**Isječak iz јединствених правила о уговору о међународном prijevozu putnika i prtljage željeznicom (CIV)**

**DODATAK A**  
**uz Konvenciju о међународном prijevozu željeznicom (COTIF) од 9. svibnja 1980. godine, izmijenjen Protokolom о izmjeni Konvencije о међународном prijevozu željeznicom од 3. lipnja 1999. godine**

**NASLOV II**  
**ZAKLJUČIVANJE I SPROVEDBA UGOVORA O PRIJEVOZU**

Članak 6.  
(Ugovor о prijevozu)

- (1) Ugovorom о prijevozu prijevoznik se obvezuje na prijevoz putnika kao i, prema potrebi, prtljage i vozila до крајњег одређишта i isporuku prtljage i vozila на крајњем одређишту.
- (2) Ugovor о prijevozu se potvrđuje izdavanjem једне ili више karata putniku. Međutim, uz poštivanje članka 9. odsustvo, neregularnost ili gubitak karte ne utječe на постојанје ili važnost ugovora на који se i даљње primenjuju Јединствена правила.
- (3) Karta je prima facie доказ о закључивању i садржају ugovora о prijevozu.

Članak 7.  
(Karta)

- (1) U Općim uvjetima prijevoza definiraju se oblik i садржај karata kao i језик i karakteri који se tiskaju i ispisuju.
- (2) Sljedeće informacije, kao minimum informacija, mora biti ispisano на karti:
  - a) prijevoznik ili prijevoznici;

- b) izjava да se на prijevoznika primjenjuju, bez obzira на bilo koju drugu klauzulu којом je utvrđeno drugačije, Јединствена правила; ovo može biti iskazano akronimom CIV;
- c) druge izjave koje su potrebne kao доказ о закључивању i садржају ugovora о prijevozu i који putniku omogućava да realizira prava која proizilaze из ovoga Ugovora.

- (3) Putnik mora provjeriti, при преузимању karte да li je karta ispisana sukladno ovom Pravilniku.
- (4) Karta se može zamjeniti ukoliko nije ispisana на ime putnika i ukoliko putovanje nije još uvijek ni počelo.
- (5) Karta može biti izdana elektroničkim registriranjem podataka, који potom mogu biti pretvoreni u čitljive pisane simbole. Procedura koja se koristi за registriranje i obradu podataka mora biti једнака sa funkcionalnog stanovišta, naročito glede dokazne vrijednosti karte koju čine ovi podaci.

Članak 8.

(Plaćanje i refundiranje cijene prijevoza)

- (1) Osim ukoliko sporazum između putnika i prijevoznika ne glasi drugačije, cijena prijevoza plaća se unaprijed.
- (2) U Općim uvjetima prijevoza definiraju se uvjeti pod kojima se vrši refundiranje cijene prijevoza.

Članak 9.

(Pravo на prijevoz. Isključenje из prijevoza)

- (1) Putnik mora, од samog početka putovanja, posjedovati важећу kartu i pokazati je при provjeri karata. U Općim uvjetima prijevoza može se definirati:
  - a) да putnik koji ne pokaže важећу kartu mora platiti, pored cijene prijevoza, cijenu doplate;
  - b) да putnik koji odbije да плати cijenu prijevoza ili doplate по заhtjevu mora prekinuti svoje putovanje;
  - c) да li i pod kojim uvjetima se vrši refundiranje cijene doplate.
- (2) U Općim uvjetima prijevoza može se definirati да putnici koji:
  - a) predstavljaju opasnost за sigurnost i добро funkcioniranje prijevoza ili за sigurnost drugih putnika,
  - b) ometa druge putnike на neprihvatljiv način, mogu biti isključeni из prijevoza ili se од njih može tražiti да prekinu putovanje i да takve osobe nemaju prava на refundiranje cijene prijevoza ili drugih troškova на ime prijevoza registrirane prtljage koje su platili.

Članak 10.

(Izvršavanje administrativnih formalnosti)

Putnik mora ispoštivati formalnosti koje од njega zahtjevaju carinske ili druge administrativne službe.

Članak 11.

(Otkazivanje ili kasnjeli polazak vlaka. Propuštene veze)

Prijevoznik mora, по potrebi, navesti на karti да je vlak otkazan ili да je došlo до propuštanja veze.

**NASLOV III**  
**PRIJEVOZ RUČNE PRTLJAGE, ŽIVOTINJA, REGISTRIRANOG PRTLJAGA I VOZILA**  
**POGLAVLJE I**  
**ZAJEDNIČKE ODREDBE**

Članak 12.

(Prihvatljivi predmeti i životinje)

- (1) Putnik sa sobom može imati predmete којим se једноставно rukuje (ručnu prtljagu) i живе životinje sukladno Općim uvjetima prijevoza. Također, putnik sa sobom može imati glomazniju prtljagu sukladno posebnim odredbama, koje su



sadržane u Općim uvjetima prijevoza. Predmeti i životinje koji mogu iritirati ili smetati putnicima ili uzrokovati štetu nisu dozvoljeni kao dio ručne prtljage.

- (2) Putnik može povjeriti predmete i životinje kao registriranu prtljagu sukladno Općim uvjetima prijevoza.
- (3) Prijevoznik može dozvoliti prijevoz vozila prilikom prijevoza putnika sukladno posebnim odredbama, sadržanim u Općim uvjetima prijevoza.
- (4) Prijevoz opasnog tereta kao ručne prtljage, registrirane prtljage unutar ili na vozilima koji, sukladno ovim naslovim mogu biti prevezeni željeznicom, mora biti vršen sukladno Instrukcijom o nadzoru i osiguranju sigurnosti pri prijevozu opasnog tereta u željezničkom prometu ("Službeni glasnik BiH", broj 61/12) (RID).

#### Članak 13.

##### (Provjera)

- (1) Kada postoji osnovan razlog za sumnju da nije izvršena provjera uvjeta prijevoza, prijevoznik ima pravo da provjeri da li predmeti (ručna prtljaga, registrirana prtljaga, vozila i njihov sadržaj) i životinje koji su predmet prijevoza ispunjavaju uvjete prijevoza, osim u slučaju kada zakoni i odredbe države u kojoj se provjera vrši zabranjuju ovu vrstu provjere. Putnik se poziva da prisustvuje provjeri. Ukoliko se putnik ne pojavi ili se do njega ne može doći, prijevoznik zahtijeva prisustvo dva neovisna svjedoka.
- (2) Ukoliko se utvrdi nepoštivanje uvjeta prijevoza, prijevoznik može zahtijevati od putnika da plati troškove provjere.

#### Članak 14.

##### (Izvršavanje administrativnih formalnosti)

Putnik mora ispoštivati formalnosti koje od njega zahtijevaju carinske ili druge administrativne službe kada, prilikom prijevoza, putnik posjeduje predmete (ručnu prtljagu, registriranu prtljagu, vozila uključujući njihov sadržaj) ili životinje. Putnik mora prisustvovati provjeri ovih predmeta osim kada zakoni ili odredbe države nalažu drugačije.

## POGLAVLJE II

### RUČNA PRTLJAGA I ŽIVOTINJE

#### Članak 15.

##### (Nadzor)

Putnik ima odgovornost da nadzire svoju ručnu prtljagu i životinje koje nosi sa sobom.

## POGLAVLJE III

### REGISTRIRANA PRTLJAGA

#### Članak 16.

##### (Predaja registrirane prtljage)

- (1) Ugovorne obveze o slanju registrirane prtljage moraju biti utvrđene na vaučeru o registriranju prtljage koji se izdaje putniku.
- (2) Uz poštivanje članka 22. odsustvo, neregularnost ili gubitak vaučera o registriranju prtljage ne utječe na postojanje ili važenje sporazuma o slanju registrirane prtljage, na koje se primjenjuju Jedinствена pravila.
- (3) Vaučer o registriranju prtljage je *prima facie* dokaz o registriranju prtljage i uvjeta prijevoza registrirane prtljage.
- (4) Osim ukoliko ne postoji dokaz o suprotnom, pretpostavlja se da je u trenutku kada ga je prijevoznik preuzeo prtljagu bio u dobrom stanju, i da broj i masa dijelova prtljage odgovara stavkama na vaučeru o registriranju prtljage.

#### Članak 17.

##### (Vaučer o registriranju prtljage)

- (1) U Općim uvjetima prijevoza definiraju se oblik i sadržaj vaučera o registriranju prtljage kao i jezik i karakteri koji se tiskaju i ispisuju na vaučeru. Odredbe članka 7. stavak (5)

primjenjuju se na ovu proceduru po principu *mutatis mutandis*.

- (2) Sljedeće informacije, kao minimum informacija, moraju biti ispisane na vaučeru o registriranju prtljage:
  - a) prijevoznik ili prijevoznici;
  - b) izjava da se na prijevoznika primjenjuju, bez obzira na bilo koju drugu klauzulu kojom je utvrđeno drugačije, Jedinствена pravila; ovo može biti iskazano akronimom CIV;
  - c) druge izjave koje su potrebne kao dokaz o ugovornim obvezama koje se odnose na slanje registrirane prtljage i koji putniku omogućava da realizira prava koja proizilaze iz ovog ugovora o prijevozu.
- (3) Putnik mora provjeriti, pri preuzimanju vaučera o registriranju prtljag da li je vaučer ispisan sukladno ovom Pravilniku.

#### Članak 18.

##### (Registriranje i prijevoz)

- (1) Osim kada je u Općim uvjetima o prijevozu utvrđeno drugačije, prtljaga se registrira isključivo pri pokazivanju karte koja važi najmanje do mjesta odredišta prtljage. U svakom drugom smislu registriranje prtljage vrši se sukladno odredbama koje su na snazi u mjestu predaje pošiljke.
- (2) Kada je u Općim uvjetima prijevoza utvrđeno da prtljaga može biti preuzeta radi prijevoza bez pokazivanja karte, odredbe Jedinствених pravila o pravima i obvezama putnika glede registrirane prtljage a primjenjuju se prema principu *mutatis mutandis* na pošiljatelja registrirane prtljage.
- (3) Prijevoznik može poslati registriranu prtljagu drugim vlakom ili drugačijim prijevozom kao i drugačijom putanjom od one kojom se prijevozi putnik.

#### Članak 19.

##### (Tarifa za prijevoz registrirane prtljage)

Ukoliko u sporazumu između putnika i prijevoznika nije navedeno drugačije, tarifa za prijevoz registrirane prtljage plaća se pri registriranju.

#### Članak 20.

##### (Označavanje registrirane prtljage)

Putnik na svakom pojedinačnom registriranom prtljagu mora naznačiti na jasno vidljivom mjestu, na način koji je u dovoljnoj mjeri dugotrajan i čitljiv:

- a) svoje ime i adresu;
- b) odredište.

#### Članak 21.

##### (Pravo raspolaganja registrirane prtljage)

- (1) Ukoliko okolnosti to dozvoljavaju i ukoliko se to ne kosi sa zahtjevima carinskih ili drugih administrativnih službi, putnik može zahtijevati da mu se prtljaga vrati na mjestu predaje prtljage nakon što vrati vaučer o registriranju prtljage i, ukoliko je to definirano u Općim uvjetima prijevoza, pri pokazivanju karte.
- (2) Opći uvjeti prijevoza mogu sadržati druge odredbe koje se tiču prava raspolaganja registriranom prtljagom, posebno glede izmjene odredišta i mogućih financijskih posljedica koje snosi putnik.

#### Članak 22.

##### (Isporuka prtljage)

- (1) Registrirana prtljaga se isporučuje pri predaji vaučera o registriranju prtljage i, po potrebi, po plaćanju troškova isporuke prtljage. Prijevoznik ima pravo, ali ne i obvezu, da provjeri da li osoba koja posjeduje vaučer ima pravo na preuzimanje prtljage.

- (2) Jednakoј isporuci osobi koja posjeduje vaučer o registriranju prtljage smatra se, sukladno odredbama koje su na snazi u mjestu odredišta, ukoliko:
  - a) je prtljaga predana carinskim ili poreskim službama u njihovim prostorijama ili skladištima, kada ovo ne spada u nadležnost nadzora prijevoznika;
  - b) su žive životinje predane trećim osobama.
- (3) Osoba koja poseduje vaučer o registriranju prtljage može zahtijevati isporuku prtljage na odredištu ne ranije od dogovorenog vremena i, po potrebi, čim vrijeme neophodno za izvršenje aktivnosti carinskih i drugih administrativnih službi, istekne.
- (4) Ukoliko vaučer o registriranju prtljage nije predan, prijevoznik je u obvezi isključivo da isporuči prtljagu osobi koja dokaže svoje pravo na prtljagu; ukoliko se ponuđeni dokaz ne pokaže dovoljnim, prijevoznik može zatražiti garancije.
- (5) Prtljaga se isporučuje na odredištu za koje je prtljaga registrirana.
- (6) Nositelj vaučera o registriranju prtljage čija prtljaga nije isporučena može zahtijevati da se na vaučeru ispiše dan i vrijeme kada je ova osoba tražila isporuku sukladno stavku (3).
- (7) Osoba može odbiti da preuzme prtljagu ukoliko prijevoznik odbije da izrši provjeru registrirane prtljage kako bi ustanovio navodno oštećenje.
- (8) U svakom drugom smislu isporuka prtljage vrši se sukladno odredbama koje su na snazi u mjestu isporuke pošiljke.

#### POGLAVLJE IV VOZILA

##### Članak 23.

(Uvjeti prijevoza)

Posebnim odredbama kojim se regulira prijevoz vozila, sadržanim u Općim uvjetima prijevoza, posebno se definiraju uvjeti za preuzimanje vozila, registriranja, ukrcavanja i prijevoza, iskrcavanja i isporuke kao i obveze putnika.

##### Članak 24.

(Vaučer o prijevozu)

- (1) Ugovorne obveze o prijevozu vozila moraju biti utvrđene na vaučeru o prijevozu koji se izdaje putniku. Vaučer o prijevozu može biti sastavni dio karte putnika.
- (2) Posebnim odredbama o prijevozu vozila, sadržanim u Općim uvjetima prijevoza, definiraju se oblik i sadržaj vaučera o prijevozu kao i jezik i karakteri koji se tiskaju i ispisuju na vaučeru. Odredbe članka 7. stavak (5) primjenjuju se na ovu proceduru po principu *mutatis mutandis*.
- (3) Sljedeće informacije, kao minimum informacija, moraju biti ispisane na karti:
  - a) prijevoznik ili prijevoznici;
  - b) izjava da se na prijevoznika primjenjuju, bez obzira na bilo koju drugu klauzulu kojom je utvrđeno drugačije, Jedinstvena pravila; ovo može biti iskazano akronimom CIV;
  - c) druge izjave koje su potrebne kao dokaz o ugovornim obvezama koje se odnose na prijevoz vozila i koje putniku omogućuju da realizira prava koja proizilaze iz ovog Ugovora o prijevozu.
- (4) Putnik mora provjeriti, pri preuzimanju vaučera o prijevozu da li je vaučer ispisan sukladno ovom Pravilniku.

##### Članak 25.

(Važeće zakonodavstvo)

Uz poštivanje odredbi ovog odjeljka, odredbe Odjeljka III o prijevozu prtljage primjenjuju se i na prijevoz vozila.

#### NASLOV IV ODGOVORNOST PRIJEVOZNIKA POGLAVLJE I ODGOVORNOST U SLUČAJU SMRTI, ILI POVREĐIVANJA, PUTNIKA

##### Članak 26.

(Temelj za utvrđivanje odgovornosti)

- (1) Prijevoznik je odgovoran za gubitak ili oštećenja koja su posljedica smrti, ozlijeđe, ili neke druge fizičke ili psihičke povrede putnika, koji su posljedica aktivnosti željeznice i koji se dogodi dok se putnik nalazi unutar željezničkog vozila, ili u njega ulazi ili iz njega izlazi bez obzira na to koja se željeznička infrastruktura koristi.
- (2) Prijevoznik se oslobađa ove odgovornosti:
  - a) ukoliko su uzrok nesreće okolnosti koje nisu u svezi sa radom željeznice i koje prijevoznik, uprkos poduzetom oprezu koji nalažu konkretne okolnosti u datom slučaju, nije mogao da izbjegne i okolnosti koje nije mogao da spriječi;
  - b) u mjeri u kojoj je nesreća posljedica krivice putnika;
  - c) ukoliko je nesreća posljedica ponašanja treće osobe koje prijevoznik, uprkos poduzetom oprezu koji nalažu konkretne okolnosti u datom slučaju, nije mogao da izbjegne i okolnosti koje nije mogao da spriječi; drugi operater koje koristi istu željezničku infrastrukturu ne može se smatrati trećom osobom; ovo ne utječe na pravo potraživanja odštete.
- (3) Ukoliko je nesreća uzrokovana ponašanjem treće osobe i ukoliko, uprkos ovoj činjenici, prijevoznik nije u potpunosti oslobođen odgovornosti sukladno stavku (2) točka c) on se smatra odgovornim u cjelosti u mjeri koja je definirana u Jedinstvenim pravilima ali bez utjecaja na pravo potraživanja odštete prijevoznika u odnosu na treću osobu.
- (4) Jedinstvena pravila nemaju utjecaja na odgovornost prijevoznika u slučajevima koji nisu predviđeni u stavku (1).
- (5) Ukoliko prijevoz reguliran jednim ugovorom o prijevozu vrši nekoliko uzastopnih prijevoznika, prijevoznik koji je obavezan ugovorom o prijevozu da pruži uslugu prijevoza u tijeku kojeg se dogodi nesreća smatra se odgovornim u slučaju smrti, ili povrede, putnika. Kada ovu uslugu nije pružio prijevoznik, već alternativni prijevoznik, ova dva prijevoznika su zajednički i zasebno odgovorni sukladno Jedinstvenim pravilima.

##### Članak 27.

(Odšteta u slučaju smrti)

- (1) U slučaju smrti putnika odšteta obuhvaća:
  - a) sve neophodne troškove nakon smrti, posebno one koji se odnose na prijevoz tijela i troškove sahrane;
  - b) ukoliko smrt ne nastupi odmah, odštetu navedenu u članku 28.
- (2) Ukoliko su, kao posljedica smrti putnika, osobe prema kojima jeste, ili bi, putnik imao pravnu dužnost financijske brige ostale uskraćene za ovu brigu, ovim osobama se također osigurava nadoknada za ovaj gubitak. Pravo na pokretanje postupka za isplatu odštete od strane osoba o kojima je putnik financijski brinuo bez zakonske obveze na ovakvu brigu, predmet su zakonodavstva BiH.

##### Članak 28.

(Odšteta u slučaju povrede)

U slučaju povrede ili nekog drugog fizičkog ili psihičkog povređivanja putnika odšteta obuhvaća:

- a) sve neophodne troškove, naročito troškove liječenja i prijevoza;

- b) nadoknadu za finansijski gubitak, usljed potpune ili djelimične nesposobnosti za rad, ili za povećane potrebe.

#### Članak 29.

(Nadoknada za druge vrste tjelesnih povreda)

Zakonodavstvo BiH određuje da li i u kojoj mjeri prijevoznik mora platiti odštetu za tjelesno povređivanje koje nije navedeno u člancima 27. i 28.

#### Članak 30.

(Oblik i iznos odštete u slučaju smrti ili povređivanja)

- (1) Odšteta u smislu članka 27. stavak (2) i članka 28. točka b) isplaćuje se u cjelostii. Međutim, ukoliko zakonodavstvo BiH predviđa isplate u ratama, odšteta se isplaćuje na ovaj način ukoliko to traži povrijeđeni putnik ili osobe pomenute u članku 27. stavak (2).
- (2) Iznos odštete koju je potrebno platiti sukladno stavku (1) određuje se odredbama zakonodavstva BiH. Međutim, u svrhu Jedinstvenih pravila, gornje ograničenje po putniku ne može preći 175.000 novčanih jedinica koje se isplaćuju u cjelosti ili u godišnjim ratama, kada zakonodavstvo BiH definiira gornju granicu u iznosu manjem od navedenog.

#### Članak 31.

(Drugi načini prijevoza)

- (1) Uz poštivanje stavka (2) odredbe o odgovornosti prijevoznika u slučaju smrti, ili povrede, putnika ne primjenjuju se na gubitak ili oštećenje koje se dogodi u tijeku prijevoza koji, sukladno ugovorom o prijevozu, nije prijevoz željeznicom.
- (2) Međutim, kada se pružna vozila prijevoze trajektom, odredbe koje se odnose na odgovornost u slučaju smrti, ili povrede, putnika primjenjuju se i na gubitak ili oštećenje pomenute u članku 26. stavak (1) i članku 33. stavak (1) koji su uzrokovani nesrećom koja je posljedica aktivnosti željeznice i koji se dogode dok je putnik unutar vozila, dok ulazi ili izlazi iz vozila.
- (3) Kada je, zbog izuzetnih okolnosti, funkcioniranje željeznice privremeno obustavljeno a prijevoz putnika se sprovodi drugim načinom prijevoza, prijevoznik je odgovoran sukladno Jedinstvenim pravilima.

### POGLAVLJE II ODGOVORNOST U SLUČAJU NEPOŠTIVANJA REDA VOŽNJE

#### Članak 32.

(Odgovornost u slučaju otkazivanja, zakasnjelog polaska vlaka ili propuštene veze)

- (1) Prijevoznik je odgovoran u odnosu na putnika za gubitak ili oštećenje koji su posljedica činjenice da, iz razloga otkazivanja, zakasnjelog polaska vlaka ili propuštene veze, njegovo putovanje ne može da se nastavi istog dana, ili da se nastavak putovanja istog dana ne može zahtijevati iz opravdanih razloga zbog datih okolnosti. Odšteta u ovom slučaju obuhvaća opravdane troškove smještaja kao i opravdane troškove obavještanja osoba koje očekuju putnika.
- (2) Prijevoznik se oslobađa ove odgovornosti, kada su otkazivanje, zakasnjeli polazak vlaka ili propuštena veza posljedica jednog od sljedećih razloga:
  - a) ukoliko su uzrok okolnosti koje nisu u vezi sa radom željeznice i koje prijevoznik, uprkos poduzetom oprezu koji nalažu konkretne okolnosti u datom slučaju, nije mogao da izbjegne i okolnosti koje nije mogao da spriječi;
  - b) krivica putnika; ili

- c) ukoliko je uzrok ponašanje treća osoba koje prijevoznik, uprkos poduzetom oprezu koji nalažu konkretne okolnosti u datom slučaju, nije mogao da izbjegne i okolnosti koje nije mogao da spriječi; drugi operater koje koristi istu željezničku infrastrukturu ne može se smatrati trećom osobom; ovo ne utječe na pravo potraživanja odštete.

- (3) Zakonodavstvo BiH određuje da li i u kojoj mjeri prijevoznik mora platiti odštetu za štetu koja nije navedena u članku 1. Ova odredba ne utječe na članak 44.

### POGLAVLJE III ODGOVORNOST GLEDE RUČNE PRTLJAGE, ŽIVOTINJA, REGISTRIRANE PRTLJAGE I VOZILA ODJELJAK 1 RUČNA PRTLJAGA I ŽIVOTINJE

#### Članak 33.

(Odgovornost)

- (1) U slučaju smrti, ili povrede, putnika prijevoznik je odgovoran i za gubitak ili oštećenje koji su posljedica potpunog ili djelimičnog gubitka, ili oštećenja, predmeta koje je putnik imao na sebi ili kod sebe kao ručne prtljage; ovo se odnosi i na životinje koje je putnik ponio sa sobom. Članak 26. primjenjuje se po principu *mutatis mutandis*.
- (2) U svakom drugom pogledu, prijevoznik nije odgovoran za potpuni ili djelimičan gubitak, ili oštećenje, predmeta, ručne prtljage i životinja za čiji je nadzor bio odgovoran putnik sukladan članku 15., osim ukoliko ovaj gubitak ili oštećenje nije uzrokovano krivicom prijevoznika. Drugi članci Naslova IV, sa izuzetkom članka 51, i Naslova VI ne primjenjuju se u ovom slučaju.

#### Članak 34.

(Ograničenje odštete u slučaju gubitka ili oštećenja predmeta)

U slučaju odgovornosti prijevoznika sukladan članku 33. stavak (1) prijevoznik mora isplatiti nadoknadu u visini do 1.400 novčanih jedinica po putniku.

#### Članak 35.

(Isključivanje odgovornosti)

Prijevoznik nije odgovoran u odnosu na putnike za gubitak ili oštećenje koji su posljedica činjenice da putnik nije ispoštivao formalnosti koje nalažu carinske ili druge administrativne službe.

### ODJELJAK 2 REGISTRIRANA PRTLJAGA

#### Članak 36.

(Temelj za utvrđivanje odgovornosti)

- (1) Prijevoznik je odgovoran za gubitak ili oštećenje koji su posljedica potpunog ili djelimičnog gubitka, ili oštećenja, registrirane prtljage između vremena preuzimanja i isporuke registrirane prtljage kao i kašnjenja sa isporukom registrirane prtljage.
- (2) Prijevoznik se oslobađa od ove odgovornosti u mjeri u kojoj je gubitak, oštećenje ili kašnjenje u isporuci registrirane prtljage krivica putnika, naloga putnika koji nije uzrokovan krivicom prijevoznika, pogreške koja je sastavni dio registrirane prtljage ili okolnosti koje prijevoznik nije mogao da izbjegne i posljedica koje nije mogao da spriječi.
- (3) Prijevoznik se oslobađa ove odgovornosti u mjeri u kojoj je gubitak ili oštećenje posljedica posebnih rizika koji proizilaze iz jedne ili više okolnosti:
  - a) nepostojanja ambalaže ili neadekvatne ambalaže;
  - b) posebne prirode prtljage;
  - c) predaje predmeta u svojstvu prtljage koji nisu prihvatljivi za prijevoz.

## Članak 37.

## (Teret dokazivanja)

- (1) Prijevoznik snosi teret dokazivanja da je gubitak, oštećenje ili kašnjenje u isporuci posljedica jednog od uzroka navedenih u članku 36. stavak (2).
- (2) Kada prijevoznik utvrdi da su, imajući u vidu okolnosti konkretnog slučaja, gubitak ili oštećenje mogli da budu uzrokovani jednim ili većim brojem posebnih rizika navedenih u članku 36. stavak (3) pretpostavlja se da ovi rizici jesu uzrok gubitka ili oštećenja. Nadležna osoba ima, međutim, pravo da dokaže da se gubitak ili oštećenje ne mogu u potpunosti ili djelimično pripisati ovim rizicima.

## Članak 38.

## (Uzastopni prijevoznici)

Ukoliko prijevoz koji je predmet jednog ugovora vrši nekoliko uzastopnih prijevoznika, svaki prijevoznik, samim činom preuzimanja prtljage sa vaučerom o registriranju prtljage ili vozila sa vaučerom o prevozu, postaje strana ugovora o prevozu u smislu prosleđivanja prtljaga ili prijevoza vozila, sukladno uvjetima vaučera o registriranju prtljage ili vaučera o prijevozu i preuzima obveze koje iz njih proizilaze. U ovakvom slučaju svaki prijevoznik je odgovoran za prijevoz cjelokupnim putem do trenutka isporuke.

## Članak 39.

## (Alternativni prijevoznik)

- (1) Kada prijevoznik povjeri izvršenje prijevoza, u cjelosti ili djelimice, alternativnom prijevozniku, sukladno ili izvan prava definiranih ugovorom o prijevozu, prijevoznik je i dalje odgovoran za cjelokupan prijevoz.
- (2) Sve odredbe Jedinstvenih pravila o odgovornosti prijevoznika primjenjuju se i na odgovornost alternativnog prijevoznika u slučaju prijevoza koji vrši. Članci 48. i 52. primjenjuju se u slučaju pokretanja postupka protiv uposlenih ili drugih osoba čije usluge alternativni prijevoznik koristi za izvršenje prijevoza.
- (3) Bilo koji poseban sporazum kojim prijevoznik preuzima obveze koje nisu definirane Jedinstvenim pravilima ili se odriče prava koja su garantirana Jedinstvenim pravilima nemaju utjecaja glede alternativnog prijevoznika koji ovakav sporazum nije prihvatio izričito i u pisanoj formi. Bez obzira na to da li je alternativni prijevoznik prihvatio ovakav sporazum, za prijevoznika i daljnje važe obveze ili odricanja od prava definirane ovakvim posebnim sporazumom.
- (4) U slučaju kada i u mjeri u kojoj prijevoznik i alternativni prijevoznik snose odgovornost, njihova odgovornost je zajednička i pojedinačna.
- (5) Ukupan iznos nadoknade koju treba da isplate prijevoznik, alternativni prijevoznik i njihovi uposleni i druge osobe čije usluge koriste za izvršenje prijevoza ne može biti viši od maksimalnih iznosa navedenih u Jedinstvenim pravilima.
- (6) Ovaj član ne utječe na pravo potraživanja odštete između prijevoznika i alternativnog prijevoznika.

## Članak 40.

## (Pretpostavka gubitka)

- (1) Osoba koja polaže pravo na prtljagu može, bez obveze daljnjeg dokazivanja, smatrati da je dio prtljage izgubljen kada nije isporučen ili kada joj nije stavljen na raspolaganje u roku od 14 dana nakon podnošenja zahtjeva za isporuku sukladno članku 22. stavak (3).
- (2) Ukoliko dio prtljage za koji se smatra da je izgubljen bude pronađen u roku od jedne godine nakon podnošenja zahtjeva za isporuku, prijevoznik mora obavjestiti osobu koja polaže pravo na prtljagu ukoliko zna ili može utvrditi adresu ove osobe.

- (3) U roku od 30 dana nakon primanja obavijesti pomenutog u stavku (2) osoba može zahtijevati isporuku prtljage. U ovom slučaju osoba mora platiti troškove prijevoza prtljage od mjesta predaje prtljage do mjesta isporuke i refundira primljenu nadoknadu umanjenju za, po potrebi, uključene troškove. Ova osoba međutim zadržava svoja prava da traži nadoknadu za kašnjenje sa isporukom sukladno članku 43.
- (4) Ukoliko je prtljaga koja je pronađena nije potraživana u razdoblju navedenom u stavku (3) ili ukoliko je pronađena nakon godinu dana od dana podnošenja zahtjeva za isporukom, prijevoznik raspolaze prtljagom sukladno zakonodavstvu i odredbama koje su na snazi u mjestu u kojem se prtljaga nalazi.

## Članak 41.

## (Nadoknada gubitka)

- (1) U slučaju potpunog ili djelimičnog gubitka registrirane prtljage, prijevoznik mora platiti, uz isključenje druge odštete:
  - a) ukoliko se utvrdi iznos pretrpljenog gubitka ili oštećenja, nadoknadu jednaku tom iznosu koja ne prelazi 80 novčanih jedinica po kilogramu bruto mase ili 1.200 novčanih jedinica po komadu prtljage;
  - b) ukoliko se ne utvrdi iznos pretrpljenog gubitka ili oštećenja, likvidacijsku odštetu od 20 novčanih jedinica po kilogramu bruto mase ili 300 novčanih jedinica po komadu prtljage.Način nadoknade, prema kilogramu izgubljene prtljage ili prema komadu prtljage, definira se u Općim uvjeta prijevoza.
- (2) Prijevoznik mora također refundirati troškove prijevoza prtljage i druge plaćene iznose u svezi sa prijevozom izgubljene prtljage, kao i već plaćene carinske pristojbe i akcize.

## Članak 42.

## (Nadoknada u slučaju oštećenja)

- (1) U slučaju oštećenja registrirane prtljage, prijevoznik mora platiti nadoknadu jednaku gubitku vrijednosti prtljage, uz isključenje druge odštete.
- (2) Iznos nadoknade ne može biti veći:
  - a) u slučaju kada je prtljaga izgubila vrijednost usred oštećenja, od iznosa koji bi bio plaćen u slučaju potpunog gubitka;
  - b) u slučaju kada je samo dio prtljage izgubio vrijednost usred oštećenja, od iznosa koji bi bio plaćen u slučaju gubitka tog dijela prtljage.

## Članak 43.

## (Nadoknada u slučaju kašnjenja sa isporukom)

- (1) U slučaju kašnjenja sa isporukom registrirane prtljage, prijevoznik mora platiti nadoknadu za svako razdoblje od 24 sata nakon primanja zahtjeva za isporukom, ali najduže u razdoblju od 14 dana;
  - a) ukoliko ovlaštena osoba dokaže pretrpljeni gubitak ili oštećenje, nadoknadu jednaku iznosu gubitka ili oštećenja, koja ne prelazi 0,80 novčanih jedinica po kilogramu bruto mase ili 14 novčanih jedinica po komadu prtljage koji je isporučen sa zakašnjenjem;
  - b) ukoliko ovlaštena osoba ne dokaže pretrpljeni gubitak ili oštećenje, likvidacijsku odštetu od 0,14 novčanih jedinica po kilogramu bruto mase ili 2,80 novčanih jedinica po komadu prtljage, koji je isporučen sa zakašnjenjem.

Način nadoknade, prema kilogramu izgubljene prtljage ili prema komadu prtljage, definira se u Općim uvjetima prijevoza.

- (2) U slučaju potpunog gubitka prtljage, nadoknada definirana u stavku (1) ne isplaćuje se uz nadoknadu definiranu u članku 41.
- (3) U slučaju djelimičnog gubitka prtljage, nadoknada definirana u stavku (1) isplaćuje se za dio prtljage koja nije izgubljena.
- (4) U slučaju oštećenja prtljage koje nije posljedica kašnjenja u isporuci nadoknada definirana u stavku (1) prema potrebi, isplaćuje se uz nadoknadu definiranu u članku 42.
- (5) Ni u kom slučaju ukupan iznos nadoknade naveden u stavku (1) uz nadoknadu koju je potrebno isplatiti sukladno člancima 41. i 42. ne može biti viši od nadoknade koja se isplaćuje u slučaju ukupnog gubitka prtljage.

### ODJELJAK 3 VOZILA

#### Članak 44.

(Nadoknada u slučaju kašnjenja)

- (1) U slučaju kašnjenja sa ukrcavanjem koje se može smatrati krivicom prijevoznika ili kašnjenja u isporuci vozila, prijevoznik mora, ukoliko ovlaštena osoba dokaže pretrpljeni gubitak ili oštećenje, isplatiti nadoknadu u iznosu ne većem od cijene prijevoza.
- (2) Ukoliko, u slučaju kašnjenja sa ukrcavanjem koje se može smatrati krivicom prijevoznika, ovlaštena osoba odluči da prekine ugovor o prijevozu, ovoj osobi se refundira cijena prijevoza. Pored ovoga ovlaštena osoba može, ukoliko dokaže pretrpljeni gubitak ili oštećenje koji su posljedica kašnjenja, tražiti nadoknadu koja nije viša od cijene prijevoza.

#### Članak 45.

(Nadoknada u slučaju gubitka)

U slučaju potpunog ili djelimičnog gubitka vozila nadoknada koju je potrebno isplatiti osobi za dokazani gubitak ili oštećenje izračunava se na temelju uobičajene vrijednosti vozila. Ovaj iznos ne može biti viši od 8.000 novčanih jedinica. Ukracana ili iskrcana prikolica smatra se zasebnim vozilom.

#### Članak 46.

(Odgovornost u slučaju drugih predmeta)

- (1) Glede predmeta koji se nalaze unutar vozila ili prostora za prtljagu (na primjer, prtljažnika ili kutije za ski-opremu) koji su prikačeni na vozilo, prijevoznik je odgovoran samo za gubitak ili oštećenje koji su uzrokovani njegovom krivnjom. Ukupan iznos nadoknade ne može biti viši od 1.400 novčanih jedinica.
- (2) Što se tiče predmeta koji se nalaze izvan vozila, uključujući kutije pomenute u stavku (1) prijevoznik je odgovoran za ove predmete isključivo ukoliko se dokaže da su gubitak ili oštećenje posljedica postupka ili propusta, koje je prijevoznik učinio iz namjere da se uzrokuje ovakav gubitak ili oštećenje, ili iz nemara i uz svjest da će vjerovatno doći do gubitka ili oštećenja.

#### Članak 47.

(Važeće zakonodavstvo)

Uz poštivanje odredbi ovog odjeljka, odredbe Odjeljka 2 o odgovornosti za prtljagu primjenjuju se i u slučaju vozila.

### POGLAVLJE IV ZAJEDNIČKE ODREDBE

#### Članak 48.

(Gubitak prava na pozivanje na ograničenje odgovornosti)

Ograničenje odgovornosti definirano u Jedinstvenim pravilima kao i odredbe zakonodavstva BiH, kojim se ograničava nadoknada do određenog iznosa, ne primjenjuje se kada se dokaže da su gubitak ili oštećenje posljedica postupka ili propusta, koje je prijevoznik učinio iz namjere da se uzrokuje

ovakav gubitak ili oštećenje, ili iz nemara i uz svijest da će vjerovatno doći do gubitka ili oštećenja.

#### Članak 49.

(Konverzija i kamata)

- (1) Kada izračunavanje nadoknade zahtijeva konverziju iznosa navedenog u stranoj valuti, konverzija se vrši prema kursu na dan i u mjestu isplate nadoknade.
- (2) Osoba može tražiti kamatu na nadoknadu, u iznosu od pet odsto na godišnjoj razini, od dana potraživanja navedenog u članku 55. ili, u slučaju nepostojanja potraživanja, od dana pokretanja pravnog postupka.
- (3) Međutim, u slučaju nadoknade koja se isplaćuje sukladno člancima 27. i 28, kamata se obračunava od dana kada su se dogodili događaji relevantni za procijenu iznosa nadoknade, ukoliko je taj dan kasniji u odnosu na dan potraživanja ili dan pokretanja pravnog postupka.
- (4) U slučaju prtljage kamata se isplaćuje isključivo ukoliko je iznos nadoknade viši od 16 novčanih jedinica po vaučeru o registriranju prtljage.
- (5) U slučaju prtljage, ukoliko ovlašteno lice ne podnese prijevozniku, u predviđenom vremenskom razdoblju, prateća dokumenta koja su neophodna za namirivanje potraživanog iznosa, ne obračunava se kamata između isteka predviđenog razdoblja i dana dostave ovih dokumenata.

#### Članak 50.

(Odgovornost u slučaju nuklearnog incidenta)

Prijevoznik se oslobađa od odgovornosti sukladno Jedinstvenim pravilima za gubitak ili oštećenje koji su posljedica nuklearnog incidenta kada je operater nuklearnog postrojenja ili druga osoba koja ga zamjenjuje odgovoran za gubitak ili oštećenje sukladno zakonima i odredbama države koja snosi odgovornost u oblasti nuklearne energije.

#### Članak 51.

(Osobe za koje prijevoznik snosi odgovornost)

Prijevoznik je odgovoran za svoje uposlene i druge osobe čije usluge koristi u svrhu prijevoza, kada uposleni i druge osobe postupaju unutar svojih nadležnosti. Rukovoditelji željezničke infrastrukture unutar koje se prijevoz vrši smatraju se osobama čije usluge prijevoznik koristi u svrhu prijevoza.

#### Članak 52.

(Drugi postupci)

- (1) U svim slučajevima kada se primjenjuju Jedinstvena pravila, svi postupci glede odgovornosti, po bilo kom osnovu, mogu se pokrenuti protiv prijevoznika isključivo sukladno uvjetima i ograničenjima koji su definirani u Jedinstvenim pravilima.
- (2) Ovo se odnosi i na postupke koji se pokreću protiv uposlenih i drugih osoba prema kojima je prijevoznik odgovoran sukladno članku 51.

### NASLOV V

#### ODGOVORNOST PUTNIKA

#### Članak 53.

(Posebni principi odgovornosti)

Putnik je odgovoran prijevozniku za gubitak ili oštećenje:

- a) koji su rezultat nepoštivanja obveza sukladno
  1. člancima 10, 14. i 20.,
  2. posebnim odredbama u svezi sa prijevozom vozila, sadržanim u Općim uvjetima prijevoza,
  3. Instrukcijom o nadzoru i osiguranju sigurnosti pri prijevozu opasnog tereta u željezničkom prometa BiH (RID) ("Službeni glasnik BiH", broj 61/12),

- b) koje uzrokuju predmeti ili životinje koje putnik nosi sa sobom, osim kada putnik dokaže da su gubitak ili oštećenje uzrokovani okolnostima koje nije mogao da izbjegne ili okolnostima koje nije mogao da spriječi, uprkos činjenici da je reagirao sukladno pažnjom odgovornog putnika. Ova odredba nema utjecaja na odgovornost prijevoznika sukladno člancima 26. i 33. stavak (1).

## NASLOV VI REALIZIRANJE PRAVA

### Članak 54.

(Procjena djelimičnog gubitka ili oštećenja)

- (1) Kada prijevoznik utvrdi ili pretpostavi djelimičan gubitak, ili oštećenje, predmeta za koji je odgovoran prijevoznik (prtljaga, vozila) ili ovakvu tvrdnju iznese osoba koja polaže pravo na predmet, prijevoznik mora bez odlaganja, a ukoliko je moguće u prisustvu ove osobe, napraviti izvješće u kojem se navodi, sukladno prirodom gubitka ili oštećenja, stanje predmeta i, u mjeri u kojoj je to moguće, stupanj gubitka ili oštećenja, razlog i vrijeme gubitka ili oštećenja.
- (2) Primjerak izvještaja predaje se besplatno osobi koja polaže pravo na predmet.
- (3) Ukoliko se osoba ne saglasi sa nalazima izvješća, ona može tražiti da stanje prtljage ili vozila i razloge i stupanj gubitka ili oštećenja utvrdi stručnjak kojeg odrede stranke ugovora o prijevozu ili sud ili tribunal. Procedura koju je potrebno sprovesti primjenjuje se sukladno zakonodavstvu i odredbama države u kojoj se vrši procjena.

### Članak 55.

(Žalbe)

- (1) Žalbe u svezi sa odgovornošću prijevoznika u slučaju smrti, ili povrede, putnika podnose se u pisanoj formi prijevozniku protiv kojeg može biti pokrenut postupak. U slučaju prijevoza koji je predmet jedinstvenog ugovora koji vrše uzastopni prijevoznici žalba može biti upućena prvom ili posljednjem prijevozniku kao i prijevozniku čija se glavna uprava ili podružnica ili agencija koja je zaključila ugovor o prijevozu nalazi u državi u kojoj putnik prebiva ili boravi.
- (2) Druge tužbe koje se odnose na ugovor o prijevozu podnose se u pisanoj formi prijevozniku navedenom u članku 56. stav (2) i (3).
- (3) Dokumenta za koja oštećena osoba smatra da treba da podnese uz tužbu mogu se dostaviti u originalu ili preslici, a kada je to primjereno, preslike moraju biti overene ukoliko to prijevoznik traži. Pri rješavanju po osnovu tužbe, prijevoznik može zahtijevati dostavljanje karte, vaučera o registriranju prtljage i vaučer o prijevozu.

### Članak 56.

(Prijevoznici protiv kojih može biti pokrenut postupak)

- (1) Postupak utemeljen na odgovornosti prijevoznika u slučaju smrti, ili povrede, putnika može biti pokrenut isključivo protiv prijevoznika koji je odgovoran sukladno člankom 26. stavak (5).
- (2) Suglasno stavku (4) drugi postupci koje putnici pokrenu na temelju ugovora o prijevozu mogu biti pokrenuti isključivo protiv prvog prijevoznika, posljednjeg prijevoznika ili prijevoznika koji je izvršio dio prijevoza tijekom kojeg se dogodio događaj koji je razlog pokretanja postupka.
- (3) Kada, u slučaju prijevoza koji vrše uzastopni prijevoznici, prijevoznik koji treba da isporuči prtljagu ili vozilo je naveden uz njegovu suglasnost na vaučeru o registriranju prtljage ili vaučeru o prijevozu, postupak može biti pokrenut i protiv ovog prijevoznika sukladno stavku (2) čak i kada on nije preuzeo prtljagu ili vozilo.

- (4) Postupak za povraćaj plaćenog iznosa prema ugovoru o prijevozu može biti pokrenut protiv prijevoznika koji je naplatio ovaj iznos ili protiv prijevoznika u čije ime je iznos naplaćen.
- (5) Postupak može biti pokrenut protiv prijevoznika koji nije naveden u stavcima (2) i (4) kada je pokrenut kao protiv-tužba ili izuzimanjem u postupku u svezi sa glavnom tužbom na temelju istog ugovora o prijevozu.
- (6) U mjeri u kojoj se Jedinstvena pravila primjenjuju na alternativnog prijevoznika, postupak može biti pokrenut i protiv njega.
- (7) Ukoliko tužitelj ima izbor između nekoliko prijevoznika, njegovo pravo izbora prestaje kada pokrene postupak protiv jednog od prijevoznika; ovo važi i kada tužitelj može da odabere između jednog ili više prijevoznika i alternativnog prijevoznika.

### Članak 58.

(Prestajanje prava na pokretanje postupka u slučaju smrti ili povređivanja putnika)

- (1) Pravo na pokretanje postupka oštećene osobe na temelju odgovornosti prijevoznika u slučaju smrti, ili povrede, putnika prekida se ukoliko obavijest o nesreći koja je zadesila putnika ne podnese ova osoba, u roku od 12 mjeseci od njenog upoznavanja sa gubitkom ili oštećenjem, jednom od prijevoznika kojem tužba može biti podnijeta sukladno članku 55. stav (1). Kada oštećena osoba usmenim putem obavještava prijevoznika o nesreći, prijevoznik ovoj osobi daje potvrdu o primanju usmene obavijesti.
- (2) Međutim, pravo pokretanja postupka ne prestaje ukoliko:
  - a) oštećena osoba dostavi tužbu jednom od prijevoznika navedenog u članku 55. stavak (1) u razdoblju definiranom u stavku (1);
  - b) prijevoznik koji je odgovoran sazna za nesreću koja je zadesila putnika na neki drugi način u razdoblju navedenom u stavku (1);
  - c) obavijest o nesreći nije dostavljena, ili je dostavljena nakon istjecanja roka, kao posljedica okolnosti koje su izvan moći oštećene osobe;
  - d) oštećena osoba dokaže da je nesreća uzrokovana krivnjom prijevoznika.

### Članak 59.

(Prestajanje prava na pokretanje postupka u vezi sa prijevozom prtljage)

- (1) Preuzimanjem prtljage osobe koja na njega polaže pravo prekida se svako pravo na pokretanje postupka protiv prijevoznika prema ugovoru o prijevozu u slučaju djelimičnog gubitka, oštećenja ili kašnjenja u isporuci.
- (2) Pravo na pokretanje postupka ne prestaje:
  - a) u slučaju djelimičnog gubitka ili oštećenja, ukoliko
    1. je utvrđen gubitak ili oštećenje sukladno članku 54. prije nego što osoba preuzme prtljagu,
    2. utvrđivanje koje je trebalo da bude izvršeno sukladno članku 54. nije izvršeno isključivo krivnjom prijevoznika;
  - b) u slučaju gubitka ili oštećenja koje nije očigledno a koje se utvrdi nakon što osoba preuzme prtljagu, ukoliko
    1. ova osoba traži utvrđivanje sukladno članku 54. odmah nakon otkrivanja gubitka ili oštećenja i to ne kasnije od 3 dana nakon prihvatanja prtljage, i
    2. pored ovoga, dokaže da se gubitak ili oštećenje dogodio između vremenskog razdoblja kada je prijevoznik preuzeo i isporučio prtljagu;

- c) u slučaju kašnjenja sa isporukom, ukoliko je oštećena osoba, u roku od 21 dana, realizirala svoja prava u odnosu na nekog od prijevoznika koji su navedeni u članku 56. stavak (3);
- d) ukoliko osoba dokaže da je gubitak ili oštećenje uzrokovano krivnjom prijevoznika.

#### Članak 60.

##### (Ograničenje postupka)

- (1) Razdoblje za pokretanje postupka za naplatu odštete na temelju odgovornosti prijevoznika u slučaju smrti, ili povrede, putnika ističe:
  - a) u slučaju putnika, 3 godine od dana nakon nesreće;
  - b) u slučaju drugih oštećenih osoba, 3 godine od dana nakon smrti putnika, odnosno ne dulje od 5 godina od dana nakon nesreće.
- (2) Razdoblje za pokretanje drugih postupaka na temelju ugovora o prijevozu ističe nakon jedne godine. Razdoblje za pokretanje postupaka ističe nakon dvije godine u slučaju postupka za nadoknadu gubitka ili oštećenja kao posljedice postupka ili propusta koji su učinjeni iz namjere da se uzrokuje ovakav gubitak ili oštećenje, ili iz nemara i uz svijest da će vjerojatno doći do gubitka ili oštećenja.
- (3) Razdoblje ograničenja naveden u stavku (2) odnosi se na postupke:
  - a) za nadoknadu potpunog gubitka, od 14 dana nakon isteka razdoblja navedenog u članku 22. stavak (3);
  - b) za nadoknadu djelimičnog gubitka, oštećenja ili kašnjenja u isporuci, od dana isporuke;
  - c) u svim drugim slučajevima koji se tiču prijevoza putnika, od dana isteka važnosti njihove karte. Dan kojeg počinje razdoblje ograničenja ne ulazi u navedeno vremensko razdoblje.
- (4) [...]
- (5) [...]
- (6) U svim drugim slučajevima, obustavljanje i prekidanje razdoblja ograničenja regulirano je entitetskim ili državnim zakonodavstvom.

## NASLOV VII

### ODNOSI IZMEĐU PRIJEVOZNIKA

#### Članak 61.

##### (Raspodjela iznosa naplaćenog za prijevoz)

- (1) Prijevoznik koji je naplatio ili je trebalo da naplati cijenu prijevoza mora isplatiti drugim prijevoznicima njihove dijelove ovoga iznosa. Načini isplate definiraju se sporazumom između prijevoznika.
- (2) Na odnose između uzastopnih prijevoznika primjenjuju se i članci 6. stavak (3), članak 16. stavak (3) i članak 25.

#### Članak 62.

##### (Pravo na odštetu)

- (1) Prijevoznik koji je isplatio nadoknadu sukladno Jedinственим pravilima ima pravo naplate odštete od prijevoznika koji su sudjelovali u prijevozu sukladno sljedećim odredbama:
  - a) prijevoznik koji je uzrokovao gubitak ili oštećenje snosi potpunu odgovornost za odštetu;
  - b) kada je gubitak ili oštećenje uzrokovalo više prijevoznika, svaki prijevoznik je odgovoran za gubitak ili oštećenje koje je uzrokovao; ukoliko nije moguće utvrditi pojedinačnu odgovornost, nadoknada se dijeli proporcionalno između prijevoznika sukladno točkom c);
  - c) ukoliko nije moguće dokazati koji prijevoznik je uzrokovao gubitak ili oštećenje, nadoknada se proporcionalno dijeli između svih prijevoznika koji su sudjelovali u prijevozu, osim onih koji uspiju da

dokažu da oni nisu uzrokovali gubitak ili oštećenje; ovakva podjela vrši se proporcionalno udjelu prijevoznika u naplaćenom iznosu prijevoza.

- (2) U slučaju nesolventnosti nekog od prijevoznika, njegov neplaćeni udio dijeli se između drugih prijevoznika koji su sudjelovali u prijevozu, proporcionalno njihovom udjelu u naplaćenom iznosu prijevoza.

#### Članak 63.

##### (Procedura naplate odštete)

- (1) Prijevoznik u odnosu na kojeg se vrši pravo naplate odštete ne može osporiti valjanost naplate prijevoznika koji uživa pravo na odštetu sukladno članku 62, kada je odluku o nadoknadi donio sud ili tribunal i kada prvopomenuti prijevoznik, kojem je pravodobno dostavljen obavijest o postupku, imao mogućnost da se umiješa u tijeku postupka. Sud ili tribunal koji vodi glavni postupak određuje vrijeme dopušteno za obavještanje o postupku i za interveniranje u postupku.
- (2) Prijevoznik koji uživa pravo na odštetu mora podnijeti žalbu u jednom i istovjetnom postupku protiv svih prijevoznika sa kojima nije postigao dogovor o odšteti, a u protivnom gubi pravo na odštetu od prijevoznika protiv kojih nije pokrenuo postupak.
- (3) Sud ili tribunal donosi odluku u jednoj i istovjetnoj presudi o svim zahtjevima za odštetu koji su mu predstavljeni.
- (4) Prijevoznik koji želi da realizira svoje pravo na odštetu može pokrenuti postupak u sudu ili tribunalu države na čijem teritoriju se nalazi glavna uprava, podružnica ili agencija jednog od prijevoznika koji sudjeluje u prijevozu a koji je zaključio ugovor o prijevozu.
- (5) Kada se pokreće postupak protiv više prijevoznika, prijevoznik koji podnosi žalbu ima pravo da odabere sud ili tribunal pred kojim će pokrenuti postupak između sudova ili tribunala koji se smatraju nadležnim sukladno stavku (4).
- (6) Postupak za naplatu odštete ne može se spojiti sa postupkom za naplatu nadoknade koji pokrene osoba koja je oštećena sukladno ugovorom o prijevozu.

#### Član 64.

##### (Sporazumi o naplati odštete)

Prijevoznici mogu zaključiti sporazume koji odstupaju od članka 61. i 62.

## ANEKS II

### MINIMUM INFORMACIJA KOJE PRUŽAJU ŽELJEZNIČKI OPERATERI ODNOSNO PODUZEĆA ZA PRODAJU KARATA

#### DIO I: INFORMACIJE PRIJE PUTOVANJA

- Opći uvjeti ugovora
- Red vožnje i uvjeti najbržeg putovanja
- Red vožnje i uvjeti najjeftinijih cijena karata
- Pristupačnost, uvjeti pristupa i postojanje prostorija u vlaku namjenjenih osobama sa invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću
- Pristupačnost i uvjeti pristupa za bicikl
- Raspoloživost sjedala u vagonima za pušače i nepušače, prvoj i drugoj klasi kao i kušet-kolima i spavaćim kolima
- Aktivnosti koje mogu dovesti do ometanja ili kašnjenja usluge
- Raspoloživost usluga u vlaku
- Procedure za podnošenje zahtjeva za povraćaj izgubljene prtljage
- Procedure za podnošenje žalbi

#### DIO II: INFORMACIJE TIJEKOM PUTOVANJA

- Usluge u vlaku
- Sljedeći kolodvor







Слика 1. Крајња страна "Talgo" гарнитуре са одбојничким и уређајима за квачење.



Слика 2. Кочничке полуспојке са чеоним славинама



Слика 3. Крајња страна, кабал за сл. повезивање

- (3) Маневарске активности, заквачивања и отквачивања "Talgo" гарнитуре са локомотивом, као и "Talgo" гарнитура међусобно, су дозвољене само ако су гарнитуре и локомотиве у фази мировања.

Приликом спајања кочничких спојница ваздушних полуспојки локомотиве са "Talgo" гарнитуром, прво је потребно отворити чеоне славине на локомотиви како би се испустила непожељна прљавштина из ваздушне полуспојке, а затим чеоне славине затворити.

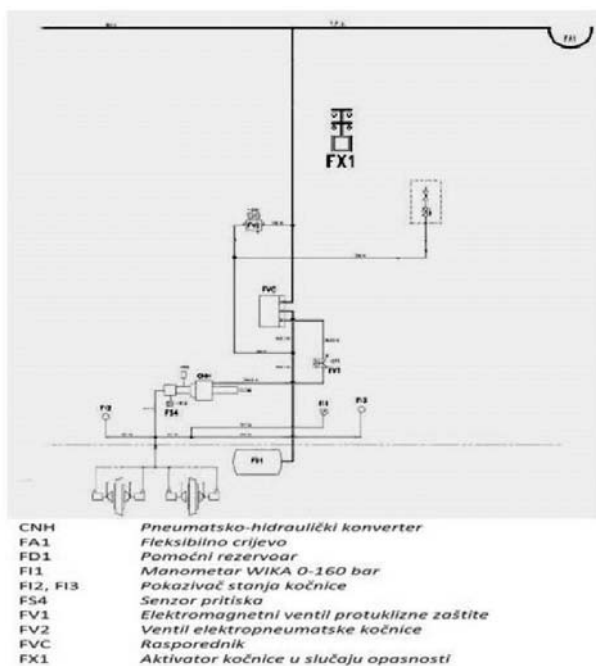
Послије копчања полуспојки, чеоне славине на локомотиви и "Talgo" гарнитуре потребно је отворити, како би се обезбиједио континуитет ваздушног вода.

Прије почетка вршења пробе кочнице потребно је отворити чеону славину на крају гарнитуре односно воза, како би се потврдила пропусност и напуњеност главног воде те испустио евентуални кондензат из главног вода саме гарнитуре (нарочито зими).

#### Члан 7.

(Уређаји за кочење и кочнице на "Talgo" гарнитурама)

- (1) Провјера исправности кочница и њихова спремност за дејством врши се кроз процес пробе кочница, а начин вршења пробе са "Talgo" гарнитуром прописан је овим Упутством и Упутством 233 и произвођачевим Упутством за коришћење воза (Приручник за безбједност корисника).
- (2) Машиновођа мора бити усмено и путем Извјештаја о саставу и кочењу воза (С - 66) обавијештен о уврштавању "Talgo" гарнитуре у воз.
- (3) "Talgo" гарнитуре су без мјенача врсте кочења и у возовима коче кочницом високе снаге брзог дејства ("R") са процентом кочне масе од 197% по гарнитуре. Ако се у овом возу налазе и друга RIC кола, ова кола морају имати минимални проценат кочне масе од 150% према одредбама. Упутства 233.
- (4) У погледу завршних кола важе одредбе Упутства 233.. "Talgo" гарнитура се посматра као компактна возна јединица.
- (5) "Talgo" гарнитуре су опремљена аутоматском ваздушном кочницом која преко пнеуматско - хидрауличног претварача остварује притисак у хидрауличним цилиндрима. Кочни цилиндри са кочним умецима се налазе са обје стране кочних дискова који су смјештени на точку.
- (6) Кочење гарнитура се врши смањењем притиска у главном ваздушном воду, након чега распоредник даје командни притисак који се преко пнеуматско - хидрауличног претварача претвара у хидраулични. Овај хидраулични притисак у хидрауличним цилиндрима притишће кочним умецима на кочне дискове, чиме се појављује и кочна сила. Пораст хидрауличног притиска у кочним цилиндрима у зависности је од смањења притиска у главном воду.
- (7) Код свих кола кочни систем дјелује само на једну полуосовину док код "Var" кола кочни систем, преко два пнеуматско - хидраулична претварача дјелује на двије полуосовине.
- (8) Главни и напојни вод се налазе дужином цијеле гарнитуре на десној страни плафона кола. Ови водови између кола су спојени флексибилним цријевима. На слици 4 дата је шема кочнице кола "Talgo" гарнитуре.
- (9) У крајњим колима налази се електровентил "SIFA" који празни главни вод код активирања кочнице у случају опасности. Ако ови вентили нису у укљученом положају повлачењем ручице кочнице у случају опасности главни вод се неће празнити и неће доћи до кочења. За правилан положај електровентила "SIFA" одговоран је техничар на возу.



Слика 4. Генерална шема кочнице кола "Talго" гарнитуре

#### Члан 8.

(Начин вршења пробе кочница)

- (1) Провјера исправности кочница и њихова спремност за дејство врши се пробом кочница, а случајеви у којима се врши проба кочница као и врсте пробе кочница дефинисани су Упутством 233 и објављивањем UIC 453 (Процедуре при испитивању кочница са збијеним ваздухом помоћу вучних возила - Одредбе које се односе на међународне возове).
- (2) Пробу кочница "Talго" гарнитуре обавља машиновођа и прегледни радник, а стручну помоћ им пружа техничар у возу.
- (3) Код обављања пробе кочница употребљавају се одговарајући сигнални знаци у складу са одредбама Правилника 1 и објављивања UIC 453. Ако се при проби кочница користе разгласни уређаји, при сваком позиву треба јасно рећи број воза и колосјека на који се позив односи.
- (4) Проба кочница обавља се увидом у стање показивачких уређаја о стању кочнице (закочено/откочено) са обе стране воза и у унутрашњости "Talго" гарнитуре.
- (5) Ако при обављању пробе кочница постоји опасност од самопокретања воза, поступа се у складу са одредбама Упутства 233 о обезбјеђивања воза од самопокретања.
- (6) Код пробе са вучним возилом, из управљачнице која није у смјеру вожње, ручице кочника постављају се у искључни односно запрежни положај.
- (7) Вучно возило или стабилно постројење укључује се на главни ваздушни вод воза. Преко кочника главни ваздушни вод пуни се ваздухом до притиска од 5 bar.
- (8) Прије почетка пробе кочница, техничар у возу прегледа уређаје за кочење у унутрашњости "Talго" гарнитуре и:
  - провјерава јесу ли "SIFA" електроventили у укљученом положају, ако нису исте укључује,
  - провјерава јесу ли сви распоредници укључени.
 Прегледни радник прегледа воз са обе стране и обавља следеће радње:
  - провјерава је ли "Talго" гарнитура правилно укључена у главни ваздушни вод и напојни ваздушни вод, што значи да су ваздушне спојнице правилно спојене и чеоне славине отворене, а слободне ваздушне спојнице морају бити затворене и објешене о своје држаче,
  - провјерава јесу ли електроководови **ер** кочнице (електроваздушна кочница је ваздушна кочница којом се електричним управљањем врши кочење и откочивање) правилно спојени (у случајевима када је локомотива опремљена **ер** кочницом),
  - провјерава јесу ли сва возила откочена, што значи да су показивачи у положају откочено,
  - провјерава јесу ли све ручне кочнице откочене, што се види једнако као и за ваздушне кочнице, а по потреби смију бити активирани ручне кочнице за обезбјеђивање воза од самопокретања,
  - провјерава постоје ли механичка оштећења која утичу на исправност рада кочнице, што значи да провјерава стање генератора протуклизовних уређаја и њихових електричних водова.
- (9) Пошто се обаве прегледи из претходне тачке, прегледни радник даје сигнални знак "позив за вршење пробе кочница". Машиновођа возне локомотиве на тај сигнални знак ставља ручицу кочника у искључни положај, чиме се прекида спој главног ваздушног вода с главним резервоаром. Потом провјерава заптивеност главног ваздушног вода проматрањем његова манометра. Пад притиска не смије бити већи од 0,3 bar у минути. Пошто провјери заптивеност главног ваздушног вода, машиновођа ставља ручицу кочника у положај вожње.
- (10) Прегледни радник покрај локомотиве чека резултат провјере заптивености главног ваздушног вода. Ако је незаптивеност главног ваздушног вода већа од прописане, машиновођа то саопштава прегледном раднику, који утврђује узроке незаптивености и, по могућности, исте отклања. Ако прегледни радник не може отклонити узроке незаптивености главног ваздушног вода, "Talго" гарнитура се сматра технички неисправном и искључује се из саобраћаја.
- (11) Ако су испуњени сви претходни услови за почетак пробе кочница, прегледни радник даје сигнални знак "Закочи". На дати сигнални знак машиновођа одсјечно смањује притисак у главном ваздушном воду на 4,5 bar. Прегледни радник иде од локомотиве према крају воза и провјерава јесу ли показивачи у положају закочено. Показивачи стања кочница на спољној страни "Talго" гарнитуре приказани су на сликама 5 и 6. Уколико показивачи стања кочнице нису у исправном положају прегледач кола, односно прегледни радник одмах обавјештава техничара у возу да отклони неправилност, а уколико исти не може да отклони неправилност дужан је одмах о истом обавијестити непосредно прегледне раднике (прегледача кола, возовођу или кондуктера).
- (12) У случају искључења из система кочења појединих полуосовина од стране техничара у возу, прегледач кола или прегледни радник дужан је исто евидентирати у путни лист уз супотпис (име, презиме и потпис) техничара у возу.
- (13) Након завршетка поступка описаног у претходној тачки, прегледни радник даје сигнални знак "Откочи". Чим кочница посљедњих кочених кола попусти, прегледни радник враћа се према локомотиви с друге стране воза и провјерава јесу ли кочнице свих кочених кола попустиле односно јесу ли кола откочена. Возила

која су остала закочена, техничар у возу откочује преко властитог откочног уређаја, који се налазе у пнеуматским ормарима у унутрашњости "Talگو" гарнитуре. Након тога, на тим возилима понавља се поступак кочења и откочивања. Ако возило опет остане закочено, возило се откочује преко властитог откочног уређаја и кочница се искључује, а прегледач кола олистава у складу с техничким прописима.

- (14) Стање кочнице "закочено" односно "откочено" код пробе кочница поред показивача на бочним странама возила може се провјеравати и из унутрашњости "Talگو" гарнитуре провјером хидрауличног притиска на манометрима у ормарима у којима је смјештена пнеуматска опрема.
- (15) Резултат обављене потпуне пробе кочница, прегледач кола или прегледни радник евидентира у путни лист, а у складу с одредбама Упутства 233.



Sl. 5. Pokazivač stanja kočnice – pozicija „otkочeno“

Sl. 6. Pokazivač stanja kočnice – pozicija „zakочено“

#### Члан 9.

(Поступак код скраћене пробе кочница Б, Ц и Д)

- (1) При вршењу скраћених проба кочница, појединачне пробе Б, прикључне Ц или пробе пролазности главног вода Д, поступак је исти као код потпуне пробе А у односу на кола чију кочницу провјеравамо у саставу "Talگو" гарнитуре.
- (2) Машиновођа возне локомотиве мора испитати заптивеност главног вода и кочити и откочивати воз да би прегледни радник могао проверити несметан пролаз ваздуха до последњих кола у возу и исправност кочења и откочивања кочница за које је то испитивање предвиђено.
- (3) Резултат изведене скраћене пробе кочница прегледач кола или прегледни радник евидентира у путни лист, а у складу с одредбама Упутства 233. Код евидентирања у путном листу уписује се назив скраћене пробе кочница која је изведена.

#### Члан 10.

(Општа правила о руковању кочницама воза)

- (1) За прописано планско одржавање и сервис, према Плану (Систему) одржавања, за исправност кочница "Talگو" гарнитуре, одговоран је власник/имаоц гарнитуре.
- (2) Код возова са "Talگو" гарнитурима главни ваздушни вод кочнице воза треба пунити и одржавати на 5 bar.
- (3) Ради регулисања брзине кретања воза или заустављања примјењује се постепено (степенасто), потпуно или брзо кочење. Могуће је и кочење у случају опасности као и принудно кочење.
- (4) У циљу регулисања брзине кретања воза, као и приликом заустављања, машиновођа првенствено треба да користи динамичку кочницу локомотиве, а код вучних возила која не посједују динамичку кочницу, за регулисање брзине и заустављање воза користити индиректну кочницу.
- (5) Код возова са "Talگو" гарнитурима почетни степен кочења се остварује смањењем притиска у главном воду за 0,5 bar. Машиновођа сам одлучује о величини степена кочења, али не смије бити мањи од наведене вриједности.

- (6) Провјеру дејства кочница која се може извршити са обје спољне стране "Talگو" гарнитуре, а по налогу техничара у возу, провјеру могу вршити:

- прегледач кола,
- помоћник машиновође,
- кондуктер,
- возовођа.

Машинovoђа на возној локомотиви и техничар у возу који и врши дужност прегледног радника у смислу одредаба Упутства о кочењу возова - 233, приликом вршења пробе кочница А (потпуна), Б, Ц, Д (скраћене) уписују и потписују пробу кочница у путни лист, уколико није доступан прегледни радник – прегледач кола. У том случају улогу прегледача кола може преузети техничар на возу.

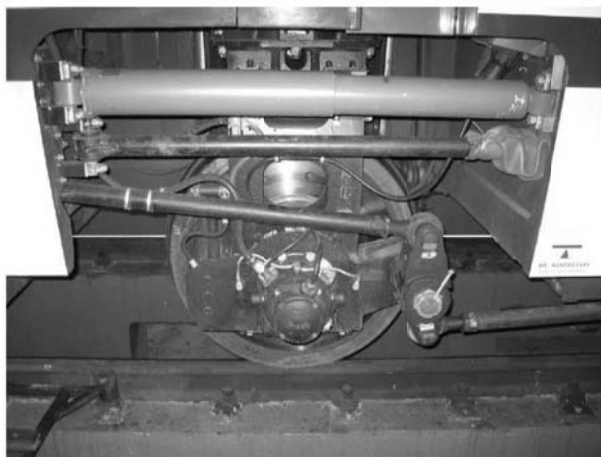
- (7) Техничке прегледе и провјера дејства кочница кола "Talگو" гарнитуре вршиће се према Плану (Систему) одржавања власника гарнитуре. У техничке прегледе кочнице воза са "Talگو" гарнитуром спада и отклањање неисправности пријављених и од стране машиновође и од стране техничара у возу, а евидентираних у ЕВ 74 - Записник о квару (дефекту) вучног возила, као и у извјештај о неправилностима уоченим у току војње.
- (8) Извршење техничке припреме кочница обавезно је без обзира што "Talگو" гарнитура која је службено ушла у сервис за одржавања, није истекла важност временског трајања претходно извршене потпуне пробе кочница.
- (9) Када воз са "Talگو" гарнитуром излази из јединице одржавања, одговорни радник дужан је да у примопредајну књигу, својим потписом и жигом овјери извршење и уписивање пробе кочнице "Talگو" гарнитуре. Овим се уједно овјерава да је извршена техничка припрема и провјера дејства кочница воза са "Talگو" гарнитуром или саме "Talگو" гарнитуре. Подаци о извршеној проби кочница код воза са "Talگو" гарнитуром морају у путном листу бити идентични податку о извршењу пробе кочница уписаном и потписаном у примопредајној књизи воза са "Talگو" гарнитуром.
- (10) Резултат о извршењу пробе кочница, контролно примјемни орган за вагоне уписује и потписује у ТК - 21А (Прилог I Упутства). Отправник возова се лично мора увјерити у образац - Извјештај о извршеној потпуној проби кочница (ТК - 21А). Потписани резултат о извршеној проби А такође потписује машиновођа, а отправник возова својим потписом овјерава да је уписано и потписано извршење пробе кочница А. Један примјерак ТК - 21А, који се испоставља у радионици или техничкој станици власника/имаоца, у случају када "Talگو" гарнитура саобраћа на мрежи пруга ЖРС, иде уз путни лист.
- (11) У случају промјене путног листа, или путног листа и броја воза, понављати потпуну пробу кочница није потребно, отправник возова ће податке о извршеној потпуној проби кочница пренијети из претходног путног листа у нови путни лист уз напомену: "Потпуна проба кочница извршена у станици..... у..... час.", ставити жиг станице и потписати.
- (12) Из разлога безбиједности, "SIFA" електроventили морају бити отворени, ради примјене брзог кочења за случај опасности уколико дође до критичног догађаја. Прије започињања рада воза, техничар на возу је дужан да потврди и евидентира да су оба "SIFA" електроventила отворена и да је кочница за случај опасности спремна за дејство.

- (13) Затворени вентили онемогућавају дејство активиране кочнице у случају опасности. Изглед "SIFA" електровентила приказан је на слици 7.



Слика 7. "SIFA" испусни вентил

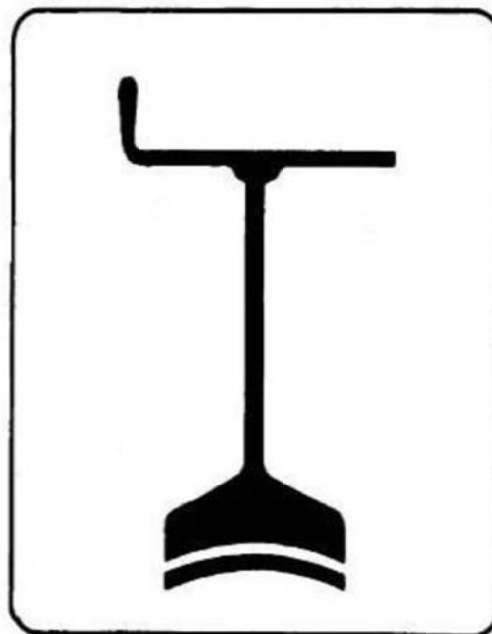
- (14) Свака полуосовина "Talgo" гарнитуре је контролисана електронском протуклизном заштитом, тако да је сваки точак опремљен давачем брзине који је приказан на слици број 8., а у склопу пробе кочнице провјерава се да ли постоје механичка оштећења на овим давачима и њиховим електропроводовима. Провјера постојања механичких оштећења спада у дужност техничара у возу и помоћника машиновође, односно прегледача кола или прегледног радника ако се воз задржава у успутним станицама.



Слика 8. Изглед точка са осовинским давачем брзине

- (15) За вријеме вршења пробе кочница воза са "Talgo" гарнитуром, обезбјеђење воза од самопокретања врши машиновођа или помоћник машиновође по налогу машиновође, ако је локомотива заквачена за гарнитуру воза, а техничар у возу или други за ту намјену оспособљени жељезнички радник, ако се проба кочница "Talgo" гарнитуре обавља без присуства локомотиве. Приликом вршења пробе кочница, машиновођа је дужан обезбједити да управљачници локомотиве не приступају неовлашћена лица.
- (16) Свака кола у "Talgo" гарнитуре имају ручну кочницу, која дјелује на ваздушне јастуке директно преко хидрауличних кругова. Ручна кочница обезбјеђује од самопокретања возну гарнитуру при нагибу пруге од 35%. Преклапање оба кочења, ваздушног и ручног није могуће. Ручна кочница се отпушта окретањем одговарајуће, за ту намјену прилагођене, мобилне ручице која се налази у одређеном простору "Talgo"

кола и приступа јој се из ходника крајњих кола "Talgo" гарнитуре. Иста има натпис који означава кочну тежину и вриједности ручне кочнице "Talgo" гарнитуре.



Слика 9. Пиктограм ручне кочнице



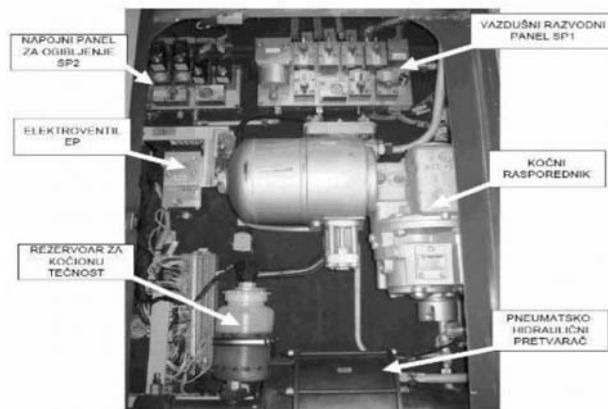


Слика 10. Мобилна ручица коришћене ручне кочнице

- (17) Уколико се код "Talگو" гарнитуре установи да једна или више полуосовина не кочи због квара на кочници појединих кола (полуосовине), кочницу је потребно искључити, а брзина кретања воза мора се прилагодити према расположивој кочној маси у складу са одредбама Упутства 233 (Прилог 1 "Инструкције за безбједност и интероперабилност ЖС у БиХ" ("Службени гласник БиХ", број 11/12)). Кочна маса по свакој осовини "Talگو" гарнитуре износи приближно 29 тона, односно за гарнитуру од 10 осовина 290 тона не рачунајући кочну масу возне локомотиве. Значи, бифе кола имају кочну масу 58 тона, а остала кола у гарнитурџ по 29 тона.
- (18) Код израчунавања СКМ воза треба узимати вриједност кочне масе исписане на колима "Talگو" гарнитуре.
- (19) Брзина кретања воза у случају да је СКМ < ПКМ одређује се на основу расположивог процента кочења воза у складу са Упутством 233 и осталих елемената таблице кочења Упутства 233 (Упутство о кочењу возова 233 (Прилог 1 "Инструкције за безбједност и интероперабилност ЖС у БиХ" ("Службени гласник БиХ", број 11/12)).
- (20) Искључење неисправне кочнице, као и прорачун кочености воза, спада у дужност техничара у возу. Извјештај о саставу и кочењу воза са "Talگو" гарнитуром, који се прилаже уз путни лист воза, саставља техничар у возу и у овом смислу техничар обавља дужност возовође у складу са одредбама Саобраћајног правилника 2 ("Сл. гл. БиХ" бр.90/15). Ако се квар кочнице десио на међустаничном растојању брзину до прве наредне станице, према расположивој стварној кочној маси, одређује машиновођа.

У првој наредној станици воз се зауставља, проглашава се дефект на "Talگو" гарнитурџ, а даљу брзину кретања, уколико се квар не отклони, одређује отправник возова на основу масе воза, нагиба пруге и расположиве кочне масе "Talگو" гарнитуре коју добија од техничара у возу. Приликом отклањања било каквих кварова морају се у потпуности поштовати упутства и препоруке произвођача.

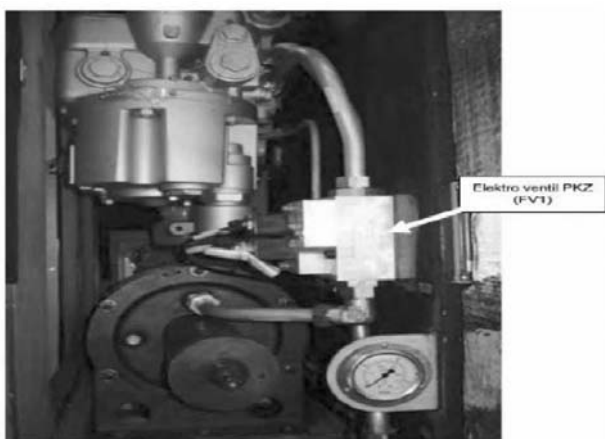
- (21) Код ниских температура у зимским условима, када је могућа појава наслага леда и снијега, на "Talگو" гарнитурџ мора бити доступан прикључак на спољашњи напон. Овакве ситуације, уколико није обезбијеђен спољашњи напон, могу проузроковати кварове на кочним уређајима те је, уколико се то деси, прије увођења воза у саобраћај и приступа инфраструктури, потребно вишеструко тестирање кочница и њихова проба, а што спада у дужност техничара у возу и особља вучног возила (машиновођа и помоћник). Машиновођа, приликом коришћења кочница на падовима и ниским температурама мора се придржавати одредби Упутства 233.
- (22) Распоред елемената у кочионој кутији "Talگو" кола приказан је на сликама 11, 12, и 13.



Слика 11. Распоред елемената у кочионој кутији



Слика 12. Кочни распоредник са аутоматским откочником



Слика 13. Електровентил противклизне заштите.

- (23) Приликом задржавања воза у успутним станицама, радници техничко колске дјелатности врше визуелни преглед цјелокупне "Talگو" гарнитуре у смислу идентификације спољних оштећења, те оштећења која су ризична за безбједност.
- (24) Поред извјештаја о саставу и кочењу воза и путног листа приликом покретања воза са "Talگو" гарнитуром из полазне станице, испоставља се теретница у писаном или штампаном облику. Податке према садржају теретнице уписује возовођа. За садржај података које захтијева теретница, а који нису исписани на бочним странама "Talگو" кола, возовођа узима од техничара у возу у писаном облику.

#### Члан 11.

(Освјетљење и гријање)

Гријањем, освјетљењем, вентилацијом и климатизацијом рукује техничар у возу према одредбама техничког упутства за "Talگو" гарнитуру. Возопратно особље је дужно евидентирати све уочене неисправности у току вожње на уређајима за гријање, освјетљење, вентилацију и климатизацију у "X" образац (ТК - 69).

#### Члан 12.

(Сигнализација)

Опрема возова са "Talگو" гарнитуром сигналним средствима и њихова употреба регулисана је Сигналним правилником 1 ("Службени гласник БиХ", број 13/14).

#### Члан 13.

(Руковање вратима)

- (1) За руковање улазним вратима "Talگو" гарнитуре надлежни су техничар у возу, односно кондуктер. Улазна врата се затварају и отварају аутоматски, а степеници се такође спуштају и подижу аутоматски.
- (2) Наређење за покретање воза, у чијем саставу је "Talگو" гарнитура, у успутним станицама даје отправник возова по добијеном сигналном знаку 77 "Спремно за полазак" од стране кондуктера.
- (3) При заустављању воза техничар у возу ручно омогућава отварање улазних врата само на страни гдје се налази перон. Затварање улазних врата прије поласка воза врши кондуктер односно техничар у возу путем UIC браве – контрола надзора. Након завршеног поступка и добијеног сигнала да су сва улазна врата затворена, кондуктер даје сигнални знак 77 "Спремно за полазак". Детаљан опис и руковање улазним вратима дат је у Поглављу 4. Врата - Привременог упутства о коришћењу "Talگو" возова.

#### Члан 14.

(Озвучење)

- (1) "Talگو" гарнитуре, у којима је уграђен уређај за озвучење, техничар у возу, или друго задужено лице, је обавезан да благовремено објављује станице и да даје друга обавјештења путницима о евентуалним промјенама и могућим везама у прикључним и крајњим станицама.
- (2) Ако се емитује музика или неки други тонски запис, техничар у возу или друго задужено лице је обавезан да прилагоди јачину звука и дужину трајања тако да не омета путнике.

#### Члан 15.

(Маневрисање)

Ако се ради о крајим помјерањима "Talگو" гарнитуре, као што су маневарске вожње, за вучу се могу користити и друге локомотиве које су опремљене стандардним UIC уређајима: тегљеничким уређајима (квачило на завртањ), одбојницима, кочничком спојницом главног вода. Максимална брзина кретања у оваквим случајевима, ако нема других ограничења, је прописана Пословним редом односног службеног мјеста, а максимално до 40 km/h.

#### Члан 16.

(Саобраћај возова са "Talگو" гарнитуром)

- (1) За саобраћај возова са "Talگو" гарнитуром важе саобраћајни прописи и ред вожње као и за све остале возове.
- (2) Уколико за вријеме вожње, или за вријеме стајања воза са "Talگو" гарнитуром у станици, возопратно особље примјети неку неправилност, а нарочито ако је тиме угрожена безбједност вожње или безбједност путника, дужно је одмах предузети потребне мјере да се неправилност отклони, како је то прописано упутством произвођача.
- (3) Уколико возопратни радници нису у стању да отклоне уочену неправилност или евентуалну опасност, дужни су да о овоме обавијесте машиновођу у првом мјесту о заустављању воза, а у току вожње ако је опасност такве природе да угрожава здравље и животе путника, потребно је да возопратни радници зауставе воз и организују излаз путника из угрожених кола.

#### Члан 17.

(Поступак у случају квара или ванредног догађаја)

- (1) Поступци за отклањање евентуално насталих кварова у вожњи описани су у документу под називом: "Упутство за интервенције на прузи", а исти је саставни дио овог Упутства о коришћењу "Talگو" возова.
- (2) Уколико наступи квар код "Talگو" гарнитуре у току саобраћаја на међустаничном размаку, а техничар у возу га не може отклонити, техничар у возу ће зауставити воз и обавијестити машиновођу да воз са мјерама опреза саобраћа до прве станице у смјеру вожње гдје ће о квару обавијестити и дежурног отправника возова.
- (1) Уколико се воз не може отпремити поступа се у складу са одредбама Саобраћајног правилника 2.
- (2) У случају настанка ванредног догађаја поступити по одредбама Упутства 79 и Упутства о организовању пријављивања, ислеђења, отклањања посљедица и евидентирање ванредних догађаја на подручју ЖС БиХ.

#### Члан 18.

(Поступци у случају пожара)

- (1) Возови са "Talگو" гарнитуре су снабђени потребним бројем ватрогасних апарата типа S - 6.

- (2) Возови са "Talго" гарнитурама опремљени су системом детекције и заштите од пожара. Активирањем детектора у зависности од локације ће иницирати звучни сигнал јачине 80 dB како би се упозорили сви путници и возопратно особље.
- (3) У случају настанка пожара техничар у возу, машиновођа, помоћник машиновође и кондуктер имају се придржавати одредби прописаних Планом спасавања који је саставни дио Привременог упутства о коришћењу "Talго" возова, као и одредби прописаних Законом о заштити од пожара.

## Члан 19.

## (Дужности кондуктера)

- (1) Код "Talго" гарнитура кондуктер има обављати послове у складу са Упутством о поступцима при превозу путника и пртљага (Уп. 161).
- Испоставља извјештаје К-91 приликом примопредаје гарнитура од сусједног жељезничког оператера уз обострани потпис кондуктера који предаје гарнитуру и техничара у возу;
  - Обавјештава путнике и пружа помоћ у смислу едукације руковања тастерима за отварање врата на страни на којој се налази перон;
  - Код руковања вратима обавезан је придржавати се детаљног описа датог је у Поглављу 4. Врата - Привременог упутства о коришћењу "Talго" возова;
  - Помаже путницима при уласку и изласку из гарнитуре на оним станицама које немају изграђене пероне;
  - У свему сарађује са техничаром у возу.

## Члан 20.

## (Завршне одредбе)

- (1) Поред осталих прописаних услова и захтјева за извршно особље код путничког жељезничког саобраћаја, радници који опслужују воз са "Talго" гарнитурама, чији послови су везани за његово безбједно коришћење, вршење пробе кочница, заквачивање и отквачивање (машиновођа, помоћник машиновође, кондуктер, прегледач кола, возовођа...), осим генералне обуке за послове везане за непосредно регулисање саобраћаја, морају се посебно доказно упознати са упутствима произвођача за руковање и одржавање и додатно обучити. Стручна обученост ових

радника се мора и провјерити у форми ванредног периодичног испита.

- (2) Техничар у возу и машиновођа у возу са "Talго" гарнитурама увијек на располагању морају имати упутства испоручиоца опреме које, осим упутства за поступање у одређеним случајевима, садржи техничке елементе везане за основне податке који се уносе у пропратне исправе воза и помоћне обрасце (путни лист, извјештај о саставу и кочењу, теретница).
- (3) Стручна и здравствена оспособљеност и квалификација за радна мјеста: машиновођа, помоћник машиновође, кондуктер, прегледач кола, дефинисана је важећим прописима: Правилник 646 ("Службени гласник БиХ", број 23/16), 657 ("Службени гласник БиХ", број 1/14) и Правилником 655 (Прилог 1 "Инструкције за безбједност и интероперабилност ЖС у БиХ" ("Службени гласник БиХ", број 11/12)). Радно мјесто техничар у возу са "Talго" гарнитурама, осим стручне обуке за "Talго" гарнитуре, мора посједовати и стручни испит према одредбама Правилника 646, за једно од радних мјеста техничке струке (техничар техничко колске службе, техничар вуче - машиновођа, техничар жељезничког саобраћаја), IV степена сложености, на којима непосредно учествује у вршењу жељезничког саобраћаја.
- (4) Измјене и допуне овог Упутства доноси Регулаторни одбор жељезница Босне и Херцеговине.
- (5) Примјену овог Упутства контролисаће овлаштени радници за контролу и надзор и са истим се на доказан начин морају упознати заинтересовани радници.
- (6) Ово Упутство и Упутства из тачке 1.3. морају бити доступна:
- Сваком директору Секције СТД и В.Возова;
  - Сваком извршиоцу који учествује у организацији и вршењу жељ.саобраћаја путничким возовима са "Talго" гарнитурама;
  - Школским инструкторима у свакој РЈ СТД; Вуча Возова; ТПК,
  - Сваком референту УК,
  - Сваком референту за саобраћајне прописе.
- (7) Ово Упутство ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у "Службеном гласнику БиХ", службеним гласницима ентитета и Брчко дистрикта БиХ.

Број 10-01-29-7-529-1/17

16. августа 2017. године

Добој

Директор  
Тихомир Нарић, с. р.

ПРИЛОГ I

**ТК - 21А**

1. примјерак - матрица
2. примјерак – копија за отправника возова
3. примјерак – копија за машиновођу
4. примјерак – копија за путни лист
5. примјерак – копија за техничара у возу

**ИЗВЈЕШТАЈ О ИЗВРШЕНОЈ ПОГШУНОЈ ПРОБИ КОЧНИЦА**

Број воза: \_\_\_\_\_ Датум: \_\_\_\_\_

Датум извршене пробе: \_\_\_\_\_

*\* Проба извршена са: стабилним постројењем, посебним уређајем, посебном локомотивом.*

Бројеви, назив вагона и осовине код којих су кочнице искључене:

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Примио: \_\_\_\_\_ Радна јединица: \_\_\_\_\_  
(отправник возова, име и презиме и потпис)

\_\_\_\_\_

Техничар у возу: \_\_\_\_\_  
(име и презиме и потпис)

\_\_\_\_\_

*\* заокружити постројење са којим је извршена проба*



Na osnovu člana 8. tačka A. stav 1. i 2. Zakona o željeznicama BiH ("Službeni glasnik BiH", br. 52/05), Regulatorni odbor željeznica BiH donosi

**UPUTSTVO  
ZA SAOBRAČAJ VOZOVA SA "TALGO"  
GARNITURAMA NA MREŽI PRUGA ŽS BiH**

Član 1.

(Predmet Uputstva)

Ovim Uputstvom bliže se propisuje postupak za saobraćaj vozova sa "Talگو" garniturama, zakvačivanja i otkvačivanja, probe kočnica, osvjjetljenje i grijanje, ozvučenje, manevriranje, rukovanje vratima, saobraćaj i mjere u slučaju kvara, te dužnosti konduktera kod voza, postupci u slučaju vanrednih događaja i požara, kao i čuvanje, a s obzirom na konstruktivne razlike i saobraćajne karakteristike u odnosu na standardna putnička kola.

Član 2.

(Obaveza poštovanja međunarodnih propisa i propisa BiH)

Pri vršenju saobraćaja vozovima sa "Talگو" garniturama, na prugama ŽS BiH moraju se poštovati svi obavezujući međunarodni propisi i važeći propisi u Bosni i Hercegovini koji se odnose na putnički željeznički saobraćaj.

Član 3.

(Sastavni dijelovi Uputstva)

- (1) Sastavni dijelovi ovog Uputstva su i:
- a) Prijevodi Uputstava proizvođača "Talگو" garnitura:
    - Uputstvo (PRIRUČNIK) za korištenje vozova;
    - Uputstvo za intervencije na pruzi i
  - b) Plan spasavanja, koji su vlasništvo ŽFBiH a i moraju biti dostupni svakom od korisnika ovih garnitura.

Član 4.

(Održavanje Talگو garnitura)

Za održavanje "Talگو" garnitura, na propisan način, tj. uspostavu "SISTEMA ODRŽAVANJA" za garnituru i vođenja "DOSIJEJA ODRŽAVANJA" za svaka kola i garnituru posebno, zadužen je vlasnik garnitura.

Član 5.

(Definicija i sastav garnitura odnosno vozova)

- (1) Vozovi sastavljeni od "Talگو" garnitura čine sistem pasivne nagibne tehnike i posjeduju Dozvolu nadležnog organa za korištenje u željezničkom putničkom saobraćaju kod željeznica sa UIC kodom 50 i 44, za brzine do 120 km/h i režim razmjene RIC 73.
- (2) Za sigurno vršenje željezničkog saobraćaja sa "Talگو" garniturama propisana je nova vrsta poslova i radno mjesto "tehničar u vozu", čiji su zadaci i obaveze propisane ovim Uputstvom i uputstvima proizvođača garnitura.
- (3) Za vuču vozova sa "Talگو" garniturama vlasnika i korisnici mogu koristiti odgovarajuće električne lokomotive koje su opremljene sa slijedećim uređajima:
  - tegljeničkim uređajem (kvačilo sa zavrtanjem, 835 - 1000 kN);
  - odbojnicima tipa A, hoda 105 mm i razmakom osa 1750mm;
  - standardnim energetskim priključkom;
  - glavnim zračnim vodom sa standardno čeonom slavinom i zračnom poluspojkom za  $p = 5$  bar;
  - napojnim vodom sa čeonom standardnom slavinom i zračnim poluspojkom za  $p = 10$  bar.
- (4) Vozu sastavljenom od "Talگو" garnitura može se izuzetno, dodavati i druga putnička kola, uz predhodnu saglasnost vlasnika garniture. Pri ovakvim vožnjama obavezno se mora osigurati i kontinuitet zračnog voda sa lokomotivom koja se nalazi na čelu voza. Voz u čijem je sastavu "Talگو"

garnitura mora biti posjednut tehničarem u vozu čiji je zadatak da prati stanje garniture te o uočenim nepravilnostima postupa u skladu sa odredbama ovog Uputstva.

- (5) Tehničar u vozu, prilikom prijema "Talگو" garniture u servisnoj radionici ili prilikom smjene u obrtnoj ili usputnoj stanici, mora provjeriti stanje uređaja unutar garniture i isto evidentirati na propisan način.

Član 6.

(Postupak kod zakvačivanja i otkvačivanja)

- (1) Poslove zakvačivanja i otkvačivanja lokomotive i "Talگو" garniture vršiti u skladu sa važećim Uputstvom o manevriranju (Uputstvo 42).
- (2) Uređaji za kvačenje i uređaji za osiguranje kontinuiteta zraka pod pritiskom (zračni vodovi, zračne poluspojke, čeonne slavine) te kabal za električno povezivanje lokomotive sa "Talگو" garniturom su standardni, izrađeni prema propisima UIC i prikazani su na slikama 1, 2 i 3.



Slika 1. Krajnja strana "Talگو" garniture sa odbojničkim i uređajima za kvačenje.



Slika 2. Kočnice poluspojke sa čeonim slavinama



Slika 3. Krajnja strana, kabal za el. povezivanje

- (3) Manevarske aktivnosti, zakvačivanja i otkvačivanja "Talگو" garniture sa lokomotivom, kao i "Talگو" garnitura međusobno, su dozvoljene samo ako su garniture i lokomotive u fazi mirovanja.

Prilikom spajanja kočničkih spojnika zračnih poluspojki lokomotive sa "Talگو" garniturom, prvo je potrebno otvoriti čeone slavine na lokomotivi kako bi se ispustila nepoželjna prljavština iz zračne poluspojke, a zatim čeone slavine zatvoriti.

Poslije kopčanja poluspojki, čeone slavine na lokomotivi i "Talگو" garnituri potrebno je otvoriti, kako bi se osigurao kontinuitet zračnog voda.

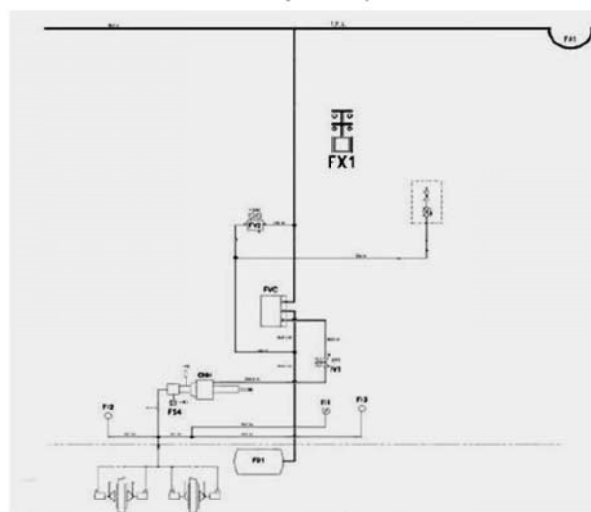
Prije početka vršenja probe kočnice potrebno je otvoriti čeonu slavinu na kraju garniture odnosno voza, kako bi se potvrdila propusnost i napunjenost glavnog vode te ispustio eventualni kondenzat iz glavnog voda same garniture (naročito zimi).

#### Član 7.

(Uređaji za kočenje i kočnice na "Talگو" garniturama)

- (1) Provjera ispravnosti kočnica i njihova spremnost za dejstvom vrši se kroz proces probe kočnica, a način vršenja probe sa "Talگو" garniturom propisan je ovim Uputstvom i Uputstvom 233 i proizvođačevim Uputstvom za korištenje voza (Priručnik za sigurnost korisnika).
- (2) Mašinovođa mora biti usmeno i putem izvještaja o sastavu i kočenju voza (S - 66) obaviješten o uvrštavanju "Talگو" garniture u voz.

- (3) "Talگو" garniture su bez mjenjača vrste kočenja i u vozovima kože kočnicom visoke snage brzog dejstva ("R") sa procentom kočne mase od 197% po garnituri. Ako se u ovom vozu nalaze i druga RIC kola, ova kola moraju imati minimalni procenat kočne mase od 150% prema odredbama. Uputstva 233.
- (4) U pogledu završnih kola važe odredbe Uputstva 233. "Talگو" garnitura se posmatra kao kompaktna vozna jedinica.
- (5) "Talگو" garniture su opremljena automatskom zračnom kočnicom koja preko pneumatsko - hidrauličnog pretvarača ostvaruje pritisak u hidrauličnim cilindrima. Kočni cilindri sa kočnim umecima se nalaze sa obje strane kočnih diskova koji su smješteni na točku.
- (6) Kočenje garnitura se vrši smanjenjem pritiska u glavnom zračnom vodu, nakon čega rasporednik daje komandni pritisak koji se preko pneumatsko - hidrauličnog pretvarača pretvara u hidraulični. Ovaj hidraulični pritisak u hidrauličnim cilindrima pritišće kočnim umecima na kočne diskove, čime se pojavljuje i kočna sila. Porast hidrauličnog pritiska u kočnim cilindrima u zavisnosti je od smanjenja pritiska u glavnom vodu.
- (7) Kod svih kola kočni sistem djeluje samo na jednu poluosovinu dok kod "Bar" kola kočni sistem, preko dva pneumatsko - hidraulična pretvarača djeluje na dvije poluosovine.
- (8) Glavni i napojni vod se nalaze dužinom cijele garniture na desnoj strani plafona kola. Ovi vodovi između kola su spojeni fleksibilnim crijevima. Na slici 4 data je šema kočnice kola "Talگو" garniture.
- (9) U krajnjim kolima nalazi se elektroventil "SIFA" koji prazni glavni vod kod aktiviranja kočnice u slučaju opasnosti. Ako ovi ventili nisu u uključenom položaju povlačenjem ručice kočnice u slučaju opasnosti glavni vod se neće prazniti i neće doći do kočenja. Za pravilan položaj elektroventila "SIFA" odgovoran je tehničar na vozu.



CNH	Pneumatsko-hidraulički konverter
FA1	Fleksibilno crijevo
FD1	Pomoćni rezervoar
FI1	Manometar WIKA 0-160 bar
FI2, FI3	Pokazivač stanja kočnice
FS4	Senzor pritiska
FV1	Elektromagnetni ventili protuklizne zaštite
FV2	Ventil elektropneumatske kočnice
FVC	Rasporednik
FX1	Aktivator kočnice u slučaju opasnosti

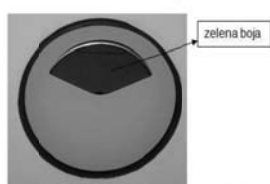
Slika 4. Generalna šema kočnice kola "Talگو" garniture

## Član 8.

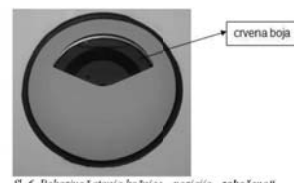
(Način vršenja probe kočnica)

- (1) Provjera ispravnosti kočnica i njihova spremnost za dejstvo vrši se probom kočnica, a slučajevi u kojima se vrši proba kočnica kao i vrste probe kočnica definirani su Uputstvom 233 i objavom UIC 453 (Procedure pri ispitivanju kočnica sa zbijenim zrakom pomoću vučnih vozila - Odredbe koje se odnose na međunarodne vozove).
- (2) Probu kočnica "Talgo" garniture obavlja mašinovođa i pregledni radnik, a stručnu pomoć im pruža tehničar u vozu.
- (3) Kod obavljanja probe kočnica upotrebljavaju se odgovarajući signalni znaci u skladu sa odredbama Pravilnika 1 i objave UIC 453. Ako se pri probi kočnica koriste razglasni uređaji, pri svakom pozivu treba jasno reći broj voza i kolosjeka na koji se poziv odnosi.
- (4) Proba kočnica obavlja se uvidom u stanje pokazivačkih uređaja o stanju kočnice (zakočeno/otkočeno) sa obje strane voza i u unutrašnjosti "Talgo" garniture.
- (5) Ako pri obavljanju probe kočnica postoji opasnost od samopokretanja voza, postupa se u skladu sa odredbama Uputstva 233 o osiguravanju voza od samopokretanja.
- (6) Kod probe sa vučnim vozilom, iz upravljačnice koja nije u smjeru vožnje, ručice kočnika postavljaju se u isključni odnosno zaprežni položaj.
- (7) Vučno vozilo ili stabilno postrojenje uključuje se na glavni zračni vod voza. Preko kočnika glavni zračni vod puni se zrakom do pritiska od 5 bar.
- (8) Prije početka probe kočnica, tehničar u vozu pregleda uređaje za kočenje u unutrašnjosti "Talgo" garniture i:
  - provjerava jesu li "SIFA" elektroventili u uključenom položaju, ako nisu iste uključuje,
  - provjerava jesu li svi rasporednici uključeni.
 Pregledni radnik pregleda voz sa obje strane i obavlja sljedeće radnje:
  - provjerava je li "Talgo" garnitura pravilno uključena u glavni zračni vod i napojni zračni vod, što znači da su zračne spojnice pravilno spojene i čeone slavine otvorene, a slobodne zračne spojnice moraju biti zatvorene i obješene o svoje držače,
  - provjerava jesu li elektrovodovi **ep** kočnice (elektrozračna kočnica je zračna kočnica kojom se električnim upravljanjem vrši kočenje i otkočivanje) pravilno spojeni (u slučajevima kada je lokomotiva opremljena **ep** kočnicom),
  - provjerava jesu li sva vozila otkočena, što znači da su pokazivači u položaju otkočeno,
  - provjerava jesu li sve ručne kočnice otkočene, što se vidi jednako kao i za zračne kočnice, a po potrebi smiju biti aktivirane ručne kočnice za osiguravanje voza od samopokretanja,
  - provjerava postoje li mehanička oštećenja koja utječu na ispravnost rada kočnice, što znači da provjerava stanje generatora protukliznih uređaja i njihovih električnih vodova.
- (9) Pošto se obave pregledi iz prethodne tačke, pregledni radnik daje signalni znak "poziv za vršenje probe kočnica". Mašinovođa vozne lokomotive na taj signalni znak stavlja ručicu kočnika u isključni položaj, čime se prekida spoj glavnog zračnog voda s glavnim rezervoarom. Potom provjerava zaptivenost glavnoga zračnog voda promatranjem njegova manometra. Pad pritiska ne smije biti veći od 0,3 bar u minuti. Pošto provjeri zaptivenost glavnoga zračnog voda, mašinovođa stavlja ručicu kočnika u položaj vožnje.

- (10) Pregledni radnik pokraj lokomotive čeka rezultat provjere zaptivenosti glavnoga zračnog voda. Ako je nezaptivenost glavnog zračnog voda veća od propisane, mašinovođa to saopštava preglednom radniku, koji utvrđuje uzroke nezaptivenosti i, po mogućnosti, iste otklanja. Ako pregledni radnik ne može otkloniti uzroke nezaptivenosti glavnoga zračnog voda, "Talgo" garnitura se smatra tehnički neispravnom i isključuje se iz saobraćaja.
- (11) Ako su ispunjeni svi prethodni uvjeti za početak probe kočnica, pregledni radnik daje signalni znak "Zakoči". Na dati signalni znak mašinovođa odsječno smanjuje pritisak u glavnom zračnom vođu na 4,5 bar. Pregledni radnik ide od lokomotive prema kraju voza i provjerava jesu li pokazivači u položaju zakočeno. Pokazivači stanja kočnica na vanjskoj strani "Talgo" garniture prikazani su na slikama 5 i 6. Ukoliko pokazivači stanja kočnice nisu u ispravnom položaju pregledač kola, odnosno pregledni radnik odmah obavještava tehničara u vozu da otkloni nepravilnost, a ukoliko isti ne može da otkloni nepravilnost dužan je odmah o istom obavijestiti neposredno pregledne radnike (pregledača kola, vozovođu ili konduktera).
- (12) U slučaju isključenja iz sistema kočenja pojedinih poluosovina od strane tehničara u vozu, pregledač kola ili pregledni radnik dužan je isto evidentirati u putni list uz supotpis (ime, prezime i potpis) tehničara u vozu.
- (13) Nakon završetka postupka opisanog u prethodnoj tački, pregledni radnik daje signalni znak "Otkoči". Čim kočnica posljednjih kočenih kola popusti, pregledni radnik vraća se prema lokomotivi s druge strane voza i provjerava jesu li kočnice svih kočenih kola popustile odnosno jesu li kola otkočena. Vozila koja su ostala zakočena, tehničar u vozu otkočuje preko vlastitog otkočnog uređaja, koji se nalaze u pneumatskim ormarima u unutrašnjosti "Talgo" garniture. Nakon toga, na tim vozilima ponavlja se postupak kočenja i otkočivanja. Ako vozilo opet ostane zakočeno, vozilo se otkočuje preko vlastitoga otkočnog uređaja i kočnica se isključuje, a pregledač kola olistava u skladu s tehničkim propisima.
- (14) Stanje kočnice "zakočeno" odnosno "otkočeno" kod probe kočnica pored pokazivača na bočnim stranama vozila može se provjeravati i iz unutrašnjosti "Talgo" garniture provjerom hidrauličkog pritiska na manometrima u ormarima u kojima je smještena pneumatska oprema.
- (15) Rezultat obavljene potpune probe kočnica, pregledač kola ili pregledni radnik evidentira u putni list, a u skladu s odredbama Uputstva 233.



Sl. 5. Pokazivač stanja kočnice – pozicija „otkočeno“



Sl. 6. Pokazivač stanja kočnice – pozicija „zakočeno“

## Član 9.

(Postupak kod skraćene probe kočnica B, C i D)

- (1) Pri vršenju skraćenih proba kočnica, pojedinačne probe B, priključne C ili probe prolaznosti glavnog voda D, postupak je isti kao kod potpune probe A u odnosu na kola čiju kočnicu provjeravamo u sastavu "Talgo" garniture.
- (2) Mašinovođa vozne lokomotive mora ispitati zaptivenost glavnog voda i kočiti i otkočivati voz da bi pregledni radnik mogao proveriti nesmetan prolaz zraka do posljednjih kola u vozu i ispravnost kočenja i otkočivanja kočnica za koje je to ispitivanje predviđeno.

- (3) Rezultat izvedene skraćene probe kočnica pregledač kola ili pregledni radnik evidentira u putni list, a u skladu s odredbama Uputstva 233.

Kod evidentiranja u putnom listu upisuje se naziv skraćene probe kočnica koja je izvedena.

#### Član 10.

(Opća pravila o rukovanju kočnicama voza)

- (1) Za propisano plansko održavanje i servis, prema Planu (Sistemu) održavanja, za ispravnost kočnica "Talگو" garniture, odgovoran je vlasnika/imaoca garniture.
- (2) Kod vozova sa "Talگو" garniturama glavni zračni vod kočnice voza treba puniti i održavati na 5 bar.
- (3) Radi reguliranja brzine kretanja voza ili zaustavljanja primjenjuje se postepeno (stepenasto), potpuno ili brzo kočenje. Moguće je i kočenje u slučaju opasnosti kao i prinudno kočenje.
- (4) U cilju reguliranja brzine kretanja voza, kao i prilikom zaustavljanja, mašinovođa prvenstveno treba da koristi dinamičku kočnicu lokomotive, a kod vučnih vozila koja ne posjeduju dinamičku kočnicu, za reguliranje brzine i zaustavljanje voza koristi indirektnu kočnicu.
- (5) Kod vozova sa "Talگو" garniturama početni stepen kočenja se ostvaruje smanjenjem pritiska u glavnomvodu za 0,5 bar. Mašinovođa sam odlučuje o veličini stepena kočenja, ali ne smije biti manji od navedene vrijednosti.
- (6) Provjeru dejstva kočnica koja se može izvršiti sa obje vanjske strane "Talگو" garniture, a po nalogu tehničara u vozu, provjeru mogu vršiti:
  - pregledač kola,
  - pomoćnik mašinovođe,
  - kondukter,
  - vozovođa.

Mašinovođa na voznoj lokomotivi i tehničar u vozu koji i vrši dužnost preglednog radnika u smislu odredaba Uputstva o kočenju vozova - 233, prilikom vršenja probe kočnica A (potpuna), B, C, D (skraćene) upisuju i potpisuju probu kočnica u putni list, ukoliko nije dostupan pregledni radnik - pregledač kola. U tom slučaju ulogu pregledača kola može preuzeti tehničar na vozu.

- (7) Tehničke preglede i provjera dejstva kočnica kola "Talگو" garniture vršit će se prema Planu (Sistemu) održavanja vlasnika garniture. U tehničke preglede kočnice voza sa "Talگو" garniturom spada i otklanjanje neispravnosti prijavljenih i od strane mašinovođe i od strane tehničara u vozu, a evidentiranih u EV 74 - Zapisnik o kvaru (defektu) vučnog vozila, kao i u izvještaj o nepravilnostima uočenim u toku vožnje.
- (8) Izvršenje tehničke pripreme kočnica obavezno je bez obzira što "Talگو" garnitura koja je službeno ušla u servis za održavanja, nije istekla važnost vremenskog trajanja prethodno izvršene potpune probe kočnica.
- (9) Kada voz sa "Talگو" garniturom izlazi iz jedinice održavanja, odgovorni radnik dužan je da u primopredajnu knjigu, svojim potpisom i žigom ovjeri izvršenje i upisivanje probe kočnice "Talگو" garniture. Ovim se ujedno ovjerava da je izvršena tehnička priprema i provjera dejstva kočnica voza sa "Talگو" garniturom ili same "Talگو" garniture. Podaci o izvršenoj probi kočnica kod voza sa "Talگو" garniturom moraju u putnom listu biti identični podatku o izvršenju probe kočnica upisanom i potpisanim u primopredajnoj knjizi voza sa "Talگو" garniturom.
- (10) Rezultat o izvršenju probe kočnica, kontrolno prijemni organ za vagone upisuje i potpisuje u TK - 21A (Prilog I Uputstva). Otppravnik vozova se lično mora uvjeriti u obrazac - Izvještaj o izvršenoj potpunoj probi kočnica (TK - 21A). Potpisani rezultat o izvršenoj probi A takođe

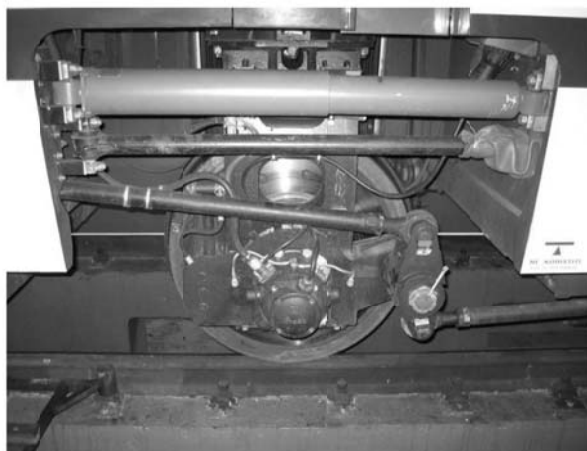
potpisuje mašinovođa, a otppravnik vozova svojim potpisom ovjerava da je upisano i potpisano izvršenje probe kočnica A. Jedan primjerak TK - 21A, koji se ispostavlja u radionici ili tehničkoj stanici vlasnika/imaoca, u slučaju kada "Talگو" garnitura saobraća na mreži pruga ŽRS, ide uz putni list.

- (11) U slučaju promjene putnog lista, ili putnog lista i broja voza, ponavljati potpunu probu kočnica nije potrebno, otppravnik vozova će podatke o izvršenoj potpunoj probi kočnica prenijeti iz prethodnog putnog lista u novi putni list uz napomenu: "Potpuna proba kočnica izvršena u stanici..... u..... čas.", staviti žig stanice i potpisati.
- (12) Iz razloga sigurnosti, "SIFA" elektroventili moraju biti otvoreni, radi primjene brzog kočenja za slučaj opasnosti ukoliko dođe do kritičnog događaja. Prije započinjanja rada voza, tehničar na vozu je dužan da potvrdi i evidentira da su oba "SIFA" elektroventila otvorena i da je kočnica za slučaj opasnosti spremna za dejstvo.
- (13) Zatvoreni ventili onemogućavaju dejstvo aktivirane kočnice u slučaju opasnosti. Izgled "SIFA" elektroventila prikazan je na slici 7.



Slika 7. "SIFA" ispusni ventil

- (14) Svaka poluosovina "Talگو" garniture je kontrolirana elektronskom protukliznom zaštitom, tako da je svaki točak opremljen davačem brzine koji je prikazan na slici broj 8., a u sklopu probe kočnice provjerava se da li postoje mehanička oštećenja na ovim davačima i njihovim elektrovodovima. Provjera postojanja mehaničkih oštećenja spada u dužnost tehničara u vozu i pomoćnika mašinovođe, odnosno pregledača kola ili preglednog radnika ako se voz zadržava u usputnim stanicama.

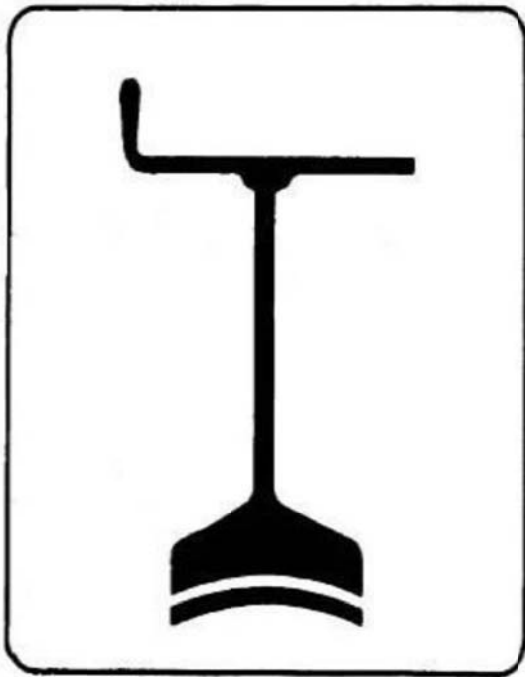


Slika 8. Izgled točka sa osovinskim davačem brzine

- (15) Za vrijeme vršenja probe kočnica voza sa "Talگو" garniturom, osiguranje voza od samopokretanja vrši

mašinovođa ili pomoćnik mašinovođe po nalogu mašinovođe, ako je lokomotiva zakvačena za garnituru voza, a tehničar u vozu ili drugi za tu namjenu osposobljeni željeznički radnik, ako se proba kočnica "Talgo" garniture obavlja bez prisustva lokomotive. Prilikom vršenja probe kočnica, mašinovođa je dužan osigurati da upravljačnici lokomotive ne pristupaju neovlaštena lica.

- (16) Svaka kola u "Talgo" garnituri imaju ručnu kočnicu, koja djeluje na zračne jastuke direktno preko hidrauličnih krugova. Ručna kočnica osigurava od samopokretanja voznu garnituru pri nagibu pruge od 35 %. Preklapanje oba kočnja, zračnog i ručnog nije moguće. Ručna kočnica se otpušta okretanjem odgovarajuće, za tu namjenu prilagođene, mobilne ručice koja se nalazi u određenom prostoru "Talgo" kola i pristupa joj se iz hodnika krajnjih kola "Talgo" garniture. Ista ima natpis koji označava kočnu težinu i vrijednosti ručne kočnice "Talgo" garniture.

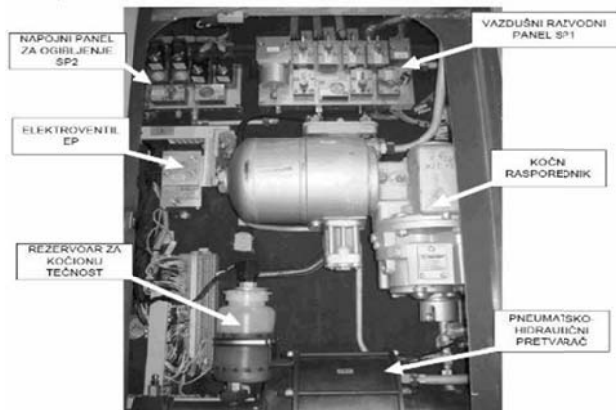


Slika 9. Piktogram ručne kočnice



Slika 10. Mobilna ručica korištene ručne kočnice

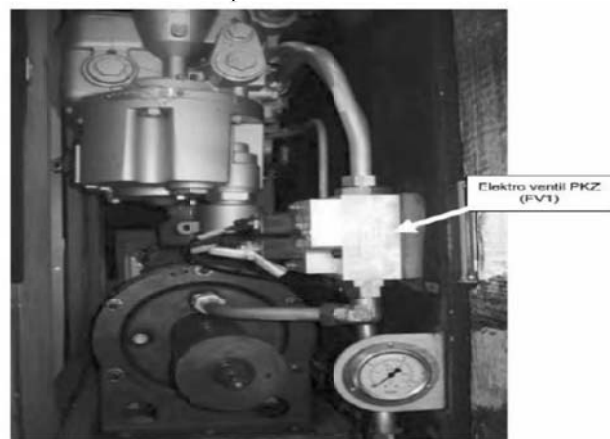
- (17) Ukoliko se kod "Talگو" garniture ustanovi da jedna ili više poluosovina ne koči zbog kvara na kočnici pojedinih kola (poluosovine), kočnicu je potrebno isključiti, a brzina kretanja voza mora se prilagoditi prema raspoloživoj kočnoj masi u skladu sa odredbama Uputstva 233 (Prilog 1 "Instrukcije za sigurnost i interoperabilnost ŽS u BiH" ("Sl. gl. BiH" br.11/12)). Kočna masa po svakoj osovinu "Talگو" garniture iznosi približno 29 tona, odnosno za garnituru od 10 osovina 290 tona ne računajući kočnu masu vozne lokomotive. Znači, bife kola imaju kočnu masu 58 tona, a ostala kola u garnituri po 29 tona.
- (18) Kod izračunavanja SKM voza treba uzimati vrijednost kočne mase ispisane na kolima "Talگو" garniture.
- (19) Brzina kretanja voza u slučaju da je  $SKM < PKM$  određuje se na osnovu raspoloživog procenta kočenja voza u skladu sa Uputstvom 233 i ostalih elemenata tablice kočenja Uputstva 233 (Uputstvo o kočenju vozova 233 (Prilog 1 "Instrukcije za sigurnost i interoperabilnost ŽS u BiH" ("Službeni glasnik BiH", broj 11/12))).
- (20) Isključenje neispravne kočnice, kao i proračun kočenosti voza, spada u dužnost tehničara u vozu. Izvještaj o sastavu i kočenju voza sa "Talگو" garniturom, koji se prilaže uz putni list voza, sastavlja tehničar u vozu i u ovom smislu tehničar obavlja dužnost vozovođe u skladu sa odredbama Saobraćajnog pravilnika 2 ("Službeni glasnik BiH", broj 90/15). Ako se kvar kočnice desio na međustaničnom rastojanju brzinu do prve naredne stanice, prema raspoloživoj stvarnoj kočnoj masi, određuje mašinovođa. U prvoj narednoj stanici voz se zaustavlja, proglašava se defekt na "Talگو" garnituri, a dalju brzinu kretanja, ukoliko se kvar ne otkloni, određuje otpravnik vozova na osnovu mase voza, nagiba pruge i raspoložive kočne mase "Talگو" garniture koju dobija od tehničara u vozu. Prilikom otklanjanja bilo kakvih kvarova moraju se u potpunosti poštovati uputstva i preporuke proizvođača.
- (21) Kod niskih temperatura u zimskim uvjetima, kada je moguća pojava naslage leda i snijega, na "Talگو" garnituri mora biti dostupan priključak na vanjski napon. Ovakve situacije, ukoliko nije osiguran vanjski napon, mogu prouzrokovati kvarove na kočnim uređajima te je, ukoliko se to desi, prije uvođenja voza u saobraćaj i pristupa infrastrukturi, potrebno višestruko testiranje kočnica i njihova proba, a što spada u dužnost tehničara u vozu i osoblja vučnog vozila (mašinovođa i pomoćnik). Mašinovođa, prilikom korištenja kočnica na padovima i niskim temperaturama mora se pridržavati odredbi Uputstva 233.
- (22) Raspored elemenata u kočionoj kutiji "Talگو" kola prikazan je na slikama 11, 12, i 13.



Slika 11. Raspored elemenata u kočionoj kutiji



Slika 12. Kočni rasporednik sa automatskim otkočnikom



Slika 13. Elektroventil protivklizne zaštite.

- (23) Prilikom zadržavanja voza u usputnim stanicama, radnici tehničko kolske djelatnosti vrše vizuelni pregled cjelokupne "Talگو" garniture u smislu identificiranja vanjskih oštećenja, te oštećenja koja su rizična za sigurnost.
- (24) Pored izvještaja o sastavu i kočenju voza i putnog lista prilikom pokretanja voza sa "Talگو" garniturom iz polazne stanice, ispostavlja se teretnica u pisanom ili štampanom obliku. Podatke prema sadržaju teretnice upisuje vozovođa. Za sadržaj podataka koje zahtijeva teretnica, a koji nisu ispisani na bočnim stranama "Talگو" kola, vozovođa uzima od tehničara u vozu u pisanom obliku.

#### Član 11.

##### (Osvjetljenje i grijanje)

Grijanjem, osvjetljenjem, ventilacijom i klimatizacijom rukuje tehničar u vozu prema odredbama tehničkog uputstva za "Talگو" garnituru. Vozopratno osoblje je dužno evidentirati sve uočene neispravnosti u toku vožnje na uređajima za grijanje, osvjetljenje, ventilaciju i klimatizaciju u "X" obrazac (TK - 69).

#### Član 12.

##### (Signalizacija)

Oprema vozova sa "Talگو" garniturom signalnim sredstvima i njihova upotreba regulirana je Signalnim pravilnikom 1 ("Sl. Glasnik BiH" br. 13/14).

#### Član 13.

##### (Rukovanje vratima)

- (1) Za rukovanje ulaznim vratima "Talگو" garniture nadležni su tehničar u vozu, odnosno kondukter. Ulazna vrata se zatvaraju i otvaraju automatski, a stepenici se takođe spuštaju i podižu automatski.
- (2) Naredenje za pokretanje voza, u čijem sastavu je "Talگو" garnitura, u usputnim stanicama daje otpravnik vozova po dobijenom signalnom znaku 77 "Spretno za polazak" od strane konduktera.

- (3) Pri zaustavljanju voza tehničar u vozu ručno omogućava otvaranje ulaznih vrata samo na strani gdje se nalazi peron. Zatvaranje ulaznih vrata prije polaska voza vrši konduktar odnosno tehničar u vozu putem UIC brave - kontrola nadzora. Nakon završenog postupka i dobijenog signala da su sva ulazna vrata zatvorena, konduktar daje signalni znak 77 "Spretno za polazak". Detaljan opis i rukovanje ulaznim vratima dat je u Poglavlju 4. Vrata - Privremenog uputstva o korištenju "Talگو" vozova.

#### Član 14.

##### (Ozvučenje)

- (1) "Talگو" garniturama, u kojima je ugrađen uređaj za ozvučenje, tehničar u vozu, ili drugo zaduženo lice, je obavezan da blagovremeno objavljuje stanice i da daje druga obavještenja putnicima o eventualnim promjenama i mogućim vezama u priključnim i krajnjim stanicama.
- (2) Ako se emituje muzika ili neki drugi tonski zapis, tehničar u vozu ili drugo zaduženo lice je obavezan da prilagodi jačinu zvuka i dužinu trajanja tako da ne ometa putnike.

#### Član 15.

##### (Manevriranje)

Ako se radi o kraćim pomjeranjima "Talگو" garniture, kao što su manevarske vožnje, za vuču se mogu koristiti i druge lokomotive koje su opremljene standardnim UIC uređajima: tegljičkim uređajima (kvačilo na zavrtanj), odbojnicima, kočničkom spojnicom glavnog voda. Maksimalna brzina kretanja u ovakvim slučajevima, ako nema drugih ograničenja, je propisana Poslovnim redom odnosno službenog mjesta, a maksimalno do 40 km/h.

#### Član 16.

##### (Saobraćaj vozova sa "Talگو" garniturom)

- (1) Za saobraćaj vozova sa "Talگو" garniturom važe saobraćajni propisi i red vožnje kao i za sve ostale vozove.
- (2) Ukoliko za vrijeme vožnje, ili za vrijeme stajanja voza sa "Talگو" garniturom u stanici, vozopratno osoblje primijeti neku nepravilnost, a naročito ako je time ugrožena sigurnost vožnje ili sigurnost putnika, dužno je odmah preduzeti potrebne mjere da se nepravilnost otkloni, kako je to propisano uputstvom proizvođača.
- (3) Ukoliko vozopratni radnici nisu u stanju da otklone uočenu nepravilnost ili eventualnu opasnost, dužni su da o ovome obavijeste mašinovođu u prvom mjestu o zaustavljanju voza, a u toku vožnje ako je opasnost takve prirode da ugrožava zdravlje i živote putnika, potrebno je da vozopratni radnici zaustave voz i organiziraju izlaz putnika iz ugroženih kola.

#### Član 17.

##### (Postupak u slučaju kvara ili vanrednog događaja)

- (1) Postupci za otklanjanje eventualno nastalih kvarova u vožnji opisani su u dokumentu pod nazivom: "Uputstvo za intervencije na pruzi", a isti je sastavni dio ovog Uputstva o korištenju "Talگو" vozova.
- (2) Ukoliko nastupi kvar kod "Talگو" garniture u toku saobraćaja na međustaničnom razmaku, a tehničar u vozu ga ne može otkloniti, tehničar u vozu će zaustaviti voz i obavijestiti mašinovođu da voz sa mjerama opreza saobraća od prve stanice u smjeru vožnje gdje će o kvaru obavijestiti i dežurnog otpravnika vozova.
- Ukoliko se voz ne može otpremiti postupa se u skladu sa odredbama Saobraćajnog pravilnika 2
- (3) U slučaju nastanka vanrednog događaja postupiti po odredbama Uputstva 79 i Uputstva o organiziranju prijavljivanja, isleđenja, otklanjanja posljedica i evidentiranje vanrednih događaja na području ŽS BiH

#### Član 18.

##### (Postupci u slučaju požara)

- (1) Vozovi sa "Talگو" garniturama su snabdjeveni potrebnim brojem vatrogasnih aparata tipa S - 6.
- (2) Vozovi sa "Talگو" garniturama opremljeni su sistemom detekcije i zaštite od požara. Aktiviranjem detektora u zavisnosti od lokacije će inicirati zvučni signal jačine 80 dB kako bi se upozorili svi putnici i vozopratno osoblje.
- (3) U slučaju nastanka požara tehničar u vozu, mašinovođa, pomoćnik mašinovođe i konduktar imaju se pridržavati odredbi propisanih Planom spasavanja koji je sastavni dio Privremenog uputstva o korištenju "Talگو" vozova, kao i odredbi propisanih Zakonom o zaštiti od požara.

#### Član 19.

##### (Dužnosti konduktera)

- (1) Kod "Talگو" garnitura konduktar ima obavljati poslove u skladu sa Uputstvom o postupcima pri prijevozu putnika i prtljaga (Up. 161).
- Ispostavlja izvještaje K-91 prilikom primopredaje garnitura od susjednog željezničkog operatera uz obostrani potpis konduktera koji predaje garnituru i tehničara u vozu;
  - Obavještava putnike i pruža pomoć u smislu edukacije rukovanja tasterima za otvaranje vrata na strani na kojoj se nalazi peron;
  - Kod rukovanja vratima obavezan je pridržavati se detaljnog opisa datog je u Poglavlju 4. Vrata - Privremenog uputstva o korištenju "Talگو" vozova;
  - Pomaže putnicima pri ulasku i izlasku iz garniture na onim stanicama koje nemaju izgrađene perone;
  - U svemu saraduje sa tehničarom u vozu.

#### Član 20.

##### (Završne odredbe)

- (1) Pored ostalih propisanih uvjeta i zahtjeva za izvršno osoblje kod putničkog željezničkog saobraćaja, radnici koji opslužuju voz sa "Talگو" garniturama, čiji poslovi su vezani za njegovo sigurno korištenje, vršenje probe kočnica, zakvačivanje i otkvačivanje (mašinovođa, pomoćnik mašinovođe, konduktar, pregledač kola, vozovođa...), osim generalne obuke za poslove vezane za neposredno reguliranje saobraćaja, moraju se posebno dokazno upoznati sa uputstvima proizvođača za rukovanje i održavanje i dodatno obučiti. Stručna obučenos ovih radnika se mora i provjeriti u formi vanrednog periodičnog ispita.
- (2) Tehničar u vozu i mašinovođa u vozu sa "Talگو" garniturama uvijek na raspolaganju moraju imati uputstva isporučioa opreme koje, osim uputstva za postupanje u određenim slučajevima, sadrži tehničke elemente vezane za osnovne podatke koji se unose u propratne isprave voza i pomoćne obrasce (putni list, izvještaj o sastavu i kočenju, teretnica).
- (3) Stručna i zdravstvena osposobljenost i kvalifikacija za radna mjesta: mašinovođa, pomoćnik mašinovođe, konduktar, pregledač kola, definirana je važećim propisima: Pravilnik 646 ("Službeni glasnik BiH", broj 23/16), 657 ("Službeni glasnik BiH", broj 1/14) i Pravilnikom 655 (Prilog 1 "Instrukcije za sigurnost i interoperabilnost ŽS u BiH" ("Službeni glasnik BiH", br.11/12). Radno mjesto tehničar u vozu sa "Talگو" garniturama, osim stručne obuke za "Talگو" garniture, mora posjedovati i stručni ispit prema odredbama Pravilnika 646, za jedno od radnih mjesta tehničke struke (tehničar tehničko kolske službe, tehničar vuče - mašinovođa, tehničar željezničkog saobraćaja), IV

- stepena složenosti, na kojima neposredno učestvuje u vršenju željezničkog saobraćaja.
- (4) Izmjene i dopune ovog Uputstva donosi Regulatorni odbor željeznica Bosne i Hercegovine.
- (5) Primjenu ovog Uputstva kontrolisat će ovlašteni radnici za kontrolu i nadzor i sa istim se na dokazan način moraju upoznati zainteresirani radnici.
- (6) Ovo Uputstvo i Uputstva iz tačke 1.3. moraju biti dostupna:
- Svakom direktoru Sekcije STD i V.Vozova
  - Svakom izvršiocu koji učestvuje u organizaciji i vršenju želj.saobraćaja putničkim vozovima sa "Talgo" garniturama;
- (7) Ovo Uputstvo stupa na snagu osmog dana od dana objavljivanja u "Službenom glasniku BiH", službenim glasilnicima entiteta i Brčko distrikta BiH.

Broj 10-01-29-7-529-1/17  
16. augusta 2017. godine  
Doboj

Direktor  
**Tihomir Narić, s. r.**

## PRILOG I

### TK - 21A

1. primjerek – matrica
2. primjerek – kopija za otpravnika vozova
3. primjerek – kopija za mašinovodu
4. primjerek – kopija za putni list
5. primjerek – kopija za tehničara u vozu

### IZVJEŠTAJ O IZVRŠENOJ POTPUNOJ PROBI KOČNICA

Broj voza: \_\_\_\_\_ Datum: \_\_\_\_\_

Datum izvršene probe: \_\_\_\_\_

\* *Proba izvršena sa: stabilnim postrojenjem, posebnim uređajem, posebnom lokomotivom.*

Brojevi, naziv vagona i osovine kod kojih su kočnice isključene:

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Primio: \_\_\_\_\_ Radna jedinica: \_\_\_\_\_

(otpravnik vozova, ime i prezime i potpis)

(mašinovoda, ime i prezime i potpis)

Tehničar u vozu: \_\_\_\_\_

(ime i prezime i potpis)

• zaokružiti postrojenje sa kojim je izvršena proba



Na temelju članka 8. točka A. stavak 1. i 2. Zakona o željeznicama BiH ("Službeni glasnik BiH", br. 52/05), Regulatorni odbor željeznica BiH donosi

## UPUTU ZA PROMET VLAKOVA SA "TALGO" GARNITURAMA NA MREŽI PRUGA ŽS BiH

### Članak 1.

(Predmet Upute)

Ovom Uputom bliže se propisuje postupak za promet vlakova sa "Talگو" garniturama, zakvačivanja i otkvačivanja, probe kočnica, osvjetljenje i grijanje, ozvučenje, manevriranje, rukovanje vratima, promet i mjere u slučaju kvara, te dužnosti konduktera kod vlaka, postupci u slučaju izvanrednih događaja i požara, kao i čuvanje, a s obzirom na konstruktivne razlike i prometne karakteristike u odnosu na standardna putnička kola.

### Članak 2.

(Obveza poštivanja međunarodnih propisa i propisa BiH)

Pri vršenju prometa vlakovima sa "Talگو" garniturama, na prugama ŽS BiH moraju se poštivati svi obavezujući međunarodni propisi i važeći propisi u Bosni i Hercegovini koji se odnose na putnički željeznički promet.

### Članak 3.

(Sastavni dijelovi Upute)

- (1) Sastavni dijelovi ove Upute su i:
  - a) Prijevodi Upute proizvođača "Talگو" garnitura:
    - Uputa (PRIRUČNIK) za korištenje vlakova;
    - Uputa za intervencije na pruzi i
  - b) Plan spasavanja, koji su vlasništvo ŽFBiH a i moraju biti dostupni svakom od korisnika ovih garnitura.

### Članak 4.

(Održavanje Talگو garnitura)

Za održavanje "Talگو" garnitura, na propisan način, tj. uspostavu "SISTEMA ODRŽAVANJA" za garnituru i vođenja "DOSIJEJA ODRŽAVANJA" za svaka kola i garnituru posebno, zadužen je vlasnik garnitura.

### Članak 5.

(Definicija i sastav garnitura odnosno vlakova)

- (1) Vlakovi sastavljeni od "Talگو" garnitura čine sustav pasivne nagibne tehnike i posjeduju Dozvolu nadležnog tijela za korištenje u željezničkom putničkom prometu kod željeznica sa UIC kodom 50 i 44, za brzine do 120 km/h i režim razmjene RIC 73.
- (2) Za sigurno vršenje željezničkog prometa sa "Talگو" garniturama propisana je nova vrsta poslova i radno mjesto "tehničar u vlaku", čiji su zadaci i obveze propisane ovom Uputom i uputama proizvođača garnitura.
- (3) Za vuču vlakova sa "Talگو" garniturama vlasnika i korisnici mogu koristiti odgovarajuće električne lokomotive koje su opremljene sa sljedećim uređajima:
  - tegljeničkim uređajem (kvačilo sa zavrtanjem, 835 - 1000 kN);
  - odbojnicima tipa A, hoda 105 mm i razmakom osa 1750mm;
  - standardnim energetskim priključkom;
  - glavnim zračnim vodom sa standardno čeonom slavinom i zračnom poluspjokom za p = 5 bar;
  - napojnim vodom sa čeonom standardnom slavinom i zračnim poluspjokom za p = 10 bar.

- (4) Vlaku sastavljenom od "Talگو" garnitura može se izuzetno, dodavati i druga putnička kola, uz predhodnu suglasnost vlasnika garniture. Pri ovakvim vožnjama obvezno se mora osigurati i kontinuitet zračnog voda sa lokomotivom koja se nalazi na čelu vlaka. Vlak u čijem je sastavu "Talگو" garnitura mora biti posjednut tehničarem u vlaku čiji je zadatak da prati stanje garniture te o uočenim nepravilnostima postupka sukladno odredbama ove Upute.

- (5) Tehničar u vlaku, prilikom prijema "Talگو" garniture u servisnoj radionici ili prilikom smjene u obrtnoj ili usputnom kolodvoru, mora provjeriti stanje uređaja unutar garniture i isto evidentirati na propisan način.

### Članak 6.

(Postupak kod zakvačivanja i otkvačivanja)

- (1) Poslove zakvačivanja i otkvačivanja lokomotive i "Talگو" garniture vršiti sukladno važećoj Uputi o manevriranju (Uputa 42).
- (2) Uređaji za kvačenje i uređaji za osiguranje kontinuiteta zraka pod pritiskom (zračni vodovi, zračne poluspjoke, čeonae slavine) te kabal za električno povezivanje lokomotive sa "Talگو" garniturom su standardni, izrađeni prema propisima UIC i prikazani su na slikama 1, 2 i 3.



Slika 1. Krajnja strana "Talگو" garniture sa odbojničkim i uređajima za kvačenje.



Slika 2. Kočničke poluspojke sa čeonim slavinama



Slika 3. Krajnja strana, kabal za el. povezivanje

- (3) Manevarske aktivnosti, zakvačivanja i otkvačivanja "Talگو" garniture sa lokomotivom, kao i "Talگو" garnitura međusobno, su dozvoljene samo ako su garniture i lokomotive u fazi mirovanja.

Prilikom spajanja kočničkih spojnika zračnih poluspojki lokomotive sa "Talگو" garniturom, prvo je potrebno otvoriti čeonu slavine na lokomotivi kako bi se ispuštila nepoželjna prljavština iz zračne poluspojke, a zatim čeonu slavine zatvoriti.

Poslije kopčanja poluspojki, čeonu slavine na lokomotivi i "Talگو" garnituri potrebno je otvoriti, kako bi se osigurao kontinuitet zračnog voda.

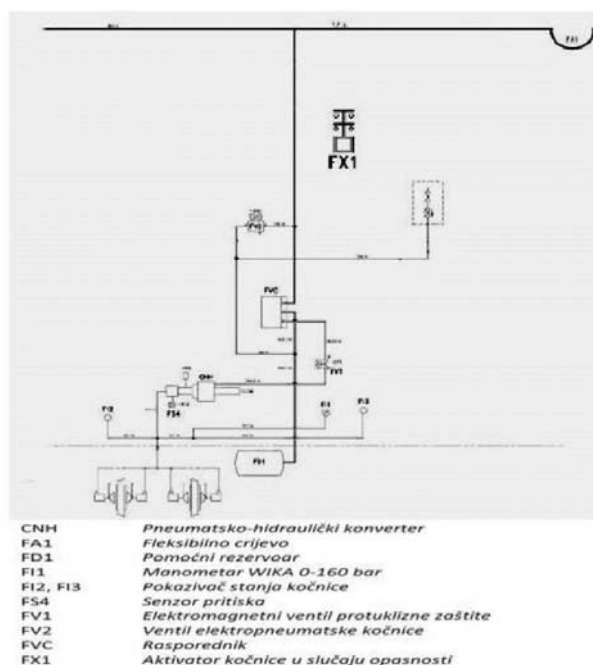
Prije početka vršenja probe kočnice potrebno je otvoriti čeonu slavinu na kraju garniture odnosno vlaka, kako bi se potvrdila propusnost i napunjenost glavnog vode te ispustio eventualni kondenzat iz glavnog voda same garniture (naročito zimi).

#### Članak 7.

(Uređaji za kočenje i kočnice na "Talگو" garniturama)

- (1) Provjera ispravnosti kočnica i njihova spremnost za dejstvom vrši se kroz proces probe kočnica, a način vršenja probe sa "Talگو" garniturom propisan je ovom Uputom i Uputom 233 i proizvođačevom Uputom za korištenje vlaka (Priručnik za sigurnost korisnika).
- (2) Strojovođa mora biti usmeno i putem izvješća o sastavu i kočenju vlaka (S - 66) obaviješten o uvrštavanju "Talگو" garniture u vlak.

- (3) "Talگو" garniture su bez mjenjača vrste kočenja i u vlakovima kočnice visoke snage brzog dejstva ("R") sa postotkom kočne mase od 197% po garnituri. Ako se u ovom vlaku nalaze i druga RIC kola, ova kola moraju imati minimalni postotak kočne mase od 150% prema odredbama. Upute 233.
- (4) Glede završnih kola važe odredbe Upute 233.. "Talگو" garnitura se posmatra kao kompaktna vozna jedinica.
- (5) "Talگو" garniture su opremljena automatskom zračnom kočnicom koja preko pneumatsko - hidrauličnog pretvarača ostvaruje pritisak u hidrauličnim cilindrima. Kočni cilindri sa kočnim umecima se nalaze sa obje strane kočnih diskova koji su smješteni na kotaču.
- (6) Kočenje garnitura se vrši smanjenjem pritiska u glavnom zračnom vodu, nakon čega rasporednik daje komandni pritisak koji se preko pneumatsko - hidrauličnog pretvarača pretvara u hidraulični. Ovaj hidraulični pritisak u hidrauličnim cilindrima pritišće kočnim umecima na kočne diskove, čime se pojavljuje i kočna sila. Porast hidrauličnog pritiska u kočnim cilindrima u ovisnosti je od smanjenja pritiska u glavnom vodu.
- (7) Kod svih kola kočni sustav djeluje samo na jednu poluosovinu dok kod "Bar" kola kočni sustav, preko dva pneumatsko - hidraulična pretvarača djeluje na dvije poluosovine.
- (8) Glavni i napojni vod se nalaze duljinom cijele garniture na desnoj strani plafona kola. Ovi vodovi između kola su spojeni fleksibilnim crijevima. Na slici 4 data je shema kočnice kola "Talگو" garniture.
- (9) U krajnjim kolima nalazi se elektroventil "SIFA" koji prazni glavni vod kod aktiviranja kočnice u slučaju opasnosti. Ako ovi ventili nisu u uključenom položaju povlačenjem ručice kočnice u slučaju opasnosti glavni vod se neće prazniti i neće doći do kočenja. Za pravilan položaj elektroventila "SIFA" odgovoran je tehničar na vlaku.



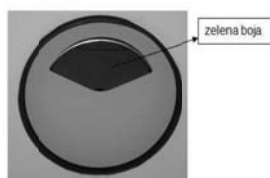
Slika 4. Generalna shema kočnice kola "Talگو" garniture

## Članak 8.

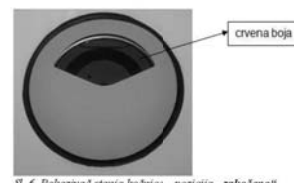
## (Način vršenja probe kočnica)

- (1) Provjera ispravnosti kočnica i njihova spremnost za dejstvo vrši se probom kočnica, a slučajevi u kojima se vrši proba kočnica kao i vrste probe kočnica definirani su Uputom 233 i objavom UIC 453 (Procedure pri ispitivanju kočnica sa zbijenim zrakom pomoću vučnih vozila - Odredbe koje se odnose na međunarodne vlakove).
- (2) Probu kočnica "Talgo" garniture obavlja strojovođa i pregledni radnik, a stručnu pomoć im pruža tehničar u vlaku.
- (3) Kod obavljanja probe kočnica upotrebljavaju se odgovarajući signalni znaci sukladno odredbama Pravilnika I i objave UIC 453. Ako se pri probi kočnica koriste razglasni uređaji, pri svakom pozivu treba jasno reći broj vlaka i kolosjeka na koji se poziv odnosi.
- (4) Proba kočnica obavlja se uvidom u stanje pokazivačkih uređaja o stanju kočnice (zakočeno/otkočeno) sa obje strane vlaka i u unutarnjosti "Talgo" garniture.
- (5) Ako pri obavljanju probe kočnica postoji opasnost od samopokretanja vlaka, postupa se sukladno odredbama Upute 233 o osiguravanju vlaka od samopokretanja.
- (6) Kod probe sa vučnim vozilom, iz upravljačnice koja nije u smjeru vožnje, ručice kočnika postavljaju se u isključni odnosno zaprežni položaj.
- (7) Vučno vozilo ili stabilno postrojenje uključuje se na glavni zračni vod vlaka. Preko kočnika glavni zračni vod puni se zrakom do pritiska od 5 bar.
- (8) Prije početka probe kočnica, tehničar u vlaku pregleda uređaje za kočenje u unutarnjosti "Talgo" garniture i:
  - provjerava jesu li "SIFA" elektroventili u uključenom položaju, ako nisu iste uključuje,
  - provjerava jesu li svi rasporednici uključeni.
  - Pregledni radnik pregleda vlak sa obje strane i obavlja sljedeće radnje:
    - provjerava je li "Talgo" garnitura pravilno uključena u glavni zračni vod i napojni zračni vod, što znači da su zračne spojnice pravilno spojene i čeone slavine otvorene, a slobodne zračne spojnice moraju biti zatvorene i obješene o svoje držače,
    - provjerava jesu li elektrovodovi ep kočnice (elektrozračna kočnica je zračna kočnica kojom se električnim upravljanjem vrši kočenje i otkočivanje) pravilno spojeni (u slučajevima kada je lokomotiva opremljena ep kočnicom),
    - provjerava jesu li sva vozila otkočena, što znači da su pokazivači u položaju otkočeno,
    - provjerava jesu li sve ručne kočnice otkočene, što se vidi jednako kao i za zračne kočnice, a po potrebi smiju biti aktivirane ručne kočnice za osiguravanje vlaka od samopokretanja,
    - provjerava postoje li mehanička oštećenja koja utječu na ispravnost rada kočnice, što znači da provjerava stanje generatora protukliznih uređaja i njihovih električnih vodova.
- (9) Pošto se obave pregledi iz priethodne točke, pregledni radnik daje signalni znak "poziv za vršenje probe kočnica". Strojovođa vozne lokomotive na taj signalni znak stavlja ručicu kočnika u isključni položaj, čime se prekida spoj glavnog zračnog voda s glavnim rezervoarom. Potom provjerava zaptivenost glavnoga zračnog voda promatranjem njegova manometra. Pad pritiska ne smije biti veći od 0,3 bar u minuti. Pošto provjeri zaptivenost glavnoga zračnog voda, strojovođa stavlja ručicu kočnika u položaj vožnje.

- (10) Pregledni radnik pokraj lokomotive čeka rezultat provjere zaptivenosti glavnoga zračnog voda. Ako je nezaptivenost glavnog zračnog voda veća od propisane, strojovođa to saopćava preglednom radniku, koji utvrđuje uzroke nezaptivenosti i, po mogućnosti, iste otklanja. Ako pregledni radnik ne može otkloniti uzroke nezaptivenosti glavnoga zračnog voda, "Talgo" garnitura se smatra tehnički neispravnom i isključuje se iz prometa.
- (11) ako su ispunjeni svi priethodni uvjeti za početak probe kočnica, pregledni radnik daje signalni znak "Zakoči". Na dati signalni znak strojovođa odsječno smanjuje pritisak u glavnom zračnom vodu na 4,5 bar. Pregledni radnik ide od lokomotive prema kraju vlaka i provjerava jesu li pokazivači u položaju zakočeno. Pokazivači stanja kočnica na vanjskoj strani "Talgo" garniture prikazani su na slikama 5 i 6. Ukoliko pokazivači stanja kočnice nisu u ispravnom položaju pregledač kola, odnosno pregledni radnik odmah obavještava tehničara u vlaku da otkloni nepravilnost, a ukoliko isti ne može da otkloni nepravilnost dužan je odmah o istom obavijestiti neposredno pregledne radnike (pregledača kola, lakovođu ili konduktera).
- (12) U slučaju isključenja iz sustava kočenja pojedinih poluosovina od strane tehničara u vlaku, pregledač kola ili pregledni radnik dužan je isto evidentirati u putni list uz supotpis (ime, prezime i potpis) tehničara u vlaku.
- (13) Nakon završetka postupka opisanog u prethodnoj točki, pregledni radnik daje signalni znak "Otkoči". Čim kočnica posljednjih kočenih kola popusti, pregledni radnik vraća se prema lokomotivi s druge strane vlaka i provjerava jesu li kočnice svih kočenih kola popustile odnosno jesu li kola otkočena. Vozila koja su ostala zakočena, tehničar u vlaku otkočuje preko vlastitog otkočnog uređaja, koji se nalaze u pneumatskim ormarima u unutarnjosti "Talgo" garniture. Nakon toga, na tim vozilima ponavlja se postupak kočenja i otkočivanja. Ako vozilo opet ostane zakočeno, vozilo se otkočuje preko vlastitoga otkočnog uređaja i kočnica se isključuje, a pregledač kola olistava sukladno tehničkim propisima.
- (14) Stanje kočnice "zakočeno" odnosno "otkočeno" kod probe kočnica pored pokazivača na bočnim stranama vozila može se provjeravati i iz unutarnjosti "Talgo" garniture provjerom hidrauličkog pritiska na manometrima u ormarima u kojima je smještena pneumatska oprema.
- (15) Rezultat obavljene potpune probe kočnica, pregledač kola ili pregledni radnik evidentira u putni list, a sukladno odredbama Upute 233.



Sl. 5. Pokazivač stanja kočnice – pozicija „otkočeno“



Sl. 6. Pokazivač stanja kočnice – pozicija „zakočeno“

## Članak 9.

## (Postupak kod skraćene probe kočnica B, C i D)

- (1) Pri vršenju skraćenih proba kočnica, pojedinačne probe B, priključne C ili probe prolaznosti glavnog voda D, postupak je isti kao kod potpune probe A u odnosu na kola čiju kočnicu provjeravamo u sastavu "Talgo" garniture.
- (2) Strojovođa vozne lokomotive mora ispitati zaptivenost glavnog voda i kočiti i otkočivati vlak da bi pregledni radnik mogao proveriti nesmetan prolaz zraka do posljednjih kola u vlaku i ispravnost kočenja i otkočivanja kočnica za koje je to ispitivanje predviđeno.

- (3) Rezultat izvedene skraćene probe kočnica pregledač kola ili pregledni radnik evidentira u putni list, a sukladno odredbama Upute 233.  
Kod evidentiranja u putnom listu upisuje se naziv skraćene probe kočnica koja je izvedena.

#### Članak 10.

(Opća pravila o rukovanju kočnicama vlaka)

- (1) Za propisano plansko održavanje i servis, prema Planu (Sistemu) održavanja, za ispravnost kočnica "Talgo" garniture, odgovoran je vlasnika/imaoca garniture.
- (2) Kod vlakova sa "Talgo" garniturama glavni zračni vod kočnice vlaka treba puniti i održavati na 5 bar.
- (3) Radi reguliranja brzine kretanja vlaka ili zaustavljanja primjenjuje se postupno (stepenasto), potpuno ili brzo kočenje. Moguće je i kočenje u slučaju opasnosti kao i prinudno kočenje.
- (4) U cilju reguliranja brzine kretanja vlaka, kao i prilikom zaustavljanja, strojovođa prvenstveno treba da koristi dinamičku kočnicu lokomotive, a kod vučnih vozila koja ne posjeduju dinamičku kočnicu, za reguliranje brzine i zaustavljanje vlaka koristiti neizravnu kočnicu.
- (5) Kod vlakova sa "Talgo" garniturama početni stupanj kočenja se ostvaruje smanjenjem pritiska u glavnomvodu za 0,5 bar. Strojovođa sam odlučuje o veličini stupnja kočenja, ali ne smije biti manji od navedene vrijednosti.
- (6) Provjeru dejstva kočnica koja se može izvršiti sa obje vanjske strane "Talgo" garniture, a po nalogu tehničara u vlaku, provjeru mogu vršiti:
  - pregledač kola,
  - pomoćnik strojovođe,
  - kondukter,
  - vlakovođa.

Strojovođa na voznoj lokomotivi i tehničar u vlaku koji i vrši dužnost preglednog radnika u smislu odredaba Upute o kočenju vlakova - 233, prilikom vršenja probe kočnica A (potpuna), B, C, D (skraćene) upisuju i potpisuju probu kočnica u putni list, ukoliko nije dostupan pregledni radnik – pregledač kola. U tom slučaju ulogu pregledača kola može preuzeti tehničar na vozu.

- (7) Tehničke preglede i provjera dejstva kočnica kola "Talgo" garniture vršit će se prema Planu (Sustavu) održavanja vlasnika garniture. U tehničke preglede kočnice vlaka sa "Talgo" garniturom spada i otklanjanje neispravnosti prijavljenih i od strane strojovođe i od strane tehničara u vlaku, a evidentiranih u EV 74 - Zapisnik o kvaru (defektu) vučnog vozila, kao i u izvješću o nepravilnostima uočenim u tijeku vožnje.
- (8) Izvršenje tehničke pripreme kočnica obvezno je bez obzira što "Talgo" garnitura koja je službeno ušla u servis za održavanja, nije istekla važnost vremenskog trajanja prethodno izvršene potpune probe kočnica.
- (9) Kada vlak sa "Talgo" garniturom izlazi iz jedinice održavanja, odgovorni radnik dužan je da u primopredajnu knjigu, svojim potpisom i žigom ovjeri izvršenje i upisivanje probe kočnice "Talgo" garniture. Ovim se ujedno ovjerava da je izvršena tehnička priprema i provjera dejstva kočnica vlaka sa "Talgo" garniturom ili same "Talgo" garniture. Podaci o izvršenoj probi kočnica kod vlaka sa "Talgo" garniturom moraju u putnom listu biti identični podatku o izvršenju probe kočnica upisanom i potpisanim u primopredajnoj knjizi vlaka sa "Talgo" garniturom.
- (10) Rezultat o izvršenju probe kočnica, kontrolno prijemno tijelo za vagone upisuje i potpisuje u TK - 21A (Privitak I Uputa). Otpравник vlakova se osobno mora uvjeriti u obrazac - Izvješće o izvršenoj potpunoj probi kočnica (TK - 21A). Potpisani rezultat o izvršenoj probi A također

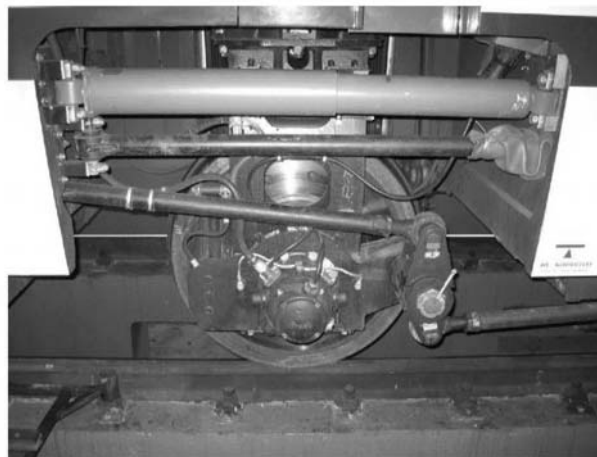
potpisuje strojovođa, a otpравник vlakova svojim potpisom ovjerava da je upisano i potpisano izvršenje probe kočnica A. Jedan primjerak TK - 21A, koji se ispostavlja u radionici ili tehničkoj stanici vlasnika/imaoca, u slučaju kada "Talgo" garnitura prometuje na mreži pruga ŽRS, ide uz putni list.

- (11) U slučaju promjene putnog lista, ili putnog lista i broja vlaka, ponavljati potpunu probu kočnica nije potrebno, otpравник vlakova će podatke o izvršenoj potpunoj probi kočnica prenijeti iz prethodnog putnog lista u novi putni list uz napomenu: "Potpuna proba kočnica izvršena u kolodvoru..... u..... čas.", staviti žig kolodvora i potpisati.
- (12) Iz razloga sigurnosti, "SIFA" elektroventili moraju biti otvoreni, radi primjene brzog kočenja za slučaj opasnosti ukoliko dođe do kritičnog događaja. Prije započinjanja rada vlaka, tehničar na vlaku je dužan da potvrdi i evidentira da su oba "SIFA" elektroventila otvorena i da je kočnica za slučaj opasnosti spremna za dejstvo.
- (13) Zatvoreni ventili onemogućavaju dejstvo aktivirane kočnice u slučaju opasnosti. Izgled "SIFA" elektroventila prikazan je na slici 7.



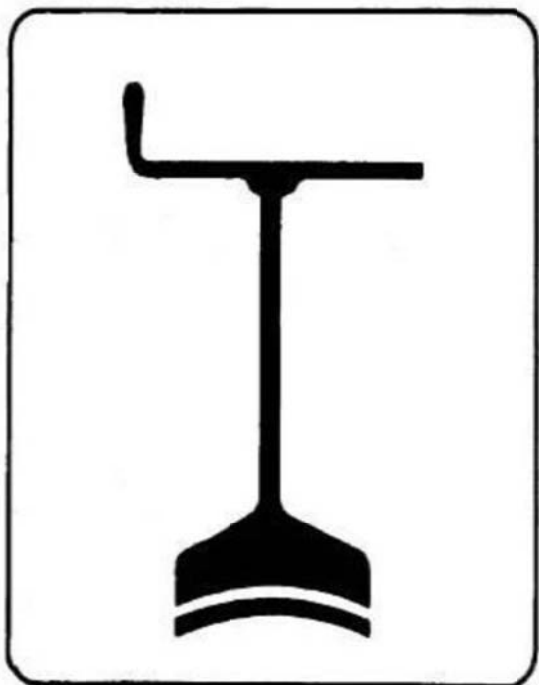
Slika 7. "SIFA" ispusni ventil

- (14) Svaka poluosovina "Talgo" garniture je kontrolirana elektroničkom protukliznom zaštitom, tako da je svaki kotač opremljen davačem brzine koji je prikazan na slici broj 8., a u sklopu probe kočnice provjerava se da li postoje mehanička oštećenja na ovim davačima i njihovim elektrovodovima. Provjera postojanja mehaničkih oštećenja spada u dužnost tehničara u vlaku i pomoćnika strojovođe, odnosno pregledača kola ili preglednog radnika ako se vlak zadržava u usputnim kolodvorima.



Slika 8. Izgled kotača sa osovinskim davačem brzine

- (15) Za vrijeme vršenja probe kočnica voza sa "Talgo" garniturom, osiguranje vlaka od samopokretanja vrši strojovođa ili pomoćnik strojovođe po nalogu strojovođe, ako je lokomotiva zakvačena za garnituru vlaka, a tehničar u vlaku ili drugi za tu namjenu osposobljeni željeznički radnik, ako se proba kočnica "Talgo" garniture obavlja bez prisustva lokomotive. Prilikom vršenja probe kočnica, strojovođa je dužan osigurati da upravljačnici lokomotive ne pristupaju neovlaštene osobe.
- (16) Svaka kola u "Talgo" garnituri imaju ručnu kočnicu, koja djeluje na zračne jastuke izravno preko hidrauličnih krugova. Ručna kočnica osigurava od samopokretanja voznu garnituru pri nagibu pruge od 35 %. Preklapanje oba kočenja, zračnog i ručnog nije moguće. Ručna kočnica se otpušta okretanjem odgovarajuće, za tu namjenu prilagođene, mobilne ručice koja se nalazi u određenom prostoru "Talgo" kola i pristupa joj se iz hodnika krajnjih kola "Talgo" garniture. Ista ima natpis koji označava kočnu težinu i vrijednosti ručne kočnice "Talgo" garniture.



Slika 9. Piktogram ručne kočnice



Slika 10. Mobilna ručica korištene ručne kočnice

(17) Ukoliko se kod "Talگو" garniture ustanovi da jedna ili više poluosovina ne koči zbog kvara na kočnici pojedinih kola (poluosovine), kočnicu je potrebno isključiti, a brzina kretanja vlaka mora se prilagoditi prema raspoloživoj kočnoj masi sukladno odredbama Upute 233 (Privitak 1 "Instrukcije za sigurnost i interoperabilnost ŽS u BiH" ("Sl. gl. BiH" br.11/12)). Kočna masa po svakoj osovinu "Talگو" garniture iznosi približno 29 tona, odnosno za garnituru od 10 osovina 290 tona ne računajući kočnu masu vozne lokomotive. Znači, bife kola imaju kočnu masu 58 tona, a ostala kola u garnituri po 29 tona.

(18) Kod izračunavanja SKM vlaka treba uzimati vrijednost kočne mase ispisane na kolima "Talگو" garniture.

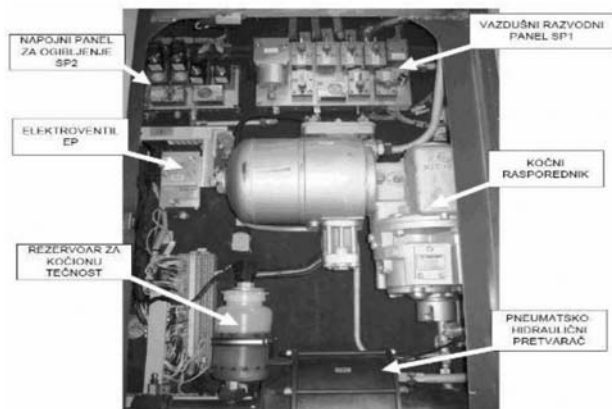
(19) Brzina kretanja vlaka u slučaju da je SKM < PKM određuje se na temelju raspoloživog postotka kočenja vlaka sukladno Uputi 233 i ostalih elemenata pločice kočenja Uputa 233 (Uputa o kočenju vlakova 233 (Privitak 1 "Instrukcije za sigurnost i interoperabilnost ŽS u BiH" ("Službeni glasnik BiH", broj 11/12)).

(20) Isključenje neispravne kočnice, kao i proračun kočenosti vlaka, spada u dužnost tehničara u vlaku. Izvješće o sastavu i kočenju vlaka sa "Talگو" garniturom, koji se prilazi uz putni list vlaka, sastavlja tehničar u vlaku i u ovom smislu tehničar obavlja dužnost vlakovođe sukladno odredbama Prometnog pravilnika 2 ("Službeni glasnik BiH", broj 90/15). Ako se kvar kočnice desio na međukolodvorskom rastojanju brzinu do prvog narednog kolodvora, prema raspoloživoj stvarnoj kočnoj masi, određuje strojovođa.

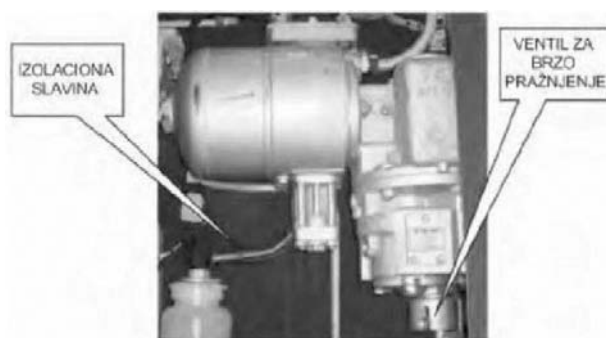
U prvom narednom kolodvoru vlak se zaustavlja, proglašava se defekt na "Talگو" garnituri, a daljnju brzinu kretanja, ukoliko se kvar ne otkloni, određuje otpravnik vlakova na temelju mase vlaka, nagiba pruge i raspoložive kočne mase "Talگو" garniture koju dobiva od tehničara u vlaku. Prilikom otklanjanja bilo kakvih kvarova moraju se u potpunosti poštivati uputi i preporuke proizvođača.

(21) Kod niskih temperatura u zimskim uvjetima, kada je moguća pojava naslage leda i snijega, na "Talگو" garnituri mora biti dostupan priključak na vanjski napon. Ovakve situacije, ukoliko nije osiguran vanjski napon, mogu prouzrokovati kvarove na kočnim uređajima te je, ukoliko se to desi, prije uvođenja vlaka u promet i pristupa infrastrukturi, potrebno višestruko testiranje kočnica i njihova proba, a što spada u dužnost tehničara u vlaku i osoblja vučnog vozila (strojovođa i pomoćnik). Strojovođa, prilikom korištenja kočnica na padovima i niskim temperaturama mora se pridržavati odredbi Upute 233.

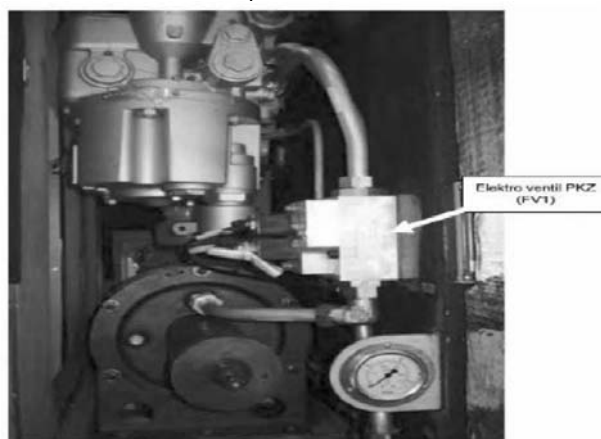
(22) Raspored elemenata u kočionoj kutiji "Talگو" kola prikazan je na slikama 11, 12, i 13.



Slika 11. Raspored elemenata u kočionoj kutiji



Slika 12. Kočni rasporednik sa automatskim otkočnikom



Slika 13. Elektroventil protivklizne zaštite.

- (23) Prilikom zadržavanja vlaka u usputnim kolodvorima, radnici tehničko kolske djelatnosti vrše vizualni pregled cjelokupne "Talگو" garniture u smislu identificiranja vanjskih oštećenja, te oštećenja koja su rizična za sigurnost.
- (24) Pored izvješća o sastavu i kočenju vlaka i putnog lista prilikom pokretanja vlaka sa "Talگو" garniturom iz polaznog kolodvora, ispostavlja se teretnica u pisanom ili tiskanom obliku. Podatke prema sadržaju teretnice upisuje vlakovođa. Za sadržaj podataka koje zahtijeva teretnica, a koji nisu ispisani na bočnim stranama "Talگو" kola, vlakovođa uzima od tehničara u vlaku u pisanom obliku.

#### Članak 11.

##### (Osvjetljenje i grijanje)

Grijanjem, osvjetljenjem, ventilacijom i klimatizacijom rukuje tehničar u vlaku prema odredbama tehničke upute za "Talگو" garnituru. Vlakopratno osoblje je dužno evidentirati sve uočene neispravnosti u tijeku vožnje na uređajima za grijanje, osvjetljenje, ventilaciju i klimatizaciju u "X" obrazac (TK - 69).

#### Članak 12.

##### (Signalizacija)

Oprema vlakova sa "Talگو" garniturom signalnim sredstvima i njihova uporaba regulirana je Signalnim pravilnikom 1 ("Službeni glasnik BiH", broj 13/14).

#### Članak 13.

##### (Rukovanje vratima)

- (1) Za rukovanje ulaznim vratima "Talگو" garniture nadležni su tehničar u vlaku, odnosno kondukter. Ulazna vrata se zatvaraju i otvaraju automatski, a stepenici se također spuštaju i podižu automatski.
- (2) Naredenje za pokretanje vlaka, u čijem sastavu je "Talگو" garnitura, u usputnim kolodvorima daje otpravnik vlakova po dobijenom signalnom znaku 77 "Spretno za polazak" od strane konduktera.

- (3) Pri zaustavljanju vlaka tehničar u vlaku ručno omogućuje otvaranje ulaznih vrata samo na strani gdje se nalazi peron. Zatvaranje ulaznih vrata prije polaska vlaka vrši kondukter odnosno tehničar u vlaku putem UIC brave – kontrola nadzora. Nakon završenog postupka i dobijenog signala da su sva ulazna vrata zatvorena, kondukter daje signalni znak 77 "Spretno za polazak". Detaljan opis i rukovanje ulaznim vratima dat je u Poglavlju 4. Vrata - Privremene upute o korištenju "Talگو" vlakova.

Članak 14.  
(Ozvučenje)

- (1) "Talگو" garniturama, u kojima je ugrađen uređaj za ozvučenje, tehničar u vlaku, ili druga zadužena osoba, je obavezan da blagovremeno objavljuje kolodvore i da daje druge obavijesti putnicima o eventualnim promjenama i mogućim vezama u priključnim i krajnjim kolodvorima.
- (2) Ako se emituje muzika ili neki drugi tonski zapis, tehničar u vlaku ili druga zadužena osoba je obavezna da prilagodi jačinu zvuka i duljinu trajanja tako da ne ometa putnike.

Članak 15.  
(Manevriranje)

Ako se radi o kraćim pomjeranjima "Talگو" garniture, kao što su manevarske vožnje, za vuču se mogu koristiti i druge lokomotive koje su opremljene standardnim UIC uređajima: tegljeničkim uređajima (kvačilo na zavrtanj), odbojnicima, kočničkom spojnicom glavnog voda. Maksimalna brzina kretanja u ovakvim slučajevima, ako nema drugih ograničenja, je propisana Poslovnim redom odnosno službenog mjesta, a maksimalno do 40 km/h.

Članak 16.

(Promet vlakova sa "Talگو" garniturom)

- (1) Za promet vlakova "Talگو" garniturom važe prometni propisi i red vožnje kao i za sve ostale vlakove.
- (2) Ukoliko za vrijeme vožnje, ili za vrijeme stajanja vlaka sa "Talگو" garniturom u kolodvoru, vlakoprato osoblje primijeti neku nepravilnost, a naročito ako je time ugrožena sigurnost vožnje ili sigurnost putnika, dužno je odmah poduzeti potrebne mjere da se nepravilnost otkloni, kako je to propisano uputom proizvođača.
- (3) Ukoliko vlakoprato radnici nisu u stanju da otklone uočenu nepravilnost ili eventualnu opasnost, dužni su da o ovome obavijeste strojovođu u prvom mjestu o zaustavljanju vlaka, a u tijeku vožnje ako je opasnost takve naravi da ugrožava zdravlje i živote putnika, potrebno je da vlakoprato radnici zaustave vlak i organiziraju izlaz putnika iz ugroženih kola.

Članak 17.

(Postupak u slučaju kvara ili izvanrednog događaja)

- (1) Postupci za otklanjanje eventualno nastalih kvarova u vožnji opisani su u dokumentu pod nazivom: "Uputa za intervencije na pruzi", a isti je sastavni dio ove Upute o korištenju "Talگو" vlakova.
- (2) Ukoliko nastupi kvar kod "Talگو" garniture u tijeku prometa na međukolodvorskom razmaku, a tehničar u vlaku ga ne može otkloniti, tehničar u vlaku će zaustaviti vlak i obavijestiti strojovođu da vlak sa mjerama opreza prometuje do prvog kolodvora u smjeru vožnje gdje će o kvaru obavijestiti i dežurnog otpravnika vlakova. Ukoliko se vlak ne može otpremiti postupa se sukladno odredbama Prometnog pravilnika 2
- (3) U slučaju nastanka izvanrednog događaja postupiti po odredbama Upute 79 i Upute o organiziranju prijavljivanja, isledjenja, otklanjanja posljedica i evidentiranje izvanrednih događaja na području ŽS BiH

Članak 18.

(Postupci u slučaju požara)

- (1) Vlakovi sa "Talگو" garniturama su snabdjeveni potrebnim brojem vatrogasnih aparata tipa S-6.
- (2) Vlakovi sa "Talگو" garniturama opremljeni su sustavom detekcije i zaštite od požara. Aktiviranjem detektora u ovisnosti od lokacije će inicirati zvučni signal jačine 80 dB kako bi se upozorili svi putnici i vlakoprato osoblje.
- (3) U slučaju nastanka požara tehničar u vlaku, strojovođa, pomoćnik strojovođe i kondukter imaju se pridržavati odredbi propisanih Planom spasavanja koji je sastavni dio Privremene upute o korištenju "Talگو" vlakova, kao i odredbi propisanih Zakonom o zaštiti od požara.

Članak 19.

(Dužnosti konduktera)

- (1) Kod "Talگو" garnitura kondukter ima obavljati poslove sukladno Uputi o postupcima pri prijevozu putnika i prtljage (Up. 161).
- Ispostavlja izvješća K-91 prilikom primopredaje garnitura od susjednog željezničkog operatera uz obostrani potpis konduktera koji predaje garnituru i tehničara u vlaku;
  - Obavještava putnike i pruža pomoć u smislu edukacije rukovanja tasterima za otvaranje vrata na strani na kojoj se nalazi peron;
  - Kod rukovanja vratima obavezan je pridržavati se detaljnog opisa datog je u Poglavlju 4. Vrata - Privremene upute o korištenju "Talگو" vlakova;
  - Pomaže putnicima pri ulasku i izlasku iz garniture na onim kolodvorima koji nemaju izgrađene perone;
  - U svemu surađuje sa tehničarom u vlaku.

Članak 20.

(Završne odredbe)

- (1) Pored ostalih propisanih uvjeta i zahtjeva za izvršno osoblje kod putničkog željezničkog prometa, radnici koji opslužuju vlak sa "Talگو" garniturama, čiji poslovi su vezani za njegovo sigurno korištenje, vršenje probe kočnica, zakvačivanje i otkvačivanje (strojovođa, pomoćnik strojovođe, kondukter, pregledač kola, vlakovođa...), osim generalne obuke za poslove vezane za neposredno reguliranje prometa, moraju se posebno dokazno upoznati sa uputama proizvođača za rukovanje i održavanje i dodatno obučiti. Stručna obučenost ovih radnika se mora i provjeriti u formi izvanrednog periodičnog ispita.
- (2) Tehničar u vlaku i strojovođa u vlaku sa "Talگو" garniturama uvijek na raspolaganju moraju imati upute isporučitelja opreme koje, osim upute za postupanje u određenim slučajevima, sadrži tehničke elemente vezane za temeljne podatke koji se unose u propratne isprave vlaka i pomoćne obrasce (putni list, izvješće o sastavu i kočenju, teretnica).
- (3) Stručna i zdravstvena osposobljenost i kvalifikacija za radna mjesta: strojovođa, pomoćnik strojovođe, kondukter, pregledač kola, definirana je važećim propisima: Pravilnik 646 ("Službeni glasnik BiH", broj 23/16), 657 ("Službeni glasnik BiH", broj 1/14) i Pravilnikom 655 (Privitak 1 "Instrukcije za sigurnost i interoperabilnost ŽS u BiH" ("Službeni glasnik BiH", broj 11/12)). Radno mjesto tehničar u vlaku sa "Talگو" garniturama, osim stručne obuke za "Talگو" garniture, mora posjedovati i stručni ispit prema odredbama Pravilnika 646, za jedno od radnih mjesta tehničke struke (tehničar tehničko kolske službe, tehničar vuče - strojovođa, tehničar željezničkog prometa), IV

- stupanj složenosti, na kojima neposredno sudjeluje u vršenju željezničkog prometa.
- (4) Izmjene i dopune ove Upute donosi Regulatorni odbor željeznica Bosne i Hercegovine.
- (5) Primjenu ove Upute kontrolirat će ovlašteni radnici za kontrolu i nadzor i sa istim se na dokazan način moraju upoznati zainteresirani radnici.
- (6) Ova Uputa i Uputa iz točke 1.3. moraju biti dostupna:
- Svakom direktoru Sekcije STD i V. Vlakova
  - Svakom izvršitelju koji sudjeluje u organizaciji i vršenju želj.prometa putničkim vlakovima sa "Talگو" garniturama;
- (7) Ova Uputa stupa na snagu osmog dana od dana objave u "Službenom glasniku BiH", službenim glasnicima entiteta i Brčko distrikta BiH.
- Broj 10-01-29-7-529-1/17  
16. kolovoza 2017. godine  
Doboj
- Ravnatelj  
**Tihomir Narić**, v. r.

PRIVITAK I

**TK - 21A**

1. primjerak – matrica
2. primjerak – preslika za otpravnika vlakova
3. primjerak – preslika za strojovodu
4. primjerak – preslika za putni list
5. primjerak – preslika za tehničara u vlaku

**IZVJEŠĆE O IZVRŠENOJ POTPUNOJ PROBI KOČNICA**

Broj vlaka: \_\_\_\_\_ Datum: \_\_\_\_\_

Datum izvršene probe: \_\_\_\_\_

\* *Proba izvršena sa: stabilnim postrojenjem, posebnim uređajem, posebnom lokomotivom.*

Brojevi, naziv vagona i osovine kod kojih su kočnice isključene:

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Primio: \_\_\_\_\_ Radna jedinica: \_\_\_\_\_

(otpravnik vlakova, ime i prezime i potpis)

\_\_\_\_\_  
(strojovoda, ime i prezime i potpis)

Tehničar u vlaku: \_\_\_\_\_

(ime i prezime i potpis)

• zaokružiti postrojenje sa kojim je izvršena proba



## 59

На основу члана 8. Б а у вези са члановима 2, 11, 12. и 18. Закона о жељезницама БиХ ("Службени гласник БиХ", бр. 52/05), Регулаторни одбор жељезница БиХ доноси

**УПУТСТВО  
О УСЛОВИМА ЗА ИЗДАВАЊЕ И САДРЖАЈУ  
ЛИЦЕНЦЕ ЗА ПРУЖАЊЕ УСЛУГА ЖЕЉЕЗНИЧКОГ  
ПРЕВОЗА**

## Члан 1.

(Предмет Упутства)

Овим Упутством о условима за издавање и садржају Лиценце за пружање услуга жељезничког превоза утврђују се услови и јединствен поступак за издавање Лиценце за пружање услуга жељезничког превоза, њен облик и садржај (у даљем тексту: Упутство).

## Члан 2.

(Основни појмови)

Појмови који се употребљавају у овом Упутству имају следећа значења:

- а) "надлежни орган"- је орган надлежан за издавање Лиценци. Надлежни орган у БиХ је Регулаторни одбор жељезница БиХ - РОЖ БиХ (Закон о жељезницама БиХ "Службени гласник БиХ", бр. 52/05);
- б) "управитељ инфраструктуре" - је свако јавно предузеће или компанија која је одговорна за успостављање и одржавање јавне жељезничке инфраструктуре или приватне жељезничке инфраструктуре повезане с јавном жељезничком инфраструктуром (Закон о жељезницама БиХ "Службени гласник БиХ", бр. 52/05);
- ц) "жељезнички оператер - превозник"- је свако јавно предузеће или компанија која пружа услуге превоза роба односно путника жељезницом, под условом да та компанија обезбјеђује и вучу возова. Овим појмом обухваћене су и компаније које пружају само услуге вуче возова (Закон о жељезницама БиХ "Службени гласник БиХ", бр. 52/05);
- д) "Лиценца"- је овлашћење којим се признаје својство жељезничког оператера.

То својство може се ограничити на пружање појединих врста услуга (Закон о жељезницама БиХ "Службени гласник БиХ", бр. 52/05).

## Члан 3.

(Општи услови)

- (1) Подносилац захтјева - предузеће, друго правно лице, да би стекао право на обављање свих или посебних врста превоза у жељезничком саобраћају, мора да посједује исправу којом се признаје својство жељезничког оператера, превозника - Лиценцу.
- (2) Подносилац захтјева мора имати пословно сједиште у БиХ. За издавање и продужење рока важности Лиценце превозник мора испуњавати услове одређене овим Упутством.  
Посједовање Лиценце, само по себи, не даје право приступа жељезничкој инфраструктури.
- (3) Надлежан орган за издавање Лиценце у Босни и Херцеговини је Регулаторни одбор жељезница Босне и Херцеговине (у даљем тексту: РОЖ БиХ) установљен Законом о жељезницама БиХ ("Службени гласник БиХ", бр. 52/05) као управна организација у саставу Министарства комуникација и транспорта (у даљем тексту: Министарство). Регулаторни одбор је, у погледу организације, финансирања, овлашћења и одлучивања,

независан од жељезничких оператера и управитеља инфраструктуре.

- (4) Образац Лиценце за пружање услуга жељезничког превоза дат је у Прилогу члана 7. под А) овог Упутства.

## Члан 4.

(Услови за добијање Лиценце)

- (1) Превозник да би добио Лиценцу мора испунити услове везане за добар углед, финансијску способност, покривање своје грађанске одговорности и стручност, како је то дефинисано члановима од 5. до 8. овог Упутства.
- (2) Као доказ испуњења услова подносилац Захтјева прилаже документацију издату од надлежног органа у оригиналу или овјерене фотокопије не старије од шест мјесеци.

## Члан 5.

(Услови везани за добар углед)

- (1) Подносилац захтјева и његови виши руководиоци морају имати добар углед, а нарочито да:
  - а) подносилац захтјева и виши руководиоци нису осуђени за теже кривично дјело (укључујући привредне и саобраћајне преступе);
  - б) подносилац захтјева и виши руководиоци нису били под стечајем у посљедњих пет година или да се против њега, односно, њих не води стечајни поступак;
  - ц) није покренут законом прописан поступак, односно предузете друге радње с циљем ликвидације подносиоца захтјева или проглашавања подносиоца захтјева несолвентним, или извршавање мјере осигурања над било којим материјалним добром подносиоца захтјева;
  - д) подносилац захтјева и виши руководиоци нису учинили озбиљну или вишеструку повреду важећих закона о царинама, раду, здрављу и радној околини у посљедњих пет година.
- (2) Подносилац захтјева мора за провјеру доброг угледа Регулаторном одбору жељезница БиХ доставити следећа документа:
  - а) Увјерење надлежног суда да подносилац захтјева и виши руководиоци нису били под стечајем у посљедњих пет година или да се против њега односно њих не води стечајни поступак;
  - б) Увјерење надлежног органа да против подносиоца захтјева није покренут законом прописан поступак, односно, предузете друге радње с циљем ликвидације подносиоца захтјева или проглашавања подносиоца захтјева несолвентним, или извршавање мјере осигурања над било којим материјалним добром подносиоца захтјева;
  - ц) Увјерење надлежног суда да подносилац захтјева и виши руководиоци нису осуђени за теже кривично дјело (укључујући привредне и саобраћајне преступе);
  - д) Увјерење надлежног органа да подносилац захтјева и виши руководиоци нису учинили озбиљну или вишеструку повреду важећих закона о царинама, раду, здрављу и радној околини у посљедњих пет година.

## Члан 6.

(Услови везани за финансијску способност, солвентност)

- (1) За финансијску способност подносилац захтјева дужан је да докаже да је платежно способан да испуни своје садашње и будуће обавезе утврђене на основу реалних претпоставки у наредних 12 мјесеци. Подносилац

захтјева не може имати дуговања по основу неплаћеног пореза или доприноса. Ради оцјене финансијске способности, сваки подносилац захтјева дужан је доставити годишњи ревидирани завршни рачун или биланс стања, уколико није у могућности да достави завршни рачун. Обавезно се достављају детаљни подаци о:

- а) расположивим средствима, укључујући и банковно стање и зајмове;
  - б) расположивим средствима и активи као осигурање;
  - ц) обртним средствима;
  - д) одговарајућим трошковима, укључујући трошкове набавке у облику уплата на рачун за возила, земљу, објекте, инсталације и жељезничка возила;
  - е) оптерећењима на имовину подносиоца захтјева.
- (2) Подносилац захтјева мора за провјеру финансијске способности Регулаторном одбору жељезница БиХ доставити сљедећа документа:
- а) Увјерење банке о платежној способности односно солвентности;
  - б) Увјерење надлежне Пореске управе о измиреним пореским обавезама;
  - ц) Увјерење надлежне Управе за индиректно опорезивање о измиреним индиректним пореским обавезама;
  - д) Увјерење о измиреним обавезама за пензионо инвалидско и здравствено осигурање;
  - е) Годишњи ревидирани завршни рачун или биланс стања и успјеха, уколико није у могућности да достави завршни рачун;
  - ф) Ревизијски финансијски извјештај од независне ревизорске фирме;
  - г) Годишњи извјештај о раду;
  - х) Акт подносиоца захтјева који садржи податке о:
    - расположивим средствима, укључујући и банковно стање и зајмове,
    - расположивим средствима и активи као осигурање,
    - обртним средствима,
    - одговарајућим трошковима, укључујући трошкове набавке у облику уплата на рачун за возила, земљу, објекте, инсталације и жељезничка возила,
    - оптерећењима на имовину подносиоца захтјева.

#### Члан 7.

(Услови везани за стручност и техничку опремљеност)

Стручност и техничка опремљеност подразумијева да подносилац захтјева, његови виши руководиоци и запосленици треба да имају стручност који ће обезбједити да услуге и надзор над жељезничким превозом који ће подносилац захтјева обављати буде безбједан и поуздан.

Подносилац захтјева треба да располаже квалитетним возним парком и другом одговарајућом опремом.

Подносилац захтјева мора за провјеру стручности и техничке опремљености Регулаторном одбору жељезница БиХ доставити сљедећа документа:

- а) акт подносиоца захтјева (изјаву) о испуњавању тражених квалификација о возном парку, другој одговарајућој опреми и
- б) стручној оспособљености за вршење услуге жељезничког превоза.

#### Члан 8.

(Услови везани за осигурање од грађанске одговорности)

Подносилац захтјева мора бити одговарајуће осигуран. Жељезнички превозник мора да буде одговарајуће осигуран или да предузме заштитне мјере у истој вриједности, да би покрио обавезу одговорности у случају несрећа, нарочито за путнике, пртљаг, пошту и трећа лица према одредбама важећег законодавства у Босни и Херцеговини и међународног права.

Потврда да жељезничко предузеће испуњава услове о осигурању или једнако вриједне инструменте осигурања од грађевинско правне одговорности утврђене важећим законодавством у БиХ и доставља се у Прилогу Лиценце на једнообразном формулару чији је модел приказан у Прилогу члан 7 под Б) овог Упутства. Без обзира на ту обавезу, морају се узети у обзир специфична обиљежја и профил ризичности различитих врста услуга, посебно услуге жељезничког превоза у културне или историјске сврхе.

Подносилац захтјева мора за провјеру адекватног осигурања од грађанске одговорности Регулаторном одбору жељезница БиХ доставити попуњену и овјерену Полису осигурања.

#### Члан 9.

(Подношење захтјева за издавање Лиценце)

Захтјев за издавање Лиценце за обављање свих или посебних врста превоза у жељезничком саобраћају мора бити таксиран и подноси се Регулаторном одбору жељезница Босне и Херцеговине у писменој форми на прописаном обрасцу, на који се ставља пријемни печат РОЖ БиХ-а, као доказ о запримању истог.

#### Члан 10.

(Издавање Лиценце)

- (1) У року од три мјесеца Регулаторни одбор жељезница Босне и Херцеговине ће ријешити поднесени захтјев за издавање Лиценце за пружање услуга жељезничког превоза. Ако је подносиоц захтјева испунио све услове из овог Упутства и доставио је сву потребну документацију издаје му се Лиценца за пружање услуга жељезничког превоза (члан 7. под А) Прилога овог Упутства).
- (2) Ако услови из овог Упутства нису испуњени РОЖ БиХ издаје Рјешење о одбијању са образложењем.
- (3) Када жељезнички превозник, по пријему Рјешења о одбијању за издавање Лиценце, отклони све недостатке о неиспуњавању услова може поднијети нови захтјев Регулаторном одбору жељезница БиХ, за издавање истог.

#### Члан 11.

(Могућност жалбе)

Подносиоц захтјева, на Рјешење о одбијању издавања Лиценце, може поднијети жалбу Министарству комуникација и транспорта БиХ, у року од 15 дана од добијања истог.

#### Члан 12.

(Важење Лиценце и праћење издатих лиценци)

- (1) Лиценца ће важити све док жељезничко предузеће испуњава услове из Лиценце и извршава своје обавезе у складу са овим Упутством.
- (2) РОЖ БиХ врши провјере у складу са Законом о жељезницама ("Службени гласник БиХ", бр. 52/05):
  - а) обавезно у року од једне године од дана издавања Лиценце, а наредну ревизију извршиће у року од пет година;

- б) одмах по сазнању о постојању озбиљне сумње да ималац Лиценце испуњава прописане услове за издавање Лиценце;
- ц) по пријему писмене информације или пријаве да ималац Лиценце више не испуњава прописане услове за обављање дјелатности за коју је Лиценца издата.

Ради утврђивања релевантних чињеница, РОЖ БиХ ће имаоцу Лиценце упутити захтјев за достављање података о испуњености услова за издавање Лиценце, а може затражити потребне информације и доказе од других надлежних органа.

- (3) Издата Лиценца је правоснажна у БиХ и државама потписницама билатералних споразума о међусобном признавању.
- (4) Одређене одредбе којима се регулише привремено одузимање или укидање Лиценце могу бити наведене у самој Лиценци.

#### Члан 13.

(Престанак важења, одузимање Лиценце, привремена Лиценца, измјена)

- (1) Лиценца престаје важити на дан када је одузме Регулаторни одбор.
- (2) Регулаторни одбор може одузети Лиценцу ако:
- а) жељезнички превозник престане испуњавати неки од услова из члана 4, 5, 6, 7. и 8. овог Упутства;
- б) жељезнички превозник престане пружати услуге жељезничког превоза у Босни и Херцеговини дуже од три мјесеца, а доставио је писану потврду Регулаторном одбору да нема намјеру наставити пружати услуге жељезничког превоза;
- ц) се против жељезничког превозника води законом прописан поступак или је предузета друга радња с циљем његове ликвидације или проглашења платежно неспособним или извршења мјере осигурања над било којим материјалним добром жељезничког превозника који нису ријешени у року од три мјесеца.
- (3) У случају када превозник не испуњава услове финансијске способности, Регулаторни одбор може издати привремену лиценцу до реорганизовања жељезничког превозника, под условом да није угрожена безбједност саобраћаја. Привремена Лиценца издаје се најдуже на рок од шест мјесеци од дана издавања.
- (4) У случају измјене која утиче на правни статус жељезничког превозника, а нарочито у случају његовог спајања или преузимања, односно, у случају да жељезнички превозник намјерава значајније мијењати или проширивати дјелатност, дужан је доставити Лиценцу Регулаторном одбору на преиспитивање, измјену.
- Регулаторни одбор може одлучити да ималац Лиценце мора поново затражити одобрење. Жељезнички превозник у том случају може наставити пружати услуге, ако Регулаторни одбор утврди да није угрожена безбједност.
- (5) Регулаторни одбор обавјештава управитеље инфраструктуре о сваком одузимању Лиценце у року од три дана.
- (6) Ако РОЖ БиХ сматра да постоји озбиљна сумња да жељезнички превозник којем је издата Лиценца од стране издаваоца Лиценце из неке друге државе о испуњавању услова из овог Упутства, оно ће без одлагања о томе обавјестити тај орган.

#### Члан 14.

(Важење Лиценце жељезничком превознику из друге државе)

- (1) Жељезнички превозник који је добио Лиценцу у другој држави није дужан да поднесе захтјев за издавање Лиценце у складу с важећим споразумом с том државом.
- (2) Међународна конвенција, билатерални или мултилатерални споразум, чија је потписница Босна и Херцеговина сматра се споразумом из овог члана.

#### Члан 15.

(Регистар издатих Лиценци)

- (1) РОЖ БиХ ће водити евиденцију издатих Лиценци - регистар издатих Лиценци.
- (2) Збирка исправа која садржи захтјев за издавање Лиценце са пратећом документацијом на основу које се Лиценца издаје, чува се у досијеу у РОЖ БиХ-у.

#### Члан 16.

(Накнада)

Висина накнаде за издавање Лиценце утврђена је "Одлуком о висини накнаде за издавање лиценци, дозвола, потврда о безбједности" Савјета министара. Примјена Одлуке мора се вршити на недискриминирајући начин.

#### Члан 17.

(Прилози)

Прилог је саставни дио овог Упутства.

#### Члан 18.

(Усклађивање)

Овим Упутством о условима за издавање и садржају Лиценце за пружање услуга жељезничког превоза се преузимају одредбе проведбене Уредбе Комисије (ЕУ) 2015/171 од 4. фебруара 2015. о одређеним аспектима поступка издавања дозвола жељезничким превозницима (Текст значајан за ЕGP) Службени лист Европске уније Л 29, 5.2.2015 и Директиве 2012/34/ЕУ Европског парламента и Савјета од 21. новембра 2012. о успостављању јединственог Европског жељезничког простора (преправити) (Текст значајан за ЕGP) Службени лист Европске уније Л 343/32, 14.12.2012.

#### Члан 19.

(Ступање на снагу)

Упутство о издавању Лиценце за пружање услуга жељезничког превоза ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у "Службени гласнику БиХ", а објавиће се и у службеним гласницима ентитета и Брчко дистрикта Босне и Херцеговине.

Даном ступања на снагу овог Упутства ставља се ван снаге "Упутство о издавању Лиценце за пружање услуга жељезничког превоза" објављено у "Службени гласнику БиХ", бр. 20/08.

Број 10-01-29-7-719-1/17.

30. октобра 2017. године

Добој

Директор

Тихомир Нарић, с. р.

#### ПРИЛОГ

**ПРИЛОГ - Модели за документе Лиценце за пружање жељезничких услуга и документ о осигурању од грађанске одговорности Лиценца осигурања - стандардни обрасци, одређени аспекти поступка издавања, начин**

#### Члан 1.

(Предмет Прилога)

Овим Прилогом одређени су стандардни обрасци за документ Лиценца за пружање услуга жељезничког

саобраћаја (у даљем тексту: Лиценца) и документ осигурање од грађанске одговорности (у даљем тексту: Лиценца осигурања); као и одређени аспекти поступка код самог издавања Лиценце.

#### Члан 2.

##### (Надлежност)

Документ "Лиценца" сматра се надлежним ако је прописно попуњен и потписан стандардни образац дат у члану 7. под А) овог Прилога као и образац под 7. Б) који је Прилог лиценце означен као (1).

#### Члан 3.

(Употреба стандардног обрасца за документ Лиценцу)

- (1) РОЖ БиХ, сваки пут када изда Лиценцу, измијени је, привремено одузме, укине или је замијени привременом Лиценцом - издаје документ Лиценце у формату утврђеном у овом Прилогу члану 7. под А).
- (2) Евиденцију издатих Лиценци води Регулаторни одбор - регистар издатих Лиценци у складу са чланом 15. овог Упутства.
- (3) У случају издавања нове Лиценце, РОЖ БиХ додјељује број обавјештења о испостављању Лиценце у складу с усклађеним бројчаним системом који се назива Европски идентификациони број (EIN), како је утврђено у "Правилнику о регистру жељезничких возила" - Прилог ОТИР Регистар система - возна средства, NVR - измјене и допуне, Додатак 2, А94-20/2.2012 ("Службени гласник БиХ", бр. 33/13). РОЖ БиХ о томе обавјештава Европску жељезничку агенцију кроз Годишњи извјештај о раду РОЖ БиХ.
- (4) Информације о финансијском осигурању од грађанскоправне одговорности, наведене у члану 8. овог Упутства, наводе се у Прилогу документа Лиценце коришћењем стандардног формата из члана 7. под Б) овог Упутства. Орган који издаје Лиценцу мора уз документ Лиценце додати прилог. Тај се прилог означава бројем један (1).
- (5) На основу информација достављених у оквиру Лиценце осигурања, како је утврђено у Прилогу члана 7. под Б) овог Упутства, орган за издавање Лиценци у одређеној држави или управитељ инфраструктуре може провјерити је ли осигурање од грађанскоправне одговорности жељезничког превозника довољно у тој држави. Ако орган за издавање Лиценци одлучи да је ниво покрића недовољан може затражити од жељезничког превозника да склопи додатно осигурање. Жељезнички превозник дужан је органу за издавање Лиценци доставити тражене податке о својм нивоу покрића осигурањем. Ако је орган за издавање Лиценци задовољан нивоом покрића, он ажурира постојећи прилог који је послала орган за издавање Лиценци те исте државе или додаје још један прилог Лиценци коришћењем стандардног формата тог као у члану 7. под Б) и том прилогу додјељује следећи број (2, 3, 4 итд.). У Прилогу за свако осигурање од одговорности (Лиценца - осигурања) мора се навести износ, подручје примјене, као што је географско подручје или врста услуга те датум од када осигурање тече и, ако је примјениво, датум истека осигурања. Број обавјештења о испостављању Лиценце наводи се у сваком прилогу како би се установила јасна веза с лиценцираним жељезничким превозником. РОЖ БиХ испоставља ажурирани прилог кад га обавијесте о измјени у осигурању од грађанскоправне одговорности.

#### Члан 4.

##### (Накнада за издавање Лиценце)

Прије издавање Лиценце мора бити уплаћена накнада за издавање исте сходно члану 16. овог Упутства.

#### Члан 5.

(Одређени аспекти који се односе на документ осигурање од грађанске одговорности - Лиценцу осигурања)

- (1) РОЖ БиХ је у акту "Инструкција о обавезном осигурању у жељезничком саобраћају" ("Службени гласник БиХ", бр. 75/10) објавио колико је најмањи потребан ниво покрића.
- (2) РОЖ БиХ не може захтијевати да почетак периода покрића буде прије него што жељезнички превозник започене са обављањем жељезничког превоза.
- (3) Превозник у сваком моменту мора бити одговарајуће осигуран. На захтјев органа за издавање Лиценце мора приложити потребне доказе о истом.
- (4) Ако превозник не докаже да је примјерено осигуран, али посједује одговарајућу гаранцију за покриће, орган за издавање Лиценце осигурања, према потреби након савјетовања с регулаторним органом, провјерава одговарају ли услови под којима је превозник такву гаранцију добио условима које би на тржишту добио било који други превозник истог нивоа финансијских способности и изложености ризику.
- (5) Ако РОЖ БиХ привремено одузме Лиценцу у складу с чланом 13. став (2) под а) овог Упутства, или одобри привремену Лиценцу у складу с чланом 13. став (3) овог Упутства оно обавјештава све друге надлежне органе за која зна да су уговориле услуге са жељезничким превозником. Ако орган за издавање Лиценце посумња у вези с усклађеношћу гаранције за покривање обавеза са законском легислативом оно може доставити потребне информације надлежним органима која су одговорна за контролу.

#### Члан 6.

##### (Одређени аспекти поступка издавања Лиценце)

- (1) Превозник приликом подношења таксираног захтјева за издавање Лиценце доставља РОЖ БиХ-у и потребну документацију која је наведено у Упутству. РОЖ БиХ даје потврду подносиоцу захтјев да је захтјев примљен, најкасније у року од седам дана од дана пријема. У случају да се попис потребних докумената ажурира и објави, превозници се могу позвати на пријашњи попис прије ажурирања.
- (2) РОЖ БиХ у року од мјесец дана од пријема захтјева мора жељезничком превознику, подносиоцу захтјева јавити да ли је документација потпуна или затражити додатне информације. Овај рок се може продужити за двије недјеље под оправданим околностима и превозника о томе треба обавјестити. У року од мјесец дана по пријему додатне документације РОЖ БиХ мора обавијестити подносиоца захтјева о томе је ли документација потпуна.
- (3) Лиценца је засебан документ дефинисан Законом о жељезницама БиХ ("Службени гласник БиХ", бр. 52/05) и чланом 2. овог Прилога и посматра се одвојено од документа Потврде о безбједности (члан 11. Инструкција за безбједност и интроперабилност у ЖС БиХ ("Службени гласник БиХ", бр. 11/12). Ако превозник посједује документ Потврде о безбједности, РОЖ БиХ не провјерава при издавању Лиценце захтјеве за Потврду о безбједности.
- (4) За превозника с годишњим приходом мањим од 5 милиона ЕУР од активности жељезничког превоза,

РОЖ БиХ може сматрати да је захтјев, с обзиром на његову платежну способност, испуњен за садашње и будуће обавезе у периоду од 12 мјесеци од почетка обављања дјелатности и у складу је с чланом 6. став 1. овог Упутства ако превозник може показати да је његово нето стање капитала најмање 100 000 ЕУР или други износ који је споразумно утврђен са регулаторним органом. РОЖ БиХ ће објавити тај износ.

Члан 7.

(Стандардни формат Лиценце и Лиценце осигурања)

**А) Стандардни образац за документ - ЛИЦЕНЦА за пружање услуга жељезничког превоза**

а) Изглед Лиценце

BOSNA I HERCEGOVINA  
MINISTARSTVO KOMUNIKACIJA I TRANSPORTA



БОСНА И ХЕРЦЕГОВИНА  
МИНИСТАРСТВО КОМУНИКАЦИЈА И ПРОМЕТА

BOSNIA AND HERZEGOVINA  
MINISTRY OF COMMUNICATIONS AND TRANSPORT  
REGULATORNI ODBOR ŽELJEZNIČICA BiH  
РЕГУЛАТОРНИ ОДБОР ЖЕЉЕЗНИЦА БиХ  
RAILWAYS REGULATORY BOARD OF BiH

**ЛИЦЕНЦА ЗА ПРУЖАЊЕ УСЛУГА ЖЕЉЕЗНИЧКОГ ПРЕВОЗА**

(подаци о Лиценци)

**1. Држава која издаје Лиценцу**

Држава која издаје Лиценцу:	<input type="checkbox"/> Нова лиценца <input type="checkbox"/> Измјењена лиценца
Број лиценце у оквиру земље:	Референтни број:
Законски акти који се примјењују:	
Надлежни орган за издавање Лиценце:	Телефон:
Поштанска адреса:	
Поштански број и град:	E-mail:

**2. Ималац Лиценце**

Жељезнички превозник:	Телефон:
Поштанска адреса:	
Поштански број и град:	E-mail:
Регистарски број:	ПДВ идентификациони број:

**3. Рок важења**

Важи од:	Привремена лиценца: <input type="checkbox"/> ДА <input type="checkbox"/> НЕ Ако ДА: вриједи до
Врста услуга: <input type="checkbox"/> само вуча <input type="checkbox"/> путнички превоз <input type="checkbox"/> теретни превоз	
Суспендована дана:	Одузета дана:

**4. Измјене**

Измјењено дана:
Врста измјене:

**5. Услови и обавезе**

Навести услове чл.12. став (2) или навести референтне документе:
--

Датум

Потпис

Име:

ЕЗ нотификација Лиценце бр.

## б) Начин попуне документа

1. **Држава која издаје Лиценцу.** Системски се наводи да ли се ради о новој Лиценци или о измјени већ постојеће Лиценце. Позива се на законе или подзаконске акте државе која издаје Лиценцу, а која се примјењује при издавању исте. Наводи се идентификациони број који се користи у држави издавања, као и референтни или број предмета код надлежног органа. Државе именују надлежни орган за издавање Лиценци у складу с чланом 3. и то на начин да је заинтересованим странама доступан контакт са истим. Наводи се број телефона централе, а не лица надлежног за Лиценце. Уз бројеве телефона наводи се и међународни позивни број. Адреса електронске поште (e-mail) мора бити заједничка адреса надлежног органа.
2. **Ималац Лиценце.** Као и у подацима о надлежном органу, у подацима о имаоцу Лиценце наводи се адреса сједишта предузећа, те се избјегава упућивање на поједине запосленике. У случају да је по важећем законодавству предузећу додијељено више регистарских бројева, у формулару се наводи ПДВ обавезник, као и додатни идентификациони број. Уз бројеве телефона наводи се и међународни позивни број.
3. **Рок важења.** Чланом 12. се предвиђа да Лиценце важе онолико дуго колико жељезнички превозник испуњава услове предвиђене Упутством. Евентуално преиспитивање предвиђено чланом 13. став 4. не захтијева измјену саме Лиценце. У случају да приликом преиспитивања дође до суспензије или одузимања или измјене, то се

биљежи у одговарајућу рубрику, те се издаје нови документ.

Орган који издаје Лиценцу наводи први датум почетка важења Лиценце, као и врсту услуга за које се Лиценца издаје. У случају издавања привремене Лиценце у складу с чланом 13. став 3. наводи се крајњи датум важења Лиценце. Привремена Лиценца важи највише шест мјесеци. У случају суспензије или одузимања у формулару се наводи одговарајући датум. Датуми се наводе у једнообразном формулару (dd/mm/gg).

4. **Измјене.** У случају да жељезнички превозник битно измијени или прошири своје активности, Лиценца мора бити преиспитана (чланом 13. став 4.). Након преиспитивања, Лиценца може бити измијењена и у том случају се наводи датум измјене, као и кратак опис. Датуми се наводе у једнообразном формулару (dd/mm/gg).
5. **Услови и обавезе.** У члану 12. став 4. наводи се да се посебне одредбе везане за суспензију или одузимање Лиценце могу навести у самој Лиценци. У том случају, одредбе се наводе у овој рубрици. Датуми се наводе у једнообразном формулару (дд/мм/гг).
6. **Потпис.** Лиценцу издату жељезничком превознику потписује лице овлашћено за издавање Лиценци.
7. **ЕЗ нотификација Лиценце бр.-** дефинисано чланом 3. став 3. Прилога.

**Б) Стандардни обрасци за документ осигурање од грађанске одговорности - Лиценца осигурања**

- а) Стандардни формат документа осигурања од грађанске одговорности, изглед Лиценце осигурања је сљедећи:

БОСНА И ХЕРЦЕГОВИНА  
МИНИСТАРСТВО КОМУНИКАЦИЈА И ТРАНСПОРТА



БОСНА И ХЕРЦЕГОВИНА  
МИНИСТАРСТВО КОМУНИКАЦИЈА И ПРОМЕТА

БОСНА И ХЕРЦЕГОВИНА  
МИНИСТРУОФ КОМУНИКАЦИОНС АНД ТРАНСПОРТ  
REGULATORNI ODBOR ŽELJEZNICA BiH  
РЕГУЛАТОРНИ ОДБОР ЖЕЉЕЗНИЦА БиХ  
RAILWAYS REGULATORY BOARD OF BiH

**ЛИЦЕНЦА ОСИГУРАЊА**  
**Прилог "Осигурање" бр. \_\_\_\_\_**  
**Финансијско покриће од грађанско - правне одговорности**

**1. Држава која издаје Лиценцу**

Држава која издаје Лиценцу:	Надлежни орган за издавање Лиценци:
Број Лиценце у оквиру земље	ИД број:
Законски акти који се примјењују:	

**2. Ималац Лиценце**

Жељезничко предузеће:	
ИД број:	ПДВ број:

**3. Надлежни орган који издаје потврду о финансијском покрићу (ако се не ради о органу из тачке 1. овог документа)**

Надлежни орган за издавање Лиценци:	Телефон:
Поштанска адреса:	
Поштански број и град:	Е-mail:
Стање:	Законски акти који се примјењују:

**4. Финансијско покриће од грађанскоправне одговорности**

Износ финансијског покрића:	Једнаковриједни инструмент осигурања (кратак опис):
Географско покриће:	
Важи од:	Важи до:

**5. Услови и обавезе**

Навести услове предвиђене чл.8. или навести референтне документе:
---

Датум

Потпис

Име

## б) Начин попуње документа

1. **Држава која издаје Лиценцу.** Понављају се информације наведене у Лиценци како би се омогућила исправна идентификација Лиценце. Државе именују надлежни орган за издавање Лиценци у складу с чланом 3. будући да се прилог издаје уз Лиценцу израђену у складу са чланом 7. под А) Прилога, није неопходно понављати све податке о надлежном органу за издавање Лиценци. Довољан је само назив.
2. **Ималац Лиценце.** Будући да се прилог издаје уз Лиценцу, није неопходно понављати све податке о имаоцу Лиценце. Довољан је назив и евентуални регистарски бројеви.
3. **Надлежни орган који издаје потврду о финансијском покрићу.** У случају да је прилог "осигурање" издат од стране надлежног органа за издавање Лиценци, ова се рубрика не попуњава. У случају да је надлежни орган за издавање Лиценци из неке друге државе захтијевао и одобрио додатно покриће, наводе се подаци о том органу. Уз бројеве телефона наводи се и међународни позивни број.
4. **Финансијско покриће од грађанскоправне одговорности.** У овој рубрици се наводи максимални износ покрића који се тражи и који је одобрен, наводећи и валуту у којој је износ тражен. У случају да жељезнички превозник није закључио уговор о осигурању, али показује покриће кроз једнаковриједне инструменте осигурања (нпр. Финансијска гаранција), исте је потребно прецизирати. Потребно је навести и ако је покриће ограничено на само једну земљу или регију, или ако су поједине земље или регије експлицитно искључене из покрића. Наводи се датум почетка важења полисе осигурања. Жељезнички превозник обавезно ће продужити осигурање од грађанскоправне одговорности. Лиценца се сматра неважећом у случају непоштовања ове обавезе од стране жељезничког превозника. Међутим, могуће је у посебним случајевима уговорити осигурање на одређено вријеме. У том случају наводи се датум истека осигурања. Датум се наводи у једнообразном формулару (dd/mm/gg). Надлежни орган за издавање Лиценци има право провјерити да ли жељезнички превозник поштује ове услове. У том случају да је финансијско покриће од грађанскоправне одговорности измијењено и поново поднесено на усвајање надлежном органу за издавање Лиценци, издаје се нови прилог који мијења претходно постојећи.
5. **Услови и обавезе.** Ако се одређују додатни услови везани за покриће од грађанскоправне одговорности жељезничком превознику исти се у том случају наводе у овој рубрици.
6. **Потпис.** Документ који се издаје жељезничком превознику потписује лице овлашћено за питања признавања осигурања. Наводи се пуно име и презиме овлашћеног лица.

Na osnovu člana 8. B a u vezi sa članovima 2, 11, 12. i 18. Zakona o željeznicama BiH ("Službeni glasnik BiH", br. 52/05), Regulatorni odbor željeznica BiH donosi

## UPUTSTVO

## O UVJETIMA ZA IZDAVANJE I SADRŽAJU LICENCE ZA PRUŽANJE USLUGA ŽELJEZNIČKOG PRIJEVOZA

## Član 1.

(Predmet Uputstva)

Ovim Uputstvom o uvjetima za izdavanje i sadržaju Licence za pružanje usluga željezničkog prijevoza utvrđuju se uvjeti i jedinstven postupak za izdavanje Licence za pružanje usluga željezničkog prijevoza, njen oblik i sadržaj (u daljem tekstu: Uputstvo).

## Član 2.

(Osnovni pojmovi)

Pojmovi koji se upotrebljavaju u ovom Uputstvu imaju slijedeća značenja:

- a) "nadležno tijelo"- je tijelo nadležno za izdavanje Licence. Nadležno tijelo u BiH je Regulatorni odbor željeznica BiH - ROŽ BiH (Zakon o željeznicama BiH "Službeni glasnik BiH", br. 52/05);
- b) "upravitelj infrastrukture" - je svako javno poduzeće ili kompanija koja je odgovorna za uspostavljanje i održavanje javne željezničke infrastrukture ili privatne željezničke infrastrukture povezane s javnom željezničkom infrastrukturom (Zakon o željeznicama BiH "Službeni glasnik BiH", br. 52/05);
- c) "željeznički operater - prijevoznik"- je svako javno poduzeće ili kompanija koja pruža usluge prijevoza tereta odnosno putnika željeznicom, pod uvjetom da ta kompanija osigurava i vuču vozova. Ovim pojmom obuhvaćene su i kompanije koje pružaju samo usluge vuče vozova (Zakon o željeznicama BiH "Službeni glasnik BiH", br. 52/05);
- d) "Licenca"- je ovlaštenje kojim se priznaje svojstvo željezničkog operatera. To svojstvo može se ograničiti na pružanje pojedinih vrsta usluga (Zakon o željeznicama BiH "Službeni glasnik BiH", br. 52/05).

## Član 3.

(Opći uvjeti)

- (1) Podnosilac zahtjeva - poduzeće, drugo pravno lice, da bi stekao pravo na obavljanje svih ili posebnih vrsta prijevoza u željezničkom saobraćaju, mora da posjeduje ispravu kojom se priznaje svojstvo željezničkog operatera, prijevoznika - Licencu.
- (2) Podnosilac zahtjeva mora imati poslovno sjedište u BiH. Za izdavanje i produženje roka važnosti Licence prijevoznik mora ispunjavati uvjete određene ovim Uputstvom. Posjedovanje Licence, samo po sebi, ne daje pravo pristupa željezničkoj infrastrukturi.
- (3) Nadležno tijelo za izdavanje Licence u Bosni i Hercegovini je Regulatorni odbor željeznica Bosne i Hercegovine (u daljem tekstu: ROŽ BiH) ustanovljen Zakonom o željeznicama BiH ("Službeni glasnik BiH", br. 52/05) kao upravna organizacija u sastavu Ministarstva komunikacija i prometa (u daljem tekstu: Ministarstvo). Regulatorni odbor je, u pogledu organizacije, finansiranja, ovlaštenja i odlučivanja, nezavisan od željezničkih operatera i upravitelja infrastrukture.
- (4) Obrazac Licence za pružanje usluga željezničkog prijevoza dat je u Prilogu člana 7. pod A) ovog Uputstva.

## Član 4.

(Uvjeti za dobijanje Licence)

- (1) Prijevoznik da bi dobio Licencu mora ispuniti uvjete vezane za dobar ugled, finansijsku sposobnost, pokrivanje svoje građanske odgovornosti i stručnost, kako je to definirano članovima od 5. do 8. ovog Uputstva.



- (2) Kao dokaz ispunjenja uvjeta podnosilac Zahtjeva prilaže dokumentaciju izdatu od nadležnog tijela u originalu ili ovjerene fotokopije ne starije od šest mjeseci.

#### Član 5.

(Uvjeti vezani za dobar ugled)

- (1) Podnosilac zahtjeva i njegovi viši rukovodioci moraju imati dobar ugled, a naročito da:
- podnosilac zahtjeva i viši rukovodioci nisu osuđeni za teže krivično djelo (uključujući privredne i saobraćajne prestupe);
  - podnosilac zahtjeva i viši rukovodioci nisu bili pod stečajem u posljednjih pet godina ili da se protiv njega, odnosno, njih ne vodi stečajni postupak;
  - nije pokrenut zakonom propisan postupak, odnosno, preduzete druge radnje s ciljem likvidacije podnosioca zahtjeva ili proglašavanja podnosioca zahtjeva nesolventnim, ili izvršavanje mjere osiguranja nad bilo kojim materijalnim dobrom podnosioca zahtjeva;
  - podnosilac zahtjeva i viši rukovodioci nisu učinili ozbiljnu ili višestruku povredu važećih zakona o carinama, radu, zdravlju i radnoj okolini u posljednjih pet godina.

- (2) Podnosilac zahtjeva mora za provjeru dobrog ugleda Regulatornom odboru željeznica BiH dostaviti slijedeća dokumenta:

- Uvjerjenje nadležnog suda da podnosilac zahtjeva i viši rukovodioci nisu bili pod stečajem u posljednjih pet godina ili da se protiv njega odnosno njih ne vodi stečajni postupak;
- Uvjerjenje nadležnog tijela da protiv podnosioca zahtjeva nije pokrenut zakonom propisan postupak, odnosno preduzete druge radnje s ciljem likvidacije podnosioca zahtjeva ili proglašavanja podnosioca zahtjeva nesolventnim, ili izvršavanje mjere osiguranja nad bilo kojim materijalnim dobrom podnosioca zahtjeva;
- Uvjerjenje nadležnog suda da podnosilac zahtjeva i viši rukovodioci nisu osuđeni za teže krivično djelo (uključujući privredne i saobraćajne prestupe);
- Uvjerjenje nadležnog tijela da podnosilac zahtjeva i viši rukovodioci nisu učinili ozbiljnu ili višestruku povredu važećih zakona o carinama, radu, zdravlju i radnoj okolini u posljednjih pet godina.

#### Član 6.

(Uvjeti vezani za finansijsku sposobnost, solventnost)

- (1) Za finansijsku sposobnost podnosilac zahtjeva dužan je da dokaže da je platežno sposoban da ispuni svoje sadašnje i buduće obaveze utvrđene na osnovu realnih pretpostavki u narednih 12 mjeseci. Podnosilac zahtjeva ne može imati dugovanja po osnovu neplaćenog poreza ili doprinosa. Radi ocjene finansijske sposobnosti, svaki podnosilac zahtjeva dužan je dostaviti godišnji revidirani završni račun ili bilans stanja, ukoliko nije u mogućnosti da dostavi završni račun. Obavezno se dostavljaju detaljni podaci o:
- raspoloživim sredstvima, uključujući i bankovno stanje i zajmove;
  - raspoloživim sredstvima i aktivni kao osiguranje;
  - obrnim sredstvima;
  - odgovarajućim troškovima, uključujući troškove nabavke u obliku uplata na račun za vozila, zemlju, objekte, instalacije i željeznička vozila;
  - opterećenjima na imovinu podnosioca zahtjeva.
- (2) Podnosilac zahtjeva mora za provjeru finansijske sposobnosti Regulatornom odboru željeznica BiH dostaviti slijedeća dokumenta:

- Uvjerjenje banke o platežnoj sposobnosti odnosno solventnosti;
- Uvjerjenje nadležne Poreske uprave o izmirenim poreskim obavezama;
- Uvjerjenje nadležne Uprave za indirektno oporezivanje o izmirenim indirektnim poreskim obavezama;
- Uvjerjenje o izmirenim obavezama za penziono-mirovinsko invalidsko i zdravstveno osiguranje;
- Godišnji revidirani završni račun ili bilanse stanja i uspjeha, ukoliko nije u mogućnosti da dostavi završni račun;
- Revizijski finansijski izvještaj od nezavisne revizorske firme;
- Godišnji izvještaj o radu;
- Akt podnosioca zahtjeva koji sadrži podatke o:
  - raspoloživim sredstvima, uključujući i bankovno stanje i zajmove,
  - raspoloživim sredstvima i aktivni kao osiguranje,
  - obrtnim sredstvima,
  - odgovarajućim troškovima, uključujući troškove nabavke u obliku uplata na račun za vozila, zemlju, objekte, instalacije i željeznička vozila,
  - opterećenjima na imovinu podnosioca zahtjeva.

#### Član 7.

(Uvjeti vezani za stručnost i tehničku opremljenost)

Stručnost i tehnička opremljenost podrazumijeva da podnosilac zahtjeva, njegovi viši rukovodioci i zaposlenici treba da imaju stručnost koji će osigurati da usluge i nadzor nad željezničkim prijevozom koji će podnosilac zahtjeva obavljati bude siguran i pouzdan.

Podnosilac zahtjeva treba da raspolaze kvalitetnim voznim parkom i drugom odgovarajućom opremom.

Podnosilac zahtjeva mora za provjeru stručnosti i tehničke opremljenosti Regulatornom odboru željeznica BiH dostaviti slijedeća dokumenta:

- akt podnosioca zahtjeva (izjavu) o ispunjavanju traženih kvalifikacija o voznom parku, drugoj odgovarajućoj opremi i
- stručnoj osposobljenosti za vršenje usluge željezničkog prijevoza.

#### Član 8.

(Uvjeti vezani za osiguranje od građanske odgovornosti)

Podnosilac zahtjeva mora biti odgovarajuće osiguran. Željeznički prijevoznik mora da bude odgovarajuće osiguran ili da preduzme zaštitne mjere u istoj vrijednosti, da bi pokrio obavezu odgovornosti u slučaju nesreća, naročito za putnike, prtljag, poštu i treća lica prema odredbama važećeg zakonodavstva u Bosni i Hercegovini i međunarodnog prava.

Potvrda da željezničko poduzeće ispunjava uvjete o osiguranju ili jednako vrijedne instrumente osiguranja od građevinsko pravne odgovornosti utvrđene važećim zakonodavstvom u BiH i dostavlja se u Prilogu Licence na jednoobraznom formularu čiji je model prikazan u Prilogu član 7 pod B) ovog Uputstva. Bez obzira na tu obavezu, moraju se uzeti u obzir specifična obilježja i profil rizičnosti različitih vrsta usluga, posebno usluge željezničkog prijevoza u kulturne ili istorijske svrhe.

Podnosilac zahtjeva mora za provjeru adekvatnog osiguranja od građanske odgovornosti Regulatornom odboru željeznica BiH dostaviti popunjenu i ovjerenu Polisu osiguranja.

#### Član 9.

(Podnošenje zahtjeva za izdavanje Licence)

Zahtjev za izdavanje Licence za obavljanje svih ili posebnih vrsta prijevoza u željezničkom saobraćaju mora biti taksiran i podnosi se Regulatornom odboru željeznica Bosne i Hercegovine

u pismenoj formi na propisanom obrascu, na koji se stavlja prijemni pečat ROŽ BiH-a, kao dokaz o zaprimanju istog.

#### Član 10.

##### (Izdavanje Licence)

- (1) U roku od tri mjeseca Regulatorni odbor željeznica Bosne i Hercegovine će riješiti podneseni zahtjev za izdavanje Licence za pružanje usluga željezničkog prijevoza. Ako je podnositelj zahtjeva ispunio sve uvjete iz ovog Uputstva i dostavio je svu potrebnu dokumentaciju izdaje mu se Licenca za pružanje usluga željezničkog prijevoza (član 7. pod A) Priloga ovog Uputstva).
- (2) Ako uvjeti iz ovog Uputstva nisu ispunjeni ROŽ BiH izdaje Rješenje o odbijanju sa obrazloženjem.
- (3) Kada željeznički prijevoznik, po prijemu Rješenja o odbijanju za izdavanje Licence, otkloni sve nedostatke o neispunjavanju uvjeta može podnijeti novi zahtjev Regulatornom odboru željeznica BiH, za izdavanje istog.

#### Član 11.

##### (Mogućnost žalbe)

Podnositelj zahtjeva, na Rješenje o odbijanju izdavanja Licence, može podnijeti žalbu Ministarstvu komunikacija i prometa BiH, u roku od 15 dana od dobijanja istog.

#### Član 12.

##### (Važenje Licence i praćenje izdatih licenci)

- (1) Licenca će važiti sve dok željezničko poduzeće ispunjava uvjete iz Licence i izvršava svoje obaveze u skladu sa ovim Uputstvom.
  - (2) ROŽ BiH vrši provjere u skladu sa Zakonom o željeznicama ("Službeni glasnik BiH", br. 52/05):
    - a) obavezno u roku od jedne godine od dana izdavanja Licence, a narednu reviziju izvršit će u roku od pet godina;
    - b) odmah po saznanju o postojanju ozbiljne sumnje da imalac Licence ispunjava propisane uvjete za izdavanje Licence;
    - c) po prijemu pismene informacije ili prijave da imalac Licence više ne ispunjava propisane uvjete za obavljanje djelatnosti za koju je Licenca izdata.
- Radi utvrđivanja relevantnih činjenica, ROŽ BiH će imaoću Licence uputiti zahtjev za dostavljanje podataka o ispunjenosti uvjeta za izdavanje Licence, a može zatražiti potrebne informacije i dokaze od drugih nadležnih tijela.
- (3) Izdata Licenca je pravosnažna u BiH i državama potpisnicama bilateralnih sporazuma o međusobnom priznavanju.
  - (4) Određene odredbe kojima se regulira privremeno oduzimanje ili ukidanje Licence mogu biti navedene u samoj Licenci.

#### Član 13.

(Prestanak važenja, oduzimanje Licence, privremena Licenca, izmjena)

- (1) Licenca prestaje važiti na dan kada je oduzme Regulatorni odbor.
- (2) Regulatorni odbor može oduzeti Licencu ako:
  - a) željeznički prijevoznik prestane ispunjavati neki od uvjeta iz člana 4, 5, 6, 7. i 8. ovog Uputstva;
  - b) željeznički prijevoznik prestane pružati usluge željezničkog prijevoza u Bosni i Hercegovini duže od tri mjeseca, a dostavio je pisanu potvrdu Regulatornom odboru da nema namjeru nastaviti pružati usluge željezničkog prijevoza;
  - c) se protiv željezničkog prijevoznika vodi zakonom propisan postupak ili je preduzeta druga radnja s ciljem njegove likvidacije ili proglašenja platežno nesposobnim ili izvršenja mjere osiguranja nad bilo

kojim materijalnim dobrom željezničkog prijevoznika koji nisu riješeni u roku od tri mjeseca.

- (3) U slučaju kada prijevoznik ne ispunjava uvjete finansijske sposobnosti, Regulatorni odbor može izdati privremenu licencu do reorganiziranja željezničkog prijevoznika, pod uvjetom da nije ugrožena sigurnost saobraćaja. Privremena Licenca izdaje se najduže na rok od šest mjeseci od dana izdavanja.
- (4) U slučaju izmjene koja utječe na pravni status željezničkog prijevoznika, a naročito u slučaju njegovog spajanja ili preuzimanja, odnosno, u slučaju da željeznički prijevoznik namjerava značajnije mijenjati ili proširivati djelatnost, dužan je dostaviti Licencu Regulatornom odboru na preispitivanje, izmjenu. Regulatorni odbor može odlučiti da imalac Licence mora ponovo zatražiti odobrenje. Željeznički prijevoznik u tom slučaju može nastaviti pružati usluge, ako Regulatorni odbor utvrdi da nije ugrožena sigurnost.
- (5) Regulatorni odbor obavještava upravitelje infrastrukture o svakom oduzimanju Licence u roku od tri dana.
- (6) Ako ROŽ BiH smatra da postoji ozbiljna sumnja da željeznički prijevoznik kojem je izdata Licenca od strane izdavaoca Licence iz neke druge države o ispunjavanju uvjeta iz ovog Uputstva, ono će bez odlaganja o tome obavijestiti to tijelo.

#### Član 14.

##### (Važenje Licence željezničkom prijevozniku iz druge države)

- (1) Željeznički prijevoznik koji je dobio Licencu u drugoj državi nije dužan da podnese zahtjev za izdavanje Licence u skladu s važećim sporazumom s tom državom.
- (2) Međunarodna konvencija, bilateralni ili multilateralni sporazum, čija je potpisnica Bosna i Hercegovina smatra se sporazumom iz ovog člana.

#### Član 15.

##### (Registar izdatih licenci)

- (1) ROŽ BiH će voditi evidenciju izdatih licenci - registar izdatih licenci.
- (2) Zbirka isprava koja sadrži zahtjev za izdavanje Licence sa pratećom dokumentacijom na osnovu koje se Licenca izdaje, čuva se u dosijeu u ROŽ BiH-u.

#### Član 16.

##### (Naknada)

Visina naknade za izdavanje Licence utvrđena je "Odlukom o visini naknada za izdavanje licenci, dozvola, potvrda o sigurnosti" Vijeća ministara. Primjena Odluke mora se vršiti na nediskriminirajući način.

#### Član 17.

##### (Prilozi)

Prilog je sastavni dio ovog Uputstva.

#### Član 18.

##### (Usklađivanje)

Ovim Uputstvom o uvjetima za izdavanje i sadržaju Licence za pružanje usluga željezničkog prijevoza se preuzimaju odredbe provedbene Uredbe Komisije (EU) 2015/171 od 4. februara 2015. o određenim aspektima postupka izdavanja dozvola željezničkim prijevoznicima (Tekst značajan za EGP) Službeni list Evropske unije L 29, 5.2.2015 i Direktive 2012/34/EU Evropskog parlamenta i Vijeća od 21. novembra 2012. o uspostavljanju jedinstvenog Evropskog željezničkog prostora (preinačena) (Tekst značajan za EGP) Službeni list Evropske unije L 343/32, 14.12.2012.

## Član 19.

(Stupanje na snagu)

Uputstvo o izdavanju Licence za pružanje usluga željezničkog prijevoza stupa na snagu osmog dana od dana objavljivanja u "Službenom glasniku BiH", a objavit će se i u službenim glasnicima entiteta i Brčko distrikta Bosne i Hercegovine.

Danom stupanja na snagu ovog Uputstva stavlja se van snage "Uputstvo o izdavanju Licence za pružanje usluga željezničkog prijevoza" objavljeno u "Službenom glasniku BiH", br. 20/08.

Broj 10-01-29-7-719/17

30. oktobra 2017. godine

Doboj

Direktor

Tihomir Narić, s. r.

## PRILOG

**PRILOG - Modeli za dokumente Licence za pružanje željezničkih usluga i dokument o osiguranju od građanske odgovornosti Licenca osiguranja - standardni obrasci, određeni aspekti postupka izdavanja,**

## Član 1.

(Predmet Priloga)

Ovim Prilogom određeni su standardni obrasci za dokument Licenca za pružanje usluga željezničkog saobraćaja (u daljem tekstu: Licenca) i dokument osiguranje od građanske odgovornosti (u daljem tekstu: Licenca osiguranja); kao i određeni aspekti postupka kod samog izdavanja Licence.

## Član 2.

(Mjerodavnost)

Dokument "Licenca" smatra se mjerodavnim ako je propisno popunjen i potpisan standardni obrazac dat u članu 7. pod A) ovog Priloga kao i obrazac pod 7. B) koji je Prilog licence označen kao (1).

## Član 3.

(Upotreba standardnog obrasca za dokument Licencu)

- (1) ROŽ BiH, svaki put kada izda Licencu, izmijeni je, privremeno oduzme, ukine ili je zamijeni privremenom Licencom - izdaje dokument Licence u formatu utvrđenom u ovom Prilogu članu 7. pod A).
- (2) Evidenciju izdatih Licenci vodi Regulatorni odbor - registar izdatih Licenci u skladu sa članom 15. ovog Uputstva.
- (3) U slučaju izdavanja nove Licence, ROŽ BiH dodjeljuje broj obavijesti o ispostavljanju Licence u skladu s usklađenim brojevanjem sistemom koji se naziva Evropski identifikacijski broj (EIN), kako je utvrđeno u "Pravilniku o registru željezničkih vozila" - Prilog OTIF Registar sistema - vozna sredstva, NVR - izmjene i dopune, Dodatak 2, A94-20/2.2012 ("Službeni glasnik BiH", br. 33/13). ROŽ BiH o tome obavještava Evropsku željezničku agenciju kroz Godišnji izvještaj o radu ROŽ BiH.
- (4) Informacije o finansijskom osiguranju od građanskopravne odgovornosti, navedene u članu 8. ovog Uputstva, navode se u Prilogu dokumenta Licence korištenjem standardnog formata iz člana 7. pod B) ovog Uputstva. Tijelo koje izdaje Licencu mora uz dokument Licence dodati prilog. Taj se prilog označava brojem jedan (1).
- (5) Na osnovu informacija dostavljenih u okviru Licence osiguranja, kako je utvrđeno u Prilogu člana 7. pod B) ovog Uputstva, tijelo za izdavanje Licenci u određenoj državi ili upravitelj infrastrukture može provjeriti je li osiguranje od građanskopravne odgovornosti željezničkog prijevoznika dovoljno u toj državi. Ako tijelo za izdavanje Licenci odluči da je nivo pokrića nedovoljan može zatražiti od željezničkog prijevoznika da sklopi dodatno osiguranje. Željeznički

prijevoznik dužan je tijelu za izdavanje Licenci dostaviti tražene podatke o svom nivou pokrića osiguranjem.

Ako je tijelo za izdavanje Licenci zadovoljno nivoom pokrića, ono ažurira postojeći prilog koji je poslalo tijelo za izdavanje Licenci te iste države ili dodaje još jedan prilog Licenci korištenjem standardnog formata tog kao u članu 7. pod B) i tom prilogu dodjeljuje slijedeći broj (2, 3, 4 itd.).

U Prilogu za svako osiguranje od odgovornosti (Licenca - osiguranja) mora se navesti iznos, područje primjene, kao što je geografsko područje ili vrsta usluga te datum od kada osiguranje teče i, ako je primjenjivo, datum isteka osiguranja. Broj obavijesti o ispostavljanju Licence navodi se u svakom prilogu kako bi se ustanovila jasna veza s licenciranim željezničkim prijevoznikom. ROŽ BiH ispostavlja ažurirani prilog kad ga obavijeste o izmjeni u osiguranju od građanskopravne odgovornosti.

## Član 4.

(Naknada za izdavanje Licence)

Prije izdavanje Licence mora biti uplaćena naknada za izdavanje iste shodno članu 16. ovog Uputstva.

## Član 5.

(Određeni aspekti koji se odnose na dokument osiguranje od građanske odgovornosti - Licencu osiguranja)

- (1) ROŽ BiH je u aktu "Instrukcija o obaveznom osiguranju u željezničkom saobraćaju" ("Službeni glasnik BiH", br. 75/10) objavio koliko je najmanje potreban nivo pokrića.
- (2) ROŽ BiH ne može zahtijevati da početak razdoblja pokrića bude prije nego što željeznički prijevoznik započene sa obavljanjem željezničkog prijevoza.
- (3) Prijevoznik u svakom momentu mora biti odgovarajuće osiguran. Na zahtjev tijela za izdavanje Licence mora priložiti potrebne dokaze o istom.
- (4) Ako prijevoznik ne dokaže da je primjereno osiguran, ali posjeduje odgovarajuću garanciju za pokriće, tijelo za izdavanje Licence osiguranja, prema potrebi nakon savjetovanja s regulatornim tijelom, provjerava odgovaraju li uvjeti pod kojima je prijevoznik takvu garanciju dobio uvjetima koje bi na tržištu dobio bilo koji drugi prijevoznik istog nivoa finansijskih sposobnosti i izloženosti riziku.
- (5) Ako ROŽ BiH privremeno oduzme Licencu u skladu s članom 13. stav (2) pod a) ovog Uputstva, ili odobri privremenu Licencu u skladu s članom 13. stav (3) ovog Uputstva ono obavještava sva druga nadležna tijela za koja zna da su ugovorila usluge sa željezničkim prijevoznikom. Ako tijelo za izdavanje Licence posumnja u vezi s usklađenošću garancije za pokrivanje obaveza sa zakonskom legislativom ono može dostaviti potrebne informacije nadležnim tijelima koja su odgovorna za kontrolu.

## Član 6.

(Određeni aspekti postupka izdavanja Licence)

- (1) Prijevoznik prilikom podnošenja taksiranog zahtjeva za izdavanje Licence dostavlja ROŽ BiH-u i potrebnu dokumentaciju koja je navedeno u Uputstvu. ROŽ BiH daje potvrdu podnosiocu zahtjev da je zahtjev primljen, najkasnije u roku od sedam dana od dana prijema. U slučaju da se popis potrebnih dokumenata ažurira i objavi, prijevoznici se mogu pozvati na prijašnji popis prije ažuriranja.
- (2) ROŽ BiH u roku od mjesec dana od prijema zahtjeva mora željezničkom prijevozniku, podnosiocu zahtjeva javiti da li je dokumentacija potpuna ili zatražiti dodatne informacije. Ovaj rok se može produžiti za dvije nedjelje pod opravdanim okolnostima i prijevoznika o tome treba obavijestiti. U roku od mjesec dana po prijemu dodatne

- dokumentacije ROŽ BiH mora obavijestiti podnosioca zahtjeva o tome je li dokumentacija potpuna.
- (3) Licenca je zaseban dokument definiran Zakonom o željeznicama BiH ("Službeni glasnik BiH", br. 52/05) i članom 2. ovog Priloga i posmatra se odvojeno od dokumenta Potvrde o sigurnosti (član 11. Instrukcija za sigurnost i interoperabilnost u ŽS BiH - "Službeni glasnik BiH", br.11/12). Ako prijevoznik posjeduje dokument Potvrde o sigurnosti, ROŽ BiH ne provjerava pri izdavanju Licence zahtjeve za Potvrdu o sigurnosti.
- (4) Za prijevoznika s godišnjim prihodom manjim od 5 miliona EUR od aktivnosti željezničkog prijevoza, ROŽ BiH može smatrati da je zahtjev, s obzirom na njegovu

platežnu sposobnost, ispunjen za sadašnje i buduće obaveze u razdoblju od 12 mjeseci od početka obavljanja djelatnosti i u skladu je s članom 6. stav 1. ovog Uputstva ako prijevoznik može pokazati da je njegovo neto stanje kapitala najmanje 100 000 EUR ili drugi iznos koji je sporazumno utvrđen sa regulatornim tijelom. ROŽ BiH će objaviti taj iznos.

Član 7.

(Standardni format Licence i Licence osiguranja)

**A) Standardni obrazac za dokument - LICENCA za pružanje usluga željezničkog prijevoza**

a) Izgled Licence

BOSNA I HERCEGOVINA  
MINISTARSTVO KOMUNIKACIJA I TRANSPORTA



БОСНА И ХЕРЦЕГОВИНА  
МИНИСТАРСТВО КОМУНИКАЦИЈА И ПРОМЕТА

BOSNIA AND HERZEGOVINA  
MINISTRY OF COMMUNICATIONS AND TRANSPORT  
REGULATORNI ODBOR ŽELJEZNICA BiH  
РЕГУЛАТОРНИ ОДБОР ЖЕЉЕЗНИЦА БИХ  
RAILWAYS REGULATORY BOARD OF BiH

**LICENCA ZA PRUŽANJE USLUGA ŽELJEZNIČKOG PRIJEVOZA**

(podaci o Licenci)

**1. Država koja izdaje Licencu**

Država koja izdaje Licencu:	<input type="checkbox"/> Nova licenca <input type="checkbox"/> Izmijenjena licenca
Broj licence unutar zemlje:	Referentni broj:
Zakonski akti koji se primjenjuju:	
Nadležno tijelo za izdavanje Licence:	Telefon:
Poštanska adresa:	
Poštanski broj i grad:	E-mail:

**2. Imalac Licence**

Željeznički prijevoznik:	Telefon:
Poštanska adresa:	
Poštanski broj i grad:	E-mail:
Registarski broj:	PDV identifikacioni broj:

**3. Rok važenja**

Važi od:	Privremena licenca: <input type="checkbox"/> DA <input type="checkbox"/> NE Ako DA: vrijedi do
Vrsta usluga: <input type="checkbox"/> samo vuča <input type="checkbox"/> putnički prijevoz <input type="checkbox"/> teretni prijevoz	
Suspendirana dana:	Oduzeta dana:

**4. Izmjene**

Izmjenjeno dana:
Vrsta izmjene:

**5. Uvjeti i obaveze**

Navesti uvjete čl.12. stav (2) ili navesti referentne dokumente:
--

Datum

Potpis

Ime:

EZ notifikacija Licence br.

## b) Način popune dokumenta

1. **Država koja izdaje Licencu.** Sistemski se navodi da li se radi o novoj Licenci ili o izmjeni već postojeće Licence. Poziva se na zakone ili podzakonske akte države koja izdaje Licencu, a koja se primjenjuje pri izdavanju iste. Navodi se identifikacioni broj koji se koristi u državi izdavanja, kao i referentni ili broj predmeta kod nadležnog tijela. Države imenuju nadležno tijelo za izdavanje Licenci u skladu s članom 3. i to na način da je zainteresiranim stranama dostupan kontakt sa istim. Navodi se broj telefona centrale, a ne lica nadležnog za Licence. Uz brojeve telefona navodi se i međunarodni pozivni broj. Adresa elektronske pošte (e-mail) mora biti zajednička adresa nadležnog tijela.
2. **Imalac Licence.** Kao i u podacima o nadležnom tijelu, u podacima o imalocu Licence navodi se adresa sjedišta poduzeća, te se izbjegava upućivanje na pojedine zaposlenike. U slučaju da je po važećem zakonodavstvu poduzeću dodijeljeno više registarskih brojeva, u formularu se navodi PDV obaveznik, kao i dodatni identifikacioni broj. Uz brojeve telefona navodi se i međunarodni pozivni broj.
3. **Rok važenja.** Članom 12. se predviđa da Licence važe onoliko dugo koliko željeznički prijevoznik ispunjava uvjete predviđene Uputstvom. Eventualno preispitivanje predviđeno članom 13. stav 4. ne zahtijeva izmjenu same Licence. U slučaju da prilikom preispitivanja dođe do suspenzije ili

oduzimanja ili izmjene, to se bilježi u odgovarajuću rubriku, te se izdaje novi dokument.

Tijelo koje izdaje Licencu navodi prvi datum početka važenja Licence, kao i vrstu usluga za koje se Licenca izdaje. U slučaju izdavanja privremene Licence u skladu s članom 13. stav 3. navodi se krajnji datum važenja Licence. Privremena Licenca važi najviše šest mjeseci. U slučaju suspenzije ili oduzimanja u formularu se navodi odgovarajući datum. Datumi se navode u jednoobraznom formularu (dd/mm/gg).

4. **Izmjene.** U slučaju da željeznički prijevoznik bitno izmijeni ili proširi svoje aktivnosti, Licenca mora biti preispitana (članom 13. stav 4.). Nakon preispitivanja, Licenca može biti izmijenjena i u tom slučaju se navodi datum izmjene, kao i kratak opis. Datumi se navode u jednoobraznom formularu (dd/mm/gg).
5. **Uvjeti i obaveze.** U članu 12. stav 4. navodi se da se posebne odredbe vezane za suspenziju ili oduzimanje Licence mogu navesti u samoj Licenci. U tom slučaju, odredbe se navode u ovoj rubrici. Datumi se navode u jednoobraznom formularu (dd/mm/gg).
6. **Potpis.** Licencu izdatu željezničkom prijevozniku potpisuje lice ovlašteno za izdavanje Licenci.
7. **EZ notifikacija Licence br.-** definirano članom 3. stav 3. Priloga.

**B) Standardni obrasci za dokument osiguranje od građanske odgovornosti-Licenca osiguranja**

- a) Standardni format dokumenta osiguranja o građanske odgovornosti, izgled Licence osiguranja je slijedeći:

BOSNA I HERCEGOVINA  
MINISTARSTVO KOMUNIKACIJA I TRANSPORTA



БОСНА И ХЕРЦЕГОВИНА  
МИНИСТАРСТВО КОМУНИКАЦИЈА И ПРОМЕТА

BOSNIA AND HERZEGOVINA  
MINISTRY OF COMMUNICATIONS AND TRANSPORT  
REGULATORNI ODBOR ŽELJEZNICA BiH  
РЕГУЛАТОРНИ ОДБОР ЖЕЉЕЗНИЦА БИХ  
RAILWAYS REGULATORY BOARD OF BiH

## LICENCA OSIGURANJA

Prilog "Osiguranje" br. \_\_\_\_\_

### Finansijsko pokriće od građansko - pravne odgovornosti

#### 1. Država koja izdaje Licencu

Država koja izdaje Licencu:	Nadležno tijelo za izdavanje Licenci:
Broj Licence unutar zemlje	ID broj:
Zakonski akti koji se primjenjuju:	

#### 2. Imalac Licence

Željezničko poduzeće:	
ID broj:	PDV broj:

#### 3. Nadležno tijelo koji izdaje potvrdu o finansijskom pokriću (ako se ne radi o tijelu iz tačke 1. ovog dokumenta)

Nadležno tijelo za izdavanje Licenci:	Telefon:
Poštanska adresa:	
Poštanski broj i grad:	E-mail:
Stanje:	Zakonski akti koji se primjenjuju:

#### 4. Finansijsko pokriće od građanskopravne odgovornosti

Iznos finansijskog pokrića:	Jednakovrijedni instrument osiguranja (kratak opis):
Geografsko pokriće:	
Važi od:	Važi do:

#### 5. Uvjeti i obaveze

Navesti uvjeti predviđene čl.8. ili navesti referentne dokumente:
---

Datum

Potpis

Ime

## b) Način popune dokumenta

1. **Država koja izdaje Licencu.** Ponavljaju se informacije navedene u Licenci kako bi se omogućila ispravna identifikacija Licence. Države imenuju nadležno tijelo za izdavanje Licenci u skladu s članom 3. budući da se prilog izdaje uz Licencu izrađenu u skladu sa članom 7. pod A) Priloga, nije neophodno ponavljati sve podatke o nadležnom tijelu za izdavanje Licenci. Dovoljan je samo naziv.
2. **Imalac Licence.** Budući da se prilog izdaje uz Licencu, nije neophodno ponavljati sve podatke o imaoocu Licence. Dovoljan je naziv i eventualni registarski brojevi.
3. **Nadležno tijelo koji izdaje potvrdu o finansijskom pokriću.** U slučaju da je prilog "osiguranje" izdat od strane nadležnog tijela za izdavanje Licenci, ova se rubrika ne popunjava. U slučaju da je nadležno tijelo za izdavanje Licenci iz neke druge države zahtijevao i odobrio dodatno pokriće, navode se podaci o tom tijelu. Uz brojeve telefona i navodi se i međunarodni pozivni broj.
4. **Finansijsko pokriće od građanskopravne odgovornosti.** U ovoj rubrici se navodi maksimalni iznos pokrića koji se traži i koji je odobren, navodeći i valutu u kojoj je iznos tražen. U slučaju da željeznički prijevoznik nije zaključio ugovor o osiguranju, ali pokazuje pokriće kroz jednakovrijedne instrumente osiguranja (npr. Finansijska garancija), iste je potrebno precizirati. Potrebno je navesti i ako je pokriće ograničeno na samo jednu zemlju ili regiju, ili ako su pojedine zemlje ili regije eksplicitno isključene iz pokrića. Navodi se datum početka važenja polise osiguranja. Željeznički prijevoznik obavezno će produžiti osiguranje od građanskopravne odgovornosti. Licenca se smatra nevažećom u slučaju nepoštovanja ove obaveze od strane željezničkog prijevoznika. Međutim, moguće je u posebnim slučajevima ugovoriti osiguranje na određeno vrijeme. U tom slučaju navodi se datum isteka osiguranja. Datum se navodi u jednoobraznom formularu (dd/mm/gg). Nadležno tijelo za izdavanje Licenci ima pravo provjeriti da li željeznički prijevoznik poštuje ove uvjete. U tom slučaju da je finansijsko pokriće od građanskopravne odgovornosti izmijenjeno i ponovo podnešeno na usvajanje nadležnom tijelu za izdavanje Licenci, izdaje se novi prilog koji mijenja prethodno postojeći.
5. **Uvjeti i obaveze.** Ako se određuju dodatni uvjeti vezani za pokriće od građanskopravne odgovornosti željezničkom prijevozniku isti se u tom slučaju navode u ovoj rubrici.
6. **Potpis.** Dokument koji se izdaje željezničkom prijevozniku potpisuje lice ovlašteno za pitanja priznavanja osiguranja. Navodi se puno ime i prezime ovlaštenog lica.

Na temelju članka 8. B a u svezi sa člancima 2, 11, 12. i 18. Zakona o željeznicama BiH ("Službeni glasnik BiH", br. 52/05), Regulatorni odbor željeznica BiH donosi

## UPUTU

## O UVJETIMA ZA IZDAVANJE I SADRŽAJU LICENCE ZA PRUŽANJE USLUGA ŽELJEZNIČKOG PRIJEVOZA

## Članak 1.

## (Predmet Upute)

Ovom Uputom o uvjetima za izdavanje i sadržaju Licence za pružanje usluga željezničkog prijevoza utvrđuju se uvjeti i jedinstven postupak za izdavanje Licence za pružanje usluga željezničkog prijevoza, njen oblik i sadržaj (u daljnjem tekstu: Uputa).

## Članak 2.

## (Temeljni pojmovi)

Pojmovi koji se upotrebljavaju u ovoj Uputi imaju sljedeća značenja:

- a) "nadležno tijelo"- je tijelo nadležno za izdavanje Licence. Nadležno tijelo u BiH je Regulatorni odbor željeznica BiH - ROŽ BiH (Zakon o željeznicama BiH, "Službeni glasnik BiH", br. 52/05);
- b) "upravitelj infrastrukture" - je svako javno poduzeće ili kompanija koja je odgovorna za uspostavu održavanja javne željezničke infrastrukture ili privatne željezničke infrastrukture povezane s javnom željezničkom infrastrukturom (Zakon o željeznicama BiH "Službeni glasnik BiH", br. 52/05);
- c) "željeznički operater - prijevoznik"- je svako javno poduzeće ili kompanija koja pruža usluge prijevoza tereta odnosno putnika željeznicom, pod uvjetom da ta kompanija osigurava i vuču vlakova. Ovim pojmom obuhvaćene su i kompanije koje pružaju samo usluge vuče vlakova (Zakon o željeznicama BiH "Službeni glasnik BiH", br. 52/05);
- d) "Licenca"- je ovlaštenje kojim se priznaje svojstvo željezničkog operatera. To svojstvo može se ograničiti na pružanje pojedinih vrsta usluga (Zakon o željeznicama BiH "Službeni glasnik BiH", br. 52/05).

## Članak 3.

## (Opći uvjeti)

- (1) Podnositelj zahtjeva - poduzeće, druga pravna osoba, da bi stekla pravo na obavljanje svih ili posebnih vrsta prijevoza u željezničkom prometu, mora da posjeduje ispravu kojom se priznaje svojstvo željezničkog operatera, prijevoznika - Licencu.
- (2) Podnositelj zahtjeva mora imati poslovno sjedište u BiH. Za izdavanje i produženje roka važnosti Licence prijevoznik mora ispunjavati uvjete određene ovom Uputom. Posjedovanje Licence, samo po sebi, ne daje pravo pristupa željezničkoj infrastrukturi.
- (3) Nadležno tijelo za izdavanje Licence u Bosni i Hercegovini je Regulatorni odbor željeznica Bosne i Hercegovine (u daljnjem tekstu: ROŽ BiH) ustanovljen Zakonom o željeznicama BiH ("Službeni glasnik BiH", br. 52/05) kao upravna organizacija u sastavu Ministarstva komunikacija i prometa (u daljnjem tekstu: Ministarstvo). Regulatorni odbor je, glede organizacije, financiranja, ovlasti i odlučivanja, neovisan od željezničkih operatera i upravitelja infrastrukture.
- (4) Obrazac Licence za pružanje usluga željezničkog prijevoza dat je u Prilozu članka 7. pod A) ove Upute.

## Članak 4.

(Uvjeti za dobivanje Licence)

- (1) Prijevoznik da bi dobio Licencu mora ispuniti uvjete vezane za dobar ugled, financijsku sposobnost, pokrivanje svoje građanske odgovornosti i stručnost, kako je to definirano člancima od 5. do 8. ove Upute.
- (2) Kao dokaz ispunjenja uvjeta podnositelj Zahtjeva prilaže dokumentaciju izdanu od nadležnog tijela u originalu ili ovjerene preslike ne starije od šest mjeseci.

## Članak 5.

(Uvjeti vezani za dobar ugled)

- (1) Podnositelj zahtjeva i njegovi viši rukovoditelji moraju imati dobar ugled, a naročito da:
  - a) podnositelj zahtjeva i viši rukovoditelji nisu osuđeni za teže kazneno djelo (uključujući gospodarske i prometne prestupe);
  - b) podnositelj zahtjeva i viši rukovoditelji nisu bili pod stečajem u posljednjih pet godina ili da se protiv njega, odnosno, njih ne vodi stečajni postupak;
  - c) nije pokrenut zakonom propisan postupak, odnosno, poduzete druge radnje s ciljem likvidacije podnositelja zahtjeva ili proglašavanja podnositelja zahtjeva nesolventnim, ili izvršavanje mjere osiguranja nad bilo kojim materijalnim dobrom podnositelja zahtjeva;
  - d) podnositelj zahtjeva i viši rukovoditelji nisu učinili ozbiljnu ili višestruku povredu važećih zakona o carinama, radu, zdravlju i radnom okolišu posljednjih pet godina.
- (2) Podnositelj zahtjeva mora za provjeru dobrog ugleda Regulatornom odboru željeznica BiH dostaviti sljedeća dokumenta:
  - a) Uvjerenje nadležnog suda da podnositelj zahtjeva i viši rukovoditelji nisu bili pod stečajem u posljednjih pet godina ili da se protiv njega, odnosno, njih ne vodi stečajni postupak;
  - b) Uvjerenje nadležnog tijela da protiv podnosioca zahtjeva nije pokrenut zakonom propisan postupak, odnosno preduzete druge radnje s ciljem likvidacije podnosioca zahtjeva ili proglašavanja podnosioca zahtjeva nesolventnim, ili izvršavanje mjere osiguranja nad bilo kojim materijalnim dobrom podnosioca zahtjeva;
  - c) Uvjerenje nadležnog suda da podnositelj zahtjeva i viši rukovoditelji nisu osuđeni za teže kazneno djelo (uključujući gospodarske i prometne prestupe);
  - d) Uvjerenje nadležnog tijela da podnositelj zahtjeva i viši rukovoditelji nisu učinili ozbiljnu ili višestruku povredu važećih zakona o carinama, radu, zdravlju i radnom okolišu u posljednjih pet godina.

## Članak 6.

(Uvjeti vezani za financijsku sposobnost, solventnost)

- (1) Za financijsku sposobnost podnositelja zahtjeva dužan je da dokaže da je platežno sposoban da ispuni svoje sadašnje i buduće obveze utvrđene na temelju realnih pretpostavki u narednih 12 mjeseci. Podnositelj zahtjeva ne može imati dugovanja po temelju neplaćenog poreza ili doprinosa. Radi ocjene financijske sposobnosti, svaki podnositelj zahtjeva dužan je dostaviti godišnji revidirani završni račun ili bilans stanja, ukoliko nije u mogućnosti da dostavi završni račun. Obvezno se dostavljaju detaljni podaci o:
  - a) raspoloživim sredstvima, uključujući i bankovno stanje i zajmove;
  - b) raspoloživim sredstvima i aktivni kao osiguranje;
  - c) obrtnim sredstvima;

- d) odgovarajućim troškovima, uključujući troškove nabave u obliku uplata na račun za vozila, zemlju, objekte, instalacije i željeznička vozila;
- e) opterećenjima na imovinu podnositelja zahtjeva.
- (2) Podnositelj zahtjeva mora za provjeru financijske sposobnosti Regulatornom odboru željeznica BiH dostaviti sljedeća dokumenta:
  - a) Uvjerenje banke o platežnoj sposobnosti odnosno solventnosti;
  - b) Uvjerenje nadležne Poreske uprave o izmirenim poreskim obvezama;
  - c) Uvjerenje nadležne Uprave za neizravno oporezivanje o izmirenim neizravnim poreskim obvezama;
  - d) Uvjerenje o izmirenim obvezama za penzionirovinsko invalidsko i zdravstveno osiguranje;
  - e) Godišnji revidirani završni račun ili bilanse stanja i uspjeha, ukoliko nije u mogućnosti da dostavi završni račun;
  - f) Revizijsko financijsko izvješće od neovisne revizorske firme;
  - g) Godišnje izvješće o radu;
  - h) Akt podnositelja zahtjeva koji sadrži podatke o:
    - raspoloživim sredstvima, uključujući i bankovno stanje i zajmove,
    - raspoloživim sredstvima i aktivni kao osiguranje,
    - obrtnim sredstvima,
    - odgovarajućim troškovima, uključujući troškove nabave u obliku uplata na račun za vozila, zemlju, objekte, instalacije i željeznička vozila, opterećenjima na imovinu podnositelja zahtjeva.

## Članak 7.

(Uvjeti vezani za stručnost i tehničku opremljenost)

Stručnost i tehnička opremljenost podrazumijeva da podnositelj zahtjeva, njegovi viši rukovoditelji i uposlenici treba da imaju stručnost koji će osigurati da usluge i nadzor nad željezničkim prijevozom koji će podnositelj zahtjeva obavljati bude siguran i pouzdan.

Podnositelj zahtjeva treba da raspolaze kvalitetnim voznim parkom i drugom odgovarajućom opremom.

Podnositelj zahtjeva mora za provjeru stručnosti i tehničke opremljenosti Regulatornom odboru željeznica BiH dostaviti sljedeća dokumenta:

- a) akt podnositelja zahtjeva (izjavu) o ispunjavanju traženih kvalifikacija o voznom parku, drugoj odgovarajućoj opremi i
- b) stručnoj osposobljenosti za vršenje usluge željezničkog prijevoza.

## Članak 8.

(Uvjeti vezani za osiguranje od građanske odgovornosti)

Podnositelj zahtjeva mora biti odgovarajuće osiguran. Željeznički prijevoznik mora da bude odgovarajuće osiguran ili da poduzme zaštitne mjere u istoj vrijednosti, da bi pokrio obvezu odgovornosti u slučaju nesreća, naročito za putnike, prtljagu, poštu i treće osobe prema odredbama važećeg zakonodavstva u Bosni i Hercegovini i međunarodnog prava.

Potvrda da željezničko poduzeće ispunjava uvjete o osiguranju ili jednako vrijedne instrumente osiguranja od građevinsko pravne odgovornosti utvrđene važećim zakonodavstvom u BiH i dostavlja se u Pravitku Licence na jednoobraznom formularu čiji je model prikazan u Pravitku članka 7 pod B) ove Upute. Bez obzira na tu obvezu, moraju se uzeti u obzir specifična obilježja i profil rizičnosti različitih vrsta usluga, posebno usluge željezničkog prijevoza u kulturne ili historijske svrhe.



Podnositelj zahtjeva mora za provjeru adekvatnog osiguranja od građanske odgovornosti Regulatornom odboru željeznica BiH dostaviti popunjenu i ovjerenu Polisu osiguranja.

#### Članak 9.

(Podnošenje zahtjeva za izdavanje Licence)

Zahtjev za izdavanje Licence za obavljanje svih ili posebnih vrsta prijevoza u željezničkom prometu mora biti taksiran i podnosi se Regulatornom odboru željeznica Bosne i Hercegovine u pismenoj formi na propisanom obrascu, na koji se stavlja prijemni pečat ROŽ BiH-a, kao dokaz o zaprimanju istog.

#### Članak 10.

(Izdavanje Licence)

- (1) U roku od tri mjeseca Regulatorni odbor željeznica Bosne i Hercegovine će riješiti podneseni zahtjev za izdavanje Licence za pružanje usluga željezničkog prijevoza. Ako je podnositelj zahtjeva ispunio sve uvjete iz ove Upute i dostavio je svu potrebnu dokumentaciju izdaje mu se Licenca za pružanje usluga željezničkog prijevoza (članak 7. pod A) Privitka ove Upute).
- (2) Ako uvjeti iz ove Upute nisu ispunjeni ROŽ BiH izdaje Rješenje o odbijanju sa obrazloženjem.
- (3) Kada željeznički prijevoznik, po prijemu Rješenja o odbijanju za izdavanje Licence, otkloni sve nedostatke o neispunjavanju uvjeta može podnijeti novi zahtjev Regulatornom odboru željeznica BiH, za izdavanje istog.

#### Članak 11.

(Mogućnost žalbe)

Podnositelj zahtjeva, na Rješenje o odbijanju izdavanja Licence, može podnijeti žalbu Ministarstvu komunikacija i prometa BiH, u roku od 15 dana od dobivanja istog.

#### Članak 12.

(Važenje Licence i praćenje izdanih Licenca)

- (1) Licenca će važiti sve dok željezničko poduzeće ispunjava uvjete iz Licence i izvršava svoje obveze sukladno ovoj Uputi.
- (2) ROŽ BiH vrši provjere sukladno Zakonu o željeznicama ("Službeni glasnik BiH", br. 52/05):
  - a) obvezno u roku od jedne godine od dana izdavanja Licence, a narednu reviziju izvršit će u roku od pet godina;
  - b) odmah po saznanju o postojanju ozbiljne sumnje da imalac Licence ispunjava propisane uvjete za izdavanje Licence;
  - c) po primitku pismene informacije ili prijave da imalac Licence više ne ispunjava propisane uvjete za obavljanje djelatnosti za koju je Licenca izdana.
 Radi utvrđivanja relevantnih činjenica, ROŽ BiH će imaću Licence uputiti zahtjev za dostavu podataka o ispunjenosti uvjeta za izdavanje Licence, a može zatražiti potrebne informacije i dokaze od drugih nadležnih tijela.
- (3) Izdana Licenca je pravomoćna u BiH i državama potpisnicama bilateralnih sporazuma o međusobnom priznavanju.
- (4) Određene odredbe kojima se regulira privremeno oduzimanje ili ukidanje Licence mogu biti navedene u samoj Licenci.

#### Članak 13.

(Prestanak važenja, oduzimanje Licence, privremena Licenca, izmjena)

- (1) Licenca prestaje važiti na dan kada je oduzme Regulatorni odbor.
- (2) Regulatorni odbor može oduzeti Licencu ako:
  - a) željeznički prijevoznik prestane ispunjavati neki od uvjeta iz članka 4, 5, 6, 7. i 8. ove Upute;

b) željeznički prijevoznik prestane pružati usluge željezničkog prijevoza u Bosni i Hercegovini duže od tri mjeseca, a dostavio je pisanu potvrdu Regulatornom odboru da nema namjeru nastaviti pružati usluge željezničkog prijevoza;

c) se protiv željezničkog prijevoznika vodi zakonom propisan postupak ili je poduzeta druga radnja s ciljem njegove likvidacije ili proglašenja platežno nesposobnim ili izvršenja mjere osiguranja nad bilo kojim materijalnim dobrom željezničkog prijevoznika koji nisu riješeni u roku od tri mjeseca.

- (3) U slučaju kada prijevoznik ne ispunjava uvjete financijske sposobnosti, Regulatorni odbor može izdati privremenu Licencu do reorganiziranja željezničkog prijevoznika, pod uvjetom da nije ugrožena sigurnost prometa. Privremena Licenca izdaje se najduže na rok od šest mjeseci od dana izdavanja.
- (4) U slučaju izmjene koja utječe na pravni status željezničkog prijevoznika, a naročito u slučaju njegovog spajanja ili preuzimanja, odnosno, u slučaju da željeznički prijevoznik namjerava značajnije mijenjati ili proširivati djelatnost, dužan je dostaviti Licencu Regulatornom odboru na preispitivanje, izmjenju. Regulatorni odbor može odlučiti da imalac Licence mora ponovo zatražiti odobrenje. Željeznički prijevoznik u tom slučaju može nastaviti pružati usluge, ako Regulatorni odbor utvrdi da nije ugrožena sigurnost.
- (5) Regulatorni odbor obavještava upravitelje infrastrukture o svakom oduzimanju Licence u roku od tri dana.
- (6) Ako ROŽ BiH smatra da postoji ozbiljna sumnja da željeznički prijevoznik kojem je izdana Licenca od strane izdatelja Licence iz neke druge države o ispunjavanju uvjeta iz ove Upute, ono će bez odlaganja o tome obavijestiti to tijelo.

#### Članak 14.

(Važenje Licence željezničkom prijevozniku iz druge države)

- (1) Željeznički prijevoznik koji je dobio Licencu u drugoj državi nije dužan da podnese zahtjev za izdavanje Licence sukladno važećem sporazumu s tom državom.
- (2) Međunarodna konvencija, bilateralni ili multilateralni sporazum, čija je potpisnica Bosna i Hercegovina smatra se sporazumom iz ovoga članka.

#### Članak 15.

(Registar izdanih Licenca)

- (1) ROŽ BiH će voditi evidenciju izdanih Licenca - registar izdatih Licenci.
- (2) Zbirka isprava koja sadrži zahtjev za izdavanje Licence sa pratećom dokumentacijom na temelju koje se Licenca izdaje, čuva se u dosijeu u ROŽ BiH-u.

#### Članak 16.

(Naknada)

Visina naknade za izdavanje Licence utvrđena je "Odlukom o visini naknada za izdavanje Licence, dozvola, potvrda o sigurnosti" Vijeća ministara. Primjena Odluke mora se vršiti na nediskriminirajući način.

#### Članak 17.

(Privitci)

Privitak je sastavni dio ove Upute.

#### Članak 18.

(Usklađivanje)

Ovom Uputom o uvjetima za izdavanje i sadržaju Licence za pružanje usluga željezničkog prijevoza se preuzimaju odredbe provedbene Uredbe Povjerenstva (EU) 2015/171 od 4. veljače 2015. o određenim aspektima postupka izdavanja dozvola

željezničkim prijevoznicima (Tekst značajan za EGP) Službeni list Europske unije L 29, 5.2.2015 i Direktive 2012/34/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 21. studenog 2012. o uspostavi jedinstvenog Europskog željezničkog prostora (preinačena) (Tekst značajan za EGP) Službeni list Europske unije L 343/32, 14.12.2012.

#### Članak 19.

(Stupanje na snagu)

Uputa o izdavanju Licence za pružanje usluga željezničkog prijevoza stupa na snagu osmog dana od dana objave u "Službenom glasniku BiH", a objavit će se i u službenim glasilcima entiteta i Brčko distrikta Bosne i Hercegovine.

Danom stupanja na snagu ove Upute stavlja se van snage "Uputa o izdavanju Licence za pružanje usluga željezničkog prijevoza" objavljeno u "Službenom glasniku BiH", br. 20/08.

Broj 10-01-29-7-719-1/17

30. listopada 2017. godine

Doboј

Ravnatelj

**Tihomir Narić, v. r.**

### PRIVITAK

**PRIVITAK - Modeli za dokumente Licence za pružanje željezničkih usluga i dokument o osiguranju od građanske odgovornosti Licenca osiguranja - standardni obrasci, određeni aspekti postupka izdavanja**

#### Članak 1.

(Predmet Privitka)

Ovim Privitkom određeni su standardni obrasci za dokument Licenca za pružanje usluga željezničkog prometa (u daljnjem tekstu: Licenca) i dokument osiguranje od građanske odgovornosti (u daljnjem tekstu: Licenca osiguranja); kao i određeni aspekti postupka kod samog izdavanja Licence.

#### Članak 2.

(Mjerodavnost)

Dokument "Licenca" smatra se mjerodavnim ako je propisno popunjen i potpisan standardni obrazac dat u članku 7. pod A) ovoga Privitka kao i obrazac pod 7. B) koji je Privitak Licence označen kao (1).

#### Članak 3.

(Uporaba standardnog obrasca za dokument Licencu)

- (1) ROŽ BiH, svaki put kada izda Licencu, izmijeni je, privremeno oduzme, ukine ili je zamijeni privremenom Licencom - izdaje dokument Licence u formatu utvrđenom u ovom Privitku članku 7. pod A).
- (2) Evidenciju izdanih Licenca vodi Regulatorni odbor - registar izdatih Licenci sukladno članku 15. ove Upute.
- (3) U slučaju izdavanja nove Licence, ROŽ BiH dodjeljuje broj obavijesti o ispostavi Licence sukladno usklađenim brojevanim sustavom koji se naziva Europski identifikacijski broj (EIN), kako je utvrđeno u "Pravilniku o registru željezničkih vozila" - Privitak OTIF Registar sustava - vozna sredstva, NVR - izmjene i dopune, Dodatak 2, A94-20/2.2012 ("Službeni glasnik BiH", br. 33/13).  
ROŽ BiH o tome obavještava Europsku željezničku agenciju kroz Godišnje izvješće o radu ROŽ BiH.
- (4) Informacije o financijskom osiguranju od građanskopravne odgovornosti, navedene u članku 8. ove Upute, navode se u Privitku dokumenta Licence korištenjem standardnog formata iz članka 7. pod B) ove Upute. Tijelo koje izdaje Licencu mora uz dokument Licence dodati privitak. Taj se privitak označava brojem jedan (1).
- (5) Na temelju informacija dostavljenih unutar Licence osiguranja, kako je utvrđeno u Privitku članka 7. pod B) ove Upute, tijelo za izdavanje Licence u određenoj državi ili upravitelj infrastrukture može provjeriti je li osiguranje

od građanskopravne odgovornosti željezničkog prijevoznika dovoljno u toj državi. Ako tijelo za izdavanje Licence odluči da je razina pokriva nedovoljna može zatražiti od željezničkog prijevoznika da sklopi dodano osiguranje. Željeznički prijevoznik dužan je tijelu za izdavanje Licence dostaviti tražene podatke o svojoj razini pokriva osiguranjem.

Ako je tijelo za izdavanje Licence zadovoljno razinom pokriva, ono ažurira postojeći privitak koji je poslalo tijelo za izdavanje Licence te iste države ili dodaje još jedan privitak Licence korištenjem standardnog formata tog kao u članku 7. pod B) i tom privitku dodjeljuje sljedeći broj (2, 3, 4 itd.).

U Privitku za svako osiguranje od odgovornosti (Licenca - osiguranja) mora se navesti iznos, područje primjene, kao što je geografsko područje ili vrsta usluga te datum od kada osiguranje teče i, ako je primjenjivo, datum isteka osiguranja. Broj obavijesti o ispostavi Licence navodi se u svakom privitku kako bi se ustanovila jasna veza s licenciranim željezničkim prijevoznikom. ROŽ BiH ispostavlja ažurirani privitak kad ga obavijeste o izmjeni u osiguranju od građanskopravne odgovornosti.

#### Članak 4.

(Naknada za izdavanje Licence)

Prije izdavanja Licence mora biti uplaćena naknada za izdavanje iste shodno članku 16. ove Upute.

#### Članak 5.

(Određeni aspekti koji se odnose na dokument osiguranje od građanske odgovornosti - Licencu osiguranja)

- (1) ROŽ BiH je u aktu "Instrukcija o obveznom osiguranju u željezničkom prometu" ("Službeni glasnik BiH", br.75/10) objavio koliko je najmanje potrebna razina pokriva.
- (2) ROŽ BiH ne može zahtijevati da početak razdoblja pokriva bude prije nego što željeznički prijevoznik započne sa obavljanjem željezničkog prijevoza.
- (3) Prijevoznik u svakom momentu mora biti odgovarajuće osiguran. Na zahtjev tijela za izdavanje Licence mora priložiti potrebne dokaze o istom.
- (4) Ako prijevoznik ne dokaže da je primjereno osiguran, ali posjeduje odgovarajuću garanciju za pokriva, tijelo za izdavanje Licence osiguranja, prema potrebi nakon savjetovanja s regulatornim tijelom, provjerava odgovaraju li uvjeti pod kojima je prijevoznik takvu garanciju dobio uvjetima koje bi na tržištu dobio bilo koji drugi prijevoznik iste razine financijskih sposobnosti i izloženosti riziku.
- (5) Ako ROŽ BiH privremeno oduzme Licencu sukladno članku 13. stavak (2) pod a) ove Upute, ili odobri privremenu Licencu sukladno članku 13. stavak (3) ove Upute ono obavještava sva druga nadležna tijela za koja zna da su ugovorila usluge sa željezničkim prijevoznikom. Ako tijelo za izdavanje Licence posumnja u svezi s usklađenošću garancije za pokrivanje obveza sa zakonskom legislativom ono može dostaviti potrebne informacije nadležnim tijelima koja su odgovorna za kontrolu.

#### Članak 6.

(Određeni aspekti postupka izdavanja Licence)

- (1) Prijevoznik prilikom podnošenja taksiranog zahtjeva za izdavanje Licence dostavlja ROŽ BiH-u i potrebnu dokumentaciju koja je navedeno u Uputi. ROŽ BiH daje potvrdu podnositelju zahtjev da je zahtjev primljen, najkasnije u roku od sedam dana od dana primitka. U slučaju da se popis potrebnih dokumenata ažurira i objavi, prijevoznici se mogu pozvati na prijašnji popis prije ažuriranja.

- (2) ROŽ BiH u roku od mjesec dana od primitka zahtjeva mora željezničkom prijevozniku, podnosiocu zahtjeva javiti da li je dokumentacija potpuna ili zatražiti dodane informacije. Ovaj rok se može produžiti za dvije nedjelje pod opravdanim okolnostima i prijevoznika o tome treba obavjestiti. U roku od mjesec dana po primitku dodane dokumentacije ROŽ BiH mora obavjestiti podnosioca zahtjeva o tome je li dokumentacija potpuna.
- (3) Licenca je zaseban dokument definiran Zakonom o željeznicama BiH ("Službeni glasnik BiH", br. 52/05) i člankom 2. ovoga Privitka i posmatra se odvojeno od dokumenta Potvrde o sigurnosti (članak 11. Instrukcija za sigurnost i interoperabilnost u ŽS BiH - "Službeni glasnik BiH", br. 11/12). Ako prijevoznik posjeduje dokument Potvrde o sigurnosti, ROŽ BiH ne provjerava pri izdavanju Licence zahtjeve za Potvrdu o sigurnosti.
- (4) Za prijevoznika s godišnjim prihodom manjim od 5 miliona EUR od aktivnosti željezničkog prijevoza, ROŽ BiH može smatrati da je zahtjev, s obzirom na njegovu platežnu sposobnost, ispunjen za sadašnje i buduće obveze u razdoblju od 12 mjeseci od početka obavljanja djelatnosti i sukladan je članku 6. stavak 1. ove Upute ako prijevoznik može pokazati da je njegovo neto stanje kapitala najmanje 100 000 EUR ili drugi iznos koji je sporazumno utvrđen sa regulatornim tijelom. ROŽ BiH će objaviti taj iznos.

## Članak 7.

(Standardni format Licence i Licence osiguranja)

**A) Standardni obrazac za dokument - LICENCA za pružanje usluga željezničkog prijevoza**

- a) Izgled Licence

BOSNA I HERCEGOVINA  
MINISTARSTVO KOMUNIKACIJA I TRANSPORTA



БОСНА И ХЕРЦЕГОВИНА  
МИНИСТАРСТВО КОМУНИКАЦИЈА И ПРОМЕТА

BOSNIA AND HERZEGOVINA  
MINISTRU OF COMMUNICATIONS AND TRANSPORT  
REGULATORNI ODBOR ŽELJEZNIČNA BiH  
РЕГУЛАТОРНИ ОДБОР ЖЕЉЕЗНИЦА БИХ  
RAILWAYS REGULATORY BOARD OF BiH

## LICENCA ZA PRUŽANJE USLUGA ŽELJEZNIČKOG PRIJEVOZA

(podaci o Licenci)

### 1. Država koja izdaje Licencu

Država koja izdaje Licencu:	<input type="checkbox"/> Nova Licenca <input type="checkbox"/> Izmijenjena Licenca
Broj Licence unutar zemlje:	Referentni broj:
Zakonski akti koji se primjenjuju:	
Nadležno tijelo za izdavanje Licence:	Telefon:
Poštanska adresa:	
Poštanski broj i grad:	E-mail:

### 2. Imalac Licence

Željeznički prijevoznik:	Telefon:
Poštanska adresa:	
Poštanski broj i grad:	E-mail:
Registracijski broj:	PDV identifikacijski broj:

### 3. Rok važenja

Važi od:	Privremena Licenca: <input type="checkbox"/> DA <input type="checkbox"/> NE Ako DA: vrijedi do
Vrsta usluga: <input type="checkbox"/> samo vuča <input type="checkbox"/> putnički prijevoz <input type="checkbox"/> teretni prijevoz	
Suspendirana dana:	Oduzeta dana:

### 4. Izmjene

Izmjenjeno dana:
Vrsta izmjene:

### 5. Uvjeti i obveze

Navesti uvjete čl.12. stavak (2) ili navesti referentne dokumente:
--

Datum

Potpis

Ime:

EZ notificiranje Licence br.

## b) Način popune dokumenta

1. **Država koja izdaje Licencu.** Sustavski se navodi da li se radi o novoj Licenci ili o izmjeni već postojeće Licence. Poziva se na zakone ili podzakonske akte države koja izdaje Licencu, a koja se primjenjuje pri izdavanju iste. Navodi se identifikacijski broj koji se koristi u državi izdavanja, kao i referentni ili broj predmeta kod nadležnog tijela. Države imenuju nadležno tijelo za izdavanje Licenca sukladno članku 3. i to na način da je zainteresiranim strankama dostupan kontakt sa istim. Navodi se broj telefona centrale, a ne osobe nadležne za Licence. Uz brojeve telefona navodi se i međunarodni pozivni broj. Adresa elektroničke pošte (e-mail) mora biti zajednička adresa nadležnog tijela.
2. **Imalac Licence.** Kao i u podacima o nadležnom tijelu, u podacima o imaoocu Licence navodi se adresa sjedišta poduzeća, te se izbjegava upućivanje na pojedine uposlenike. U slučaju da je po važećem zakonodavstvu poduzeću dodijeljeno više registaracijskih brojeva, u formularu se navodi PDV obveznik, kao i dodani identifikacijski broj. Uz brojeve telefona navodi se i međunarodni pozivni broj.
3. **Rok važenja.** Člankom 12. se predviđa da Licence važe onoliko dugo koliko željeznički prijevoznik ispunjava uvjete predviđene Uputom. Eventualno preispitivanje predviđeno člankom 13. stavak 4. ne zahtijeva izmjenu same Licence. U slučaju da prilikom preispitivanja dođe do suspenzije ili

oduzimanja ili izmjene, to se bilježi u odgovarajuću rubriku, te se izdaje novi dokument.

Tijelo koje izdaje Licencu navodi prvi datum početka važenja Licence, kao i vrstu usluga za koje se Licenca izdaje. U slučaju izdavanja privremene Licence sukladno članku 13. stavak 3. navodi se krajnji datum važenja Licence. Privremena Licenca važi najviše šest mjeseci. U slučaju suspenzije ili oduzimanja u formularu se navodi odgovarajući datum. Datumi se navode u jednoobraznom formularu (dd/mm/gg).

4. **Izmjene.** U slučaju da željeznički prijevoznik bitno izmijeni ili proširi svoje aktivnosti, Licenca mora biti preispitana (člankom 13. stavak 4.). Nakon preispitivanja, Licenca može biti izmijenjena i u tom slučaju se navodi datum izmjene, kao i kratak opis. Datumi se navode u jednoobraznom formularu (dd/mm/gg).
5. **Uvjeti i obveze.** U članku 12. stavak 4. navodi se da se posebne odredbe vezane za suspenziju ili oduzimanje Licence mogu navesti u samoj Licenci. U tom slučaju, odredbe se navode u ovoj rubrici. Datumi se navode u jednoobraznom formularu (dd/mm/gg).
6. **Potpis.** Licencu izdanu željezničkom prijevozniku potpisuje osoba ovlaštena za izdavanje Licence.
7. **EZ notificiranje Licence br.-** definirano člankom 3. stavak 3. Pravitka.

**B) Standardni obrasci za dokument osiguranje od građanske odgovornosti - Licenca osiguranja**

- a) Standardni format dokumenta osiguranja od građanske odgovornosti, izgled Licence osiguranja je sljedeći:

BOSNA I HERCEGOVINA  
MINISTARSTVO KOMUNIKACIJA I TRANSPORTA



БОСНА И ХЕРЦЕГОВИНА  
МИНИСТАРСТВО КОМУНИКАЦИЈА И ПРОМЕТА

BOSNIA AND HERZEGOVINA  
MINISTRY OF COMMUNICATIONS AND TRANSPORT  
REGULATORNI ODBOR ŽELJEZNICA BiH  
РЕГУЛАТОРНИ ОДБОР ЖЕЉЕЗНИЦА БиХ  
RAILWAYS REGULATORY BOARD OF BiH

**LICENCA OSIGURANJA**  
**Privitak "Osiguranje" br. \_\_\_\_\_**  
**Financijsko pokriće od građansko - pravne odgovornosti**

**1. Država koja izdaje Licencu**

Država koja izdaje Licencu:	Nadležno tijelo za izdavanje Licence:
Broj Licence unutar zemlje	ID broj:
Zakonski akti koji se primjenjuju:	

**2. Imalac Licence**

Željezničko poduzeće:	
ID broj:	PDV broj:

**3. Nadležno tijelo koji izdaje potvrdu o financijskom pokriću (ako se ne radi o tijelu iz točke 1. ovog dokumenta)**

Nadležno tijelo za izdavanje Licence:	Telefon:
Poštanska adresa:	
Poštanski broj i grad:	E-mail:
Stanje:	Zakonski akti koji se primjenjuju:

**4. Financijsko pokriće od građanskopravne odgovornosti**

Iznos financijskog pokrića:	Jednakovrijedni instrument osiguranja (kratak opis):
Geografsko pokriće:	
Važi od:	Važi do:

**5. Uvjeti i obveze**

Navesti uvjeti predviđene čl.8. ili navesti referentne dokumente:
---

Datum

Potpis

Ime

## b) Način popune dokumenta

1. **Država koja izdaje Licencu.** Ponavljaju se informacije navedene u Licenci kako bi se omogućila ispravno identifikiranje Licence. Države imenuju nadležno tijelo za izdavanje Licence sukladno članku 3. budući da se privitak izdaje uz Licencu izrađenu sukladno člankom 7. pod A) Privitka, nije neophodno ponavljati sve podatke o nadležnom tijelu za izdavanje Licence. Dovoljan je samo naziv.
2. **Imalac Licence.** Budući da se privitak izdaje uz Licencu, nije neophodno ponavljati sve podatke o imaoцу Licence. Dovoljan je naziv i eventualni registracijski brojevi.
3. **Nadležno tijelo koji izdaje potvrdu o financijskom pokriću.** U slučaju da je privitak "osiguranje" izdan od strane nadležnog tijela za izdavanje Licenca, ova se rubrika ne popunjava. U slučaju da je nadležno tijelo za izdavanje Licenca iz neke druge države zahtijevao i odobrio dodano pokriće, navode se podaci o tom tijelu. Uz brojeve telefona i navodi se i međunarodni pozivni broj.
4. **Financijsko pokriće od građanskopravne odgovornosti.** U ovoj rubrici se navodi maksimalni iznos pokrića koji se traži i koji je odobren, navodeći i valutu u kojoj je iznos tražen. U slučaju da željeznički prijevoznik nije zaključio ugovor o osiguranju, ali pokazuje pokriće kroz jednakovrijedne instrumente osiguranja (npr. Financijska garancija), iste je potrebno precizirati. Potrebno je navesti i ako je pokriće ograničeno na samo jednu zemlju ili regiju, ili ako su pojedine zemlje ili regije eksplicitno isključene iz pokrića. Navodi se datum početka važenja polise osiguranja. Željeznički prijevoznik obvezno će produžiti osiguranje od građanskopravne odgovornosti. Licenca se smatra nevažećom u slučaju nepoštivanja ove obveze od strane željezničkog prijevoznika. Međutim, moguće je u posebnim slučajevima ugovoriti osiguranje na određeno vrijeme. U tom slučaju navodi se datum isteka osiguranja. Datum se navodi u jednoobraznom formularu (dd/mm/gg). Nadležno tijelo za izdavanje Licence ima pravo provjeriti da li željeznički prijevoznik poštiva ove uvjete. U tom slučaju da je financijsko pokriće od građanskopravne odgovornosti izmijenjeno i ponovo podnešeno na usvajanje nadležnom tijelu za izdavanje Licence, izdaje se novi privitak koji mijenja prethodno postojeći.
5. **Uvjeti i obveze.** Ako se određuju dodani uvjeti vezani za pokriće od građanskopravne odgovornosti željezničkom prijevozniku isti se u tom slučaju navode u ovoj rubrici.
6. **Potpis.** Dokument koji se izdaje željezničkom prijevozniku potpisuje osoba ovlaštena za pitanja priznavanja osiguranja. Navodi se puno ime i prezime ovlaštene osobe.

## САДРЖАЈ

**РЕГУЛАТОРНИ ОДБОР ЖЕЉЕЗНИЦА  
БОСНЕ И ХЕРЦЕГОВИНЕ**

56	Правилник о примјени Јединствених техничких прописа (ЈТП) који се односе на подсистем "жељезничка возила - бука" (ЈТП БУКА) у жељезничким системима у Босни и Херцеговини (српски језик)	58	Упутство за саобраћај возова са "Talگو" гарнитурама на мрежи пруга ЖС БиХ (српски језик)	64
	Pravilnik o primjeni Jedinstvenih tehničkih propisa (JTP) koji se odnose na podsistem "željeznička vozila - buka" (JTP БУКА) u željezničkim sistemima u Bosni i Hercegovini (bosanski jezik)	1	Uputstvo za saobraćaj vozova sa "Talگو" garniturama na mreži pruga ŽS BiH (bosanski jezik)	73
	Pravilnik o primjeni Jedinstvenih tehničkih propisa (JTP) koji se odnose na podsustav "željeznička vozila - buka" (JTP БУКА) u željezničkim sustavima u Bosni i Hercegovini (hrvatski jezik)	59	Упутство о условима за издавање и садржају Лиценце за пружање услуга жељезничког превоза (српски језик)	81
	Pravilnik o primjeni Jedinstvenih tehničkih propisa (JTP) koji se odnose na podsustav "željeznička vozila - buka" (JTP БУКА) u željezničkim sustavima u Bosni i Hercegovini (hrvatski jezik)	9	Uputstvo o uvjetima za izdavanje i sadržaju Licence za pružanje usluga željezničkog prijevoza (bosanski jezik)	89
57	Правилник о правима и обавезама пуника у жељезничком саобраћају БиХ (српски језик)	17	Uputa o uvjetima za izdavanje i sadržaju Licence za pružanje usluga željezničkog prijevoza (hrvatski jezik)	96
	Pravilnik o pravima i obavezama putnika u željezničkom saobraćaju BiH (bosanski jezik)	24		103
	Pravilnik o pravima i obvezama putnika u željezničkom prometu u BiH (hrvatski jezik)	38		
		51		

Издавач: Овлаштена служба Дома народа Парламентарне скупштине Босне и Херцеговине, Трг БиХ 1, Сарајево - За издавача: секретар Дома народа Парламентарне скупштине Босне и Херцеговине Бојан Нинковић - Припрема и дистрибуција: ЈП НИО Службени лист БиХ Сарајево, Цемала Биједића 39/III - Директор: Драган Прусина - Телефони: Централна: 722-030 - Директор: 722-061 - Претплата: 722-054, факс: 722-071 - Огласни одјел: 722-049, 722-050, факс: 722-074 - Служба за правне и опште послове: 722-051 - Рачуноводство: 722-044, 722-046 - Комерцијала: 722-042 - Претплата се утврђује полугодишње, а уплата се врши УНАПРИЈЕД у корист рачуна: UNICREDIT BANK д.д. 338-320-22000052-11, ВАКУФСКА БАНКА д.д. Сарајево 160-200-00005746-51, НУРО-ALPE-ADRIA-BANK А.Д. Бања Лука, филијала Брчко 552-000-00000017-12, RAIFFEISEN BANK д.д. БиХ Сарајево 161-000- 00071700-57 - Штампана: ГИК "ОКО" д. д. Сарајево - За штампариију: Мевлудин Хамзић - Рекламације за непримљене бројеве примају се 20 дана од изласка гласила.

"Службени гласник БиХ" је уписан у евиденцију јавних гласила под редним бројем 731. Упис у судски регистар код Кантоналног суда у Сарајеву, број УФ/1 - 2168/97 од 10.07.1997. године. - Идентификацијски број 4200226120002. - Порезни број 01071019. - ПДВ број 200226120002. Молимо претплатнике да обавезно доставе свој ПДВ број ради издавања пореске фактуре. Претплата за I полугодиште 2018. за "Службени гласник БиХ" и "Међународне уговоре" 120,00 КМ, "Службене новине Федерације БиХ" 110,00 КМ.

Web издање: <http://www.sluzbenilist.ba> - годишња претплата 240,00 КМ