

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

SAOBRAĆAJNI PRAVILNIK

DIO PRVI

OPĆE ODREDBE, OSNOVNI POJMOVI I POJMOVI SAOBRAĆAJNE SLUŽBE

Član 1.

(Uvodne odredbe)

- (1) Saobraćajni pravilnik sadrži odredbe kojima se reguliraju način i uvjeti vršenja željezničkog saobraćaja.
- (2) Odredbe ovog Pravilnika primjenjuju se na željeznički sistem Bosne i Hercegovine (u daljem tekstu: ŽS BiH), uključujući javnu željezničku infrastrukturu i privatnu željezničku infrastrukturu koja je povezana sa javnom željezničkom infrastrukturom.
- (3) Uputstva, koja pobliže definiraju reguliranje i vršenje saobraćajne službe u duhu ovog Pravilnika, izrađuju upravitelj infrastrukture i željeznički operater. O navedenim aktima dužni su upoznati Regulatorni odbor željeznica BiH (u daljem tekstu: ROŽ BiH) radi izmjene Priloga 1 Instrukcije za sigurnost i interabilnost u ŽS BiH.
- (4) Izmjene, dopune, ispravke, objašnjenja i tumačenja označavaju se rednim brojem, posebno po vrstama, i pod tim brojem objavljuju u Službenom glasniku BiH, službenim glasilima entiteta i Brčko distrikta.
- (5) Na zahtjev upravitelja infrastrukture i željezničkog operatera, Regulatorni odbor željeznica Bosne i Hercegovine (u daljem tekstu: ROŽ) može, izuzetno, odobriti privremeno odstupanje od tehničkih pravila sigurnosti i interoperabilnosti kada prijedlog poštuje zajedničke sigurnosne ciljeve.
- (6) Odredbe ovog Pravilnika propisane za rad stanica važe i za ostala službena mjesta, odredbe propisane za otpavnika vozova važe i za saobraćajno-transportnog otpremnika, odredbe propisane za mašinovođu važe i za vozača motornog pružnog vozila (sve navedeno uz određene izuzetke propisane ovim Pravilnikom). Odredbe propisane za vozove važe i za lokomotive, motorne vozove, motorna kola i pružna vozila kada saobraćaju kao voz.
- (7) Upravitelj infrastrukture izrađuje, a vlasnik infrastrukture donosi i objavljuje dokumentaciju o eksploataciji željezničke mreže obuhvaćene izjavom o mreži, kojom se preciziraju tehnički uvjeti za prijem u eksploataciju i instrukcije o eksploataciji na pojedinim dijelovima mreže koje treba da poštuju željeznički operateri - imaoci potvrde o sigurnosti. Upravitelj infrastrukture izrađuje i objavljuje operativne specifikacije koje se primjenjuju na pravila odvijanja saobraćaja između javne mreže i industrijskih kolosijeka povezanih sa javnom mrežom, kao i način i uvjete manevriranja.
- (8) Pored saobraćajnog pravilnika, prilikom vršenja saobraćajne službe koriste se i drugi pravilnici i uputstva – Prilog 1 "Instrukcije za sigurnost i interoperabilnost željezničkog sistema BiH", kao i poslovni redovi kolodvora I i II dio.
- (9) U Pravilniku se koriste sljedeći pojmovi:
 - 1) **"željeznički sistem"** označava ukupnost podsistema u strukturnim i operativnim oblastima, kao i upravljanje i operativno funkcionisanje sistema kao cjeline;
 - 2) **"upravitelj infrastrukture"** je svako javno preduzeće ili kompanija koja je odgovorna za uspostavljanje i održavanje javne željezničke

infrastrukture ili privatne željezničke infrastrukture povezane sa javnom željezničkom infrastrukturom;

- 3) **"željeznički operater"** je svako javno preduzeće ili kompanija koja pruža usluge prevoza robe odnosno putnika željeznicom, pod uslovom da ta kompanija obezbjeđuje i vuču vozova. Ovim pojmom obuhvaćene su i kompanije koje pružaju samo usluge vuče vozova;
- 4) **"Regulatorni odbor željeznica BiH"** je upravna organizacija pri Ministarstvu komunikacija i transporta BiH, čija je organizacija, finansiranje i ovlašćenja definisana u Zakonu o željeznicama BiH;
- 5) **"željeznička kompanija"** podrazumijeva vertikalno integrisane željezničke kompanije koje obavljaju poslove upravitelja infrastrukture i poslove operatera ali sa razdvojenim troškovima poslovanja.

Ostali izrazi upotrebljeni u pravilniku, imaju isto značenje kao što je definisano zakonima i Instrukcijama koji uređuju sigurnost željezničkog saobraćaja.

Član 2.

(Pruge i kolosijeci)

- (1) Desna i lijeva strana pruge određuju se uvijek po smjeru pruge, tj. od utvrđene početne tačke prema krajnjoj tački pruge.
- (2) Kod dvokolosječne pruge definirani su desni i lijevi kolosijek. Desni kolosijek je onaj kolosijek koji se po smjeru od utvrđene početne tačke prema krajnjoj tački pruge nalazi sa desne strane, a lijevi kolosijek je onaj kolosijek koji se po smjeru od utvrđene početne tačke prema krajnjoj tački pruge nalazi sa lijeve strane.
- (3) Duž pruge moraju biti ugrađene kilometarske i hektometarske oznake koje označavaju udaljenost mjesta na pruži od početka pruge u cijelim kilometrima i hektometrima (desetim dijelovima kilometra). Veličine i dužine nagiba (pad, uspon i horizontala) pruge označavaju se padokazima. Veličine nagiba izražene su u promilima, a dužine nagiba u metrima. Kilometarske oznake, hektometarske oznake koje nose parne brojeve i padokazi ugrađuju se sa desne strane pruge. Hektometarske oznake koje nose neparne brojeve ugrađuju se sa lijeve strane pruge. Na dvokolosječnim prugama sve ove oznake ugrađuju se sa vanjske strane jednog i drugog kolosijeka.
- (4) Pruga u širem smislu (gornji i donji stroj pruge, objekti i postrojenja na pruži, oprema pruge, pružni pojas, željezničke zgrade, određeni zračni prostor nad prugom) dijeli se na otvorenu prugu i stanično područje.
- (5) Otvorena pruga je dio pruge između dvije susjedne stanice. Granicu između otvorene pruge i staničnog područja čine ulazni signali, a gdje ovih nema, prve ulazne skretnice. Stanično područje je prostor između ulaznog signala sa jedne i ulaznog signala sa druge strane stanice, a gdje ovih nema, prostor između prvih ulaznih skretnica sa obje strane stanice.
- (6) Pružni kolosijek je kolosijek između prvih ulaznih skretnica dviju susjednih stanica. Stanični dio pružnog kolosijeka je dio ovog kolosijeka na području stanice između prve ulazne skretnice i ulaznog signala.
- (7) Stanice i ostala službena mjesta (ukrsnice, saobraćajna otpremništva, transportno otpremništvo i tovarište) opremljena su potrebnim kolosijecima koji se nazivaju stanični kolosijeci. Kolosijeci namijenjeni za prijem i otpremu vozova nazivaju se glavni kolosijeci. Glavni kolosijeci koji čine direktno produženje otvorene pruge nazivaju se glavni prolazni kolosijeci. Glavni prolazni kolosijeci na koje vozovi zbog njihove konstrukcije ulaze u

- prava a izlaze u skretanje, ili obratno, nazivaju se nepravilni glavni prolazni kolosijeci. Kolosijeci namijenjeni za utovar i istovar kola, za sastavljanje i rastavljanje vozova, za smještaj kola za dezinfekciju itd. nazivaju se sporedni kolosijeci. Više kolosijeka iste vrste sačinjavaju grupu kolosijeka (na primjer: grupa prijemno-otpremnih kolosijeka, grupa ranžirnih kolosijeka, grupa utovarno-istovarnih kolosijeka i slično). Kolosijeci vezani samo sa jedne strane sa susjednim kolosijekom nazivaju se slijepi (krnji) kolosijeci. Kraj slijepog kolosijeka označava se grudobranom (likovni granični kolosječni signal).
- (8) Kolosijeci koji se priključuju u stanici ili na otvorenoj pruži, a služe za dopremanje i otpremanje tereta za nosioca prava njihovog korištenja, nazivaju se kolosijeci privatne željezničke mreže (industrijski kolosijeci).
- (9) Kolosijeci u stanicama obilježavaju se arapskim brojevima tako da prvi kolosijek pred staničnom zgradom nosi broj jedan, a ostali kolosijeci redom brojeve dva, tri, četiri itd... Osim toga, kolosijeci se nazivaju još i prema namjeni ili navici osoblja. Kolosijeci koji su podijeljeni na ograničene odsjeke puta vožnje (graničnim kolosječnim signalom, manevarskim signalom za zaštitu kolosječnog puta vožnje i sl.) označavaju se tako što se broju kolosijeka dodaje slovna oznaka a, b, c,... u zavisnosti od toga na koliko su dijelova kolosijeci podijeljeni.
- (10) Predmeti koji se nalaze pored ili između kolosijeka moraju biti toliko udaljeni od šine da ne ugrožavaju sigurnost saobraćaja. Način smještanja predmeta i materijala u kolosijeku, pored kolosijeka i između kolosijeka određuje se propisima građevinske službe. Na elektrificiranim prugama treba se pridržavati još i odredaba koje se odnose na ove pruge. Propisane mjere za svako službeno mjesto u smislu odredbe iz pasusa 2 ovog stava unose se u Poslovni red stanice I dio i moraju biti vidno istaknute na odgovarajućim radnim mjestima radi stalnog uvida od strane zainteresiranog osoblja i korisnika prijevoza.

Član 3.

(Službena mjesta na pruži)

- (1) Za vršenje saobraćajne i transportno-komercijalne službe postoje na pruži slijedeća službena mjesta:
- a) **Stanica** je službeno mjesto iz kojeg se regulira saobraćaj suprotnih i uzastopnih vozova i u kojem se obavlja ulaz i izlaz putnika i utovar i istovar stvari. Stanice se, po svojoj ulozi u reguliranju saobraćaja, dijele na:
- 1) **rasporedne stanice** - stanice u kojima se, sem poslova navedenih u tački a), u granicama važećih propisa uvode i otkazuju vozovi, planira otprema bruta, rastavljaju i sastavljaju vozovi i staraju o otpremi putnika i bruta na svom rasporednom odsjeku,
 - 2) **ranžirne stanice**-stanice u kojima se, u većem obimu, rastavljaju i sastavljaju teretni vozovi za određene pravce i koje su opremljene posebnim grupama kolosijeka i postrojenjima za manevriranje; one su istovremeno i rasporedne stanice,
 - 3) **međustanice** - stanice koje se nalaze između dvije rasporedne stanice,
 - 4) **usputne stanice** - stanice kroz koje voz prolazi od svoje polazne do svoje krajnje stanice,
 - 5) **odvojne stanice**- stanice u kojima se regulira još i prijelaz vozova s jedne na drugu odvojnu prugu,

- 6) **stanice prijelaza sa dvokolosječne na jednokolosječnu prugu**- stanice u kojima se regulira prijelazak vozova sa dvokolosječne na jednokolosječnu prugu i obratno,
- 7) **granične stanice**- stanice iz kojih se regulira saobraćaj vozova sa susjednim stanicama koje se nalaze u drugoj državi u skladu sa odredbama posebnog sporazuma,
- 8) **spojne stanice** - stanice iz kojih se regulira saobraćaj vozova sa susjednim stanicama drugog upravitelja infrastrukture u skladu sa odredbama posebnog sporazuma,
- b) **Ukrsnica** je službeno mjesto na pruži iz kojeg se regulira saobraćaj suprotnih i uzastopnih vozova i u kojem se može obavljati ulaz i izlaz putnika i utovar i istovar stvari,
- c) **Saobraćajno otpremništvo** je službeno mjesto na pruži u kojem se izvršavaju ukrštavanja i pretjecanja vozova i, po potrebi, otpravljanje putnika, prtljaga i ekspresnih stvari. Ako se u ovakvom službenom mjestu obavlja još i otpravljanje stvari, onda se ono naziva saobraćajno-transportno otpremništvo,
- d) **Odjavnica** je službeno mjesto na pruži iz kojeg se regulira saobraćaj vozova u odjavnom razmaku,
- e) **Rasputnica** je službeno mjesto na pruži u kojem se sa otvorene pruge odvaja druga pruga,
- f) **Raskrsnica** je službeno mjesto na pruži u kojem se dvije pruge sijeku u ravni kolosijeka,
- g) **Mjesto prijelaza sa dvokolosječne na jednokolosječnu prugu** je službeno mjesto na otvorenoj pruži gdje dvokolosječna pruga prijelazi u jednokolosječnu,
- h) **Transportno otpremništvo i tovarište** je službeno mjesto na pruži koje je otvoreno za vršenje cjelokupnog ili ograničenog otpravljanja putnika i stvari. U njemu se, u pogledu saobraćajne službe, obavlja samo manevra sabirnim vozovima ili posebnim vučnim vozilima radi uzimanja ili ostavljanja kola,
- i) **Stajalište** je službeno mjesto na pruži u kojem se obavlja ograničen putnički saobraćaj. Ono služi isključivo za ulaz i izlaz putnika u vozove za prijevoz putnika.

Službena mjesta navedena u tačkama e) do i) mogu biti jednovremeno i odjavnice, Službena mjesta iz tačke e) i g) mogu regulirati saobraćaj i suprotnih vozova ako su posjednuta otpravnikom vozova i opremljena glavnim signalima.

- (2) Za službena mjesta na prugama opremljena telekomandnim uređajima (u daljem tekstu: TK-stanice), pored odnosnih odredbi iz stava (1) ovog člana, važi i slijedeća podjela:
- a) **posjednuta TK-stanica** — TK-stanica stalno posjednuta otpravnikom vozova (u daljem tekstu: ovlašteni stanični radnik),
 - b) **повремено посједнута TK-stanica** — TK-stanica posjednuta ovlaštenim staničnim radnikom u određenom periodu,
 - c) **непосједнута TK-stanica** — TK-stanica koja redovno nije posjednuta ovlaštenim staničnim radnikom,
 - d) **granična stanica bez TK-uređaja (prva stanica do stanice uključene u TK-uređaje)** — prva stanica koja nije uključena u telekomandu, prima vozove sa TK-pruge i otprema ih na TK-prugu, a saobraćaj regulira i put vožnje osigurava otpravnik vozova,

- e) **privremena granična stanica bez TK-uređaja** — TK-stanica koja u slučaju smetnji ili kvara na TK-uređajima na dijelu TK-pruge počevši od te stanice preuzima ulogu granične stanica bez TK-uređaja iz tačke d) ovog stava,
 - f) **granična odvojna TK - stanica** — granična stanica na TK-pruzi od koje se odvaja pruga koja nije uključena u telekomandu.
- (3) Službena mjesta moraju biti označena svojim zvaničnim imenom. Ono mora biti jasno i vidljivo, a noću obavezno i osvijetljeno. Stanični prostor mora biti osvijetljen noću za vrijeme ulaska, bavljenja, izlaska i prolaska svakog voza. U slučaju saobraćaja vozova za prijevoz putnika moraju u isto vrijeme biti osvijetljeni još i pristupne ceste, peroni, čekaonice i ostale prostorije koje služe putnicima.

Član 4.

(Saobraćajna služba. Izvršna služba)

- (1) Saobraćajna služba obuhvata skup poslova potrebnih za organizaciju i izvršenje sigurnog, urednog i ekonomičnog saobraćaja vozova i drugih željezničkih vozila.
- (2) U saobraćajnu službu spada:
 - a) izrada i objavljivanje reda vožnje i reguliranje saobraćaja vozova na pruzi,
 - b) dostavljanje voznih sredstava za prevoženje putnika, životinja i stvari,
 - c) uvođenje, sastavljanje i oprema vozova,
 - d) otprema vozova i nadzor nad njihovim saobraćajem,
 - e) otklanjanje smetnji u saobraćaju vozova i
 - f) služba pri vozovima na pruzi.
- (3) Službe koje neposredno učestvuju u vršenju željezničkog saobraćaja ili u tehničkom pogledu omogućavaju prijevoze na željeznici nazivaju se izvršnim službama. Izvršnim službama smatraju se:
 - a) saobraćajna služba, odnosno služba za organizaciju prijevoza,
 - b) služba za vuču i vozna sredstva,
 - c) služba za održavanje pruga,
 - d) služba za eksploataciju i održavanje stabilnih postrojenja električne vuče,
 - e) služba signalno-sigurnosnih postrojenja i telekomunikacija.
- (4) Pod izvršnim jedinicama podrazumijevaju se jedinice navedenih službi koje se nalaze na pruzi i koje neposredno učestvuju u osiguranju i izvršenju saobraćaja (stanice, depoi itd.). Pod izvršnim osobljem podrazumijeva se ono osoblje izvršne službe koje u izvršnim jedinicama neposredno izvršava i osigurava siguran i uredan saobraćaj vozova.
- (5) Radnici ili grupe radnika koji na određenim poslovima neposredno učestvuju u vršenju željezničkog saobraćaja u smislu odredaba ovog Pravilnika nazivaju se:
 - a) **Otpравник vozova** — radnik koji regulira sigurno kretanje željezničkih vozila u stanici i na odnosnim međustaničnim odsjecima pruge,
 - b) **saobraćajni telegrafista** — radnik koji prima i otprema telegrame i fonograme vezane za reguliranje željezničkog saobraćaja,
 - c) **Vozni dispečer na TK -pruzi (TK -dispečer)**— radnik koji sa jednog centralnog mjesta na TK-pruzi, daljinski pomoću uređaja telekomande (TK-uređaja), neposredno regulira i rukovodi saobraćajem vozova na određenom dijelu pruge, odnosno na određenim prugama, unutar date nadležnosti,
 - d) **Saobraćajni dispečer** - radnik koji, na prugama koje nisu opremljene uređajima telekomande, sa centralnog mjesta vrši nadzor nad hodom vozova i daje blagovremeno stanicama potrebne informacije za

- urednu otpremu bruta i uredan saobraćaj vozova i vodi stvarni grafikon saobraćaja vozova,
- e) **Ovlašteni stanični radnik** - otpравник vozova koji u TK-stanicama vrši nadzor nad signalno-sigurnosnim uređajima i staničnom postavnicom, obavlja druge poslove predviđene ovim Pravilnikom, a po potrebi ili po naređenju TK-dispečera rukuje staničnom postavnicom i vrši reguliranje saobraćaja vozova,
- f) **Saobraćajno-transportni otpremnik** — radnik koji vrši saobraćajnu službu u saobraćajnom otpremništvu, odnosno saobraćajno-transportnom otpremništvu sa izvjesnim ograničenjima predviđenim ovim Pravilnikom; u saobraćajno-transportnom otpremništvu vrši i poslove transportne službe,
- g) **Odjavničar** — radnik koji učestvuje u reguliranju saobraćaja uzastopnih vozova u odjavnom razmaku,
- h) **Operator na spuštalic** — radnik koji rukuje uređajima za ranžiranje vozova na spuštalic,
- i) **Voda manevre** — radnik koji objedinjuje rad manevarskih odreda u stanicama u kojima zbog većeg obima rada ima više manevarskih odreda,
- j) **Rukovalac manevre** — radnik koji rukovodi radom jednog manevarskog odreda,
- k) **Manevrista** — radnik u manevarskom odredu koji izvršava manevarske poslove,
- l) **Manevarski odred** — zajednički naziv za rukovaoca manevre i najmanje jednog manevristu,
- m) **Manevarsko osoblje** — zajednički naziv za osoblje vučnog vozila i manevarski odred koji učestvuju pri manevriranju,
- n) **Nadzorni skretničar** — radnik koji u određenim stanicama učestvuje u osiguranju puteva vožnje vozovima, pružnim vozilima ili manevarskim sastavima, učestvuje u manevriranju, vrši pregled skretnica i čuva ključeve zaključanih skretnica,
- o) **Skretničar** — radnik koji na licu mjesta ili sa centralnog mjesta rukuje dodijeljenim skretnicama u cilju postavljanja puteva vožnje vozovima, pružnim vozilima ili manevarskim sastavima,
- p) **Skretničko osoblje** — zajednički naziv za nadzornog skretničara i skretničara,
- q) **Popisni vozovođa** — radnik koji kod vozova bez vozovođe, i u slučajevima kada se to posebno odredi, vrši potrebne organizacione pripreme voza za njegovu urednu i sigurnu otpremu,
- r) **Stanično osoblje** — zajednički naziv za otpравника vozova, ovlaštenog staničnog radnika, vođu manevre, saobraćajno-transportnog otpremnika, saobraćajnog telegrafistu, skretničko osoblje, manevarski odred, popisnog vozovođu, operatora na spuštalic,
- s) **Vozno osoblje** — zajednički naziv za vozopratno i osoblje vučnog vozila jednog voza,
- t) **Vozopratno osoblje (vozopratioci)** — zajednički naziv za vozovođu, vozne manevriste i konduktore jednog voza. Vozopratno osoblje određeno za pratnju jednog voza sačinjava vozni odred,
- u) **Vozovođa** — radnik koji brine o urednoj pripremi, sigurnom kretanju i radu voza na otvorenoj pruzi, u službenim mjestima i na industrijskom kolosijeku,
- v) **Vozni manevrista** — radnik koji obavlja usputne manevarske i druge propisane poslove kod voza na otvorenoj pruzi, u službenim mjestima i na industrijskom kolosijeku,
- w) **Konduktar** — radnik koji obavlja transportne poslove u vozu za prijevoz putnika, učestvuje u otpremi voza, a vrši i poslove manevriste odnosno

voznog manevriste kod svog voza ako takvih radnika u stanici, odnosno u vozu nema,

- x) **Osoblje vučnog vozila** — zajednički naziv za mašinovođu i pomoćnika mašinovođe,
 - y) **Mašinovođa** — radnik koji upravlja vučnim vozilom kod vožnje voza i pri manevriranju,
 - z) **Pomoćnik mašinovođe** — radnik koji posluhuje vučno vozilo i obavlja poslove voznog manevriste kod vozova bez vozopratnog osoblja,
 - aa) **Pregledni radnik** — radnik koji organizira i izvršava probu automatskih kočnica na vozu,
 - bb) **Pregledač kola** — radnik koji, pored dužnosti preglednog radnika, obavlja i tehnički pregled kola, tehničku pripremu voza i pregled pravilnog tovarjenja i osiguranja pošiljki,
 - cc) **Vozač motornog pružnog vozila** — radnik koji upravlja motornim pružnim vozilom i u saobraćajnom pogledu obavlja poslove vozovođe odnosno mašinovođe koji su ovim Pravilnikom predviđeni,
 - dd) **Voda pružnog vozila** — radnik, stručno osposobljen za određene saobraćajne poslove, koji u propisanim slučajevima prati pružno vozilo,
 - ee) **Čuvar cestovnog prijelaza** - radnik koji učestvuje u osiguranju željezničkog saobraćaja na cestovnom prijelazu,
 - ff) **Čuvar pruge** - radnik službe za održavanje pruge koji vrši svakodnevni pregled pruge,
 - gg) **Pružno osoblje** — zajednički naziv za čuvara pruge, čuvara cestovnog prijelaza i odjavničara,
 - hh) **Radnici koji izводе radove na pruzi** - zajednički naziv za sve radnike službe za održavanje pruge, službe za eksploataciju i održavanje stabilnih postrojenja električne vuče, te službe signalno-sigurnosnih postrojenja i telekomunikacija koji rade na radnim mjestima definiranim odredbama Pravilnika o radnim mjestima radnika izvršne službe na ŽS BiH.
- (7) Željeznički radnici koji na određenim poslovima neposredno učestvuju u vršenju željezničkog saobraćaja moraju biti stručno osposobljeni za te poslove i moraju ispunjavati posebne zdravstvene uvjete, shodno odredbama Pravilnika o stručnoj spremi radnika koji neposredno učestvuju u vršenju željezničkog saobraćaja i Pravilnika o postupku za provjeravanje psihičke i fizičke sposobnosti željezničkih radnika prije njihovog stupanja na rad i u toku rada.

Član 5.

(Obaveze radnika)

- (1) Rukovodioci svih radnih jedinica izvršne službe redovno kontroliraju rad radnika u pogledu potpune i pravilne primjene propisa pri vršenju željezničkog saobraćaja. Pored imenovanih, nadzor i kontrolu nad radom radnika izvršne službe, obavljaju i drugi radnici zaduženi za nadzor i kontrolu. Ovim radnicima mora se omogućiti nesmetano obavljanje njihovih poslova pri čemu isti, za vrijeme vršenja kontrole, ne smiju ometati radnike izvršne službe u obavljanju njihovih poslova direktno vezanih za sigurnost željezničkog saobraćaja.
- Reguliranje saobraćaja vozova vrše radnici upravitelja infrastrukture pri čemu ne smiju biti ometani od strane radnika željezničkog operatera. Šef stanice (otpravnik vozova) ne smije dopustiti radnicima željezničkog operatera vršenje radnji koje su u suprotnosti sa odredbama ovog Pravilnika, kao i odredbama drugih propisa, zakonskih i podzakonskih akata kojima se regulira sigurnost željezničkog saobraćaja i zaštita na radu.

(2) Pored poštovanja i primjene odgovarajućih propisa radnici su dužni i da se pridržavaju odredbi poslovnog reda stanice, plana i rasporeda rada. Svaki radnik prije samostalnog rada ili po dolasku u novo službeno mjesto mora da se dokazno upozna sa odredbama poslovnog reda stanice, čime ujedno potvrđuje da je upoznao mjesne prilike i sva lokalna normativna akta koja su sastavni dio poslovnog reda stanice.

(3) Svaki radnik je lično odgovoran za pravilno izvršenje poslova koji su konkretno određeni, kao i poslova koji proizilaze iz propisanih postupaka u toku procesa rada, bez obzira na prisustvo rukovodioca ili drugog lica.

(4) Nadležni rukovodilac odgovara za izdata naređenja, a odgovorni radnik za način njihovog izvršenja. Naređenja se mogu izdati usmeno i pismeno.

Ako radnik smatra da je naređenje izdato od strane nadležnog rukovodioca protivno postojećim propisima i da dovodi u pitanje sigurnost saobraćaja, dužan je da na to upozori rukovodioca. Kada i poslije upozorenja radnika nadležni rukovodilac ponovi usmeno naređenje (ostane pri izdatom naređenju), radnik će naređenje izvršiti samo ako mu se prijetilno izda pismeno naređenje. Radnik ne smije ni na pismeno naređenje nadležnog rukovodioca da izvrši one radnje koje su zakonom zabranjene, kao ni ona naređenja koja očigledno ugrožavaju sigurnost saobraćaja. Pismena naređenja iz ove tačke treba odmah dostaviti Unutrašnjoj kontroli upravitelja infrastrukture, odnosno, željezničkog operatera.

(5) Radnik mora lice ovlašteno za nadzor, odnosno nadležnog rukovodioca, upoznati sa stanjem na svom radnom mjestu.

(6) Radnici koji su u službi moraju nositi propisano službeno odnosno zaštitno odijelo i službene oznake. Službenim odnosno zaštitnim odijelom u smislu ovog Pravilnika smatraju se odjeća i obuća propisanog oblika, boje i izgleda sa znakom i oznakama, kojima se drugim učesnicima u vršenju željezničkog saobraćaja i korisnicima željezničkog prijevoza predstavlja zaposleni.

Pravo na službeno odnosno zaštitno odijelo i obavezu njegovog nošenja za vrijeme rada propisuju upravitelj infrastrukture i željeznički operater za svoje zaposlene, Oblik, boju i izgled službenog odnosno zaštitnog odijela, znaka i oznaka propisuju upravitelj infrastrukture i željeznički operater za svoje zaposlene.

Službene oznake su:

- 1) crvena kapa – za otpravnika vozova,
- 2) crvena traka na desnom rukavu – za rukovaoca manevre.

(7) Svi radnici koji neposredno učestvuju u vršenju željezničkog saobraćaja, (osim manevrista), kao i sva službena i radna mjesta koja učestvuju u reguliranju saobraćaja moraju imati ispravan i tačan časovnik.

U dispečerskim centrima (telekomande saobraćaja, CDU), u svakoj stanici u prostoriji otpravnika vozova i u prostorijama gdje se obavljaju telekomunikacioni poslovi (centri veze), mora se nalaziti časovnik po kome se radnici upravljaju pri obavljanju svojih poslova, Svaka posjednuta skretničarska kućica, pružna stražarnica i prostorija čuvara prijelaza mora imati službeni časovnik, Zvanično tačno vrijeme dobija se telefonom od željezničke automatske centrale (u daljem tekstu: ŽAT), pozivanjem određenog telefonskog broja namijenjenog za davanje tačnog vremena. Službena mjesta koja nemaju tu mogućnost dobijaju tačno vrijeme od određene stanice. Koje će stanice, kojim službenim i radnim mjestima i na koji način davati tačno vrijeme propisuje upravitelj infrastrukture,

U slučaju da se časovnici radnika iz stava (7) kako je navedeno u pasusu 2 i 3 ne slažu, mjerodavno je vrijeme staničnog službenog časovnika, odnosno časovnika otpravnika vozova.

- (8) Ako se radnik razboli za vrijeme obavljanja radnih poslova i zadataka i ne može dalje da vrši svoju dužnost, ili ako zbog bolesti ne može da dođe na posao, odmah o tome mora obavijestiti nadležnog rukovodioca.
- (9) Radnik ne smije napustiti svoje radno mjesto dok nije učinio sve što je potrebno za osiguranje sigurnosti saobraćaja.
- (10) Za vrijeme trajanja smjene zabranjeno je spavanje, bez obzira na dužinu trajanja efektivnog rada.

Član 6.

(Vozovi i njihova namjena)

- (1) Kao voz, u smislu saobraćajnih propisa, smatra se vučno vozilo koje saobraća samo ili sa vozilima u propisanom sastavu i propisno signalizirano, i to od momenta preuzimanja od strane voznog osoblja u polaznoj stanici do momenta prispjeća, odnosno predaje u krajnjoj stanici.
- (2) Pod brutom za voz, odnosno brutom od voza, smatra se na propisani način formirani sastav vozila koji u polaznoj stanici čeka na vučno vozilo, koji po dolasku u krajnju stanicu čeka na rastavljanje, odnosno koji u usputnoj stanici iz određenih razloga čeka na drugo vučno vozilo.
- (3) Prema vrsti prijevoza vozovi mogu biti:
 - a) vozovi za prijevoz putnika,
 - b) vozovi za prijevoz stvari (teretni),
 - c) vozovi za željezničke potrebe (službeni),
 - d) vozovi za posebne namjene.
- (4) Vozovi za prijevoz putnika dijele se na:
 - a) specijalne vozove, namijenjene za specijalna putovanja; saobraćaj ovih vozova vrši se prema posebnom propisu,
 - b) EuroCity (EC) vozove, za najbrži i najudobniji prijevoz putnika između evropskih centara,
 - c) EuroNight (EN) vozove, za najbrži i najudobniji prijevoz putnika u noćnom saobraćaju između evropskih centara,
 - d) InterCity (IC) vozove, za najbrži i najudobniji prijevoz putnika između velikih gradova,
 - e) ekspresne vozove, za najbrže prevoženje putnika u unutrašnjem ili međunarodnom saobraćaju,
 - f) brze vozove, za brza prevoženja putnika u unutrašnjem ili međunarodnom saobraćaju,
 - g) ubrzane vozove, za prevoženje putnika u unutrašnjem saobraćaju kod kojih su zaustavljanja na usputnim stanicama svedena na najmanju mjeru,
 - h) putničke vozove, za prevoženje putnika na dužim relacijama, koji se zadržavaju u stanicama i na pojedinim stajalištima,
 - i) lokalne putničke vozove, za prevoženje putnika na kraćim relacijama, koji se zadržavaju u stanicama i na stajalištima.
- (5) Pojedini vozovi za prijevoz putnika mogu biti:
 - a) agencijski vozovi, za potrebe određene agencije čija se organizacija posebno ugovara,
 - b) auto vozovi, koji u svom sastavu imaju i kola za prijevoz praćenih automobila,
 - c) muzejski vozovi, sastavljeni od starih prilagođenih kola namijenjeni za turistička putovanja.
- (6) Vozovi za prijevoz stvari (teretni vozovi) su:
 - a) vozovi iz međunarodnog saobraćaja:
 - 1) vozovi kombiniranog saobraćaja,
 - 2) vozovi sa pojedinačnim kolskim pošiljkama,
 - 3) vozovi sa jedinstvenim tovarom.

b) vozovi iz unutrašnjeg saobraćaja:

- 1) ekspresni teretni vozovi, za najbrži prijevoz stvari, naročito živih i brzopokvarljivih pošiljaka,
 - 2) brzi teretni vozovi, za brzi prijevoz stvari, naročito živih i brzopokvarljivih pošiljaka,
 - 3) direktni teretni vozovi, za prevlačenje direktnog bruta iz jedne rasporedne (ranžirne) ili utovarne (istovarne) stanice preko najmanje jedne rasporedne (ranžirne) stanice na istoj ili odvojnoj pruzi,
 - 4) vojni vozovi, koji služe isključivo za prijevoz vojnih pošiljaka odnosno vojnih transporta,
 - 5) maršrutni vozovi, koji služe za prijevoz jedinstvenog tovara između dvije stanice,
 - 6) dionički teretni vozovi, za prevlačenje teretnog bruta iz jedne rasporedne (ranžirne) ili utovarne (istovarne) stanice do susjedne rasporedne (ranžirne) stanice na istoj ili i odvojnoj pruzi, ili do neke utovarne (istovarne) stanice ispred nje,
 - 7) sabirni vozovi, za prevlačenje međustaničnog bruta na jednom rasporednom odsjeku,
 - 8) kružni teretni vozovi, za prevlačenje bruta između stanica unutar željezničkog čvora,
 - 9) industrijski vozovi (vozovi privatnih željezničkih mreža povezanih sa javnom željezničkom mrežom), za prevlačenje bruta na određenim relacijama, kao i za posluživanje industrijskih kolosijeka, odnosno, kolosijeka privatne željezničke mreže koja se odvajaju sa otvorene pruge.
- (7) Vozovi za željezničke potrebe (službeni vozovi) dijele se na:
- a) lokomotivske vozove, namijenjene za otpremu radnih lokomotiva van službe,
 - b) radne vozove, za prijevoz materijala za održavanje i izgradnju postrojenja, uređaja ili objekata; radni vozovi mogu saobraćati i kao pomoćni vozovi,
 - c) probne vozove, za utvrđivanje sposobnosti i ispravnosti novih vozila ili vozila koja su izašla sa opravke, odnosno za ispitivanje stanja pruga, postrojenja, uređaja i objekata na pruzi,
 - d) prazne vozove, za prevlačenje praznih putničkih garnitura.
- (8) Vozovi za posebne namjene dijele se na:
- a) pomoćne vozove, koji se sa svojom opremom upućuju na mjesta vanrednih događaja radi ukazivanja pomoći i otklanjanja nastalih smetnji,
 - b) pomoćna vučna vozila, za preuzimanje vozova čije je vučno vozilo ostalo u kvaru,
 - c) izvidničke lokomotivske vozove, za izviđanje stanja pruge u vanrednim prilikama,
 - d) lokomotive krstarice, koje se uvode u saobraćaj u cilju raščišćavanja pruge od snijega i leda,
 - e) snježna grtala, koja se koriste kao vozila za čišćenje snijega na pruzi, sa sopstvenim pogonom ili dodata lokomotivi.
- (9) U smislu izvršenja saobraćaja po odredbama ovog Pravilnika, teretnim vozovima smatraju se i vozovi iz stavova (7) i (8) ovog člana.
- (10) Motornim vozom smatraju se dizel ili elektromotorna kola za prijevoz putnika, sama ili sa jednom ili više prikolica, čiji sastav čini konstruktivno jednu cjelinu (garnitura motornog voza). U zavisnosti od tehničkih mogućnosti, mogu se spajati više garnitura motornih vozova.

- (11) Prema potrebama saobraćaja, vozovi mogu biti redovni i vanredni.
- Redovnim vozom smatra se svaki voz koji saobraća redovno svakog dana i svaki voz za koji je redom vožnje utvrđeno kalendarsko vrijeme njegove vožnje (kalendar saobraćaja).
 - Vanrednim vozom smatra se svaki voz koji ne saobraća redovno svakog dana ili za koji redom vožnje nije utvrđeno kalendarsko vrijeme njegove vožnje.
 - Osnovnim vozom smatra se svaki redovni ili vanredni voz čiji je red vožnje unaprijed utvrđen i objavljen u redu vožnje,
Vanredne vozove čine:
 - vozovi po potrebi, za koje postoji red vožnje u općem redu vožnje, a predviđeni su da saobraćaju samo u slučaju potrebe,
 - podijeljeni vozovi, za koje se koristi red vožnje nekog redovnog ili u saobraćaj već uvedenog vanrednog voza,
 - posebni vozovi, koji saobraćaju od slučaja do slučaja po posebnom redu vožnje, a red vožnje im se izrađuje odvojeno od općeg reda vožnje; red vožnje pojedinih posebnih vozova može se predvidjeti i u općem redu vožnje,
 - vozovi za posebne namjene, koji saobraćaju u vanrednim prilikama i za koje, zbog nepredviđenog i hitnog slučaja, kao i postavljenog zadatka, ne može da se koristi red vožnje drugog voza niti da se izradi poseban red vožnje (pomoćni vozovi i lokomotive, izvidnički lokomotivski vozovi, lokomotive krstarice i snježna grtala). Ovim vozovima se pismenim nalogom određuje vrijeme polaska iz polazne stanice, maksimalna brzina i zaustavljanje u stanicama, što predstavlja njihov red vožnje.
- (12) Prema važnosti u toku izvršenja saobraćaja i reguliranja kretanja vozova, vozovi imaju slijedeći redoslijed u rangiranju i davanju prvenstva:
- specijalni vozovi,
 - EuroCity (EC) vozovi,
 - EuroNight (EN) vozovi,
 - InterCity (IC) vozovi u međunarodnom saobraćaju,
 - ekspresni vozovi u međunarodnom saobraćaju,
 - brzi vozovi u međunarodnom saobraćaju,
 - InterCity (IC) vozovi u unutrašnjem saobraćaju,
 - ekspresni vozovi u unutrašnjem saobraćaju,
 - brzi vozovi u unutrašnjem saobraćaju,
 - ubrzan vozovi,
 - putnički vozovi,
 - lokalni putnički vozovi,
 - međunarodni teretni vozovi,
 - ekspresni teretni vozovi,
 - brzi teretni vozovi,
 - direktni teretni vozovi,
 - vojni vozovi,
 - maršrutni vozovi,
 - dionički teretni vozovi,
 - vozovi za posebne namjene,
 - sabirni vozovi,
 - kružni vozovi,
 - industrijski vozovi,
 - službeni vozovi.
- (13) Vozovi iz međunarodnog saobraćaja imaju prednost ispred vozova istog ranga iz unutrašnjeg saobraćaja.
- (14) Pojediniim vozovima za prijevoz putnika, zavisno od njihove namjene, kao i teretnim vozovima iz međunarodnog saobraćaja ili teretnim vozovima komercijalno-poslovnog karaktera može se dati i veći rang.
- (15) Instradacijom vojnog transporta može se vojnom vozom odrediti i drugi rang.
- (16) Vozovi za posebne namjene mogu imati prvenstvo ispred svih vozova kada su uvedeni u saobraćaj radi ukazivanja pomoći ili otklanjanja smetnji na pruzi.
- (17) Agencijskom vozom rang se određuje kod ugovaranja trase, odnosno izrade njegovog reda vožnje.

Član 7.

(Označavanje vozova)

- Vozovi na mreži pruga u BiH označavaju se arapskim brojevima koji se sastoje od najviše 5 cifara.
- Jednim brojem može biti označen samo jedan voz na mreži pruga BiH.
- Na jednoj relaciji (prijevoznom putu) voz se označava samo jednim brojem. Pod relacijom saobraćaja jednog voza podrazumijeva se prijevozni put voza od njegove polazne do krajnje stanice.
- Broj voza se formira tako da se na osnovu njega može utvrditi da li je voz iz međunarodnog, pograničnog, unutrašnjeg (međuentitetskog, entitetskog) saobraćaja, vrsta voza, da li je osnovni ili podijeljeni voz, vrsta prijevoza, relacija i smjer vožnje voza.
- Pod međunarodnim saobraćajem vozova podrazumijeva se saobraćaj onih vozova koji dolaze(odlaze) na(sa) mreže pruga BiH (ŽRS/ŽFBH) sa(na) pruge susjednih država.
- Pod pograničnim saobraćajem vozova podrazumijeva se saobraćaj vozova preko graničnih prijelaza sa susjednim željezničkim upravama, a na osnovu bilateralnih sporazuma sa tim upravama.
- Pod unutrašnjim saobraćajem vozova podrazumijeva se saobraćaj vozova unutar mreže pruga BiH. Unutrašnji saobraćaj vozova može biti međuentitetski i entitetski.
- Pod međuentitetskim saobraćajem vozova podrazumijeva se saobraćaj vozova sa područja pruga jednog entiteta na područje pruga drugog entiteta, odnosno saobraćaj sa pruga jednog entiteta na pruge istog entiteta tranzitirajući pri tome prugama drugog entiteta.
- Pod entitetskim saobraćajem vozova podrazumijeva se saobraćaj vozova unutar mreže pruga BiH isključivo unutar jednog entiteta.
- Brojevi vozova iz međunarodnog saobraćaja određuju se u skladu sa odgovarajućim međunarodnim propisima, odnosno bilateralnim sporazumima sa susjednim željezničkim upravama.
- Glavni voz od kojeg se u odvojnoj stanici odvaja dio voza koji saobraća na odvojnoj pruzi ima na cijelom prijevoznom putu isti broj. Odvojni voz se obilježava posebnim brojem počev od odvojne stanice.
- Parovi vozova za prijevoz putnika označavaju se sa dva susjedna odgovarajuća broja na način da je parni broj manji.

Član 8.

(Određivanje smjera vožnje)

- Neparnim brojevima na mjestu cifre za jedinicu označavaju se vozovi koji saobraćaju u smjeru sjever-jug i zapad-istok, dok se vozovi koji saobraćaju u suprotnom smjeru označavaju parnim brojevima (uz moguća odstupanja).
- Vozovi koji saobraćaju na odvojnima prugama označavaju se, po pravilu, neparnim brojevima u smjeru od odvojne stanice. U suprotnom smjeru vozovi se označavaju parnim brojevima.

- (3) Vozovi koji saobraćaju samo na jednoj pruzi ili na njenom dijelu označavaju se oznakom smjera te pruge.
- (4) Vozovi koji saobraćaju preko više pruga zadržavaju oznaku smjera one pruge preko koje je putovanje voza duže.

Član 9.

(Vozovi za prijevoz putnika iz međunarodnog saobraćaja)

- (1) Vozovi za prijevoz putnika iz međunarodnog saobraćaja označavaju se brojevima od 1 do 499, i to:
 - a) 1 do 199 -EuroCity (EC) i InterCity (IC) vozovi,
 - b) 200 do 499 - EuroNight, ekspresni i brzi vozovi.
 Odstupanja od ovakvog načina označavanja vozova dopuštena su uz dogovor na međunarodnim konferencijama reda vožnje.
- (2) Vozovi za prijevoz putnika iz međunarodnog saobraćaja označavaju se i na slijedeći način:
 - a) 1000 do 1299 -sezonski vozovi,
 - b) 1300 do 1499 -vozovi za prijevoz praćenih automobila (auto-vozovi),
 - c) 13000 do 13299 -agencijski vozovi,
 - d) 13300 do 13499 -priključni agencijski vozovi.
- (3) Podijeljeni vozovi vozova iz stava (1) ovog člana označavaju se dodavanjem dopunskih brojeva ispred broja osnovnog voza, i to:
 - a) broj 10 – podijeljeni voz čiji je saobraćaj unaprijed planiran i koji saobraća ispred osnovnog voza sa istim elementima reda vožnje kao kod osnovnog voza,
 - b) broj 11 – podijeljeni voz čiji je saobraćaj unaprijed planiran i koji saobraća iza osnovnog voza sa istim elementima reda vožnje kao kod osnovnog voza,
 - c) broj 12 – podijeljeni voz čiji saobraćaj nije unaprijed planiran i koji saobraća po različitim elementima reda vožnje od osnovnog voza, a što se utvrđuje kod uvođenja voza u saobraćaj,
 - d) broj 14 - podijeljeni voz čiji je saobraćaj unaprijed planiran i koji saobraća pomoćnim prijevoznim putem po posebnom redu vožnje.

Član 10.

(Vozovi za prijevoz putnika iz unutrašnjeg saobraćaja)

- (1) Vozovi većih brzina i većeg komfora označavaju se trocifrenim brojevima, i to:
 - a) od 500 do 599 - InterCity (IC) vozovi,
 - b) od 600 do 699 - ekspresni vozovi,
 - c) od 700 do 899 - brzi vozovi,
 - d) od 900 do 999 - ubrzani vozovi.
- (2) U svakoj grupi brojeva za vozove iz tačke a), b) i d) stava (2) ovog člana određeni su kontingenti brojeva koji pripadaju entitetskim upraviteljima infrastrukture, i to:
 - a) ŽFBH - od 500 do 549, od 600 do 649, od 900 do 949,
 - b) ŽRS-od 550 do 599, od 650 do 699, od 950 do 999.
- (3) U grupi brojeva za vozove iz tačke c) stava (2) ovog člana određeni su kontingenti brojeva koji pripadaju entitetskim upraviteljima infrastrukture, i to:
 - a) ŽFBH -od 700 do 799,
 - b) ŽRS- od 800 do 899.
- (4) U svakom kontingentu brojeva iz stava (3) i stava (4) ovog člana određeni su podkontingenti koji se koriste se za označavanje vozova u međuentitetskom saobraćaju, i to:
 - a) ŽFBH -od 500 do 519, od 600 do 619, od 700 do 719, od 900 do 919,
 - b) ŽRS-od 550 do 569, od 650 do 669, od 800 do 819, od 950 do 969.
- (5) Podijeljeni vozovi za prijevoz putnika iz unutrašnjeg saobraćaja iz stava (2) ovog člana označavaju se

dodavanjem dopunskih brojeva ispred broja osnovnog voza, i to:

- a) broj 10 – podijeljeni voz čiji je saobraćaj unaprijed planiran i koji saobraća ispred osnovnog voza sa istim elementima reda vožnje kao kod osnovnog voza,
 - b) broj 11 – podijeljeni voz čiji je saobraćaj unaprijed planiran i koji saobraća iza osnovnog voza sa istim elementima reda vožnje kao kod osnovnog voza,
 - c) broj 12 – podijeljeni voz čiji saobraćaj nije unaprijed planiran i koji saobraća po različitim elementima reda vožnje od osnovnog voza, a što se utvrđuje kod uvođenja voza u saobraćaj,
 - d) broj 14 -podijeljeni voz čiji je saobraćaj unaprijed planiran i koji saobraća pomoćnim prijevoznim putem po posebnom redu vožnje,
 - e) broj 15, 16, 17 i 18 - podijeljeni voz čiji saobraćaj nije unaprijed planiran i koji saobraća po različitim elementima reda vožnje od osnovnog voza ili pomoćnim prijevoznim putem što se utvrđuje prilikom uvođenja voza u saobraćaj.
- (6) Sezonski vozovi za prijevoz putnika iz unutrašnjeg saobraćaja iz stava (2) ovog člana označavaju se dodavanjem dopunskih brojeva ispred broja osnovnog voza, i to:
 - a) broj 1-sezonski voz,
 - b) broj 21-sezonski voz koji saobraća pomoćnim prijevoznim putem,
 - c) broj 31-podijeljeni sezonski voz.
 - (7) Ostali vozovi za prijevoz putnika iz unutrašnjeg saobraćaja označavaju se četvorocifrenim brojevima, i to:
 - a) od 2 000 do 5 999 – putnički vozovi,
 - b) od 6 000 do 6999 i od 8000 do 8 999 – lokalni putnički vozovi,
 - c) od 9 000 do 9 999 – autovozovi.
 - (8) U svakoj grupi brojeva za vozove iz tačke a), b) i c) stava (8) ovog člana određeni su kontingenti brojeva koji pripadaju entitetskim upraviteljima infrastrukture, i to:
 - a) ŽFBH -od 2000 do 3999, od 8000 do 8999, od 9000 do 9499,
 - b) ŽRS-od 4000 do 5999, od 6000 do 6999, od 9500 do 9999.
 - (9) U svakom kontingentu brojeva iz tačke a) i b) stava (9) ovog člana određeni su podkontingenti koji se koriste za označavanje vozova u međuentitetskom saobraćaju, i to:
 - a) ŽFBH -od 2000 do 2099, od 3000 do 3099, od 8000 do 8099, od 9000 do 9019,
 - b) ŽRS-od 4000 do 4099, od 5000 do 5099, od 6000 do 6099, od 9500 do 9519.
 - (10) Podijeljeni vozovi za prijevoz putnika iz unutrašnjeg saobraćaja iz stava (8) ovog člana označavaju se dodavanjem dopunskog broja 3 ispred broja osnovnog voza.
 - (11) Sezonski vozovi za prijevoz putnika iz unutrašnjeg saobraćaja iz stava (8) ovog člana označavaju se dodavanjem dopunskog broja 2 ispred broja osnovnog voza.
 - (12) Vozovi za prijevoz putnika iz unutrašnjeg saobraćaja iz tačke c) stava (8) ovog člana koji saobraćaju pomoćnim prijevoznim putem označavaju se dodavanjem dopunskog broja 1 ispred broja osnovnog voza.
 - (13) Agencijski vozovi i priključni agencijski vozovi iz unutrašnjeg saobraćaja označavaju se brojevima od 13500 do 13999.
 - a) U ovoj grupi brojeva određeni su kontingenti brojeva koji pripadaju entitetskim upraviteljima infrastrukture, i to:

- 1) ŽFBH -od 13500 do 13599,
 - 2) ŽRS-od 13600 do 13699,
- dok su ostali brojevi u rezervi.
- b) U kontingentu brojeva iz tačke a) ovog stava određeni su podkontingenti koji se koriste za označavanje vozova u međuentitetskom saobraćaju, i to:
 - 1) ŽFBH -od 13500 do 13519,
 - 2) ŽRS-od 13600 do 13619.
 - c) Agencijski vozovi i priključni agencijski vozovi iz unutrašnjeg saobraćaja koji saobraćaju pomoćnim prijevoznim putem označavaju se tako što im se prve dvije cifre (13) zamjenjuju ciframa (30).
- (14) Brojevima od 7000 do 7999 označavaju se putnički vozovi u pograničnom saobraćaju. Kontingent ovih brojeva dijeli se na osnovu bilateralnih sporazuma sa susjednim željezničkim upravama (ŽS i HŽ).
- (15) Kada se pojavi potreba da se u kratkom periodu prijeveze izuzetno veliki broj putnika (društveno - političke, kulturne i sportske manifestacije i sl.), za označavanje vozova za ovakve prijevoze na mreži pruga BiH mogu se koristiti brojevi od 20000 do 21499.
- U ovoj grupi brojeva određeni su kontingenti brojeva koji pripadaju entitetskim upraviteljima infrastrukture, i to:
- 1) ŽFBH -od 20000 do 20499,
 - 2) ŽRS-od 20500 do 20999,
- dok su ostali brojevi u rezervi.

Član 11.

(Teretni vozovi iz međunarodnog saobraćaja)

- (1) Teretni vozovi iz međunarodnog saobraćaja označavaju se petocifrenim brojevima.

Cifre u okviru broja imaju slijedeća značenja:

- 1) cifra desetica hiljada označava međunarodni karakter voza,
 - 2) cifra hiljada označava vrstu relacije i vrstu voza,
 - 3) cifra stotine označava bilateralne i trilateralne relacije koje geografski određuju upravljači infrastrukture koji upravljaju brojevima u skladu sa odgovarajućim međunarodnim propisima. Kod multilateralne relacija ova cifra nema značenje,
 - 4) cifra jedinice označava smjer vožnje.
- (2) Relacije saobraćaja mogu biti:
- a) multilateralne - voz saobraća preko najmanje četiri željezničke Uprave, kojima pripada kontingent brojeva od 40000 do 40999 i od 46000 do 46999,
 - b) bi(tri)lateralne - voz saobraća preko dvije (tri) željezničke Uprave, kojima pripada kontingent brojeva od 41000 do 45999 i od 47000 do 49999.
- (3) Teretni vozovi iz međunarodnog saobraćaja označavaju se brojevima od 40000 do 49999, i to:
- a) od 40000 do 43999 -vozovi kombiniranog saobraćaja,
 - b) od 44000 do 46299 -vozovi sa pojedinačnim kolskim pošiljkama,
 - c) od 46300 do 49999 -vozovi sa jedinstvenim tovarom.
- (4) Konkretna dodjela brojeva međunarodnim teretnim vozovima utvrđuje se unutar FTE (Forum Train Europe), odnosno po dogovoru između pojedinih upravitelja infrastrukture. Pravila za raspodjelu brojeva utvrđena su odgovarajućim međunarodnim propisima.
- (5) Za vozove u pograničnom saobraćaju između susjednih željezničkih uprava (od izlazne granične stanice otpremne željeznice do ulazne granične stanice prijemne željeznice) zainteresirani upravitelji infrastrukture mogu da zaključe sporazume da se koriste brojevi vozova iz unutrašnjeg saobraćaja.
- (6) Preko svakog graničnog prijelaza mogu se uvesti u saobraćaj podijeljeni teretni vozovi iz međunarodnog

saobraćaja sa unaprijed dodijeljenim odgovarajućim kontingentima brojeva određenim od strane jednog od upravitelja infrastrukture koji upravljaju brojevima vozova. Uvođenje u saobraćaj ovakvih vozova može se izvršiti i na osnovu bilateralnog sporazuma. Ove kontingente brojeva vozova upravljač infrastrukture objavljuje u STU uz RV.

Član 12.

(Teretni vozovi iz unutrašnjeg saobraćaja)

- (1) Teretni vozovi iz unutrašnjeg saobraćaja označavaju se petocifrenim brojevima.

Cifre u okviru broja imaju slijedeća značenja:

- 1) cifra desetica hiljada označava da je u pitanju voz iz unutrašnjeg saobraćaja, kao i kom entitetskom kontingentu brojeva pripada,
 - 2) cifra hiljada označava vrstu voza,
 - 3) cifra stotine označava da li je u pitanju osnovni ili podijeljeni voz,
 - 4) cifra jedinice označava smjer vožnje.
- (2) Teretni vozovi iz unutrašnjeg saobraćaja označavaju se brojevima od 50000 do 69999. Kontingent brojeva od 50000 do 59999 pripada ŽRS, a kontingent brojeva od 60000 do 69999 ŽFBH.

a) ŽRS:

- 1) od 50000 do 50499-ekspresni vozovi,
- 2) od 51000 do 51499-brzi vozovi,
- 3) od 52000 do 52499-direktni vozovi,
- 4) od 53000 do 53199-vojni vozovi,
- 5) od 53200 do 53499-maršrutni vozovi,
- 6) od 54000 do 54499-dionički vozovi,
- 7) od 55000 do 55499-sabirni vozovi,
- 8) od 56000 do 56199-kružni vozovi,
- 9) od 56200 do 56499-industrijski vozovi,
- 10) od 57000 do 57499 i od 58000 do 58499-službeni vozovi,
- 11) od 59000 do 59499- vozovi za posebne namjene.

b) ŽFBH:

- 1) od 60000 do 60499-ekspresni vozovi,
- 2) od 61000 do 61499-brzi vozovi,
- 3) od 62000 do 62499-direktni vozovi,
- 4) od 63000 do 63199-vojni vozovi,
- 5) od 63200 do 63499-maršrutni vozovi,
- 6) od 64000 do 64499-dionički vozovi,
- 7) od 65000 do 65499-sabirni vozovi,
- 8) od 66000 do 66199-kružni vozovi,
- 9) od 66200 do 66499-industrijski vozovi,
- 10) od 67000 do 67499 i od 68000 do 68499-službeni vozovi,
- 11) od 69000 do 69499- vozovi za posebne namjene.

- (3) Podijeljeni vozovi teretnih vozova iz unutrašnjeg saobraćaja označavaju se brojem koji predstavlja zbir broja osnovnog voza i broja 500.

- (4) U podkontingent brojeva kojima se označavaju teretni vozovi iz međuentitetskog saobraćaja spadaju po prvih stotinu brojeva od svake vrste vozova naznačenih u stavu (2) ovog člana.

Član 13.

(Rezervni brojevi)

Brojevi od 70000 do 99999 su u rezervi i mogu se (izuzetno) koristiti za označavanje podijeljenih međunarodnih vozova sa susjednim željezničkim upraviteljima infrastrukture na osnovu bilateralnih sporazuma (ukoliko nije unaprijed dodijeljen kontingent brojeva od strane upravljača infrastrukture koji

upravlja brojevima vozova), kao i u druge svrhe na način kako to odredi upravitelj infrastrukture.

Član 14.

(Određivanje i dodjeljivanje brojeva)

Određivanje i dodjeljivanje brojeva vozovima vrši upravitelj infrastrukture u dogovoru sa željezničkim operaterima.

Član 15.

(Red vožnje)

- (1) Za svaki voz mora se red vožnje izraditi, objaviti i dati na upotrebu zainteresiranom osoblju u skladu sa odredbama Pravilnika za izradu reda vožnje.
- (2) Red vožnje se izrađuje kao:
 - a) Opći red vožnje- predviđa i obuhvata potreban broj redovnih vozova i vozova po potrebi za period njegovog važenja,
 - b) Poseban red vožnje- se izrađuje za posebne vozove i važi samo za slučaj kada takav voz saobraća.

Član 16.

(Materijal reda vožnje)

- (1) Materijal reda vožnje obuhvata: grafikoni reda vožnje, priručnik o željezničkim prugama, knjižice reda vožnje, izvodi iz reda vožnje, i prijelazno naređenje.
- (2) Red vožnje izrađuje i objavljuje upravitelj infrastrukture.
- (3) Potrebnim elementima materijala reda vožnje moraju biti snabdjevena sva službena i radna mjesta i radnici upravitelja infrastrukture i željezničkog operatera koji učestvuju u vršenju željezničkog saobraćaja. Sve objavljene izmjene i dopune materijala reda vožnje moraju se blagovremeno sprovesti. Navedeni radnici su obavezni da preduzmu sve organizacione mjere za uredno i redovno izvršenje reda vožnje.

Svaka stanica mora na vrijeme da dobije redove vožnje za sve vozove koji saobraćaju na pruzi na kojoj se nalazi, i to za sebe i sva njoj podređena službena mjesta.
- (4) Materijal reda vožnje za potrebe korisnika prijevoznih usluga objavljuju željeznički operateri.
- (5) Upravitelj infrastrukture uspostavlja i objavljuje, nakon konsultacija sa zainteresiranim stranama, izjavu o mreži kao dokument koji opisuje karakteristike infrastrukture koja je stavljena na raspolaganje željezničkim operaterima. Izjava o mreži sadrži informacije o uvjetima pristupa željezničkoj infrastrukturi obuhvaćenoj izjavom o mreži. Izjava o mreži se objavljuje najkasnije četiri mjeseca prije krajnjeg roka za podnošenje zahtjeva za dodjeljivanje i uključivanje infrastrukturnog kapaciteta (trase) u red vožnje. Rok za podnošenje zahtjeva za dodjeljivanje i uključivanje infrastrukturnog kapaciteta u red vožnje ne može da prelazi dvanaest mjeseci prije stupanja na snagu reda vožnje.
- (6) Trasa voza je infrastrukturni kapacitet neophodan za saobraćaj voza na osnovu unaprijed definiranog reda vožnje. Trase se dodjeljuju kao:
 - a) Trase okvirnog sporazuma - okvirni sporazum je dobrovoljan zajednički sporazum između upravitelja infrastrukture i podnosioca zahtjeva za trasom. Upravitelj infrastrukture nudi podnosiocu zahtjeva za trasom (u trajanju od najmanje 5 godina) infrastrukturni kapacitet dat u obliku trasa "x" dana sa određenom vremenskom tolerancijom trajanja.
 - b) Trase godišnje usluge - predmet su globalne koordinirane konstrukcije trasa na osnovu svih zahtjeva pristiglih do određenog datuma,
 - c) Trase kao odgovor na zakašnjele zahtjeve za dodjeljivanje i uključivanje infrastrukturnih kapaciteta (trase) u red vožnje - predmet su i rezultat dodatne analize infrastrukturnih kapaciteta i mogućnosti

pozitivnog odgovora na zahtjeve koji su pristigli po isteku roka za podnošenje zahtjeva. Zahtjev za trasom koji je podnešen nakon utvrđenog roka mora da sadrži moguća vremenska odstupanja u odnosu na zahtijevano vrijeme polaska i dolaska. Ova odstupanja izražena su u minutima (max. +(-)999). Odgovor na ove zahtjeve mora se dati u što kraćem roku (ne dužem od mjesec dana),

- d) AD HOC trase-trase dodijeljene na zahtjev za dodjeljivanje i uključivanje infrastrukturnog kapaciteta u red vožnje podnešen upravitelju infrastrukture u toku važećeg reda vožnje. Zahtjev za AD HOC trasom mora da sadrži moguća vremenska odstupanja u odnosu na zahtijevano vrijeme polaska i dolaska. Ova odstupanja izražena su u minutima (max. +(-)999). Upravitelj infrastrukture na ove zahtjeve mora da odgovori u što kraćem roku (ne dužem od 5 radnih dana).
- (7) Datum krajnjeg roka, kao i način podnošenja zahtjeva za dodjeljivanje i uključivanje infrastrukturnog kapaciteta u red vožnje donosi upravitelj infrastrukture u skladu sa propisima kojima se regulira ova materija.

DIO DRUGI

PRUŽNA I STANIČNA POSTROJENJA

Član 17.

(Vrste pružnih i staničnih postrojenja)

- (1) Pruga, kolosijeci i službena mjesta opremaju se pružnim i staničnim postrojenjima koja tehnički omogućavaju sigurno kretanje vozova i vozila i osiguravaju pravilnu organizaciju saobraćaja i uredno izvršavanje reda vožnje.
- (2) U pružna i stanična postrojenja spadaju: signalno-sigurnosni uređaji, signali i signalne oznake, skretnice, iskliznice, ukrštaji, uređaji na cestovnim prijelazima, telekomunikacioni uređaji, oprema i uređaji za upravljanje saobraćajem, spuštalice i ostala manevarska postrojenja u ranžirnim stanicama, stabilna postrojenja električne vuče, dizalice, kolske vage, kontrolni tovarni profili i tovarne rampe, grudobrani, peroni, razni uređaji za održavanje i čišćenje kola i drugo.
- (3) Pružna i stanična postrojenja ugrađuju se prema projektima, eksploatacionim zahtjevima i propisanim standardima, a njihovo održavanje, način upotrebe i pregleda uređuje se posebnim aktima

Član 18.

(Skretnice. Položaj i obilježavanje skretnica)

- (1) Skretnica je postrojenje kojim su dva kolosijeka međusobno vezana i koje omogućava prelaz vozila, odnosno vozova sa jednog na drugi kolosijek bez prekidanja vožnje. Skretnice mogu da se postavljaju iz centralnog mjesta (pomoću odgovarajućeg uređaja) ili na licu mjesta.
- (2) Kod skretnica se razlikuju:
 - a) **redovan položaj**-položaj u kojem skretnica mora da bude postavljena kada se preko nje ne vrši vožnja,
 - b) **pravilan položaj**-položaj u kojem skretnica mora da bude postavljena za namjeravanu vožnju,
 - c) **ispravan položaj** -kada jezičci dobro priljubljuju uz glavnu šinu.
- (3) Skretnice se obilježavaju arapskim brojevima počevši sa brojem jedan od početne prema krajnjoj tački pruge. U većim stanicama sa više kolosječnih grupa (parkova) skretnice se obilježavaju u svakoj grupi počev od broja jedan i znakom grupe ispred broja skretnica. Naknadno ugrađene skretnice između već postojećih mogu se, izuzetno, označiti i brojevima i slovima.

Član 19.

(Osiguranje skretnica)

- (1) Sve skretnice na glavnim kolosijecima u stanicama, kao i odvojne skretnice kojima je ostvarena veza ovih kolosijeka sa sporednim kolosijecima moraju da budu osigurane za vožnje po glavnim kolosijecima.
U saobraćajnim otpremništvima sve skretnice na glavnim kolosijecima, kao i odvojne skretnice kojima je ostvarena veza ovih kolosijeka sa sporednim kolosijecima, moraju da budu osigurane za vožnje po glavnim kolosijecima, a na prugama sa jačim saobraćajem još i u zavisnosti sa ulaznim signalima.
- (2) Skretnice na otvorenoj pruzi moraju biti osigurane na način propisan Instrukcijom za sigurnost i interoperabilnost u ŽS BiH.
- (3) Osiguranim skretnicama smatraju se one skretnice koje se postavljaju i zabravljaju iz centralnog mjesta, koje se postavljaju na licu mjesta a zabravljaju centralno, odnosno koje se postavljaju i zaključavaju na licu mjesta. Sve ostale skretnice smatraju se neosiguranim.
- (4) Osigurane skretnice se dijele na:
 - a) **pouzdanu pritvrđene**, koje se postavljaju i zabravljaju centralno, ili se postavljaju na licu mjesta a zabravljaju centralno, a u takvoj su zavisnosti sa glavnim signalima da ovi mogu da se postave da pokazuju signalni znak za dozvoljenu vožnju samo ako su skretnice postavljene za određeni put vožnje u pravilan i ispravan položaj. Ovakve skretnice moraju da budu opremljene i mehaničkim ili električnim kontrolnim zatvorom (zasunom) čiji je zadatak kontroliranje pravilnog priljubljivanja jezička uz glavnu šinu i održavanje jezička u tom položaju za sve vrijeme dok signal pokazuje signalni znak za dozvoljenu vožnju. Sve skretnice uključene u elektrorelejne SS uređaje smatraju se pouzdano pritvrđenim bez obzira da li se postavljaju grupno ili pojedinačno pa i kada se postavljaju na licu mjesta okretanjem ručice, ako svjetlosni pokazivači na postavnici pokazuju da su skretnice u pravilnom i ispravnom položaju i ako se glavni signali poslije toga mogu postaviti da pokazuju signalni znak za dozvoljenu vožnju,
 - b) **pouzdanu zaključane**, koje se na licu mjesta postavljaju i zaključavaju bravom, a u ključevnoj su zavisnosti sa glavnim signalima tako da ovi mogu da pokazuju signalni znak za dozvoljenu vožnju samo ako su skretnice postavljene u pravilan i ispravan položaj i u tom položaju zaključane, a ključ zaključane skretnice zabavljen u SS uređaj,
 - c) **pritvrđene**, sve osigurane skretnice iz tačke a) ovog stava ako nemaju mehanički ili električni kontrolni zatvor (zasun), odnosno ako se kod elektrorelejnog i elektronskog osiguranja poslije postavljanja skretnica grupno, pojedinačnim tasterima ili na licu mjesta glavni signali ne mogu postaviti da pokazuju signalni znak za dozvoljenu vožnju, te skretnice opisane tačkom b) ovog stava ako nemaju ključevnu zavisnost sa glavnim signalima.
- (5) Skretničke brave moraju biti tako konstruirane i tako se postavljaju da brava može da se zaključa i iz nje ključ izvuče samo ako je skretnica u određenom pravilnom i ispravnom položaju. Ključ od skretničke brave čuva onaj radnik bez čijeg se odobrenja položaj skretnice ne smije mijenjati.

Član 20.

(Pregled i održavanje skretnica)

- (1) Pregled skretnica u pogledu njihove upotrebljivosti i ispravnosti i njihovo čišćenje vrše radnici saobraćajne službe.
- (2) Redovan pregled i održavanje skretnica vrši osoblje službe za održavanje pruge i osoblje služba signalno-sigurnosnih postrojenja i telekomunikacija.
- (3) Detaljnije odredbe o pregledu i održavanju skretnica propisane su u Saobraćajnom uputstvu SU 40 navedenog u Prilogu 1 Instrukcije za sigurnost i interoperabilnost u ŽS BiH- u daljem tekstu SU 40.

Član 21.

(Smetnje na skretnicama)

- (1) Kada kod osiguranih skretnica nastupi kvar (presjek, kvar na uređajima za osiguranje i skretničkim dijelovima itd.), takve skretnice se smatraju neosiguranim sve dok se kvar ne otkloni. Skretnica se smatra neosiguranim i za vrijeme probnog rada i isključenja iz signalno-sigurnosnog uređaja zbog izvođenja radova na ovim uređajima ili na samoj skretnici. Ako je razmak između jezička i glavne šine veći od dozvoljenog, skretnica se smatra neispravnom i preko nje se ne smije voziti.
- (2) Čim se zapazi manji nedostatak (kvar) na skretnici koji može lako da se otkloni, radnik koji rukuje skretnicama dužan je da to odmah i učini.
- (3) O svim zapaženim nedostacima (kvarovima) na skretnicama obavještava se otparnik vozova, a na TK-prugama TK-dispečer (ovlašteni stanični radnik). Svi zapaženi nedostaci (kvarovi) se evidentiraju.
- (4) Do presjeka skretnice dolazi kada se preko nje pređe vožnjom niz jezičak, a skretnica nije postavljena u pravilan položaj (nasilno mijenjanje položaja skretnice).
- (5) Preko presječene skretnice smije da se dozvoli prelazak vozila tek pošto je na licu mjesta pregledaju otparnik vozova i skretničar, uz uvjet da je jezičak potpuno ispravan i da dobro priljubljuje uz glavnu šinu. U ovom slučaju brzina ne smije da bude veća od 20 km/h.
- (6) O svakoj presječevoj ili neosiguranoj skretnici otparnik vozova (TK-dispečer, ovlašteni stanični radnik) je dužan odmah dokazno da obavijesti odgovorne radnike službe za signalno-sigurnosna postrojenja i građevinske službe. Za upotrebu skretnice do njihovog dolaska otparnik vozova (TK-dispečer, ovlašteni stanični radnik) preduzima mjere za osiguranje sigurne vožnje preko ovakve skretnice (smanjenje brzine, obavješćavanje staničnog i voznog osoblja i dr.) ili po potrebi, zabranjuje vožnju preko iste. Ove mjere se sprovode sve dok u odgovarajuće evidencije odgovorni stručni radnik ne upiše da su nepravilnosti otklonjene i da je skretnica ispravna za saobraćaj redovnom brzinom.
- (7) U neposjednutim TK-stanicama pregled presječenih ili neosiguranih skretnica vrši mašinovođa prije prelaska preko istih po naređenju TK-dispečera. Bliže odredbe o ovakvom pregledu propisuje upravitelj infrastrukture.
- (8) Za skretnicu se kaže da je podbačena kada se njen položaj mijenja neposredno ispred vozila, odnosno u toku kretanja vozila preko skretnice, pri čemu dolazi do iskliznuća vozila zbog trenutnog polovičnog položaja skretnice.
- (9) O potrebi isključenja skretnica iz signalno-sigurnosnog uređaja zbog izvođenja radova, bilo na signalno-sigurnosnom uređaju ili na samim skretnicama, odnosno služba prijetodno pismeno obavještava šefa stanice. Šef stanice se tom prilikom obavještava o predstojećim radovima, dužini njihovog trajanja kao i o tehničkoj sposobnosti skretnica i signalno-sigurnosnog uređaja u

pogledu njihovog korištenja za vrijeme trajanja radova. Na osnovu pismenog obavještenja šef stanice izdaje pismenu naredbu o postupku pri korištenju skretnica i signalno-sigurnosnog uređaja.

Član 22.

(Signalno-sigurnosni uređaji na prugama sa elektrotelegrafnim i elektronskim osiguranjem)

- (1) Automatski pružni blok (u daljem tekstu: APB) je signalno-sigurnosni uređaj za osiguranje uzastopnih vožnji i onemogućavanje istovremenih vožnji vozova suprotnih smjerova po istom kolosijeku između dvije susjedne stanice.
- (2) Uređaj međustanične zavisnosti (u daljem tekstu: MZ) je signalno-sigurnosni uređaj za ostvarivanje zavisnosti izlaznih signala dvije susjedne stanice ili izlaznog staničnog signala i glavnog signala susjednog službenog mjesta, te za kontrolu slobodnosti kolosijeka između zavisnih signala. Međustanično rastojanje kod uređaja MZ može da bude podijeljeno prostornim signalima automatske odjavnice na odjavne prostorne odsjeke, pri čemu se saobraćaj uzastopnih vozova regulira automatskom promjenom signalnih znakova na jednoznačnim prostornim signalima.
- (3) Stanice na pruzi sa APB-om ili sa MZ opremljene su elektrotelegrafnim ili elektronskim signalno-sigurnosnim uređajima koji su u zavisnosti sa uređajem APB odnosno MZ. Uređajem se rukuje postavnicom iz službene prostorije otpravnika vozova (stanična postavica, u daljem tekstu: SP), koja omogućava centralno rukovanje skretnicama i provjeravanje njihovog pravilnog i ispravnog položaja, rukovanje iskliznicama i uređajima za osiguranje cestovnih prijelaza na području stanice, glavnim i drugim signalima, provjeru slobodnosti kolosijeka i puta pretrčavanja, kao i provjeru slobodnosti narednog blokovnog prostornog, odnosno staničnog prostornog odsjeka. Osim SP stanice mogu da budu opremljene i lokalnom postavnicom (ranžirnim ormarićem), odnosno lokalnim postavljama, SP rukuje isključivo otpravnik vozova, a u saobraćajnim i saobraćajno-transportnim otpremništvima SP rukuje saobraćajno-transportni otpremnik, Skretnicama, iskliznicama i uređajima za osiguranje cestovnih prijelaza na području stanice može da se, u određenim slučajevima, rukuje i putem lokalne postavice, pomoću lokalnih postavljaja, isključivo kada otpravnik vozova to naredi i putem SP to omogućiti. Skretnicama i iskliznicama može da se, u slučaju smetnje ili kvara, rukuje i na licu mjesta ručicom (kurblo), a uređajem za osiguranje cestovnog prijelaza takode na licu mjesta posebnim ključem, ručicom (kurblo) ili određenim tasterima koji se nalaze u relejnom ormariću kod cestovnog prijelaza.
- (4) Pruga opremljena uređajem APB između dvije stanice podijeljena je na blokovne prostorne odsjeke automatskog pružnog bloka čije granice čine prostorni, odnosno zaštitni signali. Dužina blokovnih prostornih odsjeka iznosi od 1000 do 3000 m. Na staničnom području dio pruge od ulaznog do izlaznog signala, odnosno od izlaznog do prvog zaštitnog signala ne smatra se blokovnim prostornim odsjekom kada signalno-sigurnosni uređaji nisu uključeni u režim automatskog prolaznog saobraćaja. Predsignali ulaznog, odnosno zaštitnog signala u stanicama od kojih za odnosni smjer otpočinje pruga, odnosno dio pruge opremljen uređajem APB, ne vrše funkciju prostornih signala već samo predsignaliziraju signalne znake ulaznog, odnosno zaštitnog signala. Isto je i sa predsignalima ulaznih signala na prugama bez uređaja APB koje se završavaju u

odvojnim stanicama koje se nalaze na prugama opremljenim uređajem APB.

Prostorni signal postavlja se da pokazuje signalni znak za zabranjenu vožnju u vremenu od pet sekundi nakon nailaska prve osovine voza na izolirani sastav, odnosno brojač osovina prostornog odsjeka koji ovaj signal štiti. Kada posljednja osovina voza pređe ovaj izolirani sastav, odnosno brojač osovina, prvi pozadnji prostorni signal postavlja se automatski da pokazuje signalni znak za opreznu vožnju, a drugi pozadnji prostorni signal postavlja se da pokazuje signalni znak za dozvoljenu vožnju.

Prostorni signali označavaju se odvojeno za svaki međustanični odsjek i to slovom abecede, kojim je obilježen međustanični odsjek na kome se nalaze, i rednim brojem (računajući od početne na krajnjoj tački pruge) kome se dodaje cifra dva za smjer od početne ka krajnjoj tački pruge, odnosno cifra jedan za smjer od krajnje ka početnoj tački pruge.

Prostorni signali na dvokolosječnim prugama sa obostranim saobraćajem obilježavaju se:

- 1) prostorni signali ugrađeni uz redovan kolosijek-na način propisan kao u pasusu 4 ovog stava,
- 2) prostorni signali ugrađeni uz susjedni kolosijek - kao i signali ugrađeni uz redovni kolosijek, slovom abecede kojim je obilježen međustanični odsjek i rednim brojem (računajući od početne ka krajnjoj tački pruge) ali se u ovom slučaju rednom broju dodaje cifra jedan za smjer od početne ka krajnjoj tački pruge, odnosno cifra dva za smjer od krajnje ka početnoj tački pruge.
- (5) Način osiguranja saobraćaja na cestovnim prijelazima određuje upravitelj infrastrukture u skladu sa zakonskim propisima, odredbama Signalnog pravilnika i drugim propisima kojima se regulira ova materija. Uputstva definirana stavom (7) ovog člana onih stanica na čijem području se nalaze cestovni prijelazi, odnosno u uputstva definirana stavom (7) obje susjedne stanice između kojih se nalaze cestovni prijelazi, moraju da se unesu kilometarski položaji cestovnih prijelaza, kako se osigurava saobraćaj na njima, postupci u slučaju kvara uređaja za osiguranje saobraćaja na cestovnim prijelazima, način osiguranja saobraćaja vozila na cestovnim prijelazima kada preko istih saobraćaju pružna vozila ali ne kao voz, pojedinačno ili u konvoju od dva ili više vozila jedno za drugim, odnosno kada preko istih saobraća manevarski sastav ili voz do izvjesnog mjesta na otvorenoj pruzi, kao i način osiguranja saobraćaja na cestovnim prijelazima kod uvođenja laganih vožnji.
- (6) Signalno-sigurnosni uređaji na TK-pruzi i način njihovog rada isti je kao na prugama sa uređajima APB, odnosno uređajima MZ. Osiguranje puteva vožnji na TK-prugama vrši TK-dispečer daljinski putem centralne postavice (u daljem tekstu: CP), Signalno-sigurnosnim uređajima može da se rukuje i iz SP (mjesno rukovanje). Skretnicama, iskliznicama i uređajima za osiguranje cestovnih prijelaza može da se rukuje i pomoću lokalne postavice, odnosno lokalnih postavljaja. Uređajima sa SP rukuje isključivo ovlašteni stanični radnik i to po naređenju ili odobrenju TK-dispečera. Lokalno rukovanje skretnicama, iskliznicama i uređajima za osiguranje cestovnih prijelaza na području stanice vrše određeni stanični radnici i vozno osoblje uz odobrenje TK-dispečera, ukoliko on već nije odobrio mjesno rukovanje, u kom slučaju odobrenje za lokalno rukovanje daje ovlašteni stanični radnik. Bez naređenja ili odobrenja TK-dispečera, ovlašteni stanični radnik smije da rukuje signalno-sigurnosnim

uređajima iz SP samo kada treba da otkloni iznenada nastalu opasnost po sigurnost saobraćaja. O uzroku ovakvog preuzimanja mjesnog rukovanja i vremenu prestanka potrebe za njim, ovlašteni stanični radnik mora da obavijesti TK-dispečera.

Kada TK-dispečer regulira saobraćaj vozova, kod davanja naređenja ili odobrenja za mjesno rukovanje uređajima iz SP ne smije ovlaštenom staničnom radniku da naredi ili odobri da otprema vozove u međustanične odsjeke. Izuzetno, TK-dispečer može narediti ovlaštenom staničnom radniku da otpremi manevarski sastav ili pružno vozilo do nekog mjesta na otvorenoj pruzi.

- (7) Bliže odredbe o vrsti, svojstvima i rukovanju CP i SP kod osiguranja saobraćaja vozova i manevriranja, kao i o postupku pri korištenju lokalne postavnice odnosno lokalnih postavljača i ostalih signalno-sigurnosnih uređaja propisane su posebnim uputstvima upravitelja infrastrukture:

- Uputstvom za rukovanje SP i uređajima za osiguranje cestovnih prijelaza,
- Uputstvom za rukovanje CP.

Član 23.

(Sredstva za sporazumijevanje pri vršenju željezničkog saobraćaja)

- Pri vršenju željezničkog saobraćaja sporazumijevanje treba da bude jasno, pouzdano i brzo i može da se vrši usmeno, pisano (na radnom "operativnom" jeziku upravitelja infrastrukture,) ili signalnim znacima.
- Usmeno sporazumijevanje može da bude direktno ili korištenjem telekomunikacionih uređaja.
- Pri reguliranju i vršenju željezničkog saobraćaja sporazumijevanje se vrši slijedećim telekomunikacionim uređajima:
 - telefonom (induktorski, fiksni i mobilni),
 - radio-dispečerskim uređajem,
 - radio uređajima (GSM-R, UKT),
 - računarskim informacionim sistemima.

Svi navedeni uređaji moraju da budu dio zatvorenog sistema veza u kome je moguće sporazumijevanje isključivo ovlaštenih radnika upravitelja infrastrukture i željezničkog operatera, odnosno u kome nije moguća komunikacija sa drugim osobama. Izuzetno, ovi uređaji mogu da se koriste i izvan sistema željeznice (za komunikaciju sa drugim osobama) pod uvjetom da su ta dva vida komunikacije tehnički razdvojena.

Upravitelj infrastrukture je dužan da osigura uputstvo za rukovanje za svaki od navedenih telekomunikacionih uređaja.

- Pisano sporazumijevanje može da bude u obliku ručnog zapisa ili u drugom obliku (faks, kompjuter, daljinopisač).
- Sporazumijevanje signalnim znacima propisano je Signalnim pravilnikom.
- Saopćenja koja se odnose na reguliranje saobraćaja vozova prenose se isključivo sredstvima za dokazno sporazumijevanje. Sporazumijevanje je dokazno ako su data saopćenja sačuvana tako da njihov sadržaj i oblik, kao i dokaz da je primalac saopćenje primio i razumio, može da se provjeri. Saopćenja se čuvaju na jedan od slijedećih načina:
 - uređajima, koji omogućavaju pouzdano registriranje saopćenja (usmenih ili pisanih),
 - zapisom i potvrdom prijema,
 - pisanim saopćenjem.
- Oblik i način prenosa saopćenja propisani su ovim Pravilnikom, Pravilnikom o unutrašnjem i međunarodnom telegrafskom, telefonskom i radio saobraćaju PR8-

navedenog u Prilogu 1 Instrukcije za sigurnost i interoperabilnost u ŽS BiH, i Uputstvom o obrascima za saobraćajne poslove i načinu njihovog vođenja- navedenog u Prilogu 1 Instrukcije za sigurnost i interoperabilnost u ŽS BiH i SU 40.

- (8) Za sporazumijevanje pri reguliranju i vršenju željezničkog saobraćaja koje se vrši telekomunikacionim uređajima potrebno je da se osiguraju direktne veze za prijenos saopćenja između:

- dvije susjedne stanice,
- susjednih stanica i službenih mjesta između njih,
- susjednih stanica i komunikacionih mjesta na pruzi između njih,
- saobraćajnog dispečera i svih stanica na pruzi ili dijelu pruge na kojoj saobraćajni dispečer vrši nadzor nad hodom vozova,
- TK- dispečera i svih stanica na TK-pruzi ili dijelu TK-pruge na kojoj TK- dispečer neposredno regulira i rukovodi kretanjem vozova, kao i TK-dispečera i granične stanica bez TK-uređaja,
- stanica na pruzi i elektrovučne podstanice,
- otpravnika vozova i skretničara,
- voznog dispečera i svih stanica na pruzi na kojoj saobraćajem vozova rukovodi vozni dispečer,
- TK -dispečera i komunikacionih mjesta na TK-pruzi ili dijelu TK-pruge na kojoj TK- dispečer neposredno regulira i rukovodi kretanjem vozova.

- (9) Komunikaciona mjesta na pruzi su, pored pružnih telefona i telefoni na radnom mjestu čuvara cestovnih prijelaza, kao i mjesta odakle je moguće da se uspostavi dokazna telekomunikaciona veza sa otpravnikom vozova ili TK-dispečerom.

- (10) Za međusobno sporazumijevanje željezničkih radnika izvršne službe u službenim mjestima, kao i za njihovo sporazumijevanje sa ostalim radnicima koji rade na pruzi i mašinovodom voza koji je zaustavljen na pruzi, koriste se mobilni telefoni, pružni telefoni ili radio veza. Pružni telefoni moraju da budu označeni slovom "T". Sporazumijevanje putem mobilnih telefona ili radio veze, koji se koriste pri reguliranju saobraćaja vozova, mora da ima karakter dokaznog sporazumijevanja.

- (11) Za sporazumijevanje u željezničkom saobraćaju takođe se može koristiti kompjuterski informacioni sistem upravitelja infrastrukture. Korištenje ovog sistema mora biti omogućeno željezničkom operateru u pogledu podataka koji su mu potrebni u radu.

- (12) Kada su uređaji za registriranje u kvaru ili kada pruga nije opremljena takvim uređajima, saopćenja koja se odnose na reguliranje saobraćaja vozova prenose se samo u prisustvu svjedoka. Saopćenja koja se na ovakav način prenose su:

- davanje dopuštenja i odbijanje prijema vozova i pružnih vozila,
- davanje predavize čuvaru cestovnog prijelaza radi osiguranja cestovnog prijelaza,
- nalozi koji se daju sredstvima za sporazumijevanje umjesto pismenim nalogima.

- (13) Svjedokom se, u smislu odredbi prijethodnog stava, smatra prisustvo prenošenju saopćenja trećeg službenog mjesta, trećeg radnog mjesta ili trećeg radnika koji ima položen odgovarajući stručni ispit.

- (14) Bliži postupak oko korištenja svjedoka za vrijeme kvara uređaja za registriranje, odnosno kada ovi uređaji ne postoje, propisuje upravitelj infrastrukture posebnim uputstvom.

- (15) Principi i pravila sporazumijevanja između voznog osoblja i osoblja zaduženog za reguliranje kretanja vozova na

interoperabilnoj željezničkoj mreži u slučaju kritičnih sigurnosnih situacija služe kao osnov upravitelju infrastrukture da razradi konkretne fonograme i knjige obrazaca određenih postupaka.

Elementi iz prijethodnog pasusa ovog člana dostavljaju se željezničkim operaterima na osnovu kojih oni uspostavljaju dokumente za svoje osoblje i izrađuju "Knjigu procedura za mašinovođe".

Priroda i struktura poruke i fonograma, kao i metodologija njenog prenosa, dati su u Prilogu II.

DIO TREĆI MANEVIRANJE

Član 24.

(Opće odredbe)

- (1) Manevriranje, kao zajednički naziv za sve manevarske poslove, obuhvata svako pokretanje vozila koje ne predstavlja vožnju voza, a koje se vrši u cilju njihovog premještanja sa jednog mjesta na drugo na istom kolosijeku ili sa jednog na drugi kolosijek, uz osiguranje manevarskog puta vožnje, uključujući i rad oko zakvačivanja, otkvačivanja, usporavanja i zaustavljanja tog kretanja, osiguranje vozila od samopokretanja i odbjegnuća, kao i izdavanje naređenja, rukovođenje i nadzor nad ovim poslovima.
- (2) Svako pokretanje voza poslije njegovog zaustavljanja u stanici, koje ne predstavlja nastavak vožnje voza, smatra se manevriranjem.
- (3) Manevarski poslovi se reguliraju odredbama ovog Dijela u kojem su detaljno opisani pojedini postupci koji su zajednički i obavezni za sva službena mjesta i radnike koji obavljaju ove poslove.
- (4) Pri obavljanju manevarskih poslova, pored odredbi ovog Dijela, radnici koji obavljaju ove poslove su obavezni da se pridržavaju i odgovarajućih odredbi Poslovnog reda stanice, tehnološkog procesa rada stanice i sl..
- (5) Poslovi koji se obavljaju u specifičnim uvjetima, određenim lokalnim i vremenskim prilikama ili sa posebnim uređajima i opremom, definiraju se Poslovnim redom stanice ili uputstvom koje je sastavni dio Poslovnog reda stanice.
- (6) Odredbe, propisane za vučna vozila, važe i za manevriranje motornim vozilima za posebne namjene (motorna pružna vozila), ukoliko uputstvom za pojedina vozila nije drugačije propisano.

Član 25.

(Manevarska kretanja)

- (1) Kretanje pojedinačnih ili zakvačenih vozila koje ne predstavlja vožnju voza naziva se manevarskim kretanjem.
- (2) Manevarsko kretanje se ostvaruje:
 - a) posebnom manevarskom lokomotivom,
 - b) voznom lokomotivom,
 - c) raznim motornim pružnim vozilima,
 - d) kolosječnim nagibom,
 - e) ljudskom snagom,
 - f) ručnim motornim šinskim potiskivačem,
 - g) dvoputnim vozilom ili motornim vozilom za posebne namjene (pružni traktor odnosno lokotraktor),
 - h) cestovnih motornim vozilom,
 - i) manevarskim užetom bez ili sa čekrkom (vitlom),
 - j) prijenosnikom i okretnicom.

Član 26.

(Vrste manevarskih kretanja)

- (1) Vrste manevarskih kretanja:
 - a) manevarska vožnja je vuča ili guranje vozila lokomotivom ili motornim pružnim vozilom do nekog mjesta, kao i prilaženje i odlaženje vučnog vozila sa

ili bez vozila na ili od vozila koja stoje, pod vodstvom manevarskih radnika,

- b) odbacivanje je ubrzavanje guranih, za manevarski sastav nezakvačenih vozila do neke određene brzine i naglo ali mirno zaustavljanje manevarske vožnje, tako da vozila sama odu do određenog mjesta,
 - c) spuštanje je manevarsko kretanje kod kojeg se vozila na kolosijeku koji leži u padu sama ili putem posebnog postrojenja za spuštanje ubrzavaju i spuštaju,
 - d) lokomotivska vožnja je kretanje samog vučnog vozila ili zajedno sa vučenim vozilima do 12 osovin, bez pratnje manevarskih radnika,
 - e) kretanje manevarskim užetom jeste pokretanje užetom pomoću lokomotive, pružnog traktora (lokotraktora) ili čekrka sa strane kolosijeka,
 - f) kretanje ljudskom snagom jeste ručno manevriranje pomoćnim napravama ili običnim guranjem,
 - g) kretanje pomoću ručnog motornog šinskog potiskivača jeste guranje vozila ručnim motornim šinskim potiskivačem, pri čemu se pogonski točak, kada se motor aktivira, kreće po šini,
 - h) kretanje cestovnim motornim vozilom jeste povlačenje vozila užetom pomoću cestovnog motornog vozila koje se kreće sa strane kolosijeka,
 - i) kretanje (premještanje) prenosnicom ili okretnicom jeste premještanje vozila tim postrojenjima,
 - j) kretanje u depoima i radionicama predstavlja pokretanje vozila ljudskom snagom koje izvode radnici željezničke djelatnosti bez rukovođenja manevarskih radnika i koje se obavlja u depoima i radionicama.
- (2) Manevarski sastav je grupa vozila ili pojedinačno vozilo u pokretu ili spremno za pokret pri svim vrstama manevarskih kretanja.
 - (3) Sva manevarska kretanja, bez obzira na to kako se obavljaju, moraju biti odobrena od otparnika vozova, a gdje njega nema, od vozovođe ili rukovaoca manevre, a u TK-stanicama od TK-dispečera. Na kolosijecima koji isključivo služe za manevriranje (ranžirni, magacinski i dr.) otparnik vozova ne izdaje posebno odobrenje ukoliko sam ne osigurava manevarske puteve vožnje ili ukoliko ne postoje posebne mjere opreznosti.
 - (4) Manevarska kretanja ne smiju da se vrše bez učešća ili prisustva radnika stručno osposobljenih za manevarske poslove.

Član 27.

(Manevarski radnici)

- (1) Manevarski radnici su radnici koji su stručno osposobljeni za obavljanje svih manevarskih poslova, kao i radnici čije zanimanje obuhvata poznavanje i osposobljenost i za pojedine manevarske poslove, kada oni takve poslove u određenim slučajevima obavljaju. Radnik koji rukovodi, nadzire ili izvršava manevarske poslove mora da bude stručno osposobljen najmanje za zanimanje saobraćajno-transportnog radnika. Manevriranje ljudskom snagom, ručnim motornim šinskim potiskivačem ili cestovnim motornim vozilom može da izvršava (da rukovodi takvim kretanjem) i magacioner ili konduktar.
- (2) Radnici koji pokreću kola ljudskom snagom pri manevarskim kretanjima u depoima i radionicama moraju da budu poučeni i da se dokazno upoznaju sa odredbama o manevriranju ljudskom snagom bez ili sa pomoćnim uređajima, o zaustavljanju vozila i čuvanju lične sigurnosti.
- (3) Kod lokomotivskih vožnji manevarske poslove obavlja osoblje manevarskog vučnog vozila, a kod manevarskih

kretanja u depovima i radionicama radnici određene djelatnosti.

- (4) U manevarske radnike ubrajaju se radnici manevarskog vučnog vozila i radnici određenog zanimanja jedinice na čijem se području obavljaju manevarski poslovi. Ovi radnici su grupisani u manevarski odred, čiji je minimalni sastav rukovalac manevre i jedan manevrista.
- (5) Manevrista je radnik manevarskog odreda koji obavlja manevarske poslove po naređenju rukovaoaca manevre, po uputstvu za obavljanje pojedinih poslova u vezi sa manevriranjem ili poslova kod vozova u toku njihove pripreme, odnosno poslova po njihovom dolasku.
- (6) Manevarskim odredom, pri vršenju manevarskih poslova, neposredno rukovodi rukovalac manevre.
- (7) Zavisno od obima manevarskog rada, stanica može da ima više manevarskih odreda. Poslove pojedinih odreda objedinjuje vođa manevre, a gdje njega nema otpravnik vozova.
- (8) U osoblje manevarske lokomotive ubrajaju se mašinovođa na manevarskoj lokomotivi i pomoćnik mašinovođe. Zavisno od tehničkih karakteristika manevarskog vučnog vozila, posjedanje može biti samo mašinovođom ili mašinovođom i pomoćnikom mašinovođe, što se propisuje posebnim tehničkim uputstvom.
- (9) Manevarsko osoblje je zajednički naziv za osoblje manevarskog vučnog vozila i manevarski odred, koji zajedno čine jednu radnu grupu u stanici ili na određenom manevarskom području pri vršenju manevarskih poslova.
- (10) Kada vozna lokomotiva obavlja manevarske poslove, lokomotiva i osoblje se smatraju manevarskom lokomotivom, odnosno osobljem manevarske lokomotive, a vozopravno osoblje- manevarskim odredom.

Član 28.

(Mjesta manevrista pri manevriranju)

Kod izvršavanja manevriranja manevristi zauzimaju stalna manevarska mjesta koja se određuju rasporedom manevarskog rada, odnosno ona koja odredi rukovalac manevre u svakoj smjени jednom za duži period vremena, ili posebno od slučaja do slučaja u toku rada:

- a) manevrista koji se nalazi na lokomotivi ili u blizini lokomotive u cilju prenošenja naređenja i signalnih znakova manevarskog osoblja (prvi manevrista),
- b) manevrista koji se nalazi oko sredine manevarskog sastava ili u blizini mjesta kvačenja u cilju prenošenja signalnih znakova manevarskog osoblja i osmatranja radnji pri kvačenju, kao i posjedanja ručne kočnice grupe kola koja se odbacuje (srednji manevrista),
- c) manevrista koji obavlja poslove kvačenja, koji posjeda posljednja kola pri vuči manevarskog sastava, odnosno koji kod guranih manevarskih sastava posjeda čeonu kola (krajnji manevrista),
- d) manevrista koji na kolosijecima za pripremu vozova po završenom manevriranju vrši zakvačivanje kola (spajač),
- e) manevrista koji prati vozne lokomotive od graničnika depoa do čela pripremljenog voza, i obratno (izvođač),
- f) manevrista koji pri manevriranju zaustavlja vozila ručnim papučama ili rukuje izbacivačem papuča na grbini,
- g) manevrista koji popušta kvačila, razdvaja zračne i druge spojnice, ispušta zrak iz kočnih cilindara i otkvačuje vozila (rastavljač).

Član 29.

(Oprema manevarskih radnika)

- (1) Za manevarske poslove svaki radnik, izuzev osoblja manevarskog vučnog vozila, mora da bude snabdjeven usnom zviždalkom, danju signalnom zastavicom a noću ručnom signalnom svjetiljkom sa bijelom svjetlošću, kao i ključem za putnička kola gdje je to potrebno. Određeni manevarski radnici se snabdjevaju kukom za spajanje mjeheva, odnosno kukom za skidanje ručne papuče sa šine (koja može biti na ručici signalne zastavice), ključem utičnice za električno grijanje i dr..
- (2) Rukovalac manevre stalnog manevarskog odreda, osim pobrojanih sredstava, nosi ručni sat, crvenu traku na lijevoj ruci i u potrebnim slučajevima prijenosni radio uređaj.

Član 30.

(Nadzor i rukovođenje manevarskim poslovima)

- (1) Manevarska kretanja smiju da se obavljaju samo pod neposrednim vođstvom rukovaoaca manevre, tj. radnika koji je dobro upoznat sa manevarskim poslovima. Ako ovaj privremeno ne može da obavlja svoj posao, onda se vođstvo prenosi na drugog podesnog radnika uz prijethodna nužna objašnjenja. U svakom manevarskom odredu unaprijed se određuje ko može zamijeniti rukovaoaca manevre (raspored rada), a konkretnu zamjenu naređuje otpravnik vozova rasporedom manevre.
- (2) U stanicama sa manevarskim osobljem manevriranjem neposredno rukovodi rukovalac manevre, a u stanicama bez manevarskog osoblja manevriranjem rukovodi otpravnik vozova, ovlašteni stanični radnik na TK-pruzi ili radnik koga oni odrede.
- (3) Kod vozova sa vozovođom koji vrši dužnost vozovođe-vozovođa je uvijek rukovalac manevre. Ako je voz bez vozovođe ili je vozovođa na kraju voza, rukovalac manevre je otpravnik vozova ili radnik koga on odredi. Otpravnik vozova i vozovođa se odmah po dolasku voza prvo usmeno a potom pisanim putem sporazumijevaju o predstojećim manevarskim kretanjima. Vozovođa brine o obavještanju cjelokupnog manevarskog osoblja koje mu je za vrijeme izvođenja manevarskih kretanja podređeno i lično rukovodi manevarskim kretanjima. U opravdanim slučajevima, u dogovoru sa otpravnikom vozova ili TK-dispečerom, može da prenese rukovođenje za manje manevarske poslove na jednog iskusnog i sa staničnim postrojenjima dobro upoznatog radnika.
- (4) Pri lokomotivskim vožnjama bez ili sa kolima, manevarsko kretanje naređuje skretničar, a kada on ne postoji, otpravnik vozova ili radnik koga on odredi. Obavještanje mašinovođe (vozača motornog pružnog vozila) o tome koji radnik će da rukovodi manevriranjem vrši otpravnik vozova lično (telefonom, radio -vezom i sl.) ili pismeno (rasporedom manevre ili općim nalogom).
- (5) Pri vožnji po staničnim kolosijecima motornim pružnim vozilom (sa ili bez kola) manevrisanjem rukovodi vozač ovog vozila, ukoliko nije određen poseban rukovalac manevre.
- (6) U depovima i radionicama manevarskim kretanjima rukovode za ovo određeni radnici. Kretanjima u smislu odredbi iz člana 27. stav (1) ovog Pravilnika na magacinskim kolosijecima može da rukovodi magacioner.
- (7) Otpravnik vozova u toku rada vrši stalni nadzor nad manevriranjem (davanje naređenja, provjera izvršenja i dr.).

Član 31.

(Dužnosti rukovodaca manevra)

- (1) Rukovalac manevra rukovodi manevriranjem prema odredbama ovog Dijela i prema važećim posebnim uputstvima za odnosnu stanicu. On izvršava naredjenja otpravnika vozova za pojedina manevarska kretanja i pazi da ne dođe do vanrednih događaja ili do povrede radnika, kao i da se sačuvaju sredstva i stvari. Stoga je rukovalac manevra dužan:
 - a) da upozna manevarsko i skretničko osoblje sa manevarskim kretanjima, naročito kada su potrebne posebne mjere opreznosti (putnici, opasne materije, rampa i dr.),
 - b) da se uvjeri da li su osigurana sredstva za usporavanje vozila, za zaustavljanje i osiguranje vozila od samopokretanja i odbjegnuća,
 - c) da poštuje sve mjere sigurnosti u vezi sa manevarskim i voznim putevima vožnje, manevarskim područjem, vremenskim ograničenjima i sl.,
 - d) da zauzme takvo mjesto sa kojeg, po mogućstvu, može da nadgleda pojedina kretanja i da se sporazumjeva sa manevarskim osobljem, odnosno da u određenim slučajevima provjeru i sporazumjevanje vrši radio -uređajem,
 - e) da svakom manevristi odredi poslove ukoliko to unaprijed nije učinjeno mjesečnim ili dnevnim rasporedom rada,
 - f) da po završenom manevriranju ili izvršenju pojedinih manevarskih kretanja provjeri:
 - 1) položaj skretnica i iskliznica,
 - 2) da li su stavljene ili skinute ručne papuče,
 - 3) da li je izvršeno osiguranje vozila,
 - 4) da li su slobodni medici,
 - g) da vodi evidenciju, u Bilježniku manevarskog rada (S-20), o izvršenim manevarskim poslovima, prema odredbama Uputstva o obrascima za saobraćajne poslove i načinu njihovog vođenja,
 - h) da utvrdi dužinu, masu i brzinu manevarskog sastava, kao i potreban broj manevrista za kočenje manevarskog sastava,
 - i) da o svakom oštećenju kola, iskliznuću, presjeku skretnica i sl. odmah obavijesti otpravnika vozova,
 - j) da se uvjeri da li manevarski radnici imaju potrebna signalna sredstva i da li ih za vrijeme rada koriste,
 - k) da izvršava radnje propisane članom 45. stav (8) i (9) ovog Pravilnika.
- (2) Rukovalac manevra mora da se uvjeri o dolasku na rad manevrista i da zakašnjenje ili nedolazak radnika odmah prijavi rukovodiocu radi popune manevarskog odreda, vrši uvid u knjigu naredbi, oglasnu tablu, knjigu primopredaje, prima nove propise i sa istim na odgovarajući način upoznaje njemu dodijeljene radnike.
- (3) Rukovalac manevra po završetku službe predaje službu primaocu pismeno, sa potrebnim objašnjenjem. Ako primalac nije prisutan, služba se predaje upisivanjem u knjigu primopredaje, putem oglasne table ili posredovanjem otpravnika vozova. Način primopredaje se propisuje Poslovnim redom stanice I dio.

Član 32.

(Sadržaj manevarskih poslova)

U sadržaj manevarskih poslova prvenstveno spada sastavljanje i rastavljanje vozova, izdvajanje kola na određene kolosijeke za otpremu po pravcima, na kolosijeke za prikupljanje praznih kola, izdvajanje kola za opravku i njihovo odvlačenje u radionicu ili na radionički kolosijek, priprema kola za pranje, čišćenje, dezinfekciju i dezinsekciju, postavljanje kola na utovar,

istovar ili pretovar, postavljanje i izvlačenje putničkih garnitura na i sa perona, priprema putničkih garnitura za predgrijavanje, dodavanje i skidanje kola od prolazećih vozova, pomjeranje vozila radi utovara, istovara, uzimanja vode, pogonskog materijala i sl..

Član 33.

(Posjedanje lokomotiva pri manevriranju)

- (1) Lokomotive koje se koriste pri manevriranju moraju da budu posjednute za vrijeme manevriranja radnicima stručno osposobljenim za ove poslove. Dizel i električne lokomotive moraju da budu opremljene budnikom (uređaj za automatsko zaustavljanje vozila u slučaju nebudnosti ili onesposobljenja mašinovođe), kao i ispravnim za vrijeme vožnje uključenim registrujućim brzinomjerom. Broj radnika koji posjeduju lokomotivu pri manevriranju (mašinovođa i pomoćnik mašinovođe ili samo mašinovođa) zavisi od konstruktivnih osobina lokomotiva i rasporeda upravljačkog sistema (sa obje ili sa jedne strane). Način posjedanja se određuje posebnim tehničkim uputstvom.
- (2) Lokomotivom koja nije opremljena budnikom smije da se manevrira samo ako je posjednuta mašinovođom i pomoćnikom mašinovođe.
- (3) Manevarske lokomotive kod kojih je upravljanje omogućeno u upravljačnici sa lijeve i sa desne strane potpuno jednako, ukoliko su oba položaja upravljanja opremljena tasterom budnosti, mogu da se posjeduju samo mašinovođom.
- (4) Mašinovođa na manevri može da se koristi za vožnju same manevarske lokomotive između stanica unutar istog čvora, kao i između dvije susjedne stanice radi obavljanja manevarskog rada, namirenja, opravke manjih kvarova i za vuču i potiskivanje vozova do izvjesnog mjesta na otvorenoj pruzi. Mašinovođa na manevri može da se koristi za navedene poslove tek po upoznavanju sa prugom i stanicama gdje će saobraćati i po potpisivanju pismene izjave da je sa tim upoznat. Ovakav saobraćaj manevarskih lokomotiva sa mašinovođom na manevri može da se obavlja samo pošto upravitelj infrastrukture odobri i propiše uvjete i mjere sigurnosti za svaki slučaj posebno.

Član 34.

(Vožnja na manevarskim lokomotivama)

- (1) Vožnja na manevarskim lokomotivama dozvoljena je samo radnicima sa pismenom dozvolom, manevristima pri obavljanju njihovih poslova i rukovodnim i nadzornim radnicima stanice i depoa.
- (2) Manevristi pri vožnji na lokomotivi stoje na stepeništu ili na platformi lokomotive. U upravljačnicu mašinovođe smije da se stupa kada su stepenice ili platforma nedovoljni ili kada, zbog opasnosti pri prolazu pored kapija, rampi, objekata i sl., ne mogu sigurno da se koriste. Lokomotivsko osoblje u tom slučaju ne smije da se ometa pri obavljanju poslova.

Član 35.

(Brzina vožnje pri manevriranju)

- (1) Sva manevarska kretanja sprovode se pažljivo tako da se izbjegnu nesreće i oštećenja vozila, tovara i postrojenja.
- (2) Brzina vožnje pri manevriranju se tako podešava da se manevarski sastav može sigurno zaustaviti na željenom mestu. Ova brzina zavisi od nagiba kolosijeka, kočne mase manevarskog sastava i optimalnog izbora vrste kočenja (samo direktna kočnica, direktna i ručne kočnice, zračne kočnice) i za svaku stanicu se određuje po odredbama Uputstva o kočenju vozova- navedenog u Prilogu 1 Instrukcije za sigurnost i interoperabilnost u ŽS BiH i unosi se u poslovni red stanice.

Dozvoljena brzina preko skretnica je do 35 km/h, ukoliko ne postoji veće ograničenje zbog vrste osiguranja i tehničkih osobina skretnica. Ovakve skretnice i brzine se posebno označavaju u knjižici reda vožnje, Poslovnom redu stanice I dio i uputstvu za rukovanje signalno-sigurnosnim uređajem. O ograničenoj brzini pri manevriranju preko skretnica obavještava se općim nalogom vožno osoblje kada ono obavlja manevriranje, ako podaci o ograničenim brzinama nisu unijeti u knjižicu reda vožnje. Pri vožnji na dužem i preglednom kolosijeku brzina može da se poveća kada je lokomotiva na čelu osim pri vožnji manevriste na čeonj bočnoj stepenici lokomotive u smjeru vožnje kada brzina ne smije da bude veća od 20 km/h, ili kada se vrši odbacivanje.

Ako mašinovođa izgubi iz vidnog polja manevriste za vrijeme manevarskih kretanja ili ne može da čuje signalne znake, odnosno da utvrdi da je radio-veza u prekidu, isti mora odmah da zaustavi dalje kretanje.

- (3) Pri manevarskim kretanjima na peronskim kolosijecima, na kojima može da dođe do povrede putnika, brzina treba da se odredi tako da manevarski sastav može brzo da se zaustavi, ukoliko upozorenje signalnim znacima osoblja vučnog vozila ili signalnim znacima manevarskog osoblja nije uspjelo. Na ovakvim mjestima od manevarskih kretanja dozvoljena su samo manevarska i lokomotivska vožnja. Kod guranog manevarskog sastava treba da se postupi po odredbama stava (4) i (5) člana 45. ovog Pravilnika.

Član 36.

(Uređaji za kvačenje)

- (1) Pod pojmom kvačenja podrazumijevaju se poslovi zakvačivanja i otkvačivanja svih uređaja pri spajanju ili razdvajanju željezničkih vozila.
- (2) Uređaji za kvačenje (kvačila) željezničkih vozila su:
- 1) automatski ili poluautomatski,
 - 2) pomoćni,
 - 3) vretenasti (na zavrtanj),
 - 4) kruti.
- Centralno automatsko ili poluautomatsko kvačilo ima središnji položaj sa osobinama teglećeg i odbojnog uređaja. Ovo kvačilo je ugrađeno kod pojedinih motornih kola, odnosno motornih vozova i može da se koristi samo za kvačenje vozila iste serije. Konstruktivna rješenja važe za svaku vrstu vozila, a njihova upotreba je propisana tehničkim uputstvom izdatim za takva vozila.
- Pomoćno kvačilo je namijenjeno za kvačenje vozila sa automatskim ili poluautomatskim kvačilom sa vozilom sa vretenastim kvačilom,
- Kvačilom na zavrtanj redovno se kvače vozila koja saobraćaju na mreži pruga u BiH. Vučna sila vučnog vozila prenosi se na vozila preko kvačila, kuke tegljenika i motke tegljenika. Kuka tegljenika prolazi kroz grudnu gredu vozila sa ogibljenjem sa unutrašnje strane radi amortiziranja podužnih sila. Kvačilo na zavrtanj visi sa vanjske strane na klinu tegljenikove kuke. Dijelovi kvačila na zavrtanj su:
- 1) kopča sa maticom,
 - 2) vješalica sa klinom tegljenikove kuke sa jedne strane i maticom zavrtanja sa druge strane,
 - 3) dvosmjerni zavrtanj sa sigurnosnim prstenovima (služe za osiguranje protiv izvlačenja vretena iz maticе) i prekretnom ručicom za okretanje vretena (zavrtanja).

Vozila sa kvačilom na zavrtanj imaju na čeonim stranama po dva odbojnika kao sastavni dio odbojno-teglećeg uređaja, sa osnovnim zadatkom da amortizira udare i podužne sile. Odbojnici se po konstrukciji razlikuju, ali im je zajednička osobina da imaju gibnjeve i tanjiraste ploče kojim vozila naliježu jedna na druga. Radi savlađivanja

krivina i sprječavanja naskakanja odbojnika jedan na drugi, jedna ispupčena naliježe na drugu ravnu ploču, odnosno oba odbojnika su sa ispupčenom pločom.

- Kruto kvačilo je željezna greda posebne konstrukcije koja se stavlja na tegljenikove kuke susjednih kola. Odbojnici kola pri tome se ne dodiruju.
- (3) Pored kvačenja uređajima za kvačenje, kola se mogu kvačiti i tovarom. Ovakvo kvačenje je dozvoljeno izuzetno kod naročitih pošiljaka po posebnom odobrenju kojim se propisuju i uvjeti za prijevoz ovakvih pošiljaka. Odbojnici postavljeni na jednom kraju vozila moraju biti identični. Visina horizontalne ose odbojnika, u mirovanju, mjerena vertikalno od GIŠ-a treba da bude:
- a) za prazna kola - maksimalno 1065 mm,
 - b) za maksimalno tovarena kola - minimalno 940 mm.
- (4) Kod sastavljanja vozova visine ose odbojnika od gornje ivice šine moraju da budu u odgovarajućim granicama, odnosno visinska razlika između osa naspramnih odbojnika može da bude do 125 mm, što zavisi od vrste i mase vozila, kao i vrste voza:
- a) do 50 mm kod teških vozila (međusobno i do susjednih kola),
 - b) do 80 mm kod vozova sa prijevozom putnika, kod svih vrsta vozova koji se potiskuju ili guraju i kod teretnih vozova kod kojih su kola uvrštena bez obzira na masu,
 - c) do 125 mm kod teretnih vozova kod kojih su kola uvrštena po masi (prva kola u sastavu voza su najteža, poslednja kola u sastavu voza su najlakša).

Ove veličine manevrista provjerava vizuelno kod kola u stanju mirovanja, ako su kola međusobno zakvačena.

Član 37.

(Zakvačivanje)

- (1) Kvačenje vozila vrši redovno jedan radnik. Drugi radnik može da pruži pomoć samo kada vozila miruju i ako to zahtijeva radnik koji je prvi ušao u kolosijek. Kada kvačenje vozila mora izuzetno da se izvrši na opasnim mjestima (skretnica, ukrštaj, žicovod i drugi tehnički elementi u kolosijeku), pored radnika koji izvršava poslove zakvačivanja ili otkvačivanja sa vanjske strane mora da bude još jedan manevrista koji preduzima potrebne mjere u slučaju ugrožene sigurnosti manevriste koji vrši kvačenje.
- (2) Pri zakvačivanju kola manevrista ulazi u kolosijek, prije nailaska istih koja se približavaju brzinom od najviše 5 km/h, tako da blagovremeno može da uđe uspravno između kola koja se nalaze na odstojanju ne manjem od 20 metara. Po ulasku u kolosijek osmatra prostor za kretanje u kolosijeku i priprema se za prihvatanje kvačila nailazećih kola. Na nekoliko koraka prije nailaska kola manevrista pažljivo prihvata kopču kvačila i podiže kvačilo tako blagovremeno da pri udaru kola nabaci kopču kvačila na kuku tegljenika prije nego što se kola pokrenu. Pri pokretanju kola korača i manevrista u istom smjeru i u pogodnom trenutku izlazi iz kolosijeka. Tom prilikom manevrista se, rukom koja je sa unutrašnje strane, hvata za rukohvat ispod odbojnika, pazi na prepreke koje se nalaze ispred nogu i u povijenom stavu iskoračuje napolje.
- (3) Manevrista koji prati manevarski sastav provjerava dužinu kvačila na čelu manevarskog sastava i, ako je potrebno, odvija vreteno kvačila, odnosno skida kvačilo sa kuke tegljenika ili sa držača na grudnoj gredi kola.
- (4) Kvačenje lokomotive sa plugom, kola sa aerodinamičkom linijom, kola gdje tovar ili kolski dijelovi prelaze čeonu stranu kola, odnosno odbojnice i sl. vrši se samo u mirnom stanju.

- (5) Naredenje za pokretanje manevarskog sastava poslije zakvačivanja smije da se da tek kada je manevrista izašao iz kolosijeka.
- Manevrista, ukoliko je to moguće, ulazi i izlazi sa strane, odnosno na strani na kojoj se nalazi rukovalac maneivre.
- Manevrista noću, prije nego što uđe među kola, provjerava stanje terena u kolosijeku koji je osvijetljen vanjskim osvijetljenjem. Kad je prostor nedovoljno osvijetljen manevrista, ali tek kada se kola zaustave, ulazi i ručnom signalnom svjetiljkom osvjetljava kolosijek. Kada rukovalac maneivre nije u neposrednoj blizini, manevrista uzvikuje "Gotovo" čim je izašao iz kolosijeka i spremnost (gotovost) potvrđuje davanjem odgovarajućeg signalnog znaka za dalje kretanje. Ako su kvačenje vršila dva radnika, signalni znak daje manevrista koji posljednji izlazi iz kolosijeka.
- (6) Nekorišteno kvačilo na zavrtanj treba da se stavi na za to određenu kuku sopstvenog vozila. Na čelu i na kraju voza kvačilo treba da se stavi na kuku tegljenika ili, ako to nije moguće, na za to predviđenu kuku na grudnoj gredi vozila. Pri kvačenju vučnog vozila za voz uvijek se upotrebljava kvačilo vučnog vozila.
- (7) Teško pokretljiva kopča kvačila treba pri zakvačivanju dobro da se utisne u kuku da ne bi u toku vožnje ispala. Kopča kvačila ne smije da se stavlja na kuku na koju je već nabačena kopča sopstvenog kvačila.
- Ako se naide na teško pokretljiv (suv) zavrtanj, treba da se zahtijeva od tehničko-pregledne službe da izvrši njegovo podmazivanje.
- (8) Ručica vretena kvačila ne smije da se stavi na zavrtanj vodoravno. Ona mora da visi, ili po mogućnosti da se stavi u svoj sigurnosni držač.
- U cilju sprječavanja oštećenja na kolosječnim magnetima automatskog pružnog bloka, na kolosječnim radarskim i ostalim uređajima spuštalice, kao i prodiranja prašine i stranih tijela u zračne vodove, nekorišteni spojni dijelovi (kočione i grejne spojnice) treba da se stave na njihove držače, kuke ili sljepake. Pri tom se čeonu slavine postavljaju u zatvoreni položaj.
- (9) Pri kvačenju kola sa motornim pružnim vozilom, ako je ono opremljeno specijalnim manevarskim kvačilom ili prilagođenim odbojnim uređajima, manevrista smije da stupi između pružnog vozila i kola samo poslije dodirivanja odbojnih uređaja i kada su vozila u stanju mirovanja.
- Za pokretanje posjednutih putničkih kola, kola olistanih listicom "Pažljivo manevrirati" ili kola tovarnih opasnim materijama, pri vožnji na otvorenoj pruzi ili na usponu, kod ovih pružnih vozila ne smije ni u kom slučaju da se upotrijebi manevarsko kvačilo bez odbojnih uređaja.
- (10) Kod sastavljanja vozova manevarski radnici moraju da paze na odredbe saobraćajnih propisa o sastavljanju vozova, kao i norme o pritezanju kvačila.
- Vozila se tako čvrsto kvače, odnosno kvačila pritežu da se opruge odbojnika na pravom kolosijeku olako nategnu, što se postiže okretanjem zavrtnja kvačila dva puta po dodirivanju odbojnika.
- Ovaj postupak je obavezan kod:
- 1) putničkih vozova s zračnim kočenjem brzog dejstva,
 - 2) međusobno zakvačenih dizel i elektro-lokomotiva i prvih kola do lokomotive, osim potiskivalice,
 - 3) "završnih kola" u sastavu vozova koja nemaju ispravne kočnice, odnosno glavni zračni vod.
- Pritezanje kvačila na zavrtanj toliko da se odbojnici samo dodirnu vrši se:
- 1) kod teretnih vozova s zračnim kočenjem bez obzira na vrstu kočenja,

- 2) kod zakvačivanja potiskivalice svih vidova vuče i kola ispred potiskivalice.

Član 38.

(Redosljed postupaka pri zakvačivanju vozila)

- (1) Pri zakvačivanju treba da se:
 - a) stavi kvačilo na kuku tegljenika susjednih kola i isto pritegne,
 - b) kočione spojnice spoje,
 - c) pomoćne zračne spojnice spoje,
 - d) čeonu slavine zračnog voda polako otvore,
 - e) parni vodovi spoje,
 - f) prelaznice otpuste, spuste i zatvore (zakvače),
 - g) mjhovski spoje i zakvače,
 - h) kabl daljinske komande i ozvučenja putničkih kola spoji,
 - i) grejni kabl spoji.
- (2) Spajanje kočionih spojnica vrši se na slijedeći način:
 - a) poslije zakvačivanja i pritezanja kvačila na zavrtanj treba da se spoje kočione spojnice i otvore čeonu slavine. Kad god je moguće treba da se spoje spojnice koje se nalaze sa iste strane. Njima treba pažljivo da se rukuje i ne smiju da se previjaju (lome). Slobodne spojnice treba da se zakače i učvrste na njihove držače,
 - b) pri povezivanju kočionih spojnica između vozila čiji je glavni vod pod pritiskom, a da bi se izbjeglo kočenje, po zakvačivanju kočionih spojnica čeonu slavine oba dijela voza treba polako da se otvore, da bi se izbjegla oštećenja kočnica i ostalih uređaja treba da se pazi da se kočioni vodovi ne povezuju sa spojnica drugih zračnih vodova ili vodova slične konstrukcije. Konstruktivna rješenja spojnih glava ovo uglavnom onemogućavaju, te stoga ne treba da se vrši nasilno spajanje. Treba da se pazi i na različite boje i obilježja spojnica za razne namjene. Detaljne odredbe o vrsti spojnica propisane su u Uputstvu o kočenju vozova.
 - c) Povezivanje grejnih vodova i kablova vrši se prema odredbama Uputstva za rukovanje i pregled električnih uređaja putničkih kola, prema kojima manevristi ove poslove mogu da obavljaju samo ako su poučeni i osposobljeni za njih.

Član 39.

(Postavljanje prelaznica i spajanje mjehova)

- (1) Prelaznice sa mjehovima ili cjevastim gumama i prelaznice sa ogradama omogućavaju siguran prelaz iz jednih u druga putnička kola kroz čeonu vrata.
- (2) Kada se prelaznice ne upotrebljavaju za prelaz iz kola u kola, ograda treba da se podigne iz ležaja i da se sklopi. Mjehovi moraju da se sklope i pričvrste kukama sa obje strane uz čeonu stranu kola, a zatim da se prelaznice podignu i pričvrste.
- Čeonu vrata kola se zaključavaju. Zabranjeno je da se pri otkvačivanju kola ostave ograde i mjehovi da vise ili da budu nedovoljno i nesigurno pričvršćeni.
- (3) Prije nego što se mjehovi, odnosno ograde sastave, kola moraju međusobno da se propisno zakvače, zatim pričvršćeni mjehovi da se oslobode kuka i rastegnu, a ograde spuste. Kada se mjehovi dovoljno rastegnu tako da čvrsto vise na objema vješalicama, pljosnati okviri mjehova moraju da se priljube i kukama desno i lijevo, gore i dole pričvrste.
- Gumeni valjkasti mjehovi kod kola u kompletnim garniturama svojim dodirivanjem omogućavaju siguran

prelaz iz kola u kola. Spuštene ograde moraju da se zategnu i spoje sa obje strane kukama.

- (4) Pri sastavljanju mjehova treba prvo da se spuste prelaznice pa onda da se izvrši spajanje. Pri razdvajanju mjehovi treba da se razdvoje i propisno učvrste odgovarajućim uređajima. Pri upotrebi ključa - poluge za spajanje mjehova treba da se pazi da se mjehovi ne oštete. Pri sastavljanju i rastavljanju mjehova ne smije da se gazi po njihovom donjem dijelu jer se tako njihova rebra kvare.
- (5) Strogo je zabranjeno da se prelaznice spuštaju kada su mjehovi i ograde neispravni, odnosno da se sastavljaju prelaznice koje ugrožavaju sigurnost putnika i vozopratnog osoblja. Za ovakva kola treba da se traži pomoć radnika tehničko-kolske službe.
- (6) Sastavljanje i rastavljanje prelaznica sa mjehovima ili ogradama obavlja manevarski radnici. Pregledači kola ili posebno određeni tehnički radnici ukazuju potrebnu pomoć pri pojavi mehaničkih nedostataka. U stanicama bez manevarskih radnika i pregledača kola, pri manevriranju putničkim kolima, sastavljanje i rastavljanje prelaznica i mjehova obavlja vozopratno osoblje, a tehničku pomoć pruža osoblje vučnog vozila.

Član 40.

(Otkvačivanje)

- (1) Radnik smije da uđe između kola da bi obavio otkvačivanje kada su ona u mirnom stanju. Ako kola moraju malo da se pomjere (pritisnu), onda se manevrista tako postavlja da može da prati kretanje. Manevrista prijetodno osmatra stanje kolosijeka, a zatim pazi na prepreke koje leže u kolosijeku (skretnice, ukrštaji, razni šinski dijelovi, pragovi, tucanik, neravnine i sl.). Prije otkvačivanja kvačila na zavrtanj i drugih spojnih elemenata, treba sklopiti mjehove ili pokretne ograde i učvrstiti ih, a zatim podići prelaznice u njihov osnovni položaj i utvrditi ih odgovarajućim kukama. Ovi se poslovi rade obrnutim redom od spuštanja prelaznica i spajanja mjehova pri zakvačivanju kola.
- (2) Otkvačivanje za vrijeme vožnje kada se kola vuku dozvoljeno je samo kod vozila sa platformom kada kvačilo može da se skine sa kuke podešenom napravom (kukom, viljuškom). Zabranjeno je da se pri tome stoji na odbojnicima, tegljenikovoj kuki i sl.
- (3) Otkvačivanje kola za vrijeme kretanja kada lokomotiva gura kola dozvoljeno je samo pri spuštanju kola, kada se obavezno koriste motke i viljuške za otkvačivanje kojima se rukuje sa zemlje izvan kolosijeka. Otkvačivanje sa stepeništa kola za vrijeme ovakvog kretanja je zabranjeno.

Član 41.

(Redosljed postupaka pri otkvačivanju vozila)

- (1) Pri otkvačivanju treba da se:
 - a) grejni kabl izvuče,
 - b) kabl daljinske komande i ozvučenja putničkih kola izvuče i okači,
 - c) mjehovi otkvače i razdvoje,
 - d) prelaznice otvore, podignu i pričvrste,
 - e) parni vodovi razdvoje,
 - f) černe slavine zračnog voda zatvore, po mogućnosti istovremeno,
 - g) pomoćne zračne spojnice razdvoje,
 - h) kočione spojnice razdvoje,
 - i) kvačilo skine sa kuke tegljenika susjednih kola.
- (2) Poslije svih radnji otkvačivanja, kada slijedi manevarsko kretanje odbacivanja ili spuštanja, treba da se izvrši otkočivanje zračnih kočnica kod svih kola preko otkočnih uređaja. Kod otkočnog uređaja koji nije "automatski", treba

da se drži povlačna otkočna žica od osam do deset sekundi. Zabranjeno je da se ova žica savija u izvučenom stanju radi utvrđivanja otkočnog ventila.

- (3) Vučna vozila kod vozova u službenim mjestima zakvačuje i otkvačuje manevrista, odnosno radnik koji obavlja manevarske poslove. Ukoliko su isti zauzeti drugim, važnijim poslovima, ili je službeno mjesto posjednuto samo sa otpravnikom vozova tada:
 - a) kod vozova sa najmanje dva vozna manevrista zakvačivanje i otkvačivanje vučnih vozila obavljaju vozni manevristi,
 - b) kod vozova sa vozovodom i jednim voznim manevristom zakvačivanje i otkvačivanje vozne lokomotive obavlja vozni manevrista. Ako se u sastavu voza nalazi potiskivalica, zakvačivanje i otkvačivanje iste vrši vozni manevrista, a zakvačivanje i otkvačivanje vučnog vozila vrši pomoćnik mašinovođe, odnosno vozovođa kod vozova sa posjedom MV-bez,
 - v) kod vozova samo sa vozovodom zakvačivanje i otkvačivanje vučnih vozila vrši pomoćnik mašinovođe, a kod vozova sa posjedom MV-bez vozovođa,
 - g) kod vozova bez vozopratnog osoblja zakvačivanje i otkvačivanje vučnih vozila vrši pomoćnik mašinovođe,
 - d) kod vozova za prijevoz putnika zakvačivanje i otkvačivanje vučnih vozila vrši pomoćnik mašinovođe, a kod vozova sa posjedom MV-bez zakvačivanje i otkvačivanje vučnih vozila vrše kondukteri,
 - d) kod vozova sa posjedom MV-bez u posjednutim TK-stanicama zakvačivanje i otkvačivanje vučnih vozila vrši ovlašteni stanični radnik,
 - e) kod vozova sa posjedom MV-bez u službenim mjestima posjednutim samo sa otpravnikom vozova zakvačivanje i otkvačivanje vučnih vozila vrši mašinovođa,
 - ž) Zakvačivanje i otkvačivanje druge radne lokomotive na čelu voza, odnosno druge potiskivalice vrši pomoćnik mašinovođe vozne lokomotive odnosno potiskivalice, a ako njega nema pomoćnik mašinovođe druge radne lokomotive. Ukoliko nema pomoćnika mašinovođe ni na jednoj lokomotivi zakvačivanje i otkvačivanje vrši osoblje navedeno u tačkama a), b), v), d) i d) ovog stava, a u slučaju navedenim u tački e) ovog stava zakvačivanje i otkvačivanje vrši mašinovođa vozne lokomotive, odnosno potiskivalice,
 - z) Kod ukazivanja pomoći na ootvorenoj pruži vozu čija je lokomotiva u kvaru i sa posjedom MV-bez pomoćnu lokomotivu zakvačuje vozopratno osoblje pomoćne lokomotive. Ako pomoćna lokomotiva nema vozopratno osoblje zakvačivanje vrši mašinovođa lokomotive u kvaru kada pomoćna lokomotiva dolazi na čelo voza, odnosno mašinovođa pomoćne lokomotive kada pomoćna lokomotiva dolazi na kraj voza.
 - (4) Kola u sastavu voza, kada je to potrebno, u službenim mjestima zakvačuje i otkvačuje osoblje manevarskog odreda odnosno skretničko osoblje, odnosno osoblje navedeno u tačkama a), b), v), g) i d) stava (3) ovog člana ukoliko je službeno mjesto posjednuto samo otpravnikom vozova.
- Kod vozova sa posjedom MV-bez kola zakvačuje i otkvačuje osoblje manevarskog odreda, skretničko osoblje,

odnosno vozno osoblje pogodnijeg voza ukoliko je službeno mjesto posjednuto samo otpravnikom vozova.

- (5) Zakvačivanje i otkvačivanje motornih kola, prikolica i motornih vozova obavlja se po odredbama Uputstva o motornim vozovima.

Član 42.

(Manevarski put vožnje)

- (1) Manevarski put vožnje je put koji pređe manevarski sastav, sama lokomotiva ili pojedina kola od pokretanja do zaustavljanja.
Manevarski put vožnje obuhvata jedan ili više kolosijeka ili dijelova (odsjeka) kolosijeka sa svim skretnicama preko kojih se vrši manevarsko kretanje, kao i signale i signalne oznake koji važe za ovo kretanje.
- (2) Prije svakog pokretanja vozila pri manevriranju mora da se osigura manevarski put vožnje.

Član 43.

(Posluživanje skretnica pri manevriranju)

- (1) Skretnice poslužuje radnik određen poslovnim redom stanice: TK-dispečer, otpravnik vozova, ovlašteni stanični radnik, skretničar, manevrista, vozni manevrista, vozovođa, pomoćnik mašinovođe i drugi osposobljeni radnici.
- (2) U stanicama sa elektrorelejnim i elektronskim signalno-sigurnosnim uređajem skretnicama, iskliznicama i uređajima na cestovnim prijelazima za vrijeme manevriranja rukuje otpravnik vozova sa stanične postavnice, a na TK-prugama TK-dispečer sa centralne postavnice ili, po njegovom odobrenju, ovlašteni stanični radnik sa stanične postavnice.
U stanicama opremljenim lokalnom postavnicom, odnosno lokalnim postavljačima, otpravnik vozova, odnosno ovlašteni stanični radnik, može da prenese rukovanje skretnicama i iskliznicama na skretničara, rukovaoca manevre ili vozovođu. Takođe može da naredi i rukovanje uređajem cestovnog prijelaza na licu mjesta posebnim ključem, ručicom (kurblo) ili tasterom koji se nalazi kod cestovnog prijelaza.
- (3) Skretnice smiju da se poslužuju samo ako su one i sa njima u vezi medici, granice odsjeka, iskliznice, kontrolne i izolirane šine slobodni, tako da skretnice prije manevarskog pokretanja mogu sigurno i pravilno da se postave. Ako to nije moguće, onda treba da se ostave u prvobitnom položaju. Ako je već izvršena vožnja preko poslužene skretnice, onda mora da se oslobodi odgovarajući medik (granica odsjeka).
- (4) Skretnicama treba pažljivo da se rukuje. Kod promjene položaja skretnica koje se ručno postavljaju treba da se protivteg drži dok skretnica ne dođe u krajnji položaj. Poslije promjene položaja skretnice treba da se provjeri da li jezičci skretnice dobro nalježu uz glavnu šinu i da li zatvarači pravilno hvataju (pritvrđuju).
- (5) Skretnice koje se daljinski postavljaju, ako ne mogu da se dovedu u krajnji položaj ili se to uspije sa izuzetnim naprezanjem (kod elektromehaničkih uređaja), odmah se vraćaju u prvobitni položaj i u tom položaju ostaju, a rukovalac manevre se obavještava da obustavi manevriranje. U slučaju opasnosti, zaustavnim signalom se daje odgovarajući signalni znak. Na isti način treba da se postupi kada kod skretnica sa (elektrorelejnim i elektronskim) postavnim uređajem jezičci ne dođu u krajnji položaj, odnosno kada ne postoji kontrola njihovog položaja (važi uputstvo za takve uređaje).
- (6) Kada manevarsko osoblje primjeti da skretnički signal za vožnju postavljene skretnice pokazuje sumnjiv položaj,

manevarsko kretanje smije da se izvrši tek po odobrenju skretničara, odnosno radnika koji je rukovao skretnicom.

- (7) Presjek ili podbačaj skretnice nastao pri manevriranju manevarsko osoblje mora odmah da prijavi otpravniku vozova, odnosno ovlaštenom staničnom radniku, a ovaj TK-dispečeru. U neposjednutim TK-stanicama presjek ili podbačaj skretnice vozovođa prijavljuje TK-dispečeru.
- (8) Za pravilan i ispravan položaj skretnica odgovoran je radnik koji ih ručno poslužuje. Za pravilan položaj skretnica odgovoran je i radnik koji naređuje pokretanje, kao i mašinovođa, odnosno radnik na čelu guranog manevarskog sastava, ako skretnice imaju propisan skretnički signal, a noću ako je on i osvijetljen ili presvučen reflektirajućom materijom. Kod elektrorelejnih i elektronskih uređaja ispravnost skretnice je definirana tehničkim karakteristikama elektrorelejnih i elektronskih postrojenja.
- (9) Ako manevristi ili drugi radnici poslužuju skretnice, treba poslije manevarskog kretanja da postave skretnice u redovan položaj izuzev skretnica koje su uključene u elektrorelejne i elektronske uređaje.

Član 44.

(Postavljanje puteva vožnji i davanje saglasnosti za manevarska kretanja)

- (1) Rukovalac manevre zahtijeva od skretničara postavljanje puta vožnje za manevarsko kretanje dovikivanjem ili postojećim komunikacionim uređajima (najavljivač kolosijeka, radio-veza itd.). Ako ovo nije moguće, onda se postavljanje puta vožnje traži telefonski. Ukoliko rukovalac manevre utvrdi da vožnja manevarskog sastava može da ometa sporazumijevanje, mora da zahtijeva da se pažljivo vozi u blizini mjesta pozivanja, odnosno uređaja za sporazumijevanje.
- (2) Ako skretničar ne može da postavi namjeravani (zahtjevani) put vožnje, isti obavještava rukovaoca manevre o zabrani manevriranja.
- (3) Daljinsko postavljanje skretnica smije da se zahtijeva tek kada su skretnice i njihovi odgovarajući medici, granice odsjeka, iskliznice i izolacije slobodni.
- (4) Ako manevarsko kretanje vodi preko skretnica, onda se one postavljaju po redosljedu suprotnom od smjera kretanja (prvo najudaljenija). Ova odredba ne važi pri spuštanju kola.
- (5) Ako je ulazni ili izlazni signal u položaju za dozvoljenu vožnju, onda manevarsko kretanje ne smije da dodiruje put vožnje voza za koji su signali postavljeni. Isto tako, svako manevarsko kretanje koje može da ugrozi neko drugo kretanje treba odmah da se zaustavi.
- (6) Zahtjev skretničara da se neki kolosijek oslobodi, rukovalac manevre mora odmah i neizostavno da izvrši.
- (7) Nijedna manevarska vožnja ne smije da otpočne bez dozvole radnika koji postavlja manevarski put vožnje. Dozvola se daje rukovaocu manevre usmeno, telefonom, radio-vezom, signalnim znakom, razglasom i sl. poslije uvjeravanja da su skretnice u pravilnom i ispravnom položaju i da su branici na cestovnom prijelazu spušteni. Dozvola može da se da i za više manevarskih kretanja jednovremeno, ako ta kretanja ne ugrožavaju jedno drugo. Ako manevarski put vožnje postavlja skretničar, a njegova dozvola ne može da se dobije, rukovalac manevre smije, ako može da utvrdi da je put vožnje slobodan, da naredi da se vozi do mjesta gdje je moguće sporazumijevanje sa skretničarom, ali najviše do medika sljedeće skretnice koja predstavlja opasnost. Mašinovođa treba o ovome da se obavijesti. Mašinovođa smije da pređe sa kolosijeka na skretničko područje (preko medika) samo ako skretničar to

dozvoli, odnosno u izuzetnim slučajevima ako rukovalac manevre da odgovarajuće naređenje.

Za manevarske vožnje koje se reguliraju manevarskim signalima položaji skretnica u putu vožnje se ne provjeravaju.

Manevriranje u službenim mjestima na TK-pruzi smije da se obavlja samo po odobrenju TK-dispečera, a kad je stanici dato mjesno rukovanje staničnom postavnicom, po odobrenju ovlaštenog staničnog radnika. TK-dispečer određuje vremenski period u kojem mora da se obavi manevra. Ako se manevra ne izvrši u datom roku, ona mora da se obustavi, a zatim ponovo da se traži odobrenje za njeno produženje.

- (8) Kod manevarskog kretanja preko više blok odsjeka ili skretničkih područja skretničar, od koga se zahtijeva postavljanje manevarskog puta vožnje, dužan je da se dokazno (fonogramom) sporazumije sa ostalim skretničarima o putu vožnje koji predstoji. On smije da da rukovaocu manevre dopuštenje za dalju vožnju preko svog područja tek kada dobije dozvolu od skretničara susjednog područja. Ako nedostaju saglasnosti daljih područja, o ovome treba da se obavijesti rukovalac manevre. U tom slučaju, rukovalac manevre mora da zaustavi manevarsko kretanje pred prvim područjem od kojeg nema saglasnosti i da traži dozvolu za dalju vožnju. Pri odbacivanju ili spuštanju kola mora da se traži saglasnost svih odgovarajućih postavičkih ili skretničkih područja.

Član 45.

(Provjeravanje i osmatranje puta vožnje)

- (1) Provjeravanje puta vožnje spada u dužnost skretničara i rukovaoca manevre, dokle god može da se pogledom obuhvati postavljeni put vožnje. Ako skretničaru izuzetno nije moguća kontrola zbog nepovoljnog vremena, mraka ili ma kojih drugih razloga, mora o tome da obavijesti rukovaoca manevre.
- (2) Osmatranje puta vožnje spada u dužnost rukovaoca manevre, mašinovođe i prvog (posljednjeg) manevriste. Rukovalac manevre bira mjesto stajanja za vrijeme kretanja tako da ima dobar pregled nad kretanjem i da može usmeno ili putem signalnih znakova da se sporazumijeva sa mašinovođom i ostalim učesnicima u manevriranju. Ako mu ovo ma iz kojih razloga nije moguće, onda na jednim od prvih, a po mogućnosti na prvim kolima, mora da se nalazi manevrista koji osmatra put vožnje i daje potrebne signalne znake.
- (3) Manevristi koji se voze raspoređuju se približno ravnomjerno na kolima. Oni se tako raspoređuju da mogu što dalje da vide put vožnje, da zapažaju signalne znake koje daju rukovalac manevre, mašinovođa i skretničar, kao i da mogu (u slučaju opasnosti) odmah da stave u dejstvo kočnice. Oni su takođe odgovorni za osmatranje puta vožnje, ako lokomotiva vuče manevarski sastav, a kod guranog manevarskog sastava osnovnu odgovornost ima manevrista na čelu manevarskog sastava.
- (4) Ako lokomotiva gura vozila na kolosijek čija preglednost nije moguća zbog krivina, neosvijetljenog prostora, profila guranih vozila (tovara) itd., onda mora, na dovoljnoj udaljenosti ispred vozila, da ide radnik koji će blagovremeno da daje potrebne signalne znake. U tom slučaju, brzina vožnje pri guranju ne smije da bude veća od brzine čovječijeg hoda.
- (5) Kod guranja praznih putničkih garnitura i drugih manevarskih sastava, kada postoje smetnje navedene stavom (4) ovog člana, brzina smije da bude veća od brzine čovječijeg hoda, bez radnika ispred manevarskog sastava, ako se na platformi ili manevarskoj stepenici čeonih kola

nalazi manevrista sa posebno prilagođenom poluspojkom i ručnom završnom slavinom za smanjenje brzine, odnosno zaustavljanje manevarskog sastava kada je to potrebno. Željeznički operater posebnim uputstvom regulira smanjenje brzine na ovaj način.

- (6) Kada se manevrira kolima u kojima ima putnika, sva vrata na ovim kolima trebaju da se zatvore. Čeona vrata prvih i posljednjih kola manevarskog sastava trebaju još i da se zaključaju, prelaznice podignu i pokretne ograde zatvore, odnosno mjehovi da se pričvrste. Isto tako, čeona vrata moraju da se zaključaju, prelaznice podignu i pokretne ograde zatvore i na kolima sa putnicima gdje je vršeno otkvačivanje, a koja ostaju na kolosijeku. Ako se manevrira poštanskim kolima ili kolima za spavanje i ručavanje u kojima se nalaze radnici, odnosno putnici, onda isti o tome prijedhodno trebaju da se obavijeste.
- (7) Ako se manevarsko kretanje obavlja lokomotivom koja je naprijed, onda osmatranje puta vožnje u prvom redu spada u dužnost mašinovođe. Radnici koji se voze na lokomotivi su, takođe, odgovorni za osmatranje puta vožnje, ako mogu da ga vide sa svog mjesta, te za pravilan položaj skretnica u putu vožnje.
- (8) Prije manevarskog kretanja rukovalac manevre i manevristi se uvjeravaju da:
- a) kolosijek sa kojeg polazi manevarski sastav, od posljednjih kola u vozu, i kolosijek na koji se vozi budu slobodni, kao i odgovarajući medici tog kolosijeka,
 - b) stalni signali, skretnice, iskliznice, okretnice, prenosnice, mostovi kolskih vaga, kranovi itd. pravilno stoje, odnosno da dozvoljavaju slobodno manevriranje,
 - c) ručne papuče i druga šinska kočna sredstva budu uklonjena,
 - d) branici cestovnih prijelaza budu zatvoreni, odnosno da je saobraćaj na cestovnom prijelazu na bilo koji način osiguran,
 - e) željeznička i poštanska ručna kolica, tegljači i prikolice, kao i cestovna vozila ne budu ugroženi,
 - f) motke za uzemljenje budu uklonjene, napon u voznom vodu uključen, kao i da su preduzete ostale mjere predviđene Uputstvom za obavljanje poslova na prugama elektrificiranim monofaznim sistemom 25 kV, 50 Hz,
 - g) na kolosijecima utovara i rampama budu uklonjena utovarna sredstva (daske, mosnice itd.) i da niko ne bude u zoni opasnosti,
 - h) na vozilima nisu postavljeni signali posjedanja osobama i sl.,
 - i) su po izvršenom predgrijavanju uklonjeni signali, kablovi ili parni vodovi, kao i kočioni vodovi ako je proba kočnica vršena stabilnim postrojenjem,
 - j) su preduzete sve mjere kako bi se spriječilo povređivanje radnika, putnika i drugih lica,
 - k) bočna vrata kola budu zatvorena, a ukoliko prije polaska na rampu moraju da budu otvorena, da su u tom položaju osigurana,
 - l) su kola u manevarskom sastavu međusobno zakvačena, a kola koja ostaju na kolosijeku osigurana od samopokretanja i odbjegnuća.
- (9) Pored mjera navedenih u prijedhodnom stavu, rukovalac manevre i manevristi dužni su da, prilikom manevriranja, samoinicijativno preduzmu i druge neophodne mjere sigurnosti.
- (10) Osoblje manevarskog vučnog vozila takođe mora da pazi da odredbe stava (8) ovog člana budu ispunjene. Pri bilo

kakvoj opasnosti mašinovođa samoinicijativno preduzimaju sve mjere sigurnosti. Radnik koga je rukovalac manevre izričito upoznao sa provjerenim putem vožnje, snosi za ovo odgovornost.

- (11) Preko cestovnih prijelaza smije da se manevrira pošto se prijetodno osigura saobraćaj preko njih. Osiguranje saobraćaja preko cestovnih prijelaza obavlja se na način propisan posebnim Uputstvom za rukovanje uređajima za osiguranje saobraćaja preko cestovnih prijelaza, odnosno Poslovnim redom stanice I dio. Osiguranje saobraćaja preko cestovnih prijelaza čiji su uređaji u kvaru vrši se signalnim znacima koji se danju daju rukom, a noću ručnom signalnom svjetiljkom. Osiguranje saobraćaja na cestovnim prijelazima danju se obavlja rukom podignutom i ispruženom sa dlanom ispruženim prema dolazećim vozilima, a noću mahanjem ručnom signalnom svjetiljkom sa crvenom svjetlošću upravno na uzdužnu osu puta. Radnik, koga odredi rukovalac manevre, na ovaj način osigurava saobraćaj preko cestovnog prijelaza za sve vrijeme dok vučno vozilo, odnosno prva kola u smjeru guranja ne naidu na cestovni prijelaz. Osiguranje saobraćaja na ovakav način vrši se sa obje strane cestovnog prijelaza na taj način da se cestovna vozila zaustave prvo iz jednog, a zatim i iz drugog smjera. Pored toga, mašinovođa vučnog vozila mora, prije nailaska na cestovni prijelaz, da da signalni znak "Pazi". Ako će manevriranje preko cestovnog prijelaza da se obavlja duže tada je, u periodima propisanim Poslovnim redom stanice I dio, potrebno da se manevriranje obustavi radi propuštanja cestovnih vozila. Na ovaj način se osigurava saobraćaj preko svih cestovnih prijelaza u ŽS BiH. Upravitelj infrastrukture može, u slučaju potrebe da propiše posebne mjere sigurnosti.
- (12) Pri vožnji na kolosijeku gdje je napon u voznomvodu redovno isključen (manipulativni kolosijeci, u depou i sl.), rukovalac manevre je dužan da se, prije manevarskog kretanja, uvjeri da je napon uključen i da su o tome obaviješteni mašinovođa elektro-lokomotive i ostala zainteresirana lica, a ujedno izvršava sve postupke predviđene odredbama Uputstva za obavljanje poslova na prugama elektrificiranim monofaznim sistemom 25 kV, 50 Hz- navedenog u Prilogu 1 Instrukcije za sigurnost i interoperabilnost u ŽS BiH.
- (13) Ako manevarskom kretanju zaprijeti opasnost, manevrista koji prvi zapazi tu opasnost preduzima odgovarajuće mjere da je spriječi (zaustavljanje manevarskog sastava pritezanjem ručne kočnice, dejstvom pomoćne zračne kočnice, davanjem signalnog znaka "Stoj" itd.). Ostali radnici odmah preduzimaju odgovarajuće mjere iz svog djelokruga rada u pogledu korištenja raspoloživih tehničkih uređaja i opreme u smislu sprječavanja nesreće.
- (14) U stanicama u kojima stalno manevrira više manevarskih vučnih vozila, odnosno radi više manevarskih odreda, moraju da se utvrde granice onih kolosijeka ili dijelovi kolosijeka na kojima pojedini manevarski odredi mogu nesmetano da manevriraju. Ako se u stanicama istovremeno manevrira na više mjesta, pa nastane potreba za kretanjem više sastava ili vozila po istom kolosječnom putu, mora prijetodno da se postigne sporazumijevanje između rukovalaca manevre ili dogovor sa vođom manevre, kao i radnika koji formiraju manevarske puteve vožnje.

Član 46.

(Davanje naređenja za manevarska kretanja)

- (1) Naređenje za manevriranje izdaje otpravnik vozova vođi manevre, odnosno rukovaocu manevre, usmeno ili pismeno (rasporedom manevre). Za ona manevriranja koja se redovno vrše, kao npr.: sastavljanje putničkih garnitura,

sastavljanje vozova po ranžirnim zadacima reda vožnje, dodavanje i ostavljanje direktnih kola, izmjena lokomotiva, postavljanje putničkih garnitura na peron itd., a takvi poslovi su propisani u STU uz red vožnje ili Poslovnim redom stanice II dio, kao i za pokretanje ili premještanje pojedinih kola ili grupe kola, raspored manevre se ne izdaje, odnosno naređenje se daje samo usmeno.

- (2) Sporazumijevanje pri manevriranju može da se vrši usmeno, telekomunikacionim uređajima, stalnim manevarskim signalima i signalnim znacima manevarskog osoblja. Poslovnim redom stanice I dio propisuje se vrsta i način sporazumijevanja pri manevriranju, odnosno korištenje pojedinih telekomunikacionih uređaja. Kada manevriranje obavlja vozno osoblje otpravnik vozova (ovlašteni stanični radnik, odnosno TK-dispečer) iste, prije početka manevriranja, upoznaje sa načinom sporazumijevanja.
- (3) Za manevriranje u ranžirnim stanicama važe još i posebni propisi s obzirom na tehničku opremljenost stanice i vrstu ranžirnih kapaciteta. Ove propise donosi upravitelj infrastrukture.
- (4) O početku i završetku, odnosno izvršenju pojedinih manevarskih zadataka, rukovalac manevre izvještava otpravnika vozova usmeno, telekomunikacionim uređajima, odnosno vraćanjem izvršenog rasporeda manevre. Kada pregledač kola i drugo osoblje obavljaju svoj posao kod voza, voz ne smije da se pomjera i pokreće i na taj način da se ugrozi sigurnost tih radnika. O završenoj manevri u TK-stanici ovlašteni stanični radnik, odnosno vozovođa (mašinovođa) odmah obavještava TK-dispečera. Po završenom manevriranju i obavljanju ostalih radnji kod voza propisanih ovim Pravilnikom ovlašteni stanični radnik, a u neposrednom TK-stanicama vozovođa (mašinovođa), obavještava TK-dispečera da je voz spreman za polazak (uz navođenje vremena). Otpravnik vozova mora unaprijed, telekomunikacionim uređajima ili usmeno, da obavijesti stanično osoblje o vremenu početka i završetka manevre. U TK-stanicama manevriranje odobrava TK-dispečer, koji određuje vrijeme do kada manevriranje mora da se završi. Ukoliko nije moguće da se manevriranje završi do određenog vremena, manevriranje mora da se prekine i od TK-dispečera ponovo zahtijeva dozvola za nastavak manevriranja.
- (5) Manevriranje u stanicama i na privatnim mrežama povezanim sa javnom željezničkom mrežom (industrijskim kolosijecima), kada nema posebnog manevarskog osoblja ili je ono zauzeto važnijim manevarskim radom, vrši vozno osoblje. Otpravnik vozova odmah po dolasku voza izdaje naređenje za vršenje manevriranja vozovođi rasporedom manevre ili općim nalogom. Prijemom naređenja vozovođa postaje rukovalac manevre. Otpravnik vozova daje usmeno i detaljna uputstva za rad i određuje vrijeme početka i završetka manevriranja s obzirom na saobraćaj vozova.
- (6) Prije manevarskih kretanja rukovalac manevre je dužan da upozori radnike koji su zaposleni na ili u blizini kolosijeka na kojem se manevrira:
 - a) pri utovaru i istovaru stvari u i iz magacina, na rampi, industrijskom kolosijeku i sl.,
 - b) pri postavljanju kola na kolosijeke na kojima se vrše opravke kola, dezinfekcija, pranje kola i sl.,
 - c) pri manevriranju na kolosijecima na kojima se izvode radovi.

(Davanje signalnih znakova pri manevriranju)

- (1) Rukovalac manevre pazi da svi radnici koji učestvuju u manevriranju daju pravilno i blagovremeno signalne znake, kako bi se sigurno sproveli postupci po datom saopćenju.
- (2) Naređenja za izvođenje ili obustavljanje manevarskih kretanja rukovalac manevre daje propisanim signalnim znacima. Izuzetno, ako ovo ne može da se postigne signalnim znacima, ili je upotreba signalnih znakova zabranjena jer ometa vožnje vozova (u blizini ulaznih ili izlaznih kolosijeka), naređenja se daju usmeno. Davanje naređenja isključivo i redovno samo usmeno je zabranjeno. Naređenja i signalni znaci moraju da se daju kratko i jasno.
- (3) Manevristi prenose naređenja međusobno i mašinovodi upotrebom signalnih znakova manevarskog osoblja. Signalni znaci za pojedina kretanja moraju da se daju sve dok ne nastane potreba da se promijeni vrsta kretanja, odnosno da se kretanje zaustavi signalnim znakom "Stoj". Signalni znaci "Lagano" i "Stoj" moraju da se daju blagovremeno da bi se izbjegao jak nalet vozila.
Na pravom kolosijeku manevrst se postavljaju na strani mašinovođe, a u krivinama na unutrašnjoj strani krivine. Pomoćnik mašinovođe signalne znake date sa njegove strane saopćava odmah mašinovodi.
Kod manevriranja lokomotivom koja je posjednuta samo mašinovođom, rukovalac manevre prije početka manevriranja određuje sa koje strane treba da se daju signalni znaci, odnosno da u krivinama mašinovođa mora biti sa unutrašnje strane krivine.
Kod vučnih vozila sa čeonim upravljačnicama rukovalac manevre prvo utvrđuje u kojoj se upravljačnici nalazi mašinovođa, kako bi se na osnovu toga odredio smjer za davanje odgovarajućih signalnih znakova.
Ako se izuzetno manevrira sa dvije međusobno zakvačene lokomotive, rukovalac manevre određuje lokomotivu koja će upravljati brzinom i čiji je položaj mjerodavan za davanje signalnih znakova.
- (4) Ako mašinovodi dato naređenje ili signalni znak nisu dovoljno jasni, on mora prije pokretanja da zahtijeva da mu se naređenje ili signalni znak ponovi.
- (5) Pri manevarskim kretanjima kada je na lokomotivi samo mašinovođa, koji u nekim slučajevima ne može da stoji na strani rukovaoca manevre, jedan manevrst mora da bude u blizini mašinovođe ili u upravljačnici da bi mogao da prenosi mašinovodi naređenja i odstojanja. Za ovakve slučajeve važe još i lokalni postupci koji se propisuju Poslovnim redom stanice I dio.
- (6) Za davanje naređenja ručnim signalnim znacima i signalnim znacima stalnih signala važe odredbe Signalnog pravilnika.
- (7) Sva manevarska kretanja, za koja stalni manevarski signal pokazuje signalni znak "Manevriranje zabranjeno", ili za koja je već dato naređenje za zaustavljanje, moraju da se zaustave kod skretnice ispred medika, iskliznice ili izolirane šine koji su u vezi sa skretnicom, pa i onda kada se stalni manevarski signal nalazi iza skretnice. Poslije ovog zaustavljanja, ukoliko internim propisima nije drugačije određeno, vožnja smije da se nastavi samo po naređenju rukovaoca manevre.
- (8) Ako položaj stalnog manevarskog signala nije besprijekorno jasan ili je signal neosvijetljen, treba da se obustavi manevarsko kretanje. U ovakvom slučaju skretničar o smetnji obavještava rukovaoca manevre, a ovaj mašinovođu. Za manevarsko kretanje pored neosvijetljenog signala ili signala koji pokazuje signalni znak "Manevriranje zabranjeno" rukovalac manevre je lično

odgovoran. On se mora sa skretničarom dogovoriti o izvršenju svake vožnje u ovakvim slučajevima.

Kod lokomotivske vožnje, mašinovođu treba blagovremeno obavijestiti o nastaloj smetnji. Ukoliko to nije moguće, kod manevarskog signala koji je u kvaru mora da stoji jedan radnik koji će lokomotivsko osoblje da obavijesti o nastaloj smetnji i da daje odgovarajuća uputstva za dalje kretanje.

Član 48.

(Manevarska vožnja)

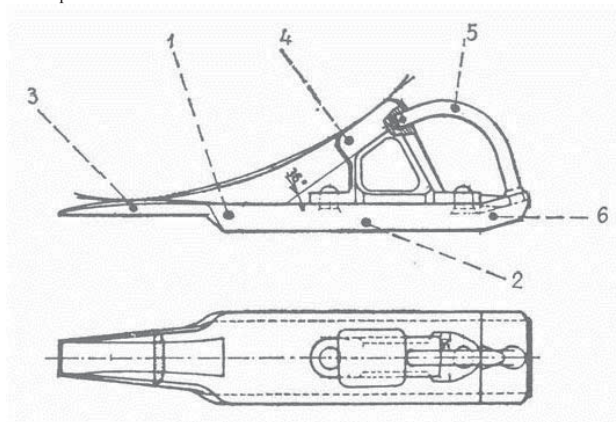
- (1) Manevarska vožnja je kretanje koje se izvodi vučom ili guranjem. Jednovremena vuča i guranje lokomotivom koja se nalazi između vozila dozvoljena je pri manevarskoj vožnji.
- (2) Kod vozova pri manevriranju treba da se izbjegava rad zajedno vožnjom i zaprežnom lokomotivom, ili sa dvije potiskivalice, odnosno njihova upotreba da se ograniči na sljedeće slučajeve:
 - a) razdvajanje voza pri ukrštavanju ili pretjecanju,
 - b) povlačenje ili guranje natrag jednog dijela voza,
 - c) premještanje ili izbacivanje kola kada to vožnjom lokomotivom nije moguće, odnosno kada treba izbjeći veće zakašnjenje.
- U svim ostalim slučajevima, kada su na čelu ili na kraju voza dvije lokomotive, manevriranje smije da se vrši samo jednom lokomotivom.
- (3) U stanicama, ako je u određenim slučajevima to propisano od strane upravitelja infrastrukture, teži vozovi mogu da se pokreću iz stanice upotrebom nezakvačene potiskivalice, tj. manevarske lokomotive koja je za ove svrhe određena.
- (4) Povlačenje, tj. otkvačivanje kola za vrijeme vožnje i omogućavanje njihovog daljeg kretanja postavljanjem skretnice za vožnju na drugi kolosijek (engleski način odbacivanja), dopušteno je samo u određenim slučajevima, kada nema drugih mogućnosti za premještanje kola i pod uvjetima propisanim odredbama člana 40. stav (3) ovog Pravilnika. Ovakva nužnost se propisuje u poslovnom redu stanice I dio.
- (5) Rukovalac manevre ili najbliži manevrst, pri vožnji, kada je to potrebno (magla, nedovoljna osvijetljenost, krivina, duži manevarski sastav, profil vozila ili tovara, posjednuta putnička kola i sl.), saopćava mašinovodi usmeno ili radio - uređajem, udaljenost između kola koja stoje i kola koja nailaze, dajući mu dužinu u broju kola i metrima. Ovo obavještenje glasi: dužina za jedna kola, za pola kola, još četiri, dva, jedan metar. Kada su kola blizu dodirivanja treba da se daje signalni znak za zaustavljanje kretanja. Daljine treba da se saopćavaju zavisno od brzine vožnje, mase manevarskog sastava i nagiba kolosijeka. Ovo isto važi i kada se sama lokomotiva približava vozilima. Sa posjednutim putničkim kolima ili na posjednuta putnička kola treba da se vozi sa najvećom pažnjom.
- (6) Podaci o rastojanjima moraju da se dopune i proprate odgovarajućim signalnim znacima.
- (7) Mašinovođa i pomoćnik mašinovođe moraju jedan drugome da saopćavaju udaljenost i signalne znake, na osnovu čega mašinovođa podešava brzinu kretanja.
- (8) Ako brzina nije prilagođena po prvom saopćenju udaljenosti, tako da može da se očekuje udar, rukovalac manevre ili onaj ko prvi primijeti opasnost mora neodložno da daje signalni znak "Stoj". Kod neposredne opasnosti trebaju još i da se preduzmu sve raspoložive mjere da bi se izbjegla opasnost, odnosno da bi se što prije izvršilo zaustavljanje manevarskog sastava pritezanjem ručnih kočnica, aktiviranjem zračnih kočnica i sl. Ako je podatak o rastojanju sumnjiv ili nejasan, mašinovođa mora odmah da zaustavi manevarsko kretanje.

- (9) Vozila na koja se nailazi trebaju prijetodno da se zakooe. Mjesto stajanja ovih vozila, ukoliko potrebna daljina ne moe da se sazna(mrak, nedovoljna osvjetljenost), treba da se oznaai tako što se prvo sa tog mjesta daje odgovarajuai signalni znak da bi manevarista na elu manevarskog sastava mogao da procijeni duinu kretanja. Pri nailasku (pritisku) na vozila koja stoje treba da se pazi da nijedna kola ne predu preko medika, odnosno da ne udu u profil drugih kretanja i da se ne oštete kola i ostala postrojenja i uređaji (grudobrani, iskliznice i dr.), kao i da se obavezno pritegne ručna (pritrđna) kočnica najudaljenijih kola i da se posjedne potreban broj ručnih kočnica kola zakvačenih za lokomotivu.
- (10) Mašinovođa ili pomoćnik mašinovođe moe da napusti lokomotivu samo u vrijeme kada se ne manevrira, i to po odobrenju otpravnika vozova. Obojica ne smiju u isto vrijeme da napuste lokomotivu.
- (11) Mašinovođa lokomotive koja nije posjednuta i pomoćnikom mašinovođe, takođe moe da napusti lokomotivu kada se ne manevrira, uz prijetodno ispunjenje uvjeta koji su određeni propisima o jednoposjedu vučnih vozila.
- (12) Motornim kolima se ne manevrira u smislu premještanja drugih vozila, već samo kada je potrebno da se vrši pokretanje ili premještanje svojih prikolica, drugih motornih kola ili motornih garnitura.
- (13) Kod manevriranja motornim kolima i motornim garniturama, mašinovođa se nalazi u upravljačnici na elu u smjeru kretanja. Ukoliko je to nemoguće, onda se na prvim kolima u smjeru kretanja nalazi jedan pratilac od vozopratnog ili staničnog osoblja koji daje potrebne signalne znake manevarskog osoblja. U ovom slučaju važe i odgovarajuća uputstva donesena od strane upravitelja infrastrukture, a s obzirom na lokalne prilike i tehničke karakteristike motornih kola.
- (14) U stanicama, u kojima se na određenim kolosijecima vrši primopredaja kola između željezničkog operatera i korisnika industrijskih kolosijeka (pruga), moe da se dozvoli dolazak i bavljenje njihovih lokomotiva i drugih vozila opremljenih za vuču željezničkih vozila na ovim kolosijecima samo radi dovlačenja i odvlačenja bruta. Druge manevarske poslove ovim lokomotivama i drugim vozilima u stanicama odobrava upravitelj infrastrukture. Potrebni uvjeti u ovakvim slučajevima moraju da se propišu u Poslovnom redu stanice I dio, odnosno u uputstvu za rad na industrijskom kolosijeku, pri čemu manevriranjem mora neposredno da rukovodi radnik stanice (kao rukovalac maneuvre).
- Član 49.
- (Odbacivanje i spuštanje vozila)
- (1) Odbacivanje je ubrzavanje i guranje za manevarski sastav nezakvačenih kola, koja poslije zaustavljanja manevarskog sastava sama odlaze do određenog mjesta. Spuštanje je manevarsko kretanje na kolosijecima u padu, bez ili sa izgrađenim postrojenjima za ovakav vid manevriranja, kada kola sama odlaze do određenog mjesta. Zaustavljanje i usporavanje kola vrši se ručnim kočnicama ili ručnim papučama, a kod spuštanja još i kolosječnim kočnicama. Prije odbacivanja ili spuštanja kola određuju se veličine grupa kola, način usporavanja i zaustavljanja kola, potreban broj ručnih kočnica i ručnih papuča. Kočnice zajedno odbačenih ili spuštanih kola moraju da budu popuštene i kola međusobno zakvačena. Međusobno nezakvačena kola ili grupe kola ne smiju jednovremeno da se odbacuju.
- Jednovremeno spuštanje međusobno nezakvačenih kola ili grupa kola dozvoljeno je samo kada su grupe za različite kolosijeke i kada je osigurano odgovarajuće usporavanje vozila.
- (2) Uvjeti za odbacivanje vozila su:
- da je dio kolosijeka na koji se vrši odbacivanje pregledan (vidljiv), a sve skretnice u manevarskom putu vožnje u pravilnom i ispravnom položaju,
 - da se odbačena kola kreću takvom brzinom da vrlo lagano i bez jakog udara naidu na kola koja stoje,
 - da pad u smjeru odbacivanja nije veći od 2,5%, odnosno uspon od 5%,
 - da je osigurano usporavanje i zaustavljanje odbačenih vozila.
- (3) Odbacivanje, kao i spuštanje vozila preko spuštalice bez kolosječnih kočnica, odnosno sa kolosječnim kočnicama kada se njima ne rukuje, dozvoljeno je ako vozila imaju posjednutu ručnu kočnicu:
- kola sa pratiocima pošiljaka,
 - kola natovarena konjima,
 - prikolice i upravljačka kola motornih garnitura ukoliko nisu sa natpisom "Zabranjeno odbacivanje - spuštanje",
 - kola (cisterne) tovarena zapaljivim tečnostima olistana crvenom ili plavom listicom sa crnom buktinjom (RID listica),
 - prazna ili tovarena kola sa sudovima,
 - djelimično utovarena ili istovarena kola,
 - kola sa tovarom koji se pomjera,
 - putnička kola u službi privremeno neposjednuta putnicima.
- (4) Ne smiju da se odbacuju i spuštaju:
- kola sa putnicima,
 - kola sa signalnim znakom "Posjednuto osobama",
 - kola tovarena eksplozivnim materijama olistana RID listicom narandžaste boje sa crnom bombom,
 - kola sa tovarom šina ili drugim tovarom dužim od 60 m, ako ne postoji oprema za sprječavanje pomjeranja tovara,
 - vozila preko 100 t ukupne mase,
 - kola sa tovarom koji prekoračuje tovarni profil,
 - vučna vozila svih vrsta,
 - vozila sa natpisom "Zabranjeno odbacivanje- spuštanje",
 - vozila međusobno spojena krutim kvačilom.
- (5) Zabranjeno je odbacivanje i spuštanje vozila na druga vozila koja ne smiju da se odbacuju i spuštaju (navedena u prijetodnom stavu ovog člana) i koja stoje na kolosijeku, kao i svako odbacivanje do cestovnog prijelaza na kojem saobraćaj nije osiguran, odnosno ako cestovni prijelaz nije posjednut, do okretnice ili prenosnice, preko kolske vage kada je prelaz preko nje zabranjen i na slijepe kolosijeke bez grudobrana.
- (6) Zabranjeno je da se odbacuju i spuštaju kola na kolosijeke koji dodiruju ili sijeku glavne kolosijeke, kao i na kolosijeke na kojima se nalaze kola posjednuta osobama, ako nisu preduzete posebne mjere sigurnosti propisane u Poslovnom redu stanice I dio.
- (7) Kolosijeci na koje je zabranjeno spuštanje i odbacivanje kola označavaju se u Poslovnom redu stanice I dio za manevarsko osoblje, odnosno za vozno osoblje o zabrani odbacivanja u knjižici reda vožnje.
- (8) Ručne papuče se upotrebljavaju za zaustavljanje odbačenih ili spuštenih vozila kod kojih se u toku vršenja radnje ne poslužuju ručne kočnice, za usporavanje kola ili grupe kola na silaznom dijelu grbine prilikom manevriranja na

spuštalici(ako je taj dio kolosijeka grbine opremljen uređajem za postavljanje i izbacivanje papuče), kao i za osiguranje vozila od samopokretanja kada se ista nalaze u stanju mirovanja.

- Ručne papuče se izrađuju po propisanom standardu i, zavisno od vrste šina na koje se iste stavljaju, mogu imati više konstruktivnih rješenja:
 - 1) papuča koja se stavlja na šine tipa 35 (Ha)-crveno obojena,
 - 2) papuča koja se stavlja na šine tipa 45 i 49 - žuto obojena,
 - 3) papuča koja se stavlja na šine tipa UIC-60- plavo obojena.
- Osnovna razlika između konstruktivnih rješenja u izradi ručnih papuča je u širini klizne ploče, zavisno od širine glave šine na koju se papuča postavlja.
- Ručna papuča se sastoji iz sljedećih dijelova:
 - 1) klizna ploča sa vodicama sa obje strane (dvoruba papuča). Visina vodica iznosi 16 mm, a tolerancija između vodica odnosno njihovog razmaka i širine glave šine iznosi 5 - 10 mm. Vrh klizne ploče naziva se jezičak i služi kao nagazna i dodirna površina pri trenju šine, papuče i točka,
 - 2) naslon papuče - služi kao dodirna i klizna površina između točka i papuče. Širinom i nagibom jastučića naslona osiguravaju se najbolji uvjeti nalijeganja točka prečnika 840-1050 mm,
 - 3) ručica papuče - ona svojim otvorom treba da omogući nesmetan prolaz šake sa zaštitnom rukavicom za pogodno nošenje jedne ili dvije papuče u jednoj ruci, odnosno za sigurno postavljanje papuče na šinu,
 - 4) peta papuče -ona krajnjim uzdignutim dijelom klizne ploče omogućava nesmetano klizanje papuče kako po visinskim, tako i po poprečnim manjim preprekama i neravninama na šini.

1. klizna ploča
2. vodica
3. jezičak
4. naslon
5. ručica
6. peta



Slika 1 Ručna papuča

S obzirom da se šine tipa UIC-60 ugrađuju samo na otvorenoj pruzi i na glavnom prolaznom kolosijeku, to ručne papuče plave boje dolaze u obzir uglavnom za opremanje lokomotiva u smislu saobraćajno-tehničkih propisa. Na taj način ovakve papuče mogu da se koriste na svim prugama pri osiguranju voza od samopokretanja kada su zračne kočnice u kvaru.

- Način postavljanja ručne papuče:

pri postavljanju papuča treba čvrsto da se drži za ručicu, stavi na glavu šine, lakim pritiskom ruke malo povuče (da prokliže) i unutrašnji rub čvrsto priljubi uz glavu šine. Treba da se pazi na to da jezičak papuče ne štrči u stranu preko unutrašnje ivice glave šine i da bočna vodica ruba pri klizanju ne naiđe na otpor (naprsila šina, sastav šine, skretnica i sl.).

- 1) Ako se papuča ne postavi pravilno može da se desi da, pri jačem naletu i udaru kola, papuča sleti sa kolosijeka ili da točak kola preskoči papuču, u kom slučaju neće da nastupi zaustavljanje kola.
- 2) Poslije zaustavljanja, kola silaze sa papuče. Papuča treba odmah da se skine i ostavi na za to predviđeno mjesto. Ako kola ne siđu sa papuče, treba da se gurnu nazad i da se skine papuča sa šine. Ako je papuča prionula za šinu, treba je pomoću poluge olabaviti. Tako skinuta papuča treba da se pregleda i utvrdi njena ispravnost. Papuča se skida sa šine posebnom kukom ili kukom koja se nalazi na ručki signalne zastavice.

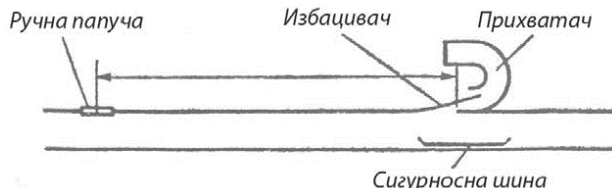


Slika 2 Kuka za uklanjanje papuče sa šine

- Kočno dejstvo papuče zasniva se na trenju između točka, papuče i šine. Ono se smanjuje kada se oba točka jedne osovine zakoče paralelno postavljenim papučama. Jednom papučom smije da se zaustavi najviše 12 osovinu odbačenih ili spuštenih kola. Pred kola koja stoje ili ispred mjesta gdje treba da se zaustave odbačena ili spuštena kola, uzimajući u obzir zaustavni put, papuča treba tako da se postavi da se vozila koja nailaze bez udara zaustave. Najpovoljniji zaustavni put iznosi 35 m za brzinu od 20 km/h pri srednje tovarnim dvoosovinskim kolima (15 t po osovini). Pri većim brzinama i masama zaustavni put se naglo povećava: pri dvostrukoj brzini zaustavni put se povećava četiri puta. Stoga je bitno da se što tačnije procijeni brzina i odredi mjesto postavljanja papuče. Isto tako treba imati u vidu i ukupnu masu grupe odbačenih (spuštenih) kola, na osnovu čega se takođe određuje dužina zaustavnog puta, odnosno mjesto postavljanja papuča.
- Broj osovinu koji može da se zaustavi ručnom papučom na automatiziranim spuštalicama određuje upravitelj infrastrukture na osnovu tehničkih karakteristika spuštalice.
- Pri određivanju potrebne dužine zaustavnog puta treba da se uzmu u obzir:

- 1) brzina kretanja vozila,
- 2) masa grupe odbačenih ili spuštenih vozila,
- 3) vrsta ležajeva trčućeg stroja kola,
- 4) vremenski uvjeti i vanjska temperatura,
- 5) jačina, pravac i smjer duvanja vjetra,
- 6) nagib kolosijeka,
- 7) stanje šina i

- 8) broj postavljenih papuča (na jednu ili na obje šine).
- Prazna i tovorena dvoosovinska i troosovinska kola mogu da se zaustavljaju jednom ručnom papučom, a druga papuča mora da bude u pripravnosti. Za vrijeme mraza, poledice ili vlažnih šina druga papuča se postavlja na istu šinu na polovini udaljenosti zaustavnog puta. Ako odbačena ili spuštена kola pravilno nalegnu na prvu postavljenu papuču, druga papuča se uklanja sa šine.
- Za usporavanje brzine dobrih kola-trkača na padu kolosijeka za spuštanje može da se koristi mehanizirani uređaj za postavljanje i izbacivanje papuče na šini koja je prekinuta i podešena za izbacivanje papuče, a da kola poslije usporavanja nesmetano produžavaju dalje kretanje. Rješenja mogu da budu različita, naročito na kolosijecima bez kolosječne kočnice sa osnovnim zadatkom da se izbjegnu sustizanja kola prije odvojnih skretnica i ujedno izbjegnu povratne vožnje.



Slika 3 Šinski izbacivač ručne papuče

- Ručne papuče koje se koriste moraju da budu potpuno ispravne. Ručne papuče sa savijenim ili izlomljenim jezičkom, savijenom ili deformiranom kliznom pločom, sa oštećenim ili izlizanim vođicama (rubovima), bez ili sa oštećenom kapom na naslonu, bez ili sa oštećenom ručicom smatraju se neispravnim, ne smiju da se upotrebljavaju i moraju odmah da se zamjene. Ako ručna papuča otkáže iz nepoznatih razloga, smije da se upotrijebi tek pošto rukovalac manevre provjeri njenu ispravnost, kao i ispravnost kolosijeka.
- Pri slabom padanju snijega, poledici, niskim temperaturama, jakoj magli ili sitnoj kiši smanjuje se kočno dejstvo papuče. Podnožje papuče ili šinu u tom slučaju treba posuti pijeskom. Pri spuštanju koje se odvija brzo jedno za drugim treba češće da se mijenjaju papuče kako se određeni dijelovi ne bi usljed trenja suviše zagrijali. Nasuprot tome, pri niskim temperaturama (ispod 0°C) treba ista papuča da se upotrebljava, a po potrebi i da se zagrijava. Pregrijane papuče ne smiju da se stavljaju u snijeg, led ili vodu kako materijal papuče ne bi postao lomljiv i krt.
- Pri upotrebi ručne papuče zabranjeno je:
 - 1) da se papuča baca u susret vozilima koja nailaze,
 - 2) da se papuča postavlja na sastav šine, ispred samog sastava, na skretnicu ili neposredno ispred skretnice, na ukrštaj, na kolosječnu vagu sa prekinutim kolosijekom, na kolosijek koji je popločan ili nasut, na cestovni prijelaz ili neposredno ispred cestovnog prijelaza,
 - 3) da se papuča gura po šini prema kolima ili da se stavlja neposredno pod točak nailazećih kola (ovo ne važi za šinski izbacivač ručne papuče),
 - 4) da se papuča postavlja poprijeko na šinu ili da se njenim vrhom zaustavljaju ili pokreću kola,
 - 5) da se upotrebljavaju neispravne, oštećene i dotrajale papuče.

Zabranjena je upotreba ručne papuče pri zaustavljanju kola čija je ručna kočnica već stavljena u dejstvo,

- Nova ručna papuča pri prvoj upotrebi koristi se uvijek uz upotrebu još jedne već upotrebljavane papuče.
 - Poslovnim redom stanice I dio ili posebnim uputstvom propisuju se broj i mjesto ostavljanja ručnih papuča, kao i odgovarajuće specifičnosti koje dolaze u obzir zavisno od mjesnih prilika i posebnih uvjeta rada.
- (9) Ukoliko u grupi odbačenih kola nema ispravne ručne kočnice, a takva grupa kola nailazi na ranije odbačena ili stojeća kola, ona se zaustavlja dvema papučama postavljenim paralelno na obje šine.
- a) Način zaustavljanja kola u slučaju stava (9) ovog člana primjenjuje se kod sljedećih kola (grupe kola):
 - 1) kola sa živim životinjama (osim konja),
 - 2) kola towarenih vozilima,
 - 3) towarenih cisterni, osim cisterni towarenih zapaljivim materijama,
 - 4) putničkih kola van službe,
 - 5) kola sa listicom "Oprezno manevrirati",
 - 6) kola towarenih voćem i ekspresnim stvarima.
 - b) Dvije papuče se postavljaju paralelno i pri zaustavljanju kola na kolosijeku u krivini, kao i pri zaustavljanju četvorosovinskih teretnih kola sa obrtnim postoljima bez natpisa ili bez listice "Oprezno manevrirati", ako radnik koji postavlja papuče procjenjuje da se kreću brzinom većom od 20 km/h.
- (10) Ručne kočnice su vretenaste kočnice koje se poslužuju sa platforme:
- a) Kod manevarskih vožnji treba, ukoliko kola ne mogu da se koče zračno, zavisno od broja osovina, mase kola, nagiba kolosijeka i mjesnih prilika, da se posjedne potreban broj ispravnih ručnih kočnica po mogućstvu towarenih kola. Ova odredba takođe važi za grupu kola koja poslije odbacivanja kola ostaje do lokomotive.
 - b) Nalog za posluživanje ručne kočnice pri manevriranju daje se putem ranžirne liste ili usmeno. Pri tome treba da se posjednu kočnice towarenih kola. Prije početka manevriranja manevrista mora da se uvjeri u ispravnost kočnice koju posjeda. O neupotrebljivosti ručne kočnice mora odmah da se obavjesti rukovalac manevre ili operator na spuštalici.
 - c) Preko skretničkog područja prilikom spuštanja ili odbacivanja ne treba da se koči suviše jako. Kola treba da se koče tako da se zaustave neposredno ispred vozila koja stoje, a potom ručna kočnica treba potpuno da se popusti. O kolima koja koči manevrista radnici koji rukuju ručnim papučama moraju da budu obaviješteni blagovremeno, na način propisan Poslovnim redom stanice I dio, jer se takva kola ne koče papučama.
 - d) Grupa kola koja se odbacuje zaustavlja se:
 - 1) do 12 osovina- ručnom kočnicom sa platforme ili ručnom papučom,
 - 2) preko 12 osovina -samo ručnom kočnicom.
 - e) Prije odbacivanja mora da se osigura ručno ili zračno kočenje kola ili niza kola koja poslije odbacivanja ostaju do lokomotive. Kod ručnog kočenja pri manevri posjeda se najudaljenija ručna kočnica od lokomotive, a pri kočenju se stavlja u dejstvo prvo ona, pa tek onda kočnica lokomotive. Kočnica koja treba da se posjedne prije odbacivanja mora da se isproba prije početka manevre.
 - f) Grupa kola u manevarskom sastavu koju ne može da koči lokomotiva svojom kočnicom koči se ručnim kočnicama čiji broj zavisi od dužine i brzine kretanja manevarskog sastava. Za nagibe do i preko 2,5% broj

osovina koji se koči jednom ručnom kočnicom određuje se po odredbama Uputstva o kočenju vozova i unosi u Poslovni red stanice I dio.

- 1) Ako je potrebno da se manevarski sastav kreće većom brzinom od izabrane za tu stanicu, onda mora da se smanji broj osovinu ili posjedne potreban broj ručnih kočnica.
 - g) Pojedina kola ili grupe kola smiju da se odbacuju ili spuštaju bez posluživanja ručnih kočnica, ako posluživanje za određena kola nije izričito propisano i ako kola ili grupe kola mogu da se zaustave ručnom papučom.
 - h) U grupi odbačenih ili spuštenih kola jedna ručna kočnica koči najviše 12 osovinu. Prije odbacivanja ili spuštanja kola treba dejstvo svake posjednute kočnice da se ispita, i to prije pokretanja da se pritegnu ručne kočnice, a poslije da se popuste onoliko koliko je to potrebno. Ako je moguće, proba treba da se izvrši još pri kretanju koje prijetodi odbacivanju ili spuštanju.
 - i) Kola sa neispravnim ručnim kočnicama treba da se prijave pregledaču kola, koji kola olistava listicom "Kočnica neupotrebljiva". Ako se naiđe na teško pokretljivo (suvo) vreteno, treba da se zahtijeva podmazivanje, odnosno takva kola pregledač kola obilježava za podmazivanje.
 - j) Ručne kočnice treba tako da dejstvuju da se usporeno kretanje vozila vrši bez zaustavljanja, odnosno da se kola zaustave dejstvom kočnice na željenom mestu. Ako točkovi zaklizze, kočnica treba nakratko da se popusti i odmah opet pritegne.
 - k) Kod ručno kočenih manevarskih kretanja mašinovođa upotrebljava direktnu lokomotivsku kočnicu. Automatska kočnica se koristi samo u neophodnim slučajevima.
- (11) Zabranjeno je da se preko spuštalice spuštaju, odnosno prevlače sljedeća kola:
- a) vozila koja su obilježena ili olistana znakom



ukoliko se ispod ovog znaka nalazi broj, zabranjeno je da se takva kola spuštaju i prevlače preko spuštalice čiji je poluprečnik zaobljenja vrha spuštalice manji od toga broja,

- b) teretna kola s obrtnim postoljima sa razmakom unutrašnjih osovinu većim od četrnaest metara, kao i sva putnička kola s obrtnim postoljima, na automatiziranim spuštalicama kada su one u režimu automatskog rada; teretna kola sa ovakvim razmakom osovinu označena su znakom



a broj ispod znaka označava rastojanje između unutrašnjih osovinu.

- (12) Zavisno od tehničke opremljenosti i stepena automatizacije spuštalice, broja i rasporeda ostalih ranžirnih kapaciteta, u posebnom uputstvu za rad preko spuštalice upravitelj infrastrukture detaljno propisuje postupke pri manevarskim kretanjima u stanicama opremljenim postrojenjima za spuštanje kola, kao i olakšice, odnosno pooštrene mjere sigurnosti pri prevlačenju, spuštanju i zaustavljanju vozila.
- (13) Spuštanje smije da otpočne tek pošto se rukovalac manevre uvjerio da su zračni kočni uređaji ispražnjeni, ako su vozila prije toga bila zračno zakočena, da su oprema i postrojenja

pripremljeni za rad, da za osiguranje spuštanja postoje potrebni radnici i da su isti na svojim radnim mjestima.

- (14) Prijethodno olabavljena kvačila smiju za vrijeme guranja na uspon grbine da se izbace, odnosno otkvače podesnim uređajem (viljuška ili motka).
- (15) Guranje preko grbine mora da bude ravnomjerno, a kola odnosno grupe kola na dovoljnom odstojanju, kako bi skretnice mogle sigurno da se postavljaju u pravilan i ispravan položaj.
- (16) Kolosijek, na koji je spuštanje usmjereno, treba da se na čeonjoj ili bočnoj strani kola, označi kredom ili ranžirnom listom, odnosno da se objavi telekomunikacionim uređajima, ukoliko cio postupak nije automatski unaprijed programiran (automatizirane spuštalice).
- (17) Ako kola trebaju, neposredno jedna za drugim, da se spuste na isti kolosijek i da se zaustave ručnim papučama, onda na neautomatiziranim spuštalicama treba drugo i svako dalje spuštanje da sačeka dok ručna papuča sigurno ne nalegne pod točak prijethodno spuštenih kola.
- (18) Pratioci posjednutih kočnica na kolima koja se spuštaju, tamo gdje je to dozvoljeno, moraju blagovremeno da se najave radniku koji rukuje papučama ugovorenim znacima, kako isti ne bi upotrijebio papuču. Na kolima koja se spuštaju kočnice posjedaju samo željeznički radnici koji dobro poznaju rad na spuštali.
- (19) Kada spuštena kola stanu na skretnici ili nekom drugom neželjenom mjestu, radnik koji rukuje papučama mora odmah da upozori rukovaoca manevre i skretničara (postavničara) više puta ponovljenim dugim zviždukom ili na drugi propisani način. Osim toga, na dovoljnom rastojanju ispred zaustavljenih kola isti treba da stavi ručnu papuču. Skretničar odmah obustavlja manevriranje i sljedeća kola skreće na drugi kolosijek. Rukovalac manevre u tom slučaju preduzima dalje potrebne mjere.
- (20) Ako kola iz nekih razloga nisu dovoljno usporena na grbini, skretničar ili rukovalac kolosiječne kočnice upozorava radnika koji rukuje papučama ugovorenim znakom, kako bi ovaj stavio papuču na dovoljnom rastojanju za veći zaustavni put.
- (21) Ako se za vrijeme rada na spuštali neki kolosijek napuni kolima, onda se rukovalac manevre i skretničar o tome sporazumijevaju putem radnika koji rukuje papučama ili na drugi podesan način. Noću i pri nepovoljnom vremenu taj kolosijek se, u slučaju potrebe, zaštićuje signalnim znakom "Stoj".
- (22) Isklizla kola na kolosijecima koji se odvajaju iza postrojenja za spuštanje trebaju odmah da se zaštite i osiguraju, o čemu trebaju da se obavjeste rukovalac manevre i otpravnik vozova.
- (23) Uzimajući u obzir sadržaj ovog člana, upravitelj infrastrukture određuje stanice i kolosijeke i detaljno propisuje uvjete za odbacivanje kola.

Član 50.

(Pritvrdne kočnice i zračne kočnice)

- (1) Pritvrdna kočnica je jedno od tehničkih rješenja za ručno kočenje vozila. Kod kola se ova kočnica nalazi na donjem srednjem dijelu boka kola, sa točkom obojenim žuto, čijim okretanjem se vrši pomjeranje kočionog polužja. Točak vretena je pristupačan za rukovanje kada se radnik nalazi na zemlji pored kola. Kočno dejstvo ovakve kočnice se ostvaruje kao kod ručne vretenaste kočnice kojom se rukuje sa platforme. Kod pritvrdnih kočnica kočna masa kola ispisana je na boku kola ispod sopstvene mase kola i uokvirena je crvenom bojom.

- (2) Ručna vretenasta kočnica na vučnim vozilima, bez obzira da li je ugrađena na platformi ili u unutrašnjosti vučnog vozila, smatra se pritvrdnom ručnom kočnicom, iako se njome ne rukuje sa zemlje. Stoga odredbe stava (1) ovog člana ne važe za lokomotivsku pritvrdnu kočnicu.
- (3) Prvenstvena namjena pritvrdne kočnice jeste osiguranje kola od pokretanja pri utovaru i istovaru, kao i za osiguranje svih vozila od samopokretanja kada vozila miruju, a uzrok tome mogu biti pad, vjetar, potres, udar drugih vozila i dr.. Pored njene prvenstvene namjene, ova kočnica može da se upotrijebi za reguliranje brzine vozila neposredno prije zaustavljanja ili pri započetom kretanju. Pri ovakvoj upotrebi pritvrdne kočnice moraju da budu ispunjeni određeni uvjeti koji su specifični za svako službeno mjesto. Osnovni uvjeti za upotrebu pritvrdne kočnice pri manevarskim kretanjima su:
- 1) Poslovnim redom stanice I dio ili posebnim uputstvom mora da se propiše način i uvjeti korištenja pritvrdne kočnice,
 - 2) prostor pored kolosijeka mora da bude podešen, odnosno na dijelu puta gdje može da se koristi pritvrdna kočnica izgrađuje se staza pored kolosijeka, koja osigurava korištenje kočnice i garantuje sigurnost radnika koji je posluju,
 - 3) brzina vozila pri upotrebi ove kočnice ne smije da bude veća od 5 km/h,
 - 4) prostor na kojem se vrši manevriranje korištenjem pritvrdne kočnice mora da bude noću osvijetljen, osiguran od klizanja i bez prepreka na stazi,
 - 5) pri posluživanju pritvrdne kočnice zabranjeno je da se hoda i preskače preko pragova, kolosijeka, skretnica i drugih uređaja koji se nalaze na putu kretanja poslužioca pritvrdne kočnice,
 - 6) pri upotrebi pritvrdne kočnice zabranjeno je da se stoji na kolskim dijelovima ili da se vješa o njih.
- (4) Zračne kočnice, po mogućnosti, treba što više da se koriste pri manevriranju. Kod sastava preko 40 osovina, kao i na nagibima preko 20%, osim pri radu na spuštalicu ili izvlačnjaku, njihovo korištenje je obavezno. Kočioni vod između lokomotive i kola, čiji kočni uređaji imaju zračni pritisak, treba stoga obavezno da se spoji. Pri odbacivanju vozila treba da se pazi da automatska kočnica, ako je moguće, i u odbačenom dijelu ostane sposobna za upotrebu u slučaju opasnosti. Zabranjeno je da se kočnice isključuju ili otkočni ventili uglavljaju npr. savijanjem potezne žice. Direktna lokomotivska kočnica smije da se upotrijebi pri vožnjama sa manjim brojem kola, zavisno od izabrane brzine i nagiba kolosijeka u toj stanici.
- (5) Prije nego što se kola priključe nekom vozu, njihove kočione spojnice treba da se spoje i, po mogućnosti, posebnom lokomotivom ili stabilnim postrojenjem kočni uređaji da se napune zrakom do određenog pritiska.
- (6) Manevristi smiju da stave u dejstvo zračnu kočnicu samo za zaustavljanje u slučaju opasnosti. Kola koja stoje, na koja se odmah odbacuju ili spuštaju kola, moraju da se zakоче zračnom kočnicom. Pri tome se polako otvori čeona slavina da bi se izbjeglo brzo zakčenje. Poslije zakčenja, čeona slavina treba odmah brzo da se zatvori. Neposredno ispred ili na samom nagibu kolosijeka takođe treba da se pritegnu i ručne kočnice.
- (7) S obzirom da se radi o manjim brzinama pri pomjeranju i prebacivanju većih manevarskih sastava ili dijelova voza do i preko 40 osovina uključenih u zračno kočenje, treba da se izvrši proba prolaznosti glavnog zračnog voda (skraćena proba kočnica D).
- (8) Prije otkvačivanja kola koja se odbacuju ili spuštaju manevrista provjerava da li su kočnice otkočene. Ako nisu, on mora da popusti kočnice kratkim ili dužim povlačenjem otkočnika, zavisno od vrste otkočnika (automatski ili neautomatski).
- (9) Kada je potrebno da se manevarski sastav koči zračno, kočione spojnice kola koja se premještaju treba da se spoje sa lokomotivom. Ako odvojene grupe kola pri premještanju moraju da se sastave, onda se njihovi zračni vodovi spajaju sve dok se ne povežu sa zračnim vodom lokomotive. Manevristi treba da postavie mjenjače vrste kočnice i sile kočenja u pravilan položaj.
- (10) Ako postoji grupa kola koja treba da se odbaci, kod kola koja neposredno prije toga nisu bila priključena na zračnu kočnicu manevarske lokomotive provjerava se stanje kočnica, odnosno ispušta se zrak iz kočnih uređaja. Za kola koja su neposredno prije odbacivanja bila uključena u zračno kočenje manevrarke važe odredbe stava (4) ovog člana.

Član 51.

(Lokomotivske vožnje)

- (1) Lokomotivskim vožnjama se smatraju kretanja lokomotive same ili sa najviše dvanaest osovina zakvačenih kola zračno kočenih, pri čemu na kraju mogu da budu najviše dvojka kola bez kočnice. Ovakve vožnje sa zakvačenim kolima bez pratioca dozvoljavaju se samo na području stanice. Upravitelj infrastrukture određuje stanice gdje je dozvoljen saobraćaj lokomotivskih vožnji sa zakvačenim kolima, odnosno samih lokomotiva bez pratioca. Kada lokomotiva gura zakvačena kola smatra se uvijek manevarskom, a ne lokomotivskom vožnjom, i stoga se prati.
- (2) Kod lokomotivskih vožnji otpravnik vozova preuzima dužnosti rukovaoca manevre. Poslije postavljanja i provjere manevarskog puta vožnje daje naređenje mašinovodi za vožnju razglasnim uređajem, radio-uređajem, dovikivanjem, signalnim znakom manevarskog osoblja ili stalnim signalom.
- (3) Ukoliko lokalnim propisima nije drugačije određeno, položaj skretnice ili stalnog signala za dozvoljenu vožnju ne važi za mašinovodu kao naređenje za lokomotivsku vožnju sa zakvačenim kolima.
- (4) Naređenje skretničara za lokomotivsku vožnju važi samo za njegovo skretničko ili blok - područje. Ako lokomotivska vožnja dodiruje više područja, naređenje se daje od jednog do drugog posjednutog skretničkog radnog mjesta. Otpravnik vozova davanjem odobrenja određuje i područje kretanja lokomotive.
- (5) U mraku, pri nepovoljnom vremenu ili gdje to mjesne prilike zahtjevaju, skretničar je dužan da obavijesti susjedna skretnička i druga radna mjesta o odlasku lokomotive na sljedeće područje.
- (6) Ako naređenje za vožnju nije dato, mašinovoda mora da čeka ili da stane ispred prve naredne skretnice, odnosno kod sljedećeg međika. Ako iz ponašanja skretničara može da se zaključi da lokomotivska vožnja nije zapazena, mašinovoda treba da dâ signalni znak "Pazi" i da ga ponovi više puta u podesnim razmacima.
- (7) Kada dvije ili više lokomotiva saobraćaju jedna za drugom, naređenje za vožnju se daje pojedinačno i svakoj lokomotivi posebno. Lokomotive moraju da se kreću na takvom rastojanju da može da se izbjegne nalet pri naglom zaustavljanju. To važi takođe za lokomotive koje neposredno prate druga kretanja ili vozove.

- (8) Naređenje za vožnju ne oslobađa mašinovođu od provjere i osmatranja puta vožnje i osmatranja stalnih signala.
- (9) Mašinovođa mora neopozivo da postupi prema datim signalnim znacima skretničara.
- (10) Na kolosijecima depoa i radionica dužnosti i poslove rukovaoca manevre preuzima njihov radnik, pri čemu ove obaveze nastaju od označenog mjesta (graničnika i sl).
- (11) Kada zaprežna lokomotiva istovremeno sa svojom vožnom lokomotivom izlazi iz depoa ili se vraća u njega, treba obje lokomotive zakvačiti.
- (12) Rukovodioci stanice i depoa određuju gdje i kada se predaju lokomotive pri izlasku iz depoa ili povratku u depo pri prelasku, odnosno napuštanju odgovarajućeg skretničkog područja. Ova mjesta i vremena se propisuju poslovnim redom stanice i depoa. Kada je to potrebno, ovakve odredbe se utvrđuju i za radionice.
- (13) Kod vučnih vozila dolazećih vozova, koja kao lokomotive idu u depo, na drugo smještajno mjesto ili na drugi voz, poslije otkvačivanja lokomotive i izvještaja manevriste da je otkvačivanje gotovo mašinovođa daje signalni znak "Pazi" i ukoliko signalni znak stalnog signala ne zabranjuje vožnju ili takvog signala nema, vozi do prve skretnice, odnosno do sljedećeg međika. Tamo čeka naređenje za dalju vožnju, ukoliko nije propisano da se lokomotive kreću na osnovu stalnih manevarskih signala.
- (14) U čeonim stanicama, gdje se vrši izvlačenje garnitura prispjelih vozova, mašinovođa otkvačene lokomotive smije, ukoliko stalni signal ne zabranjuje vožnju, poslije davanja signalnog znaka "Pazi" da vozi do prve skretnice ili međika gdje mora da čeka naređenje za dalju vožnju.
- (15) Gdje nije drugačije određeno, kod lokomotiva sa odvojenim (čeonim) upravljačnicama treba da se posljednje prednja upravljačnica u smjeru vožnje, ako vožnju ne prati pratilac lokomotive. Pri izmjeni smjera vožnje treba stoga da se promijeni upravljačnica.
- (16) U stanicama u kojima upravitelj infrastrukture nije odobrio saobraćaj lokomotivskih vožnji, lokomotive moraju da imaju manevristu- pratioca lokomotive (izvođača). U ovom slučaju, u pogledu provjeravanja i osmatranja puta vožnje, kao i ostalih manevarskih poslova, dužnost rukovaoca manevre preuzima izvođač. Osoblje vučnog vozila postupi po odredbama stava (8) i (10) člana 45. ovog Pravilnika.

Član 52.

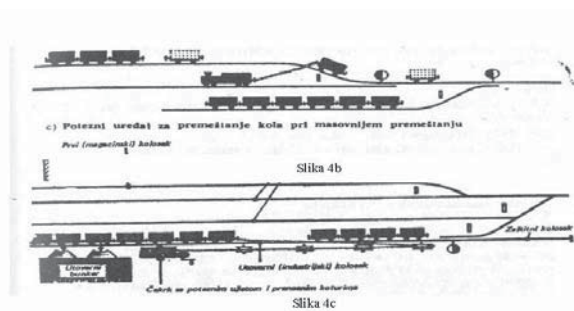
(Manevarsko kretanje pomoću užeta)

- (1) Manevarsko uže smije da se upotrijebi:
 - a) za pomjeranje kola na istom kolosijeku, kada se koristi vučno vozilo koje se kreće po susjednom kolosijeku (slika 4a),



Slika 4a

- b) za prebacivanje kola sa jednog na drugi kolosijek, pri čemu se koristi vučno vozilo koje se kreće po susjednom kolosijeku. U ovom slučaju ranžirno uže se koristi tek kada vučno vozilo pređe preko međika odgovarajuće skretnice, a skretnica se nakon toga postavi za vožnju na kolosijek na koji se prebacuju kola (slika 4b).



- c) sa čekrk (vitlo) uređajem na ručni ili motorni pogon, pri čemu važe odredbe uputstva za upotrebu ovakvog uređaja. Na utovarno-istovarnom kolosijeku, gdje se vrši utovar ili istovar masovnijih stvari (ugalj, pijesak, žito, repa i sl.), povlačenje kola sa mjesta utovara ili istovara obavlja se užetom, koje se kukom zakači za kola i preko koturače i prijenosnih valjaka namotava na doboš vitla koje se sistemom zupčanika okreće ručno ili motornom snagom (slika 4c). Ovakvi kolosijeci na strani povlačenja moraju da imaju postrojenje za sprječavanje odbjegnuća kola (iskliznica, kolobran, zaštitni kolosijek).
- (2) Manevarsko uže na jednom kraju treba da se učvrsti na kuku tegljenika vučnog vozila, a na drugom kraju na prednji dio bočne stranice prvih kola. Ručica ispod odbojnika, držač (viljuška) osovine, nosač ugaone stepenice i vertikalni ugaoni rukohvat ne smiju da se koriste za učvršćenje manevarskog užeta.
- (3) Manevarsko uže mora da bude najmanje 10 m dugačko i opremljeno kukom sa podesnim držačem. Uže se pažljivim povlačenjem prvo nategne, zatim se polako izvrši povlačenje dok kola ne dođu na željeno mjesto.
- (4) Manevrstisti, da bi izbjegli povrede pri manevriranju užetom, moraju da se nalaze iza područja na kojem je nategnuto uže pri povlačenju.
- (5) Za zaustavljanje kola bez, odnosno sa neposjednutom ručnom kočnicom, ili ako je kočnica nepodesna ili neispravna, moraju da se osiguraju ručne papuče. Bez obzira na način zaustavljanja, manevarsko kretanje pomoću užeta zabranjeno je na kolosijecima sa nagibom preko 2,5‰.
- (6) Ukupna masa kola koja se povlače užetom ne smije biti veća od:
 - a) 60 t pri upotrebi lokomotive,
 - b) 100 t pri upotrebi specijalnih pružnih vozila,
 - c) 200 t pri upotrebi stabilnog poteznog uređaja (vitlo).

Član 53.

(Ručna manevarska kretanja)

- (1) Ručna manevarska kretanja se izvode pomoću željezne poluge (pajser, čuskija) i guranjem rukama ili ramenima. Pri tome treba da se upotrijebe poluge sa dobrom potpornom površinom i odgovarajućim prijenosnim nagibom. Povlačenje ili guranje na odbojničkim pločama ili između kola unutar odbojnika je zabranjeno.
- (2) Kod utovarnih rampi, magacina, utovarnih mjesta, depoa i radionica zaposleni radnici smiju da pomjeraju kola ručno. Drugim licima (koji nisu radnici željeznice) je izuzetno dopušteno ručno manevriranje uz dozvolu i rukovođenje od strane željezničkog radnika koji preuzima ulogu rukovaoca manevre.

- (3) Pri ručnom manevriranju učesnici i rukovalac manevre moraju tako da se postave da mogu da osmatraju kolosijek po kojem se vrši kretanje i da, ako i kada je to potrebno, takvo kretanje zaustave.
Ručno manevriranje je dozvoljeno samo do međika (granice odsjeka) ili iskliznice, pod uvjetom da nagib kolosijeka nije veći od 2,5‰.

Član 54.

(Manevriranje ručnim motornim šinskim potiskivačem)

- (1) Guranje pojedinačnih kola u cilju njihovog pomjeranja na manipulativnom kolosijeku može da se vrši pomoću ručnog motornog šinskog potiskivača.
- (2) Radnik koji upravlja potiskivačem drži upravljač objema rukama, stavlja točak na šinu i oslanja potisnu napravu na podesan dio čelone stranice kola. Nakon toga uključuje motor, odnosno prijenosni sistem motora.
- (3) Prije pokretanja kola određuje se mjesto zaustavljanja i osiguravaju sredstva za zaustavljanje: prijetodna kola moraju da budu osigurana od samopokretanja, ručna papuča, ručna kočnica guranih kola i pod određenim uvjetima pritvrdna kočnica, ako postoji radnik koji će rukovati tom kočnicom.
- (4) Ukoliko rukovalac potiskivača nije radnik stručno osposobljen za manevarske poslove, onda ovakvim manevarskim kretanjem mora da rukovodi jedan radnik koji je stručno osposobljen za te poslove.
- (5) Za rad ručnog motornog šinskog potiskivača važi još i uputstvo proizvođača i lokalno uputstvo kao prilog Poslovnom redu stanice I dio.

Član 55.

(Manevriranje cestovnim vozilima)

- (1) Cestovna vozila treba da se spoje sa željezničkim vozilom lancima ili užadima podesne dužine. Ona moraju da se kreću izvan kolosijeka po kojem se kreću željeznička vozila.
- (2) Osim vozača cestovnog vozila još jedan željeznički radnik, kome je povjereno manevriranje, mora da prati kretanje, osmatra put vožnje, da se stara o kvačenju i zaustavljanju vozila te da, ako je to neophodno, otključuje uže (lanac). Kretanje treba da se podesi tako da u svakom trenutku može da se zaustavi ručnom kočnicom ili ručnom papučom. Ovakvo kretanje je dozvoljeno samo na kolosijecima sa nagibom do 2,5‰.
- (3) Pri približavanju spremištima, tovarnim rampama i sl, cestovna vozila i željeznički radnici ne smiju da se kreću između ovih postrojenja i kola.
- (4) Manevriranje cestovnim vozilima dozvoljeno je samo do međika (granice odsjeka) ili iskliznice.

Član 56.

(Manevarska kretanja prijenosnicom i okretnicom)

- (1) Prije nailaska ili odlaska vozila, prijenosnica ili okretnica mora tačno da se postavi i da se pritvrdi uglavljivanjem završne naprave koja je u vezi sa odgovarajućim signalnim znakom za slobodno ili zabranjeno manevriranje.
- (2) Prijenosnica ili okretnica smije da se pokrene tek pošto se vozilo osigura od samopokretanja i pošto se, kod elektrovučnih vozila, spusti pantograf.

Član 57.

(Manevriranje u depoima i radionicama)

Za sva manevarska kretanja u depoima i radionicama važe odredbe od stava (3) do stava (10) člana 50. ovog Pravilnika. Radnici radionice i depoa smiju vozila da pokrenu samo uz dozvolu skretničara odnosno otpravnika vozova, ako se radi o kolosijecima namijenjenim saobraćaju ili o kolosijecima koji su u šinskoj vezi sa kolosijecima bilo kog vida saobraćaja (kretanje

vozova, a manevriranje i dr.). Ove odredbe važe i za postavljanje pružnih vozila na kolosijek, odnosno izlazak sa smještajnih i garažnih kolosijeka pružnih vozila i mehanizacije na kolosijek saobraćaja.

Član 58.

(Manevriranje na glavnim kolosijecima i na otvorenoj pruzi)

- (1) Za vrijeme manevriranja u službenim mjestima, kao i na industrijskim kolosijecima koji se odvajaju sa otvorene pruge, glavni signali moraju uvijek da pokazuju signalni znak "Stoj" i noću da budu osvijetljeni, bez obzira da li se očekuje ili ne očekuje voz. Službena mjesta koja nisu zaštićena ulaznim signalima za vrijeme manevriranja zaštićuju se signalnim znakom "Stoj" ako se manevriranjem sprječava ulaz ili prolaz vozova.
Ako skretničar sa svoga radnog mjesta ne vidi jasno ulazni signal, sa kojim rukuje otpravnik vozova, onda se u službenoj prostoriji skretničara postavlja kontrolna naprava koja pokazuje položaj ulaznog signala. Kontrolna naprava se postavlja u službenoj prostoriji otpravnika vozova kada skretničar rukuje signalom sa skretničkog područja.
Ako kontrolna naprava položaja signala ne čini sastavni dio signalno – sigurnosnog uređaja upravitelj infrastrukture propisuje način na koji se otpravnik vozova odnosno skretničar uvjerava o položaju ulaznog signala što se unosi u Poslovni red stanice I dio.
- (2) Glavni kolosijeci se upotrebljavaju za manevriranje ili ostavljanje kola samo po prijetodnom odobrenju otpravnika vozova. Na dvokolosječnim prugama manevriranje se vrši na izlaznom pravilnom kolosijeku.
- (3) Manevriranje na ulaznim kolosijecima jednokolosječne i dvokolosječne pruge, kao i na izlaznom pravilnom kolosijeku kada na dvokolosjećnoj pruzi vozovi iz suprotnog smjera saobraćaju po tom kolosijeku kao po nepravilnom kolosijeku, dopušteno je do signala granica manevriranja.
- (4) Preko signala granica manevriranja, odnosno na izlaznom kolosijeku dvokolosječne pruge preko mjesta u visini ovog signala na ulaznom kolosijeku, kada na dvokolosjećnoj pruzi dolazeći vozovi saobraćaju po nepravilnom kolosijeku, manevriranje je dopušteno po prijetodnom odobrenju otpravnika vozova, odnosno TK-dispečera. Odobrenje se daje samo pod uvjetom da iz suprotnog smjera ne dolazi voz ili se ne vrše druga kretanja po istom kolosijeku.
Manevriranje do signala granica manevriranja može da se obavlja iza otpremljenog voza kada ovaj napusti stanično područje, a preko signala granica manevriranja i ulaznog signala kada voz napusti prvi prostorni odsjek.
- (5) Prije početka i po završenom manevriranju preko signala granica manevriranja otpravnik vozova izvještava fonogramom otpravnika vozova susjedne stanice: "Zbog manevriranja preko signala granica manevriranja pruga ((lijevi kolosijek pruge)(desni kolosijek pruge)) od stanice..... do stanice..... bit će zauzeta od (čas i minut).....do..... (čas i minut) (prezime otpravnika vozova)", odnosno "Manevriranje preko signala granica manevriranja završeno. Pruga ((lijevi kolosijek pruge)(desni kolosijek pruge)) od stanice..... do stanice..... slobodna u..... (čas i minut) (prezime otpravnika vozova)".
Otpravnik vozova susjedne stanice potvrđuje prijem i jednog i drugog fonograma.
- (6) Otpravnik vozova susjedne stanice izvještava izlaznog skretničara fonogramom da je pruga zauzeta, odnosno slobodna. Na telefonu otpravnika vozova i izlaznog skretničara, kao i na uređaju za postavljanje izlaznog signala u ovoj stanici, mora da se nalazi tablica sa natpisom

"Pruga zauzeta", a izlazni signal mora da bude u položaju "Stoj".

- (7) Odobrenje za manevriranje preko signala granica manevriranja otpravnik vozova daje rukovaocu manevre i mašinovodi općim nalogom, u kojem navodi da li je dopušteno manevriranje samo do ili i preko ulaznog signala, kao i do kojeg vremena (čas i minut), a o predstojećem manevriranju obavještava skretničara usmeno ili telefonom.

Odobrenje za manevriranje preko signala granica manevriranja na TK-pruzi ovlašteni stanični radnik mora dobiti od TK-dispečera, koji pri davanju odobrenja određuje tačno vrijeme za koje se ovo manevriranje mora obaviti. Ovakvo odobrenje TK-dispečer evidentira u dnevniku dispečerskih naređenja(S-47), a ovlašteni stanični radnik u telegrafsko-telefonskom dnevniku(S-43).

Odobrenje za manevriranje preko signala granica manevriranja ovlašteni stanični radnik daje rukovaocu manevre, odnosno vozovodi(mašinovodi) općim nalogom. U neposjednutim TK-stanicama odobrenje za manevriranje preko signala granica manevriranja TK-dispečer daje vozovodi(mašinovodi) fonogramom. Ovakvo odobrenje TK-dispečer evidentira u dnevniku dispečerskih naređenja (S-47), a vozovoda (mašinovoda) u ručnom bilježniku vozovode-mašinovode na TK-pruzi(S-68).

- (8) O završenom manevriranju preko signala granica manevriranja rukovalac manevre obavještava skretničara usmeno i vraćanjem oba dijela općeg naloga, a ako je rukovalac manevre vozovoda jedan dio naloga predaje skretničaru, a drugi zadržava za putni list. Skretničar obavještava otpravnika vozova o završenom manevriranju usmeno ili telefonom, a na kraju dana vraća opće naloge otpravniku vozova.

U stanicama bez skretničara, rukovalac manevre o završenom manevriranju preko signala granica manevriranja obavještava otpravnika vozova usmeno i vraćanjem oba dijela općeg naloga, a ako je rukovalac manevre vozovoda, jedan dio naloga predaje otpravniku vozova, a drugi dio zadržava za putni list.

O završenom manevriranju preko signala granica manevriranja u TK-stanicama vozovoda (mašinovoda) obavještava ovlaštenog staničnog radnika usmeno i vraćanjem oba, odnosno jednog dijela općeg naloga. Ovlašteni stanični radnik o završenom manevriranju obavještava TK-dispečera. U neposjednutim TK-stanicama o završenom manevriranju preko signala granica manevriranja vozovoda(mašinovoda) obavještava TK-dispečera.

- (9) U službenim mjestima bez ulaznih signala, za manevriranje preko ulazne skretnice važe odredbe za manevriranje preko signala granica manevriranja.

Član 59.

(Mjere opreznosti pri očekivanju voza)

- (1) Na putu vožnje voza prije njegovog dolaska obustavlja se manevriranje tako blagovremeno da voz ispred ulaznog signala ne bi usporavao vožnju, odnosno čekao pred njim na prekid manevriranja i osiguranje puta vožnje.
- (2) Naređenje za osiguranje puta vožnje vozu predstavlja istovremeno i naređenje za obustavu manevriranja. Ulazni signal za voz koji dolazi se postavlja da pokazuje signalni znak za dozvoljenu vožnju tek onda kada je manevriranje obustavljeno i kada je vozu osiguran put vožnje.
- (3) Naređenje za obustavu manevriranja znači ujedno i zabranu ostavljanja i držanja vozila van međika ulazne i izlazne skretnice, zabranu svakog kretanja vozova i vozila kojim se dodiruje put vožnje voza na bilo kojoj strani stanice, kao i

naređenje za osiguranje vozila od samopokretanja i odbjegnuća.

Kada se očekuje voz sa naročitom pošiljkom, treba da se vodi računa o mjerama sigurnosti koje moraju da budu primijenjene kod prijevoza naročitih pošiljaka.

- (4) Ako manevriranje iz saobraćajnih razloga mora bezuvjetno da se izvrši, jer za dolazeći voz mora da se oslobodi kolosijek koji je prije toga iz opravdanih razloga bio zauzet, ili mora da se izvrši manevriranje kod voza veće važnosti, za svaku stanicu se, u Poslovnim redu stanice I dio, propisuje jedan od sljedećih postupaka:

- a) u službenim mjestima opremljenim ulaznim signalom sa predsignalom, ako pad od predsignala do ulazne skretnice nije veći od 10%, a vidik u daljinu nije spriječen, manevriranje može da se vrši bez prekida samo do signala granica manevriranja čiji je ulazni signal u položaju "Stoj",
- b) u službenim mjestima opremljenim ulaznim signalom sa predsignalom sa padom od predsignala do ulazne skretnice većim od 10%, kao i u službenim mjestima sa ulaznim signalom bez predsignala, kada vidik u daljinu nije spriječen, manevriranje mora da se obustavi najmanje na pet minuta prije vjerovatnog dolaska voza do ulaznog signala,
- c) u službenim mjestima bez ulaznih signala manevriranje mora da se obustavi najmanje na deset minuta prije vjerovatnog dolaska voza do signalnog znaka "Stoj".

Pri izračunavanju vjerovatnog dolaska voza koji kasni uvek se uzima u obzir njegovo najkraće vrijeme vožnje.

- (5) Po prekidanju manevriranja skretnice moraju da vode na kolosijek koji ima najviše slobodnog prostora, a ako ovakvog kolosijeka nema, onda na kolosijek koji je najudaljeniji od ulaznog signala, odnosno postavljenog signalnog znaka "Stoj", pri čemu prostor do ovog mjesta mora da bude slobodan. Manevriranje smije da se nastavi tek kada se voz zaustavi kod odgovarajućeg signala.

- (6) Ako je vidik u daljinu spriječen zbog magle, vijavice, jake kiše, oluje i sl., onda manevriranje u slučaju navedenim stavom (4) ovog člana mora da se obustavi najmanje na deset minuta prije vjerovatnog dolaska voza do ulaznog signala.

- (7) Obustavu manevriranja najmanje na pet, odnosno deset minuta prije vjerovatnog dolaska voza po odredbama stava (4) ovog člana naređuje otpravnik vozova lično rukovaocu manevre ili fonogramom putem skretničara.

- (8) Poslovnim redom stanice I dio propisuje se bliži postupak za zaustavljanje voza pred ulaznim signalom, odnosno signalnim znakom "Stoj" u slučaju jednovremenog dolaska vozova ili dolaska voza kada se mora obustaviti manevriranje. Pri ovom treba da se ima u vidu da li se voz zadržava u službenom mjestu ili ne, vrstu, dužinu i masu voza, terenske prilike (pad ili uspon), vremenske prilike (magla, vijavica, olujna kiša i sl.), konfiguraciju terena, položaj objekata i sve drugo što je od utjecaja na sigurno zaustavljanje voza kada se vrši manevriranje ili kada drugi voz ulazi u stanicu.

- (9) Manevarsko osoblje mora odmah da izvrši zahtjev skretničara da se oslobodi neki kolosijek ili da se isti ne koristi za manevriranje.

- (10) Pri manevriranju u blizini ulaznih, odnosno izlaznih kolosijeka, ne smiju da se daju vidni ili čujni signalni znaci koji mogu da dovedu u zabunu vozno osoblje voza koji dolazi (izlazi). Sporazumijevanje se, u tom slučaju, vrši usmeno.

- (11) Ako je za ulaz, izlaz ili prolaz voza već dato naređenje, na susjednim kolosijecima može da se manevrira ako se time ne ugrožava sigurnost saobraćaja voza, odnosno ako je osigurana bočna zaštita puta vožnje voza. U tom slučaju manevarski put vožnje ne smije da siječe ili dodiruje put vožnje voza.
- (12) Okretanje pojedinih vozova ili vučnih vozila na trijaglici koje nije propisano redom vožnje smatra se manevarskom ili lokomotivskom vožnjom.

Član 60.

(Mjere opreznosti pri manevriranju sa pojedinim kolima)

- (1) Posebna opreznost pri manevriranju je potrebna kada se kreću sljedeća kola:
- kola tovarena opasnim materijama i olistana RID listicama,
 - kola koja su olistana listicom lomljive robe-crna čaša na bijelom polju,
 - tovarene cisterne,
 - kola sa sudovima,
 - kola tovarena živim životinjama,
 - kola tovarena cestovnim vozilima,
 - kola sa pratiocima.
- (2) Sva pobrojana kola, osim pojedinih kola koja imaju pratioca, pored svoje karakteristične RID listice olistana su i listicom "Oprezno manevrirati"-trouglastog oblika sa vrhom nadolje, crvene boje sa crnim uzvičnikom.
- (3) Pored kola nabrojanih u stavu (1) ovog člana, mora obazrivo da se postupa i pri manevriranju sa kolima koja tamo nisu nabrojana, a olistana su listicom "Oprezno manevrirati"(seoba, posmrtni ostaci, zbirna kola i dr.).
- (4) Kola koja ne smiju da se odbacuju ili se pod određenim uvjetima odbacuju ili spuštaju, takođe se smatraju kolima kojima treba da se manevrira sa većom predostrožnošću.
- (5) Pri manevriranju kolima po odredbama stava (1) i stava (3) ovog člana, manevristi su dužni da prije pokretanja kola provjere da li su kola olistana nekom od navedenih listica. Isto tako, oni se međusobno obavještavaju o uočavanju ovakvih kola.
- (6) Pri manevriranju kolima tovarnim eksplozivnim materijama, između svake lokomotive i takvih kola treba da se uvrste jedna štitna kola koja ne nose neku od RID listica.
- (7) Pri manevriranju kolima tovarnim eksplozivnim i samozapaljivim materijama zabranjeno je pušenje i prilaženje otvorenim plamenom.

Član 61.

(Mjere opreznosti poslije manevarskih kretanja)

- (1) Po završetku manevriranja vozila ne smiju da stoje van profila, tj. nijedan njihov dio ne smije da bude van granične linije označene medikom, odnosno granicom odsjeka. Ako ovo ne može privremeno da se izbjegne, rukovalac manevre odmah o tome izvještava skretničara i otpravnika vozova, odnosno TK-dispečera, a sam mora da se pobrine o zaštićivanju tog mjesta.
- (2) Kod ostavljanja grupe kola kod medika, cestovnog prijelaza i drugih mjesta gdje kola mogu da se ostavljaju, treba da se ima u vidu da kola mogu da se pomjeraju zbog opuštanja odbojnika ili pritiska drugih kola i da time mogu da prouzrokuju vanredni događaj. Takva kola treba privremeno da se osiguraju od samopokretanja pritezanjem ručne (pritrvdne) kočnice ili stavljanjem ručne papuče. Vozila se osiguravaju od samopokretanja pritezanjem raspoloživih ručnih (pritrvdnih) kočnica, kvačenjem za već ukočena kola, stavljanjem podmetača ili ručnih papuča. Na mjestima koja su u padu ili usponu treba redovno da se upotrebljavaju ručne papuče. Postavljanje podmetača ili

papuča treba da se označi na obje bočne stranice upadljivim natpisom "papuča" ili "podmetač", kredom ili vješanjem tablice sa potrebnim natpisom na odgovarajuća kola. Poslije uklanjanja papuča, odnosno podmetača, natpis takođe treba da se ukloni. Zabranjeno je da se vozila osiguravaju od samopokretanja postavljanjem kamenja, komada željeza i sl. ispod kola. Bez obzira o kom se osiguranju radi, to treba da se izvrši prije otkvačivanja kola. Od ovoga smije da se odstupa kada dalja manevarska kretanja slijede neposredno i kada vozila pri tom usljed posebnih uzroka (pad, vjetar i dr.) neće da se pokrenu. Na padu do 2,5% i stajanju do 30 minuta, ako su kola prije toga bila lokomotivom zračno kočena, dovoljno je da se potezanjem čelone slavine kola osigura zračnim kočnicama.

Ako se kola izuzetno ostavljaju između dva postavnička ili skretnička područja, rukovalac manevre o tome obavještava najbližeg skretničara, a ovaj dalje odmah susjednog skretničara.

- (3) Ako se glavni kolosijeci izuzetno zauzmu po prijednom odobrenju otpravnika vozova, koji o tome odmah obavještava skretničare, rukovalac manevre o ovome odmah po zauzeću kolosijeka obavještava otpravnika vozova lično ili putem skretničara. Otpravnik vozova i skretničari odmah stavljaju ploču sa natpisom "Kolosijek zauzet" na ručice, odnosno tastere za postavljanje puteva vožnje i signala, koji ne smiju zbog zauzetosti kolosijeka da se poslužuju. U stanicama bez postavice ova ploča se stavlja na pogodno mjesto (telefon, biljeleznik i sl.). Ako kola izuzetno ostaju na kolosijeku duže vremena, onda se ona međusobno zakvačuju i zaštićuju po odredbama Signalnog pravilnika.
- (4) Ako za manevarsko kretanje mora da se uključi napon u vozni vod kolosijeka, po izlasku manevarskog sastava sa kolosijeka napon mora da se isključi. Otpravnik vozova o uključivanju napona, a poslije i o isključivanju, obavještava zainteresirane radnike na način propisan odredbama Uputstva za obavljanje poslova na elektrificiranim prugama monofaznog sistema 25 KV i 50 Hz- navedenog u Prilogu 1 Instrukcije za sigurnost i interoperabilnost u ŽS BiH. Skretničari, svaki unutar svog područja, paze na primjenu mjera opreznosti u skladu sa odredbama stavova (1), (2) i (3) ovog člana.
- Štete i nedostatke na vozilima treba prijaviti otpravniku vozova ili radniku tehničko-kolske službe.
- (5) U stanicama, gdje rukovođenje manevarskim poslovima nije posebno prenjeto na nekog radnika, otpravnik vozova mora da se uvjeri uvijek i to odmah po završetku manevarskih poslova, a pored ovoga obavezno i prije završetka službe, da su vozila osigurana u skladu sa odredbama stavova (1), (2) i (3) ovog člana. Ako je otpravnik vozova zauzet važnijim poslovima, ovu obavezu može da prenese na drugog radnika, koji će po izvršenom provjeravanju da su vozila osigurana dokazno da ga obavijesti o tome. Način obavještavanja u ovakvim slučajevima propisuje se Poslovnim redom stanice I dio.

Član 62.

(Čuvanje lične sigurnosti pri manevriranju)

- (1) Da bi se postigla aktivna samozaštita pri manevriranju, pri čemu svi učesnici na manevarskim poslovima moraju da izvršavaju i da se pridržavaju navedenih odredbi, zabranjeno je:
- da se zadržava ili hoda u kolosijeku ili neposredno pored kolosijeka,
 - da se provlači ispod vozila ili hoda između vozila voza koji je spreman za polazak radi otklanjanja

- c) smetnje, ako prijethodno nije izvršena odgovarajuća zaštita (obavještenje, signalni znak i sl.),
- d) da se zadržava između utovarne rampe i magacinskog (utovarnog) kolosijeka kada se na njemu manevrira,
- e) da se zadržava na bočnim stepenicama pri vožnji pored rampi, objekata, ograda, stubova, pri ulazu u tunele, kao i da se naginje van ili otvaraju bočna vrata kola,
- f) da se zadržava na prednjim bočnim stepenicama lokomotive pri brzini većoj od 20 km/h,
- g) da se spajaju i razdvajaju električni grejni vodovi ako prijethodno kod mašinovode ili stabilnih grejnih postrojenja nije provjereno da su vodovi isključeni,
- h) da se ulazi uspravno u kolosijek između vozila koja su međusobno udaljena manje od 20 m, ako su vozila u pokretu,
- i) da se hoda preko jezičaka i srca skretnice, ukrštaja i sl. pri prelasku preko kolosijeka,
- j) da se sjedi ili stoji na odbojniku, kuki tegljenika ili kvačilu,
- k) da se istovremeno na stepenicama dvaju vozila u pokretu,
- l) da se prelazi preko kolosijeka neposredno ispred, iza ili između manevarskih vožnji ili vozova,
- m) da se otkvačuju vozila za vrijeme kretanja sa stepenica ili platforme, ukoliko nije propisana upotreba posebne naprave,
- n) da se uskače ili iskače sa vozila u brzom kretanju (brzina preko 5 km/h),
- o) da se ulazi između vozila radi zakvačivanja ako je brzina kretanja veća od 5 km/h
- p) da se ulazi između vozila radi zakvačivanja dok ona ne stanu, ako su to lokomotive sa plugom, vozila sa aerodinamičnom linijom, kola sa prijelaznicama koje nisu podignute i pritvrđene, kola čiji dijelovi ili tovar prelaze preko čene stranice kola, kola tovorena eksplozivom, ili kada postoje druge smetnje za sigurno kvačenje kola,
- q) da se ulazi između vozila radi otkvačivanja, ako su vozila u pokretu,
- r) da se daju signalni znaci prije nego što je radnik koji vrši kvačenje izašao iz kolosijeka,
- s) da se puši, prilazi otvorenim plamenom i loži vatra u neposrednoj blizini kola tovaranih eksplozivnim ili lako zapaljivim materijama,
- t) da se posjeduju ručne kočnice kola tovaranih eksplozivom ili kola do njih,
- u) da se posjeduju ručne kočnice na platformi bez držača, ograde i sl.,
- v) da se koriste pritvrdne kočnice u pokretu, ako to nije posebno odobreno,
- w) da se penje na krov vozila ili tovar otvorenih kola ako napon u voznom vodu nije isključen.
- (2) Poslije stavljanja ručne papuče na šinu radnik treba se odmakne tako da u slučaju ispadanja papuče ne dođe do njegove povrede.
- (3) Kod uskakanja ili iskakanja u ili iz kola na bočnu ugaonu stepenicu ili na stepenicu platforme treba da se obrati posebna pažnja. Iskakanje se vrši uvijek u smjeru kretanja, pri čemu treba da se pazi na prepreke i smetnje, držanje tijela, ruku i nogu i sl. Treba da se izbjegavaju zaleđeno tlo, zaleđene i klizave ili oštećene stepenice, cestovni prijelazi, asfaltni i klizave površine, kao i površine koje nisu dovoljno pregledne ili osvijetljene.
- (4) Manevarski radnici moraju, na vozilima koja se kreću, tako čvrsto da se drže da pri udaru, trzaju ili naglom

zaustavljanju ne izgube ravnotežu. Ako moraju, zbog davanja signalnih znakova ili drugih razloga, da se nagnu u stranu, mora da se pazi na smetnje i prepreke koje stoje u blizini kolosijeka (stubovi, motke, objekti i sl.)

DIO ČETVRTI NAROČITE POŠILJKE

Član 63.

(Prijevoz naročitih pošiljaka)

- (1) Naročitom pošiljkom smatra se pošiljka koja zbog svojih dimenzija, svoje mase ili zbog posebnog postupka sa njom, a s obzirom na željeznička postrojenja ili na kola kojima se obavlja prijevoz pošiljke, bilo kojem učesniku u prijevozu stvara posebne teškoće, zbog čega njen prijevoz može da bude odobren samo pod posebnim tehničkim ili saobraćajnim uvjetima.
- (2) Kao naročite pošiljke u smislu stava (1) ovog člana smatraju se:
- a) pošiljke koje prekoračuju najmanji tovarni profil na dijelu ili na cijelom prijevoznom putu uzimajući u obzir ograničenja širine tereta po tablici 2₁ i 2₃ Sveska 1 Priloga II Pravilnika RIV,
- b) pošiljke koje nisu osigurane prema smjernicama za utovar iz Sveske 1 ili Sveske 2, Prilog II Pravilnika RIV i kod kojih takođe ne postoji pouzdano alternativno osiguranje,
- c) nesavittljive tovarne jedinice natovarene na dvoje ili više kola sa obrtnom šoljom ili obrtnom kliznom šoljom,
- d) savittljive tovarne jedinice duže od 36 m natovarene na više kola,
- e) kola, čiji teret prekoračuje dozvoljenu granicu tovarjenja koja je upisana za kategorije pruga preko kojih se isti prijevozi,
- f) pošiljke koje moraju da se prijevoze trajektom ako ne odgovaraju odredbama AVV Priloga XI -Dodatak 1 (kola koja istovremeno ne mogu da prelaze najveći nagibni ugao trajektne prijelaznice i kolosječne krivine trajekta),
- g) tovorena kola koji nemaju oznaku RIV ili TEN ili kod kojih znak željeznice koja učestvuje u prijevozu nije upisan u dopunski raster (ugovoreni raster) prema odredbama Priloga XI t.2.2 AVV,
- h) željeznička vozila koja se prijevoze na sopstvenim točkovima u međunarodnom prijevozu ako nemaju znak RIV, TEN ili RIS, odnosno ugovoreni raster prema odredbama Priloga XI t.2.2 AVV, a sama su predmet ugovora o prijevozu,
- i) kola koja su utovarena preko najveće upisane granice tovarjenja (raster granice tovarjenja/dodatni raster) do maksimalne konstruktivne nosivosti,
- j) tovorena kola kojima istekne rok redovnog pregleda (revizije) upisan u raster održavanja za > 14 dana (AVV, Prilog IX, Dodatak 8),
- k) prazna kola kojima istekne rok redovnog pregleda (revizije) upisan u raster održavanja za > 6 mjeseci (AVV, Prilog IX, Dodatak 8),

Početak nevaženja redovnog pregleda u rasteru održavanja (istekla revizija)

Tovarena kola			
15 D	≤14 D	>14D≤6 mjeseci	> 6 mjeseci
K	I + K	I + K + NP+ U	istovariti,I+K+R1+NP+U
Prazna kola			
15 D	≤ 6 mjeseci		> 6 mjeseci
K	I + K		I + K + R1 + NP + U

Legenda: D – dani, K – Uzorak K, I– Uzorak I (potvrda o voznoj sposobnosti),

NP– naročita pošiljka, U – Uzorak U, R1 – Uzorak R1

- l) kola sa više od osam osovina, ako su tovarena, pa i onda kada imaju znak RIV,
 - m) tovarne jedinice koje ne mogu bez pretovara da se prevezu do uputne stanice, i to onda ako im je pojedinačna masa veća od 25 t ili ako su natovarene na kola sa spuštenim podom (važi samo za željeznice kod kojih širina kolosijeka nije 1435 mm),
 - n) pošiljke sa velikim prepustom, čije se vrijednosti ograničenja prema važećim međunarodnim propisima o utovaru nalaze desno pored linije štampane masnim slovima (važi samo kod SNCF),
 - o) vozila bez propisane korisne nosivosti, npr. građevinske mašine i kranovi,
 - p) natovarena kola bez natpisa granice tovarjenja,
 - q) vozila na sopstvenim točkovima sa tehničkim osobenostima (vučna vozila, motorni vozovi, tramvaji, građevinske mašine, kranovi itd.) koji smiju da se prijevoze samo u posebnoj saobraćajnoj obradi,
 - r) sve druge pošiljke koje moraju da budu prevezene pod posebnim saobraćajno- tehničkim uvjetima.
- (3) Kod nekih željeznica transporti navedeni tačkom d) stava (2) ovog člana u zatvorenim vozovima (maršrutnim) su obične pošiljke uz poštovanje primjera tovarjenja prema propisima o utovaru. Kod BDŽ(NRIC), EWS, GySEV, FS, HŽ, MŽ, ÖBB, PKP, RENFE, BV (Švedska), INFRABEL (Belgija), SNCF, SŽ, TCDD, ŽS, ŽFBH i ŽRS tovarene jedinice dužine preko 36 m smatraju se naročitim pošiljkama i kad se otpremaju maršrutnim vozovima.
- (4) Kodificirane tovarne jedinice na dozvoljenim kodiranim nosećim kolima kombiniranog saobraćaja (KV), koje prekoračuju najmanju granicu tovarjenja neke željeznice/upravljača infrastrukturom učesnika u prijevozu, a koje saobraćaju na kodificiranim prugama kombiniranog saobraćaja (KV) u dogovorenim KV vozovima, prijevoze se bez dodatnih saglasnosti.
- (5) Ako se neki od uvjeta navedenih stavom (4) ovog člana ne poštuju, one se više ne smatraju pošiljkama kombiniranog saobraćaja (KV).

Član 64.

(Zahtjev za prijevozom naročite pošiljke)

- (1) Za prijevoz naročite pošiljke u unutrašnjem i međunarodnom saobraćaju potrebno je pismeno odobrenje. Da bi se dobilo pismeno odobrenje, pošiljalac treba da podnese pismeni zahtjev direktno željezničkom operateru na čijem području se nalazi otppravna stanica.
- (2) Pošiljalac u zahtjevu mora da navede sljedeće podatke:
 - 1) svoje ime (naziv firme) i adresu, kao i ime (naziv firme) i adresu primaoca,
 - 2) vrijeme kada namjerava da tovari pošiljku,
 - 3) otppravnu i uputnu stanicu, prijevozni put, a kod izvoznih pošiljaka i uputnu zemlju, prijelazne i carinske stanice,
 - 4) utovarno i istovarno mjesto sa naznakom industrijskog ili manipulativnog kolosijeka, uz posebnu naznaku hoće li kod utovara ili istovara kontaktna mreža stvarati smetnje,
 - 5) podatke o vrsti tereta s njegovom horizontalnom i vertikalnom projekcijom na kojima su naznačene mjere koje čine njegove dimenzije u uzdužnom presjeku, te u svim potrebnim poprečnim presjecima. Nacrti moraju biti u razmjeri 1:20 ili 1:25,

- 6) masu tereta (t),
 - 7) težište tereta ili težište svakog dijela pošiljke ako se pošiljka sastoji od više dijelova, kao i tačke oslonca pošiljke,
 - 8) izjavu o tome hoće li pošiljku pratiti pratilac.
- b) U zahtjevu za prijevoz naročite pošiljke vozila na sopstvenim točkovima, osim podataka navedenih pasusu 1 alinejama 1), 2), 3) i 8), potrebno je navesti i sljedeće podatke:
- 1) način na koji će vozilo da se prijevozi (na sopstveni pogon ili kao vučeno vozilo),
 - 2) vrstu vozila i njegovu seriju,
 - 3) masu vozila (t),
 - 4) dužinu vozila preko nesabijenih odbojnika (mm),
 - 5) masu po dužnom metru (t/m),
 - 6) broj osovina i masu po osovini (t/os),
 - 7) razmak između krajnjih osovina ili razmak između svornjaka obrtnih postolja (mm),
 - 8) razmak između osovina unutar obrtnog postolja (mm),
 - 9) karakteristike koje ne odgovaraju uvjetima tehničkog jedinstva i tehničkim propisima za kola iz Pravilnika RIV/AVV,
 - 10) najveću brzinu dopuštenu kod vožnje u pravac i kod vožnje u skretanje, i to kao vučeno vozilo i kod prevoženja na vlastiti pogon (km/h),
 - 11) dimenzije vozila, po potrebi s crtežom na kom su prikazani njegov uzdužni i poprečni presjek s potrebnim mjerama (mm),
 - 12) najmanji radijus krivine kroz koju vozilo može proći,
 - 13) podatke o kočnicama.
- (3) Pošiljalac je obavezan da navede i druge podatke ili dokumente koji se odnose na vozila koja se kao naročite pošiljke prijevoze na sopstvenim točkovima ako to zahtijevaju učesnici na prijevoznom putu pošiljke (Uvjerenje o sposobnosti trčanja izdato od nadležne službe/ institucije).
- (4) Svaki željeznički operater/upravitelj infrastrukture imenuje jednu ili više samostalnih grupa koje su nadležne za tehničku, saobraćajnu, komercijalnu obradu i izdavanje dozvola za naročite pošiljke. Ova grupa (grupa za naročite pošiljke) vodi evidenciju i koordinira obradu podataka o naročitim pošiljkama.
- (5) Grupa za naročite pošiljke željezničkog operatera obavlja sljedeće osnovne usluge:
- a) preuzima zahtjeve klijenata za prijevoz naročitih pošiljaka,
 - b) određuje uvjete prijevoza (izbor puta koji je podesan za prijevoz, način utovara i osiguranje tereta...), dogovara rokove isporuke itd.,
 - c) predlaže prijevozni put, uključujući prijelazne (granične) stanice,
 - d) ispostavlja zahtjev za saglasnost:
 - 1) svim željezničkim operaterima koji učestvuju u prijevozu,
 - 2) željezničkom poduzeću koje upravlja infrastrukturom, kod koga željeznički operater ima ugovor o korištenju i nastupa kao rukovodilac prijevoza,
 - e) utvrđuje cijenu prijevoza,
 - f) dostavlja saglasnost o preuzimanju naročite pošiljke na prijevoz željezničkim operaterima koji učestvuju u prijevozu,

- g) obavještava klijente i sopstvene saradnike o uvjetima pod kojima se odvija ugovor o prijevozu tereta (dozvola za prijevoz).
- (6) Grupa za naročite pošiljke upravitelja infrastrukture kordinira djelatnosti na utvrđivanju i određivanju saobraćajnih uvjeta prijevoza unutar oblasti nadležnosti poduzeća koje upravlja infrastrukturom, i to:
- a) provjerava cjelovitost i pouzdanost podataka koji su od strane grupe za naročite pošiljke željezničkog operatera dobijeni u vezi sa pošiljkom i eventualno dodjeljuje pošiljci prijevozni broj,
 - b) provjerava unaprijed dat prijevozni put. Ukoliko se prilikom utvrđivanja uvjeta prijevoza utvrdi da prijevoz ne može da se obavi prijevoznim putem koji je unaprijed dat od strane željezničkog operatera u tom slučaju se, željezničkom operateru koji je uputio zahtjev, saopćava alternativni prijedlog (prijevozni put, način utovara), odnosno odbija prijevoz,
 - c) na osnovu podataka dobijenih od željezničkog operatera, utvrđuje saobraćajne i tehničke uvjete i saopćava ih istom,
 - d) sa grupama za naročite pošiljke susjednih upravitelja infrastrukture usaglašava saobraćajne i tehničke uvjete koje pošiljka mora da zadovolji na graničnim prugama,
 - e) izdaje "UI-saglasnost za prijevoz naročitih pošiljaka",
 - f) razrađuje principe pomoću kojih se saradnici koji učestvuju u odvijanju poslova oko naročitih pošiljaka upoznaju o vožnji i uvjetima prijevoza,
 - g) određuje cijene za usluge infrastrukture.
- (7) Podnosilac zahtjeva, putem željezničkog operatera kojem je podnio zahtjev, obavezan je da upravitelju infrastrukture dostavi i druge podatke ili dokumenta koji se odnose na naročitu pošiljku, ako upravitelj infrastrukture to od njega zatraži.
- (8) Za prijevoz vozila za koja ne postoji dozvola za puštanje u saobraćaj, neophodna je posebna dokumentacija/dokazi. Prema propisu o interoperabilnosti transevropskih željezničkih sistema za vozila navedena u stavu (8) ovog člana neophodna je dozvola za korištenje izdata od nadležnog organa u BiH za:
- 1) probne vožnje,
 - 2) vožnje prebacivanja i istovremeno prekoračenje dozvoljenog profila vozila.

Zahtjev kod nadležnog organa za izdavanje dozvola može da podnese proizvođač, vlasnik, odnosno, željeznički operater.

Član 65.

(Odobranje ili odbijanje prijevoza naročite pošiljke)

- (1) Po prijemu zahtjeva za prijevoz naročite pošiljke potrebno je da se utvrdi mogućnost prijevoza i odrede uvjeti prijevoza, pri čemu treba da se uzmu u obzir sigurnost i ekonomičnost prijevoza.
- (2) Ako upravitelj infrastrukture odobri prijevoz naročite pošiljke, tada mora o tome da obavijesti željezničkog operatera i pisano da navede posebne uvjete prijevoza za siguran saobraćaj i ograničenja za prijevoz naročite pošiljke.
- (3) Ako upravitelj infrastrukture ne odobri prijevoz naročite pošiljke zbog tehničkih, saobraćajnih ili sigurnosnih razloga, tada mora o tome da obavijesti željezničkog operatera uz pisano obrazloženje.
- (4) Na podneseni zahtjev za prijevoz naročite pošiljke, upravitelj infrastrukture mora željezničkom operateru da odgovori u najkraćem mogućem roku, a najkasnije za 14 kalendarskih dana. Ako ovaj rok u nekim slučajevima ne

može da se ispuni, mora svim grupama za naročite pošiljke, koje učestvuju u prijevozu, da se saopći razlog za kašnjenje i termin kada će predmet biti riješen.

- (5) Dato odobrenje za prijevoz naročite pošiljke važi tri mjeseca, računajući od dana njegovog izdavanja.
- (6) Ako se pošiljka ne preda u odobrenom roku na prijevoz, pošiljalac kome je odobren prijevoz mora da obnovi ili zatraži produženje roka prijema naročite pošiljke na prijevoz.

Član 66.

(Opći i posebni zahtjevi sigurnosti za prijevoz naročite pošiljke)

- (1) Naročita pošiljka smije da bude primljena na prijevoz od strane željezničkog operatera ako su ispunjeni slijedeći uvjeti:
 - a) da je odobren podneseni zahtjev za prijevoz naročite pošiljke,
 - b) da je pregledom ustanovljeno da naročita pošiljka odgovara uvjetima propisanim od strane upravitelja infrastrukture (pregled obavljaju pregledni radnici tj. pregledač kola ili nadzornik pregledača kola, kao i radnik građevinske struke),
 - c) da kola na kojima se prijevozi naročita pošiljka imaju odgovarajuće konstruktivne elemente koji omogućavaju siguran prijevoz naročite pošiljke,
 - d) da je pregledom ustanovljeno da mjere (dužina, širina i visina), masa i težište naročite pošiljke odgovaraju tvrdnjama i crtežima priloženim uz zahtjev za prijevoz naročite pošiljke,
 - e) da je na kola i tovarni list stavljena listica za označavanje naročite pošiljke,
 - f) da je kritična tačka na naročitoj pošiljci označena listicom za označavanje kritične tačke,
 - g) da su osigurani pratioci onda kada je praćenje obavezno ili ugovoreno, te da su oni spremni da se pridržavaju uputstva nadležnog osoblja upravitelja infrastrukture,
 - h) da su pratioci naročite pošiljke pojedinačno upoznati sa mjerama sigurnosti kojih moraju da se pridržavaju tokom prijevoza,
 - i) da, kada je to propisano uvjetima prijevoza, naročita pošiljka koja treba da se preveze na elektrificiranim prugama bude uzemljena,
 - j) da načinom tovarjenja ne smije da se ošteti teret niti da se ugrozi sigurnost željezničkog saobraćaja, čak ni u slučaju udara ili drugih pomjeranja do kojih dolazi pri normalnom odvijanju željezničkog saobraćaja,
 - 1) Utovareni predmeti moraju da budu adekvatno osigurani i pričvršćeni, kako u toku prijevoza ne bi došlo do pomjeranja.
 - 2) Kod određenih vrsta tereta mora da se predvidi mogućnost pomjeranja u podužnom pravcu, što treba da se sprječava odgovarajućim sredstvima.
 - 3) Važe odredbe propisa o utovaru, ukoliko pismenim putem nije drugačije dogovoreno.
 - k) da naročitu pošiljku na prijevoz preda blagovremeno, kako bi do određene stanice mogla da bude prevezena u roku propisanom uvjetima prijevoza.
- (2) Pored poslova navedenih u stavu (6) člana 64. ovog Pravilnika, upravitelj infrastrukture određuje još i:
 - a) dopuštenu brzinu voza u koji je uvrštena naročita pošiljka na prijevoznom putu, odnosno na dijelovima prijevoznog puta,
 - b) dopuštenu brzinu voza u koji je uvrštena naročita pošiljka preko skretnica u pravac i u skretanje, kao i preko kritičnih mjesta na pruži na prijevoznom putu, odnosno na dijelovima prijevoznog puta,

- c) kolosijeka u stanicama na prijevoznom putu na koje ne smije da bude primljen voz u koji je uvrštena naročita pošiljka, odnosno kolosijeka po kojima je dozvoljen prijevoz,
- d) pomoćna kola sa potrebnim alatom i osobljem u sastavu posebnog voza sa naročitom pošiljkom,
- e) kolosijek na višekolosječnoj pruži po kojem mora da saobraća voz sa naročitom pošiljkom, kao i smije li voz da saobraća po nepravilnom kolosijeku dvokolosječne pruge,
- f) zabranu mimoilaženja i pretjecanja voza sa naročitom pošiljkom sa drugim vozovima na dvokolosječnoj i višekolosječnoj pruži,
- g) obavezu slobodnosti susjednih kolosijeka pri vožnji voza sa naročitom pošiljkom, kao i udaljenost od medika na kojoj moraju da se nalaze vozila, odnosno kola tovarena naročitom pošiljkom,
- h) zabranu da naročite pošiljke pri manevriranju budu odbacivane ili da druga kola budu odbacivana na njih,
- i) zabranu spuštanja naročite pošiljke preko spuštalice u ranžirnoj stanici,
- j) zabranu zaustavljanja naročite pošiljke ručnom papučom i kolosječnom kočnicom,
- k) stanice u kojima će biti obavljan tehnički pregled naročite pošiljke, podmazivanje i namirenje samohodnih vozila pogonskim gorivom i slični poslovi,
- l) mjesto u vozu gdje smije da bude uvrštena naročita pošiljka,
- m) preduzimanje odgovarajućih zaštitnih mjera pri prijevozu naročite pošiljke na elektrificiranim prugama,
- n) preduzimanje radova na ojačavanju pruge i pružnih postrojenja ili na privremenom izmicanju stabilnih postrojenja,
- o) pregled pruge i dijelova željezničkih infrastrukturnih podsistema prije i/ili poslije prijevoza naročite pošiljke,
- p) preduzimanje drugih saobraćajnih i tehničkih zaštitnih mjera.

Član 67.

(Planiranje, objavljivanje, nadzor i praćenje prijevoza naročite pošiljke)

- (1) Upravitelj infrastrukture sa uvjetima prijevoza naročite pošiljke mora pisanim putem da upozna svoje službeno osoblje na prijevoznom putu putem svog sistema prijenosa informacija.
- (2) Planiranje, objavljivanje, nadzor i praćenje prijevoza naročite pošiljke, upravitelj infrastrukture bliže uređuje u pisanom odobrenju za prijevoz naročite pošiljke.
- (3) Upravitelj infrastrukture mora da prati i nadzire prijevoz naročitih pošiljaka na željezničkoj infrastrukturi kojom upravlja.

Član 68.

(Otprema vozova sa naročitom pošiljkom)

- (1) Željeznički operater, koji je prihvatio uvjete za prijevoz naročite pošiljke propisane od strane upravitelja infrastrukture, obavještava upravitelja infrastrukture o datumu i broju voza kojim namjerava da preveze naročitu pošiljku.
- (2) Osoblje upravitelja infrastrukture mora pisanim putem (opći nalog) da obavijesti vozno osoblje o prijevozu naročite pošiljke, kao i o uvjetima za prijevoz naročite pošiljke.
- (3) Pri prijevozu naročite pošiljke sa prekoračenjem tovarnog profila mora da se traži dopuštenje za otpremu voza između

dvije susjedne stanice po odredbama Dijela osmog ovog Pravilnika i isto da se upiše u saobraćajni dnevnik.

- (4) Postupak otpreme i prijevoza naročite pošiljke, te postupak izdavanja i primopredaje dokumenata, upravitelj infrastrukture detaljnije uređuje u pisanom odobrenju za prijevoz naročite pošiljke.

Član 69.

(Tehnički uvjeti prijevoza naročitih pošiljaka na elektrificiranim prugama)

- (1) Ako se naročita pošiljka prijevozi na elektrificiranoj pruži tada upravitelj infrastrukture, zavisno od vrste električne vuče i razmaka između najbližih dijelova naročite pošiljke i kontaktne mreže, određuje posebne uvjete prijevoza u cilju sigurnog saobraćaja voza sa naročitom pošiljkom.
- (2) Naročita pošiljka može da se preveze bez posebnih uvjeta prijevoza na elektrificiranoj pruži i po pravilu bez uzemljivanja, ako su zadovoljeni sigurnosni razmaci između najbližih dijelova naročite pošiljke i kontaktne mreže, koji iznose:
 - a) 340 mm, na željezničkim prugama elektrificiranim monofaznim sistemom 25 kV, 50 Hz,
 - b) 270 mm, na željezničkim prugama elektrificiranim monofaznim sistemom 15 kV, 16 2/3 Hz,
 - c) 270 mm, na željezničkim prugama elektrificiranim jednosmjernim sistemom 3 kV.
- (3) Ako pri prijevozu naročite pošiljke ne mogu da budu osigurani sigurnosni razmaci navedeni u prijednom stavu, onda naročita pošiljka može da se preveze uz primjenu sljedećih zaštitnih mjera:
 - a) tovar mora da bude uzemljen, a kontaktna mreža ostaje pod naponom kada razmak između najbližih dijelova naročite pošiljke i kontaktne mreže iznosi:
 - 1) manje od 340 mm do uključivo 270 mm, na željezničkim prugama elektrificiranim monofaznim sistemom 25 kV, 50 Hz,
 - 2) manje od 270 mm do uključivo 180 mm, na željezničkim prugama elektrificiranim monofaznim sistemom 15 kV, 16 2/3 Hz,
 - 3) manje od 270 mm do uključivo 150 mm, na željezničkim prugama elektrificiranim jednosmjernim sistemom 3 kV.
 - b) teret mora da bude uzemljen, a napon u kontaktnoj mreži mora biti isključen kada razmak između najbližih dijelova naročite pošiljke i kontaktne mreže iznosi:
 - 1) manje od 270 mm do uključivo 100 mm, na željezničkim prugama elektrificiranim monofaznim sistemom 25 kV, 50 Hz,
 - 2) manje od 180 mm do uključivo 100 mm, na željezničkim prugama elektrificiranim monofaznim sistemom 15 kV, 16 2/3 Hz,
 - 3) manje od 150 mm do uključivo 100 mm, na željezničkim prugama elektrificiranim jednosmjernim sistemom 3 kV.
- (4) Ako se naročita pošiljka prijevozi na željezničkim prugama elektrificiranim samo jednim sistemom električne vuče, tada se primjenjuje granična vrijednost razmaka najbližih dijelova naročite pošiljke i kontaktne mreže propisana za taj sistem električne vuče.
- (5) Ako se naročita pošiljka prijevozi na željezničkim prugama elektrificiranim različitim sistemima električne vuče, tada se primjenjuje najnepovoljnija granična vrijednost razmaka između najbližih dijelova naročite pošiljke i kontaktne mreže.
- (6) Naročita pošiljka izuzetno može da bude preuzeta na prijevoz i kada razmak najbližih dijelova naročite pošiljke i

kontaktne mreže iznosi manje od 100 mm, ali uz primjenu slijedećih posebnih uvjeta prijevoza:

- a) teret mora da bude uzemljen, a napon u kontaktnoj mreži isključen (primjena dizel-vuče),
 - b) brzina voza (zaseban voz čija vožnja može da se vrši samo u vidnom dijelu dana) koji prijevozi naročitu pošiljku ne smije da bude veća od 10 km/h na dijelu pruge na kojem je razmak najbližih dijelova naročite pošiljke i kontaktne mreže manji od 100 mm,
 - c) naročitu pošiljku mora da prati stručna osoba upravitelja infrastrukture koja može da odredi dodatne uvjete za siguran saobraćaj,
 - d) između mašinovođe i stručne osobe upravitelja infrastrukture mora da bude osigurano dokazno sporazumijevanje,
 - e) prilikom prijevoza kroz tunele mora da bude omogućeno osvjtljavanje naročite pošiljke i kontaktne mreže.
- (7) Uz posebne uvjete prijevoza za siguran saobraćaj navedene stavom (6) ovoga člana, mogu da se primjene i druge zaštitne mjere, kao što su:
- a) namještanje (na sam teret) klizača sličnog klizaču pantografa na elektrovučnom vozilu, čija tvrdoća kliznih površina mora da bude manja od tvrdoće kontaktnog provodnika,
 - b) primjena štitnih kola sa potpornim valjcima ili klizačima,
 - c) mjestimično podizanje ili uklanjanje dijelova kontaktne mreže.

Član 70.

(Izvođenje uzemljenja naročitih pošiljaka)

- (1) Uzemljenje naročitih pošiljaka izvodi se, zavisno od osobina (vrste) tereta, na jedan od slijedećih načina:
- a) Svaki teret velikih dimenzija i jedinstvene galvanske cjeline (masivne konstrukcije ili njihovi dijelovi, kotlovi, rezervoari, transformatori, traktori, kombajni, građevinske mašine, vojna vozila, oruđa i sl.), koji prekoračuje tovarni profil prema dijelovima kontaktne mreže pod naponom, mora da ima na sebi najmanje dvije tačke na koje treba da se vežu provodnici uzemljenja. Galvansku cjelinu predstavlja objekat čiji su metalni dijelovi međusobno povezani pouzdanim električno-provodnim vezama, ili su mehanički tako izvedeni da već predstavljaju pouzdanu električno-provodnu cjelinu.

Pošiljalac treba da osigura na teretu dva otvora prečnika 17 mm ili dva naglavce navarena zavrtnja M 16, koji predstavljaju centralne tačke uzemljenja čitavog tereta.

Odgovarajućim provodnikom uzemljenja te centralne tačke se spajaju sa otvorima prečnika 17 mm za uzemljenje, koji se nalaze na određenom mjestu nosača u sastavu donjeg postolja kola sa obje bočne strane, pomoću zavrtnja M 16 odgovarajuće dužine opremljenih navrtkama i protiv-navrtkama. Provodnik uzemljenja može da bude:

- a) bakarno neizolirano uže presjeka 50 mm²,
- b) čelično neizolirano uže presjeka 95 mm²,
- c) čelična neizolirana traka presjeka 100 mm².

Dužina provodnika određuje se na licu mjesta, za svaku naročitu pošiljku posebno.

- b) Ukoliko teret velikih dimenzija koji prekoračuje tovarni profil prema dijelovima kontaktne mreže pod naponom ne predstavlja jedinstvenu galvansku cjelinu svi dijelovi, koji čine pojedinačne galvanske cjeline, moraju međusobno da se povežu sa po dva posebna provodnika uzemljenja, kako bi se time ostvarila jedinstvena galvanska cjelina tereta. Kada se na takav

način postigne jedinstvena galvanska cjelina tereta njegovo uzemljenje se izvodi na način opisan tačkom a) ovog stava.

- c) Ukoliko osobine tereta ne dozvoljavaju da se, na način opisan u tački b) ovog stava, ostvari njegova jedinstvena galvanska cjelina, pa time ni centralne tačke uzemljenja, preko tereta treba da se stavi mreža izvedena od neizoliranih provodnika uzemljenja sa kvadratnim otvorima veličine oko 50x50 cm, koja pomoću najmanje dva provodnika uzemljenja mora da se poveže sa donjim postoljem kola. Čvorna mjesta mreže i mjesta spajanja mreže sa provodnicima uzemljenja povezuju se odgovarajućim steznim elementima (za užad stezaljke, za trake zavrtnji).
- (2) Prilikom postavljanja provodnika uzemljenja treba da se vodi računa da na svim dodirnim, odnosno spojnim mjestima (površina donjeg postolja ili poda kola, krajevi provodnika i kontaktne površine steznih elemenata) dodirne površine budu prijetodno očišćene od eventualne prljavštine ili korozije, a po stezanju spojevi premazani antikorozionim zaštitnim premazom.
- (3) Za prijevoz naročitih pošiljaka za koje se na elektrificiranim prugama predviđa uzemljenje, moraju da se koriste kola opremljena otvorima ili zavrtnjima za pričvršćivanje provodnika uzemljenja za donje postolje kola čija je električna veza između donjeg postolja kola i točkova ispravna i pouzdana.
- (4) Svaki teret mora da ima najmanje dvije veze uzemljenja. Ukoliko je pošiljka velike dužine pa se tovar nalazi na više teretnih kola, uzemljenje mora da se izvrši na prvim i na posljednjim kolima, odnosno na svakih 50 m dužine tovara. Na svakom takvom mjestu moraju da se postave po dvije veze uzemljenja.

Član 71.

(Protokoli i postupci za prijevoz naročitih pošiljaka)

- (1) U zavisnosti od vrste i dimenzija naročite pošiljke kao i broja kolosijeka na otvorenoj pruzi, propisuju se slijedeći protokoli i postupci za prijevoz naročitih pošiljaka s obzirom na primijenjene posebne uvjete prijevoza:

- a) **Protokol A** važi za prijevoz naročitih pošiljaka na jednokolosječnim prugama (prijevoz bez posebnih uvjeta). Protokol A odnosi se na prijevoz naročitih pošiljaka na jednokolosječnim prugama bez dopunskih posebnih uvjeta prijevoza.

- b) **Protokol B** važi za prijevoz naročitih pošiljaka na dvokolosječnim i višekolosječnim prugama (dopušteno mimoilaženje vozova sa naročitim pošiljkama). Protokol B odnosi se na prijevoz naročitih pošiljaka na dvokolosječnim i višekolosječnim prugama, ako je na otvorenoj pruzi dopušteno mimoilaženje sa vozovima koji na susjednom kolosijeku prijevoze naročite pošiljke koje su takođe u skladu s Protokolom B. Protokol B primjenjuje se na prijevoz naročite pošiljke kada na dvokolosječnim i višekolosječnim prugama polovina širine naročite pošiljke u krivinama čiji je R=250 m na strani prema međukolosječnom prostoru bočno ne prelazi:

- 1) 1675 mm pri razmaku osa kolosijeka od 3500 mm,
- 2) 1725 mm pri razmaku osa kolosijeka od 3600 mm,
- 3) 1825 mm pri razmaku osa kolosijeka od 3800 mm,
- 4) 1875 mm pri razmaku osa kolosijeka od 3900 mm,

- 5) 1925 mm pri razmaku osa kolosijeka od 4000 mm.
 - c) **Protokol C** važi za prijevoz naročitih pošiljaka na dvokolosječnim i višekolosječnim prugama (zabranjeno mimoilaženje vozova sa naročitim pošiljkama). Protokol C odnosi se na prijevoz naročitih pošiljaka na dvokolosječnim i višekolosječnim prugama, ako je na otvorenoj pruži zabranjeno mimoilaženje sa vozovima koji prijevoze naročite pošiljke sa prekoračenim tovarnim profilom u širinu na susjednom kolosijeku. Protokol C primjenjuje se na prijevoz naročite pošiljke kada se, na dvokolosječnim i višekolosječnim prugama, polovina širine naročite pošiljke u krivinama čiji je $R=250$ m na strani prema međukolosječnom prostoru bočno kreće u intervalu:
 - 1) od 1675 mm do 1775 mm pri razmaku osa kolosijeka od 3500 mm,
 - 2) od 1725 mm do 1875 mm pri razmaku osa kolosijeka od 3600 mm,
 - 3) od 1825 mm do 2075 mm pri razmaku osa kolosijeka od 3800 mm,
 - 4) od 1875 mm do 2175 mm pri razmaku osa kolosijeka od 3900 mm,
 - 5) od 1925 mm do 2275 mm pri razmaku osa kolosijeka od 4000 mm.
 - d) **Protokol D** važi za prijevoz naročitih pošiljaka na dvokolosječnim i višekolosječnim prugama (zabranjeno mimoilaženje sa svim vozovima). Protokol D odnosi se na prijevoz naročitih pošiljaka na dvokolosječnim i višekolosječnim prugama, ako je na otvorenoj pruži zabranjeno mimoilaženje sa svim vozovima koji se kreću po susjednom kolosijeku. Sa susjednog kolosijeka moraju da se uklone sva vozila ili predmeti koji bi mogli da ometaju prijevoz naročite pošiljke. Protokol D za prijevoz naročitih pošiljaka na dvokolosječnim i višekolosječnim prugama primjenjuje se kada najveća polovina širine naročite pošiljke u krivinama čiji je $R=250$ m na strani prema međukolosječnom prostoru bočno prijelazi:
 - 1) 1775 mm pri razmaku osa kolosijeka od 3500 mm,
 - 2) 1875 mm pri razmaku osa kolosijeka od 3600 mm,
 - 3) 2075 mm pri razmaku osa kolosijeka od 3800 mm,
 - 4) 2175 mm pri razmaku osa kolosijeka od 3900 mm,
 - 5) 2275 mm pri razmaku osa kolosijeka od 4000 mm.
 - e) **Protokol E** važi za prijevoz naročitih pošiljaka na svim željezničkim prugama (prijevoz uz posebno definirane uvjete). Protokol E odnosi se na prijevoz naročitih pošiljaka kada u posebnim slučajevima naročita pošiljka mora da se prijevozi posebnim vozom uz obaveznu pratnju. Protokol E primjenjuje se na prijevoz naročite pošiljke kada se naročita pošiljka zbog suviše velikog prekoračenja tovarnog profila prijevozi na prugama uz posebno određene uvjete, kao i u slučajevima kada pošiljku treba bočno pomjerati lijevo ili desno od ose kolosijeka do maksimalno 350 mm.
- (2) Za obradu naročitih pošiljaka u međunarodnom saobraćaju koriste se:
 - 1) Opći ugovor o korištenju teretnih kola –AVV,
 - 2) Propisi o utovaru – Sveska 1, Sveska 2 i Sveska 3 RIV,
 - 3) Sporazum o međunarodnom željezničkom saobraćaju - COTIF,
 - 4) Jedinствена pravila za ugovor o međunarodnom prijevozu tereta željeznicom (CIM) (COTIF-prilog B).,
 - 5) Jedinствена pravila za ugovor o korištenju infrastrukture u međunarodnom saobraćaju željeznicom (CUI) (COTIF-Prilog E),
 - 6) UIC objave.
 - (3) Posebnim internim uputstvom upravitelj infrastrukture detaljnije i konkretno određuje postupke pri prijevozu naročite pošiljke.

Određbe uputstva navedene u stavu (3) ovog člana (rokovi, ispitivanja, proračuni, obrasci, posebni sigurnosni uvjeti itd.) upućuju zaposlene na sve postupke koji su neophodni pri prijevozu naročite pošiljke:

 - 1) definiranje saobraćajno-tehničkih uvjeta,
 - 2) planiranje prijevoza naročite pošiljke,
 - 3) objavljivanje prijevoza naročite pošiljke,
 - 4) postupak utovara, osiguranja, pregleda, prijema, otpreme i prijevoza naročite pošiljke.
 - 5) nadzor i praćenje prijevoza naročite pošiljke.

DIO PETI PRIPREMA VOZOVA

Član 72.

(Sastavljanje vozova)

- (1) Pri sastavljanju vozova primjenjuju se sve tehničke i organizacione mjere koje omogućuju sigurno kretanje vozova na pruži, kao i rad i postupke u vezi sa bavljenjem vozova u službenim mjestima.
- (2) U voz se uvrštavaju samo kola i vozila koja ispunjavaju propisane tehničke uvjete i propise o njihovom održavanju kao i kola i vozila koja, prazna ili tovarena, ne prekoračuju dopušteno opterećenje po osovini, opterećenje po dužnom metru i tovarni profil mjerodavan za odnosnu prugu (izuzev ako se prijevoze kao naročite pošiljke).
- (3) Tehničku ispravnost kola utvrđuju pregledači kola u stanicama koje su za to određene.

U stanicama gdje nema pregledača kola a vozopratno ili stanično osoblje ne može nesumnjivo da utvrdi da li su kola tehnički ispravna, onda mora za to da se traži mišljenje od mašinovođe, koji u ovom slučaju donosi odluku. Tu odluku mašinovođa upisuje i potpisuje u odjeljak IV putnog lista. Ako je tehnička neispravnost kola takva da zahtijeva posebne sigurnosne uvjete otpreme, te uvjete mora da odredi pregledač kola.
- (4) Sposobnost kola za saobraćaj vezano za dopušteno opterećenje kola po osovini, dopušteno opterećenje kola po dužnom metru i eventualno prekoračenje tovarnog profila pruge utvrđuje radnik željezničkog operatera koji preuzima pošiljku na prijevoz. Prekoračenje i odstupanje od određenih normi, kao i način prevoženja takvih pošiljaka, propisuje se odredbama Dijela četvrtog ovog Pravilnika, Uputstva o tehničkim normativima i podacima za izradu i izvršenje reda vožnje- navedenog u Prilogu 1 Instrukcije za sigurnost i interoperabilnost u ŽS BiH, kao i odredbama posebnog internog uputstva o postupcima pri prijevozu naročite pošiljke koje izrađuje upravitelj infrastrukture.
- (5) Teška vozila (kola) uvrštavaju se na čelo voza (do lokomotive).
- (6) Prtljažna kola, kombinacija prtljažnih kola i parnog kotla i energetska kola uvrštavaju se u vozove za prijevoz putnika odmah do lokomotive, ili se njihovo mjesto određuje sastavom garniture voza u STU uz red vožnje.

- (7) Kod teretnih sabirnih vozova službena kola za prijevoz vozopratilaca uvrštavaju se do lokomotive. Željeznički operater određuje kod kojih se vozova, sabirnih i drugih, uvrštavaju službena kola s obzirom na dužinu putovanja vozopratnog osoblja ili iz drugih razloga (terenske prilike pruge, godišnje doba, obim rada, nema mjesta u upravljačnici lokomotive i sl.). Pregled teretnih vozova sa službenim kolima daje se u STU uz red vožnje.
- (8) Kola tovarena opasnim materijama, koja su kao takva obilježena, uvrštavaju se u voz u skladu sa propisima za prijevoz tih materija.
- (9) U sastav vozova za prijevoz putnika mogu da se uvrste teretna kola, izuzev kola navedenih u stavu (12) člana 73. ovog Pravilnika.
- (10) Kola tovarena dugačkim teretom (cijevi, šipke, grede, šine i sl.) koji po dužini ili visini prelazi čone stranice kola, ne smiju da se u voz uvrštavaju do lokomotive i do kola u kojima se prijevoze osobe.
- (11) Vozovi za prijevoz putnika ne smiju da budu duži od postojećih perona, odnosno uređenih površina. Izuzetno, vozovi za prijevoz putnika mogu da budu duži od postojećih perona, odnosno prikladno uređenih površina ako željeznički operater sigurnosti putnika osigura posebno propisanim mjerama.
- (12) Službena i prtljažna kola moraju da imaju ručnu i automatsku kočnicu, kočnicu za slučaj opasnosti i manometar za kontrolu pritiska zraka u glavnom vodu za kočenje.
- (13) Posljednja kola u vozu moraju da imaju ispravnu automatsku kočnicu. Ova kola se nazivaju "završna kola".
- (14) Završna kola u vozovima za prijevoz putnika moraju da imaju ispravnu automatsku kočnicu, ručnu kočnicu i kočnicu za slučaj opasnosti. Kod teretnih vozova završna kola mogu da imaju ispravnu samo automatsku kočnicu pod uvjetom da se na jednom od deset posljednjih kola nalazi ispravna ručna ili pritvrdna kočnica.
- (15) Izuzetno od odredbi stava (14) ovog člana, kola sa neispravnom kočnicom i kola sa neispravnim glavnim zračnim vodom koja zbog tehničkog stanja moraju da se uvrste kao posljednja u vozu, otpremaju se samo po danu pod slijedećim uvjetima:
- otprema teretnim vozom sa vozopratnim osobljem kao posljednja kola u vozu,
 - maksimalnu brzinu voza i druge tehničke uvjete za svaki konkretan slučaj određuje pregledač kola,
 - vozno osoblje mora da bude obavješteno općim nalogom o tome da se u sastavu voza, kao posljednja kola u vozu, nalaze kola sa neispravnim glavnim zračnim vodom, odnosno da posljednja kola u vozu imaju neispravnu kočnicu.
- (16) O otpremi voza koji u svom sastavu ima kola sa neispravnim glavnim zračnim vodom potrebno je da se dokazno obavijeste sve usputne stanice i krajnja stanica voza. Na prugama sa odjavnim ili blokovnim prostornim odsjecima, nakon otpreme takvog voza, otprema uzastopnog voza nije dopuštena sve dok voz koji u svom sastavu ima kola sa neispravnim glavnim zračnim vodom ne stigne cio u slijedeću stanicu. Zbog toga je u ovom slučaju obavezno traženje dopuštenja i davanje odjave za ovakav voz.
- (17) Upotreba lokomotiva za vuču vozova, s obzirom na vrstu i broj, način upotrebe i njihovo mjesto u vozu, kao i otprema lokomotiva van službe, propisuje se u SU 40 i u Uputstvu o tehničkim normativima i podacima za izradu i izvršenje reda vožnje- navedenog u Prilogu 1 Instrukcije za sigurnost i interoperabilnost u ŽS BiH.
- (18) Željeznički operater treba da definiira pravila i procedure koje mora da poštuje njegovo osoblje da bi se osiguralo da je voz usklađen sa dodijeljenom trasom. Zahtjevi sastava voza moraju da uzmu u obzir slijedeće elemente:
- Vozila:
 - sva vozila u sastavu voza moraju da budu usklađena sa svim zahtjevima koja se primjenjuju na pravcu na kojem će voz saobraćati,
 - sva vozila u sastavu voza koji saobraćaju po redovnoj trasi, moraju da budu sposobna da saobraćaju maksimalnom brzinom koja je propisana od strane upravitelja infrastrukture,
 - intervali i rokovi održavanja svih kola u vozu moraju da se ispoštuju.
 - Voz:
 - sastav voza mora da odgovara tehničkim zahtjevima trase kojom saobraća,
 - željeznički operater je odgovoran za tehničku prihvatljivost i tehničku ispravnost voza duž cijele trase kojom voz saobraća,
 - masa voza, osovinsko opterećenje, dozvoljeno opterećenje na kuki tegljenika i vučne karakteristike moraju da budu u prihvatljivim granicama za određeni dio trase,
 - maksimalnu brzinu voza vodeći računa o svim ograničenjima, performansama kočnice, osovinskom opterećenju i tipu kola,
 - kinematski gabarit mora da odgovara maksimalno prihvatljivoj granici za određenu trasu voza.
- Član 73.
- (Uvrštavanje kola u vozove za prijevoz putnika)
- (1) Kao putnička kola, u smislu odredbi ovog člana, smatraju se: putnička kola oba kolska razreda, specijalna putnička kola (kola za spavanje, kola sa ležajima, kola za ručavanje, salonska, mjerna i slična kola), poštanska, prtljažna i energetska kola.
- Za uvrštavanje specijalnih putničkih kola u vozove za prijevoz putnika važe i odredbe Pravilnika o korištenju i organizaciji prijevoza putnika u kolima za spavanje i kolima sa ležajima i pružanju ugostiteljskih usluga u vozovima i Uputstva o saobraćaju salonskih kola- navedenih u Prilogu 1 Instrukcije za sigurnost i interoperabilnost u ŽS BiH.
- (2) U vozove za prijevoz putnika uvrštavaju se putnička i teretna kola prema njihovim tehničkim svojstvima u pogledu najveće dopuštene brzine s obzirom na konstruktivne osobine kola, posljednju periodičnu opravku i mjesto uvrštavanja u voz, propisanim odredbama tehničko-kolskih propisa, kao i na osnovu potreba definiranih važećim redom vožnje.
- (3) Garniture vozova za prijevoz putnika sačinjavaju putnička kola istog tipa - samo kola sa obrtnim postoljima ili samo dvoosovinska kola. Ako to nije moguće, onda svaki tip kola sačinjava posebnu grupu u garnituri voza.
- (4) Ukoliko garnitura u svom sastavu ima putnička kola sa obrtnim postoljima i putnička dvoosovinska kola, kola s obrtnim postoljima se uvrštavaju ispred dvoosovinskih kola.
- (5) Kod vozova brzine do 80 km/h jedna putnička kola sa obrtnim postoljima mogu da se uvrste iza dvoosovinskih kola.
- (6) U nedostatku prtljažnih kola sa obrtnim postoljima, jedna ovakva dvoosovinska prtljažna kola mogu da se uvrste ispred putničkih kola sa obrtnim postoljima.

- (7) Redovan sastav voza za prijevoz putnika propisuje se u STU uz red vožnje ili posebnim naređenjem. Ukoliko potrebe ne zahtijevaju drugačiji sastav vozova, kola se uvrštavaju po sljedećem redoslijedu: poštanska, prtljažna, putnička u kojima se prijevoze putnici i teretna kola.
- (8) Mjerna kola se uvrštavaju u vozove za prijevoz putnika prema konkretnom zahtjevu odgovarajuće službe s obzirom na karakteristike kola i njihovu ulogu u toku saobraćaja voza, pod uvjetom da se time ne remeti red vožnje odnosno voza.
- (9) Vozovima za prijevoz putnika mogu da se na kraju dodaju teretna kola, pod uvjetima koja propisuje Uputstvo o kočenju vozova- navedenog u Prilogu 1 Instrukcije za sigurnost i interoperabilnost u ŽS BiH i STU uz red vožnje.
- (10) Kola za prijevoz automobila uvrštavaju se u vozove za prijevoz putnika u skladu sa važećim propisima, posebnim uputstvom i potrebama definiranim važećim redom vožnje.
- (11) Za uvrštavanje kola u vozove za prijevoz putnika s obzirom na brzinu voza mjerodavna je redom vožnje propisana maksimalna brzina voza.
- (12) Vozovima za prijevoz putnika ne smiju da se dodaju tovarena ili prazna kola za prijevoz plina, kola sa sudovima, osim kola sa sudovima za prijevoz mlijeka, i kola tovarena materijama koje se prijevoze po odredbama Pravilnika RID.
- (13) Izuzetno, po naređenju saobraćajnog dispečera, uz prijetodno dobijenu saglasnost željezničkog operatera, u sastav putničkog voza može da se uvrsti vozilo čija je najveća dopuštena brzina manja od propisane maksimalne brzine voza.
- (14) Zbog otklanjanja posledica nesreće ili udesa (vanrednog događaja) ili elementarnih nepogoda, po naređenju saobraćajnog dispečera, a bez prijetodne saglasnosti željezničkog operatera, u voz za prijevoz putnika mogu da se uvrste vozila zbog kojih mora da se smanji maksimalna brzina voza.

Član 74.

(Uvrštavanje kola i drugih vozila u teretne vozove)

- (1) U teretni voz mogu da se uvrste teretna kola (prazna ili tovarena), putnička kola sa pratiocima pošiljaka, službena kola, poštanska kola, prtljažna kola, energetska kola, mjerna kola, kola za prijevoz automobila i vozila za posebne namjene koja ispunjavaju uvjete da mogu da se uvrste u voz.
- (2) Pri sastavljanju teretnih vozova teška vozila (kola), bilo sama ili sa svojim međukolima, uvrštavaju se na čelo voza (do lokomotive). Pod teškim vozilima, u smislu ovog Pravilnika, podrazumijevaju se vozila čije su mase po osovini ili po dužnom metru veće od masa propisanih za odnosnu prugu.
- (3) Kod sabirnih i kružnih teretnih vozova kola se uvrštavaju po redoslijedu usputnih stanica. Ako se ovim vozovima otpremaju i teška vozila, ona se uvrštavaju u prednji dio voza ispred ostalih kola.
- (4) Za sastavljanje teretnih vozova važe još i sastavi propisani u STU uz red vožnje.
- (5) Uvjeti za uvrštavanje kola i vozila u teretne vozove s obzirom na opterećenje po osovini i opterećenje po dužnom metru, razmak osovina, vrstu točkova, brzinu, vrstu kočnica i periodičnu opravku, regulirani su tehničkim propisima, propisima kolske službe i Uputstvom o kočenju vozova- navedenog u Prilogu 1 Instrukcije za sigurnost i interoperabilnost u ŽS BiH.
- (6) Više kola tovarenih savitljivim dugačkim teretom dužine preko 36 m uvrštavaju se na kraju voza.
- (7) Mjesto i način uvrštavanja kola za opravku u vozove, ukoliko je za to potreban poseban postupak, određuju se

pismenim zahtjevom tehničko- kolske službe (raspored manevre, prpratnica i sl.).

- (8) Uvrštavanje kolskih dizalica, snježnih grtala i vozila za mehanizovano održavanje pruge i pružnih postrojenja vrši se prema uvjetima propisanim uputstvima za prijevoz i korištenje ovakvih vozila. Ova uputstva donosi upravitelj infrastrukture.
- (9) Uvrštavanje i prijevoz naročitih pošiljaka, gdje spadaju i kola navedena u odredbama stava (6) ovog člana, vrši se prema odredbama Dijela četvrtog ovog Pravilnika i odredbama posebnog internog uputstva o postupcima pri prijevozu naročite pošiljke koje izrađuje upravitelj infrastrukture.

Član 75.

(Uvrštavanje kola tovarenih opasnim materijama)

- (1) Odredbama Pravilnika RID i propisima o manipulaciji pri preijvozu pošiljaka stvari propisano je koje materije se smatraju opasnim i pod kojim uvjetima se primaju na prijevoz, odnosno pod kojim uvjetima se prijevoze. Pošiljke opasnih materija koje se uvjetno primaju na prijevoz obilježavaju se listicama opasnosti propisanim Pravilnikom RID.
- (2) Kola tovarena opasnim materijama prijevoze se isključivo teretnim vozovima.
- (3) Eksplozivne materije i predmeti napunjeni eksplozivnim materijama prijevoze se u kolima sa kotrljajućim ležajevima na osovinama, limom protiv varničenja, koji ne smije da bude direktno pričvršćen za pod kola, elastičnim odbojnicima i tegljenicima.
- (4) Kola koja su označena RID listicama za eksplozivne materije i predmete napunjene eksplozivnim materijama odvajaju se najmanje jednim četvoroosovinskim ili sa dvoje dvoosovinskih štitnih kola od kola olistanih RID listicama za zapaljive tečne materije, zapaljive čvrste materije, samozapaljive materije, materije koje u dodiru sa vodom razvijaju zapaljive gasove i materije koje izazivaju paljenje ili organske peroksidge.
- (5) Kola sa RID listicama za eksplozivne materije i predmete napunjene eksplozivnim materijama uvrštavaju se ispred kola olistanih RID listicama za zapaljive tečne materije, zapaljive čvrste materije, samozapaljive materije, materije koje u dodiru sa vodom razvijaju zapaljive gasove i materije koje izazivaju paljenje ili organske peroksidge.
- (6) Kao štitna kola uvrštavaju se prazna ili tovarena kola koja nisu označena ni jednom RID listicom.
- (7) U jednom vozu se, po pravilu, prijevozi najviše 10 kola označenih RID listicom za eksplozivne materije i predmete napunjene eksplozivnim materijama u jednoj grupi. Ako se u voz, izuzetno, uvrštava više takvih grupa, između njih se uvrštavaju četvoro štitna kola po odredbama stava (5) ovog člana.
- (8) Kola označena RID listicama za eksplozivne materije i predmete napunjene eksplozivnim materijama odvajaju se od svake radne lokomotive najmanje jednim štitnim kolima.
- (9) Sva pravla vezana za prijevoz opasnih materija na ŽS BiH definirani su u Objavi o nadzoru i osiguranju sigurnosti pri prijevozu opasnog tereta u željezničkom saobraćaju u BiH.

Član 76.

(Dužina i masa voza)

- (1) Dužina voza izražava se u metrima i broju osovina i izračunava se sabiranjem dužina preko nesabijenih odbojnika, odnosno sabiranjem broja osovina svih vozila u vozu, izuzev dužine odnosno broja osovina radnih lokomotiva u službi.

- (2) Najveća dužina voza zavisi od vrste i maksimalne brzine voza, vrste kočenja i korisnih dužina glavnih staničnih kolosijeka.
- (3) Prekoračenje dužine voza s obzirom na korisnu dužinu glavnih staničnih kolosijeka dopušteno je samo ako se vozovi sa prekoračenom dužinom u stanicama za koje ti vozovi imaju prekoračenu dužinu međusobno ne sastaju. Prije nego što se u saobraćaj uvede voz sa prekoračenom dužinom, za to mora da se dobije saglasnost prve rasporedne stanice u smjeru kretanja voza. Voz za prijevoz putnika sa prekoračenom dužinom, pri sastajanju sa drugim vozovima, smije da uđe ili da prođe stanicu samo kao drugi voz. Voz bez vozopratnog osoblja ne smije da ima prekoračenu dužinu na prugama na kojima sastajanje vozova ne može sigurno da se izvrši odnosno gdje, putem skretničara ili signalno-sigurnosnog uređaja, ne može da se utvrdi da li je voz potpuno i cio ušao u stanicu.
- (4) Vozovi sa prekoračenom dužinom mogu da saobraćaju na TK-prugama samo izuzetno, ako to TK-dispečer za svaki pojedini slučaj odobri, i to na jednokolosječnim prugama samo u jednom, a na dvokolosječnim prugama u oba smjera. Ako voz prijelazi preko više TK-dionica, onda odobrenje izdaje operativna služba.
- (5) O prekoračenoj dužini voza vozno osoblje se obavještava općim nalogom o stanicama za koje voz ima prekoračenu dužinu. Prilikom davanja redovnih, odnosno vanrednih izvještaja o promjenama u saobraćaju vozova, mora da se navede i koji vozovi i za koje stanice imaju prekoračenu dužinu. Od stanice za koju voz ima prekoračenu dužinu prijetodna susjedna stanica obavezno traži dopuštenje za otpremu voza sa prekoračenom dužinom uz napomenu o dužini voza u metrima.
- (6) Masa voza može da bude planirana, stvarna i ukupna. Planirana masa voza je ona masa koja se utvrđuje prilikom izrade reda vožnje za svaki voz, na osnovu koje se obavlja izbor serije i određuje broj vučnih vozila, izračunavaju vremena vožnje i koja se objavljuje u knjižici reda vožnje. Stvarna masa voza je masa svih vučenih vozila uvrštenih u voz, izuzev masa radnih lokomotiva, a utvrđuje se pri popisu voza. Stvarna masa voza redovno ne smije da bude veća od planirane mase. Ukupna masa voza je masa svih vučenih vozila uvrštenih u voz i masa svih radnih lokomotiva u vozu.
- (7) Redovna vučena masa lokomotive je ona najveća masa voza koju lokomotiva određene serije može da vuče na nekoj pruži održavajući redovno vozno vrijeme.
- (8) Granična vučena masa lokomotive je ona najveća masa voza koju vozna, a pri zaprezi vozna i zaprežna lokomotiva, mogu da vuku na raznim usponima s obzirom na dopušteno trajno naprezanje teglećih uređaja.
- (9) Izuzetno od navedenog u stavu (6) tačka b) ovog člana, stvarna masa voza može da bude i veća od planirane mase voza, ali ne smije da bude veća od najveće vučene mase lokomotive (lokomotiva) upotrebene za vuču voza, odnosno od njene granične vučene mase s obzirom na dopušteno naprezanje teglećih uređaja. Ovom prilikom moraju da se utvrde novi elementi reda vožnje predmetnog voza. Prekoračenje planirane mase voza odobrava nadležna operativna služba, a osoblje vučnog vozila se o tome obavještava općim nalogom.
- (10) U polaznoj stanici i u stanicama u kojima se mijenja masa voza, vozno osoblje mora da bude obaviješteno o broju osovina, dužini i masi voza putem izvještaja o sastavu i kočenju voza (S-66).

Član 77.

(Priprema vozova u polaznoj stanici)

- (1) U polaznoj stanici vozovi se blagovremeno sastavljaju da bi vozopratno, odnosno stanično osoblje imalo dovoljno vremena da ih pregleda, propisno primi i opremi do vremena njihovog redovnog ili predviđenog polaska.
- (2) U pogledu pravilnog sastava vozovi se tako sastavljaju da se pred polazak ne vrši nikakvo dodavanje ili izdvajanje kola.
- (3) Zakvačivanje i otkvačivanje vozila kod vozova vrši izvršno osoblje upravitelja infrastrukture. Izuzetno, zakvačivanje i otkvačivanje vozila u određenim slučajevima može da vrši izvršno osoblje željezničkog operatera.
- (4) Kola u kojima se prijevoze putnici moraju noću da se osvijetle, a u tunelima i danju ako vožnja traje duže od tri minuta. Danju treba da se osvijetle kola opremljena uređajem za električno osvjjetljenje i u tunelima kroz koje vožnja traje ispod tri minuta, ako na nekom dijelu pruge ima uzastopno više ovakvih tunela između kojih je kratko vrijeme vožnje. Spisak ovakvih tunela objavljuje se u knjižici reda vožnje. Ako je osvjjetljavanje garniture omogućeno iz upravljačnice mašinovođe, tada se osvjjetljavanje putničkih kola vrši u svim tunelima. Ako voz za prijevoz putnika mora da se osvijetli u polaznoj stanici, onda to mora da se učini prije nego što putnici uđu u voz. U stanicama u kojima osvjjetljenje vozova uključuje stanično ili tehničko osoblje, vozopratno osoblje je dužno da se uvjeri da li je osvjjetljavanje potpuno izvršeno. Ako osvjjetljavanje vrši vozopratno osoblje, dužno je da to izvrši blagovremeno. Za osvjjetljavanje putničkih kola i rukovanje uređajima za rasvjetu važe još i odredbe Uputstva za održavanje kolskog električnog osvjjetljenja u eksploataciji- navedenog u Prilogu 1 Instrukcije za sigurnost i interoperabilnost u ŽS BiH.
- (5) Vozovi za prijevoz putnika se zimi blagovremeno sastavljaju da bi putnička kola prije ulaska putnika mogla dovoljno da se zagriju. Bliže odredbe o grijanju vozova propisuju se Uputstvom za rukovanje i pregled električnih uređaja putničkih kola- navedenog u Prilogu 1 Instrukcije za sigurnost i interoperabilnost u ŽS BiH.
- (6) Ako voz nije mogao da bude blagovremeno sastavljen, vozopratno ili stanično osoblje pregleda voz za vrijeme njegovog sastavljanja.

Član 78.

(Oprema voza)

- (1) Svaki voz mora da bude opremljen završnim signalom. Završni signal (dva komada) spada u opremu vučnog vozila.
- (2) Osim signalnim sredstvima iz stava (1) ovog člana, vučno vozilo mora da bude opremljeno:
- a) ključem za korištenje pružnih telefona,
 - b) sa četiri ručne papuče,
 - c) spojnicom za parno grijanje službenih kola, koju namješta i skida osoblje vučnog vozila kod teretnih vozova u zimskom periodu (kod dizel lokomotiva sa ugrađenim generatorom pare).
- (3) Svaki voz mora da bude opremljen priborom za prvu pomoć i aparatima za gašenje požara, čiji se sastav i broj definiira posebnim propisima.
- (4) Vozovi za prijevoz putnika moraju da budu sa strane obilježeni putokaznim tablama.

(Postupak sa završnim signalom)

- (1) Završni signal preuzima sa vučnog vozila i postavlja na voz, odnosno skida sa voza i vraća vučnom vozilu:
 - a) kod vozova sa vozopratnim osobljem – vozopratno osoblje,
 - b) stanični radnik određen Poslovnim redom stanice I dio ili stanični radnik koga odredi otpravnik vozova,
 - c) pomoćnik mašinovođe kod vozova bez vozopratnog osoblja kada u stanici, osim otpravnika vozova, nema drugih staničnih radnika,
 - d) otpravnik vozova kod vozova sa jednoposjedom ako nema drugih staničnih radnika,
 - e) kod lokomotivskih vozova i potiskivalice – osoblje vučnog vozila.
- (2) Upravitelj željezničke infrastrukture određuje stanice koje moraju da budu snabdjevene rezervnim završnim signalom i iste se objavljuju u STU uz red vožnje.
- (3) Ukoliko u toku vožnje voza nestane završni signal, u stanici u kojoj je utvrđen nedostatak završnog signala postavlja se rezervni završni signal iz stanice. Ako stanica ne raspolaže rezervnim završnim signalom, na kraj voza postavlja se rezervni završni signal sa vučnog vozila, a osoblju vučnog vozila se ispostavlja opći nalog u kome se navodi preuzimanje rezervnog završnog signala sa vučnog vozila.
- (4) U prvoj narednoj stanici u kojoj voz po redu vožnje staje, a koja je snabdjevena rezervnim završnim signalom, vučno vozilo mora da se opremi drugim završnim signalom. Pri primopredaji završnog signala mašinovođi se ispostavlja opći nalog sa tekstom **"Preuzet završni signal u stanici.....(ime stanice)".** Mašinovođa ovo potvrđuje svojim potpisom.
- (5) Na osnovu općeg naloga, kao pokrića za ispostavljeni završni signal, upravitelj infrastrukture pokreće postupak za pronalaženje završnog signala.
- (6) U slučaju nemogućnosti pronalaženja nestalog završnog signala, upravitelj infrastrukture vrši nabavku novog rezervnog završnog signala koji dostavlja stanici koja je završnim signalom opremila vučno vozilo.
- (7) U slučaju da se vučnom vozilu vraća (nakon prispijeća voza u krajnju stanicu ili raspuštanja voza u međustanici) nepropisan završni signal, mašinovođa ne smije da ga primi, a dalji postupak je isti kao u slučaju nestanka završnog signala.
- (8) U slučaju da nijedna od stanica koje se nalaze iza stanice u kojoj je utvrđen nedostatak završnog signala ne raspolaže rezervnim završnim signalom, vučno vozilo se, u krajnjoj stanici, upućuje u jedinicu vuče bez jednog završnog signala. Otpravnik vozova krajnje stanice vučnog vozila (voza) osoblju vučnog vozila ispostavlja opći nalog sa tekstom **"Vučno vozilo br..... upućeno u jedinicu vuče bez jednog završnog signala".** Mašinovođa ovo potvrđuje svojim potpisom.
- (9) Na osnovu općeg naloga, koji je ispostavljen po odredbama iz prijedhodnog stava, upravitelj infrastrukture dostavlja jedinici vuče završni signal.
- (10) U slučaju promjene vučnog vozila u toku vožnje voza, već postavljeni završni signal ostaje na vozu, a završni signal sa vučnog vozila koje preuzima vuču voza se predaje osoblju vučnog vozila koje se mijenja.

Član 80.

(Vozno osoblje)

- (1) Svakom vozu dodjeljuje se onoliko vozopratnog osoblja i osoblja vučnog vozila koliko je potrebno za obavljanje svih poslova i dužnosti kod voza i vučnih vozila u toku vožnje i za vrijeme zadržavanja voza na pruži i u službenim

mjestima. Ovaj broj se propisuje redom vožnje u zavisnosti od karakteristika pruge, konstruktivnih i eksploatacionih karakteristika vučnog vozila i potreba rada kod voza.

- (2) Broj osoblja vučnog vozila za posjedanje vučnih vozila svih vrsta određuje se propisima službe vuče. Sa ovim mora da bude upoznato stanično i vozopratno osoblje. Kod vučnih vozila sa dvije upravljačnice mašinovođa za vrijeme vožnje mora da se nalazi u prvoj (prednjoj) upravljačnici u smjeru vožnje.
- (3) Vozovođa i najmanje jedan vozni manevrista (kondukter) čine potpun sastav vozopratnog osoblja.
- (4) Smatra se da voz saobraća sa smanjenim brojem vozopratnog osoblja ako za pratnju voza nije određen bilo koji od izvršilaca zanimanja navedenih u prijedhodnom stavu.
- (5) Ako za pratnju voza nije određen vozopratilac, voz je bez vozopratnog osoblja.
- (6) Saobraćaj vozova samo sa mašinovođom na vučnom vozilu bez vozopratnog osoblja dozvoljen je na prugama koje ispunjavaju uvjete propisane Prilogom III ovog Pravilnika.
- (7) Bez vozopratnog osoblja mogu da saobraćaju slijedeći vozovi:
 - a) vozovi koji prevlače prazne putničke garniture,
 - b) teretni vozovi, izuzev sabirnih i manipulativnih vozova, ali sa najviše 700 m dužine.
- (8) Kod vozova bez vozopratnog osoblja ne obavlja se utovar i istovar na otvorenoj pruži. Ovakvim vozovima bruto se izuzetno otprema za i iz međustanica u kojima je osigurano osoblje za manevriranje.
- (9) Vozno osoblje se obavještava o smanjenom broju vozopratnog osoblja, osoblje vučnog vozila da voz saobraća bez vozopratnog osoblja, a vozopratno osoblje da je vučno vozilo posjednuto samo mašinovođom. Ovo obavještavanje vrši se unosenjem odgovarajućih skraćenica u knjižicu reda vožnje. Ako se redom vožnje određen broj vozopratnog osoblja, odnosno posjedanje vučnog vozila mijenja, obavještavanje se vrši općim nalogom u polaznoj stanici, odnosno u stanici smjene voznog osoblja.
- (10) Vozovima za prijevoz putnika dodjeljuju se vozovođa (po potrebi) i potreban broj konduktera. Kondukter koji posluhuje posljednja kola u vozu je završni kondukter, a kondukter koji posluhuje kola najbliža vučnom vozilu je prvi kondukter.
- (11) Kada se vozu ne dodjeljuje poseban vozovođa, mašinovođa vrši jednovremeno i dužnosti vozovođe. Kad se vozu dodjeljuje samo vozovođa, onda on, kod teretnih vozova, istovremeno vrši i dužnost završnog vozopratioca a kod vozova za prijevoz putnika vrši dužnost konduktera (završnog konduktera).
- (12) Upravitelj infrastrukture određuje na kojim prugama i koji vozovi mogu da saobraćaju bez vozopratnog osoblja ili sa smanjenim brojem vozopratnog osoblja, odnosno samo sa mašinovođom na vučnom vozilu, što se objavljuje u posebnom pregledu u STU uz red vožnje. Za vozove koji saobraćaju na području dva ili više upravitelja infrastrukture zainteresirane strane dogovorom određuju sastav vozopratnje vozova.
- (13) Sabirnim i manipulativnim vozovima dodjeljuje se vozovođa i najmanje jedan vozni manevrista. Veći broj voznih manevrista određuje se zavisno od obima rada voza i organizacije saobraćaja na pruži. Upravitelj infrastrukture izuzetno može da odredi relaciju na kojoj ovi vozovi mogu da saobraćaju bez vozopratnog osoblja. Ako ne može da se osigura potpun (propisani) sastav vozopratnog osoblja, kod ovih vozova se manevra obavlja

- samo u službenim mjestima u kojima ove poslove sigurno može da obavi stanično osoblje.
- (14) Rasporedne (polazne) stanice vozova unaprijed obavještavaju međustanice svog rasporednog odsjeka, kao i narednu rasporednu stanicu, o promjenama sastava vozopratnje, odnosno posjedanja vučnog vozila u odnosu na sastav vozopratnje (posjedanje vučnog vozila) date u STU uz red vožnje.
 - (15) Kod vozova za prijevoz putnika vozovođa zauzima mjesto u službenim kolima. Ako u vozu nema službenih kola, odnosno posebnog odjeljka, vozovođa zauzima prvi odjeljak u putničkim kolima do lokomotive. Ako u teretnom vozu nema službenih kola, vozopratno osoblje zauzima mjesto u upravljačnici u kojoj se nalazi mašinovođa.
 - (16) Kod guranih vozova kola na čelu voza moraju da imaju ispravnu automatsku kočnicu, a kod vozova za prijevoz putnika još i kočnicu za slučaj opasnosti i ručnu kočnicu. Ova kola obavezno posjeda vozopratilac. Ako je voz bez vozopratnog osoblja, čelo guranog sastava zaposjeda pomoćnik mašinovođe. Ovaj radnik mora da ima signalna ili druga sredstva potrebna za sporazumijevanje sa mašinovođom i za upozoravanje učesnika u cestovnom saobraćaju o približavanju voza cestovnom prijelazu koji je osiguran throughom preglednosti i saobraćajnim znacima na cesti.
 - (17) Vozovođa, odnosno mašinovođa kod vozova bez vozovođe, izdaje odgovarajuća naređenja za uredan i siguran saobraćaj voza na otvorenoj pruzi i u službenim mjestima gdje nema otpravnika vozova.
 - (18) Način i vrijeme javljanja voznog osoblja, preuzimanje dužnosti i provjeravanje sposobnosti za vršenje službe određuje željeznički operater.

Član 81.

(Pravo putovanja na vučnom vozilu)

- (1) Na lokomotivi i u odjeljku za mašinovođu motornih kola, osim mašinovođe i pomoćnika mašinovođe, smiju da putuju željeznički radnici u određenim slučajevima.
- (2) Pravo putovanja na vučnom vozilu bez pismene dozvole ima vozopratno osoblje teretnog voza kada u vozu nema službenih kola, vozopratno osoblje za prijem voza na lokomotivi koja se upućuje za taj voz, odnosno po predaji voza kada se lokomotiva vraća u domicil ako nema podesnog voza za prijevoz putnika, kao i lica predviđena Pravilnikom za vuču vozova. Istim pravilnikom se propisuju i uvjeti za vožnju na vučnom vozilu.
- (3) Imena lica koja se voze na lokomotivi (odjeljku za mašinovođu motornih kola) moraju da se upišu u putni list.

Član 82.

(Otprema lica teretnim vozovima)

- (1) Teretnim vozovima zabranjeno je da se prijevoze lica koja nisu u službi kod voza.
- (2) Izuzetno, teretnim vozovima mogu da se prijevoze:
 - a) vozno osoblje kada putuje u službu ili iz službe - na osnovu obrasca "List vučnog vozila i osoblja vuče (EV-1)" ili na osnovu voznog lista,
 - b) željeznički radnici pri službenom putovanju—na osnovu naloga za službeno putovanje ili naloga za rad,
 - c) komisija za isleđenje vanrednih događaja i stručni radnici svih službi koji učestvuju na otklanjanju posljedica vanrednih događaja—na osnovu naređenja operativne službe,
 - d) pratioci pošiljaka čije je praćenje odobreno od strane željezničkog operatera - na osnovu upisa u tovarni list,

- e) lica organa unutrašnjih poslova u službi - na osnovu naloga za službeno putovanje ili službene legitimacije,
 - f) carinski organi pri praćenju voza - na osnovu naređenja nadležnog rukovodioca carinarnice,
 - g) ljudstvo vojnih jedinica čije je prevoženje teretnim vozovima instradirano, pratioci vojnih pošiljaka koji su upisani u tovarni list odnosno pošiljke, kao i pojedina vojna lica ili manje grupe istih - na osnovu instradacije.
- (3) Otpravnik vozova ili radnik određen Poslovnim redom stanice I dio uručuje, licima navedenim u stavu (2) ovog člana, Podsjetnik o mjerama sigurnosti za vrijeme vožnje i bavljenja voza u stanici.
 - (4) Lica koja se prijevoze teretnim vozom smještaju se:
 - a) u putnička, službena ili zatvorena teretna kola kako je određeno u naređenju o instradaciji -ljudstvo vojnih jedinica i pratioci vojnih pošiljaka,
 - b) u kola s pošiljkama-pratioci pošiljaka, a ako u istim ne mogu da se smjeste onda u službena kola ili u prazna kola,
 - c) u službena ili prazna kola- željeznički radnici, organi unutrašnjih poslova i carinski organi.
 - (5) U polaznoj stanici lica navedena u stavu (2) ovog člana javljaju se otpravniku vozova koji o tome izvještava vozovođu, odnosno popisnog vozovođu, radi upisivanja u putni list slijedećih podataka: imena i prezimena lica, načina smještanja, relaciju putovanja i u kojim kolima su smješteni.
 - (6) Teretni vozovi smiju da se zaustavljaju u stanicama gdje po redu vožnje ne staju radi ulaska i izlaska navedenih lica samo po naređenju otpravnika vozova uz odobrenje operativne službe.

Član 83.

(Saobraćaj i pratnja od strane organa saobraćajne službe)

- (1) Specijalne vozove, vozove sa salonskim kolima u službi, vojne vozove i druge vozove koje odredi upravitelj infrastrukture prati radnik saobraćajne djelatnosti koji ima položen stručni ispit najmanje za zanimanje saobraćajno-transportnog tehničara. Ovaj radnik naziva se saobraćajni organ i osiguravaga upravitelj željezničke infrastrukture.
- (2) Dužnosti saobraćajnog organa su da preduzima mjere za uredan i siguran saobraćaj voza koji prati. U tom smislu dogovara se sa otpravnikom vozova, saobraćajnim, odnosno TK-dispečerom i drugim nadležnim radnicima u cilju preduzimanja mjera za uredan i siguran saobraćaj voza koji prati, kao i ostalih vozova.
- (3) Saobraćajni organ za vrijeme pratnje mora da se nalazi u upravljačnici kod mašinovođe.
- (4) U neizbježnoj vožnji na nepoznatoj pruzi mašinovođi vozne, odnosno zaprežne lokomotive, vozovođi i vozaču motornog pružnog vozila, mora da se dodijeli radnik najmanje istog zanimanja kao sprovodnik koji dobro poznaje odnosnu prugu, a u cilju blagovremenog ukazivanja na signale i signalne oznake i karakteristična mjesta i radnje na otvorenoj pruzi i u službenim mjestima. Sprovodnika za mašinovođu osigurava željeznički operater, a sprovodnika za vozača motornog pružnog vozila osigurava upravitelj infrastrukture.

Član 84.

(Propratne isprave voza)

- (1) Za svaki voz vode se propratne isprave iz kojih mogu da se vide podaci o radu voza, lokomotiva, vozopratnog osoblja i osoblja vučnog vozila, o izvršenom putovanju voza, o prevučenim vozilima, kao i o izvršenom osiguranju sigurnosti i urednosti saobraćaja voza.

- (2) Oblik, upotreba i način vođenja propratnih isprava voza propisuju se u SU 40.
- (3) Željeznički operater koji vrši eksploataciju trase osigurava mašinovođu sve informacije i dokumentaciju neophodnu za obavljanje njegovih poslova. Sve procedure neophodne za mašinovođu su grupisane u dokument nazvan: "Knjiga procedura za mašinovođu". Ovaj dokument propisuje pravila eksploatacije koja se primjenjuju na svim trasama koje se eksploatišu, kao i zahtjeve koje moraju da ispunjavaju mobilna sredstva koja se koriste na tim trasama u redovnim i izuzetnim situacijama kojima su izložene mašinovođe.
- (4) "Knjiga procedura za mašinovođu" sadrži procedure koje pokrivaju najmanje slijedeća područja:
 - a) sigurnost osoblja,
 - b) signalizaciju i kontrolne komande,
 - c) eksploataciju trase, podrazumijevajući i eksploataciju u nepredviđenim situacijama,
 - d) vuču i mobilna sredstva,
 - e) nesreću, ozbiljnu nesreću i incident.
- (5) Željeznički operater je odgovoran za uspostavljanje "Knjiga procedura za mašinovođu" na način koji omogućava primjenjivanje svih pravila eksploatacije od strane mašinovođa. "Knjiga procedura za mašinovođu" sadrži dva priloga:
 - a) Prilog 1: priručnik procedure sporazumijevanja,
 - b) Prilog 2: knjigu obrazaca.
- (6) Poruke (fonogrami) i obrasci pišu se na "operativnom" jeziku upravitelja infrastrukture trasa na kojima se vrši eksploatacija.
- (7) Upravitelj infrastrukture osigurava željezničkom operateru neophodne informacije na svom "operativnom" jeziku. Upravitelj infrastrukture pazi da sadržaj dokumentacije koja je data željezničkom operateru ili operaterima bude potpun i tačan.

DIO ŠESTI ORGANIZIRANJE SAOBRAĆAJA

Član 85.

(Uvođenje vozova u saobraćaj)

- (1) Redovni vozovi se uvode u saobraćaj jednom za cio period važenja općeg reda vožnje, i to prilikom njegovog stupanja na snagu ili kod njegove izmjene u toku važnosti.
- (2) Kada se desi ili očekuje vanredni priliv putnika, pa ni pojačani redovni vozovi za prijevoz putnika nisu dovoljni da zadovolje potrebe, uvode se vanredni vozovi za prijevoz putnika.
- (3) Vanredne teretne vozove uvode rasporedne stanice u dogovoru sa operativnom službom.
- (4) Posebne vozove uvodi u saobraćaj upravitelj infrastrukture na zahtjev željezničkog operatera i to po redu vožnje koji je isti izradio i poslao stanicama, odnosno po redu vožnje posebnih vozova čiji se redovi vožnje nalaze u knjižici reda vožnje.
- (5) Uvođenje podijeljenih vozova po redu vožnje posebnih vozova čiji se redovi vožnje nalaze u knjižici reda vožnje vrši se samo izuzetno, kada ne postoje druge mogućnosti za uvođenje vanrednog voza u saobraćaj.
- (6) Zabranjeno je da se uvode u saobraćaj oni vanredni vozovi kod kojih vrijeme od objavljivanja njihovog saobraćaja stanicama do njihovog odlaska iz polazne stanice iznosi manje od dva časa.
- (7) Izuzetno od odredbe stava (6) ovog člana, u opravdanim slučajevima ovakvi vozovi mogu da se uvedu u saobraćaj, ali iz polazne stanice isti smiju da se otpreme samo pod uvjetom da je otpravnik vozova ove stanice prijetodno o

tome obavijestio sve stanice na dijelu pruge gdje voz saobraća prije isteka vremena od dva časa od njegovog objavljivanja.

- (8) Saobraćaj osnovnih i podijeljenih vozova regulira se na isti način. Za podijeljene vozove koristi se red vožnje osnovnog voza. Odstupanje od reda vožnje se naređuje za svaki podijeljeni voz posebno.
- (9) Redosljed saobraćaja osnovnog i podijeljenih vozova može da se mijenja u slučaju zakašnjenja ma kojeg voza. Pri tome brojevi vozova ne smiju da se mijenjaju.
- (10) Sastav putničkih garnitura, njihovo pojačanje i držanje rezervnih kola, kao i sastav teretnih vozova određuju se u STU uz red vožnje.
- (11) Redovan teretni voz za koji nema dovoljno bruta blagovremeno se otkazuje, izuzev ako neki drugi razlozi ili naročita naređenja ne zahtijevaju da saobraća (prijevoz živih životinja i drugih hitnih pošiljaka, ugovoreni prijevoz, vozovi čiji je red vožnje objavljen korisnicima i osiguranje turnusa lokomotiva).
- (12) Za redovnu vuču vozova i za pomoćnu vuču (zaprege, potiskivalice, manevrarke), o kojima su jedinice vuče obaviještene jednom na početku ili u toku važenja reda vožnje, ne treba posebno da se naručuju vučna vozila. U svakom drugom slučaju, kao i kada je za voz potrebna druga vrsta lokomotive od one koja je označena u redu vožnje, uvijek i na vrijeme se naručuje vučno vozilo.
- (13) Ako je vučno vozilo koje jedinica vuče redovno dostavlja ili koje je naručeno postalo nepotrebno, odmah se otkazuje.
- (14) Ako u nekoj međustanici osim bruta koje može da se otpremi redovnim vozovima, ima još toliko bruta spremnog za otpremu da je ono dovoljno za uvođenje vanrednog voza, onda ta stanica traži od rasporedne stanice uvođenje vanrednog voza.
- (15) Sve odredbe koje se odnose na uvođenje vozova od neke međustanice (objavljivanje stanicama, narudžba lokomotiva i određivanje vozopratnog osoblja, oprema voza i dr.) izvršava nadležna rasporedna stanica. O preduzetim mjerama ista na vrijeme obavještava polaznu stanicu voza.
- (16) Za sve vozove, redovne i vanredne, bez obzira koja je stanica polazna, domicilne stanice vozopratnog osoblja osigurava dovoljan broj vozopratilaca. Za redovne vozove sastavlja se raspored rada vozopratnog osoblja koji se prijetodno usklađuje između domicilnih stanica vozopratnog osoblja uz odobrenje željezničkog operatera.

Član 86.

(Operativna služba)

- (1) Za osiguranje efikasnosti željezničkog saobraćaja upravitelj infrastrukture mora da organizira operativnu službu.
- (2) Osnovni zadaci operativne službe su:
 - a) operativno planiranje saobraćaja vozova,
 - b) provjera da li je željezničkom operateru dodijeljena trasa voza (prije uvođenja vanrednog voza),
 - c) nadzor i rukovođenje saobraćajem vozova.
- (3) Operativna služba, za operativno planiranje saobraćaja vozova i obavljanje svoje dužnosti, mora da dobije od željezničkog operatera podatke o: planiranim vožnjama vanrednih vozova (uvođenje vanrednih vozova), otkazivanju redovnih vozova, povećanju ili smanjenju količine bruta u vozu, posebnosti u vozu (uvrštene naročite pošiljke, prijevoz opasnih materija i druge posebnosti) i promjeni vrste vuče.
- (4) Organizacija rada operativne službe propisana je Pravilnikom koji izrađuje upravitelj infrastrukture.

(Objavljivanje saobraćaja vozova)

- (1) Saobraćaj vozova objavljuje upravitelj infrastrukture stupanjem na snagu reda vožnje, kao i izmjenama reda vožnje u toku njegovog važenja.
- (2) O saobraćaju vozova obavještavaju se sva službena mjesta i radnici na prugama na kojima saobraćaju vozovi, kao i ostale zainteresirane jedinice i radnici, materijalom reda vožnje (knjižica reda vožnje, izvod iz reda vožnje, STU uz red vožnje, prijelazno naređenje, putnički red vožnje(kurir)).
- (3) Uvođenje vanrednih vozova, otkazivanje redovnih ili već uvedenih vanrednih vozova i mijenjanje vrste voza smatraju se promjenama u saobraćaju vozova.
- (4) Objavljivanje promjena u saobraćaju vozova vrše rasporedne stanice izvještajem o promjenama u saobraćaju vozova, jednom ili više puta na dan u određeno vrijeme svaka na svom rasporednom odsjeku, a zavisno od gustine saobraćaja, značaja pruge, radnog vremena i slično. Objavljivanje promjena u saobraćaju vozova van određenog vremena dopušteno je samo u izuzetnim i hitnim slučajevima.
- (5) Rasporedna stanica čiji rasporedni odsjek obuhvata i TK-prugu i polazne stanice vozova koje se nalaze na TK-pruzi mora, o promjenama u saobraćaju vozova, prijetihodno da se dogovori sa TK-dispečerom.
- (6) Izvještaj o promjenama u saobraćaju vozova predaje se saopćenjem određenog sadržaja ili pismenim obavještenjem službenim mjestima, radnim mjestima i radnicima izvršne službe.
- (7) Ako neko službeno mjesto na pruži trenutno nije bilo prisutno prilikom davanja izvještaja o promjenama u saobraćaju vozova, pozvat će se naknadno i blagovremeno radi saopćenja izvještaja.
Ako ni naknadno tom službenom mjestu nije saopćen izvještaj o promjenama u saobraćaju vozova, rasporedna stanica obavještava vozno osoblje općim nalogom o tome koje službeno mjesto na pruži nije obaviješteno saobraćaju njihovog voza, kao i o eventualnim mjerama koje se zbog toga preduzimaju (ograničenje brzine preko cestovnih prijelaza i drugo).
Ako se voz uvodi ili otkazuje samo do ili od neke međustanice o tome se obavještavaju susjedna rasporedna stanica, krajnja, odnosno polazna stanica voza i sve međustanice predmetnog voza.
- (8) Kada na sredstvima za sporazumijevanje nastanu potpune smetnje, a signalno-sigurnosni uređaji su ispravni, objavljivanje promjena u saobraćaju vozova vrši se pismenom objavom. Pismenu objavu za službena mjesta šalje rasporedna stanica koja uvodi voz u saobraćaj i to podesnim prijetihodnim vozom koji se zadržava u svim službenim mjestima i koji stiže u krajnje službeno mjesto prije voza koji se objavljuje. Objavljivanje može da se izvrši i vozom suprotnog smjera, odnosno djelimično vozom istog a djelimično vozom suprotnog smjera. Otpравниci vozova zainteresiranih službenih mjesta svojim potpisom na obrascu pismene objave primaju na znanje obavještenja navedena u njoj.
- (9) Objavljivanje posebnih vozova čiji se red vožnje ne nalazi u općem redu vožnje, a nije objavljen posebnim telegramom, vrši se uvijek pismenom objavom. Pismenoj objavi prilaže se, za svako službeno mjesto, red vožnje posebnog voza. O otpremi pismene objave sa redom vožnje posebnog voza otpравниci vozova u službenim mjestima se blagovremeno obavještavaju.
- (10) Red vožnje posebnog voza koji se ne nalazi u knjižici reda vožnje dobija i vozno osoblje posebnog voza.
- (11) Ako poseban voz ne može da se objavi na način propisan stavom (10) ovog člana, isti ne smije da saobraća.
- (12) Saobraćaj službenih vozova objavljuje se kao i saobraćaj ostalih vozova, s tim što se naznačava i razlog putovanja voza.
- (13) Saobraćaj vozova za posebne namjene u slučaju vanrednog događaja takođe se objavljuje. U izvještaju o saobraćaju vozova naznačava se njegova maksimalna brzina, vrijeme polaska voza iz polazne stanice (službenog mjesta), službena mjesta u kojima se voz zaustavlja i krajnje službeno mjesto ili mjesto na pruži.
- (14) Otpравниk vozova obavještava zainteresirano stanično osoblje o svim promjenama u saobraćaju vozova, o zakašnjenjima teretnih vozova dužim od 30 minuta, o zakašnjenjima putničkih vozova dužim od 15 minuta, kao i o saobraćaju vozova prije vremena. Kod saobraćaja posebnih vozova čiji se red vožnje ne nalazi u knjižici reda vožnje, kao i vozova za posebne namjene pri nesrećama, incidentima (vanrednim događajima), otpравниk vozova mora da navede podatke o vremenu odlaska iz susjednog službenog mjesta i vremenu dolaska, bavljenja i polaska, kao i podatke o sastajanju za sopstveno službeno mjesto. Sva ova saopćenja moraju da se evidentiraju.
- (15) Objavljivanje promjena u saobraćaju vozova pružnom osoblju vrši se telefonom, odnosno upisom u bilježnik čuvara-ophodara. Telefonsko objavljivanje vrši se najkasnije 10 minuta po prijemu izvještaja o promjenama u saobraćaju vozova.
- (16) Rukovodioci radova na pruži uspostavljaju stalnu vezu sa otpравnicima vozova susjednih službenih mjesta prema odredbama Pravilnika o mjerama za sigurnost i sigurnost radnika pri izvođenju radova na pruži.
- (17) Telefonsko objavljivanje promjena u saobraćaju vozova pružnom osoblju vrši otpравниk vozova službenog mjesta do prvog narednog, računajući od početne prema krajnjoj tački pruge, i to za vozove iz oba smjera.
- (18) Kod objavljivanja pružnom osoblju posebnih vozova čiji se red vožnje ne nalazi u knjižici reda vožnje, kao i vozova za posebne namjene pri vanrednim događajima, objavljuje se i vrijeme polaska iz pozadnje i vrijeme dolaska u narednu stanicu.
- (19) Ako otpравниk vozova nije mogao da obavijesti mjesto rada na pruži o saobraćaju vanrednog voza, onda o tome obavještava vozno osoblje općim nalogom u kome upisuje kilometarski položaj mjesta rada.
- (20) Pružno osoblje obavještava se i o zakašnjenju vozova, o saobraćaju vozova prije vremena, o promjeni redosljeda slijeđenja vozova, o saobraćaju vozova sa naročitim pošiljkama koje prekoračuju tovarni profil i o ostalom što je u vezi sa sigurnim saobraćajem vozova. Sva ova obavještenja vrši pozadnje službeno mjesto u smjeru kretanja odnosnog voza.
- (21) Otpравниk vozova o promjenama u saobraćaju vozova obavještava i radnike tehničkih službi koji direktno učestvuju u vršenju saobraćaja, a čija su radna mjesta izvan područja službenog mjesta, odnosno na udaljenom području službenog mjesta (CDU, elektrovučne podstanice (u daljem tekstu: EVP), jedinice vuče, radnike tehničko-kolske službe).
- (22) Saobraćajna otpremništva ili službena mjesta na otvorenoj pruži (rasputnice, mjesta prijelaza sa dvokolosječne na jednokolosječnu prugu, odjavnice...) mogu da primaju neposredno od rasporedne stanice izvještaj o promjenama u

- saobraćaju vozova u vezi sa odredbama stava (18) ovog člana, ako su uključeni u odgovarajući telefonski vod.
- (23) Obavještenje o zakašnjenju vozova za prijevoz putnika službena mjesta objavljuju putnicima na način propisan poslovnim redom stanice I dio.
- (24) Bliže odredbe o objavljivanju promjena u saobraćaju vozova propisuju se u SU 40.

Član 88.

(Obavješćavanje voznog osoblja o saobraćaju vozova i mjerama sigurnosti)

- (1) O saobraćaju vozova vožno osoblje se obavještava redom vožnje i rasporedom rada (turnusom).
- (2) O svim mjerama za osiguranje urednosti i sigurnosti saobraćaja koje su ovim pravilnikom propisane, mašinovođa i vozovođa se obavještavaju pismenim nalogom. O svim promjenama u saobraćaju koje su od značaja za putnike (promjena prijevoznog puta, izostajanje veza i slično) otpravnik vozova je dužan da obavijesti vozopratno osoblje putnim listom u kojem isto svojim potpisom potvrđuje prijem obavještenja.
- (3) O promjenama u saobraćaju vozova obavještavaju se mašinovođa i vozovođa općim nalogom.

Na jednokolosječnim prugama, kao i na onim jednokolosječnim prugama koje na kratkim dijelovima prelaze u dvokolosječnu, otpravnik vozova rasporedne stanice, polazne stanice voza, odvojne stanice (za zajednički dio pruge) i stanice smjene voznog osoblja mora da obavijesti mašinovođu i vozovođu općim nalogom:

- 1) o onim uvedenim vanrednim vozovima s kojima će se njihov voz po redu vožnje sastati,
- 2) o onim redovnim ili uvedenim vanrednim vozovima sa kojima će se zbog njihovog ili svog zakašnjenja ili saobraćaja prije vremena sastati,
- 3) o izostajanju onih redovnih, odnosno već uvedenih vanrednih vozova sa kojima bi po redu vožnje imao sastajanje, kao i onih vozova o kojima je vožno osoblje obavješteno po odredbama alineje 2) ove tačke,
- 4) o onim vozovima koji su do odlaska odnosnog voza trebali da prispiju u stanicu a nisu prispjeli, kao i o onim vozovima koji su izvršili vožnju a sa kojima je odnosni voz imao utvrđeno ili redom vožnje predviđeno ukrštavanje.

Stanice navedene u pasusu dva ovog stava obavještavaju općim nalogom vožno osoblje samo o promjenama u saobraćaju vozova koje nastaju na njihovom rasporednom odsjeku.

Ako je potrebno da se obavijesti vožno osoblje o saobraćaju više vanrednih vozova ili o izostajanju više redovnih ili već objavljenih vanrednih vozova, onda se to čini jednim općim nalogom.

Na dvokolosječnim prugama vožno osoblje se ne obavještava o promjenama u saobraćaju vozova.

Na prugama na kojima se ne vrši utvrđivanje ukrštavanja i obavješćavanje voznog osoblja o promjenama ukrštavanja ne vrši se ni obavješćavanje o promjenama u saobraćaju vozova. Na takvim prugama ne primjenjuju se prednje odredbe ovog stava, kao ni odredbe stavova (4) i (5) ovog člana.

Obavješćavanje voznog osoblja općim nalogom o promjenama u saobraćaju vrši se i na prugama iz pasusa 5 i 6 ovog stava kod vozova čiji se saobraćaj regulira Pravilnikom o saobraćaju specijalnog voza, kao i kod vozova koji se sa ovim sastaju ili će se sastati.

- (4) O vozovima suprotnog smjera koji saobraćaju samo do neke međustanice, a s kojima se voz po redu vožnje ne sastaje, nije potrebno da se obavještava vožno osoblje. Međutim, u slučaju zakašnjenja takvog voza, međustanica koja je ujedno i krajnja stanica tog voza, pobrinut će se za obavješćavanje predmetnog voza.
- Ako voz po redu vožnje ne staje u toj međustanici, onda ova mora pozvati stanicu u kojoj voz po redu vožnje posljednji put staje da ona općim nalogom obavijesti vožno osoblje o saobraćaju tog voza suprotnog smjera. Ako to nije bilo moguće da se učini onda, u svrhu obavješćavanja voznog osoblja, voz mora da se zaustavi u krajnjoj stanici voza suprotnog smjera.
- Ako voz završava vožnju u saobraćajnom otpremništvu, obavješćavanje voznog osoblja u smislu odredaba stava (4) ovog člana spada u dužnost otpravnika vozova susjedne stanice iz smjera odakle dolaze vozovi čije osoblje treba da se obavijesti.
- (5) Ako zbog otpreme voza prije vremena ili iz nekih drugih razloga rasporedna, (polazna) stanica voza nije mogla da obavijesti vožno osoblje o saobraćaju nekog vanrednog voza ili o izostajanju redovnog, odnosno već uvedenog vanrednog, voza ista je dužna da, čim je dat izvještaj o promjenama u saobraćaju vozova, naredi obavješćavanje voznog osoblja prvoj međustanici u koju će, nakon datog izvještaja, voz da prispije i stane. Ako nastane potreba da voz mora da se obavijesti prije prve stanice u kojoj će stati, rasporedna stanica će da naredi da se takav voz zaustavi radi obavješćavanja.
- (6) Sva naređenja i obavještenja koja mogu da se predvide blagovremeno za određeni vremenski period, posebnim pismenim naređenjima unaprijed se saopćavaju voznom osoblju. Ova naređenja i obavještenja donosi i objavljuje upravitelj infrastrukture.
- (7) Naređenja ili obavještenja o mjerama stalnog značaja daju se općim nalogom voznom osoblju samo do roka koji je upravitelj infrastrukture u naređenju propisao, ali ne manje od deset dana (promjena stalnih signala, nevaženje stalnih signala, promjena ograničenja brzine preko skretnica, ukidanje branika i sl.).
- (8) Pismeni nalozi se ispostavljaju kopiranjem u tri dijela (primjerka):
- a) matica naloga, na kojoj vozovođa potvrđuje prijem, ostaje u stanici, a drugi i treći dio (primjerak) naloga daju se vozovođi,
 - b) drugi dio (primjerak) naloga ostaje kod vozovođe kao prilog putnom listu, a treći dio primjerak naloga vozovođa predaje mašinovođi. Mašinovođa na drugom dijelu (primjerku) naloga svojim potpisom potvrđuje prijem trećeg dijela (primjerka) naloga,
 - c) kod vozova bez vozovođe, kao i kod teretnih vozova koje prati samo vozovođa, pismeni nalozi se uručuju mašinovođi. Kod teretnih vozova koje prati samo vozovođa, mašinovođa dio (primjerak) pismenog naloga koji pripada vozovođi predaje ovome po završenoj vožnji radi njegovog priključenja putnom listu, a kod vozova bez vozovođe isti mašinovođa prilaže putnom listu.
- (9) Detaljne odredbe o vođenju pismenih naloga propisane su u Uputstvu o obrascima za saobraćajne poslove i načinu njihovog vođenja.
- (10) U stanicama u kojima je bavljenje voza dva minuta ili manje, prvo se predaje treći dio (primjerak) pismenog naloga mašinovođi uz potvrdu prijema na drugom dijelu (primjerku), a zatim se drugi dio (primjerak) predaje vozovođi.

- Vozovođa mora početi u susret otpravniku vozova kada predstoji uručivanje naloga vozu. Ovo se ne odnosi na mašinovođu kada vrši i dužnost vozovođe.
- (11) U stanicama u kojima se vožno osoblje mijenja, mašinovođa pismena obavještenja koja još važe za dalje putovanje predaje mašinovođi koji ga je smijenio, a ovaj prijem potvrđuje svojim potpisom u EV-1 mašinovođe koji je pismena obavještenja predao. Vozovođa koji prima voz preuzima putni list sa svim njegovim prilogima o čijem potpunom broju uvidom mora da se uvjeri.
 - (12) Ako zbog promjene ulaznog, odnosno izlaznog kolosijeka vožnja voza mora da bude u skretanje, u slučaju kada se mašinovođa o tome obavještava, u pismeni nalog se upisuje "ulazak u skretanje" odnosno "izlazak u skretanje" ili "ulazak i izlazak u skretanje".
 - (13) U slučaju potrebe da u ispostavljenom i vožnom osoblju već predatom pismenom nalogu treba nešto da se izmijeni ili dopuni, ovakav nalog se oduzima i zamjenjuje novim. U novom nalogu (u sva tri primjerka) pri vrhu se upisuje: **"Prijetodno izdat nalog br.... (redni br. lista) zamijenjen (potpis otpravnika vozova) "**.
 - (14) Pismene naloge uručuje vožnom osoblju lično otpravnik vozova, a izuzetno i drugi stanični radnik. Upravitelj infrastrukture određuje stanice i slučajeve u kojima izuzetno mogu da se uručuju nalozi vožnom osoblju putem drugog radnika, što se u predmetnim stanicama propisuje Poslovnim redom stanice I dio.
Prilikom predaje pismenog naloga otpravnik vozova, odnosno drugi radnik koji izuzetno predaje pismeni nalog, mora mašinovođi (vozovođi) i usmeno saopćiti sadržaj naloga. Primalac pismenog naloga njegov sadržaj saopćava podređenim radnicima, odnosno drugom osoblju voza.
Na TK-prugama naređenja vožnom osoblju daje TK-dispečer. TK-dispečer može da da naređenje vožnom osoblju i posredstvom ovlaštenog staničnog radnika. U ovom slučaju TK-dispečer daje naređenje ovlaštenom staničnom radniku, koji na osnovu njega o tome obavještava vožno osoblje pismenim nalogom.
O izvršenom obavješćavanju voznog osoblja ovlašteni stanični radnik dužan je da telefonom izvijesti TK-dispečera.
 - (15) Mašinovođa (vozovođa) pri preuzimanju pismenog naloga dužan je da pročita sadržaj naloga. Sadržaj pismenog naloga, kao i primjedbe koje je svojim potpisom potvrdio u putnom listu, mašinovođa saopćava pomoćniku, kao i sprovodniku ako je dodijeljen lokomotivi.
 - (16) Ako mašinovođa (vozovođa) dobije od otpravnika vozova usmeno naređenje koje se daje pismenim nalogom, isti mora da zatraži pismeni nalog.
 - (17) Ako voz saobraća sa zapregom, pismeni nalozi se predaju mašinovođi zaprežne lokomotive. Sadržaj naloga se prijetodno saopćava i mašinovođi vozne lokomotive, što ovaj potvrđuje svojim potpisom na primjerku koji se predaje mašinovođi zaprežne lokomotive.
 - (18) U stanicama u kojima ostaje zaprega, mašinovođa zaprege predaje mašinovođi vozne lokomotive sve pismene naloge primljene do te stanice.
 - (19) Kod vozova bez vozovođe, kao i kod teretnih vozova koje prati samo vozovođa, drugi dio (primjerak) pismenog naloga predaje se mašinovođi vozne lokomotive. Mašinovođa zaprežne lokomotive u ovom slučaju predaje se treći dio (primjerak) pismenog naloga.
 - (20) Mašinovođa potiskivalice uručuje se poseban pismeni nalog, odnosno treći dio (primjerak) kod vozova bez zaprege ili vozovođe.
 - (21) Pismeni nalog za lokomotivu potiskivalicu koja se vraća sa otvorene pruge daje otpravnik vozova stanice u koju se lokomotiva potiskivalica vraća, i to za odlazak i povratak.
 - (22) U pismenom nalogu kojim se vožno osoblje obavještava da glavni signal ne važi, izuzetno ne važi, da je neupotrebljiv ili da se njime ne rukuje, navodi se vrsta, oznaka i kilometarski položaj signala. U slučaju kada je signal neupotrebljiv ili se njime ne rukuje, u primjedbi se navodi još i: "Mjerodavni su signalni znaci ručnog (prenosnog) signala". Ovo obavješćenje se ne daje kad je u pitanju kvar predsignala koji pokazuje signalni znak "Očekuj "Stoj"", kao i kvar signala koji je opremljen uređajem za davanje signalnog znaka 12a, odnosno 12b, ako je taj uređaj ispravan.
 - (23) Da se voz ne bi zaustavljao u stanicama u kojima po redu vožnje ne staje, pismeni nalozi se daju još u rasporednoj, odnosno polaznoj stanici voza, a ako je to nemoguće, onda u stanici u kojoj voz posljednji put po redu vožnje ili po naređenju staje.
 - (24) Kod vozova koji saobraćaju preko više rasporednih odsjeka, a po redu vožnje se ne zadržavaju u usputnim, rasporednim i odvojnima stanicama, pismeni nalozi se daju u polaznoj stanici.
 - (25) Ukoliko polazna stanica voza nije rasporedna, odnosno polazna stanica predviđena redom vožnje, pozadnja rasporedna stanica u odnosu na smjer kretanja voza dokazno obavještava polaznu stanicu o potrebi uručivanja pismenog naloga.
 - (26) Primljeni drugi dijelovi (primjerci) pismenih naloga prilažu se putnom listu, a mašinovođa treće dijelove (primjerke) pismenih naloga koji ne važe za dalje putovanje predaje kao priloge obrascu EV-1. U slučaju manevriranja preko signala granica manevriranja, mašinovođa po završenom manevriranju predaje oba dijela (primjerka) općeg naloga rukovaocu manevre.
 - (27) Stanica koja vrši obavješćavanje voznog osoblja po zahtjevu druge stanice dužna je da, odmah po uručivanju pismenog naloga vožnom osoblju, da potvrdi stanici koja je obavješćavanje tražila. Ukoliko izostane potvrda o izvršenom obavješćavanju, smatra se da vožno osoblje nije obavješćeno.
 - (28) Općim nalogom se redovno obavještava i naređuje:
 - a) o promjenama u saobraćaju vozova (na prugama na kojima se vrši obavješćavanje voznog osoblja o promjenama u saobraćaju vozova i o promjenama ukrštavanja),
 - b) o nevaženju stalnih signala, izuzetnom nevaženju glavnih signala, neupotrebljivosti glavnih signala ili predsignala zbog kvara i nerukovanju glavnim signalima,
 - c) izuzetan ulaz, izlaz, ulaz i izlaz u skretanje u onim stanicama u kojima signalni znak "Ograničena brzina" koji daje glavni signal nije na odgovarajući način predsignaliran, kao i izuzetno zaustavljanje u određenom službenom mjestu,
 - d) indirektno otpremanje vozova,
 - e) vožnja nepravilnim kolosijekom i brzina voza pri takvom saobraćaju,
 - f) oprezna vožnja pri ulasku ili izlasku u ili iz stanice,
 - g) maksimalna brzina vozova za posebne namjene, kao i smanjenje redovne brzine vozova,
 - h) lagana i oprezna vožnja preko pojedinih mjesta na pruzi,
 - i) o kvaru električnog signalnog zvona ili njegovom nepravilnom davanju signalnih znakova,
 - j) o prekoračenju dužini voza,

- k) o načinu potiskivanja voza, kada se potiskivanje na nekoj pruži vrši i sa zakvačenom i sa nezakvačenom potiskivalicom, kao i o odsjeku pruge na kome se vrši potiskivanje,
- l) da je u službenim mjestima sa ograničenim radnim vremenom nastao prekid službe ili da je služba otpočela u slučaju zakašnjenja voza, odnosno da služba još traje u slučaju otpreme voza prije vremena, ako to za odnosni voz nije predviđeno redom vožnje,
- m) vremenski razmak slijeđenja voza pri vožnji snježnog grtala,
- n) postavljanje ili uzimanje kola na otvorenoj pruži,
- o) da radni voz saobraća izuzetno kao voz za posebne namjene,
- p) o promijenjenom sastavu vozopratnje voza, odnosno o promjeni posjeda vučnog vozila,
- q) postupak kada je branik ili automatski uređaj na cestovnom prijelazu u kvaru, odnosno kada je cestovni prijelaz neosiguran,
- r) o uvrštavanju naročite pošiljke u voz uz propisivanje potrebnih mjera sigurnosti,
- s) preuzimanje kočenja od strane vozne lokomotive u slučaju kvara komandnog uređaja za zračno kočenje na zaprežnoj lokomotivi,
- t) vozno osoblje podijeljenog voza o odstupanjima u pogledu stajanja u pojedinim službenim mjestima u odnosu na osnovni voz,
- u) predaja skretničkih ključeva voznom osoblju pri ukrštavanju,
- v) o postavljanju signalnog znaka 47: "Stoj za vozila sa podignutim pantografom" ispred izoliranog preklopa stanice, o kvaru i isključenju voznog voda,
- w) o privremeno postavljenim prijenosnim signalima za električnu vuču,
- x) zaustavljanje voza pred prilaznim signalom zbog čekanja na naređenje za ulazak u stanicu,
- y) osoblje voza za posebne namjene o kilometarskom položaju čela ili kraja voza kome se pruža pomoć,
- z) o smetnjama na pružnim i lokomotivskim autostop (u daljem tekstu: AS) uređajima i po potrebi određuje brzina voza,
- aa) o kilometarskom položaju postavljene signalne oznake 206: "Mjesto rada na pruži" u slučaju propisanim Signalnim pravilnikom,
- bb) manevriranje preko signala granica manevriranja i preko ulaznog signala, posluživanje manevarskim vožnjama industrijskih kolosijeka, transportnih otpremništava i tovarišta na otvorenoj pruži,
- cc) o tome da se u sastavu voza, kao posljednja kola u vozu, nalaze kola sa neispravnim glavnim zračnim vodom, odnosno da posljednja kola u vozu imaju neispravnu zračnu kočnicu,
- dd) o neispravnosti uređaja APB, MZ ili TK, o nevaženju prostornih signala, uvođenju reguliranja saobraćaja vozova u staničnom razmaku i o neosigurnosti cestovnih prijelaza na predmetnoj dionici pruge,
- ee) o prekoračenju planirane mase voza,
- ff) o stanicama bez ulaznih signala gdje je određen jedan skretničar u smjeni koji dočekuje vozove na ulaznoj strani i gdje su za prolaz ili izuzetan prolaz vozova mjerodavni signalni znaci otparnika vozova,
- gg) ulaz voza u stanicu pod zaletom i sa spuštenim pantografom i drugo.

DIO SEDMI BRZINE VOZOVA

Član 89.

(Brzina vožnje vozova)

- (1) Brzina vožnje voza zavisi od uvjeta vuče i najvećih dopuštenih brzina na pruži. Na osnovu ovih uvjeta svakom vozu mora da se propiše kojom najvećom brzinom smije da se kreće na određenim dionicama pruge. Ovakva propisana brzina naziva se maksimalna brzina voza ($v_{\max}$).
 - (2) U redu vožnje svakog voza mora da se označi njegova maksimalna brzina.
 - (3) Vozno osoblje voza kojim treba da se propiše maksimalna brzina (pomoćni vozovi), odnosno kojom redom vožnje propisana maksimalna brzina iz nekog razloga treba da se smanji, o tako propisanoj maksimalnoj brzini obavještava općim nalogom.
 - (4) Pod najvećom dopuštenom brzinom na pruži podrazumijeva se ona najveća brzina koju s obzirom na tehničke uvjete dozvoljava pruga sa svojim postrojenjima (gornji stroj, skretnice i dr.), padovi u vezi sa sigurnošću kočenja, krivine, sposobnost vozila, vrsta kočenja, mjesto i položaj lokomotive u vozu, kao i način sastava voza.
 - (5) Maksimalna brzina voza, propisana na način iz stava (2) i (3) ovog člana, ne smije ni u kojem slučaju da se prekorači. Takođe ne smiju da se prekorače ni najveće dopuštene brzine, izuzev kod probnih vožnji i to po odobrenju upravitelja infrastrukture.
 - (6) Redovna i najkraća vremena vožnje usklađena su sa propisanim opterećenjem lokomotive i maksimalnom brzinom voza.
Redovno vrijeme vožnje koristi se kada voz saobraća na vrijeme. Najkraća vremena vožnje koriste se kada voz saobraća u zakašnjenju. Najkraća vremena vožnje ne smiju ni u kom slučaju da se skrate.
Kod vozova u zakašnjenju mora da se teži ostvarenju najkraćih vremena vožnje i kod nesmanjene mase voza, ukoliko to dopuštaju posebni uvjeti (stanje lokomotive, stanje pruge, vremenske prilike i sl.).
 - (7) Najveća dopuštena brzina voza prema vrsti kočenja i vrsti voza propisuje se u Uputstvu o kočenju vozova.
 - (8) Ako je vozu redom vožnje, ili na neki drugi način, propisana veća brzina od one kojom voz mora da saobraća s obzirom na posebna ograničenja po ovom Pravilniku, onda vozu mora da se smanji brzina.
- Redovno mora da se smanji brzina voza u slijedećim slučajevima:
- 1) kada ispred voza saobraća snježno grtalo - na brzinu snježnog grtala,
 - 2) kada se radni voz prilikom rada kreće na otvorenoj pruži ili se povlači u stanicu, kao i kada se iz stanice ponovo vraća na prugu - brzina se prilagođava mjesnim prilikama i ne smije da bude veća od 25 km/h,
 - 3) kada se u voz uvrštavaju kola za koja su posebno propisane najveće dopuštene brzine, brzina ne smije da bude veća od njihove najveće dopuštene brzine,
 - 4) kada je u stanici ili na pruži određena lagana vožnja, brzina ne smije da bude veća od brzine propisane za to mjesto,
 - 5) kada vozovi izuzetno saobraćaju kao vanredni u vremenu kada na pruži nije predviđen saobraćaj vozova, za vrijeme prekida rada, brzina ne smije da bude veća od 30 km/h,
 - 6) kada, s obzirom na sigurnost voza i vidljivost signala na pruži, mora da se smanji brzina usljed magle i

vijavice - na brzinu pri kojoj se mogu da se zapaze signali,

- 7) kada voz izuzetno prolazi stanicu bez zaustavljanja, brzina voza ne smije da bude veća od 30 km/h u slučaju kada je vidik spriječen, kao i u stanicama dvokolosječne pruge kada voz saobraća po nepravilnom kolosijeku i kada po redu vožnje ili po naređenju u njima nema zadržavanje, osim ako se vrši predsignaliranje signalnih znakova izlaznog signala,
 - 8) kada voz ulazi na glavni slijepi kolosijek, kao i kada ulazi na glavni kolosijek koji je podijeljen na ograničene odsjeke puta vožnje u slučaju prijema voza na prvi odsjek podijeljenog kolosijeka u smjeru kretanja voza a osiguran je put pretrčavanja od najmanje 50 m, kao i u slučaju kada teretni vozovi ulaze na glavne kolosijeka kada im na izlaznoj strani nije stalno osiguran put pretrčavanja od najmanje 50 m – do 30 km/h,
 - 9) kada voz ulazi na kolosijek zauzet drugim vozom ili vozilima, kao i na glavni kolosijek podijeljen na ograničene odsjeke puta vožnje u slučaju prijema voza na prvi odsjek podijeljenog kolosijeka u smjeru kretanja voza kada nije osiguran put pretrčavanja od najmanje 50 m - do 20 km/h,
 - 10) kada voz izuzetno mora ući u stanicu sa naročitom oprežnošću, brzina ne smije da bude veća od 20 km/h,
 - 11) kada se voz gura - na 25 km/h.
- Brzine vozova u slučajevima iz alineje 8) i 9) pasusa 2 ovog stava označavaju se u redu vožnje svakog voza.
- (9) Smanjivanje brzine voza zavisno od vrste i broja lokomotiva i načina upotrebe lokomotiva, odnosno kada druga lokomotiva preuzima kočenje voza (vozna umjesto zaprege), propisuje se u Uputstvu o kočenju vozova navedenog u Prilogu 1 Instrukcije za sigurnost i interoperabilnost u ŽS BiH.
- Pri upotrebi zaprežne lokomotive uzimaju se u obzir i ograničenja brzine koja proistječu iz najveće dopuštene brzine upotreblijene zaprežne lokomotive.
- (10) Ograničena brzina je trajno propisana brzina niža od najveće dopuštene brzine na pruži kojom smije da se vozi preko dijela pruge zbog njenog tehničkog stanja (mali poluprečnik krivine, neodgovarajuće stanje gornjeg stroja, mostova, tunela i sl.), ili brzina kojom smije da se vozi preko skretničkog područja. Ograničena brzina se unosi u knjižicu reda vožnje.
 - (11) Lagana vožnja je privremeno propisana brzina niža od najveće dopuštene brzine na pruži ili ograničene brzine, koja se uvodi zbog izvođenja radova ili kvara na nekom dijelu pruge, kolosijeku, objektu, postrojenju i sl..
 - (12) Signaliranje ograničenih brzina i laganih vožnji vrši se prema odredbama Signalnog pravilnika, a postupak oko njihovog uvođenja i ukidanja propisuje upravitelj infrastrukture.

Član 90.

(Brzina vožnje preko skretnica)

- (1) Brzina vožnje preko skretnica zavisi od tehničkih svojstava i stanja skretnica, vrste osiguranja (neosigurane, osigurane i način osiguranja), da li su u zavisnosti sa glavnim signalima za vožnju u pravac i u skretanje pri vožnji uz jezičak i da li je vožnja u pravac ili u skretanje.
- (2) Brzina vožnje preko pritvrđenih i neosiguranih skretnica za vožnju u pravac jednaka je najvećoj dopuštenoj brzini za vožnju u skretanje i ne smije da bude veća od 50 km/h.
- (3) Brzina kod vožnje u pravac preko pouzdano zaključenih i pouzdano pritvrđenih skretnica jednaka je najvećoj

dopuštenoj brzini na pruži, ukoliko nije ograničena konstruktivnim osobinama skretnice.

- (4) Ako kod pouzdano zaključenih i pouzdano pritvrđenih skretnica skretnice na središnjem ili izlaznom staničnom području nisu u zavisnosti sa ulaznim niti izlaznim signalom, a preko njih je vožnja uz jezičak, brzina vožnje voza na cijelom staničnom području ne smije da bude veća od brzine propisane stavom (2) ovog člana.
- (5) U službenim mjestima koja nisu opremljena izlaznim signalima brzina vožnje preko skretnica ne smije da bude veća od 100 km/h.
- (6) Brzine preko skretnica vožnjom u skretanje kod pouzdano zaključenih i pouzdano pritvrđenih skretnica smatraju se ograničenim brzinama i redovno su manje od propisanih brzina pri vožnji u pravac.
- (7) Ograničene brzine preko skretnica označavaju se u redu vožnje.
Vožnja ograničenom brzinom važi za cijelo stanično područje, odnosno do ili od prvog narednog glavnog signala u stanici koji pokazuje dvoznačne signalne znake sa ugrađenim pokazivačem za brzine koji signalizira odgovarajuću brzinu preko pripadajućeg skretničkog područja.
- (8) Pri određivanju brzine preko skretničkog, odnosno staničnog područja, mjerodavna je ona skretnica preko koje mora da se vozi najmanjom brzinom.
- (9) Ako je glavni signal koji štiti područje skretnica označen signalnom oznakom 201: "Signal ne važi", u kvaru je i pokazuje signalni znak za zabranjenu vožnju ili je neosvijetljen, a postoji kontrola da su skretnice u pravilnom i ispravnom položaju, ovakve skretnice se smatraju pritvrđenim i brzina preko njih definirana je stavom (2) ovog člana. Ako nema kontrole da su skretnice u pravilnom i ispravnom položaju, a vožnja preko skretnica je dozvoljena, brzina preko skretnica u putu vožnje ne smije da bude veća od 20 km/h, a vožnja mora da bude ravnomjerna - bez trzaja.
Ako preko skretnica mora izuzetno da se vozi brzinom manjom od brzine označene u redu vožnje (naročita opreznost, presjek osigurane skretnice, isključenje iz SS uređaja, kvar signala koji štiti područje skretnica i sl.), o dozvoljenoj brzini preko skretnica vozno osoblje mora da se obavijesti pismenim nalogom u stanici u kojoj voz po redu vožnje ili po naređenju prije toga posljednji put staje.
Ako vozno osoblje nije obavješteno pismenim nalogom, voz mora da se zaustavi pred ulaznim signalom, odnosno na daljini zaustavnog puta ispred prve ulazne skretnice ako nema ulaznog signala, i usmeno ili putem sredstava za sporazumijevanje obavijesti o vožnji smanjenom brzinom.
- (10) O vožnji ograničenom brzinom u slučajevima kada ona nije propisana redom vožnje vozno osoblje se obavještava pismenim nalogom kod pouzdano pritvrđenih i pouzdano zaključenih skretnica kada signalni znaci glavnih signala za vožnju ograničenom brzinom nisu predsignalirani. Ako vozno osoblje o tome nije obavješteno pismenim nalogom, glavnim signalom smije da se rukuje (dopusti dalja vožnja ograničenom brzinom) tek pošto se voz zaustavi ispred odnosnog signala.

DIO OSMI

REGULIRANJE SAOBRAĆAJA VOZOVA

Član 91.

(Osnovni uvjeti za kretanje vozova)

- (1) Saobraćaj suprotnih i uzastopnih vozova regulira se traženjem i davanjem dopuštenja odnosno privole, dava-

- njem aviza, odnosno prijavljivanjem i davanjem aviza i davanjem objave.
- (2) Traženje i davanje dopuštenja odnosno privole obavezno je na jednokolosječnim prugama i na dvokolosječnim prugama pri jednokolosječnom i obostranom saobraćaju. Na dvokolosječnim prugama pri dvokolosječnom i obostranom saobraćaju upravitelj infrastrukture može da propiše obavezu traženja i davanja dopuštenja. Davanje avize i davanje objave obavezno je na svim prugama, kao i prijavljivanje vozova ukoliko isti saobraćaju u objavljenom razmaku.
 - (3) Dopuštenja, avize, prijave i objave daje i prima otpravnik vozova a prijave i objave daje i prima odjavničar.
 - (4) Uzastopni vozovi, u pravilu, mogu da slijede jedan za drugim u prostornom razmaku.
 - (5) Vozovi, izuzetno, mogu da saobraćaju i u vremenskom razmaku.
 - (6) Za reguliranje slijeđenja vozova u prostornom razmaku pruge mogu da budu podijeljene na:
 - a) **stanične prostorne odsjeke**, u kojima dvije susjedne stanice reguliraju slijeđenje vozova u staničnom razmaku,
 - b) **odjavne prostorne odsjeke**, u kojima dvije susjedne odjavnice ili stanica i susjedna odjavnica reguliraju slijeđenje vozova u objavljenom razmaku,
 - c) **blokovne prostorne odsjeke**, kod kojih se saobraćaj uzastopnih vozova regulira automatskim postavljanjem (od strane voza) prostornih signala da pokazuju signalni znak za zabranjenu, odnosno dozvoljenu vožnju.
 - (7) Pored prostornog razmaka, kod slijeđenja vozova u objavljenom i blokovnom razmaku treba da se osigura još i razmak u vremenu slijeđenja vozova da se izbjegne njihovo zaustavljanje ispred prostornih signala zbog nejednakog vremena putovanja vozova kroz prostorne odsjeke (intervali slijeđenja).
 - (8) U jednom prostornom odsjeku, na istom kolosijeku i u isto vrijeme smije da se nalazi samo jedan voz.
 - (9) U svim odredbama ovog Pravilnika podrazumijeva se pod:
 - a) **ukršćavanjem**-sastajanje dva voza suprotnih smjerova u stanicama pri jednokolosječnom saobraćaju,
 - b) **pretjecanjem**-sastajanje dva ili više vozova istog smjera u stanici jednokolosječne ili dvokolosječne pruge iz koje se uzastopni voz otprema ispred ranije prispjelog prijetnog voza,
 - c) **mimoilaženjem**-sastajanje dva voza suprotnih smjerova na dvokolosječnim, odnosno paralelnim prugama, u stanici ili na otvorenoj pruzi, kada oba saobraćaju određenim kolosijekom prije i poslije ovakvog sastajanja,
 - d) **sustizanjem**-sastajanje dva ili više vozova istog smjera u stanici jednokolosječne ili dvokolosječne pruge, u slučaju kada se voz koji je ranije prispio otprema prije voza koji je prispio kasnije, odnosno na paralelnim prugama sastajanje dva voza istog smjera na otvorenoj pruzi ili u stanici kada i jedan i drugi voz saobraćaju određenom prugom.
 - (10) Ukršćavanja, pretjecanja, mimoilaženja i sustizanja nazivaju se zajedničkim imenom sastajanja.
- Smatra se da voz ima ukršćavanje u svojoj polaznoj stanici sa suprotnim vozom onda kada suprotni voz dolazi istim kolosijekom u vremenu od 15 minuta i manje prije njegovog polaska, odnosno u svojoj krajnjoj stanici kada suprotni voz odlazi istim kolosijekom u vremenu od 15 minuta i manje po njegovom dolasku.

- Smatra se da voz ima pretjecanje u svojoj polaznoj stanici onda kada njegov prijethodni voz odlazi istim kolosijekom u vremenu od 15 minuta i manje prije njegovog odlaska, odnosno u svojoj krajnjoj stanici kad uzastopni voz dolazi istim kolosijekom u vremenu od 15 minuta i manje poslije njegovog dolaska.
- (11) Na prugama opremljenim APB, MZ, odnosno TK-uređajima, saobraćaj vozova se regulira bez utvrđivanja ukršćavanja i bez obavješćavanja voznog osoblja o promjenama ukršćavanja.
 - (12) Uvjeti za reguliranje saobraćaja vozova bez utvrđivanja ukršćavanja i bez obavješćavanja voznog osoblja o promjenama ukršćavanja na prugama koje nisu opremljene APB, MZ odnosno TK-uređajima su:
 - a) na jednokolosječnoj pruzi ne mogu postojati saobraćajna i saobraćajno-transportna otpremništva,
 - b) u stanicama bez izlaznog signala, kada je određen jedan skretničar u smjeni koji dočekuje vozove na ulaznoj strani stanice, za vozove koji stanicu prolaze ili izuzetno prolaze bez zadržavanja mjerodavni su signalni znaci otpravnika vozova koji je odgovoran za osiguranje puta vožnje. Podaci o takvim stanicama se unose u knjižicu reda vožnje. Ukoliko se u knjižici reda vožnje ne nalaze podaci o takvim stanicama, obavješćavanje voznog osoblja o istom vrši se općim nalogom,
 - c) ako se u pojedinim službenim mjestima prekida služba, vožno osoblje mora da se obavješćava o svim promjenama koje se odnose na službena mjesta u kojima će se voz naći za vrijeme prekida službe.
 - (13) Na prugama koje ne ispunjavaju uvjete navedene stavom (12) ovog člana, vrši se utvrđivanje ukršćavanja i obavješćavanje voznog osoblja o promjenama ukršćavanja uz primjenu odredbi Dijela desetog ovog Pravilnika.
 - (14) Na prugama koje nisu opremljene APB, MZ i TK-uređajima i koje ispunjavaju uvjete za reguliranje saobraćaja vozova bez utvrđivanja ukršćavanja i bez obavješćavanja voznog osoblja o promjenama ukršćavanja, skretničko osoblje se obavješćava o promjenama ukršćavanja fonogramom:
"Voz broj.... ide prije dolaska voza broj....(prezime otpravnika vozova)".

Član 92.

(Reguliranje saobraćaja vozova na prugama opremljenim automatskim pružnim blokom, uređajem međustanične zavisnosti ili telekomandom)

- (1) Reguliranje saobraćaja vozova vrši otpravnik vozova sa SP, a na TK-pruzi TK-dispečer iz CP, osim u stanicama koje nisu uključene u TK-uređaj ili su privremeno isključene iz TK-uređaja, koje su u tom slučaju zaposjednute ovlaštenim staničnim radnikom i osobljem potrebnim za sigurno reguliranje saobraćaja.
- (2) Prije otpreme voza iz stanice na jednokolosječnoj pruzi, kao i na dvokolosječnoj pruzi sa obostranim saobraćajem, mora da se traži privola od susjedne stanice. Privola se traži i daje upotrebom odgovarajućih tastera na staničnoj, odnosno centralnoj postavnici. Davanjem privole svi prostorni signali za odnosni smjer postavljaju se da pokazuju signalni znak za dozvoljenu vožnju. Istovremeno se onemogućava da izlazni signali stanice koja je dala privolu, kao i svi prostorni signali u smjeru stanice koja je tražila privolu, pokazuju signalni znak za dozvoljenu vožnju. Privola se traži samo za prvi voz zbog čije otpreme mora da se izmijeni postojeći smjer vožnje za koji je postojala

- privola. Privola data za određeni smjer važi do promjene smjera.
Stanica koja traži privolu mora na zahtjev stanice od koje se traži privola istu da obavijesti za koji voz traži privolu.
- (3) Na dvokolosječnoj pruži pri vožnji po pravilnom kolosijeku privola se ne traži niti se daje.
 - (4) Za vozove za posebne namjene obavezno je traženje i davanje dopuštenja.
 - (5) Na prugama iz ovog člana vozovi, u pravilu, ne smiju da se otpremaju sa kolosijeka koji nisu opremljeni izlaznim signalom. Upravitelj infrastrukture može izuzetno da odobri otpremu vozova i sa ovakvih kolosijeka uz propisivanje postupaka i mjera sigurnosti.
 - (6) Avize i predavize daju se na način propisan stavom (17) čl. 93. ovog Pravilnika.
 - (7) Oslobođanje prvog prostornog odsjeka od strane voza koji se otpremi iz stanice, što se na određeni način pokazuje na postavnici, predstavlja odjavu za odnosni voz, nakon čega uzastopni voz može da se otpremi iz stanice imajući u vidu i propisane intervale slijeđenja.
 - (8) Za vozove koji saobraćaju prije vremena mora da se traži još i pristanak od naredne stanice na način propisan stavom (14) čl. 93. ovog Pravilnika.
Odobrenje za odlazak voza prije vremena na TK-prugama, TK-dispečer daje postavljanjem izlaznog signala da pokazuje signalni znak za dozvoljenu vožnju.
Otpравниci vozova granične stanice bez TK-uređaja moraju, za otpremu prije vremena vozova koji se otpremaju na TK-prugu, blagovremeno da traže pristanak TK-dispečera, a za vozove koji se otpremaju prije vremena sa TK-pruge TK-dispečer traži pristanak otpavnika vozova granične stanice bez TK-uređaja.
 - (9) Vozovi kojima se prijevoze naročite pošiljke moraju posebno da se najave susednoj stanici.
Na TK-prugama vozove kojima se prijevoze naročite pošiljke TK-dispečer posebno najavljuje graničnoj stanici bez TK-uređaja, odnosno granična stanica bez TK-uređaja TK-dispečeru.
Traženje dopuštenja na dvokolosječnim i na paralelnim prugama je obavezno za vozove kojima se prijevozi naročita pošiljka sa prekoračenjem tovarnog profila. Dopusštenje se traži na način propisan stavom (7) čl. 93. ovog Pravilnika.
 - (10) Otpравnik vozova naredne stanice, na osnovu praćenja hoda svih vozova, procjenjuje da li može da primi sve uzastopne vozove.
Za uzastopni voz za koji se ne traži privola, a koji iz opravdanih razloga ne može da se primi u stanicu, otpравnik vozova mora blagovremeno da obavijesti pozadnju susjednu stanicu riječima:
"Neka čeka voz br.... (prezime otpavnika vozova) ".
Čim se stvori mogućnost za prijem odnosnog voza otpравnik vozova daje, bez traženja, dopuštenje:
"Voz br.... primam (prezime otpavnika vozova) ".
Upravitelj infrastrukture može da propiše da se u određeno vrijeme, prije otpreme svakog uzastopnog voza, susjedna stanica obavijesti davanjem prijave putem telefona riječima:
"Voz br.... dolazi (prezime otpavnika vozova) ".
 - (11) Za vozove koji napuštaju TK-prugu, TK-dispečer traži dopuštenje od otpavnika vozova granične stanice bez TK-uređaja i to prije otpreme svakog voza iz poslednje TK-stanice. Otpравnik vozova granične stanice bez TK-uređaja smije da odbije prijem voza sa TK-pruge ako voz ne može da primi u svoju stanicu.

Otpравnik vozova granične stanice bez TK-uređaja traži od TK-dispečera dopuštenje za otpremu svakog voza na TK-prugu.

Pored dopuštenja, u slučajevima iz ovog stava traži se i privola.

Kada uređaji za traženje i davanje privole, odnosno uređaji APB ili MZ ispravno funkcioniraju, granične stanice bez TK-uređaja ne daje odjavu TK-dispečeru i obratno.

- (12) Način reguliranja saobraćaja, traženje i davanje privole i odjave između TK-dispečera i odvojne stanice kada se od TK-pruge odvaja pruga koja nije opremljena telekomandom, regulira se uputstvom iz stava (7) člana 22. ovog Pravilnika.
- (13) Dopusštenja, odjave i avize za vozove na TK-prugama TK-stanice ne daju jedna drugoj dok TK-dispečer regulira saobraćaj vozova putem telekomande.
O odlasku voza iz susjedne stanice ovlašteni stanični radnik saznaje osmatranjem komandnog stola SP.
O vozovima koji u stanici obavljaju rad, TK-dispečer blagovremeno obavještava ovlaštenog staničnog radnika.
Upravitelj infrastrukture može da propiše obavezu davanja aviza između posjednutih TK-stanica.
- (14) Sve odredbe ovog člana koje se odnose na TK-stanicu važe i za odvojne stanice kada otpremaju i primaju vozove na i sa TK-pruge.

Član 93.

(Reguliranje saobraćaja vozova na prugama koje nisu opremljene uređajima APB, MZ ili TK)

- (1) Na jednokolosječnim prugama, na dvokolosječnim prugama pri jednokolosječnom saobraćaju, kao i na dvokolosječnim prugama pri dvokolosječnom i obostranom saobraćaju kada to upravitelj infrastrukture odredi, otpравnik vozova prije otpreme voza traži dopuštenje od naredne stanice.
- (2) Za vozove za posebne namjene dopuštenje se traži i daje na svim prugama. Traženje dopuštenja na dvokolosječnim i paralelnim prugama za vozove sa naročitim pošiljkama sa prekoračenjem tovarnog profila je obavezno.
- (3) Dopusštenje se traži prije davanja signalnog znaka za objavljivanje vožnje voza električnim signalnim zvonom, ali najviše na deset minuta prije polaska voza.
- (4) Davanje dopuštenja je potvrda naredne stanice da nije otpremila i da neće da otpremi suprotni voz, manevarski sastav ili pružno vozilo u smjeru stanice koja traži dopuštenje i da ponuđeni voz može da primi u stanicu.
- (5) Fonogrami za traženje i davanje dopuštenja su:
 - a) Dopusštenje se traži fonogramom:
"Primate li voz broj... (prezime otpavnika vozova) ".
 - b) Dopusštenje se daje fonogramom:
"Voz broj... primam (prezime otpavnika vozova) ".
- (6) Fonogrami za traženje i davanje dopuštenja za voz sa nezakvačenom potiskivalicom su:
 - a) Kada nezakvačena potiskivalica produžava vožnju za vozom do susjedne stanice:
 - 1) dopuštenje se traži fonogramom:
"Primate li voz br.... sa nezakvačenom potiskivalicom (prezime otpavnika vozova) ",
 - 2) upitana stanica u ovom slučaju daje dopuštenje fonogramom:
"Voz br.... sa nezakvačenom potiskivalicom primam (prezime otpavnika vozova) ".

- b) Kada nezakvaćena potiskivalica potiskuje voz do nekog mjesta na otvorenoj pruži odakle se vraća u stanicu:
- 1) dopuštenje se traži fonogramom:
"Primate li voz br.... sa nezakvaćenom potiskivalicom koja se vraća (prezime otpravnika vozova) ",
 - 2) upitana stanica daje dopuštenje fonogramom:
"Voz br.... sa nezakvaćenom potiskivalicom koja se vraća primam (prezime otpravnika vozova) "
- (7) Kod traženja i davanja dopuštenja za voz kojim se prijevozi naročita pošiljka sa prekoračenjem tovarnog profila, iza broja voza mora da se navede "sa naročitom pošiljkom ". Prije otpreme voza sa naročitom pošiljkom sa prekoračenjem tovarnog profila za koji je zabranjeno mimoilaženje sa svim vozovima na otvorenoj pruži, moraju stanice na dvokolosječnim i paralelnim prugama da daju susjednoj stanici upozorenje:
"Voz br.... sa naročitom pošiljkom poći će iz stanice... u... č... min. Do prispjeća u stanicu... drugi kolosijek (paralelna pruža) od... č... min. neprohodan za sve vozove i pružna vozila (prezime otpravnika vozova) "
"Stanica kojoj se daje ovakvo upozorenje potvrđuje prijem istog riječju "razumio".
Ako pruge idu paralelno samo jednim dijelom otvorene pruge, stanica zajednička za obje pruge daje upozorenje susjednoj stanici jedne i druge pruge kada ona otprema voz sa naročitom pošiljkom sa prekoračenjem tovarnog profila. Kada ona primi ovakvo upozorenje od susjedne stanice jedne pruge, dužna je da upozorenje da odmah susjednoj stanici druge pruge.
Odmah po datom dopuštenju, odnosno po prijemu upozorenja za voz sa naročitom pošiljkom sa prekoračenjem tovarnog profila, otpravnik vozova mora da stavi na telefon ili blok uređaj tablicu sa natpisom: "Voz sa naročitom pošiljkom", koju skida tek kada voz prisprije u narednu stanicu.
- (8) Kada voz saobraća sa prekoračenom dužinom, kao i kada se otprema nepravilnim kolosijekom, pri traženju i davanju dopuštenja ista se dopunjuju odgovarajućim obavještenjem.
- (9) Kod ukrštavanja odjava se daje i dopuštenje traži jednovremeno fonogramom:
"Voz broj... ovdje, primite li voz broj... (prezime otpravnika vozova) ".
Kada se voz otprema neposredno po dolasku voza iz suprotnog smjera ("ostro ukrštavanje"), dopuštenje se traži i prije odjave i to uvjetno fonogramom:
"Kada prisprije voz broj... primite li voz broj... (prezime otpravnika vozova) ".
Fonogram uvjetnog dopuštenja glasi:
"Kada voz broj... prisprije tamo, voz broj... primam (prezime otpravnika vozova) ".
Zabranjeno je traženje i davanje uvjetnog dopuštenja prije dolaska potiskivalice koja se sa otvorene pruge vraća u stanicu.
- (10) Kod otpremanja uzastopnih vozova u staničnom razmaku dopuštenje se traži poslije primljene odjave od naredne stanice za prijetodni voz.
- (11) Pri otpremanju uzastopnih vozova u odjavnom razmaku dopuštenje se traži poslije primljene odjave za prijetodni voz od prve naredne odjavnice.
- (12) Pri saobraćaju vozova na "strogu odjavu" aviza za prijetodni voz i dopuštenje za uzastopni voz se daje i traži istovremeno fonogramom:
"Voz broj... ode u... (čas i minut) i kada prisprije tamo primite li uzastopni voz broj... (prezime otpravnika vozova) ".
U ovom slučaju odjavom za prijetodni voz i dopuštenje za uzastopni voz daje se zajedno fonogramom:
"Voz broj... ovdje, voz broj... primam (prezime otpravnika vozova) ".
- (13) Dopuštenje za uzastopni voz koji saobraća iza voza sa nezakvaćenom potiskivalicom koja se vraća u stanicu traži se i daje po povratku potiskivalice sa otvorene pruge u stanicu koja traži dopuštenje. Svaki povratak potiskivalice sa otvorene pruge u stanicu po izvršenom potiskivanju javlja se susjednoj stanici.
- (14) Dopuštenje za otpremu voza prije vremena traži se od susjedne stanice fonogramom:
"Primate li voz broj... prije vremena (prezime otpravnika vozova) ".
Ako susjedna stanica može da primi voz prije vremena daje pristanak fonogramom:
"Voz broj... primam prije vremena (prezime otpravnika vozova) ".
Ako stanica iz saobraćajnih ili drugih razloga ne može da primi ponuđeni voz prije vremena, daje odgovor fonogramom:
"Ne, voz broj... ne primam prije vremena (prezime otpravnika vozova) ".
- (15) Ako upitana stanica iz nekog razloga ne može da da dopuštenje, ona na ponudu odgovara fonogramom:
"Neka čeka voz broj... (prezime otpravnika vozova) ".
O svakom odbijanju prijema voza otpravnik vozova stanice koja je dobila zabranu obavještava saobraćajnog dispečera. Kada prestane razlog zbog kojeg je odbijen prijem voza, upitana stanica sama daje dopuštenje za prijetodno ponuđeni voz.
- (16) Ako se predviđa da voz po dobijanju dopuštenja neće moći da pođe u roku od deset minuta, stanica koja je dala dopuštenje obavještava se o tome fonogramom:
"Poništava se dopuštenje za voz br.... (prezime otpravnika vozova) ".
- (17) Službena mjesta koja direktno učestvuju u reguliranju saobraćaja vozova (stanica, ukrasnica, saobraćajno otpremništvo, odjavnica, rasputnica, mjesto prijelaza sa dvokolosječne na jednokolosječnu prugu) prijavljuju odlazak voza narednim službenim mjestima i cestovnim prijelazima. Prijavljivanje odlaska voza naziva se aviza. Ona se daje odmah po odlasku, odnosno prolasku voza.
Aviza glasi:
"Voz broj... ode (prođe) R (u... ((čas i minut)) (prije vremena u... (čas i minut)) ".
Obavješćavanje čuvara prijelaza o odlasku voza iz stanice vrši se signalnim znacima električnog signalnog zvona, odnosno telefonskim budilnikom.
Ako je vrijeme vožnje između dva službena mjesta, odnosno službenog mjesta koje otprema voz i cestovnog prijelaza manje od pet minuta, onda službeno mjesto daje izvještaj o odlasku voza najkasnije pet minuta prije njegovog vjerovatnog odlaska. Ovaj izvještaj naziva se predaviza.
Na prugama koje nisu opremljene zvonovnim vodovima i uređajima za davanje signalnih znakova za objavljivanje vožnje vozova, kao i u slučaju kada su ovi uređaji u kvaru, predaviziranje cestovnim prijelazima vrši se uvijek bez obzira na vrijeme vožnje voza do cestovnog prijelaza.
Predaviza glasi:
"Voz broj... polazi iz... (naziv službenog mjesta) u... (čas i minut) (prezime radnika) ".

- (18) Avize i predavice koje se daju odjavnicama ili primaju od njih ne evidentiraju se u susjednim stanicama, sem predavice u slučaju kada odjavničar osigurava saobraćaj na cestovnom prijelazu.
- (19) Predaviziranje cestovnim prijelazima vrši se tako blagovremeno da se potvrda od cestovnih prijelaza dobije prije postavljanja glavnih signala za prolaz odnosno izlaz voza, bilo da se ovi signali postavljaju u položaj za dozvoljenu vožnju odvojeno ili istovremeno sa postavljanjem puta vožnje.
- Osiguravanje puta vožnje i položaj glavnih signala stanice koja daje predavizu ne zavisi od predaviziranja službenim mjestima koja su zaštićena glavnim signalima.
- Potvrda se daje pod brojem, sa nazivom cestovnog prijelaza odnosno službenog mjesta i prezimenom radnika. Ako je telefonski vod uključen u registrofon broj se ne daje, a predaviza i potvrda se ne evidentiraju.
- (20) Ako je sporazumijevanje sa cestovnim prijelazom nemoguće, stanica postupa kao da je obavještena da je branik u kvaru i da saobraćaj na cestovnom prijelazu nije osiguran. Kada je sporazumijevanje nemoguće, za sigurnost saobraćaja na cestovnom prijelazu odgovoran je čuvar cestovnog prijelaza (član 110. ovog Pravilnika).
- Ako se čuvar prijelaza ne javlja za prijem predavize, a sredstva za sporazumijevanje su ispravna, postupa se kao kada je sporazumijevanje nemoguće.
- (21) Polazna i rasporedna stanica voza odmah po odlasku objavljuju odlazak voza određenim stanicama uz navođenje potrebnih podataka. Ovaj izvještaj se naziva analiza voza. Odredbe o obliku i sadržaju analize voza propisane su u SU 40.
- (22) Na prugama na kojima vozovi saobraćaju u odjavnom razmaku ulazak voza u prostorni odsjek mora da se prijavi narednoj odjavnici, odnosno stanici, jednim dužim zvonjenjem na buditniku odjavnog telefona što znači "Voz dolazi":
- "-----".
- Prijava smije da se dâ samo ako je prostorni odsjek u koji voz treba da uđe slobodan, odnosno kada je primljena odjava za prijethodni voz. Ako je odjava dobijena ali prijava za uzastopni voz ne može da se dâ, uzastopnom vozu može da se dozvoli ulazak u naredni prostorni odsjek i bez prijave.
- Prijavu stanice daju neposredno prije davanja signalnog znaka za objavljivanje vožnje voza, a ako električno signalno zvono ne radi, ili ga nema, onda neposredno prije polaska voza, dok odjavnice prijavu daju onda kada im se voz približava.
- Na prugama gdje nema odjavnog telefona prijava se daje telefonom fonogramom:
- "Voz dolazi".**
- Čim se prijava dobije, a naredni prostorni odsjek je za ovaj voz slobodan, prostorni signal se postavlja u položaj za dozvoljenu vožnju.
- Ako je znak "Voz dolazi" pogrešno dat, treba da se opozove nepravilno podijeljenim dužim i kraćim zvonjenjem na buditniku, na primjer: "— —...".
- (23) Stanice i odjavnice potvrđuju odjavom svom pozadnjem službenom mjestu da je pozadnji prostorni odsjek slobodan. Odjava se uvijek daje samo od jednog do drugog susjednog službenog mjesta posebno za svaki voz, odmah po njegovom prispjeću, odnosno prolasku.
- Kada je voz potpuno i cio ušao u stanicu i kada je za njim ulazni signal postavljen da pokazuje signalni znak "Stoj", otpravnik vozova o tome obavještava pozadnju stanicu, odnosno odjavnicu, fonogramom:

"Voz broj... ovdje (prezime otpravnika vozova)".

Voz je potpuno i cio ušao u stanicu kada je i posljednje vozilo sa završnim signalom prešlo odgovarajuće međice, odnosno granice odsjeka na ulaznoj strani.

Ako za vozom ide i potiskivalica, onda ulazni (prostorni) signal smije da se postavi da pokazuje signalni znak "Stoj" i odjava da se dâ tek kada je prispjela (prošla) i potiskivalica. Ukoliko se voz potiskuje nezakvačenom potiskivalicom, onda odjava glasi:

"Voz broj...i potiskivalica ovdje ((prezime otpravnika vozova (odjavničara))".

Ako pruge idu paralelno samo jednim dijelom otvorene pruge između dvije stanice, stanica koja je otpremila voz u koji je uvrštena naročita pošiljka sa prekoračenjem tovarnog profila mora po dobijenoj odjavi od naredne stanice da obavijesti o tome narednu stanicu druge paralelne pruge fonogramom:

"Voz broj... sa naročitom pošiljkom prispio u stanicu... (prezime otpravnika vozova)".

Kada je voz prošao kraj prostornog signala najmanje pedeset metara, odnosno kada je voz prošao skretnicu raspunice koja je ujedno i odjavnica, pošto je provjerio da je završni signal na vozu, odjavničar postavlja prostorni signal da pokazuje signalni znak "Stoj", poziva pozadnju stanicu (odjavnicu) sa dva duga zvonjenja i kada se ona javi riječima:

"Ovdje stanica (odjavnica)... ",

daje joj odjavu:

"Voz broj... ovdje (prezime odjavničara)".

Ako odjava nije dobijena na vrijeme onda ista treba da se požuri sa tri kratka zvonjenja na buditniku: "... " (požurivanje odjave).

Odjavnica (stanica) koja primi znak iz tačke g) ovog stava daje prema stanju stvari odjavu ili pet kratkih zvonjenja: "....." i telefonski izvještaj:

"Ne, pruga zauzeta (prezime odjavničara (otpravnika vozova))".

Ako je prema prijavi odlaska voza (avizi) datoj od strane pozadnje stanice (odjavnice) prošlo pet minuta od vremena vjerovatnog dolaska (prolaska) voza u (kroz)stanicu, odnosno prolaska voza pored odjavnice, a voz nije prispio, službeno mjesto koje očekuje dolazak (prolazak) voza mora odmah da izvijesti pozadnju stanicu odnosno odjavnicu da voz još nije prispio i to ne čekajući požurivanje odjave od strane pozadnjeg službenog mjesta. Odjavnica mora, u ovakvom slučaju, odmah o tome da obavijesti još i prvu narednu stanicu. Isti je postupak kada stanica predviđa da pred ulaznim signalom zadrži voz duže od pet minuta.

DIO DEVETI

PRIJEM I OTPREMA VOZOVA

Član 94.

(Osiguranje puta vožnje)

- (1) Svakom redovnom i vanrednom vozu unaprijed se određuje i propisuje redovan ulazni i izlazni kolosijek.
- (2) Pri određivanju redovnog ulaznog kolosijeka redovnom ili vanrednom vozu važi kao načelo da se svaki voz primi na glavni prolazni kolosijek.
- (3) Za podijeljene vozove važi kao ulazni (izlazni) kolosijek onaj koji je propisan za osnovni voz.
- (4) Redovni ulazni (izlazni) kolosijeci za vozove objavljene redom vožnje propisuju se za stanično osoblje Poslovnim redom stanice II dio i unose u izvod iz reda vožnje za stanično osoblje.
- (5) Kada se stječe više vozova u stanici, pojedinim vozovima se određuje kolosijek tako da vozovi koji ne staju prolaze

- kroz glavni prolazni kolosijek. Kada su u pitanju vozovi za prijevoz putnika mora da se vodi računa o sigurnosti putnika.
- (6) Kada nastupi potreba za izmjenom redovnog ulaznog kolosijeka koja ima za posledicu promjenu vožnje iz pravca u skretanje ili obratno, postupa se po odredbama člana 98. ovog Pravilnika.
 - (7) Za ulaz, izlaz i prolaz voza osigurava se put vožnje. Put vožnje predstavlja dio pružnog kolosijeka u staničnom području, stanični kolosijek preko koga voz treba da izvrši vožnju i put pretrčavanja.
 - (8) Osiguravanje puta vožnje obuhvata osiguranje slobodnosti kolosijeka, kolosječnog prostora kao zaštite od bočnih i čeonih vožnji, osiguranje slobodnih medika, puta pretrčavanja i saobraćaja na cestovnim prijelazima, obustavljanje manevre, otklanjanje prepreka u kolosijeku i pored kolosijeka, postavljanje skretnica u pravilan i ispravan položaj i signala da pokazuju određeni signalni znak.
- Put vožnje za ulaz (prolaz) voza je osiguran pravovremeno ako se voz u momentu završetka osiguranja puta vožnje nalazi izvan daljine vidljivosti predsignala.
- (9) U stanicama sa elektrolejnim i elektronskim osiguranjem postavljanje i osiguranje puta vožnje za ulaz, izlaz i prolaz vozova, kao i postavljanje ulaznog i izlaznog signala da pokazuju signalni znak za dozvoljenu vožnju vrši otpravnik vozova, a na TK-prugama TK-dispečer, na način propisan uputstvima navedenim u stavu (7) člana 22. ovog Pravilnika.
- Da li su slobodni kolosijek i put pretrčavanja, o pravilnom i ispravnom položaju skretnica preko kojih će voz preći, o položaju zaštitnih skretnica i skretnica u putu pretrčavanja, iskliznica, ulaznih i izlaznih signala, o stanju uređaja za osiguranje saobraćaja na cestovnim prijelazima, kao i da li je voz potpuno i cio ušao u stanicu, otpravnik vozova, odnosno TK-dispečer, se uvjerava na osnovu odgovarajućih pokazivača na SP, odnosno CP.
- Kada pojedini ili svi pokazivači pokazuju bilo kakvo odstupanje od redovnog stanja, pojedina ili sva provjeravanja elemenata iz tačke a) ovog stava moraju da se vrše na licu mjesta.
- (10) Za stanice koje nisu osigurane elektrolejnim i elektronskim osiguranjem bliže odredbe o putu vožnje i postupcima pri njegovom osiguranju propisane su u SU 40.
 - (11) Skretničari, odnosno radnici koji rukuju skretnicama, odgovorni su za pravilan i ispravan položaj skretnica, kao i za izvršenje naredenog osiguranja puta vožnje.
 - (12) U stanicama u kojima nema skretničara, skretnicama pri osiguranju puta vožnje rukuje otpravnik vozova.
 - (13) Za blagovremeno i potpuno izvršenje osiguranja puta vožnje odgovoran je otpravnik vozova.
 - (14) Za ulaz, izlaz odnosno prolaz voza skretnice se postavljaju po dobijenom naredenju za osiguranje puta vožnje.
 - (15) Kod osiguranja puta vožnje za ulaz voza, skretnice koje leže u putu pretrčavanja ostaju u redovnom položaju, a kod ukrštavanja i pretjecanja ove skretnice se postavljaju za ulaz suprotnog, odnosno za izlaz uzastopnog voza.
- Položaj skretnica u putu pretrčavanja u stanicama sa elektrolejnim i elektronskim osiguranjem propisuje se posebnim Uputstvom za rukovanje signalno-sigurnosnim uređajima.
- (16) Kada se ne očekuje voz, ili se ne vrši manevriranje, skretničari postavljaju skretnice u redovan položaj, a skretnica kod elektrolejnih i elektronskih uređaja ostaju u položaju prijetodne vožnje.
- (17) Ako skretnica ima takav redovan položaj da vodi na kolosijek koji je privremeno zauzet, skretnica se postavlja da vodi na slobodan kolosijek ako takav postoji.
 - (18) U uredu otpravnika vozova i u skretničarskoj postavnici (kućici) ističe se na vidnom mjestu pregled redovnog položaja skretnica.
 - (19) Skretničari dočekuju vozove na skretničkom području kod skretnice ispred skretničarske kućice, odnosno kod neosiguranih skretnica uvijek kada je vožnja preko njih uz jezičak. Bliže odredbe o dočekivanju vozova na skretničkom području, kao i slučajevi u kojima skretničari ne dočekuju vozove kod osiguranih skretnica propisuju se u SU 40.
- ### Član 95.
- (Provjeravanje položaja skretnica prije ulaska i izlaska voza)
- (1) Nijedan voz ne smije ući u stanicu ili iz nje izaći dok se otpravnik vozova, odnosno nadzorni skretničar, lično ne uvjeri u pravilan i ispravan položaj skretnica preko kojih će voz preći.
 - (2) Prije ulaska i izlaska svakog voza na licu mjesta moraju da se pregledaju sve neosigurane skretnice preko kojih će voz preći uz jezičak, pri čemu naročito treba da se pazi da jezičak potpuno priljubljuje uz glavnu šinu, a kod skretnica koje su utvrđene zatvaračem da li je zatvarač skretnice potpuno uklopio.
- Ako su pritvrđene skretnice sa ulaznim i izlaznim signalima u takvoj zavisnosti da se postavljanjem signala u položaj za dozvoljenu vožnju samo pritvrđuje položaj skretnica u kojem se već nalaze, onda prije pritvrđivanja mora da se izvrši pregled skretnica preko kojih će voz preći uz jezičak.
- U stanicama sa signalno-sigurnosnim uređajem, skretnice uključene u uređaj preko kojih voz mora da pređe moraju da se pregledaju na licu mjesta ako voz mora da pređe pored signala koji pokazuje signalni znak "Stoj ", kao i u slučaju kada uređaj pouzdano ne pokazuje da su skretnice osigurane u pravilnom i ispravnom položaju, što se propisuje uputstvom o rukovanju signalno-sigurnosnim uređajem u odnosnoj stanici.
- Ako se voz prima odnosno otprema uz davanje signalnog znaka 12a, odnosno 12b, pregled skretnica na licu mjesta ne treba da se vrši.
- Ako voz smije da pređe preko presječne skretnice vožnjom uz jezičak (stav (5) člana 21. ovog Pravilnika), onda pregled ovakve skretnice mora da se izvrši na licu mjesta prije prelaska svakog voza.
- Za pregled neosiguranih ili presječenih skretnica na prugama opremljenim TK-uređajima važe odredbe člana 21. ovog Pravilnika.
- (3) Otpravnik vozova mora da upiše izvršeni pregled skretnica u telefonski dnevnik (bilježnik) skretničara, uz naznaku broja voza, ulaznog odnosno izlaznog kolosijeka i tačnog vremena kada je pregled izvršen, a zatim da potpiše. Broj kolosijeka mora da se upiše arapskim brojem i slovima.
 - (4) Kada vozno osoblje postavlja skretnice za izlaz svog voza po ulazu suprotnog voza, neosigurane i pritvrđene skretnice preko kojih ukrsti voz izlazi niz jezičak pregledaju se na taj način što će otpravnik vozova, odnosno nadzorni skretničar osmotriti položaj skretničkog signala. Ukoliko je vidik u daljinu spriječen, način provjeravanja položaja skretnica propisuje se Poslovnim redom stanice I dio.
 - (5) Provjeravanje položaja pouzdano pritvrđenih i pouzdano zaključenih skretnica se ne vrši.
 - (6) Pregled pritvrđenih skretnica zaključenih skretničkom bravom ne mora da se vrši na licu mjesta ako se ključevi istih čuvaju kod otpravnika vozova, saobraćajno-transportnog otpremnika ili nadzornog skretničara.

Navedeni radnici moraju da se prije dolaska, odnosno odlaska voza, uvjere da su ključevi skretnica na određenom mjestu.

- (7) U slučaju ukrštavanja i velike udaljenosti između skretnica i službene prostorije otpravnika vozova, odnosno kada u stanici ne postoji skretničar, olakšice u pogledu rukovanja ključevima zaključanih skretnica propisuju se u SU 40.
- (8) Duplikati ključeva zaključanih skretnica, iskliznica i kolobrana moraju da se čuvaju plombirani, ali tako da ih otpravnik vozova u slučaju potrebe može da koristi. O svakoj upotrebi duplikata mora pismeno da se izvjesti šef stanice.
- (9) U slučaju da se izgubi unikat ili duplikat ključa, skretnice, iskliznice i kolobrani čiji je ključ izgubljen smatraju se neosiguranim sve dok se unikat, odnosno duplikat ključa, ne pronađe ili brava ne zamijeni.
- (10) Stanice sa ograničenim radnim vremenom moraju da imaju, osim unikata i duplikata ključeva skretnica, još i rezervne ključeve koje čuvaju susjedne stanice sa neprekidnom službom. Mjesto i način čuvanja ključeva zaključanih skretnica, iskliznica, blok aparata i drugih uređaja za vrijeme prekida rada propisuje se Poslovnim redom stanice I dio. Bliže odredbe o posluživanju skretnica ovakvih stanica od strane voznog osoblja i o čuvanju ključeva u susjednim stanicama propisuju se u SU 40.

Član 96.

(Jednovremeni ulaz i izlaz vozova)

- (1) Jednovremeni ulaz, izlaz, ulaz i izlaz ili prolaz dva ili više vozova u (iz, kroz) stanicu dopušten je samo ako se putevi vožnje tih vozova ne sijeku ili ne dodiruju.
- (2) Putevi vožnje dva voza se sijeku ili dodiruju ako na postavljenim putevima vožnje tih vozova postoji bar jedna tačka u kojoj se putevi vožnje sijeku ili dodiruju.
- (3) Ukoliko se putevi vožnje sijeku ili dodiruju postupa se na sljedeći način:
 - a) kod jednovremenog ulaza dva voza iz istog ili suprotnih smjerova, drugi voz se pušta u stanicu tek onda kada je prvi voz u stanici stao unutar izoliranog odsjeka odnosno medika svog ulaznog kolosijeka,
 - b) kod jednovremenog izlaza dva ili više vozova u istom smjeru, naredni voz se otprema tek kada prijedhodni voz oslobodi put vožnje narednom vozu,
 - c) kod jednovremenog ulaza i izlaza dva voza, voz se smije otpremiti iz stanice tek kada dolazeći voz oslobodi odgovarajući izlazni medik, odnosno odgovarajuće skretničko područje odlazećem vozu, odnosno suprotni voz se prima u stanicu kada mu odlazeći voz oslobodi put vožnje.
- (4) Kod stanica koje nemaju ulazne signale, kada nastupi slučaj jednovremenog ulaska dva voza, jedan voz se zaustavlja postavljanjem (davanjem) signalnog znaka 96a (96b) "Stoj" na daljini zaustavnog puta ispred ulazne skretnice.
- (5) Pred ulaznim signalom, odnosno na propisanoj udaljenosti ispred ulazne skretnice, treba zaustaviti voz koji u stanici nema zadržavanja, voz koji dolazi prugom koja je u padu i voz sa prekoračenom dužinom.
- (6) Poslovnim redom stanice I dio propisuje se bliži postupak kod zaustavljanja voza pred ulaznim signalom, odnosno na propisanoj udaljenosti ispred ulazne skretnice u slučaju stava (4) ovog člana.

Član 97.

(Rukovanje glavnim staničnim signalima)

- (1) Redovan položaj glavnih staničnih signala propisan je u Signalnom pravilniku.

- (2) Rukovanje glavnim staničnim signalima u službenim mjestima propisuju se u uputstvu o rukovanju tim uređajima.
- (3) Ulazni signal se postavlja da pokazuje signalni znak za dozvoljenu vožnju kada se očekuje voz i po naređenju otpravnika vozova.
- (4) Izlazni signal se postavlja da pokazuje signalni znak za dozvoljenu vožnju neposredno prije otpreme voza i to po naređenju otpravnika vozova kada su ispunjeni uvjeti za otpremu voza.
- (5) Radnik kome je povjereno rukovanje signalima ne smije da postavi signal da pokazuje signalni znak za dozvoljenu vožnju prije nego što se uvjeri da ne postoji smetnja za nesmetan i siguran ulaz odnosno izlaz voza, tj. prije osiguranja puta vožnje za taj voz.
- (6) Kada otpravnik vozova naredi ulaz voza samo blokom, ulazni skretničar (blokar) odmah o tome obavještava izlaznog skretničara (blokara) fonogramom. Tek po dobijenoj njegovoj saglasnosti za ulaz voza na određeni kolosijek, blokirat će dobiti ulaz i postaviti će signal u položaj za dozvoljenu vožnju.
- (7) Kada između skretničarskih postavnica na ulaznoj i izlaznoj strani postoji takva blokovna zavisnost da ulazni signal ne može da se postavi u položaj za dozvoljenu vožnju bez prijedhodne blokovne privole izlaznog skretničara (blokara), onda nije potrebno telefonsko izvještavanje između ulaznog i izlaznog skretničara (blokara).
- (8) Način rukovanja signalno-sigurnosnim uređajima propisuje se u uputstvu o rukovanju tim uređajima.
- (9) Postupak kada je glavni stanični signal u kvaru propisan je u Signalnom pravilniku i odredbama stava (11) člana 113. ovog Pravilnika.
- (10) Bliže odredbe o postupcima pri rukovanju glavnim signalima u toku osiguranja puta vožnje, načinu davanja i upisivanja naređenja i izvještaja, kao i o rukovanju i položaju staničnih signala na prugama sa ograničenim radnim vremenom propisuju se u SU 40.

Član 98.

(Priprema za prijem voza)

- (1) Prije dolaska voza otpravnik vozova naređuje sve što je potrebno da kolosijek na koji voz ulazi bude blagovremeno slobodan i da se voz bez potrebe ne zaustavlja (ne smanjuje brzinu) pred ulaznim signalom.
- (2) Voz se po pravilu prima na svoj redovan kolosijek predviđen Poslovnim redom stanice II dio. O promjeni redovnog ulaznog kolosijeka otpravnik vozova obavještava skretničare fonogramom kojim se daje naređenje za ulaz voza, uz naznačenje da voz "izuzetno" ulazi na odnosni kolosijek. Obavještavanje skretničara o promjeni redovnog ulaznog kolosijeka vrši se i u slučaju kada se naređenje za ulaz voza daje samo blokom, i to prije izdatog naređenja. Obavještavanje ostalog staničnog osoblja o promjeni ulaznog kolosijeka vrši se na način propisan Poslovnim redom stanice I dio.
- (3) Vozno osoblje se obavještava pismenim nalogom samo o promjeni ulaznog kolosijeka iz pravca u skretanje. U slučajevima kada je stanica opremljena predsignalima kojima se predsignalizira signalni znak "Ograničena brzina", i u stanicama čije skretnice nisu u zavisnosti sa glavnim signalima (ista brzina u pravac i skretanje), ovo obavještavanje se ne vrši.
- (4) Ako vozno osoblje iz bilo kog razloga ne može da se obavijesti pismenim nalogom o promjeni vožnje voza iz pravca u skretanje pri ulazu, odnosno pri izlazu kod prolaza, voz se zaustavlja pred ulaznim signalom, kojim se daje

- signalni znak za dozvoljenu vožnju tek kada se otpravnik vozova uvjeri da je voz stao i to lično, prijemom fonograma od strane skretničara ili drugog odgovornog radnika ili prema signalnom znaku "Pazi" koji daje mašinovođa dva puta po zaustavljanju voza pred ulaznim signalom. Odredbe ovog stava ne primjenjuju se u stanicama čiji su ulazni, odnosno stanični zaštitni signali opremljeni uređajem za davanje signalnog znaka 12a: "Oprezan ulazak u stanicu brzinom do 20 km/h", odnosno izlazni signali opremljeni uređajem za davanje signalnog znaka 12b: "Oprezan izlazak iz stanice brzinom do 20 km/h".
- (5) Pri promjeni ulaznog kolosijeka iz pravca u skretanje, kada je vozno osoblje o ograničenoj brzini obavješteno pismenim nalogom ili je voz zbog toga zaustavljen pred ulaznim signalom, brzina vožnje preko staničnog područja ne smije da bude veća od 50 km/h, odnosno od ograničene brzine naznačene u knjižici reda vožnje.
- (6) Ako se u stanici u isto vrijeme steknu dva ili više vozova za prijevoz putnika, važi načelo da se voz koji kasnije stiže pušta na kolosijek udaljeniji od stanične zgrade u odnosu na kolosijek na koji je primljen voz koji je ranije prispio.
- (7) Kada voz koji kasnije stiže u stanicu treba da uđe na kolosijek bliže staničnoj zgradi u odnosu na kolosijek na kome se već nalazi voz za prijevoz putnika, otpravnik vozova pušta u stanicu drugi voz tek kada je:
- voz koji je ranije stigao stao i kada je izvršen ulaz i izlaz putnika,
 - upozorio vozopratno osoblje voza koji stoji na udaljenijem kolosijeku o predstojećoj vožnji voza po kolosijeku bližem staničnoj zgradi kako bi ovo o tome upozorilo putnike, a po izlasku i ulasku putnika zatvorilo sva bočna vrata.,
 - ako postoje razglasni uređaji, obavijestio putnike o ulasku voza.
- (8) Poslovnim redom stanice I dio detaljno se propisuje način obavješćavanja putnika o nailasku voza kada jedan voz za prijevoz putnika već stoji u stanici, odnosno o upozorenju putnika na čuvanje lične sigurnosti kada bilo koji voz ulazi u stanicu.
- (9) Ukoliko iz bilo kog razloga ne može da se osigura sigurnost putnika u smislu odredaba stava (7) ovog člana, vrši se izmjena ulaznih kolosijeka tako blagovremeno da se voz za prijevoz putnika koji prije dolazi i staje u stanici primi na kolosijek bliži staničnoj zgradi.
- (10) Odredbe stava (7) i (9) ovog člana ne odnose se na stanice kod kojih je sigurnost putnika pri izlasku i ulasku u voz osigurana čeonim peronima, podzemnim prolazima i pasarelama.
- (11) Kada voz treba izuzetno da uđe u stanicu sa naročitim oprežnošću zbog toga što se pušta na kolosijek zauzet vozom ili vozilima, na kolosijek koji je prohodan samo do izvjesne tačke, na slijepi kolosijek, na kolosijek na kome vozu nije osiguran put pretrčavanja, kao i iz drugih razloga, otpravnik vozova o tome obavještava vozno osoblje pismenim nalogom putem stanice u kojoj voz prije toga posljednji put po redu vožnje ili po naređenju staje. U pismenom nalogu mora se navesti uzrok zbog koga se naređuje oprezna vožnja.
- (12) Ako vozno osoblje nije obavješteno pismenim nalogom po odredbama stava (11) ovog člana, voz se zaustavlja pred ulaznim signalom. U stanicama gdje nema ulaznih signala voz se zaustavlja na propisanoj udaljenosti ispred ulazne skretnice postavljanjem (davanjem) signalnog znaka 96a (96b) "Stoj" na daljini zaustavnog puta ispred ulazne skretnice. Po zaustavljanju voza, i u jednom i u drugom slučaju, izasrani radnik obavještava mašinovođu o uzroku oprezne vožnje pri ulazu, a potom voz sprovodi u stanicu. Ulaznim signalom se u ovom slučaju ne rukuje. Ako se kod ulaznog signala nalazi telefon ili je omogućeno sporazumjevanje putem RDV, naređenje za opreznu vožnju daje se ovim sredstvima. Po datom naređenju ulazni signal se postavlja da pokazuje signalni znak za dozvoljenu vožnju.
- (13) O ulasku voza u stanicu sa naročitim oprežnošću blagovremeno se obavještava skretničko osoblje, kao i o tome da li je vozno osoblje o ovome obavješteno ili ne. Ako je vozno osoblje obavješteno, ulazni skretničar dolazećem vozu daje signalni znak 97b "Lagano".
- (14) Mjesto na kolosijeku do koga voz može da ide označava se signalnim znakom 96a ili 96b "Stoj". Kada se voz izuzetno pušta na slijepi kolosijek signalni znak "Stoj" postavlja se, odnosno daje i na kraju takvog kolosijeka.
- (15) Kod izuzetnog puštanja voza na slijepi kolosijek koji je zauzet drugim vozom ili vozilima postupa se kao kada se voz pušta na bilo koji drugi zauzet ili neprohodni kolosijek. Na isti način se postupa i u slučaju kada na zauzet ili neprohodni kolosijek ulazi teretni voz za koji je u redu vožnje naznačeno da nije osiguran put pretrčavanja zbog manevriranja na izlaznoj strani.
- (16) U svim slučajevima kada voz izuzetno ulazi u stanicu sa naročitim oprežnošću, brzina voza smije da bude takva da u slučaju potrebe može odmah da se zaustavi, ali ni u kom slučaju ne smije da bude veća od 20 km/h.
- (17) U stanicama čiji ulazni signali imaju uređaje za pokazivanje signalnog znaka 12a: "Oprezan ulazak u stanicu brzinom do 20 km/h", vozno osoblje se ne obavještava pismenim nalogom ni usmeno o izuzetnoj vožnji sa naročitim oprežnošću, niti se daje signalni znak 97b "Lagano". U ovom slučaju, dozvola za ulazak u stanicu daje se signalnim znakom 12a.
- (18) O ulasku voza na zauzet kolosijek u posjednutoj TK-stanici odlučuje TK-dispečer po dobijenom izvještaju od strane ovlaštenog staničnog radnika da su za to ispunjeni uvjeti, a zatim daje potrebna naređenja ovlaštenom staničnom radniku i voznom osoblju. Ukoliko TK-dispečer ne postavlja signal da pokazuje signalni znak 12a, naredit će da to učini ovlašteni stanični radnik. U neposjednutoj TK-stanici voz može da se primi na zauzet kolosijek samo izuzetno pod uvjetima koje upravitelj infrastrukture propisuje u uputstvu navednim stavom (7) člana 22. ovog Pravilnika.
- (19) O ulasku voza na kolosijek zauzet drugim vozom obavještava se i vozno osoblje drugog voza i to završni vozopratilac odnosno mašinovođa, zavisno od toga iz kog smjera ulazi voz na kolosijek zauzet ranijim vozom.
- (20) U saobraćajnim otpremništvima zabranjeno je puštanje vozova na zauzet kolosijek ukoliko ista nisu opremljena elektrolejnim ili elektronskim signalno-sigurnosnim uređajima koja imaju mogućnost da pokazuju signalni znak 12a: "Oprezan ulazak u stanicu brzinom do 20 km/h".
- (21) Ako se očekuje voz koji po redu vožnje ili po naređenju prolazi kroz stanicu a koji mora da se zaustavi u stanici, otpravnik vozova o zaustavljanju voza obavještava skretničko osoblje, a vozno osoblje pismenim nalogom putem one stanice u kojoj voz po redu vožnje ili po naređenju prije toga posljednji put staje.
- (22) U slučaju da vozno osoblje nije obavješteno pismenim nalogom o izuzetnom zaustavljanju, voz se zaustavlja ispred ulaznog signala. Ulaznim signalom se daje signalni znak za dozvoljenu vožnju tek kada se otpravnik vozova uvjeri da je voz ispred signala stao, i to lično, prijemom

- fonograma od strane skretničara odnosno drugog odgovornog radnika ili prema signalnom znaku "Pazi" koji mašinovođa daje dva puta po zaustavljanju voza pred ulaznim signalom.
- (23) U slučaju iz stava (21) i (22) ovog člana ulazni skretničar daje vozu signalni znak 97b: "Lagano", a otpravnik vozova i izlazni skretničar daju signalni znak 96b: "Stoj". U stanicama sa jednim skretničarem u službi, skretničar dočekuje voz na ulaznoj strani i daje signalni znak propisan za ulaznog skretničara.
- (24) Ako stanica ima jednoznačni izlazni signal koji se predsignalizira, a prostor od izlaznog signala do signala granica manevriranja je slobodan, vozno osoblje se ne obavještava pismenim nalogom, a voz se zaustavlja izlaznim signalom. Ukoliko je vidik spriječen zbog magle, vijavice i sl., kao i ako prostor od izlaznog signala do signala granica manevriranja nije slobodan, voz se u tom slučaju prijethodno zaustavlja pred ulaznim signalom.
- (25) U stanicama opremljenim elektrorelejnim ili elektronskim uređajima sa signalima koji daju dvoznačne signalne znake, voz se uvijek zaustavlja signalnim znakom 4 "Stoj" izlaznog signala, a vozno osoblje se ne obavještava pismenim nalogom.
- (26) U stanicama koje nisu opremljene ulaznim signalima voz mora da se zaustavi ispred ulazne skretnice na propisanoj udaljenosti postavljanjem (davanjem) signalnog znaka 96a (96b) "Stoj" na daljini zaustavnog puta, a izaslan radnik obavještava mašinovođu da voz u stanici staje i potom voz sprovodi u stanicu.

Član 99.

(Dolazak i bavljenje vozova u stanicama)

- (1) Pred dolazak voza u stanicu otpravnik vozova zauzima takvo mjesto sa koga može da prati kretanje voza, pri čemu pazi da li ima nepravilnosti na vozu.
- (2) Vučno vozilo voza za prijevoz putnika staje kod signalne oznake "Mjesto zaustavljanja". Ako ove signalne oznake nema, otpravnik vozova dočekuje voz na onom mjestu gdje treba da stane vučno vozilo vodeći računa o ulasku i izlasku putnika i o utovaru i istovaru stvari.
- (3) Teretni voz staje tako da su čelo i kraj voza unutar granice izoliranog odsjeka, odnosno medika. Ako je potrebno da teretni voz stane na nekom određenom mjestu, naređenje se daje signalnim znakom 96b "Stoj" odnosno, po potrebi, signalnim znakom 85 "Naprijed" ili 87 "Malo naprijed". Lokomotivski voz staje pred službenom prostorijom otpravnika vozova, ukoliko nije posebno određeno drugo mjesto.
- (4) Da je voz prispio cio i smjestio se unutar granica izoliranih odsjeka, odnosno ulaznog i izlaznog medika, otpravnik vozova se uvjerava na licu mjesta ili putem odgovarajućeg signalno-sigurnosnog uređaja.
- U stanicama gdje, zbog mjesnih prilika, dužine voza i tipa signalno-sigurnosnog uređaja, otpravnik vozova ne može da se uvjeri da je voz cio prispio i smjestio se unutar granice izoliranog odsjeka, odnosno ulaznog i izlaznog medika, u SU 40 i Poslovnom redu stanice I dio propisuje se način obavještavanja otpravnika vozova o tome da je voz cio prispio i smjestio se unutar medika.
- TK-dispečer ne može na osnovu pokazivača da se uvjeri da je voz stao ili se kreće po staničnom kolosijeku sve dok voz ne naiđe na granicu izoliranog odsjeka, pa se stoga uputstvom navedenim u stavu (7) člana 22. ovog Pravilnika propisuje postupak prijema suprotnog voza kod oštrog ukrštavanja vozova u TK-stanicama.

- (5) Voz sa prekorućenom dužinom ne smije da pređe medik na izlaznoj strani, izuzev ako mu skretničar sa tog mjesta daje signalni znak "Naprijed".
- (6) Kada je voz za prijevoz putnika već stao mašinovođa ne smije samovoljno da pokrene voz, a otpravnik vozova naređuje pokretanje tek kada je završen ulazak i izlazak putnika.
- (7) Ako je voz prispio bez završnog signala otpravnik vozova ne daje odjavu već o tome obavještava pozadnju stanicu i odjavnicu. Kada se utvrdi da je voz cio prispio daje se odjava. Ako voz nije prispio cio postupa se po odredbama člana 140. ovog Pravilnika.
- (8) Ako je voz prošao bez završnog signala otpravnik vozova ne daje odjavu već obavještava pozadnju i narednu stanicu i pružno osoblje do naredne stanice o nedostatku završnog signala.
- (9) Otpravnik vozova naredne stanice zaustavlja voz bez završnog signala iako po redu vožnje ili naređenju isti ne staje u toj stanici.
- Ako otpravnik vozova utvrdi da je voz prispio cio, o tome obavještava pozadnju stanicu i pružno osoblje do te stanice. U ovom slučaju stanice i odjavnice smiju da daju odjavu. Ovakav voz se otprema iz stanice sa rezervnim završnim signalom.
- Ako otpravnik vozova utvrdi da voz nije prispio cio obavještava se pozadnja stanica i postupa se po odredbama člana 140. ovog Pravilnika.
- (10) Ako je voz prispio u stanicu ili prošao stanicu bez jednog ili oba odbojnika na posljednjem vozilu, a da to u analizi voza nije navedeno ili ako nije dato posebno obavještenje o tome, otpravnik vozova odmah obavještava pozadnju stanicu i pružno osoblje do pozadnje stanice da jedan ili oba odbojnika na vozu nedostaju. Pružno i stanično osoblje preduzima mjere da se odbojnik(ci) što prije pronađe(u) i ukloni(e) sa kolosijeka. O pronađenom odbojniku(cima) obavještava se stanica koja je naredila potragu.
- (11) Stanica koja je utvrdila nedostatak odbojnika odmah obavještava i sve stanice u smjeru vožnje odnosno voza, a ove pružno osoblje da voz saobraća bez jednog ili oba odbojnika na posljednjem vozilu.
- (12) Vozno osoblje uzastopnog, odnosno suprotnog voza koji prvi saobraća poslije utvrđivanja i obavještenja o nedostatku odbojnika, obavještava se općim nalogom da uveća pažnju i da prema preglednosti pruge voz saobraća takvom brzinom da može blagovremeno da se zaustavi ispred ispalog(ih) odbojnika. U slučaju pronalaska odbojnika, isti mora(ju) da se utovare u voz. Voz mora da se zaustavi u narednoj stanici radi obavještavanja otpravnika vozova o pronalasku(nepronalsku) odbojnika, odnosno prohodnosti pruge.
- (13) U slučaju kada se utvrdi da je u toku vožnje ispaao neki drugi dio kola ili tereta koji može da ugrozi vožnju drugih vozova, postupa se na isti način kao kada nedostaje odbojnik.
- (14) Kada se voz zaustavi u stanici i kada mora da čeka duže od vremena propisanog redom vožnje ili je izuzetno zaustavljen, otpravnik vozova o tome odmah obavještava vozno osoblje lično ili posredstvom radnika stanice. Ako se voz zaustavi zbog potreba osoblja vučnog vozila, mašinovođa po zaustavljanju o tome mora odmah da obavijesti otpravnika vozova.

Član 100.

(Izuzetan prolazak i izuzetno zaustavljanje voza u službenom mjestu)

- (1) Voz ne smije da prođe bez zaustavljanja kroz ona službena mjesta u kojima po redu vožnje ili po naređenju staje.

- (2) Izuzetan prolazak voza koji po redu vožnje ili po naređenju staje u službenom mjestu je dozvoljen:
 - a) vozu za prijevoz putnika koji staje samo iz saobraćajnih razloga, ako saobraćajni razlozi to ne zahtijevaju,
 - b) teretnom vozu ako nema potrebe za stajanjem.
- (3) Kada je vidik spriječen, brzina voza za vrijeme izuzetnog prolaska kroz službeno mjesto ne smije da bude veća od 30 km/h, izuzev ako se vrši predsignaliziranje izlaznog signala.
- (4) Voz koji po redu vožnje ili po naređenju staje u službenom mjestu istu prolazi bez zaustavljanja samo ako otpravnik vozova daje naređenje, odnosno saobraćajno-transportni otpremnik daje obavještenje za izuzetan prolazak voza na način propisan članom 101. ovog Pravilnika.
- (5) Upravitelj infrastrukture može da naredi da redovan teretni voz ili vanredan voz po potrebi ne staje u službenim mjestima u kojima je redom vožnje predviđeno zadržavanje. O tome se obavještavaju sva zainteresirana službena mjesta, stanično i vozno osoblje.
- (6) Prolazak podijeljenog voza za koji je naređeno da ne staje, odnosno voza iz stava (5) ovog člana, smatra se kao izuzetan prolazak u pogledu dužnosti staničnog i voznog osoblja kod otpreme voza.
- (7) O svakom izuzetnom prolasku ili zaustavljanju voza otpravnik vozova, odnosno saobraćajno-transportni otpremnik, prije dolaska voza obavještava skretničko osoblje.
- (8) Otpravnik vozova zaustavlja voz koji po redu vožnje ili po naređenju ne staje u stanici u slijedećim slučajevima:
 - a) ako na jednokolosječnoj pruži voz iz suprotnog smjera nije stigao na ukrštavanje,
 - b) ako se vozu daje pismeni nalog,
 - c) ako za prijetodni voz nije dobio objavu ili dopuštenje za predmetni voz, ako je ono propisano,
 - d) pri vanrednim događajima i smetnjama koji ugrožavaju ili postoji sumnja da mogu da ugroze dalju vožnju voza,
 - e) u slučaju kada je obaviješten da voz nema propisani čeon ili završni signal,
 - f) ako je na vozu istaknut nepropisan čeon signalni znak ili čelo voza noću (kao i danju kada je vidik spriječen) nije osvijetljeno,
 - g) ako na vozu zapazi nedostatak koji može da ugrozi dalju vožnju tog ili drugog voza.
 - h) ako na dvokolosječnoj pruži ili paralelnim prugama nije stigao voz iz suprotnog smjera 5 minuta ili više nakon predviđenog dolaska, a nije poznato zbog čega.
- (9) Vozno osoblje zaustavlja voz koji po redu vožnje ili po naređenju ne staje u stanici u slijedećim slučajevima:
 - a) ako ne vidi otpravnika vozova ili ako ovaj nema propisanu službenu oznaku i ne daje naređenje za prolazak, odnosno izuzetan prolazak voza. Na prugama opremljenim APB, MZ odnosno TK uređajima vozno osoblje ne zaustavlja voz iako ne vidi otpravnika vozova, odnosno ovlaštenog staničnog radnika, a kolosječni izlazni signal pokazuje signalni znak za dozvoljenu vožnju. U stanicama gdje prestaje ili počinje pruga opremljena APB, MZ odnosno TK uređajima, ovo važi samo za vozove koji idu na prugu opremljenu uređajima APB, MZ, odnosno TK.
 - b) u slučaju kada uoči smetnju na vozu ili na pruži koja može da ugrozi vožnju njihovog ili drugog voza,
 - c) ako je u slučaju vanrednih događaja ili smetnji to potrebno,
 - d) ako u stanicama bez izlaznog signala izlazni skretničar ne daje signalni znak 85 "Naprijed",

odnosno ako otpravnik vozova u stanicama bez izlaznog signala i sa jednim skretničarem u smjeni ne daje odgovarajuće signalne znake, a vozno osoblje je o takvim stanicama obaviješteno knjižicom reda vožnje ili općim nalogom. Ovo važi za pruge na kojima se vozno osoblje ne obavještava o promjenama ukrštavanja,

- e) ako je u pitanju stanica redovnog ili već utvrđenog ukrštavanja i ako voz iz suprotnog smjera nije prispio, a vozno osoblje nije obaviješteno da je ukrštavanje premješteno ili da je otpalo. Ovo važi za pruge na kojima se vozno osoblje obavještava o promjenama ukrštavanja.

Član 101.

(Otprema vozova)

- (1) Voz smije da pođe iz službenog mjesta samo kada otpravnik vozova da naređenje za polazak. Voz smije da prođe kroz službeno mjesto bez zaustavljanja, bilo da je prolazak redom vožnje predviđen ili je izuzetan, samo ako otpravnik vozova daje naređenje za prolazak, odnosno ako na prugama opremljenim uređajima APB, MZ odnosno TK kolosječni izlazni signal pokazuje signalni znak za dozvoljenu vožnju.
- (2) Naređenje koje daje otpravnik vozova za polazak, prolazak, odnosno izuzetan prolazak, znači da se vozu dozvoljava ulaz u prvi naredni prostorni odsjek.
- (3) Otpravnik vozova daje naređenje za polazak, prolazak odnosno izuzetan prolazak, samo ako su ispunjeni slijedeći uvjeti:
 - a) da je odsjek pruge u koji voz ulazi slobodan,
 - b) da je za isti dobijeno dopuštenje, ako je ono propisano, odnosno da je za prijetodni voz dobijena objava,
 - c) da je na jednokolosječnoj pruži prispio voz iz suprotnog smjera, odnosno da je ukrštavanje utvrđeno u neku drugu stanicu na prugama gdje se vrši utvrđivanje ukrštavanja,
 - d) da je put vožnje osiguran,
 - e) da su stanično i vozno osoblje na svojim mjestima,
 - f) da je voz pravilno sastavljen i signaliziran,
 - g) da je izvršena proba kočnica, u slučajevima kada je ona propisana,
 - h) da je polazak voza najavljen signalnim znakom za objavljivanje vožnje voza, ako postoje takvi uređaji, da je izvršeno predaviziranje cestovnim prijelazima,
 - j) da su voznom osoblju uručeni svi potrebni pismeni nalozi,
 - k) da su u putni list unijeti svi podaci i da je isti potpisan u slučajevima propisanim odredbama o propratnim ispravama voza,
 - l) da je kod voza izvršena potrebna manipulacija putnika i stvari, uzimanja i ostavljanja kola i dr.,
 - m) da je dobijen pristanak za saobraćaj voza sa prekoračenom dužinom,
 - n) da je dobijen pristanak za otpremu voza prije vremena,
 - o) da je prije otpreme voza sa naročitim pošiljkom postupljeno u skladu sa odredbama Dijela četvrtog ovog Pravilnika i ostalih propisa kojima se regulira ova oblast,
 - p) da je izvršen carinsko-pogranični pregled voza.
- (4) Naređenje za polazak voza daje otpravnik vozova:
 - a) Direktno:
 - 1) signalnim loparićem danju, ručnom signalnom svjetiljkom noću,
 - 2) svjetlosnim signalom,

- 3) usmeno,
 - 4) telefonom,
 - 5) razglasnim uređajem ili interfonom,
 - 6) radio-dispečerskom vezom.
- b) Indirektno:
- 1) općim nalogom,
 - 2) telefonom.
- (5) Direktno naređenje za polazak voza daje otpravnik vozova redovno danju signalnim loparičem, a noću ručnom signalnom svjetiljkom, odnosno danju i noću svjetlosnim signalom, a izuzetno i usmeno.
- (6) Direktno naređenje za polazak voza telefonom daje otpravnik vozova kod teretnih vozova u vidu fonograma vozovodi, odnosno mašinovodi. Ovakav način otpreme vrši se u stanicama u kojima su kod izlaznih signala ugrađeni telefoni. Za upozorenje vozovodi, odnosno mašinovodi da primi naređenje za polazak putem telefona koriste se odgovarajući razglasni uređaji. Naređenja za polazak voza upisuju se u za to određeni bilježnik.
- (7) Direktna otprema vozova telefonom vrši se samo kada, zbog dužine voza i mjesnih prilika stanice, voz ne može da se direktno otpremi na drugi od propisanih načina. Upravitelj infrastrukture određuje stanice i vozove kod kojih se vrši direktna otprema putem telefona, o čemu se upoznaje i vozno osoblje.
- (8) Ako je stanica na izlaznom skretničkom području opremljena izlaznim signalima, otpravnik vozova može da da direktno naređenje za polazak putem interfona ili razglasnih uređaja samo teretnim vozovima riječima:
"Voz br.... sa kolosijeka... polazak".
 Ovo naređenje se ponavlja dva puta. Prijetodno se daje, takođe dva puta, upozorenje za pripremu:
"Voz br.... pripremi se za polazak".
- (9) Teretnim vozovima može da se da naređenje za polazak radio-dispečerskom vezom u lokalnom radu riječima:
"Voz br.... sa kolosijeka... polazak".
 Mašinovođa potvrđuje prijem naređenja.
- (10) Usmeno naređenje za polazak otpravnik vozova daje lično vozovodi i mašinovodi, odnosno samo mašinovodi riječju:Ж
"Polazak".
 Vozovođa i mašinovođa, odnosno mašinovođa, moraju da budu spremni da prime naređenje za polazak u vremenu propisanom za davanje naređenja za polazak voza.
- (11) U svim TK-stanicama naređenje za polazak vozu daje vozovođa. Kod vozova bez vozovođe, ili sa vozovodom na završnim kolima, mašinovođa odlučuje o polasku voza. Vozu koji u TK-stanici ima zadržavanje vozovođa smije da naredi polazak, odnosno mašinovođa smije da odluči o njegovom polasku, kada se uvjeri da odgovarajući izlazni signal pokazuje signalni znak za dozvoljenu vožnju, da je kod voza izvršena potrebna manipulacija (ulazak i izlazak putnika, utovar i istovar stvari, manevra itd.) i kada je kod vozova za prijevoz putnika vozopratno osoblje dalo signalni znak 77 "Spremno za polazak". Vozu za prijevoz putnika ne smije da se da naređenje za polazak prije propisanog vremena polaska po redu vožnje iako izlazni, odnosno granični kolosječni signal pokazuje da je dalja vožnja dozvoljena, osim ako se voz zadržava samo iz saobraćajnih razloga. Za održavanje veza kod vozova za prijevoz putnika koji kasne, TK-dispečer daje vozovodi (mašinovodi) potrebna naređenja i uputstva putem ovlaštenog staničnog radnika ili direktno.
- (12) Indirektno naređenje za polazak voza otpravnik vozova daje općim nalogom ili telefonom samo teretnim vozovima:
- a) redovno, u onim stanicama u kojima naročite prilike to zahtijevaju (udaljenost prijemno-otpremnice grupe kolosijeka, mjesta zaustavljanja vozova itd.), pa je upravitelj infrastrukture odredio ovakav postupak,
- b) izuzetno, u svim stanicama kada predstoji jednovremena otprema dva voza, kada samo jedan od ovih vozova može da se otpremi indirektno.
- Indirektno naređenje za polazak voza glasi:
"Voz br.... sa kolosijeka... polazi u...sati.... minuta (potpis (prezime) otpravnika vozova)".
- (13) Bliže odredbe o redovnoj ili izuzetnoj indirektnoj otpremi vozova propisuju se u SU 40.
- (14) Naređenje za prolazak voza koji po redu vožnje ne staje u stanici, otpravnik vozova daje na taj način što zauzima takvo mjesto na staničnom prostoru da vozno osoblje može da ga vidi, i to danju bez signalnog loparića, a noću kao i danju kada je vidik spriječen zbog magle ili vijavice, ručnom signalnom svjetiljkom u spuštenom položaju sa zelenom svjetlošću okrenutom prema dolazećem vozu.
- (15) Naređenje za izuzetan prolazak voza koji po redu vožnje ili po naređenju staje u stanici, odnosno po redu vožnje ili po naređenju staje samo iz saobraćajnih razloga, kao i za voz koji po naređenju ne staje u stanici, otpravnik vozova daje signalnim znakom 79b "Izuzetan prolazak", koji neprekidno ponavlja u jednakim razmacima od nailaska voza na prvu ulaznu skretnicu do prolaska čela voza pored njega. Ovaj signalni znak daje se danju signalnim loparičem, a noću, kao i danju kada je vidik spriječen zbog magle ili vijavice, ručnom signalnom svjetiljkom sa zelenom svjetlošću. Po uočavanju signalnog znaka 79b mašinovođa nastavlja vožnju redovnom brzinom. Kod vozova sa potiskivalicom, nakon uočavanja signalnog znaka 79b "Izuzetan prolazak", mašinovođa na čelu voza daje signalni znak 71 "Popusti kočnice" koji mašinovođa potiskivalice ponavlja u znak da je razumio naređenje i produžava vožnju u smislu odredbi pasusa 2 ovog stava.
- (16) U saobraćajnim otpremništvima vozovođa daje naređenje za polazak, prolazak odnosno izuzetan prolazak voza poslije obavještenja od strane saobraćajno-transportnog otpremnika da su ispunjeni potrebni uvjeti za polazak, prolazak odnosno izuzetan prolazak voza. Kod vozova bez vozovođe ili sa vozovodom na završnim kolima, mašinovođa odlučuje o polasku, prolasku odnosno izuzetnom prolasku po prijemu obavještenja od saobraćajno-transportnog otpremnika da su ispunjeni uvjeti za dalju vožnju.
- (17) U stanicama u kojima nema izlaznih signala i u kojima su angažirana dva skretničara u smjeni za posluživanje skretniča, izlazni skretničar mora vozu koji stanicu prolazi ili izuzetno prolazi bez zadržavanja da daje signalni znak 85 "Naprijed" od momenta zapažanja čela voza, pa dok cio voz ne prođe pored njega, i to danju signalnom zastavicom, a noću ručnom signalnom svjetiljkom. Ovaj signalni znak skretničar daje sa mjesta određenog za dočekivanje izlazećeg voza, a smije da ga daje samo ako je prijetodno dobio naređenje od otpravnika vozova za izlazak voza. U stanicama bez izlaznih signala i u kojima je angažiran jedan skretničar u smjeni koji dočekuje vozove na ulaznoj strani, mjerodavni su signalni znaci otpravnika vozova koji je odgovoran za osiguranje puta vožnje. Podaci o takvim stanicama unose se u knjižicu reda vožnje, odnosno obavješćavanje voznog osoblja vrši se općim nalogom. Ovo važi za pruge na kojima se vozno osoblje ne obavješćava o promjenama ukrštavanja.
- (18) U stanicama za vrijeme prekida službe i u službenim mjestima gdje nema otpravnika vozova, vozovođa naređuje

- polazak, prolazak odnosno izuzetan prolazak voza. Vozovođa takođe naređuje polazak voza koji je stao na otvorenoj pruzi.
- Kod vozova bez vozovođe ili sa vozovođom na završnim kolima, mašinovođa odlučuje o polasku, prolasku i izuzetnom prolasku voza u slučajevima iz ovog stava.
- (19) Za određivanje vremena polaska voza mjerodavan je časovnik otpravnika vozova, a gdje njega nema mjerodavan je časovnik radnika koji naređuje polazak voza (vozovođe, odnosno mašinovođe).
 - (20) Voz ne smije da se otpremi iz stanice prije nego što je to po redu vožnje određeno, izuzev slučaja kada je dozvoljena otprema voza prije vremena.
 - (21) Vozovi čiji red vožnje nije objavljen korisnicima željeznice smiju da se otpreme ranije nego što je redom vožnje predviđeno (prije vremena).
 - (22) Vozovi za prijevoz putnika čije je stajanje u stanici samo iz saobraćajnih razloga (označeni znakom "X"), mogu da se otpreme prije vremena ako je to u interesu njihove dalje redovnosti, odnosno redovnosti drugih vozova, i to do stanice redom vožnje određenog zadržavanja.
 - (23) Vojni vozovi mogu da se otpreme prije vremena samo uz prijetodno odobrenje nadležne vojne delegacije, odnosno komandanta transporta.
 - (24) O otpremi voza prije vremena obavještava se stanično i pružno osoblje. Ovo obavještanje vrši stanica koja otprema voz prije vremena.
 - (25) Otprema vozova prije vremena nije dopuštena u sljedećim slučajevima:
 - a) ako za otpremu voza prije vremena nije dobijena saglasnost naredne stanice,
 - b) ako je u pitanju voz koji po redu vožnje dolazi u službeno mjesto sa prekidom službe u vrijeme kada je ono posjednuto, a u tom mjestu uzima ili ostavlja kola, pa bi zbog otpreme prije vremena prispio u ovo službeno mjesto u vrijeme kada prekid službe još traje,
 - c) ako se time ometa saobraćaj ostalih vozova,
 - d) ako je sporazumijevanje između stanica nemoguće,
 - e) ako rukovodilac radova na pruzi nije mogao da bude obaviješten o otpremi voza prije vremena, a na pruzi je vidik spriječen (magla, vijavica),
 - f) ako se na pruzi izvode radovi koji su prijetodno odobreni, pa bi vožnja voza prije vremena ometala radove ili bi radovi ugrožavali siurnost voza,
 - g) ako je iz stanice ili sa otvorene pruge otpremljeno pružno vozilo koje nije prispjelo u stanicu, odnosno za koje nije primljen izvještaj da je prispjelo u narednu stanicu ili da je skinito sa kolosijeka otvorene pruge.
 - (26) Mašinovođa voza koji saobraća prije vremena mora da obrati posebnu pažnju na radnike koji izvode radove na pruzi i na blagovremeno zapažanje postavljenih prijenosnih pružnih opomenica kojima su ovi zaštićeni.
 - (27) Mašinovođa putem KRV provjerava da li se davanjem naređenja za polazak odnosno prolazak njegov voz ne otprema prije vremena.
 - (28) Ako čuvari prijelaza nisu obaviješteni o otpremi voza prije vremena, otpravnik vozova o tome obavještava vozno osoblje općim nalogom. U ovom slučaju vozno osoblje postupa na način propisan stavom (12) člana 113. ovog Pravilnika.
 - (29) Nadzorni skretničar, odnosno skretničar zaustavlja voz koji prije vremena polazi iz stanice ako o tome prijetodno nije obaviješten.
 - (30) Pri odlasku i prolasku voza otpravnik vozova mora da stoji na takvom mjestu da vozno osoblje može da ga vidi i sa

- koga može da posmatra voz kako bi na njemu primjetio eventualne nedostatke. Radi preduzimanja neophodnih mjera u slučaju davanja signalnih znakova od strane voznog ili staničnog osoblja otpravnik vozova mora da voz poslije polaska, odnosno prolaska, posmatra sve dok posljednje vozilo voza ne pređe preko izlazne skretnice, pod uvjetom da mu to dozvoljavaju mjesne prilike u stanici i vremenski uvjeti. Otpravnik vozova, prije davanja izvještaja o otpremi voza (aviza), mora da se uvjeri da li je cio voz uredno napustio stanicu i to lično, putem nadzornog skretničara, odnosno skretničara ili pokazivača automatskih uređaja.
- (31) Stanice na vidnom mjestu (kod postavnice ili telefona) ističu tablicu sa natpisom "Ne prije vremena" ako iz nekog razloga za izvjesno vrijeme nije dopuštena otprema vozova prije vremena.

Član 102.

- (Reguliranje saobraćaja vozova pri odstupanju od reda vožnje)
- (1) Otpravnik vozova je dužan da prati hod vozova kako bi blagovremeno preduzeo mjere i izdao potrebna naređenja u pogledu reguliranja hoda vozova.
 - (2) Ako vozovi kasne ili se prije vremena otpremaju, voz manje važnosti (ranga) ne smije da smeta saobraćaju voza veće važnosti (ranga). Prednost vozu manje važnosti može da se dâ ako se time izbjegava povećanje njegovog zakašnjenja, a voz veće važnosti može nastalo zakašnjenje da nadoknadi na daljem putu. Kod vozova iste važnosti prvenstvo ima onaj voz koji bi zbog zakašnjenja izgubio veze na priključnim stanicama. Ako nisu u pitanju veze, prvenstvo ima onaj voz kome predstoji duži put do njegove krajnje stanice, odnosno voz koji saobraća na vrijeme. Ako se predviđa da će voz za prijevoz putnika da zakašni iz stanice 15 ili više minuta, a ostali vozovi 30 ili više minuta, stanica odmah, a najkasnije do vremena kada je vozu predviđen polazak po redu vožnje, objavljuje zakašnjenje takvog voza svim stanicama u pravcu vožnje do naredne rasporedne, odnosno do krajnje stanice voza.
 - (3) Svaka stanica u kojoj se već objavljeno zakašnjenje voza povećava ili smanjuje za 15, odnosno 30 minuta ili više, objavljuje promjenu zakašnjenja narednim stanicama do prve rasporedne stanice, odnosno do krajnje stanice voza.
 - (4) U slučajevima navedenim tačkom b) stava (2) ovog člana, o zakašnjenju voza mora da se obavijesti i zainteresirana jedinica vuče.
 - (5) Ako voz za prijevoz putnika kasni 15 ili više minuta, ovo zakašnjenje se u stanicama objavljuje putnicima na način propisan Poslovnim redom stanice I dio.
 - (6) Zakašnjenje vozova se nadoknađuje skraćivanjem bavljenja u stanicama i korištenjem najkraćih vremena vožnje. Redovno vrijeme bavljenja vozova za prijevoz putnika ne smije da se produži radi manipulacije pošte, a smije da se skрати ako je manipulacija poštom završena.
 - (7) Ako, kod voza za prijevoz putnika koji kasni, otpravnik vozova želi da skрати bavljenje onda mora o tome već pri ulasku voza da obavijesti vozopratno osoblje, kako bi ono moglo da objavi skraćeno bavljenje putnicima.
 - (8) Priključak, kao i vrijeme sačekivanja kod vozova za prijevoz putnika propisuju se u STU uz red vožnje.
 - (9) U slučaju da priključni voz stigne u posljednjem momentu određenog vremena čekanja, mora da čeka na prijelaz putnika, a na izvršenje najhitnijeg pretovara samo ako se time ne dovedu u pitanje druge važne veze.
 - (10) Propisano vrijeme za čekanje mora da se održi i onda kada ne može da se sazna koliko je zakašnjenje priključnog voza i da li ima putnika za vezu.

- (11) Ako se pouzdano sazna da u priključnom vozu koji kasni nema putnika za voz koji čeka vezu, ili da priključni voz neće da stigne u vrijeme koje je propisano za čekanje, onda isti ne treba da se čeka.
- (12) Ako voz toliko zakasni da se predviđa da neće da ima veze, onda konduktéri tog voza, a na stanicama blagajnici putničkih blagajni, moraju da upozore putnike na tu okolnost.

Član 103.

(Vršenje saobraćajne službe na rasputnicama, u graničnim stanicama i priključnim stanicama susjednih željeznica)

Vršenje saobraćajne službe na rasputnicama, u graničnim stanicama, u priključnim stanicama susjednih željeznica propisuje upravitelj infrastrukture za svaki slučaj posebnim uputstvom.

DIO DESETI

UKRŠTAVANJE VOZOVA

Član 104.

(Ukrštavanje vozova)

- (1) Ukrštavanje predviđeno redom vožnje ili utvrđeno važi sve dok se ne izvrši ili na propisan način ne premjesti, odnosno dok ne otpadne.
- (2) Iz stanice u kojoj je ukrštavanje redom vožnje predviđeno ili utvrđeno, ukrsni voz smije da se otpremi samo onda ako je suprotni voz prispio ili ako je ukrštavanje premješteno na drugu stanicu.
- (3) Ako redom vožnje predviđeno ili već utvrđeno ukrštavanje neće da se izvrši usljed zakašnjenja ili otpreme vozova prije vremena, ukrštavanje mora da se premjesti. Ako nastupi slučaj da vozovi zbog zakašnjenja ili otpreme prije vremena moraju da se ukrste, a ukrštavanje nije predviđeno redom vožnje, onda takvo ukrštavanje mora da se odredi. Premještena i određena ukrštavanja nazivaju se utvrđena.
- (4) Stanice navedene u stavu (9) člana 105. ovog Pravilnika ne smiju da otpreme voz prije prispjeća onog suprotnog voza sa kojim nije po redu vožnje predviđeno ukrštavanje sve dok voz iz suprotnog smjera ne prispije ili dok se ukrštavanje ne odredi.
- (5) Ukoliko zbog zakašnjenja ili otpreme prije vremena ne dođe do ukrštavanja vozova zato što je jedan od vozova završio vožnju u svojoj krajnjoj stanici ili je prešao na drugu prugu, odnosno na dvokolosječnu prugu, ukrštavanje predviđeno redom vožnje ili već utvrđeno otpada.
- (6) Ukrštavanja i pretjecanja koja su predviđena redom vožnje posebnog voza, punovažna su do njihovog izvršenja. Ovo važi i za ukrštavanja i pretjecanja koja su u redu vožnje označena sa "čeka" i "čeka na". Ako ova ukrštavanja ne mogu da se izvrše, moraju da se premjeste kao redom vožnje predviđena ili ranije utvrđena.
- (7) Kod podijeljenih vozova redom vožnje predviđeno ukrštavanje je ono koje je upisano u red vožnje njegovog osnovnog voza. Prilikom utvrđivanja ukrštavanja za osnovni voz, odnosno sa osnovnim vozom, mora istovremeno da se utvrdi ukrštavanje i za podijeljeni voz, odnosno sa podijeljenim vozom. Posebno utvrđivanje ukrštavanja samo sa podijeljenim vozom vrši se u slučaju ako podijeljeni voz kasni, a sa osnovnim vozom je ukrštavanje izvršeno ili je osnovni voz već izvršio vožnju. Kada podijeljeni voz saobraća ispred osnovnog voza, utvrđivanje ukrštavanja se vrši po odredbama tačke a) ovog stava, odnosno istovremeno mora da se utvrdi ukrštavanje i za osnovni voz i za naredne podijeljene vozove. Ako

osnovni voz izostaje ukrštavanje se utvrđuje za podijeljeni voz, odnosno sa podijeljenim vozom.

- (8) Ako bi otpravnik vozova htio da otpremi voz iz stanice redovnog ili utvrđenog ukrštavanja bez naloga za ukrštavanje, a voz iz suprotnog smjera nije prispio, onda mašinovođa i vozovođa moraju da upozore na to otpravnika vozova i traže nalog za ukrštavanje. Na prugama na kojima se ne vrši obavješćavanje voznog osoblja o promjenama ukrštavanja, osiguranje saobraćaja suprotnih vozova i ukrštavanja vrši stanično osoblje bez direktnog učešća voznog osoblja.
- (9) Ako je sporazumijevanje nemoguće, tada voz suprotnog smjera mora u stanici predviđenog ili utvrđenog ukrštavanja sa osnovnim vozom da čeka i na ukrštavanje sa podijeljenim vozom. Od ovoga smije da se odstupi samo ako je za podijeljeni voz utvrđeno ukrštavanje prije nego što je nastupila smetnja na sredstvima za sporazumijevanje.

Član 105.

(Utvrdjivanje i otpadanje ukrštavanja)

- (1) Utvrđivanje ukrštavanja se vrši sredstvima za dokazno sporazumijevanje. Telefon bez registrofona može da se koristi samo izuzetno kada je registrofon u kvaru, kao i u slučaju kada neka pruga nije opremljena registrofonom, i to samo privremeno do opreme. Za uredno i sigurno utvrđivanje ukrštavanja putem telefona bez registrofona u slučajevima navedenim u tački a) ovog stava, upravitelj infrastrukture propisuje posebne mjere imajući u vidu odredbe stavova (3) do (7) ovog člana.
- (2) Fonograme o ukrštavanju otpravnik vozova mora uvijek lično da upiše, preda i primi. Otpravnici vozova moraju prije otpreme da upišu fonogram o ukrštavanju u telegrafsko-telefonski dnevnik bez skraćénica, a zatim da ga na telefonu pročitaju stanici kojoj je namijenjen. Primljeni pristanak o ukrštavanju mora otpravnik vozova stanice koja je nudila ukrštavanje da upiše u telegrafsko-telefonski dnevnik, a zatim da ga pročita stanici koja je dala pristanak radi sravnjenja, navodeći pri tome na kraju fonograma: **"...primio....(naziv stanice i prezime otpravnika vozova te stanice) "**.
- (3) Ako je stanica opremljena samo telefonom bez registrofona, ili je kod telefona sa registrofonom registrofon u kvaru ili isključen, utvrđivanje ukrštavanja mora da se vrši u prisustvu svjedoka.
- (4) Kada se ukrštavanje utvrđuje na udaljeniju stanicu, pa su prisutne međustanice i pozadnja stanica iza stanice kojoj se nudi ukrštavanje, onda ne treba da se pozivaju druga službena mjesta kao svjedoci. Ako je stanica kojoj se nudi ukrštavanje krajnja stanica, kao svjedoci služe samo međustanice.
- (5) Ako se ukrštavanje utvrđuje na susjednu stanicu onda se kao svjedok poziva pozadnja stanica iza susjedne stanice. Ukoliko je susjedna stanica krajnja stanica, onda se kao svjedok poziva neko službeno mjesto na otvorenoj pruži između obje stanice (odjavnica). Ako ni ovakvih službenih mjesta nema, onda će stanica kao svjedoka pozvati jednu od prijethodnih stanica. Ukoliko ni ovakve stanice nema, onda se poziva jedan od radnika stanice koja prima ukrštavanje (koji ima položen odgovarajući stručni ispit).
- (6) Ako su kao svjedoci pozvana službena mjesta koja ne učestvuju u utvrđivanju ukrštavanja (odjavnica) onda ona moraju cijeli tekst pristanka da upišu u svoj telegrafsko-telefonski dnevnik, i kada je stanica koja je nudila ukrštavanje tačno primila pristanak, ona će to potvrditi

- riječu "tačno....(naziv službenog mjesta i prezime radnika službenog mjesta koje je učestvovalo kao svjedok) ".
- (7) Svjedoke poziva stanica koja prima ponuđeno ukrštavanje.
- (8) Premještanje ukrštavanja dužnost je stanice u kojoj je isto redom vožnje predviđeno ili već utvrđeno.
- (9) Određivanje ukrštavanja spada u dužnost:
- polazne stanice voza, za voz koji treba da otpremi prije dolaska voza iz suprotnog smjera sa kojim nije predviđeno ukrštavanje po redu vožnje,
 - međustanica voza, kada treba da otpremi voz prije nego što je prispio voz iz suprotnog smjera kome je ona krajnja, a redom vožnje ovo ukrštavanje nije predviđeno,
 - stanice prijelaza sa dvokolosječne na jednokolosječnu prugu, pored slučajeva u tačkama a) i b) ovog stava još i onda kada vozovi koji prijelaze sa dvokolosječne na jednokolosječnu prugu usljed zakašnjenja ili otpreme prije vremena moraju da se ukrštavaju na jednokolosjećoj pruzi a redom vožnje to ukrštavanje nije predviđeno,
 - odvojne stanice, pored slučajeva navedenih u tačkama a), b) i c) ovog stava, još i kada vozovi koji prijelaze sa dvije ili više pruga na zajedničku jednokolosječnu prugu moraju usljed zakašnjenja ili otpreme prije vremena da se ukrštavaju na istoj (zajedničkoj) pruzi,
 - stanice koja otprema pomoćni voz,
 - pozadnje stanice, kada iz saobraćajnog otpremništva treba da se otpremi voz prije dolaska voza iz suprotnog smjera kome je saobraćajno otpremništvo krajnja stanica, a redom vožnje ovo ukrštavanje nije predviđeno. Ukoliko ne postoji pozadnja stanica zbog toga što je saobraćajno otpremništvo prvo službeno mjesto od početka odnosno kraja pruge, određivanje ukrštavanja spada u dužnost prve naredne stanice,
 - stanica koja otprema voz po naknadnom uvođenju suprotnog podijeljenog voza čiji je osnovni voz prošao tu stanicu.
- (10) Stanici u koju namjerava da se premjesti ili odredi ukrštavanje, odnosno stanici koja daje pristanak kod premještanja ili određivanja ukrštavanja u saobraćajno otpremništvo (stav (18) ovog člana), daje se ponuda:
"Voz br.... ukrstit će se sa vozom br.... u.... (cio naziv stanice(saobraćajnog otpremništva) gdje namjerava da se utvrdi ukrštavanje(prezime otpravnika vozova))".
- (11) Ako pozvana stanica može da primi ponuđeno ukrštavanje u svoju stanicu, odnosno ako ponuđeno ukrštavanje može da se izvrši u saobraćajnom otpremništvu, dat će pristanak:
"Voz br.... ukrstit će se sa vozom br.... u.... (cio naziv stanice (saobraćajnog otpremništva)), sporazuman (prezime otpravnika vozova) ".
- (12) Stanica koja prima ponuđeno ukrštavanje mora da pozove svoju pozadnju stanicu, kao i sve međustanice i saobraćajna otpremništva do stanice koja utvrđuje ukrštavanje kada se ukrštavanje utvrđuje na udaljeniju stanicu, da prisustvuju, odnosno da prime na znanje utvrđeno ukrštavanje.
U slučaju premještanja ili određivanja ukrštavanja u saobraćajno otpremništvo, stanica koja prima ponuđeno ukrštavanje u saobraćajno otpremništvo mora da pozove ovo otpremništvo kao i sve međustanice i druga saobraćajna otpremništva do stanice koja utvrđuje ukrštavanje.
Kada suprotni voz ne staje u prvoj pozadnjoj stanici, odnosno u stanici koja daje pristanak za ukrštavanje u saobraćajnom otpremništvu, kao i kada ukrsni voz ne staje u stanici koja nudi ukrštavanje, onda stanica koja prima ukrštavanje mora da pozove i one stanice u kojima ukrsni i
- suprotni voz posljednji put po redu vožnje ili narednju staju, da prisustvuju utvrđivanju ukrštavanja.
- (13) Pozvane prisutne stanice primaju na znanje utvrđeno ukrštavanje riječu "razumio", punim nazivom stanice i prezimenom otpravnika vozova.
Kod premještanja, odnosno određivanja ukrštavanja u ili iz saobraćajnog otpremništva, saobraćajno-transportni otpremnik mora da ponovi cio sadržaj fonograma stanice koja daje pristanak na ukrštavanje, a zatim daje potvrdu riječu "razumio", punim nazivom saobraćajnog otpremništva i svojim prezimenom.
Pošto su pozvane stanice primile na znanje utvrđeno ukrštavanje, stanica utvrđenog ukrštavanja, odnosno stanica koja daje pristanak za ukrštavanje u saobraćajnom otpremništvu daje potvrdu riječu "razumio", punim nazivom stanice i prezimenom otpravnika vozova.
- (14) Pozvana prva pozadnja stanica, odnosno one stanice u kojima suprotni i ukrsni voz po redu vožnje posljednji put ili narednju staju, dužne su da voznom osoblju uruče nalog za ukrštavanje u smislu odredaba stavova (27) do (29) ovog člana.
- (15) Ako neka međustanica iz nekog razloga, nije prisutna prilikom utvrđivanja ukrštavanja, ukrštavanje može da se utvrdi i bez njenog prisustva, pri čemu stanica koja prima ukrštavanje mora naknadno da je pozove i obavijesti.
Ako utvrđivanju ukrštavanja iz nekog razloga ne prisustvuju pozadnje stanice, ukrštavanje može da se utvrdi i bez njih, pri čemu stanice koje utvrđuju ukrštavanje moraju, u cilju obavještanja voznog osoblja nalogom za ukrštavanje o utvrđenom ukrštavanju, da postupe po odredbama stavova (27) do (29) ovog člana.
- (16) Ako stanica ponuđeno ukrštavanje ne može da primi, daje sljedeći fonogram:
"Ukrštavanje u stanici... (naziv svoje stanice) nemoguće (prezime otpravnika vozova) ".
Ako ponuđeno ukrštavanje ne može da se izvrši u saobraćajnom otpremništvu, stanica kojoj je ukrštavanje ponuđeno daje sljedeći fonogram:
"Ukrštavanje u saobraćajnom otpremništvu.... (naziv saobraćajnog otpremništva) nemoguće (prezime otpravnika vozova) ".
Ponuđeno ukrštavanje smije da se odbije samo u slučaju ako to stvarno nije moguće s obzirom na saobraćajne i mjesne prilike stanice, odnosno saobraćajnog otpremništva.
- (17) Utvrđivanje ukrštavanja može da se vrši na susjednu ili na bilo koju udaljeniju stanicu, ali samo u granicama rasporednog odsjeka.
Ukrštavanje je punovažno od trenutka kada stanica koja je ponudila ukrštavanje primi pristanak od stanice kojoj je ukrštavanje ponuđeno.
Ako već utvrđeno ukrštavanje ne može da se izvrši, onda će stanica utvrđenog ukrštavanja da ga premjesti na neku drugu stanicu.
- (18) Premještanje ukrštavanja iz saobraćajnog otpremništva dužnost je prve pozadnje stanice u smjeru vožnje ukrsnog voza. Ukoliko ne postoji pozadnja stanica zbog toga što je saobraćajno otpremništvo prvo službeno mjesto od početka odnosno kraja pruge, premještanje ukrštavanja spada u dužnost prve naredne stanice.
Premještanje i određivanje ukrštavanja u saobraćajno otpremništvo dužnost je stanica navedenih u stavovima (8) i (9) ovog člana.
Pristanak na ponudu ukrštavanja u saobraćajno otpremništvo daje prva naredna stanica u smjeru vožnje ukrsnog voza. Ukoliko ne postoji naredna stanica zbog toga što je saobraćajno otpremništvo posljednje službeno mjesto na

početku odnosno kraju pruge, pristanak daje prva pozadnja stanica u smjeru vožnje ukrasnog voza.

Prije davanja pristanka za ukrštavanje u saobraćajno otpremništvo, stanica mora da provjeri sa saobraćajno-transportnim otpremnikom mogućnost izvršenja ukrštavanja s obzirom na raspoloživi broj kolosijeka za prijem vozova u saobraćajno otpremništvo.

Ako ukrštavanje ne može da se izvrši, postupa se po odredbama stava (16) ovog člana,

Utvrđivanje ukrštavanja u i iz saobraćajnog otpremništva vrši se u prisustvu saobraćajno-transportnog otpremnika.

Vozovi koji se ukrštavaju u saobraćajnim otpremništvima ne smiju da imaju prekoračenu dužinu s obzirom na dužinu glavnih kolosijeka.

Utvrđivanje ukrštavanja u saobraćajnom otpremništvu mora da se obavi tako blagovremeno da suprotni voz prisprije u saobraćajno otpremništvo već obaviješten nalogom za ukrštavanje. Ako izuzetno ukrštavanje mora da se utvrdi u saobraćajnom otpremništvu poslije odlaska suprotnog voza iz susjedne stanice (saobraćajnog otpremništva), onda to smije da se učini tek po izvještaju saobraćajno-transportnog otpremnika da je suprotni voz prispio u saobraćajno otpremništvo, stao unutar međika i da čeka na utvrđivanje ukrštavanja. Ovaj izvještaj se daje sredstvima za dokazno sporazumijevanje ili u prisustvu svjedoka.

- (19) Stanice koje vrše premještanje i određivanje ukrštavanja moraju blagovremeno da utvrde ukrštavanje da zbog toga vozovi ne kasne.

- (20) Otpравник vozova polazne, rasporedne, odnosno stanice u kojoj voz po redu vožnje ili po naređenju posljednji put staje mora, u slučaju zakašnjenja ili saobraćaja prije vremena koji povlače promjenu ukrštavanja, da upozori stanicu redovnog ili već utvrđenog ukrštavanja da blagovremeno utvrdi ukrštavanje, kako bi se vozno osoblje još u njegovoj stanici obavijestilo nalogom za ukrštavanje.

- (21) Predviđeno ili utvrđeno ukrštavanje otpada:

- u stanici prijelaza sa jednokolosječne na dvokolosječnu prugu, kada ono neće da se izvrši zbog toga što je voz sa jednokolosječne pruge prešao na dvokolosječnu prugu prije nego što je stigao voz sa dvokolosječne pruge,
- u odvojnoj stanici, kada ono neće da se izvrši zbog toga što je voz sa zajedničkog dijela pruge prešao na svoju odvojnu prugu prije nego što je stigao voz iz suprotnog smjera sa neke druge pruge,
- u krajnjoj stanici voza koji je završio vožnju pa se zbog nastalog zakašnjenja ili otpreme prije vremena vremenski razmak između njegovog dolaska i polaska voza iz suprotnog smjera, kome je ova stanica polazna ili međustanica, povećao na više od 15 minuta.

- (22) Ako su ukrštavanja predviđena ili utvrđena u stanicama prije stanice prijelaza, odvojne stanice ili krajnje stanice, pa zbog zakašnjenja ili otpreme prije vremena neće da se izvrše u ovim stanicama, moraju da se premjeste do stanice prijelaza, odvojne stanice odnosno u krajnju stanicu.

- (23) O otpadanju ukrštavanja, stanice prijelaza sa dvokolosječne na jednokolosječnu prugu i odvojne stanice obavještavaju općim nalogom vozno osoblje samo onih vozova koji prijelaze na jednokolosječnu prugu, odnosno na zajedničku prugu.

Krajnje stanice o otpadanju ukrštavanja ne obavještavaju vozno osoblje općim nalogom, već u putni list odlazećeg voza otpравник vozova upisuje suprotni voz kao sastajući i potpisuje putni list, izuzev u slučaju stava (25) ovog člana.

U općem nalogu kojim se obavještava vozno osoblje o otpadanju ukrštavanja upisuje se:

"Ukrštavanje sa vozom br.... otpada, pošto je prešao na dvokolosječnu prugu ((na prugu..... (naziv pruge)) (pošto je izvršio vožnju))".

- (24) Stanica prijelaza, odnosno odvojna stanica, ne smije da otpremi one vozove koji moraju da se obavijeste o otpadanju ukrštavanja dok voznom osoblju tih vozova ne uruči opći nalog o otpadanju ukrštavanja.

- (25) Kada voz čije vozno osoblje treba da se obavijesti općim nalogom o otpadanju ukrštavanja prolazi stanicu prijelaza sa dvokolosječne na jednokolosječnu prugu ili odvojnu stanicu bez zadržavanja, onda vozno osoblje treba da se obavijesti putem pozadnje stanice u kojoj voz po redu vožnje ili po naređenju posljednji put staje. Isto se postupa i u slučaju kada ukrštavanje otpada u krajnjoj stanici koja je međustanica za suprotni voz koji u njoj ne staje.

Izvještaj kojim se obavještava pozadnja stanica glasi:

"Ukrštavanje voza br.... sa vozom br.... otpada (pošto je prešao na..... (svoju prugu ili na dvokolosječnu prugu)) (pošto je završio vožnju) (prezime otpравника vozova)".

Postupak kada otpada ukrštavanje na mjestu prijelaza sa jednokolosječne na dvokolosječnu prugu, odnosno na rasputnici koja se nalazi na otvorenoj pruzi, propisuje se uputstvom za vršenje službe u tim službenim mjestima.

- (26) O premještenom ili određenom ukrštavanju moraju da se obavijeste nalogom za ukrštavanje mašinovođa i vozovođa ukrasnog i suprotnog voza.

Ukrasni voz je voz koji polazi iz stanice redom vožnje predviđenog ili utvrđenog ukrštavanja, ne čekajući na dolazak voza iz suprotnog smjera, koji se naziva suprotni voz.

Ako nije potrebno da se iz nekih razloga vozno osoblje obavještava općim nalogom, vozno osoblje nalogom za ukrštavanje može da se obavijesti i o ulasku, odnosno ulasku ili izlasku u skretanje, kao i o izuzetnom zaustavljanju voza u stanici utvrđenog ukrštavanja.

Nalog za ukrštavanje služi još i kao upozorenje voznom osoblju posebnog voza i suprotnih vozova na ona predviđena ukrštavanja koja su u redu vožnje označena primjedbom "čeka" i "čeka na". Vozno osoblje vozova koji imaju ukrštavanje sa posebnim vozovima obavještavaju se takođe nalogom za ukrštavanje o svakom propisanom ukrštavanju posebnog voza sa njihovim vozom.

- (27) Vozno osoblje ukrasnog voza obavještava stanicu koja premješta odnosno određuje ukrštavanje. Ako ukrasni voz prolazi bez zadržavanja kroz stanicu koja je premjestila ili odredila ukrštavanje, onda vozu daje nalog za ukrštavanje ona pozadnja stanica u kojoj ukrasni voz posljednji put po redu vožnje ili naređenju staje i koja je pozvana da prisustvuje utvrđivanju ukrštavanja. Ukoliko ova stanica iz bilo kog razloga nije mogla da dâ nalog za ukrštavanje ili nije prisustvovala utvrđivanju ukrštavanja, onda stanica koja je utvrđivala ukrštavanje mora da zaustavi ukrasni voz i voznom osoblju uruči nalog za ukrštavanje. Otpравник vozova pozadnje stanice koji je prisustvovao utvrđivanju ukrštavanja mora da obavijesti stanicu koja je utvrđivala ukrštavanje da li je ukrasnom vozu uručen nalog za ukrštavanje ili ne.

- (28) Vozno osoblje suprotnog voza o utvrđenom ukrštavanju mora da se obavijesti nalogom za ukrštavanje prije nego što njihov voz stigne u stanicu utvrđenog ukrštavanja. Stoga otpравник vozova pozadnje susjedne stanice, odnosno one pozadnje stanice u kojoj suprotni voz posljednji put po redu vožnje ili po naređenju staje, a koji je bio pozvan da prisustvuje utvrđivanju ukrštavanja, mora nalogom za ukrštavanje da obavijesti vozno osoblje ovog voza.

O izvršenom obavještanju nalogom za ukrštavanje pozadnja stanica mora dokazno da obavijesti stanicu utvrđenog ukrštavanja.

- (29) Ukoliko suprotni voz nije mogao da se obavijesti nalogom za ukrštavanje po odredbama stava (28) ovog člana, mora da se postupi na slijedeći način:

- a) ako suprotni voz po redu vožnje staje u stanici utvrđenog ukrštavanja, onda će otpravnik vozova te stanice odmah po dolasku voza da obavijesti vozno osoblje nalogom za ukrštavanje,
- b) ako suprotni voz po redu vožnje ne staje u stanici utvrđenog ukrštavanja, onda stanica utvrđenog ukrštavanja mora da naredi da se voz zaustavi u pozadnjoj susednoj stanici radi uručjenja naloga za ukrštavanje. U slučaju da u toj stanici više ne bi bilo moguće uručiti nalog za ukrštavanje voznom osoblju, otpravnik vozova stanice utvrđenog ukrštavanja mora u svojoj stanici da zaustavi voz na način propisan stavovima (21) do (26) člana 98. ovog Pravilnika i postupi kao što je propisano tačkom a) ovog stava,
- c) ako je ukrsni voz stigao u stanicu novoutvrđenog ukrštavanja prije suprotnog voza, onda suprotni voz, ukoliko ne staje po redu vožnje u ovoj stanici, ne treba da se zaustavlja radi davanja naloga za ukrštavanje, pod uvjetom da voz po redu vožnje ima zadržavanje u jednoj od narednih stanica, ali najdalje u stanici redovnog, odnosno ranije utvrđenog ukrštavanja. U ovom slučaju, otpravnik vozova stanice izvršenog ukrštavanja mora da zahtijeva od prve naredne stanice u kojoj suprotni voz poslije izvršenog ukrštavanja staje, odnosno od stanice redovnog ili ranije utvrđenog ukrštavanja da obavijesti vozno osoblje o izvršenom ukrštavanju. Obavještanje se vrši općim nalogom u koji se upisuje:

"Ukrštavanje sa vozom br.... izvršeno u stanici...."

Ukoliko suprotni voz mora da čeka na ukrštavanje u stanici utvrđenog ukrštavanja, otpravnik vozova mora da postupi po odredbama stava (14) člana 99. ovog Pravilnika.

- (30) Prilikom predaje naloga za ukrštavanje, otpravnik vozova mora vozovođu i mašinovođu i usmeno da obavijesti o utvrđenom ukrštavanju.
- (31) Nijedan voz ne smije da pođe iz stanice redovnog (utvrđenog) ukrštavanja dok ne prispje voz iz suprotnog smjera, ili dok nije nalogom za ukrštavanje obavješten da je ukrštavanje premješteno, odnosno da je otpalo. Ako vozovođa i mašinovođa prema mjesnim prilikama ili iz bilo kog drugog razloga ne mogu pouzdano da utvrde da je prispio voz iz suprotnog smjera, tražit će potrebna obavještenja od otpravnika vozova. Ukoliko voz iz suprotnog smjera nije prispio, a ukrštavanje neće da se izvrši u toj stanici, moraju da traže nalog za ukrštavanje, a ako ukrštavanje otpada, onda opći nalog odnosno upisivanje u putni list broja voza sa kojim su se sastali. Kod vozova bez vozovode, kao i kod teretnih vozova samo sa vozovođom na završnim kolima, izvršenje odredaba stava (31) i tačke a) ovog stava spada u dužnost mašinovođe. Voz koji bez zadržavanja prolazi stanicu redovnog ili već utvrđenog ukrštavanja, mora u toj stanici da stane ako nije prispio voz iz suprotnog smjera, a vozno osoblje nije obavješteno da je ukrštavanje premješteno ili da je otpalo.
- (32) Da bi se u stanicama redovnog ili utvrđenog ukrštavanja izbjeglo zaustavljanje vozova koji kroz iste prolaze po redu vožnje bez zadržavanja, svaka promjena ukrštavanja treba da se utvrdi tako blagovremeno da vozno osoblje odnosnih

vozova može da se obavijesti nalogom za ukrštavanje već u stanici u kojoj prije toga posljednji put staju.

- (33) O utvrđenim ukrštavanjima ili o otpadanju ukrštavanja mora odmah fonogramom da se obavijesti skretničko osoblje. Skretničko osoblje mora da zaustavi svaki voz koji krene iz stanice prije nego što prispije voz iz suprotnog smjera ako nije obavješteno o premještenim ili određenim ukrštavanjima na drugu stanicu. Skretničko osoblje treba da se obavijesti i o onim ukrštavanjima koja su utvrđena na sopstvenu stanicu.
- (34) Za pruge na kojima postoje stanice sa ograničenim radnim vremenom, u pogledu utvrđivanja i izvršavanja ukrštavanja važe još i odnosne odredbe SU 40.

DIO JEDANAESTI

DUŽNOSTI STANIČNOG I PRUŽNOG OSOBLJA

Član 106.

(Dužnosti otpravnika vozova)

- (1) U rasporednim, ranžirnim i drugim stanicama u kojima zbog jačine saobraćaja poslove otpravnika vozova ne može da obavlja jedan radnik, dužnosti otpravnika vozova dijele se i raspoređuju na unutrašnjeg i vanjskog otpravnika vozova. U stanicama gdje jačina saobraćaja to omogućava, jedan radnik obavlja poslove propisane i za unutrašnjeg i za vanjskog otpravnika vozova.
- (2) U dužnosti unutrašnjeg otpravnika vozova načelno spadaju:
 - a) reguliranje kretanja vozova u prostornim odsjecima i preko rasputnica (prijava, odjava, dopuštenje, ukrštavanje i pretjecanje, davanje i traženje dopuštenja za otpremu vozova prije vremena i dr.), sve po prijetnom dogovoru sa vanjskim otpravnikom vozova, s obzirom na mogućnost prijema i otpreme vozova,
 - b) praćenje hoda vozova na pruzi,
 - c) formiranje puta vožnje, odnosno davanje naređenja skretničkom osoblju za osiguranju puta vožnje za vozove koji dolaze, odlaze i prolaze u(iz, kroz,) stanicu(e) i rukovanje signalno-sigurnosnim uređajima, prema prijetnom dogovoru sa vanjskim otpravnikom vozova, kontrola i nadzor nad ključevima zaključanih skretnica,
 - d) davanje avize i analize vozova,
 - e) davanje zvonovnih signalnih znakova za objavljivanje vožnje vozova,
 - f) ispostavljanje pismenih naloga voznom osoblju za sve propisane slučajeve,
 - g) vođenje saobraćajnog dnevnika i drugih evidencija,
 - h) objavljivanje promjena u saobraćaju vozova stanicama svog rasporednog odsjeka,
 - i) objavljivanje promjena u saobraćaju vozova staničnom, pružnom i drugom zainteresiranom osoblju, obavještanje skretničkog osoblja o premještenim ukrštavanjima,
 - j) objavljivanje zakašnjenja vozova stanicama rasporednog odsjeka, staničnom, pružnom i drugom zainteresiranom osoblju, davanje naređenja za objavljivanje zakašnjenja putnicima i nadzor nad izvršenjem ovog objavljivanja,
 - k) priprema i uručivanje propratnih isprava vozovođama odlazećih vozova,
 - l) prijem, sređivanje i otprema propratnih isprava prispjelih vozova,
 - m) ovjeravanje voznih listova vozopratnog osoblja,
 - n) reguliranje saobraćaja vozova i manevarskih sastava do nekog mjesta na otvorenoj pruzi,

- o) osiguranje vožnje pružnih vozila,
 - p) osiguranje utovara i istovara kolskih pošiljaka na otvorenoj pruži sa susjednim službenim mjestima,
 - q) davanje potrebnih naređenja za rad zaprežnih lokomotiva i potiskivalica,
 - r) nadzor nad radom podređenog osoblja,
 - s) u slučaju vanrednih događaja u sopstvenoj stanici ili na otvorenoj pruži između sopstvene i susjedne stanice obavještava zainteresirane o tome i preduzima mjere za pružanje pomoći i otklanjanje posljedica vanrednih događaja,
 - t) obavještavanje nadležne službe održavanja o smetnjama i kvarovima,
 - u) drugi poslovi određeni poslovnim redom stanice i važećim propisima.
- (3) U dužnosti vanjskog otpravnika vozova načelno spadaju:
- a) redovan i vanredan pregled skretnica i signalno-sigurnosnih postrojenja,
 - b) nadzor nad blagovremenim i pravilnim sastavom i opremom vozova u pogledu saobraćajnih, tehničkih i transportnih propisa (uvršćavanje kola u vozove, masa i dužina voza i broj osovina, propisano uvršćavanje kola prema ranžirnim reonima),
 - c) planiranje otpreme sopstvenog i međustaničnog bruta na svom rasporednom odsjeku u dogovoru sa unutrašnjim otpravnikom vozova,
 - d) naručivanje i otkazivanje lokomotiva i osiguravanje vozopratnog osoblja u dogovoru sa unutrašnjim otpravnikom vozova,
 - e) planiranje saobraćaja vozova,
 - f) provjeravanje slobodnosti kolosijeka na licu mjesta i pregled neosiguranih skretnica za vozove koji ulaze, prolaze i izlaze u (kroz, iz) stanicu(e) na zahtjev unutrašnjeg otpravnika vozova koji vrši formiranje puta vožnje, odnosno davanje naređenja skretničkom osoblju za osiguranje puta vožnje,
 - g) dočekivanje i otpremanje vozova na osnovu dobijenog izvještaja od unutrašnjeg otpravnika vozova,
 - h) uručivanje propratnih isprava voza mašinovodi kod vozova bez vozovode,
 - i) naređivanje i nadzor nad radom manevre, njenim blagovremenim izvršavanjem, iskorišćenošću manevarki, nadzor nad pravilnom primjenom odredbi tehnološkog procesa rada, nadzor nad izdavanjem rasporeda manevre, nadzor nad izvršenjem plana rada stanice itd.,
 - j) davanje odobrenja za zauzimanje glavnih kolosijeka za manevriranje, kao i za manevriranje do signala granica manevriranja i preko njega, uz prijedlog dogovor sa unutrašnjim otpravnikom vozova,
 - k) nadzor nad primjenom mjera opreznosti pri manevri s obzirom na saobraćaj vozova,
 - l) nadzor nad primjenom mjera sigurnosti za osiguranje vozila od odbjegnuća,
 - m) kontrola izvršenja zatvora kolosijeka u stanici i osiguranja mjera sigurnosti,
 - n) određivanje mjesta za smještaj voznih lokomotiva, zaprega i potiskivalica, o čemu izvještava unutrašnjeg otpravnika vozova,
 - o) nadzor nad održavanjem čistoće i reda u čekaonicama i na peronima i slobodnog profila pored kolosijeka,
 - p) nadzor nad utovarom i istovarom prtljaga, ekspresnih pošiljaka, ulaskom i izlaskom putnika kod vozova,
 - q) drugi poslovi određeni Poslovnim redom stanice I dio i važećim propisima.

Član 107.

- (Dužnosti TK-dispečera i ovlaštenog staničnog radnika)
- (1) TK-dispečer obavlja slijedeće poslove:
- a) regulira saobraćaj vozova na TK-pruži,
 - b) stara se o sigurnosti saobraćaja,
 - c) samostalno određuje TK-stanice u kojima se vrši ukrštavanje i pretjecanje vozova koji kasne ili prije vremena otpremljenih vozova,
 - d) izdaje odobrenje ili naređenje za mjesno rukovanje SP i lokalno rukovanje skretnicama, iskliznicama i uređajima na cestovnim prijelazima,
 - e) izdaje odobrenje za početak radova na TK-pruži,
 - f) izdaje odobrenje za zatvore kolosijeka u slobodnom vremenu između vozova,
 - g) stara se o saobraćaju pomoćnih i radnih vozova,
 - h) prima izvještaje koji se odnose na saobraćaj vozova i promjene u saobraćaju na pruži,
 - i) daje odobrenja otpravicima vozova graničnih stanica bez TK-uređaja za otpremu vozova na TK-prugu i traži dopuštenja za vozove koji se otpremaju iz posljednje TK-stanice,
 - j) vodi nadzor nad radom vozografa, a ukoliko ovaj ne radi vodi stvarni grafikon kretanja vozova u koji unosi, pored hoda vozova, i sve nastale vanredne događaje, zatvore pruga i sl.,
 - k) vodi evidenciju naređenja izdatih voznom osoblju i posjednutim TK-stanicama,
 - l) prima analize vozova,
 - m) vodi evidenciju bruta za otpremu sa svog područja i brine se za njegovu otpremu,
 - n) vodi evidenciju laganih vožnji, zatvora kolosijeka i pruge,
 - o) vodi evidenciju smetnji na sredstvima za sporazumijevanje i signalno-sigurnosnim i TK-uređajima i postrojenjima,
 - p) prikuplja podatke od ovlaštenih staničnih radnika u zaposjednutim TK -stanicama o vremenskim uvjetima,
 - q) uključuje i isključuje osvjetljenje i grijanje skretnica i vrši izbor osvjetljenja signala dan-noć,
 - r) obavještava nadležnu operativnu službu o nastalim vanrednim događajima na TK-pruži i kvarovima na TK-uređajima
- r) obavlja i druge poslove koji mu se odrede.
- (2) Prema potrebi radno mjesto TK-dispečera može da se zaposjedne sa dva radnika (dispečer i operator). Razgraničenje dužnosti između TK-dispečera i operatora i način obavljanja primopredaje dužnosti određuje upravitelj infrastrukture.
- (3) Ovlašteni stanični radnik u TK-stanici obavlja slijedeće poslove:
- a) vrši nadzor nad staničnim signalno-sigurnosnim uređajima i SP,
 - b) u slučaju potrebe rukuje SP, lokalnom postavnicom i vrši uključivanje grijanja skretnica, a radi sprječavanja ugrožavanja sigurnosti saobraćaja prisilno prebacuje rukovanje iz centralnog u mjesni rad i postavlja signale da pokazuju signalni znak za zabranjenu vožnju,
 - c) dočekuje i ispraća vozove,
 - d) daje analize vozova TK-dispečeru,
 - e) vrši nadzor nad radom manevre i po potrebi formira manevarske puteve vožnje,
 - f) izvještava TK-dispečera o vremenskim uvjetima,
 - g) vrši nadzor čistoće postrojenja,

- h) putem TK-dispečera obavještava se o hodu vozova, a naročito onih vozova za prijevoz putnika koji staju u stanici i onih teretnih vozova koji će u stanici mijenjati sastav,
- i) blagovremeno priprema sve što je potrebno za brzu i urednu otpremu putnika i stvari,
- j) vrši obavješćavanje voznog osoblja pismenim nalogima po naređenju TK-dispečera,
- k) obavlja i ostale poslove i dužnosti određene uputstvom za rukovanje SP i Poslovnim redom stanice I dio,
- l) vodi saobraćajni dnevnik i druge evidencije,
- m) u slučaju smetnje ili kvara postrojenja ili uređaja obavještava nadležne službe održavanja,
- n) u slučaju raspuštanja ili privremenog ostavljanja voza bez vučnog vozila koji saobraća sa posjedom MV-bez, prije otkvačivanja lokomotive osigurava voz od samopokretanja,
- o) u slučaju vanrednih događaja u stanici ili na otvorenoj pruži između sopstvene i susjedne stanice obavještava zainteresirane o tome i preduzima mjere za pružanje pomoći i otklanjanje posljedica vanrednih događaja,
- p) u slučaju kada se zbog kvara uređaja zavodi reguliranje saobraćaja vozova po režimu APB, odnosno u staničnom razmaku, ovlašteni stanični radnik preduzima sve potrebne mjere da se dalji saobraćaj obavlja uredno i sigurno i pri tome postupi po odredbama članova 92. do 103. ovog Pravilnika propisanim za otpravnika vozova.

Član 108.

(Dužnosti odjavničara)

- (1) Osnovna dužnost odjavničara je reguliranje saobraćaja uzastopnih vozova u odjavnom razmaku pri čemu postavlja prostorni signal u položaj za dozvoljenu vožnju ako je naredni prostorni odsjek slobodan i daje odjavu pozadnjem službenom mjestu kada cio voz prođe odjavnicu.
- (2) Ako na vozu nema završnog signala, odjavničar ne daje odjavu dok ne utvrdi da voz nije raskinut. U takvom slučaju odjavničar obavještava službena mjesta i pružno osoblje na pruži između susjednih stanica i obje susjedne stanice o nedostatku završnog signala. Dalji postupak je u skladu sa odredbama stavova (8) i (9) člana 99. ovog Pravilnika. Ako je zbog kvara prostorni signal neupotrebljiv, odjavničar o tome odmah obavještava pozadnju stanicu u odnosu na smjer vožnje. Za vrijeme dok je prostorni signal neupotrebljiv, potrebne signalne znake odjavničar daje ručnim signalnim sredstvima.
- (3) Kada voz nepredviđeno stane iza prostornog signala koji je pokazivao signalni znak za dozvoljenu vožnju, odjavničar odmah postavlja prostorni signal da pokazuje signalni znak "Stoj". Ako između kraja voza i signala nema više od 50 metara odmah o tome obavještava pozadnje službeno mjesto, a odjava ne smije da se da.
- (4) Za vozove i pomoćne lokomotive koji iz stanice saobraćaju nepravilnim kolosijekom dvokolosječne pruge do izvjesnog mjesta na otvorenoj pruži, bilo u odlasku bilo u povratku, za lokomotivu potiskivalicu kada se sa otvorene pruge vraća nepravilnim kolosijekom u stanicu i za vozove koji se sa otvorene pruge povlače natrag u stanicu, prostornim signalima se ne rukuje. Prostorni signali ostaju da pokazuju signalni znak "Stoj", a odjavničar vozu daje signalni znak "Naprijed".
- (5) Ako se zbog smetnje voz zaustavio na pruži, odjavničar javlja pozadnjem službenom mjestu znakom budilnika pet kratkih zvonjenja i telefonski izvještaj:
"Ne, pruga zauzeta (prezime odjavničara) ".

- (6) Odjavničar dočekuje vozove ispred svoje službene prostorije tako da može da čuje eventualne pozive telefonskog budilnika i tako da vozno osoblje može da ga uoči, a da i sam može da posmatra voz pri prolasku.
- (7) Za nadzor nad hodom vozova na otvorenoj pruži od strane odjavničara važe odredbe stava (3) člana 111. ovog Pravilnika.
- (8) Ako odjavničar rukuje i branicima, odnosno čuva cestovni prijelaz, onda vrši i dužnosti propisane članom 110. ovog Pravilnika.

Član 109.

(Dužnosti skretničkog osoblja)

- (1) Skretničar pri osiguranju saobraćaja obavlja slijedeće poslove:
 - a) rukuje skretnicama, kao i stalnim signalima ako je Poslovnim redom stanice I dio to propisano, pri osiguranju puteva vožnje za vozove i manevarska kretanja,
 - b) učestvuje u obavljanju manevarskih poslova,
 - c) pazi na signalne znake električnog signalnog zvona,
 - d) daje vozovima potrebne signalne znake,
 - e) osmatra signalne znake na vozovima i preduzima neophodne mjere na osnovu signalnih znakova koje daje vozno osoblje,
 - f) odmah prijavljuje otpravniku vozova smetnje ili kvarove koji ugrožavaju ili mogu da ugroze vožnju voza (raskinuće voza, isklizla vozila, prelom osovine, odignuta površina krova kola na elektrificiranim prugama, poremećen tovar, požar u vozu i sl.),
 - g) vodi računa da kolosijeci na području stanice budu slobodni za vožnju, odnosno brine se da se eventualne zapreke uklone,
 - h) vrši pregled i čišćenje skretnica,
 - i) vodi propisane bilješke i evidencije,
 - j) druge poslove određene poslovnim redom stanice i važećim propisima.
- (2) Ako je skretničar određen da rukuje i branicima na cestovnom prijelazu, odnosno da osigurava saobraćaj na cestovnom prijelazu, vrši ove dužnosti na način propisan članom 110. ovog Pravilnika.
- (3) Skretničar je dužan da zaustavi voz koji izlazi iz stanice u slijedećim slučajevima:
 - a) ako nije čuo signalni znak za objavljivanje vožnje voza,
 - b) ako je čuo signalni znak za objavljivanje vožnje voza iz suprotnog smjera po istom kolosijeku,
 - c) ako je čuo zvonovni signalni znak "Opasnost",
 - d) ako je voz iz suprotnog smjera prispio bez završnog signala ili odbojnika na posljednjim kolima, a da prijetodno nije obavješćen o ovim nedostacima,
 - e) ako vozno ili drugo osoblje daje signalni znak "Stoj",
 - f) ako na vozu primijeti neki kvar koji može da ugrozi dalju vožnju tog ili drugog voza, odnosno prugu i pružna postrojenja,
 - g) ako su na vozu istaknuti nepropisni čeonni signalni znaci ili ako se ne daju u periodu kada su obavezni da se daju,
 - h) ako se voz pušta na nepravilni kolosijek dvokolosječne pruge ili na zatvorenu prugu, a da o tome nije prijetodno obavješćen,
 - i) ako voz polazi iz stanice prije vremena, a da o tome nije prijetodno obavješćen,
 - j) ako nije prispjelo pružno vozilo o čijem je odlasku iz susjedne stanice ili sa otvorene pruge obavješćen, ili ako nije obavješćen da je pružno vozilo stiglo u susjednu stanicu, odnosno da je skinuto sa kolosijeka,

- k) ako nije dato naređenje ili nije izvršeno osiguranje puta vožnje,
 - l) u slučaju iz tačke a) stava (33) člana 105. ovog Pravilnika na prugama na kojima se vrši utvrđivanje ukrštavanja i obavješćavanje voznog osoblja o ukrštavanju, kao i u slučaju kada nije dobijen fonogram naveden u stavu (14) člana 91. ovog Pravilnika na prugama na kojima se ne vrši utvrđivanje ukrštavanja i obavješćavanje voznog osoblja o ukrštavanju.
- (4) Skretničar nije dužan da zaustavi voz ako nije čuo signalni znak za objavljivanje vožnje voza u slučaju da postoji smetnja na zvonovnim uređajima njegovog radnog mjesta, o čemu je prijetodno obavijestio otpravnika vozova.
 - (5) Pored poslova predviđenih odredbama ovog člana, skretničar je dužan da obavlja i poslove propisane drugim odredbama ovog Pravilnika i ostalih važećih propisa.
 - (6) Dužnosti skretničara u pogledu osiguranja saobraćaja u stanicama opremljenim određenom vrstom osiguranja propisuje upravitelj infrastrukture za svaku stanicu u uputstvu za rukovanje signalno-sigurnosnim uređajem, odnosno u Poslovnom redu stanice I dio.
 - (7) Dužnosti nadzornog skretničara propisane su u SU 40.

Član 110.

(Dužnosti čuvara cestovnog prijelaza)

- (1) Čuvar cestovnog prijelaza, pri osiguranju saobraćaja na cestovnom prijelazu, zatvara branik najkasnije na pet minuta prije očekivanog prolaska voza ili pružnog vozila, bilo da se branikom rukuje na licu mjesta, na poteg ili električnim putem sa izvjesne daljine.
- (2) Zatvaranje branika, odnosno osiguranje saobraćaja na cestovnim prijelazima sa automatskim uređajima propisuje se posebnim uputstvom za korištenje ovakvih uređaja.
- (3) Ako električno signalno zvono ne radi, a sporazumijevanje nije moguće, branici se zatvaraju na pet minuta prije redovnog prolaska voza. Čuvar cestovnog prijelaza je odgovoran, u takvom slučaju, za siguran saobraćaj na cestovnom prijelazu.
- (4) Ukoliko voz ne prođe do vremena redovnog prolaska, kada je sporazumijevanje nemoguće, a terenske i vremenske prilike omogućavaju sigurno zapažanje dolazećeg voza na takvoj udaljenosti da zaustavljena cestovna vozila mogu da se propuste, čuvar cestovnog prijelaza će povremeno to da učini, a potom branike brzo da zatvori.
- (5) Za vrijeme dok električno signalno zvono ne radi, a sporazumijevanje nije moguće, čuvar cestovnog prijelaza neprekidno osluškuje signalne znake osoblja vučnog vozila kako bi blagovremeno zatvorio branik.
- (6) Radnik koji je posjeo cestovni prijelaz čiji su branici u kvaru, u određeno vrijeme prije prolaska svakog voza zaustavlja cestovni saobraćaj. Na isti način se postupa i u slučaju posjedanja cestovnog prijelaza čiji automatski uređaj ne radi. Svjetlosni signali na ovim prijelazima koji važe za cestovna vozila se pokrivaju pošto zbog kvara ne mogu da signaliziraju zabranjenu vožnju preko cestovnog prijelaza. Radnik koji posjeda cestovni prijelaz zaustavlja cestovna vozila i pješake danju podignutom i ispruženom rukom sa dlanom usmjerenim prema dolazećim vozilima, a noću mahanjem ručnom signalnom svjetiljkom sa crvenom svjetlošću upravno na uzdužnu osu puta.
- (7) Ako je cestovni prijelaz čiji su uređaji u kvaru s obzirom na smjer vožnje iza čuvarnice, a čuvar cestovnog prijelaza ne može da stigne do njega prije voza niti je o kvaru uređaja mogao da obavijesti stanicu prije polaska voza, čuvar cestovnog prijelaza zaustavlja voz kod čuvarnice i obavještava mašinovođu da saobraćaj na cestovnom

prijelazu nije osiguran i da voz stane ispred cestovnog prijelaza. Na isti način čuvar cestovnog prijelaza postupa i u slučaju kada nije obaviješten o polasku voza ili pružnog vozila ili o otpremi voza prije vremena, zbog čega nije mogao blagovremeno da zatvori branik.

- Kada se cestovni prijelaz s obzirom na smjer vožnje nalazi ispred čuvarnice, a čuvar ne može da stigne do prijelaza prije voza, telefonom traži od stanice ili prvog službenog mjesta prije cestovnog prijelaza da voz zaustavi i mašinovođu obavijesti da saobraćaj na cestovnom prijelazu nije osiguran i da se voz zaustavi ispred cestovnog prijelaza. Stanica o tome obavještava vozno osoblje općim nalogom, a ostala službena mjesta usmjeno fonogramom.
- (8) Radnik koji rukuje branikom, u slučaju da branik na cestovnom prijelazu ne radi, odmah obavještava obje susjedne stanice o neispravnosti branika. Otpravnik vozova nadređene stanice preduzima mjere da se branik dovede u ispravno stanje. Otpravnik vozova u stanicama sa daljinskom kontrolom automatskog osiguranja saobraćaja na cestovnom prijelazu, u slučaju kvara uređaja, dužan je da o kvaru obavijesti susjednu stanicu, kao i da zahtijeva od odgovarajuće službe održavanja dovođenje uređaja u ispravno stanje.
 - (9) Kada je stanica primila obavješćenje o neispravnosti branika, obavještava vozno osoblje općim nalogom o kilometarskom položaju cestovnog prijelaza, da je branik u kvaru i, ukoliko cestovni prijelaz nije posjednut, da voz ispred njega stane.
 - (10) Ako voz nepredviđeno stane između kontrolnog signala i cestovnog prijelaza, odnosno između uključne tačke i cestovnog prijelaza, ili je između njih uvedena lagana vožnja, pa je vrijeme stajanja i putovanja duže od 4 minuta, mašinovođa postupa kao da je uređaj na cestovnom prijelazu neispravan i cestovni prijelaz neosiguran.
 - (11) Čuvar cestovnog prijelaza, kao i svi radnici koji rukuju branicama, zatvaraju odmah branike ako su obavješćeni o odbjelim vozilima.
 - (12) Čuvar cestovnog prijelaza sačekuje voz pred čuvarnicom, a na cestovnom prijelazu ako lično osigurava saobraćaj na njemu. U pogledu osiguranja sigurnosti saobraćaja vozova ima iste dužnosti kao i čuvar pruge.
 - (13) Cestovni prijelazi sa jakim željezničkim i slabim cestovnim saobraćajem mogu da budu redovno sa spuštenim branicama. Čuvar prijelaza za pojedine slučajeve traži dozvolu za otvaranje branika. Otpravnik vozova pozadnje stanice od početne ka krajnjoj tački pruge daje odobrenje za otvaranje branika. Predaviziranje vozova se u ovom slučaju ne vrši. Ovakve cestovne prijelaze određuje upravitelj infrastrukture u dogovoru sa nadležnim institucijama.
 - (14) Čuvar posjednutog cestovnog prijelaza mora da ima na vidnom mjestu istaknut izvod iz reda vožnje. Izvod iz reda vožnje se izrađuje i za cestovne prijelaze koji se izuzetno posjeduju.

Član 111.

(Dužnosti čuvara pruge)

- (1) Čuvari pruge moraju da pregledaju svoj dio pruge onoliko puta i na način kako je to predviđeno propisima građevinske službe. Dužni su da sa najvećom pažnjom pregledaju ona mjesta na otvorenoj pruzi na kojima je saobraćaj izložen opasnosti (klizanje terena, odroni i sl.).
- (2) Svaki čuvar pruge prije dolaska voza, kao i za vrijeme njegovog prolaska, zauzima takvo mjesto na svojoj dionici da vozno osoblje može lako da ga vidi i sa koga može da posmatra voz i utvrdi eventualne nedostatke na njemu, ukoliko mu nije određeno posebno mjesto za dočekivanje vozova.

- (3) Čuvari pruge obavljaju i slijedeće poslove:
- a) prilikom obilaska svog dijela pruge paze da je pruga ispravna i da ne postoje prepreke na pruži,
 - b) po odredbama Signalnog pravilnika štite ona mjesta na pruži koja ugrožavaju vožnje vozova,
 - c) o svim smetnjama na pruži koje ugrožavaju vožnje odmah obavještavaju obje susjedne stanice, sva službena mjesta između njih i ostalo pružno osoblje,
 - d) u određeno vrijeme primaju izvještaj o promjenama u saobraćaju vozova putem telefona,
 - e) o promjenama u saobraćaju vozova i otpremi vozova prije vremena obavještavaju vođe pružnih vozila i rukovodioce radova na otvorenoj pruži,
 - f) vozovima daju propisane signalne znakove kada je njihova dalja vožnja ugrožena,
 - g) paze na čeoone i završne signale na vozovima i na signalne znakove koje daje vozopratno osoblje i u slučaju nepravilnosti preduzimaju odgovarajuće mjere radi osiguranja saobraćaja vozova,
 - h) osmatraju voz koji prolazi i paze da na njemu nisu nastale takve neurednosti ili kvarovi koji bi mogli da ugroze vožnju ili prouzrokuju vanredne događaje (isklizla kola, prelom osovine, poremećen tovar, požar i sl.) i po potrebi preduzimaju mjere da se voz zaustavi,
 - i) po dobijenom obavještenju ili ako primijete odbjegla vozila preduzimaju mjere za njihovo zaustavljanje i o uspjelom ili neuspjehom zaustavljanju vozila odmah obavještavaju obje susjedne stanice, službena mjesta i pružno osoblje na otvorenoj pruži. Ako se vozila zaustave na otvorenoj pruži, ista odmah zaštićuju,
 - j) na osnovu dobijenog naređenja da zaustave vozove preduzimaju sve mjere da se vozovi zaustave i o uspjelom ili neuspjehom zaustavljanju voza odmah obavještavaju obje susjedne stanice, službena mjesta i pružno osoblje između njih,
 - k) kada na jednokolosječnoj pruži čuju signalne znakove za objavljivanje vožnje vozova za dva voza iz suprotnih smjerova, odmah preduzimaju mjere za zaustavljanje vozova postavljajući, odnosno davajući u oba smjera signalni znak "Stoj", o čemu obavještavaju obje susjedne stanice,
- (4) Čuvar pruge je dužan da izvršava sva naređenja otpravnika vozova susjednih stanica i voznog osoblja koja se odnose na osiguranje vozova i drugih vozila na otvorenoj pruži.
- (5) Detaljne odredbe o dužnostima čuvara pruge u pogledu vršenja i osiguranja saobraćaja nalaze se u propisima građevinske službe.
- (2) U ranžirnim, rasporednim i u stanicama smjene vozopratnog osoblja iz kojih se otpremaju vozovi bez vozopratnog osoblja, obavezno je određivanje popisnog vozovođe za izvršenje poslova navedenih u stavu (1) ovog člana, kao i za izvršenje ostalih poslova propisanih za vozovođu u polaznoj stanici voza. Popisni vozovođa odgovoran je za tačnost u izvršenju navedenih poslova. Željeznički operater može da odredi popisnog vozovođu i u drugim stanicama.
- (3) Popisnom vozovođi, kao i vozovođi iz stava (1) ovog člana, željeznički operater može da dodijeli posebnog radnika za izvršenje poslova oko prijema voza, pregleda ispravnosti kola, ručnih kočnica i tereta, postavljanja završnih signala i za pomoć pri popisu voza. Upravitelj infrastrukture može da odredi da u pojedinim stanicama dužnost popisnog vozovođe obavlja otpravnik vozova ukoliko mu to ostali poslovi omogućavaju. Ovo se unosi u Poslovni red stanice I dio.
- (4) Otpravnik vozova polazne stanice i stanice u kojoj se mijenja sastav voza mora da se, na osnovu podataka iz putnog lista i teretnice, uvjeri da je vozovođa (popisni vozovođa) izvršio dužnost navedene u stavu (1) ovog člana.
- (5) U usputnim stanicama kod vozova bez vozovođe sve poslove u vezi promjene sastava voza obavlja otpravnik vozova.
- (6) Ostalo vozopratno osoblje se uvjerava u ispravnost ručnih kočnica, u pravilno kvačenje kola, provjerava da li su spojnice za zračno kočenje spojene i čeoone slavine otvorene odnosno na poslednjim kolima zatvorene, da nema vidljivih nedostataka na kolima i tovaru, da je kolski pribor na mjestu, da su vrata na kolima propisno zatvorena, da su putnička kola iznutra čista, da su sijalice kao i uređaji za grijanje u ispravnom stanju, da je razlika u visini osa naspramnih odbojnika u dozvoljenim granicama. O svakoj nepravilnosti ostalo vozopratno osoblje izvještava vozovođu (popisnog vozovođu), odnosno otpravnika vozova.
- (7) Jedinствен postupak sa završnim signalima u vezi signaliranja kraja voza propisan je u članu 79. ovog Pravilnika.
- (8) Osoblje vučnog vozila prije polaska voza mora da se uvjeri da je njihova lokomotiva pravilno zakvačena za voz, da su između lokomotive i voza spojnice za zračno kočenje spojene, a kod vozova koji se griju još i da su spojnice za parno grijanje, odnosno kablovi za električno grijanje i centralno rukovanje vratima.
- (9) U polaznoj stanici voza vrši se potpuna proba kočnica. Ako se poslije izvršene potpune probe kočnica u polaznoj stanici zračni vod iz nekog razloga prekida, kao i iz drugih razloga koji utječu na sigurnost kočenja, vrši se ponovo Uputstvom o kočenju vozova propisana proba kočnica. Za izvršenje probe kočnica odgovoran je pregledač kola, odnosno pregledni radnik koji je vršio probu kočnica, kao i mašinovođa koji je rukovao kočnikom. Ako je proba kočnica izvršena stabilnim postrojenjem, odgovoran je radnik koji je rukovao kočnikom stabilnog postrojenja. Način vršenja potpune i skraćene probe kočnica, kao i slučajevi kada se vrši određena proba kočnica, propisani su u Uputstvu o kočenju vozova.
- (10) Vozovođa (popisni vozovođa) obavještava mašinovođu pismeno, na obrascu S-66, o masi voza, o broju osovine i dužini voza u metrima, vrsti kočenja, o PKM i SKM, o broju kola sa kočnim umecima od komponiranog materijala, o potrebi korištenja ručnih papuča za osiguranje voza od samopokretanja u slučaju nedostatka ručnih kočnica, o broju i mjestu uvrštenih kola natovarenih

DIO DVANAESTI DUŽNOSTI VOZNOG OSOBLJA

Član 112.

(Dužnosti voznog osoblja pri prijemu voza)

- (1) Prije polaska voza vozovođa popisuje voz, sastavlja teretnicu, provjerava pravilnost sastava voza i ispravnost kvačenja, ispravnost kola i tovara, utvrđuje dužinu i masu voza i provjerava da li masa voza odgovara opterećenju lokomotive, postavlja kočne mjenjačke uređaje u odgovarajući položaj, izračunava PKM i SKM voza i utvrđuje da li je SKM veća (jednaka) PKM, ispostavlja mašinovođi izvještaj o sastavu i kočenju voza koji sastavlja po izvršenoj probi kočnica, provjerava da li je kraj voza signaliran, da li je voz za prijevoz putnika označen putokaznim tablama i određuje posjedanje kola od strane vozopratilaca.

dugačkim predmetima spojenih krutim kvačilom, o mjestu uvrštenih kola natovarenih opasnim materijama.

- (11) Oznaka u redu vožnje ili uručen opći nalog da voz saobraća bez vozopratnog osoblja, odnosno sa smanjenim brojem vozopratnog osoblja, je istovremeno i naređenje mašinovođe vozne lokomotive da u slučaju kada se vozu ne dodjeljuje vozovođa u toku putovanja voza mora da vrši i dužnost vozovođe. Dužnost vozovođe uvijek vrši mašinovođa vozne lokomotive, pa i u slučaju kada se na čelu voza nalazi druga lokomotiva (zaprega ili radna lokomotiva van službe).
- (12) Vozno osoblje ne smije da se udaljava sa svojih radnih mjesta na vozu radi potreba koje nisu u vezi sa radom voza bez odobrenja vozovođe odnosno mašinovođe, a vozovođa i mašinovođa bez odobrenja otpravnika vozova.
- Mašinovođa i pomoćnik mašinovođe ne smiju istovremeno da se udalje od lokomotive, a od vozopratnog osoblja mora bar jedan vozopratilac da ostane kod voza.
- Kod vozova samo sa mašinovođom na vučnom vozilu, mašinovođa smije da se udalji sa vučnog vozila samo zbog potrebe kod voza, uz prijetodno ispunjenje uvjeta propisanih u Uputstvu o jednoposjedu dizel i elektro vučnih vozila- navedenog u Prilogu 1 Instrukcije za sigurnost i interoperabilnost u ŽS BiH..
- Detaljniji postupci osoblja vučnog vozila propisani su u Pravilniku za vuču vozova i Uputstvu za rad osoblja vučnih vozila- navedenog u Prilogu 1 Instrukcije za sigurnost i interoperabilnost u ŽS BiH..

Član 113.

(Dužnosti voznog osoblja u toku vožnje i bavljenja u stanicama)

- (1) Za vrijeme vožnje i za vrijeme eventualnog bavljenja na pruži vozovođa izdaje potrebna naređenja. U slučajevima koji nisu posebno predviđeni ovim Pravilnikom, naređenje isti izdaje u dogovoru sa mašinovođom.
- Za vrijeme vožnje, bavljenja na otvorenoj pruži i u službenim mjestima bez otpravnika vozova, kod vozova bez vozovođe mašinovođa vozne lokomotive izdaje potrebna naređenja.
- (2) Na signalne znake glavnih signala i njihovih predsignala, signalne znake ostalih signala i signalnih oznaka, kao i na signalne znake staničnog i pružnog osoblja mora da motri lokomotivsko osoblje vozne lokomotive na čelu voza, a kod vozova sa zapregom lokomotivsko osoblje prve lokomotive na čelu voza.
- Kod guranih vozova dužnost lokomotivskog osoblja iz prijetodnog stava vrši vozopratilac koji se nalazi na čelu voza.
- (3) Kod vozova kod kojih se na čelu voza nalazi više radnih lokomotiva, mašinovođa prve čeonke lokomotive regulira brzinu kretanja voza i daje potrebne signalne znake.
- (4) Mašinovođa naveden u stavu (3) ovog člana je odgovoran za održavanje propisane brzine i blagovremeno kočenje voza.
- (5) Pri izlazu iz stanice mašinovođa (kao i pomoćnik mašinovođe) prve čeonke lokomotive mora da obrati pažnju na slobodnost izlaznog kolosijeka, na signalne znake izlaznog signala, te da osmatra put vožnje.
- Osoblje vučnog vozila provjerava položaj skretnica i kada mu je povjereno čuvanje skretničkih ključeva pri ulasku suprotnog voza, odnosno kada radnik voza ili stanice po ulasku suprotnog voza postavlja skretnice za izlaz njegovog voza.
- Pri izlazu iz stanice dvokolosječne pruge, odnosno iz odvojne stanice na drugu prugu, osoblje vučnog vozila na čelu voza pazi da li njihov voz izlazi na odgovarajući kolosijek dvokolosječne pruge (osim na prugama sa

obostranim saobraćajem), odnosno na prugu na koju se voz otprema iz odvojne stanice.

- (6) Za vrijeme izlaska, odnosno prolaska voza kroz stanicu, vozno osoblje osmatra da li se iz stanice daju vozu signalni znaci i da nije jedan dio voza ostao u stanici.
- (7) Vozno osoblje voza koji se otprema iz stanice pored neosvjetljenog signala ili signala koji pokazuje signalni znak za zabranjenu vožnju, kao i kada se voz otprema po nepravilnom kolosijeku dvokolosječne pruge, ne smije da krene odnosno prođe stanicu bez pismenog obavještenja, odnosno obavještenja putem telefona ili RDV, da je signal neupotrebljiv, da za njih izuzetno ne važi i da je izlaz slobodan.
- (8) Za vrijeme vožnje voza na otvorenoj pruži vozno osoblje osmatra da li kod voza ili na pruži ima nepravilnosti ili smetnji i prema potrebi preduzima odgovarajuće mjere. Ako bi se sigurnost voza zlonamjerno ugrožavala (kamenovanje voza i sl.), vozovođa (kondukter) mora to da prijavi otpravniku vozova u prvoj stanici u kojoj voz stane.
- (9) Ako je voz stao pred prostornim signalom odjavnice koji pokazuje signalni znak "Stoj", mašinovođa odmah daje signalni znak "Pazi" i u vremenu od tri minuta ponavlja ga više puta. Odjavničar je dužan da obavijesti vozno osoblje o svakom zadržavanju dužem od tri minuta. Ukoliko mašinovođa ne dobije obavještenje u vremenu od tri minuta, a odjavnica je udaljena od prostornog signala, voz oprezno produžava vožnju brzinom od 20 km/h do službenog mjesta odjavnice gdje se interesira o uzroku zaustavljanja. Ako je prostorni signal odjavnice istovremeno i zaštitni signal, voz ne smije da prođe pored njega dok on pokazuje signalni znak "Stoj".
- (10) Kod odjavnice mašinovođa mora da zaustavi voz ako odjavničar ne dočeka voz iako prostorni signal pokazuje signalni znak za dozvoljenu vožnju, izuzev za vrijeme prekida službe. Dozvolu za dalju vožnju mašinovođa traži telefonom od naredne stanice.
- (11) Ako je glavni signal neupotrebljiv (neosvjetljen, pokazuje bijelu svjetlost ili pokazuje nejasne ili sumnjive signalne znake) voz mora da stane ispred signala bez obzira da li je vozno osoblje obavješteno o njegovoj neupotrebljivosti.
- Ako je dalja vožnja dozvoljena, a vozno osoblje je obavješteno o neupotrebljivosti signala, voz ne mora da stane ako se kod ovakvog signala daje signalni znak "Naprijed". U protivnom voz mora da stane ispred odnosnog signala. Odredbe ovog stava ne odnose se na prostorne signale APB (stav (9) člana 130. ovog Pravilnika).
- Ako je dalja vožnja dozvoljena, a vozno osoblje nije obavješteno o neupotrebljivosti signala, voz mora da stane ispred signala. Dalja vožnja smije da se nastavi tek kada je izaslani stanični radnik usmeno obavijestio vozno osoblje da je dalja vožnja dozvoljena uz davanje signalnog znaka "Naprijed".
- Izuzetno od odredbi pasusa 2 i 3 ovog stava, voz smije da nastavi vožnju i bez davanja signalnog znaka "Naprijed" u slijedećim slučajevima:
- 1) ako mu se daje signalni znak 12a "Oprezan ulazak u stanicu brzinom do 20 km/h", odnosno signalni znak 12b "Oprezan izlazak iz stanice brzinom do 20 km/h",
 - 2) ako mu se putem RDV ili telefonom kod odnosnog signala dozvoli prolazak,
 - 3) ako se o neispravnosti izlaznog signala vozno osoblje obavještava općim nalogom u stanici u kojoj je signal u kvaru, kada se u nalogu navodi da je izlaz slobodan bez davanja signalnog znaka "Naprijed".

- U slučaju iz alineje 2) pasusa 4 ovog stava, mašinovođa će nakon zaustavljanja voza ispred neosvijetljenog signala pružnim telefonom da traži obavještenje od otpravnika vozova naredne stanice. Ako je voz stao ispred glavnog signala koji pokazuje signalni znak za zabranjenu vožnju, obavještenje se traži po isteku 3 minuta od zaustavljanja voza. Ako je lokomotiva opremljena RDV uređajem, obavještenje se traži prije nego što se voz zaustavi.
- Ako je u pitanju ulazni signal a dozvola za dalju vožnju nije dobijena ni na jedan od načina navedenih u ovom stavu, mora da se pošalje jedan vozopratilac odnosno pomoćnik mašinovođe da se kod staničnog osoblja obavijesti o uzroku zaustavljanja i daljem postupku. Ako prije povratka izaslanog radnika voza ulazni signal pokaže signalni znak za dozvoljenu vožnju, voz će ući u stanicu, ali ne smije bez ovog radnika da nastavi dalju vožnju iz stanice. Odredbe ovog stava ne odnose se na vozove sa posjedom MV-bez.
- (12) Ako je voznom osoblju vanrednog ili prije vremena otpremljenog voza općim nalogom saopćeno da čuvari cestovnog prijelaza nisu obavješteni o saobraćaju njihovog voza voz se, uz davanje signalnog znaka "Pazi", zaustavlja ispred cestovnog prijelaza. Po zaustavljanju voz nastavlja vožnju sa najvećom oprežnošću dok vučno vozilo ne pređe preko cestovnog prijelaza, a onda propisanom brzinom. Isti je postupak i kada je vožno osoblje bilo kog voza obavješteno da saobraćaj na cestovnom prijelazu nije osiguran.
 - (13) Osoblje lokomotive na čelu voza pri ulazu voza u stanicu osmatra kolosijek i položaj skretnica u putu vožnje, pazi na signalne znake koji se eventualno daju od strane staničnog osoblja i, ukoliko se ukaže potreba, preduzima sve mjere da vozu smanji brzinu, odnosno da zaustavi voz.
 - (14) Ako se iz signalnog znaka ulaznog signala ili položaja skretnica vidi da je ulaz u skretanje, a da to redom vožnje nije propisano, odnosno vožno osoblje o tome nije obavješteno, mašinovođa blagovremeno zaustavlja voz. U stanicu voz smije da uđe tek po pozivu staničnog radnika signalnim znacima ručnih signala ili usmenim obavještenjem. Ova odredba ne važi za stanice koje imaju takve predsignale kojima se predsignaliziraju signalni znaci ulaznog signala za vožnju ograničenom brzinom, kao i za stanice čije skretnice nisu u zavisnosti sa ulaznim signalima (iste brzine za vožnje u skretanje i pravac).
 - (15) Postupci propisani za rad voznog osoblja u polaznoj stanici primjenjuju se i za rad u međustanicama kada vozovi imaju bavljenje u njima.
 - (16) Svaki voz mora da se zaustavi na mjestu propisanom stavovima (2) i (3) člana 99. ovog Pravilnika.
 - (17) Osiguranje voza ili dijela voza od samopokretanja za vrijeme stajanja u službenom mjestu ili na otvorenoj pruži, odnosno osiguranje od samopokretanja pojedinačnih vozila za vrijeme manevriranja, vrši se na način propisan u Uputstvu o kočenju vozova.
 - (18) Kada vozopratioci ili osoblje vučnog vozila uoče nedostatke na vozilima ili teretu prije polaska voza ili u toku vožnje (prelom osovine, požar, poremećen teret i sl.) što može da ugrozi vožnju voza, o tome obavještavaju otpravnika vozova (TK-dispečera, ovlaštenog staničnog radnika), odnosno zaustavljaju voz i preduzimaju mjere koje mogu da otklone ili ublaže posledice.
 - (19) Postupak voznog osoblja u slučaju kvara kočnica propisan je u Uputstvu o kočenju vozova. Ukoliko zbog kvara kočnica mora da se smanji brzina prema raspoloživoj SKM, otpravnik vozova o tome općim nalogom obavještava mašinovođu, kao i sve stanice do naredne rasporedne stanice. Ako je u pitanju kočnica završnih kola, a nisu

ispunjeni uvjeti da ta kola ostanu kao potkač, tada se ovakva kola zamjenjuju drugim kolima iz sastava voza.

- (20) U krajnjoj stanici voza i u stanici u kojoj se vrši smjena osoblja, vozopratno osoblje napušta voz tek kada je voz uredno i dokazno predalo određenom osoblju u stanici ili vozopratnom osoblju koje preuzima voz.
- (21) Kod predaje voza u usputnoj stanici, vozopratilac koji predaje voz usmeno obavještava vozopratno osoblje koje preuzima voz o svim naređenjima koja su pismeno saopćena voznom osoblju u prijetodnim stanicama, a odnose se na putovanje voza na narednim odsjecima pruge.
- (21) Mašinovođa i vozovođa u stanicama smjene voznog osoblja pismena obavještenja koja se odnose na dalju vožnju voza predaju na način propisan stavom (11) člana 88. ovog Pravilnika.

Član 114.

(Dužnosti voznog osoblja pri sporazumijevanju sa susjednim stanicama, odnosno sa TK-dispečerom)

- (1) Vozno osoblje voza koji je stao pred glavnim signalom, kod cestovnog prijelaza ili na otvorenoj pruži, sporazumijeva se sa susjednim stanicama, a na TK-prugama sa TK-dispečerom, putem RDV ili telefona koji je najbliži mjestu zaustavljanja voza.
- (2) Veza između mašinovođe i otpravnika vozova susjedne stanice putem RDV uspostavlja se posredstvom dispečera koji mora pouzdano da utvrdi identitet tražene stanice, a zatim da proslijedi vezu do voza.
- (3) Nakon uspostavljanja veze, vozovođa (mašinovođa) mora da da sljedeće podatke: broj voza, mjesto zaustavljanja (oznaka signala, cestovnog prijelaza, kilometarski položaj pruge i sl.), uzrok zaustavljanja, dužnost kod voza i ime i prezime.
Otpravnik vozova, nakon primljenog obavještenja, mora da izgovori pun naziv stanice, ime i prezime, a zatim da izda naređenje.
- (4) Obavještenje o svakoj nastaloj smetnji kod voza na otvorenoj pruži vozovođa (mašinovođa) daje otpravniku vozova naredne stanice u prisustvu otpravnika vozova pozadnje stanice.
Otpravnik vozova kome je dato obavještenje prijetodno mora da se dogovori sa otpravnikom vozova pozadnje stanice o potrebnim mjerama a potom, u njegovom prisustvu, izdaje naređenje.
Ako se obavještenje ili naređenje daje putem RDV, otpravnik vozova pozadnje stanice ne prisustvuje njegovom davanju, ali se prijetodno mora postići dogovor u smislu odredbi tačke a) ovog stava.
- (5) Obavještenje o svakoj nastaloj smetnji kod voza na otvorenoj TK-pruži vozovođa (mašinovođa) daje TK-dispečeru.
- (6) Svako naređenje primljeno od otpravnika vozova, odnosno TK-dispečera, vozovođa (mašinovođa) mora da ponovi radi provjere da li je pravilno primljeno, pa tek onda da po njemu postupi.
Otpravnik vozova stanice koji prisustvuje davanju naređenja upisuje cio tekst naređenja, a kada ga vozovođa (mašinovođa) ponovi, potvrđuje riječju "tačno" nazivom stanice, brojem pod kojim je naređenje zavedeno i svojim prezimenom.
Ako je naređenje dato putem RDV, mašinovođa ponavlja cijeli tekst izdatog naređenja, a otpravnik vozova koji je naređenje izdao potvrđuje tačnost prijema na isti način kao u prijetodnom stavu.
- (7) Na prugama opremljenim APB, MZ ili TK-uređajima vozovođa (mašinovođa) upisuje data obavještenja i primljena naređenja u ručni bilježnik S-68. Ako se ova

saopćenja prenose putem RDV, a odnose se na postupak ispred jednog glavnog signala ili cestovnog prijelaza, ista se ne upisuju u ručni bilježnik. Bliže odredbe o načinu vođenja bilježnika S-68 propisane su u Uputstvu o obrascima za saobraćajne poslove i načinu njihovog vođenja.

- (8) Kod vozova bez vozopratnog osoblja ili sa vozovodom na kolima koja se ne nalaze unutar 12 osovina od čela voza ne računajući osovine lokomotive, mašinovođa obavještava otpravnika vozova o svim smetnjama kod voza i na pruzi i vodi odgovarajući bilježnik.
- Sva saopćenja koja se prenose putem RDV daje i prima mašinovođa bez obzira na sastav vozopratnog osoblja.
- (9) U slučaju zaustavljanja voza između posljednje TK-stanice i granične stanice bez TK-uređaja, obavještenja i naređenja za dalju vožnju do ulaznog signala stanice bez TK-uređaja daje TK-dispečer, a od ulaznog signala stanice bez TK-uređaja otpravnik vozova stanice bez TK-uređaja. Za vozove koji saobraćaju prema TK-stanici obavještenja i naređenja za dalju vožnju daje TK-dispečer.

DIO TRINAESTI NEPRAVILNOSTI U TOKU VOŽNJE NA OTVORENOJ PRUZI

Član 115.

(Izuzetno zaustavljanje voza na otvorenoj pruzi)

- (1) Vozno osoblje zaustavlja voz na otvorenoj pruzi čim primijeti na pruzi ili na vozu nepravilnosti koje mogu da ugroze dalju vožnju njihovog ili drugog voza.
- (2) Ako je primijećena smetnja kod voza, vozno osoblje mora odmah po zaustavljanju da pokuša istu da ukloni. Ukoliko vozovođa (mašinovođa) predviđa da će se voz zadržati duže od 15 minuta telefonom ili putem RDV obavještava obje susjedne stanice, a na TK-pruzi TK-dispečera i po potrebi traži pomoć.
- Ako jedna od susjednih stanica nije mogla da se obavijesti, dužnost je druge susjedne stanice da ovu obavijesti o zaustavljanju voza, kao i o svim naređenjima izdatim voznom osoblju.
- Voz koji se zaustavi na otvorenoj pruzi mora odmah da se osigura od samopokretanja po odredbama Uputstva o kočenju vozova.
- Kod posjeda MV-bez, mašinovođa prije udaljavanja od voza radi odlaska do telefonskog mjesta postupa prema odredbama Uputstva o upravljanju vučnim vozilima u jednoposjedu.
- Pomoć se traži pružnim telefonom, putem RDV, zaustavljanjem voza koji saobraća po drugom kolosijeku dvokolosječne ili paralelne pruge, odnosno slanjem radnika voznog ili pružnog osoblja do najbližeg telefona ili službenog mjesta.
- Pri traženju pomoći navodi se razlog, kilometarski položaj čela i kraja voza, kao i dodatna sredstva koja su potrebna za ukazivanje pomoći.

- (3) Ako je u pitanju smetnja na pruzi dužnost voznog osoblja je da zaštiti ugroženo mjesto, odnosno da pružnom osoblju naredi zaštićivanje, bez obzira da li je voz prešao ugroženo mjesto ili ne.
- Ako je u pitanju smetnja na kolosijeku na kome se voz nalazi, vozno osoblje odmah obavještava o smetnji obje susjedne stanice, a na TK-pruzi TK-dispečera, ako je u neposrednoj blizini telefonsko mjesto ili je vučno vozilo opremljeno RDV.
- U protivnom, po izvršenom zaštićivanju ugroženog mjesta, voz nastavlja vožnju do prvog telefonskog mjesta odakle se obavještavaju susjedne stanice (TK-dispečer). Ako susjedne stanice (TK-dispečer) ne mogu da se obavijeste, voz se

zaustavlja ispred prve ulazne skretnice naredne stanice iako je ulaz u stanicu slobodan. Vozovođa (mašinovođa) obavještava otpravnika vozova (ovlaštenog staničnog radnika) o smetnji putem ulaznog skretničara ili lično.

Ako je u pitanju smetnja na drugom kolosijeku dvokolosječne pruge ili na paralelnoj pruzi, dužnost voznog osoblja je da odmah zaštititi ugroženo mjesto, odnosno da pružnom osoblju naredi zaštićivanje.

Ugroženo mjesto na pruzi zaštićuje se na slijedeći način:

- 1) zaštićivanje vrši pružno osoblje ako se nalazi na licu mjesta, a ako ovog nema onda vozno osoblje,
 - 2) na dvokolosječnoj pruzi zaštićivanje drugog kolosijeka vrši se samo sa prednje strane, a na paralelnoj pruzi kao i na drugom kolosijeku dvokolosječne pruge sa obostranim saobraćajem, sa obje strane, a prvenstveno sa one odakle se očekuje voz,
 - 3) zaštićivanje se vrši prema odredbama Signalnog pravilnika, a u slučaju nailaska voza davanjem signalnog znaka "Stoj" idući u susret dolazećem vozu,
- U slučajevima kada ugroženo mjesto zaštićuje vozno osoblje, kao dopunski način osiguranja ugroženog mjesta upotrebljava se signalni znak "Opasnost koči", paljenje i gašenje čeonih signala ili crvenog svjetla, reflektorskog svjetla i sl..

Voz ne nastavlja vožnju dok se ne vrate radnici koji vrše zaštićivanje ugroženog mjesta.

- (4) U slučaju raskinuća voza mašinovođa (vozovođa) obavještava obje susjedne stanice, odnosno TK-dispečera, a posebno upozorava pozadnju stanicu ako je pruga prema njoj u padu.
- Ako je prema pozadnjoj stanici pad vozno osoblje mora odmah da osigura raskinuti dio voza od samopokretanja.
- Ako je pad prema narednoj stanici mašinovođa će potisnuti prednji dio voza prema raskinutom dijelu i postupiti po odredbama stava (2) ovog člana.

- (5) Pred neosiguranim cestovnim prijelazom mašinovođa mora da zaustavi voz.

Pred cestovnim prijelazom mašinovođa mora da zaustavi voz u slijedećim slučajevima:

- 1) kada je obaviješten da cestovni prijelaz opremljen branikom izuzetno zbog kvara na braniku nije osiguran,
- 2) kada je obaviješten o kvaru automatskog uređaja na cestovnom prijelazu čija se ispravnost kontrolira iz nekog posjednutog službenog mjesta,
- 3) u slučajevima navedenih u stavu (20) člana 130. i stavu (15) člana 131. ovog Pravilnika,
- 4) kada kontrolni svjetlosni signal ispred cestovnog prijelaza ne pokazuje signalni znak "Uređaj na cestovnom prijelazu ispravan",
- 5) kada je obaviješten da čuvar cestovnog prijelaza nije obaviješten o nailasku njegovog voza.

Kada između signalnog znaka 57a "Uključna tačka sa daljinskom kontrolom" ili signalnog znaka 58 "Početak zaustavnog puta ispred cestovnog prijelaza" i cestovnog prijelaza voz saobraća sa općim nalogom kojim je obaviješten o uvedenoj laganoj vožnji, a putovanje do cestovnog prijelaza će biti duže od četiri minuta, kao i u slučaju kada voz nepredviđeno stane između uključne tačke i cestovnog prijelaza pa je vrijeme stajanja ili putovanja duže od četiri minuta, mašinovođa postupa kao da je cestovni prijelaz neosiguran.

Pošto se mašinovođa uvjerio da na cestovnom prijelazu i u neposrednoj blizini nema vozila, pješaka ili stoke, voz će

oprezno nastaviti vožnju sve dok vučno vozilo ne pređe preko cestovnog prijelaza, a dalje propisanom brzinom. Ako se neosigurani cestovni prijelaz posjedne čuvarom prijelaza, a kod cestovnog prijelaza postoji telefon kojim se čuvar prijelaza obavještava o odlasku vozova iz susjednih stanica, vozno osoblje se obavještava da je uređaj na cestovnom prijelazu u kvaru, da je cestovni prijelaz posjednut i da voz saobraća preko cestovnog prijelaza redovnom brzinom bez zaustavljanja.

Član 116.

(Nastavljanje vožnje i povlačenje voza sa otvorene pruge)

- (1) Prema stanju na pruzi ili kod voza vozovođa (mašinovođa) odlučuje o nastavljanju dalje vožnje sa cijelim vozom (u dijelovima) do naredne stanice, ili o povlačenju voza u pozadnju stanicu.
- (2) Kada voz nastavlja dalju vožnju ili se povlači u pozadnju stanicu vozovođa (mašinovođa) mora o tome obavijesti obje susjedne stanice ili odjavnice, a na TK-prugama TK-dispečera.
- (3) Ako je sporazumijevanje nemoguće, voz smije da nastavi vožnju do naredne stanice.
- (4) Prednji dio voza može da nastavi vožnju samo po odobrenju otpravnika vozova naredne stanice, odnosno TK-dispečera, ako zadnji dio ostane osiguran od samopokretanja i po mogućnosti pod nadzorom voznog osoblja, pružnog ili drugog željezničkog radnika. Ako voz izuzetno nastavlja vožnju do naredne stanice u dijelovima, a stanica, odnosno TK-dispečer o tome nisu mogli da se obavijeste, voz mora da se zaustavi ispred ulazne skretnice iako je ulaz u stanicu slobodan. Po zaustavljanju voza, vozovođa (mašinovođa), odmah obavještava otpravnika vozova, TK-dispečera ili ovlaštenog staničnog radnika o zaostalom dijelu voza i to telefonom, putem RDV, preko ulaznog skretničara ili lično. Kada voz nastavlja vožnju u dijelovima ili ide sama lokomotiva, vozno osoblje o zaostalom dijelu voza, kao i o prevlačenju voza u dijelovima, mora da obavijesti sva službena mjesta na odnosnom međustaničnom odsjeku. Otpravnik vozova smije da dá odjavu tek po dolasku posljednjeg dijela voza.
- (5) Završni signal voza koji se dijeli ostaje na dijelu voza koji ostaje na pruzi.
- (6) Povlačenje voza sa otvorene pruge u pozadnju stanicu je dozvoljeno samo ako je od otpravnika vozova naredne stanice, uz saglasnost otpravnika vozova pozadnje stanice, odnosno TK-dispečera, dobijena dozvola za povlačenje i ako su posjednuta prva kola na čelu guranog voza koja moraju da imaju ispravnu automatsku i ručnu kočnicu.
- (7) Kod voza sa posjedanjem MV-bez, u slučaju prekida glavnog zračnog voda, nakon promjene zračne poluspojke propisana proba kočnica obavlja se u prvoj slijedećoj stanici. Mašinovođa u tom slučaju mora, prije pokretanja voza sa pruge, da provjeri dejstvo kočnica, nakon čega nastavlja vožnju do prve slijedeće stanice brzinom do 20 km/h. Nakon izvršene propisane probe kočnica i utvrđivanja SKM otpravnik vozova propisuje brzinu voza pod uvjetom da je ona manja od brzine propisane KRV.
- (8) Voz koji je tražio pomoć smije da nastavi vožnju prije dolaska pomoćne lokomotive (voza) samo uz prijetodno odobrenje naredne stanice, a na TK-pрузи uz odobrenje TK-dispečera.
- (9) Ako voz ne prisprije u narednu stanicu u vremenu od 30 minuta od vremena vjerovatnog dolaska, a pomoć nije tražena, pomoćna lokomotiva (voz) ne smije da se uputi u susret vozu. Stanica mora da pošalje staničnog radnika ili

neko drugo podesno lice u susret vozu kako bi se utvrdio uzrok nastale smetnje u saobraćaju.

DIO ČETRNAESTI POSEBNE ODREDBE ZA DVOKOLOSJEČNE PRUGE

Član 117.

(Saobraćaj vozova na dvokolosječnoj pruzi)

- (1) Na dvokolosječnoj pruzi vozovi istog smjera saobraćaju po onom kolosijeku koji je za taj smjer određen i koji se za taj smjer naziva pravilan kolosijek.
- (2) Kada nastupi potreba da neki vozovi između dvije ili više stanica ne saobraćaju po kolosijeku koji je određen za taj smjer, već po kolosijeku koji je namijenjen za saobraćaj vozova iz suprotnog smjera, onda se takva vožnja za ove vozove naziva vožnja po nepravilnom kolosijeku.
- (3) Vožnja po nepravilnom kolosijeku može da bude predviđena, izuzetna i nepredviđena.
- (4) Ako se unaprijed odredi da se na dvokolosječnoj pruzi obustavi saobraćaj na jednom njenom kolosijeku, pa zbog toga vozovi koji su saobraćali po njemu moraju da se otpremaju nepravilnim kolosijekom, onda se takva vožnja naziva predviđena vožnja nepravilnim kolosijekom. Za predviđenu vožnju po nepravilnom kolosijeku upravitelj infrastrukture mora unaprijed da odredi vrijeme (sat i minut), kao i broj voza iza kojeg će svi vozovi da saobraćaju po jednom kolosijeku. Za taj dio pruge upravitelj infrastrukture mora da izradi i red vožnje za jednokolosječni saobraćaj i da ga blagovremeno objavi sa potrebnim naređenjima zainteresiranom osoblju. U slučaju pod pasus 2 ovog stava, za reguliranje saobraćaja vozova važe odredbe kao i za jednokolosječni saobraćaj.
- (5) Kada se vožnja voza vrši po nepravilnom kolosijeku dvokolosječne pruge u vrijeme kada su oba kolosijeka ispravna, onda se takva vožnja naziva izuzetna vožnja po nepravilnom kolosijeku. Ovakva vožnja dopuštena je u slijedećim slučajevima:
 - a) ako uzastopni voz veće važnosti treba da se otpremi, a njegov pravilni kolosijek će biti zauzet na neodređeno ili duže vrijeme zbog toga što je prijetodni voz na pruzi stao (na primjer: kvar lokomotive, vožnja voza u dijelovima, spajanje raskinutog voza i slično),
 - b) u slučaju hitne otpreme pomoćnog voza, ako bi zbog čekanja na prijetodni voz na pravilnom kolosijeku morao dugo da se zadržava u stanici,
 - c) radnom vozu koji saobraća između dvije susjedne stanice kao pomoćni voz u periodu između dva voza,
 - d) ako je to upravitelj infrastrukture odredio za izvjesne vozove, a naročito za vozove koji poslužuju industrijske kolosijeke (pruge), tovarišta i transportna otpremništva na otvorenoj pruzi,
 - e) ako to TK-dispečer pri upravljanju saobraćajem vozova iz centralnog mjesta, cjelokupno ili djelimično, ili otpravnik vozova na prugama opremljenim uređajima APB ili MZ, odredi za pojedine slučajeve da bi se ubrzao saobraćaj vozova, izbjegla zakašnjenja i zastoj na pruzi.
- (6) Ako je iznenada nastupila potreba da se na dvokolosječnoj pruzi obustavi saobraćaj na jednom njenom kolosijeku, pa zbog toga vozovi koji saobraćaju po njemu moraju da se otpreme nepravilnim kolosijekom, onda se takva vožnja naziva nepredviđena vožnja nepravilnim kolosijekom. Ako se predviđa da će nepredviđena vožnja nepravilnim kolosijekom da se vrši duži vremenski period, upravitelj infrastrukture će postupiti po odredbama stava (4) ovog člana.

- (7) Ako se zavodi vožnja po nepravilnom kolosijeku, o tome se obavještavaju zainteresirane stanice, pružno osoblje i vozno osoblje vozova koji saobraćaju tim nepravilnim kolosijekom.
- (8) Ako nije moguće da se unaprijed obavijesti pružno osoblje o saobraćaju po nepravilnom kolosijeku, onda se voznom osoblju prvog voza koji se otprema nepravilnim kolosijekom naređuje pismenim nalogom da voz mora tako lagano vozi da pružno osoblje može usmeno, sa voza, da se obavijesti o saobraćaju po nepravilnom kolosijeku.
- (9) O izuzetnoj i nepredviđenoj vožnji nepravilnim kolosijekom obavještava se pismenim nalogom vožno osoblje u stanici od koje voz otpočinje vožnju po nepravilnom kolosijeku, osim ako je obavještenje izvršeno u smislu stava (17) ovog člana. Ovim nalogom treba da se propiše kakvi signalni znaci moraju da se istaknu na vozu i od koje do koje stanice se vrši vožnja po nepravilnom kolosijeku.
- (10) Brzina voza koji saobraća po nepravilnom kolosijeku propisuje se istim nalogom samo ako je njegova maksimalna brzina veća od najveće dopuštene brzine za pravilni kolosijek i ne smije da bude veća od 100 km/h osim ako je uz nepravilni kolosijek ugrađen ulazni signal čiji se signalni znaci predsignaliziraju. Istim nalogom propisuju se i ograničene brzine i lagane vožnje koje važe za nepravilni kolosijek.
- (11) Prostorni signali ugrađeni uz pravilni kolosijek izuzetno ne važe za voz koji saobraća po nepravilnom kolosijeku. Ulaznim, izlaznim i zaštitnim signalima ugrađenim uz pravilni kolosijek se ne rukuje za voz koji saobraća po nepravilnom kolosijeku. Za vrijeme ulaza, odnosno izlaza voza koji saobraća nepravilnim kolosijekom, ulazni, odnosno izlazni signali moraju da pokazuju signalni znak za zabranjenu vožnju.
- (12) Stanica u kojoj voz otpočinje vožnju po nepravilnom kolosijeku dužna je da pismenim nalogom obavijesti vožno osoblje voza da se na dijelu pruge kojim voz saobraća po nepravilnom kolosijeku saobraćaj obavlja u staničnom, odnosno odjavnom razmaku, da se glavnim signalima ugrađenim uz pravilan kolosijek ne rukuje i da za dalju vožnju od ulaznih, izlaznih i zaštitnih signala kojima se ne rukuje važe signalni znaci ručnih signala ili odobrenje dato putem sredstava za sporazumijevanje. Signalni znaci glavnih signala i njihovih predsignala ugrađenih uz nepravilni kolosijek važe za voz koji saobraća po nepravilnom kolosijeku.
- (13) Na TK-prugama vožnje po nepravilnom kolosijeku redovno mogu da se vrše samo između posjednutih TK-stanica, za šta naređenje ovlaštenom staničnom radniku, za svaki slučaj posebno, izdaje TK-dispečer. Ako izuzetno mora da se izvrši vožnja po nepravilnom kolosijeku između neposjednutih TK-stanica, naređenje za saobraćaj vozova po nepravilnom kolosijeku TK-dispečer izdaje voznom osoblju i formira put vožnje po nepravilnom kolosijeku.
- (14) Kada kod formiranja puta vožnje po nepravilnom kolosijeku sigurnosni uređaji pravilno funkcioniraju, postavljanje skretnica u putu vožnje u pravilan i ispravan položaj i zaštitnih skretnica u položaj za zaštićivanje puta vožnje, kao i postavljanje iskliznica i uređaja za osiguranje saobraćaja na cestovnim prijelazima, vrši se pojedinačno. Provjera pravilnog i ispravnog položaja skretnica, položaja iskliznica, branika i svjetlosnih signala na cestovnim prijelazima, kao i da li je slobodan ulazni kolosijek, granica odsjeka i put pretrčavanja, vrši se pomoću pokazivača na SP, odnosno CP.
- Kada sigurnosni uređaj ne funkcioniraju, kao i u stanicama bez sigurnosnih uređaja, navedena postavljanja i provjere moraju da se vrše na licu mjesta.
- Ako uređajem za osiguranje saobraćaja na cestovnom prijelazu ne može da se rukuje pojedinačno, način osiguranja saobraćaja propisan je uputstvima navedenim u stavu (7) člana 22. ovog Pravilnika. Vozno osoblje se obavještava pismenim nalogom na kojim cestovnim prijelazima saobraćaj nije osiguran.
- Ulaz voza u stanicu i prijelaz preko rasputnice daje se signalnim znakom "Naprijed". Ovaj signalni znak daje se sa mjesta koje leži u ravni ulaznog, odnosno zaštitnog signala za pravilan kolosijek. Ukoliko se ne daje signalni znak "Naprijed", voz mora da se zaustavi kod ovog mjesta, a vožnju smije da nastavi samo ako mu se daje ovaj signalni znak, odnosno ako mu radnik koji formira put vožnje odobri ulaz u stanicu putem sredstava za sporazumijevanje. Postupak kod zaštitnih signala kojima se ne rukuje i reguliranje saobraćaja na rasputnicama i na TK-prugama propisani su uputstvima navedenih u stavu (7) člana 22. ovog Pravilnika i uputstvom za vršenje saobraćajne službe na rasputnicama.
- (15) Kada na dvokolosječnim prugama sa odjavnicama vozovi saobraćaju nepravilnim kolosijekom, prostornim signalima se ne rukuje. Za ulazak voza u naredni prostorni odsjek važi signalni znak "Naprijed" koji odjavničar daje samo ako je primio odjavu za prijetodni voz. Ukoliko odjavničar ne daje signalni znak "Naprijed" voz mora da stane ispred prostornog signala. Kada je voz već ušao u naredni prostorni odsjek, odjavničar mora da daje uzastopnom vozu signalni znak "Stoj" sve dok ne dobije odjavu za prijetodni voz.
- (16) Za vrijeme vožnje po nepravilnom kolosijeku saobraćaj uzastopnih vozova po pravilnom kolosijeku obavlja se na redovan način. Istovremeni saobraćaj uzastopnih vozova po pravilnom kolosijeku za vrijeme vožnje po nepravilnom kolosijeku na TK-prugama može da se vrši samo između posjednutih TK-stanica.
- (17) Svi vozovi koji saobraćaju nepravilnim kolosijekom moraju da stanu u stanici u kojoj otpočinju vožnju po nepravilnom kolosijeku, izuzev ako su putem pozadnje stanice ili stanice u kojoj je voz posljednji put stao dokazno obaviješteni o saobraćaju po nepravilnom kolosijeku. Brzine vožnje vozova koji saobraćaju po nepravilnom kolosijeku u stanicama dvokolosječne pruge u kojima vozovi po redu vožnje ili po naređenju nemaju zadržavanje i u kojima se ne presignaliziraju signalni znaci izlaznog signala ne smiju biti veće od 30 km/h. Ukoliko zbog vrste osiguranja stanice ili iz drugih razloga sigurnosti vozovi treba da staju i u ovim stanicama, o tome mora blagovremeno i na dokazan način da se obavijesti vožno osoblje.
- (18) Prije nego što se voz otpremi nepravilnim kolosijekom kod izuzetne i nepredviđene vožnje, od susjedne stanice mora da se traži dopuštenje fonogramom:
- "Primate li voz br... po nepravilnom kolosijeku (prezime otpravnika vozova) ".**
- Upitana stanica, prema stanju stvari, daje pristanak fonogramom:
- "Voz br.... po nepravilnom kolosijeku primam (prezime otpravnika vozova) ".,**
- odnosno odbija prijem voza fonogramom:
- "Ne, voz br....ne primam po nepravilnom kolosijeku (prezime otpravnika vozova) ".**
- Kod predviđene vožnje nepravilnim kolosijekom dopuštenje se traži na način propisan članom 93. ovog

- Pravilnika, i to za vozove koji saobraćaju po pravilnom i za vozove koji saobraćaju po nepravilnom kolosijeku.
 - Dopuštenje na način propisan članom 93. ovog Pravilnika traži se i za vozove koji saobraćaju po pravilnom kolosijeku za vrijeme nepredviđene vožnje nepravilnim kolosijekom.
 - Stanica koja otprema voz po nepravilnom kolosijeku smije da traži dopuštenje od susjedne stanice samo ako su prispjeli svi vozovi koji su iz susjedne stanice otpremljeni za nju po pravilnom kolosijeku i ako je ona dala objavu za posljednji uzastopni voz koji je saobraćao po ovom kolosijeku.
 - Susjedna stanica smije da da dopuštenje za voz po nepravilnom kolosijeku samo ako je od stanice koja traži dopuštenje primila objavu za posljednji voz otpremljen po pravilnom kolosijeku.
- (19) Ako vožnju vozova nepravilnim kolosijekom regulira TK-dispečer dopuštenja se ne traže.
- (20) Kod posjednutih TK-stanica, za vozove koji saobraćaju po nepravilnom kolosijeku dvokolosječne pruge, objave međusobno daju ovlašteni stanični radnici. Kada saobraćaj vozova po nepravilnom kolosijeku regulira TK-dispečer, a uređaji omogućavaju kontrolu slobodnosti međustaničnog rastojanja, objava se ne daje. Kod neposjednutih TK-stanica, ako uređaji omogućavaju kontrolu slobodnosti međustaničnog rastojanja, objava se ne daje, u protivnom obavještenje TK-dispečeru da je voz prispio cio daje vozovoda (mašinovoda) nakon što se uvjeri da je na posljednjim kolima u vozu signalni znak "Kraj voza".
- (21) Traženje i davanje dopuštenja i davanje objave za vozove koji saobraćaju po nepravilnom kolosijeku dvokolosječne pruge između granične stanice bez TK-uređaja i TK-pruge u oba smjera, obavezno je između TK-dispečera i otpravnika vozova granične stanice bez TK-uređaja.

Član 118.

(Obostrani saobraćaj)

- (1) Pod obostranim saobraćajem podrazumijeva se kretanje vozova po jednom ili drugom kolosijeku dvokolosječne pruge u oba smjera korištenjem odgovarajućih kolosječnih veza za prijelaz vozova sa jednog na drugi kolosijek bez prekidanja vožnje.
- (2) Vožnje vozova po odredbama navedenim u stavu (1) ovog člana smatraju se redovnim saobraćajem.
- (3) Pruge na kojima se organizira obostrani saobraćaj opremaju se odgovarajućim signalno-sigurnosnim uređajima koji omogućavaju traženje i davanje privole u oba smjera za svaki kolosijek i kontrolu slobodnosti kolosijeka, i ostalim signalno-sigurnosnim uređajima koji osiguravaju siguran saobraćaj vozova u oba smjera, telekomunikacionim vezama i ostalim postrojenjima neophodnim za sigurno odvijanje takvog saobraćaja. Signali, signalne oznake i signalni znaci na prugama sa obostranim saobraćajem ugrađuju se, postavljaju i daju na način propisan Signalnim pravilnikom.
- (4) Vozno osoblje voza koji se otprema na susjedni kolosijek za koji nema izrađen red vožnje dokazno se obavještava o maksimalnoj brzini na tom kolosijeku samo ako je maksimalna brzina za njihov voz po redu vožnje veća od najveće dopuštene brzine za susjedni kolosijek. Ukoliko je za susjedni kolosijek izrađen red vožnje, vozno osoblje se dokazno obavještava samo o potrebi smanjenja brzine (lagane vožnje i sl.).
- (5) Ako zbog kvara uređaja ne može da se dobije privola za vožnju po susjednom kolosijeku, ako izlazni signal ne može da se postavi da pokazuje signalni znak za dozvoljenu vožnju po susjednom kolosijeku, ako neki od prostornih

odsjeka pokazuje zauzeće, voz se na susjedni kolosijek otprema po odredbama člana 117. ovog Pravilnika. U tom slučaju, vozno osoblje se dokazno obavještava o saobraćaju po susjednom kolosijeku uz primjenu odredbi stava (9) člana 130. ovog Pravilnika.

- (6) Na staničnim rastojanjima sa stajalištima koja nemaju denivelirane prilaze peronima ili nemaju zaštitnu ogradu između kolosijeka, zabranjena je, zbog sigurnosti putnika, istovremena otprema voza za prijevoz putnika koji ima zadržavanje na stajalištu i bilo koje druge vrste voza ako će ti vozovi da se mimoiđu na stajalištu.

Član 119.

(Reguliranje saobraćaja vozova na dvokolosječnim prugama za vrijeme kapitalnog remonta jednog kolosijeka)

- (1) Na dvokolosječnim prugama za vrijeme kapitalnog remonta jednog kolosijeka saobraćaj se organizira jednokolosječno po drugom kolosijeku.
- (2) Zatvor jednog kolosijeka na dvokolosječnoj pruži i dvokolosječnoj pruži sa obostranim saobraćajem radi kapitalnog remonta smatra se predviđenim zatvorom tog kolosijeka. Vožnje po nepravilnom kolosijeku smatraju se predviđenim vožnjama po nepravilnom kolosijeku, a vožnje po susjednom kolosijeku smatraju se redovnim vožnjama.
- (3) Za organiziranje jednokolosječnog saobraćaja na dvokolosječnim prugama pri kapitalnom remontu jednog kolosijeka moraju da budu ispunjeni slijedeći uvjeti:
 - a) mora da se izradi privremeni red vožnje za jednokolosječnu prugu,
 - b) prijelaz vozova sa pravilnog na nepravilni kolosijek i obratno mora da bude omogućen direktnim kolosječnim vezama (bez povratne vožnje). Kolosječne veze koje omogućavaju prijelaz bez prekidanja vožnje moraju da budu obuhvaćene sistemom osiguranja stanice,
 - c) izlaz voza na nepravilni kolosijek mora da bude signaliran signalnim znacima izlaznih signala čiji signalni znaci moraju da budu predsignalizirani signalnim znacima ulaznog signala,
 - d) ulaz voza u stanicu sa nepravilnog kolosijeka mora da bude signaliziran signalnim znacima ulaznog signala, čiji signalni znaci moraju da budu predsignalizirani signalnim znacima posebnog predsignala ili prvog prostornog signala ispred ulaznog signala,
 - e) kod ulaznih puteva vožnji put pretrčavanja ne smije da vodi na kolosijek na kojem se izvode radovi kapitalnog remonta, a ako to nije moguće da se izbjegne, moraju da se propišu posebne mjere sigurnosti,
 - f) na kolosijeku na kojem se izvode radovi kapitalnog remonta iza posljednje izlazne skretnice na rastojanju od najmanje 50 metara mora da se ugradi iskliznica, kao bočna i čeona zaštita puta vožnje, koja mora da bude obuhvaćena sistemom osiguranja stanice,
 - g) ako se saobraćaj obavlja u odjavnom razmaku ili se odredi takav način organizacije saobraćaja vozova radi povećanja propusne moći pruge, odjavnice moraju da se opreme prostornim signalima i predsignalima iz oba smjera vožnje sa međusobnom zavisnošću, telefonima, zvonovnim signalnim uređajima i dr.,
 - h) za vozove koji saobraćaju po nepravilnom kolosijeku ulazni i prostorni signali sa pripadajućim predsignalima mogu da se ugrade i sa lijeve strane kolosijeka, ali tada moraju da se ugrade upozorivači glavnih signala i predsignala,

- i) sistem osiguranja stanice mora da obuhvati i vožnju nepravilnim kolosijekom kroz stanicu ako se radovi izvode između više uzastopnih stanica,
 - j) u svim službenim mjestima koja učestvuju u reguliranju saobraćaja vozova na dijelu pruge sa jednokolosječnim saobraćajem služba mora da se vrši neprekidno.
- (4) Obavješćavanje osoblja vučnog vozila o privremenom organiziranju jednokolosječnog saobraćaja vršit će redovno stanice koje odredi upravitelj infrastrukture.
 - (5) O svim drugim mjerama u vezi sa sigurnošću saobraćaja pri jednokolosječnom saobraćaju o kojima osoblje vučnog vozila nije obavijestila rasporedna, polazna odnosno stanica u kojoj voz posljednji put po redu vožnje ili naređenju ima zadržavanje, osoblje vučnog vozila obavještava pismenim nalogom stanica od koje počinje jednokolosječni saobraćaj.
 - (6) Vozovi se zaustavljaju u stanici od koje počinju vožnju nepravilnim kolosijekom samo ako je to predviđeno redom vožnje, iz saobraćajnih razloga i zbog uručivanja pismenih naloga.
 - (7) Redovne brzine kroz službena mjesta od kojih počinje vožnja po nepravilnom kolosijeku moraju da se označe u privremenom redu vožnje, a prema potrebi i signaliziraju odgovarajućim signalima.
 - (8) U materijalu privremenog reda vožnje moraju da se unesu slovne i brojčane oznake privremenih prostornih signala i njihovih predsignala i njihovi kilometarski položaji. Ovi podaci se unose u kolonu "Službena mjesta".
 - (9) Reguliranje saobraćaja vozova između stanica dvokolosječne pruge sa privremenim jednokolosječnim saobraćajem vrši se prema odredbama članova 92. i 93. ovog Pravilnika, u zavisnosti od tehničke opremljenosti pruge.
 - (10) Manevriranje u službenim mjestima na dijelovima pruge sa jednokolosječnim saobraćajem treba izbjegavati.
 - (11) Manevriranje na pravilnom kolosijeku prema otvorenoj pruzi ne smije da se vrši bez odobrenja otpravnika vozova, a na TK-prugama bez odobrenja TK-dispečera. U svemu ostalom važe odredbe za jednokolosječne pruge.
 - (12) Upravitelj infrastrukture izrađuje detaljno uputstvo za reguliranje saobraćaja vozova na dvokolosječnoj pruzi pri kapitalnom remontu jednog kolosijeka, za svaki slučaj posebno, uzimajući pri tome u obzir specifičnosti pruge, vrstu osiguranja službenih mjesta i pruge, lokaciju novougrađenih glavnih signala i njihovih predsignala, kao i ostalih signala, osiguranje saobraćaja na cestovnim prijelazima, raspoloživa sredstva za sporazumijevanje itd..

DIO PETNAESTI POSEBNE VRSTE SAOBRAĆAJA

Član 120.

(Saobraćaj vozova do nekog mjesta na otvorenoj pruzi)

- (1) Posluživanje nekog mjesta na otvorenoj pruzi koje ne učestvuje u reguliranju saobraćaja vozova, kao što su mjesta izvođenja radova, transportna otpremništva, tovarišta, industrijski kolosijeci i pruge vrši se vozovima.
- (2) Vozovi za posluživanje nekog mjesta na otvorenoj pruzi predviđaju se redom vožnje, kao i organizacija saobraćaja drugih vozova u vrijeme dok se vozovi za posluživanje nalaze na posebnom kolosijeku u mjestu posluživanja.
- (3) Mjesta navedena u stavu (1) ovog člana, kao i druga mjesta rada, utovara ili istovara mogu da se poslužuju, odnosno vožnje u cilju snabdijevanja, održavanja, ukazivanja pomoći i sl. mogu da se obavljaju i vanrednim vozovima ili manevarskim sastavima na prugama i u službenim mjestima gdje to upravitelj infrastrukture odobri.

- (4) O otpremi voza (manevarskog sastava) na otvorenu prugu otpravnici vozova susjednih stanica moraju prijetodno da se dogovore. Kod javljanja odlaska mora da se navede kilometarski položaj mjesta na pruzi do kog voz saobraća, odnosno službeno mjesto (industrijski kolosijek) na otvorenoj pruzi koje voz (manevarski sastav) poslučuje. Na TK-prugama voz (manevarski sastav) može da se otpremi na otvorenu prugu samo po prijetodnom odobrenju TK-dispečera.
- (5) Kada voz (manevarski sastav) saobraća do nekog mjesta na otvorenoj pruzi, a polazi iz posjednute TK-stanice, odobrenje za njegovu otpremu TK-dispečer daje ovlaštenom staničnom radniku, a ovaj o tome obavještava vozno osoblje, odnosno rukovoca manevre pismenim nalogom. Ako se voz (manevarski sastav) po obavljenom radu vraća u pozadnju stanicu, TK-dispečer odobrava mjesno rukovanje SP, odakle se formira put vožnje, a ako voz nastavlja vožnju do naredne stanice TK-dispečer regulira kretanje voza formiranjem puta vožnje kao i za svaki drugi voz.
- Kada voz (manevarski sastav) saobraća do nekog mjesta na otvorenoj pruzi a polazi iz neposjednute TK-stanice, naređenje za saobraćaj ovakvog voza (manevarskog sastava) TK-dispečer daje voznom osoblju. Saobraćaj ovakvog voza (manevarskog sastava) regulira TK-dispečer bez obzira da li se voz (manevarski sastav) vraća u pozadnju stanicu ili nastavlja vožnju do naredne stanice.
- (6) Voz (manevarski sastav) koji saobraća do nekog mjesta na otvorenoj pruzi otprema se iz stanice na jedan od slijedećih načina:
 - a) po dobijenoj privoli (dopuštenju) i formiranju puta vožnje za izlaz, voz (manevarski sastav) se otprema kao i u slučaju kada saobraća do naredne stanice,
 - b) po dobijenoj privoli (dopuštenju) i formiranju puta vožnje za izlaz, upotrebom odgovarajućih tastera izlazni i prostorni signali postavljaju se da pokazuju signalni znak za zabranjenu vožnju a potom se voz (manevarski sastav) otprema pored njih,
 - c) pod zatvorom pruge.
- (7) Koji će se od navedenih načina primjenjivati na pojedinim prugama određuje se uputstvima navedenim u stavu (7) člana 22. ovog Pravilnika, odnosno Poslovnim redom stanice I dio.
- (8) Voz (manevarski sastav) koji saobraća do nekog mjesta na otvorenoj pruzi ne smije da se otpremi iz stanice po istom kolosijeku dok postoji privola za vožnju iz suprotnog smjera, osim pomoćnog voza ili lokomotive koja se vraća na otvorenu prugu po zaostalo bruto.
- (9) Otpravnik vozova, odnosno ovlašteni stanični radnik ili TK-dispečer mora pismenim nalogom, odnosno naređenjem da obavijesti vozno osoblje voza koji saobraća do nekog mjesta na otvorenoj pruzi, odnosno manevarsko osoblje manevarskog sastava, o svrsi vožnje, kilometarskom položaju mjesta na pruzi do kojeg voz (manevarski sastav) saobraća, službenom mjestu (industrijskom kolosijeku) na otvorenoj pruzi koje poslučuje, vremenu do kojeg mora da se vrati sa otvorene pruge, da u povratku prostorni signali koji pokazuju signalni znak za zabranjenu vožnju za njih izuzetno ne važe i da voz (manevarski sastav) može da prođe pored njih, koji su cestovni prijelazi neosigurani i o načinu na koji se vozu (manevarskom sastavu) pri povratku sa otvorene pruge daje ulaz u stanicu (ulaznim signalom, signalnim znacima ručnih signala ili odobrenjem putem sredstava za sporazumijevanje).
- Vozno (manevarsko) osoblje takođe mora da se obavijesti da za njega izuzetno ne važe u odlasku prostorni signali koji

pokazuju signalni znak za zabranjenu vožnju, ako se odredi da se vozovi otpremaju pored takvih signala.

- (10) U zavisnosti od tehničkih karakteristika uređaja i od načina saobraćaja vozova do nekog mjesta na otvorenoj pruzi, uputstvima navedenim u stavu (7) člana 22. ovog Pravilnika propisuje se način na koji se po povratku voza (manevarskog sastava) signali postavljaju da pokazuju signalne znake za dozvoljenu vožnju.
- (11) Red vožnje za planirane vozove, kao i uputstvo i uvjete za vožnju neplaniranih vozova i manevarskih sastava za posluživanje nekih mjesta na otvorenoj pruzi, za saobraćaj vozova za prijevoz putnika do nekog mjesta na otvorenoj pruzi, mjere sigurnosti na mjestu rada ili kod mjesta odakle se manevarski sastav ili voz vraća, odnosno kod odvojne tačke na otvorenoj pruzi, kao i organizaciju kretanja manevarskih lokomotiva između stanica, donosi upravitelj infrastrukture.
- (12) Odredbe o organizaciji kretanja, sastavu i kočenju, propisane za vozove, važe i za manevarske sastave pri posluživanju nekog mjesta na otvorenoj pruzi.

Član 121.

(Potiskivanje vozova)

- (1) Na prugama sa većim usponom dopušteno je potiskivanje vozova sa zakvačenom ili nezakvačenom potiskivalicom. Na APB, MZ i TK-prugama lokomotiva potiskivalica mora da bude zakvačena.
- (2) Zbog uvjeta vuče vozovi sa potiskivalicom saobraćaju ograničenom brzinom. Najveću dopuštenu brzinu ovakvih vozova, s obzirom na mjesto lokomotive u vozu, propisuje upravitelj infrastrukture.
- (3) Pruge, odnosno dijelovi pruga na kojima se vozovi redovno potiskuju, objavljuju se u knjižici reda vožnje, a način na koji se vrši potiskivanje na pojedinim prugama, kao i posebna uputstva, propisuje upravitelj infrastrukture.
- (4) U voz koji se potiskuje ne uvrštavaju se vozila koja su spojena krutim kvačilom, kao i više kola natovarenih dugačkim savitljivim predmetima, kola ukupne mase 10 t i manje, kola sa niskim podom za prijevoz kamiona, neradne motore garniture, motorna pružna vozila i druga kola za koje je u prijevoznim uvjetima zabranjeno potiskivanje.
- (5) Signalne znake koje daje vozna lokomotiva radi reguliranja brzine potiskivalica ponavlja i obratno. Ako je sporazumijevanje putem signalnih znakova zbog terenskih prilika nemoguće, tada se ono vrši sredstvima za sporazumijevanje u skladu sa tehničkim mogućnostima.
- (6) Kad je na nekoj pruzi propisano da se potiskivanje vrši na oba načina (sa zakvačenom ili nezakvačenom potiskivalicom), o načinu potiskivanja vozno osoblje se obavještava pismenim nalogom ukoliko se odstupa od načina i relacije potiskivanja označenih u redu vožnje odnosno voza.
- (7) Mjesto od kojeg se potiskivalica redovno vraća sa otvorene pruge poslije potiskivanja oprema se telefonom radi obavještavanja o njenom kretanju.
- (8) Za potiskivalicu koja se redovno vraća sa otvorene pruge red vožnje se utvrđuje unaprijed, sa naznačenjem kilometarskog položaja mjesta odakle se lokomotiva vraća.
- (9) Osoblje lokomotive potiskivalice koja se vraća sa otvorene pruge mora da se obavijesti da u povratku prostorni signali koji su neosvijetljeni ili pokazuju signalne znake za zabranjenu vožnju za njega izuzetno ne važe i da može da prođe pored njih, kao i koji su cestovni prijelazi neosigurani.

Ulaz lokomotivi potiskivalici koja se vraća u stanicu daje se signalnim znacima ulaznog signala, signalnim znacima

ručnih signala ili odobrenjem putem sredstava za sporazumijevanje.

Član 122.

(Pomoćne vožnje)

- (1) Pomoćni voz (pomoćnoj lokomotivi) se uvodi po trasi najpodesnijeg voza, zavisno od važnosti upućivanja pomoćnog voza (pomoćne lokomotive). Ukoliko nema podesne trase pomoćnom vozu (pomoćnoj lokomotivi) se općim nalogom određuje vrijeme polaska iz polazne stanice, maksimalna brzina i zaustavljanje u stanicama, što predstavlja njihov red vožnje.
- (2) Ako redom vožnje, koji je propisan pismenim nalogom, nije predviđeno zadržavanje pomoćnog voza u usputnim stanicama, osoblje vučnog vozila treba uvijek da očekuje izuzetno zaustavljanje radi prijema dopunskih obavještenja ili pismenih naloga.
- (3) Pomoćni voz (pomoćna lokomotiva) obavezno staje u stanici prije ugroženog mjesta, radi prijema općeg naloga o kilometarskom položaju ugroženog mjesta, odnosno čela ili kraja voza koji je tražio pomoć, kao i o ostalim mjerama sigurnosti.
Ako se na prugama opremljenim APB i MZ uređajima pomoćni voz (pomoćna lokomotiva) otprema u istom smjeru u kome saobraća i voz kome se šalje pomoć, u obavještenju mora da se navede:
"Od prostornog signala br.... koji pokazuje signalni znak za zabranjenu vožnju voziti oprezno".
Ako se pomoćni voz (pomoćna lokomotiva) otprema na otvorenu prugu u susret vozu kojem se pruža pomoć, vozno osoblje se obavještava, pored podatka o mjestu zaustavljanja voza kome se pruža pomoć, i da prostorni signali pokazuju signalne znake za zabranjenu vožnju koji za njega izuzetno ne važe, kao i koji su cestovni prijelazi neosigurani. Ovo se odnosi na pruge opremljene APB i MZ uređajima.
Na način naveden u tački b) postupa se i kod povratka lokomotive na prugu po zaostali dio voza koji saobraća pored prostornih signala koji pokazuju signalni znak za zabranjenu vožnju.
- (4) Osoblje pomoćne lokomotive (vučnog vozila pomoćnog voza) podešava brzinu prema preglednosti pruge kako bi se pomoćni voz (pomoćna lokomotiva) sigurno približio(la) ugroženom mjestu, odnosno vozu koji je tražio pomoć.
- (5) O kretanju pomoćnog voza (pomoćne lokomotive) do voza koji je tražio pomoć, povlačenju voza u pozadnju stanicu i eventualnoj vožnji u dijelovima, obavezno je dokazno sporazumijevanje između susjednih stanica.
- (6) Ukoliko na otvorenoj pruzi kod ugroženog mjesta ne postoji telefon, obavještavanje se vrši priključnim telefonom pomoćnog voza kojim se oprema svaki pomoćni voz, odnosno pomoćnu lokomotivu do mjesta nezgode prati radnik telekomunikacione djelatnosti sa posebnom opremom za uspostavljanje veze. Ako kablovski vodovi nisu snabdjeveni priključcima, sporazumijevanje se vrši drugim sredstvima za sporazumijevanje u skladu sa tehničkim mogućnostima.
- (7) Kada se pomoćna lokomotiva upućuje samo radi dovlačenja voza, sporazumijevanje se vrši sa najbližeg telefonskog mjesta na otvorenoj pruzi, a pruga se smatra zatvorenom za saobraćaj.
- (8) Pomoćne vožnje snježnog grtala uvode se kada je pruga zavijana. Uvođenje traži stanica koja je izvještena ili se sama uvjerila da je pruga zavijana i to od stanice koja je sjedište snježnog grtala. Ovaj zahtjev se upućuje i rasporednim stanicama.

- (9) Način saobraćaja snježnog grtala, s obzirom na broj upotrijebljenih lokomotiva i brzinu kretanja, određuje se uputstvom za svako snježno grtalo posebno.
- (10) Snježno grtalo koje ide pred vozom u granicama svoje dopuštene brzine održava, po mogućnosti, red vožnje voza koji ga slijedi. U protivnom, voz koji kreće za snježnim grtalom ne smije da vozi brzinom većom od brzine snježnog grtala, o čemu se vozno osoblje obavještava pismenim nalogom.
Voz slijedi snježno grtalo redovno u prostornom razmaku propisanom za dotičnu prugu. U posebnim vremenskim uvjetima, kada su zavijavanja veća, može da se odredi slijeđenje voza iza snježnog grtala u vremenskom razmaku od najmanje 15 minuta.
- (11) Snježno grtalo staje u svakoj stanici, kao i voz koji ga slijedi i onda kada po redu vožnje to nije predviđeno.
- (12) Za vrijeme vožnje snježnog grtala mašinovoda češće daje signalni znak "Pazi", naročito kada je vidik u daljinu spriječen, kako bi skrenuo pažnju radnicima na pruzi na saobraćaj snježnog grtala.
- (13) Ako na dvokolosjećnoj pruzi između dvije stanice na jednom kolosijeku saobraća snježno grtalo, u isto vrijeme se između te dvije stanice ne otprema voz po drugom kolosijeku.
- (14) Na elektrificiranim prugama posebno se preduzimaju mjere u vezi sa kontaktnom mrežom i potrebe za isključenjem napona u kontaktnoj mreži, što se propisuje u uputstvu za određeno snježno grtalo.

Član 123.

(Zatvaranje pruge (kolosijeka))

- (1) Kada se na kolosijeku, postrojenjima, uređajima ili objektima na otvorenoj pruzi ili u stanicama obavljaju radovi takve prirode koji ne dozvoljavaju korištenje pruge (kolosijeka) za vožnju ili je pruga (kolosijek) iznenada postala neupotrebljiva, za vrijeme trajanja ovakvih radova, odnosno smetnje pruga (kolosijek) se isključuje iz upotrebe.
- (2) Isključenje pruge (kolosijeka) iz upotrebe naziva se zatvaranje pruge, odnosno kolosijeka, a može da bude predviđeno i nepredviđeno.
- (3) Predviđeno zatvaranje pruge (kolosijeka) je kada se pruga (kolosijek) isključuje iz upotrebe zbog predviđenih radova, a nepredviđeno zatvaranje kada se pruga (kolosijek) isključuje iz upotrebe zbog iznenada nastale neupotrebljivosti.
- (4) Predviđeni radovi na otvorenoj pruzi i na staničnim kolosijecima blagovremeno se planiraju.
- (5) Intervali za izvođenje planskih radova za redovno održavanje pruge, kolosijeka, kontaktne mreže i pružnih postrojenja osigurava se općim redom vožnje.
- (6) Posebni zahtjevi za vanredne radove se ne podnose, a odobrenja za početak radova u određeno vrijeme daju susjedne stanice, a na TK-prugama TK-dispečer, uz prijethodni dogovor sa operativnom službom upravitelja infrastrukture. Vanrednim radovima se smatraju radovi koji su posljedica vanrednih događaja i smetnji.
- (7) Planske radove za koje intervali nisu osigurani općim redom vožnje naknadno odobrava operativna služba upravitelja infrastrukture na pismeni zahtjev zainteresirane jedinice izvršne službe. Zahtjev se podnosi najkasnije deset dana, a operativna služba upravitelja infrastrukture odobrava zatvaranje pruge (kolosijeka) najkasnije pet dana prije početka radova.
Pri podnošenju zahtjeva za zatvaranje pruge (kolosijeka) mora da se odredi i saopći iz koje će djelatnosti biti rukovodilac radova.

- O podnošenju zahtjeva za zatvaranje pruge (kolosijeka), organizaciona jedinica koja je tražila zatvor pruge (kolosijeka) obavještava i ostale zainteresirane radne jedinice koje učestvuju u izvođenju radova. Iste moraju da potvrde izvođaču radova da su spremne za izvođenje radova.
- (8) Operativna služba upravitelja infrastrukture će odobriti zatvor pruge (kolosijeka) kada dobije pismenu potvrdu organizacione jedinice koja je tražila zatvor pruge (kolosijeka) da su svi izvođači radova potvrdili spremnost za izvođenje radova.
- (9) O radovima koji su predviđeni redom vožnje radna jedinica koja ih je planirala izvještava ostale zainteresirane radne jedinice najkasnije na pet dana prije početka radova.
- (10) O naknadno odobrenom zatvoru pruge operativna služba upravitelja infrastrukture u navedenom roku pismeno obavještava:
 - a) šefove stanica između kojih je odobreno zatvaranje pruge,
 - b) TK-dispečera,
 - c) šefove susjednih rasporednih stanica, kao i polaznih i odvojnih stanica na tom rasporednom odsjeku,
 - d) nadležnu područnu operativnu grupu.
- (11) Jedinice koje su dobile pismeno obavještenje o naknadno odobrenom zatvaranju pruge odmah pismeno potvrđuju prijem odobrenja operativnoj službi upravitelja infrastrukture i radnoj jedinici koja je tražila zatvaranje pruge.
- (12) Jedinica koja je tražila zatvaranje pruge (kolosijeka) može da otpočne sa radovima po prijemu pismene potvrde zainteresiranih jedinica, odnosno odobrenja stanica da radovi mogu da se izvode. Ako izvođač radova neće da koristi odobreno zatvaranje pruge (kolosijeka) odmah, odnosno najkasnije 24 sata prije početka odobrenog zatvaranja mora o tome da obavijesti sve zainteresirane.
- (13) Na dan planiranog ili naknadno odobrenog zatvaranja pruge odobrenje za neposredan početak radova daju otpравниci vozova susjednih stanica, a na TK-prugama TK-dispečer, uz prijethodni dogovor sa nadležnom područnom operativnom grupom.
- (14) Rukovodilac radova na pruzi upisuje u saobraćajni dnevnik jedne od susjednih stanica vrijeme početka i završetka zatvora pruge, što stanica odmah dokazno saopćava susjednoj stanici i nadležnoj područnoj operativnoj grupi. Rukovodilac radova može i sa otvorene pruge da obavijesti, ali istovremeno, obje susjedne stanice o početku i završetku zatvora pruge.
- (15) Rukovodilac radova jedinice koja je tražila zatvaranje pruge organizira zaštićivanje mjesta radova po odredbama Signalnog pravilnika 1.
- (16) Skretničar se fonogramom obavještava o početku i završetku zatvora pruge. Na staničnoj postavnici, odnosno na telefonu i postavnoj napravi signala i skretnica kod otpравниka vozova i skretničara, u vrijeme zatvaranja pruge ističe se tablica sa natpisom: "Pruga zauzeta", a iza izlazne skretnice postavlja se zaustavni signal koji pokazuje signalni znak "Stoj" ali tako da ne ometa manevriranje na odnosnoj strani stanice.
- (17) Kod nepredviđenog zatvaranja pruge, odnosno kada je na nekom mjestu na otvorenoj pruzi iznenada ugrožen saobraćaj i ono nije zaštićeno, a susjedne stanice između kojih se takav slučaj desi su o tome obavještene, iza izlazne skretnice postavlja se zaustavni signal koji pokazuje signalni znak 96a "Stoj", ali tako da ne ometa manevriranje na odnosnoj strani stanice. Po izvršenom zaštićivanju ugroženog mjesta signalni znak 96a "Stoj" se uklanja. U

stanicama opremljenim izlaznim signalima signalni znak 96a "Stoj" ne mora da se postavlja, o čemu odlučuje upravitelj infrastrukture.

- (18) Zatvaranje kolosijeka u stanici odobrava šef stanice, odnosno TK-dispečer, pri čemu vodi računa o pravilnom i urednom izvršenju reda vožnje. O podnjetom zahtjevu i datom odobrenju šef stanice, odnosno TK-dispečer obavještava obje susjedne stanice, operativnu službu upravitelja infrastrukture i radne jedinice koje učestvuju u radovima pri zatvaranju kolosijeka. Susjedne stanice i radne jedinice, koje pored podnosioca zahtjeva učestvuju u izvođenju radova, potvrđuju prijem odobrenja o zatvaranju kolosijeka radnoj jedinici koja je tražila zatvaranje kolosijeka i šefu stanice (TK-dispečeru) koja je dala odobrenje. Ako zatvaranje kolosijeka utječe na pravilno i uredno izvršenje reda vožnje (radovi na više glavnih kolosijeka, izmjena ili ugradnja skretница i sl.), ovo zatvaranje odobrava operativna služba upravitelja infrastrukture po odredbama iz stavova (7) do (10) ovog člana.
- (19) Zahtjev za zatvaranje kolosijeka u stanici podnosi se najmanje deset dana, a odobrenje se daje najmanje pet dana prije početka radova na kolosijeku.
- (20) Kod radova na kolosijecima službenog mjesta koje nije zaštićeno glavnim signalima, zahtjev i odobrenje za zatvaranje kolosijeka traži se i daje kao za zatvaranje pruge.
- (21) Saglasnost za neposredan početak zatvora kolosijeka u stanici daje otpravnik vozova usmeno (na TK-prugama TK-dispečer), a rukovodilac radova početak i završetak radova, kao i stanje i sposobnost kolosijeka i postrojenja za saobraćaj, upisuje u saobraćajni dnevnik i o tome, na TK-prugama, obavještava TK-dispečera.
- (22) Radovima na zatvaranju pruge, odnosno kolosijeka rukovodi radnik organizacione jedinice navedene u stavu (7) tačka a) ovog člana koji posjeduje stručnu osposobljenost za određene saobraćajne poslove, a najmanje za zanimanje vođa pružnih radova, rukovalac KM, odnosno rukovalac SS ili TK-postrojenja.
- (23) Mjesto rada na otvorenoj pruzi za vrijeme zatvora pruge oprema se telefonom radi sporazumijevanja sa susjednim stanicama i radilištima, kao i radilišta međusobno, ako se za vrijeme zatvora pruge radovi izvode na više mjesta.
- (24) Zatvor pruge ne smije da se odobri niti radovi smiju da otpočnu ako izvođač radova nije osigurao odgovarajuće uređaje za sporazumijevanje.
- (25) Ako je u odobrenju o zatvoru pruge (kolosijeka) određeno njegovo vrijeme trajanja, odobreno vrijeme ne smije da se prekorači bez odobrenja nadležne područne operativne grupe (operativne službe).
- (26) Izuzetno, pri zatvoru pruge (kolosijeka) mogu da se, po potrebi, odobre suprotna kretanja radnih vozova i pružnih vozila, uz najveće mjere opreznosti koje posebno propisuje upravitelj infrastrukture.
- (27) Upravitelj infrastrukture propisuje detaljnije odredbe o mjerama sigurnosti saobraćaja za vrijeme izvođenja radova pri zatvoru pruge (kolosijeka), a u slučaju navedenim u stavu (18) ovog člana mjere sigurnosti propisuje lice koje izdaje odobrenje za zatvor kolosijeka.

DIO ŠESNAESTI PRUŽNA VOZILA

Član 124.

(Opće odredbe)

- (1) Pod pružnim vozilima podrazumijevaju se vozila specijalne konstrukcije koja služe za potrebe nadzora i održavanja

(tekućeg i investicionog) pruge, telefonskih linija, signalno-sigurnosnih postrojenja i kontaktne mreže.

Kao pružna vozila smatraju se: ručna i motorna radnička kolica, motorna drezina, vozila za mehanizirano održavanje kolosijeka, vozila sa opremom za održavanje i ispitivanje kontaktne mreže i tunela (sa ili bez sopstvenog pogona), kao i prikolice za motorna radnička kolica i motorne drezine.

Motorna pružna vozila su pružna vozila koja su snabdjevena motorom i koja mogu samostalno da se kreću i da vuku druga vozila.

Prikolicom motornih pružnih vozila smatraju se i pružne ljestve za održavanje kontaktne mreže koje ne služe za prijevoz ljudstva i materijala, već samo za rad na mjestu gdje se vrši održavanje kontaktne mreže.

Odredbe koje se odnose na saobraćaj motornih drezina važe i za ostala motorna pružna vozila, osim za motorna radnička kolica.

- (2) Pružna vozila mogu da se upotrebljavaju samo u službene svrhe.
Pružnim vozilima mogu da se prijevoze samo službena lica koja obavljaju službeni zadatak iz stava (1) ovog člana. Upravitelj infrastrukture može da odobri izuzetan prijevoz službenih lica i za obavljanje drugih zadataka, što mora da se navede u nalogu za službeno putovanje ili u posebnom odobrenju.
- (3) Vožnja pružnih vozila noću, kao i danju kada je vidik spriječen (magla, vijavica), dozvoljena je samo u slučajevima koje određuje nadležna područna operativna grupa (operativna služba upravitelja infrastrukture).
- (4) Vožnjom pružnih vozila ne smije da se ometa saobraćaj vozova.
- (5) Ako pružno vozilo nije uvedeno u saobraćaj kao voz, onda se prilikom njegovog saobraćaja ne rukuje glavnim signalima i predsignalima glavnih signala. Branicima na cestovnim prijelazima rukuje se kao i kod saobraćaja vozova.

Član 125.

(Tehnička sposobnost pružnih vozila za vožnju. Vodstvo, pratnja, oznake i oprema pružnih vozila)

- (1) Svako pružno vozilo, samo ili sa priključnim vozilima (prikolicama, kolima), mora da ima uređaje za kočenje u toku kretanja i za osiguranje od samopokretanja za vrijeme stajanja. Tehnički uvjeti i postupci u vezi sa kočnicama i kočenjem pružnih vozila propisuju se odredbama Uputstva o kočenju vozova- navedenog u Prilogu I Instrukcije za sigurnost i interoperabilnost u ŽS BiH.
- (2) U blokovnom prostornom razmaku mogu da saobraćaju pružna vozila koja za to ispunjavaju uvjete propisane Tehničkim uvjetima za pružna vozila koja saobraćaju na prugama opremljenim uređajima APB i TK, i koja su kao takva označena.
 - a) U pogledu osiguranja saobraćaja signalno-sigurnosnim uređajima, odredbe ovog Pravilnika propisane za vozove važe i za saobraćaj pružnih vozila koja saobraćaju u blokovnom prostornom razmaku.
 - b) Pružna vozila koja ne ispunjavaju uvjete za saobraćaj u blokovnom prostornom razmaku mogu da se otpremaju samo u staničnom prostornom razmaku na prugama opremljenim uređajima APB i TK.
 - c) Ako pružno vozilo koje ispunjava uvjete za saobraćaj u blokovnom prostornom razmaku vuče prikolicu koje ne ispunjavaju te uvjete, onda cio sastav mora da saobraća u staničnom prostornom razmaku prema odredbama prijethodne tačke.

- d) Voda pružnog vozila mora da obavijesti otpravnika vozova, a na TK-prugama ovlaštenog staničnog radnika, kojoj grupi pružno vozilo pripada, pri čemu se isti lično mora da uvjeri da li je vozilo snabdjeveno propisanim natpisom ili ne. U neposjednutim TK-stanicama voda pružnog vozila obavještava direktno TK-dispečera.
- (3) Sva pružna vozila koja treba da se uklanjaju sa kolosijeka na otvorenoj pruzi moraju da imaju ispravnu vretenastu dizalicu kojom može sam vozač da ukloni vozilo sa kolosijeka u vremenu od dva minuta. Izuzetno, kod pružnih vozila koja mogu dva čovjeka lako da uklone sa kolosijeka u vremenu od dva minuta, vretenasta dizalica nije obavezna.
- a) Ako je kod vozila iz prijetnog stava dizalica u kvaru ili nema dovoljno ljudstva za uklanjanje sa kolosijeka, onda takva vozila mogu da saobraćaju samo od stanice do stanice.
- b) Kod pružnih vozila koja mogu da se skidaju sa kolosijeka, a nemaju vretenastu dizalicu, pored vode mora da bude i dovoljan broj lica za skidanje pružnog vozila sa kolosijeka.
- c) Pružna vozila koja mogu da se skidaju sa kolosijeka, izuzev prikolice, moraju da nose oznaku koliko je ljudi potrebno za skidanje sa kolosijeka.
- (4) Svako pružno vozilo mora da ima vođu pružnog vozila.
- a) Kod motornih pružnih vozila kojima upravlja vozač motornog pružnog vozila on je i voda motornog pružnog vozila bez obzira da li je ono uvedeno u saobraćaj kao voz ili kao pružno vozilo.
- b) Kod ostalih pružnih vozila, mora da se odredi vođa pružnog vozila.
- (5) Voda pružnog vozila odgovoran je za sigurnost vozila i lica koja se istim prijevoze i dužan je da se brine da se vožnjom ne ugrožava sigurnost i redovnost saobraćaja vozova.
- (6) Dužnost vode pružnog vozila, kod onih vozila kod kojih mora da se odredi voda, mogu da obavljaju radnici sa položenim stručnim ispitom za zanimanje:
- a) **u službi za održavanje pruga:** čuvar pruge, voda pružnih radova, poslovođa za tunele, poslovođa za mostove, vozač motornih pružnih vozila, rukovalac mašina za pružne radove, šef pružne dionice i građevinski tehničar,
- b) **u službi signalno-sigurnosnih postrojenja i veza:** elektromonter kablovskih i zračnih linija i vodova, elektromehaničar telegrafsko- telefonskih postrojenja, elektromehaničar signalno-sigurnosnih postrojenja, rukovalac kablovskih i zračnih linija i vodova, rukovalac telegrafsko-telefonskih postrojenja, rukovalac signalno-sigurnosnih postrojenja, nadzornik telegrafsko-telefonskih postrojenja, nadzornik signalno-sigurnosnih postrojenja, tehničar elektroveza i tehničar signalno-sigurnosnih postrojenja,
- c) **u elektrotehničkoj službi jake struje:** električar za održavanje kontaktne mreže, elektromehaničar stabilnih postrojenja električne vuče, rukovalac kontaktne mreže, rukovalac stabilnih postrojenja elektrovuče i elektrotehničar,
- d) **u saobraćajnoj službi:** saobraćajno-transportni radnik, konduktar, rukovalac manevre, nadzorni skretničar, voda manevre, vozovođa, saobraćajno-transportni otpremnik i saobraćajno-transportni tehničar,
- e) inženjer i diplomirani inženjer saobraćajne, građevinske, mašinske i elektro- službe i službe signalno-sigurnosnih postrojenja i veza.
- (7) Vozač motornog pružnog vozila mora da ima posebnog vođu samo za vrijeme vožnje pod nadzorom (poslije položenog teoretskog dijela stručnog ispita) i za vožnju po nepoznatoj pruzi.
- (8) Vozač motornog pružnog vozila prije početka vožnje mora da pokaže otpravniku vozova, ili drugom nadležnom organu, dozvolu za upravljanje motornim pružnim vozilom. Radnik koji nema položen stručni ispit i nema dozvolu za rukovanje motornim pružnim vozilom ne smije da pokreće motorno pružno vozilo.
- (9) Motorno pružno vozilo mora da ima uređaj za davanje čujnih signalnih znakova, a ton zvuka mora da se razlikuje od zvuka cestovnih motornih vozila.
- (10) Voda svakog pružnog vozila mora da bude snabdjeven signalnim sredstvima propisanim Signalnim pravilnikom, knjižicom reda vožnje ili izvodom iz reda vožnje i časovnikom.
- Na pružnim vozilima moraju da se istaknu signali propisani Signalnim pravilnikom.
- Voda pružnog vozila mora da nosi prijenosni telefonski aparat, ukoliko između stanica, na otvorenoj pruzi, nema dovoljnog broja stalnih telefonskih mjesta za brzo obavješćavanje susjednih stanica o predviđenom ili nepredviđenom skidanju pružnog vozila sa kolosijeka.
- Član 126.
- (Kretanje pružnih vozila)
- (1) Pružna vozila koja saobraćaju samo iz jedne u drugu susjednu stanicu, pružna vozila koja se otpremaju do nekog mjesta na otvorenoj pruzi i pružna vozila koja otpočinju vožnju sa otvorene pruge uvode se u saobraćaj kao pružna vozila. Za saobraćaj ovih pružnih vozila ispostavlja se odgovarajuća propusnica.
- (2) Kada pružna vozila saobraćaju iz jedne u drugu nesusjednu stanicu, kao i u slučaju kada se pružnom vozilu dodaju teretna ili mjerna putnička kola, moraju da se uvedu u saobraćaj kao voz i za njihovo kretanje primjenjuju se odredbe ovog Pravilnika koje se odnose na reguliranje saobraćaja vozova.
- Upravitelj infrastrukture izuzetno može da odobri da se pružna vozila ne uvode u saobraćaj kao voz i kada saobraćaju iz jedne u drugu nesusjednu stanicu, i to samo u slučajevima kada za izvršenje unaprijed određenih poslova ista moraju duže da se zadržavaju u službenim mjestima (redovan tehnički pregled skretnica, signalno-sigurnosnih uređaja i drugo), što bi znatno povećalo poslove oko izvršenja saobraćajne službe.
- Motorna pružna vozila za ispitivanje voznog voda ili tunela saobraćaju uvijek kao voz za vrijeme vršenja ispitivanja. U pogledu reda vožnje, odredbe koje se odnose na službene vozove važe i za ove vozove. Ako ovakvo pružno vozilo saobraća radi izgradnje ili održavanja tunela, kontaktne mreže i ostalih pružnih postrojenja, onda može da saobraća kao pružno vozilo samo između dvije stanice gdje je potrebno otkloniti smetnju, pod uvjetom da se na tom dijelu pruge istovremeno ne vrše druge vožnje.
- Na prugama na kojima se saobraćaj obavlja u blokovnom prostornom razmaku ne smiju da se uvode u saobraćaj kao voz ona motorna pružna vozila koja svojom konstrukcijom, odnosno masom ne mogu sigurno da mijenjaju signalne znake glavnih signala, bez obzira preko koliko stanica saobraćaju.
- Kada pružna vozila saobraćaju kao voz, za vožnju istih ispostavlja se putni list.
- Pružno vozilo koje se uvodi u saobraćaj kao voz uvodi se po podesnoj trasi ubrzanog, putničkog, lokalnog putničkog ili teretnog voza iz unutrašnjeg saobraćaja, najkasnije na

dva sata prije njegovog polaska. Izuzetak stava (7) člana 85. ovog Pravilnika važi i za ova pružna vozila. Pružno vozilo može da se uvede kao voz po trasi brzog voza samo u opravdanim slučajevima i to po odobrenju upravitelja infrastrukture.

- (3) Kretanje pružnih vozila na pruži dozvoljeno je samo u slobodnom vremenu između vozova.
- (4) Svi vozovi imaju prednost ispred pružnih vozila izuzev slučaja vožnje za ukazivanje pomoći pri vanrednim događajima, te u drugim slučajevima kada to upravitelj infrastrukture naredi posebnim naređenjem.
- (5) Za svaku namjeravanu vožnju pružnog vozila, u stanici ili na otvorenoj pruži, vođa pružnog vozila mora prijetodno da traži odobrenje od otpravnika vozova, a na TK-prugama od TK-dispečera. Dato odobrenje važi samo za određeni kolosijek, određenu prugu i određeni smjer. Za upotrebu drugog kolosijeka, druge pruge ili za promjenu smjera vožnje mora da se traži novo odobrenje.
- (6) O vožnji pružnog vozila iz stanice i sa otvorene pruge otpravnici vozova susjednih stanica moraju prijetodno da se dogovore.

Otpravnik vozova mora da obavijesti skretničko osoblje svoje stanice o svakoj namjeravanoj vožnji pružnog vozila iz sopstvene stanice, iz susjedne stanice na prugu u smjeru sopstvene stanice, sa pruge u sopstvenu ili u susjednu stanicu. Isto tako, mora da ih obavijesti i o završetku vožnje pružnog vozila (da je prispjelo u susjednu stanicu, odnosno da je skinuto sa kolosijeka).

Po izvršenom dogovoru otpravnika vozova susjednih stanica, stanica koja otprema pružno vozilo dozvolu za kretanje traži fonogramom:

"Može li pružno vozilo..... (vrsta i sastav) do..... (naziv stanice(kilometarski položaj pruge))..... koje nastavlja vožnju(koje se vraća) (prezime otpravnika vozova) ".

Susjedna stanica daje pristanak fonogramom:

"Pružno vozilo..... (vrsta i sastav) može do..... (naziv stanice (kilometarski položaj pruge))..... koje nastavlja vožnju(koje se vraća) u stanicu..... (naziv stanice) (prezime otpravnika vozova) ".

Kada pružno vozilo otpočinje vožnju sa otvorene pruge pristanak se daje u prisustvu vođe pružnog vozila i glasi:

"Pružno vozilo..... (vrsta i sastav) iz..... (kilometarski položaj pruge) može do..... (naziv stanice (kilometarski položaj pruge)) (prezime otpravnika vozova) ".

Na dvokolosječnim i paralelnim prugama mora da se navede još i kolosijek, odnosno pruga kojom će pružno vozilo da saobraća.

Vođa pružnog vozila smije da se uruči propusnica i da odobrenje za odlazak iz stanice, odnosno da odobrenje za postavljanje vozila na kolosijek i odlazak sa otvorene pruge tek po primljenom pristanku susjedne stanice.

- (7) Ako pružno vozilo započinje vožnju iz stanice, vođa pružnog vozila mora lično da preuzme propusnicu od otpravnika vozova, odnosno od ovlaštenog staničnog radnika. U posjednutim TK-stanicama propusnicu ispostavlja ovlašteni stanični radnik na osnovu naređenja TK-dispečera koji mora da mu saopći podatke koje treba da

unesu u propusnicu. Kod polaska pružnog vozila sa otvorene pruge ili iz neposjednute TK-stanice, vođa pružnog vozila popunjava propusnicu na osnovu naređenja otpravnika vozova prve naredne stanice u smjeru kretanja pružnog vozila, odnosno TK-dispečera.

- (8) Odobrenje za vožnju pružnog vozila iz stanice ili sa otvorene pruge do nekog mjesta na otvorenoj pruži smije da se da samo u slučaju ako će vođa pružnog vozila o skidanju vozila sa pruge moći da obavijesti obje susjedne stanice, a na TK-prugama TK-dispečera. Ukoliko je sporazumijevanje sa pruge moguće samo sa jednom susjednom stanicom, pružno vozilo smije da saobraća ako ova stanica može da o tome obavijesti drugu susjednu stanicu između kojih pružno vozilo saobraća.
- (9) Odlazak pružnog vozila iz stanice mora da se javi susjednoj stanici. Izvještaj o odlasku mora da sadrži sljedeće podatke: vrsta i sastav pružnog vozila, vrijeme odlaska, relacija saobraćaja, eventualno određeno vrijeme za skidanje sa kolosijeka, vrijeme dolaska u susjednu stanicu odnosno povratka u sopstvenu stanicu, a kod dvokolosječnih i paralelnih pruga još i kolosijek, odnosno prugu kojom je vozilo otpremljeno.

O namjeravanom odlasku pružnog vozila iz stanice otpravnik vozova mora da obavijesti zainteresirano stanično i pružno osoblje najmanje pet minuta prije odlaska pružnog vozila. Otpravnik vozova stanice koja je dala odobrenje za polazak pružnog vozila sa otvorene pruge, kao i za kretanje na otvorenoj pruži unutar dionice, mora da obavijesti sva radna i službena mjesta na otvorenoj pruži o takvim kretanjima pružnog vozila. Izvještaj o namjeravanom odlasku pružnog vozila mora da sadrži podatke iz stava (9) ovog člana.

Pružna vozila koja saobraćaju do nekog mjesta na otvorenoj pruži otpremaju se na način propisan odredbama tačke b) i c) stava (6) člana 120. ovog Pravilnika.

- (10) O odlasku pružnog vozila iz neposjednute TK-stanice ili sa otvorene pruge TK-dispečer obavještava narednu TK-stanicu i određuje ulazni kolosijek.
- (11) Ako pružno vozilo otpočinje vožnju sa otvorene pruge, vođa pružnog vozila mora da traži odobrenje od otpravnika vozova naredne stanice u odnosu na smjer kretanja pružnog vozila u prisustvu otpravnika vozova pozadnje stanice (u smjeru vožnje pružnog vozila) kao svjedoka. Vođa pružnog vozila u ovom slučaju sam popunjava propusnicu, a u rubrici "Potpis otpravnika vozova" upisuje:
"Po naredbi otpravnika vozova... (prezime) stanice.... (potpis vođe pružnog vozila) ".
Na TK-prugama odobrenje za postavljanje pružnog vozila na kolosijek i otpočinjanje vožnje traži se od TK-dispečera. Ova propusnica važi za vožnju samo do stanice. Ako pružno vozilo treba da nastavi vožnju mora da se izda nova propusnica.
Ukoliko pri postavljanju pružnog vozila na kolosijek otvorene pruge mora sa istim da se prijelazi preko kolosijeka kojim vozilo neće da saobraća (na dvokolosječnim ili paralelnim prugama), onda i to u traženju i davanju odobrenja mora da se navede.
- d) Odlazak pružnog vozila sa otvorene pruge vođa pružnog vozila mora da prijavi (prije odlaska) otpravicima vozova susjednih stanica između kojih pružno vozilo saobraća, a na TK-prugama TK-dispečeru.
- (12) O skidanju pružnog vozila sa kolosijeka na otvorenoj pruži, odnosno sa staničnog kolosijeka, kao i o nastavljanju vožnje, odnosno o povratku u stanicu poslije zadržavanja na otvorenoj pruži vođa pružnog vozila obavještava otpravnik

- vozova, a na TK-prugama TK-dispečera. U posjednutim TK-stanicama obavještenje TK-dispečeru o povratku u stanicu i o skidanju sa staničnog kolosijeka daje ovlašteni stanični radnik.
- (13) Po dolasku pružnog vozila u narednu stanicu, odnosno po povratku u pozadnju stanicu, kao i poslije skidanja sa kolosijeka na otvorenoj pruži, svi prostorni signali za smjer za koji je postojala privola postavljaju se određenim tasterima da pokazuju signalni znak za dozvoljenu vožnju, odnosno deaktivira se taster zatvora kolosijeka na TK-prugama na kojima se pružna vozila otpremaju pod zatvorom kolosijeka.
- Na međustaničnim rastojanjima opremljenim brojačima osovina, kada pružno vozilo saobraća do nekog mjesta na otvorenoj pruži gdje je skinuto sa kolosijeka, odnosno kada se pružno vozilo postavi na kolosijek na otvorenoj pruži odakle se vraća u pozadnju ili saobraća do naredne stanice, pa se na određenim prostornim odsjecima pojavi prividno zauzeće, prvi naredni voz, bez obzira u kom smjeru saobraća, mora da se otpremi u staničnom razmaku.
- Vozno osoblje voza iz tačke a) ovog stava obavještava se općim nalogom ili dispečerskim naređenjem da odnosi prostorni signal pokazuje signalni znak za zabranjenu vožnju i da za njihov voz izuzetno ne važi.
- (14) Pružno vozilo koje nije uvedeno u saobraćaj kao voz dalju vožnju od prostornog, odnosno ulaznog signala smije da nastavi:
- a) ako odjavničar, odnosno skretničar daje signalni znak "Naprijed". Ovaj signalni znak može da se daje i sa mjesta na kome se dočekuju vozovi ako vidik nije spriječen,
 - b) ako vođa pružnog vozila dobije dozvolu za dalju vožnju putem telefona kod ulaznog signala,
 - c) ako ulazni signal pokazuje signalni znak 12a "Oprezan ulazak u stanicu brzinom do 20 km/h", za uzastopno pružno vozilo (stav (17) ovog člana) signalni znak "Naprijed" daje radnik prijetodnog pružnog vozila.,
- U stanicama bez ulaznih signala, pružno vozilo mora da stane na 100 m ispred ulazne skretnice i u stanicu smije da uđe po dobijenom odobrenju od nadležnog staničnog radnika.
- (15) Dolazak pružnog vozila u narednu stanicu mora da se javi pozadnjoj stanici u vidu odjave.
- Poslije završetka vožnje pružnog vozila, otpravnik vozova stanice koja je obavijestila službena i radna mjesta na pruži i vođe pružnih radova o odlasku vozila (tačka a) stav (9) ovog člana) mora da ih obavijesti i o završetku vožnje, odnosno da je pružno vozilo stiglo u narednu stanicu, odnosno da je skinuto sa kolosijeka.
- Završetak vožnje na otvorenoj pruži, kao i skidanje vozila sa kolosijeka, vođa pružnog vozila javlja jednoj i drugoj susjednoj stanici, a na TK-prugama TK-dispečeru, što upisuje i u propusnicu.
- (16) Sva naređenja, izvještaji i podaci u vezi kretanja pružnih vozila se evidentiraju.
- (17) Istovremeno kretanje više odvojenih pružnih vozila u istom smjeru između dvije susjedne stanice dozvoljeno je pod uvjetom da rastojanje između pojedinih vozila ne bude manje od 400 m i pod uvjetom da vidik u daljinu nije spriječen, pri čemu svako od ovih vozila mora da ima svog vođu i posebnu propusnicu.
- Na prugama sa automatskim uređajima za osiguranje saobraćaja na cestovnim prijelazima svako pružno vozilo mora ispred cestovnog prijelaza da postupi na način

propisan odredbama stava (12) člana 113. i stava (5) člana 115. ovog Pravilnika.

Određbe tačke a) ovog stava ne odnose se na prvo pružno vozilo ako ono ispunjava tehničke uvjete za saobraćaj u blokovnom prostornom razmaku.

Naređenje za postupak ispred cestovnog prijelaza u slučaju navedenom u tački a) ovog stava mora da se upiše u propusnicu.

Kada se pružna vozila kreću jedno za drugim, daje se izvještaj o odlasku i dolasku za svako pružno vozilo posebno.

- (18) Dok se na pruži, između dvije stanice, nalaze pružna vozila na pružnom telefonu otpravnik vozova, odnosno na SP obje susjedne stanice, ističe se tablica sa natpisom "PRUŽNO VOZILLO". Skretničari stavljaju ovaj natpis na svoj telefon ili ručicu izlaznog signala na blok aparatu, a odjavničari na svoj telefon ili polugu prostornog signala.
- (19) Voz smije da se otpremi iza pružnog vozila samo kada je primljen izvještaj da je pružno vozilo prispjelo u narednu stanicu ili da je skinuto sa kolosijeka, a ako pružno vozilo saobraća iz suprotnog smjera voz smije da se otpremi samo ako je isto prispjelo u sopstvenu stanicu ili je primljen izvještaj da je skinuto sa kolosijeka.
- Ako nije primljen odnosni izvještaj, a već je proteklo vrijeme propisano u propusnici, otpravnik vozova (TK-dispečer) je dužan da provjeri stanje sa narednom stanicom, odnosno sa drugim službenim i radnim mjestima na pruži, i prema potrebi da naredi skidanje pružnog vozila sa kolosijeka.
- (20) U istom smjeru za vozom može da se otpremi pružno vozilo tek kada je voz prispio u narednu stanicu, odnosno kada je oslobođen prvi naredni prostorni odsjek.
- (21) Na prugama sa ograničenim radnim vremenom kretanje pružnih vozila reguliraju stanice u kojima se vrši služba.
- (22) Kada je sporazumijevanje nemoguće, vožnja pružnih vozila je dozvoljena samo u slučajevima ukazivanja pomoći kod vanrednih događaja pod uvjetima propisanim članom 130. ovog Pravilnika.
- (23) Kretanja više pružnih vozila između stanice i mjesta izvođenja radova na otvorenoj pruži za vrijeme zatvora pruge reguliraju otpravnici vozova i rukovodilac radova. U ovu svrhu, mjesto radova na otvorenoj pruži mora da bude snabdjeveno telefonom radi sporazumijevanja sa susjednim stanicama i posjednutim cestovnim prijelazima.
- Poslije datog odobrenja za zatvor pruge, reguliranje saobraćaja pružnih vozila između ulaznih signala susjednih službenih mjesta na zatvorenoj pruži vrše radnici jedinice koja je tražila zatvor pruge.
- U slučaju navedenom u tački a) ovog stava, za kretanje pružnih vozila nije potrebna propusnica.

Član 127.

(Propusnica za vožnju pružnih vozila)

- (1) Za vožnju pružnih vozila otpravnik vozova polazne stanice ispostavlja propusnicu u koju upisuje prezime, ime i zanimanje vođe pružnog vozila, cilj vožnje i potvrdu da vođa ima časovnik i da je vrijeme sravnjeno.
- (2) Za vožnju do susjedne stanice, ili do nekog mjesta na otvorenoj pruži, otpravnik vozova u propusnicu upisuje i sljedeće podatke: brojeve vozova koji saobraćaju do prve stanice (na dvokolosječnim prugama i koji saobraćaju po drugom kolosijeku), zakašnjenja vozova, vozove otpremljene prije vremena, saobraćaj drugih pružnih vozila, vrijeme do koga pružno vozilo mora da stigne u narednu stanicu, da se skine sa kolosijeka na otvorenoj pruži, odnosno da se vrati u polaznu stanicu, vrijeme zadržavanja na otvorenoj pruži radi utovara ili istovara i slično. Na

dvokolosječnim i paralelnim prugama mora da se navede i kolosijek, odnosno pruga kojom će vozilo da saobraća.

O upisanim podacima u propusnici vođa pružnog vozila se i usmeno obavještava.

Prijem propusnice vođa pružnog vozila potvrđuje na dijelu koji ostaje u stanici.

- (3) Kada vožnja pružnog vozila otpočinje sa otvorene pruge, propusnicu popunjava sam vođa pružnog vozila po naređenju otpravnika vozova, odnosno TK-dispečera na TK-prugama. Vođa pružnog vozila upisuje u propusnicu sva zadržavanja, skidanje i postavljanje vozila na kolosijek otvorene pruge sa podacima: mjesto (kilometarski položaj), čas i minut i svoj potpis.
- (4) Poslije izvršene vožnje vođa pružnog vozila predaje propusnicu svom nadležnom rukovodiocu koji istu pregleda u pogledu opravdanosti vožnje a zatim je, u roku od osam dana, vraća stanici koja ju je ispostavila. Vođe pružnih vozila koja otpočinju vožnju na otvorenoj pruzi moraju unaprijed da budu snabdjeveni potrebnim brojem listova propusnice. Po izvršenoj vožnji, listovi propusnice se predaju rukovodiocu koji ih po pregledu priključuje matici.

Član 128.

(Brzina vožnje pružnih vozila)

- (1) Najveća dopuštena brzina pružnih vozila propisuje se i označava u smislu odredaba Uputstva o kočenju vozova-navedenog u Prilogu 1 Instrukcije za sigurnost i interoperabilnost u ŽS BiH. Kada je vidljivost slaba (magla, vijavica i slično), propisana brzina za sve nagibe mora da se smanji na polovinu propisane vrijednosti. Najveća dopuštena brzina označena na vozilima, i najveća dopuštena brzina s obzirom na stanje pruge i pružnih postrojenja ne smiju da se prekorače.
- (2) Pružno vozilo koje ne saobraća kao voz ne smije kroz tunele da ide brzinom većom od 20 km/h.
- (3) Motorna pružna vozila smiju da voze preko skretnica najviše polovinom brzine označene na pružnom vozilu, ukoliko knjižicom reda vožnje preko takvih skretnica nije propisana manja brzina. Ako motorno pružno vozilo ne saobraća kao voz, brzina preko skretnica ne smije da bude veća od 35 km/h.
- (4) Vožnja pružnog vozila sa prikolicama natovarenim dugačkim predmetima kroz stanicu mora da bude u pravac. Samo u opravdanim slučajevima vožnja smije da bude u skretanje i to najviše sa 5 km/h. Vožnja ovakvih pružnih vozila mora da se objavi svim zainteresiranim stanicama najmanje na dva sata prije planiranog polaska iz polazne stanice.
- (5) Kada motorno pružno vozilo vuče zakvačene prikolicе, brzina vožnje može da bude najviše 25 km/h, a ako se prikolicе guraju, brzina ne smije da bude veća od 10 km/h.

Član 129.

(Dužnosti vođe pružnog vozila)

- (1) Prije početka vožnje pružnog vozila vođa pružnog vozila mora da se uvjeri u ispravnost i upotrebljivost vozila, da su svi propisi za vožnju zadovoljeni, da je tovar pravilno raspoređen, da je kvačenje propisno izvršeno, da je kočnica ispravna, da su sva lica na pružnom vozilu i prikolicama prisutna i sigurno smještena i da je osigurana stvarna kočna masa u slučaju kada se pružnim vozilima prevlače prikolicе.
- (2) Vođa pružnog vozila ne smije da dozvoli postavljanje vozila na kolosijek niti pokretanje pružnog vozila u stanici

ili na pruzi bez prijedhodnog odobrenja otpravnika vozova, a na TK-prugama bez odobrenja TK-dispečera.

- (3) Za vrijeme dok je pružno vozilo na kolosijeku dužnost vođe pružnog vozila je da se brine kako o sigurnosti vozila i lica na njemu, tako i o sigurnosti vozova. Sva pismena i usmena naređenja koja se izdaju vođi pružnog vozila isti mora da izvrši, kao i da postupi po signalnim znacima staničnog, pružnog i manevarskog osoblja.
- (4) Vođa pružnog vozila mora da bude snabdjeven sredstvima navedenim u stavu (10) člana 125. ovog Pravilnika.
- (5) Vozač motornog pružnog vozila mora da daje signalni znak "Pazi" ispred cestovnog prijelaza, krivine, usjeka, ulaza i izlaza u tunel i kod približavanja stanici.
- (6) Ukoliko pružno vozilo ne može da izvrši vožnju u vremenu koje je propisano u propusnici, vozilo mora da se skine sa kolosijeka. Ako to nije moguće, onda prije isteka vremena vožnje propisanog u propusnici pružno vozilo mora da se zaustavi. Odmah po skidanju sa kolosijeka, odnosno po zaustavljanju pružnog vozila, vođa pružnog vozila će o tome da obavijesti obje susjedne stanice, a na TK-prugama TK-dispečera, te da postupi po primljenom naređenju.
- (7) Prikolice koje vuče motorno pružno vozilo mogu da se postavljaju na otvorenoj pruzi pod slijedećim uvjetima:
 - a) da se utovar ili istovar vrši samo po danu i pri potpunoj vidljivosti,
 - b) da rastojanje između motora i posljednje prikolicе ne bude veće od 400 metara,
 - c) da je vođa pružnog vozila udaljen od posljednje prikolicе najviše na daljini koja omogućava potpunu vidljivost i sporazumijevanje,
 - d) da su prikolicе pod nadzorom i osigurane od samopokretanja,
 - e) da se pokretanje prikolicа ne vrši brzinom većom od brzine čovječijeg hoda,
 - f) da je prikolica koja se nalazi na visinski najnižoj tački osigurana i ručnim papučama,
 - g) da motor stoji na visinski najnižoj tački pruge,
 - h) da je za zadržavanje radi utovara i istovara dobijeno odobrenje od otpravnika vozova i da je isto upisano u propusnicu.
- (8) Pri zadržavanju pružnih vozila na pruzi i u stanici, ista moraju da budu zakočena i pod stalnim nadzorom, za šta je odgovoran vođa pružnog vozila.

DIO SEDAMNAESTI

REGULIRANJE SAOBRAĆAJA VOZOVA U SLUČAJEVIMA SMETNJI NA SIGNALNO-SIGURNOSNIM UREĐAJIMA I SMETNJI NA SREDSTVIMA ZA SPORAZUMIJEVANJE

Član 130.

(Reguliranje saobraćaja vozova za vrijeme smetnji na uređaju u stanici, na automatskom pružnom bloku i uređaju međustanične zavisnosti)

- (1) Kada na osnovu određenih vidnih i čujnih pokazivača na staničnoj postavnici, ili na osnovu obavještenja sa pruge, uoči nepravilnost u funkcioniranju uređaja i postrojenja u stanici, na APB ili uređaju MZ, otpravnik vozova je dužan da odmah utvrdi vrstu nastale smetnje i da preduzme potrebne mjere za njeno otklanjanje. Istovremeno je dužan da preduzme i sve potrebne mjere za osiguranje sigurnog saobraćaja. Postupak za utvrđivanje i otklanjanje smetnji propisan je u uputstvu navedenim stavom (7) člana 22. ovog Pravilnika. Otpravnik vozova je dužan da o smetnji odmah obavijesti nadležnu službu za održavanje signalno-sigurnosnih uređaja

i da smetnju zavede u bilježnik smetnji (V-11). Radnik koji radi na održavanju signalno-sigurnosnih uređaja dužan je da najhitnije ustanovi smetnju i obavijesti otpravnika vozova o vrsti smetnje, mjestu nastanka, uzroku nastanka i pretpostavljenoj dužini trajanja smetnje, a kada smetnju otkloni o tome obavještava otpravnika vozova i u V-11 upisuje i potpisuje opis smetnje i vrijeme njenog otklanjanja.

Sve smetnje koje su imale utjecaj na sigurnost i urednost željezničkog saobraćaja otpravnik vozova mora da prijavi dispečeru područne operative grupe.

O smetnji na signalno-sigurnosnom uređaju otpravnik vozova mora da obavijesti zainteresirano stanično i pružno osoblje.

- (2) Ako pri rukovanju SP ne može da se formira put vožnje upotrebom tastera starta i cilja, onda se on formira pojedinačnim postavljanjem skretnica iz SP. Ako je i ovakvo postavljanje nemoguće, skretnice se postavljaju na licu mjesta (lokalnim postavljačem, lokalnom postavnicom ili ručnim postavljanjem).
- (3) Kod prekida u napajanju uređaja strujom osiguranje puta vožnje za ulaz, izlaz i prolaz vozova putem uređaja je nemoguće. Postavljanje skretnica u putu vožnje u pravilan i ispravan položaj, postavljanje zaštitnih skretnica u položaj za zaštićivanje puta vožnje, kao i postavljanje iskliznica mora da se vrši na licu mjesta. Na licu mjesta mora da se provjeri i slobodnost kolosijeka, medika i puta pretrčavanja, kao i da se pregleda da li su skretnice u pravilnom i ispravnom položaju. Na licu mjesta skretnice se pregledaju i u slučaju navedenom u stavu (2) ovog člana kada je vožnja uz jezičak, a njihov položaj ne može da se kontrolira, odnosno blokira iz SP.
Cestovni prijelazi zaštićuju se na način propisan stavom (5) člana 115. ovog Pravilnika.
Ako otpravnik vozova ove radnje ne izvršava sam, onda se osiguranje puteva vožnje izvršava na način propisan u SU 40.
- (4) Za vrijeme kvara ulaznog i zaštitnog signala ili prekida napajanja strujom, ulaz voza u stanicu i prolaz preko rasputnice daje se signalnim znakom "Naprijed", odnosno odobrenjem putem RDV ili telefona koji se nalazi kod odnosnog signala, ako nije moguće dati signalni znak 12a.
- (5) Za vrijeme prekida u napajanju uređaja strujom uzastopni vozovi smiju da se otpremaju samo u staničnom razmaku. Za ove vozove, kao i za vozove iz suprotnog smjera na jednokolosječnoj pruži, obavezno je traženje dopuštenja i davanje odjave i avize na način propisan članom 93. ovog Pravilnika.
- (6) Ako se zbog smetnji pojavi zauzeće jednog ili više blokovnih prostornih odsjeka, uzastopni vozovi se takođe otpremaju u staničnom razmaku, pa i kada ostali prostorni odsjeci ne pokazuju zauzeće, a saobraćaj vozova se regulira na način propisan članom 93. ovog Pravilnika.
Ako na jednokolosječnoj pruži ne može da se dobije privola pomoću uređaja za otpremu vozova iz suprotnog smjera i ovi vozovi se otpremaju u staničnom razmaku, a saobraćaj vozova se regulira na način propisan članom 93. ovog Pravilnika.
Vozovi koji se otpremaju u staničnom razmaku moraju da saobraćaju smanjenom brzinom prema vidljivosti i terenskim prilikama na pruži, ali najviše brzinom od 30 km/h, od prostornog signala koji pokazuje signalni znak za zabranjenu vožnju ili je neosvijetljen do onog prostornog signala koji pokazuje signalni znak za dozvoljenu vožnju. Za vozove iz suprotnog smjera na jednokolosječnoj pruži, za koje zbog smetnje ne može da se dobije privola pomoću

uređaja, kao i za vozove koji se otpremaju po nepravilnom kolosijeku, dio pruge na kome moraju da voze smanjenom brzinom utvrđuju otpravnici vozova na osnovu pokazivača na uređaju ili na osnovu pouzdanog obavještenja sa pruge.

Vozovi u oba smjera moraju da voze smanjenom brzinom sve dok radnik službe za održavanje pruge ne utvrdi da smetnja nije nastala zbog oštećenja šine ili drugog nedostatka na kolosijeku koji može da dovede do prekida u šinskom strujnom kolu, odnosno blokovnog prostornog odsjeka. Ukoliko se utvrdi ovakva smetnja, radnik službe za održavanje pruge će, u zavisnosti od vrste nedostatka na kolosijeku, da odredi brzinu kojom vozovi mogu da saobraćaju do konačne popravke pruge.

O smetnjama koje se javle na skretnicama ili izoliranim odsjecima obavještavaju se istovremeno služba za održavanje signalno-sigurnosnih postrojenja i služba za održavanje pruge. Ukoliko je nastala smetnja samo na signalno-sigurnosnim uređajima, pa je radnik za njihovo održavanje utvrdio tu činjenicu i isto upisao u saobraćajni dnevnik stanice, onda o smetnji ne treba da se obavještava služba za održavanje pruge.

Na prostornim odsjecima opremljenim brojačima osovina brzina vozova se ne smanjuje, niti se primjenjuju odredbe navedene u tačakama b) i c) ovog stava.

Ako se na međustaničnom odsjeku s brojačima osovina pokaže zauzeće pojedinog ili svih prostornih odsjeka, onda mora da se provjeri da li je prijetodni voz cjo prispio u narednu stanicu. Ako je voz cjo prispio u narednu stanicu onda se određenim tasterima razrješavaju brojači osovina.

Za vrijeme smetnji na uređajima APB ili drugim signalno-sigurnosnim uređajima u pogledu reguliranja saobraćaja vozova rasputnice posjednute otpravnikom vozova i opremljene glavnim signalima se tretiraju kao stanice.

- (7) Stanica koja otprema prvi uzastopni voz u staničnom razmaku poslije nastale smetnje smije da traži dopuštenje od naredne susjedne stanice samo ako je od nje primila odjavu za prijetodni voz koji je kao posljednji otpremljen u blokovnom razmaku.

Naredna stanica smije da dâ dopuštenje za prvi voz koji se otprema u staničnom razmaku samo ako su iz istog smjera prispjeli svi prijetodni vozovi i ako je za poslednji uzastopni voz otpremljen u blokovnom razmaku dala odjavu.

- (8) Za otpremu prvog voza suprotnog smjera u staničnom razmaku poslije nastale smetnje na jednokolosječnoj pruži stanica smije da traži dopuštenje tek kada je prispio i posljednji uzastopni voz koji se zatekao na pruži u momentu kada je smetnja nastala i kada je za njega dala odjavu susjednoj stanici. Ova stanica smije da dâ dopuštenje za suprotni voz samo ako je primila odjavu za posljednji uzastopni voz koji je ona otpremila u blokovnom razmaku.

- (9) Vozno osoblje svih vozova na jednokolosječnoj pruži, a na dvokolosječnoj pruži samo vozno osoblje svih uzastopnih vozova, obavještava se općim nalogom da se saobraćaj vozova odvija u staničnom razmaku, koji prostorni signali izuzetno ne važe i koji cestovni prijelazi su neosigurani. Kada je neupotrebljiv prvi prostorni signal ispred ulaznog signala, smatra se da isti pokazuje signalni znak "Oprezno, očekuj " Stoj" ", kako bi voz u slučaju potrebe mogao blagovremeno da se zaustavi pred ulaznim signalom.

Otpravnik vozova stanice koja otprema voz u staničnom razmaku mora općim nalogom da obavijesti vozno osoblje još i o opreznosti vožnji i smanjenoj brzini u slučaju navedenim u stavu (6) ovog člana. U općem nalogu navodi

- se kilometarski položaj i oznaka prostornog signala od kojeg i do kojeg treba da se vozi smanjenom brzinom. Ukoliko voz u toj stanici nema zadržavanja, vozno osoblje voza se o elementima navedenim u pasusu 2 stava (9) ovog člana obavještava putem stanice u kojoj voz prije toga posljednji put po redu vožnje ili naređenju ima zadržavanje, a ako ovo nije učinjeno, voz mora da se zaustavi u stanici koja otprema voz u staničnom razmaku radi uručivanja općeg naloga.
- (10) Vrijeme početka, vrstu i mjesto smetnje zbog koje se vozovi otpremaju u staničnom razmaku odpravnik vozova unosi u saobraćajni dnevnik ispod podataka posljednjeg upisanog voza, a vrijeme prestanka smetnje poslije upisa posljednjeg voza za vrijeme njenog trajanja. Otpравници vozova susjednih stanica dogovoriti će se o daljem kretanju vozova koji su se u momentu nastanka smetnje zatekli na pruzi i zaustavili se ispred prostornih signala.
- (11) Svaka smetnja na uređaju APB koja onemogućava pravilno funkcioniranje njegovih sastavnih dijelova odražava se automatski i na signalni znak svih ili pojedinih prostornih signala. Smetnja na prostornim signalima se pokazuje na taj način što se ovi gase, odnosno mijenjaju signalni znak koji su pokazivali u momentu nastanka smetnje.
- (12) Smetnje na uređaju APB mogu da nastanu zbog prekida u napajanju strujom, zbog kvara na uređaju samo jednog ili više prostornih odsjeka, zbog kvara na uređaju cestovnog prijelaza ili zbog pregrijavanja sijalica na prostornim signalima jednog ili više prostornih odsjeka.
- (13) Kod prekida u napajanju strujom postupi se u skladu sa odredbama stava (3) do (5) ovog člana.
- (14) Smetnje i kvarove na uređaju cestovnog prijelaza, za koje saznaje na osnovu određenih vidnih i čujnih pokazivača na staničnoj postavnici ili na osnovu obavještenja sa pruge, prijavljuje otpravnik vozova nadređene stanice koji odmah preduzima mjere da se uređaj dovede u ispravno stanje. Obavještenje o kvaru daje se susjednoj stanici i službi za održavanje signalno-sigurnosnih uređaja. Obavješćavanje voznog osoblja o kvaru uređaja na cestovnom prijelazu vrši se općim nalogom gdje se navodi kilometarski položaj cestovnog prijelaza, da je uređaj na cestovnom prijelazu u kvaru i, ukoliko cestovni prijelaz nije zaposjednut, da voz ispred njega stane.
- (15) Smetnje na uređaju nekog prostornog odsjeka mogu da prouzrokuju prekid u napajanju strujnog kola izoliranog odsjeka ili nepravilan rad brojača osovin, odnosno prekid strujnog kola za napajanje prostornih signala tog prostornog odsjeka.
- Ako je nastao prekid u strujnom kolu izoliranog odsjeka ili prekid u radu brojača osovin, na prostornom signalu koji štiti taj prostorni odsjek automatski se pali svjetiljka sa crvenom svjetlošću. Crvena svjetlost gori sve dok se nastala smetnja ne otkloni. Na pozadnjem prostornom signalu automatski se pali svjetiljka sa žutom svjetlošću, a ukoliko je signal u tom momentu već pokazivao ovu svjetlost, ne dešava se nikakva promjena. Ako je u momentu nastale smetnje pozadnji prostorni signal pokazivao crvenu svjetlost zbog zauzetosti prostornog odsjeka koji štiti, crvena svjetlost ostaje sve dok prostorni odsjek ne bude slobodan, kada se zamjenjuje žutom svjetlošću sve do otklanjanja nastale smetnje.
 - Ako je zbog kvara nastao prekid u strujnom kolu koje napaja prostorne signale jednog prostornog odsjeka, onda mogu da se ugase sve svjetiljke na tom prostornom signalu (zelena, žuta i crvena) ili samo jedna od njih.
- (16) Kod pregrijavanja pojedinih sijalica na prostornom signalu nastaju slijedeći slučajevi:
- a) ako sijalica pregori za vrijeme kada prostorni signal pokazuje signalni znak za dozvoljenu vožnju (zelena svjetlost), na istom signalu automatski se pali svjetiljka sa žutom svjetlošću,
 - b) ako sijalica pregori za vrijeme kada prostorni signal pokazuje opreznju vožnju (žuta svjetlost), na istom signalu se automatski pali svjetiljka sa crvenom svjetlošću. Istovremeno se na pozadnjem prostornom signalu automatski gasi svjetiljka sa zelenom, a pali svjetiljka sa žutom svjetlošću koja gori sve dok se smetnja ne otkloni,
 - c) ako sijalica pregori za vrijeme dok signal pokazuje zabranjenu vožnju (crvena svjetlost), na istom signalu se ne pali nijedna svjetlost (signal je neosvijetljen). Istovremeno se na pozadnjem prostornom signalu pali svjetiljka sa crvenom svjetlošću koja gori sve dok se smetnja ne otkloni.
- (17) Ako je po obavještenju mašinovode (vozovode) voz stao pred prostornim signalom koji pokazuje signalni znak za zabranjenu vožnju, ili pred neosvijetljenim prostornim signalom, otpravnici vozova susjednih stanica treba da utvrde da na narednom prostornom odsjeku nema voza, raskinutog dijela voza ili pružnog vozila, da ne postoji kvar na uređaju cestovnog prijelaza, odnosno da nije učinjen propust u razrješenju prostornog signala.
- (18) Ako se pouzdano utvrdi da za dalju vožnju voza nema smetnji, a uređaji ne omogućavaju kontrolu slobodnosti kolosijeka (prekid u napajanju strujom ili pojava zauzeća), dopuštenje za pokretanje voza mašinovodi (vozovodi) daje otpravnik vozova naredne stanice u prisustvu otpravnika vozova pozadnje stanice fonogramom:
"Pruga za voz br.... do ulaznog signala..... (naziv stanice) slobodna (prezime otpravnika vozova) ".
Dopuštenje za nastavljjanje vožnje daje se prvom vozu u smjeru vožnje. Za uzastopni voz smije da se dā dopuštenje za nastavljjanje vožnje tek kada je prijethodni voz cio ušao u stanicu. Dopuštenje se daje mašinovodi (vozovodi) u prisustvu otpravnika vozova pozadnje stanice fonogramom:
"Voz br.... ovdje, pruga za voz br.... do ulaznog signala..... (naziv stanice) slobodna (prezime otpravnika vozova) ".
Ako se dopuštenje za dalju vožnju daje putem RDV, davanju dopuštenja ne prisustvuje otpravnik vozova pozadnje stanice. Za dalju vožnju od ulaznog signala važe signalni znaci ulaznog signala, signalni znaci dati ručnim signalima, telefonsko odobrenje ili odobrenje dato putem RDV. Kod izoliranih blokovnih odsjeka prostorni signal može da pokazuje signalni znak za zabranjenu vožnju i zbog prekida struje u šinskom strujnom kolu usljed oštećenja šine ili drugog nedostatka na kolosijeku koji može da ugrozi vožnju voza, te u pogledu brzine pri daljoj vožnji zaustavljenog voza treba da se postupi po odredbama stava (6) ovog člana.
- (19) Naređenje za dalju vožnju voza koji je stao pred prostornim signalom koji pokazuje signalni znak za zabranjenu vožnju ili je neosvijetljen, a uređaji omogućavaju kontrolu slobodnosti kolosijeka, takođe daje otpravnik vozova naredne stanice u prisustvu otpravnika vozova pozadnje stanice. Ako se naređenje daje putem RDV, davanju naređenja ne prisustvuje otpravnik vozova pozadnje stanice. Naređenje se daje samo za vožnju do narednog prostornog signala fonogramom:

"Od prostornog signala br.... koji pokazuje signalni znak za zabranjenu vožnju (koji je neosvijetljen), do narednog glavnog signala voziti oprezno prema preglednosti pruge, ali najviše sa 30 km/h. Za dalju vožnju od narednog prostornog signala mjerodavan je signalni znak tog signala (prezime otpravnika vozova)". Uzastopnim vozovima koji su se u momentu smetnje takođe zatekli na otvorenoj pruzi otpravnik vozova smije da dà naredenje za dalju vožnju tek kada je prijetodni voz prošao pored prvog glavnog signala koji pravilno funkcionira.

Vozovi koji nisu otpremljeni iz stanice do izvještaja o nastaloj smetnji otpremaju se redovno u blokovnom prostornom razmaku.

U slučaju da izlazni signal ne može da se postavi da pokazuje signalni znak za dozvoljenu vožnju, a uređaj omogućava kontrolu slobodnosti prvog prostornog odsjeka, voz se otprema u blokovnom prostornom razmaku. Vozno osoblje se općim nalogom obavještava da je dalja vožnja od izlaznog signala koji pokazuje signalni znak za zabranjenu vožnju (koji je neosvijetljen) dozvoljena bez davanja signalnog znaka "Naprijed", da do narednog prostornog signala treba da se vozi oprezno prema preglednosti pruge, ali najviše sa 30 km /h, kao i da je za dalju vožnju od narednog prostornog signala mjerodavan signalni znak tog signala.

U slučaju kvara izlaznog signala u stanici na pruzi opremljenoj uređajem MZ, kada se utvrdi da je međustanični prostorni odsjek slobodan (na osnovu pokazivača ili odjave za prijetodni voz u slučaju pojave zauzeća), voz pored njega može da se otpremi uz poštovanje odredbi stava (9) člana 90. ovog Pravilnika, dok se brzina na otvorenoj pruzi ne smanjuje osim u slučaju pojave zauzeća kada se slobodnost međustaničnog rastojanja kontrolira šinskim strujnim kolima, kada se mora voziti oprezno prema preglednosti pruge, ali najviše sa 30 km/h. Vozno osoblje se općim nalogom obavještava da je dalja vožnja od izlaznog signala koji pokazuje signalni znak za zabranjenu vožnju (koji je neosvijetljen) dozvoljena bez davanja signalnog znaka 85: "Naprijed", kao i o eventualnoj opreznoj vožnji.

- (20) Kada se izdaje naredenje za dalji postupak ispred prostornog ili izlaznog signala koji pokazuje signalni znak za zabranjenu vožnju ili je neosvijetljen (stav (18) i (19) ovog člana), vozno osoblje mora da se obavijesti i o tome da su cestovni prijelazi iza tih signala neosigurani uz navođenje njihovog kilometarskog položaja.

Član 131.

(Reguliranje saobraćaja vozova za vrijeme smetnji na TK-uređajima)

- (1) Čim se na osnovu određenih vidnih i čujnih pokazivača ili indikacija na panou CP, ili na osnovu obavještenja sa pruge, utvrdi smetnja u funkcioniranju uređaja i postrojenja, TK-dispečer mora odmah o tome da obavijesti službu nadležnu za održavanje signalno-sigurnosnih uređaja i smetnju da zavede u bilježnik smetnji (V-11). Radnik službe za održavanje signalno-sigurnosnih uređaja dužan je da najhitnije ustanovi smetnju i obavijesti TK-dispečera o vrsti smetnje, mjestu nastanka, uzroku nastanka i pretpostavljenoj dužini trajanja smetnje, a kada smetnju otkloni o tome obavještava TK-dispečera i u bilježnik smetnji V-11 upisuje i potpisuje opis smetnje i vrijeme njenog otklanjanja. Upravitelj infrastrukture može da propiše i drugi način evidentiranja smetnji na TK-uređajima u zavisnosti od tehničkih svojstava TK-uređaja.

Za vrijeme smetnje na TK-uređajima osoblje mora da preduzme sve mjere potrebne da se očuva sigurnost saobraćaja.

Postupak za utvrđivanje i otklanjanje smetnji reguliran je uputstvima navedenim u stavu (7) člana 22. ovog Pravilnika i pripadajućom tehničkom dokumentacijom.

- (2) Ako nastane takav kvar na TK-uređajima da TK-dispečer ne može iz CP upotrebom tastera starta i cilja, odnosno pojedinačnim postavljanjem skretnica, da formira i osigura puteve vožnje u nekoj TK-stanici, naredit će da se u toj stanici mjesno rukuje SP. Ukoliko ta stanica nije posjednuta, TK-dispečer će za područje te stanice uključiti uređaj u režim automatskog prolaznog saobraćaja. Ako ni ovo nije moguće, ta stanica mora što prije da se posjedne. Ovlašteni stanični radnik prima i otprema vozove i izvršava sastajanja vozova po naredenju TK-dispečera. Ako kod naredenog mjesnog rukovanja SP ne može da se formira put vožnje upotrebom tastera starta i cilja, onda se on formira pojedinačnim postavljanjem skretnica iz SP. Ako je i ovakvo postavljanje nemoguće, skretnice se postavljaju lokalnim postavljачima ili ručnim postavljanjem.

U svemu ostalom važe odredbe stava (3) i (4) člana 130. ovog Pravilnika.

- (3) Ako nastupi kvar koji onemogućava da se između dvije ili više susjednih stanica otpremaju vozovi u blokovnom razmaku samo u jednom smjeru, tada u tom smjeru vozovi saobraćaju u staničnom razmaku, a u suprotnom smjeru u blokovnom razmaku. U ovom slučaju saobraćaj vozova regulira TK-dispečer.
- (4) Ako nastupi kvar na uređajima između dvije ili više susjednih stanica tako da automatski pružni blok ne može da se aktivira ni iz jednog smjera, onda TK-dispečer zavodi reguliranje saobraćaja vozova u staničnom razmaku.

Kada na dijelu TK-pruge ne mogu da se formiraju putevi vožnje iz CP, a mogu iz SP, TK-dispečer naređuje da na tom dijelu pruge saobraćaj reguliraju ovlašteni stanični radnici.

U slučajevima iz stava (4) i pasusa 2 stava (4) ovog člana, TK-dispečer određuje privremene granične stanice bez TK-uređaja i o zavođenju staničnog razmaka, odnosno o reguliranju saobraćaja od strane ovlašćenih staničnih radnika, fonogramom obavještava zainteresirane stanice. Fonogram mora da sadrži i vrijeme (sat i minut) prekida reguliranja saobraćaja putem TK. O ovome moraju da se obavijeste i stalne granične stanice bez TK-uređaja na dotičnoj pruzi, kao i rasporedne stanice.

- (5) TK-dispečer mora da obavijesti sve TK-stanice između kojih prestaje reguliranje saobraćaja putem TK, odnosno TK-stanice između privremenih graničnih stanica bez TK-uređaja o stanju saobraćaja na pruzi (o uvedenim i otkazanim vozovima, o vozovima koji kasne, o vozovima koji saobraćaju prije vremena, o ukrštavanjima i pretjecanjima koja su u toku i sl.).

Po dobijenom obavještenju o prestanku reguliranja saobraćaja putem TK-uređaja, TK-stanice moraju odmah da zaustave vozove koji dolaze i da vozno osoblje pismenim nalogom obavijeste o tome, kao i o zavođenju reguliranja saobraćaja u staničnom razmaku, odnosno pomoću uređaja APB.

- (6) Iz TK-stanice koja se nalazi na dijelu pruge na kome je prestalo reguliranje saobraćaja putem TK, odnosno iz privremene granične stanice bez TK-uređaja, voz smije da krene samo po odobrenju ovlaštenog staničnog radnika.

- (7) O ponovnom zavođenju reguliranja saobraćaja putem TK-stanice i vozno osoblje se obavještavaju na isti način kao i o prestanku reguliranja saobraćaja na ovaj način.
- (8) Prestanak reguliranja saobraćaja putem TK, kao i njegovo ponovno zavođenje, upisuje se u saobraćajni dnevnik stanice sa navođenjem vremena nastale promjene.
- (9) Za otpremu vozova za vrijeme smetnji važe odredbe stava (5) do (9) člana 130. ovog Pravilnika. U ovom slučaju vozno osoblje se obavještava pismenim nalogima koje ispostavljaju ovlašteni stanični radnici TK-stanica na osnovu naređenja TK-dispečera.
- Ako se voz otprema iz neposjednute TK-stanice, obavještenja (naređenja) daje TK-dispečer.
- (10) Kada se zbog kvara na uređajima saobraćaj organizira u staničnom razmaku, saobraćaj suprotnih i uzastopnih vozova regulira se traženjem i davanjem dopuštenja, davanjem aviza odnosno prijavljivanjem i davanjem aviza i davanjem odjave.
- Kada se saobraćaj organizira u staničnom razmaku, ali ga regulira TK-dispečer, on daje naređenje za otpremu voza u staničnom razmaku, a ovlašteni stanični radnik, kada voz prispije u TK-stanicu, daje odjavu TK-dispečeru.
- Izvještaj iz neposjednute TK-stanice da je voz cio prispio daje TK-dispečeru mašinovođa suprotnog voza tako što će ga TK-dispečer blagovremeno upozoriti da osmotri kraj voza za koji treba da da izvještaj. Ako suprotnog voza nema, pa TK-dispečer ne može da dobije izvještaj, onda uzastopnom vozu daje naređenje da vozi oprezno prema preglednosti pruge, ali najviše sa 30 km/h.
- (11) Kada voz stane pred prostornim signalom koji pokazuje signalni znak za zabranjenu vožnju ili je neosvijetljen, mašinovođa mora o tome da obavijesti TK-dispečera.
- Po primljenom obavještenju TK-dispečer će prvo da ispita da li je komanda pravilno data, odnosno izvršena. Ako je komanda pravilno data, odnosno izvršena, TK-dispečer treba da utvrdi da na narednom prostornom odsjeku nema voza, raskinutog dijela voza ili pružnog vozila, da ne postoji kvar na uređaju cestovnog prijelaza, odnosno da nije učinjen propust u razrješavanju glavnog signala.
- (12) Ako se pouzdano utvrdi da za dalju vožnju voza nema smetnji, a uređaji ne omogućavaju kontrolu slobodnosti kolosijeka (prekid u napajanju strujom ili pojava zauzeća), TK-dispečer će da da dopuštenje za pokretanje voza fonogramom:
- "Pruga za voz br.... do ulaznog signala..... (naziv stanice) slobodna (prezime TK-dispečera) ".**
- Dopuštenje za nastavljanje vožnje daje se prvom vozu u smjeru vožnje. Za uzastopni voz, koji se zatekao na otvorenoj pruži u momentu smetnje, smije da se da dopuštenje za nastavljanje vožnje tek kada je prijethodni voz cio ušao u narednu stanicu.
- Za dalju vožnju od ulaznog signala važe signalni znaci ulaznog signala, signalni znaci koji se daju ručnim signalima, odobrenje putem telefona ili RDV.
- Kod izoliranih blokovnih odsjeka glavni signal može da pokazuje signalni znak za zabranjenu vožnju i zbog prekida struje u šinskom strujnom kolu usljed oštećene šine ili drugog nedostatka na kolosijeku koji može da ugrozi vožnju voza, te u pogledu brzine pri daljoj vožnji zaustavljenog voza treba da se postupi po odredbama navedenih u stavu (6) člana 130. ovog Pravilnika.
- Vozovi koji nisu otpremljeni iz prijethodne TK-stanice do izvještaja o nastaloj smetnji smiju da se otpreme samo u staničnom razmaku.
- (13) Dopuštenje za dalju vožnju voza koji je stao pred prostornim signalom koji pokazuje signalni znak za

zabranjenu vožnju ili je neosvijetljen, a uređaji omogućavaju kontrolu slobodnosti kolosijeka, TK-dispečer daje samo za vožnju do narednog prostornog signala koji ispravno funkcioniše fonogramom:

"Od prostornog signala br.... koji pokazuje signalni znak za zabranjenu vožnju (neosvijetljen) do narednog glavnog signala voziti oprezno prema preglednosti pruge, ali najviše sa 30 km/h. Za dalju vožnju od narednog glavnog signala mjerodavni su signalni znaci tog signala (prezime TK-dispečera) ".

Uzastopnim vozovima koji su se u momentu smetnje zatekli na otvorenoj pruži TK-dispečer smije da da dopuštenje za nastavljanje vožnje tek kada je prijethodni voz prošao pored prvog narednog glavnog signala koji ispravno funkcioniše.

Vozovi koji nisu otpremljeni iz stanice do izvještaja o nastaloj smetnji otpremaju se redovno u blokovnom prostornom razmaku.

U slučaju da izlazni signal ne može da se postavi tako da pokazuje signalni znak za dozvoljenu vožnju, a uređaj omogućava kontrolu slobodnosti prvog prostornog odsjeka, voz se otprema u blokovnom prostornom razmaku. Vozno osoblje se obavještava općim nalogom da je dalja vožnja od izlaznog signala koji pokazuje signalni znak za zabranjenu vožnju (neosvijetljen) dozvoljena bez davanja signalnog znaka "Naprijed", da do narednog prostornog signala treba da se vozi oprezno prema preglednosti pruge, ali najviše sa 30 km/h, te da je za dalju vožnju od narednog prostornog signala mjerodavan signalni znak tog signala.

- (14) Ako je voz stao pred ulaznim signalom koji pokazuje signalni znak za zabranjenu vožnju ili je neosvijetljen, TK-dispečer mora prvo da provjeri da nije dat ili naređen ulaz suprotnog voza ili da nije odobrena manevara u TK-stanici, a zatim će dati sam, ili će narediti TK-stanici da vozu da signalni znak 12a "Oprezan ulazak u stanicu brzinom do 20 km/h ", odnosno telefonom ili putem RDV da naredi ulaz voza sa naročitim oprežnošću.
- (15) Kada se izdaje naređenje za dalji postupak ispred prostornog ili izlaznog signala koji pokazuje signalni znak za zabranjenu vožnju ili je neosvijetljen (stav (12) i (13) ovog člana), vozno osoblje mora da se obavijesti i o tome da su cestovni prijelazi iza tih signala neosigurani uz navođenje njihovih kilometarskog položaja.

Član 132.

(Reguliranje saobraćaja vozova za vrijeme smetnji na sredstvima za sporazumijevanje)

- (1) Ako su uređaji u stanici i uređaji APB, MZ ili TK (u daljem tekstu: uređaji) ispravni, a sredstva za sporazumijevanje između susjednih stanica djelimično u kvaru, saobraćaj uzastopnih i suprotnih vozova regulira se na redovan način pomoću ovih uređaja. Sva saopćenja koja se odnose na reguliranje saobraćaja vozova daju se posredstvom drugih službenih i radnih mjesta, što važi i za pruge navedene u članu 93. ovog Pravilnika.
- (2) Kada nastupi potpuna smetnja na sredstvima za sporazumijevanje tako da propisana saopćenja u vezi sa saobraćajem vozova ne mogu da se daju ni posredstvom drugih službenih ili radnih mjesta, saobraćaj uzastopnih i suprotnih vozova takode se regulira pomoću uređaja.
- (3) Ako nastupi potpuna smetnja na sredstvima za sporazumijevanje a ni uređaji nisu ispravni, zabranjuje se otprema vozova na takav stanični prostorni odsjek.
- Kada na prugama na kojima se saobraćaj vozova redovno regulira po odredbama člana 93. ovog Pravilnika nastupi smetnja na sredstvima za sporazumijevanje, takode se zabranjuje otprema vozova na one stanične prostorne

odsjeke na kojima je nastala potpuna smetnja na sredstvima za sporazumijevanje.

Na prugama navedenim u tački a) ovog stava, u slučaju prekida veza između dva službena mjesta, ako jedno od službenih mjesta može da ostvari vezu sa dispečerom koja se snima (registruje), dispečer može da prenosi obavještenja i naređenja drugom službenom mjestu putem telefonske veze koja se snima. U tom slučaju smatra se da nije nastala potpuna smetnja na sredstvima za sporazumijevanje.

Odredbe navedene u stavu (3) ovog člana i tački a) ovog stava ne odnose se na pomoćne vozove. Pomoćnom vozu daje se pismeno obavještenje da voz ide bez dopuštenja, odnosno bez odjave za prijethodni voz i da brzina kretanja mora da bude takva da se, s obzirom na vidljivost i terenske uvjete na pruži, voz u slučaju potrebe može blagovremeno i sigurno da zaustavi.

- (4) Za vrijeme trajanja potpune smetnje na sredstvima za sporazumijevanje, na prugama opremljenim uređajima zabranjena je otprema vozova prije vremena, vozova sa prekoračenom dužinom i vozova kojima se prijevozi naročita pošiljka sa prekoračenjem tovarnog profila.

- (5) Kad na sredstvima za dokazno sporazumijevanje nastupi potpuna smetnja, reguliranje saobraćaja vozova dozvoljeno je drugim sredstvima za sporazumijevanje uz prisustvo svjedoka.

- (6) U slučaju zaustavljanja voza na otvorenoj pruži za vrijeme kada su sredstva za sporazumijevanje sa susjednim stanicama ili TK-dispečerom u kvaru, vozno osoblje postupa na slijedeći način:

- a) ako je voz stao ispred prostornog signala koji pokazuje signalni znak za zabranjenu vožnju onda smije da nastavi vožnju tek poslije promjene signalnog znaka na signalni znak za dozvoljenu ili opreznu vožnju. Ukoliko se promjena signala ne izvrši u roku od tri minuta po zaustavljanju voza, ili ako je voz stao ispred prostornog signala zato što je signal neosvijetljen, isti će nastaviti vožnju nakon tri minuta opreznom vožnjom prema preglednosti pruge, ali najviše sa 30 km/h, do prvog narednog prostornog signala. Ako ovaj signal pokazuje signalni znak za dozvoljenu vožnju voz će da nastavi vožnju redovnom brzinom, u protivnom će da stane i po isteku tri minuta nastaviti će sa opreznom vožnjom sve do prvog signala koji pokazuje signalni znak za dozvoljenu vožnju, odnosno do ulaznog signala,
- b) ako je voz stao između dva prostorna signala pa, s obzirom na stanje kod voza i na pruži, može da nastavi dalju vožnju, onda kod prvog narednog prostornog signala mora da se zaustavi samo ako ovaj pokazuje signalni znak za zabranjenu vožnju ili je neosvijetljen, kada će vozno osoblje da postupi kako je navedeno u tački a) ovog stava.
- c) Ulazni i zaštitni signal voz može da prođe samo pod uvjetima navedenim u stavu (4) člana 130. ovog Pravilnika.

Izuzetno, ako ulazni signal neposjednute TK-stanice pokazuje signalni znak za zabranjenu vožnju ili je neosvijetljen, voz će do ulazne skretnice da vozi opreznom vožnjom i ispred nje će da stane. Mašinovođa (vozovođa) će da pregleda stanje u stanici kao i skretnice, a potom će voz sa najvećom oprežnošću da uđe u stanicu.

DIO OSAMNAESTI

ORGANIZACIJA SAOBRAĆAJA VOZOVA U POSEBNIM UVJETIMA

Član 133.

(Nesreće i incidenti- vanredni događaji)

- (1) Pod nesrećama i incidentima (vanrednim događajima) u željezničkom saobraćaju podrazumijevaju su:
- 1) **"nesreća"** označava neželjeni ili ne-namjerni iznenadni događaj ili poseban lanac takvih događaja koji ima(ju) teške posljedice;
 - 2) **"ozbiljna nesreća"** označava svaki sudar ili iskakanje vozova iz šina koje rezultira smrću najmanje jednog lica ili ozbiljnim povredama pet ili više lica - ili veliko oštećenje vozničkih sredstava, infrastrukture ili čovjekovog okoliša, kao i svaku drugu sličnu nesreću sa očiglednim utjecajem na regulaciju sigurnosti na željeznici ili na upravljanje sigurnosti;
 - 3) **"incident"** označava svaki događaj, koji nije nesreća ili ozbiljna nesreća, a koji je povezan sa saobraćajem vozova i utječe na sigurnost funkcioniranja.
- (2) Poslije svakog incidenta (vanrednog događaja) moraju da se preduzmu slijedeće mjere:
- a) da se odmah po saznanju za nastali vanredni događaj dâ prvo obavještenje o njegovom nastanku, po potrebi pozove hitna pomoć, vatrogasna služba, organi MUP, ekipe za spasavanje, zahtijevaju potrebna pomoćna sredstva itd.,
 - b) da se osigura i zaštititi mjesto vanrednog događaja (obustavljanje saobraćaja na susjednim kolosijecima, isključenje napona na elektrificiranim prugama, ograničenje pristupa i sl.) i odmah pristupi pružanju pomoći, spasavanju unesrećenih, sprječavanju nastanka ugrožavanja životne sredine, zaštiti i čuvanju tereta primljenog na prijevoz, zaštiti materijalnih sredstava itd.,
 - c) da se čuva mjesto vanrednog događaja do dolaska nadležnih željezničkih i sudsko-istražnih organa, te stvore uvjeti za potrebe uviđaja i raščišćavanja mjesta vanrednog događaja,
 - d) po završetku uviđaja pristupa se raščišćavanju mjesta vanrednog događaja i preduzimaju se sve neophodne mjere da se u što kraćem roku uspostavi saobraćaj,
 - e) sprovodi se isljedni postupak koji ima za cilj utvrđivanje uzroka i odgovornosti za nastali vanredni događaj.
- (3) Unutar preduzimanja potrebnih mjera, mora da se obrati posebna pažnja da ne dođe do novih nesreća i incidenata (vanrednih događaja) pri kretanju pomoćnog voza ili pružnih vozila kojima se pruža pomoć ili vrši sanacija mjesta vanrednog događaja. Na kolosijecima dvokolosječnih i paralelnih pruga, na susjednim kolosijecima u stanici koji su prohodni i na kojima saobraćaj može da se vrši, prema potrebi se uvodi lagana vožnja, a osoblje vučnog vozila i manevarsko osoblje se obavještava o potrebnim mjerama opreza. Reguliranje saobraćaja pomoćnog voza i pružnih vozila vrši se u saradnji sa licem nadležnim za organiziranje pružanja pomoći i raščišćavanje mjesta vanrednog događaja.

S obzirom da su vanredni događaji tako raznovrsni da je nemoguće odrediti za svaki slučaj šta sve treba da se preduzme, ostavlja se ličnoj pobudi i razumijevanju situacije željezničkih radnika da oni u datom slučaju preduzmu one mjere koje smatraju najpogodnijim da se očuvaju sigurnost saobraćaja i ljudski životi, te da se oštećenja što prije otklone kako bi prekid saobraćaja trajao što kraće.

Član 134.

(Obustavljanje saobraćaja vozova zbog nesreća i incidenata-vanrednih događaja)

- (1) Ako postoji sumnja da će postupak otklanjanja posljedica nesreća i incidenata (vanrednog događaja) da traje duži vremenski period, upravitelj infrastrukture može da naredi da se saobraćaj na tom dijelu pruge obustavi ili da se ograniči. O tome isti treba što hitnije da obavijesti sve stanice i strane željeznice u skladu sa važećim propisima.
- (2) Upravitelj infrastrukture može ujedno i da objavi pod kojim uvjetima će se primati na prijevoz putnici, prtljag i stvari, te kako će da se postupi sa stvarima koje su već primljene na prijevoz.
- (3) Upravitelj infrastrukture objavljuje ponovno uspostavljanje saobraćaja kada se za to stvore uvjeti.

Član 135.

(Postupak pri jakom vjetru)

- (1) Pri jakom vjetru teretni vozovi smiju da saobraćaju na dijelu pruge na kome prijeti opasnost samo ako masa tereta svih kola iznosi najmanje sedamdeset pet odsto maksimalne mase tereta za saobraćaj prugama kategorije "C". Prazna kola, kao i otvorena kola natovarena cestovnim vozilima, daskama, drvenim ugljem u vrećama, sijenom i slamom ne smiju da se dodaju ili ostavljaju u sastavu voza. Po potrebi može da se smanji broj osovina.
- (2) Kod vozova za prijevoz putnika, broj putničkih kola mora da se svede na minimalnu potrebnu količinu.
- (3) Naročita pažnja treba da se obrati na kvaćenje kola u vozu.
- (4) Vozopratno osoblje mora da se uvjeri u polaznoj i usputnim stanicama da su sva vrata na kolima dobro zatvorena.
- (5) Osoblje službe za održavanje pruge mora da obavještava obje susjedne stanice kad na njihovim dionicama nastupi jak vjetar.
- (6) Bliži postupak kod otpreme i putovanja voza za vrijeme jakog vjetra propisuje upravitelj infrastrukture, pri čemu treba da se uzmu u obzir i jačina, pravac i trajanje vjetra, terenske prilike pruge, ostvarene stalne zaštitne mjere i drugo, a što se unosi u Poslovni red stanice I dio stanica odnosno pruge.

Član 136.

(Zadržavanje vozova u stanici zbog elementarnih nepogoda)

- (1) Pri iznenadnim elementarnim nepogodama, kada bi mogla da se dogodi nesreća (provala oblaka, poplave, odroni, jak vjetar i sl.), šef stanice (otpravnik vozova) može da zadrži voz u stanici sve dok se vremenske prilike ne poprave ili dok ne stigne izvještaj sa pruge da nema opasnosti po voz. U vremenskim neprilikama navedenim u stavu (1) ovog člana treba da se postupi sa najvećom oprežnošću. U slučaju potrebe, na prugu treba da se otpremi posebna lokomotiva koja bi izvidila vremenske prilike, pri čemu mašinovođa mora da obrati posebnu pažnju na najugroženija mjesta.
- (2) Ako je pruga neprohodna, a prepreka do dolaska prvog voza ne može da se ukloni, o tome treba hitno da se obavijeste obje susjedne stanice koje će, u dogovoru sa svojim rasporednim stanicama, da preduzmu mjere da se u stanicama njihove pruge ne nagomilavaju vozovi.

(3) Na prugama opremljenim signalnim mrežama i zaštitnim uređajima za javljanje lavina i odrona postupka se prema odredbama odnosnog uputstva upravitelja infrastrukture.

Član 137.

(Postupak za vrijeme padanja snijega i vijavice)

- (1) Prije početka i tokom zime moraju da se preduzimaju sve mjere propisane Uputstvom za osiguranje saobraćaja u toku zime- navedenog u Prilogu 1 Instrukcije za sigurnost i interoperabilnost u ŽS BiH i odredbama ovog člana.
- (2) Uklanjanje saobraćajnih prepreka nastalih zbog snijega i snježnih vijavica dužnost je, prije svega, osoblja službe za održavanje pruge.
- (3) Šefovi stanica će da naredi da skretničari i stanični radnici čiste snijeg i led tako da skretnice, peroni, pristupne ceste ka staničnim zgradama, cestovni prijelazi i druga stanična postrojenja budu uvijek očišćeni od snijega i leda. Ako šef stanice nema dovoljno radne snage za čišćenje snijega i leda, isti će da traže ispomoć od službe za održavanje pruge.
- (4) Kada je poledica, sve pristupne ceste stanici treba da budu posuti pijeskom, solju ili drugim sličnim materijalom. Za nabavku i zalihu takvog materijala zaduženo je osoblje službe za održavanje pruge.
- (5) U slučajevima jakih snježnih padavina, kada mogu da nastanu saobraćajne prepreke, čuvari pruge moraju što češće da obilaze svoj dio pruge i da, ako opaze da je usljed velikog snijega prolazak na nekim mjestima nemoguć, zaštite ugrožena mjesta po odredbama Signalnog pravilnika, kao i da o tome obavijeste obje susjedne stanice, odnosno TK-dispečera. Ako je sporazumijevanje sa susjednim stanicama nemoguće, čuvar pruge je dužan da napiše izvještaj i pošalje ga, od čuvara do čuvara, najbližoj stanici. U izvještaju navedenim u tački a) ovog stava navodi se: mjesto prepreke, dužina zavijanog dijela pruge, vrsta snijega (sitan, krupan, tvrd, zbijen, mekan, mokr, zamrznut i dr.) i visina snijega iznad gornje ivice šine (GIŠ). Kada stanica dobije taj izvještaj odmah će o tome obavijestiti susjednu stanicu sa druge strane zavijanog dijela pruge.
- (6) Vozno osoblje na pruži mora da obrati pažnju na padanje snijega i svoja opažanja da saopći prvoj stanici u kojoj se voz po redu vožnje ili po naređenju bavi, a u slučaju opasnosti voz mora da se zaustavi u prvoj stanici radi obavještanja.
- (7) Stanica mora odmah da obavijesti osoblje službe za održavanje pruge o svim izvještajima koji su primljeni sa pruge i o opažanju staničnog i voznog osoblja, a koji se odnose na stanje snijega i prepreka odvijanju saobraćaja koje bi eventualno mogle da nastupe. Ako zbog velikog snijega postoji sumnja da će doći do prekida saobraćaja, o tome treba odmah da se obavijeste operativna služba upravitelja infrastrukture i nadležna područna operativna grupa.
- (8) Ako sloj snijega nije visok, a vjetar nije jak i ne duva iz nepovoljnog pravca, voz može da se otpremi sa jednom lokomotivom ili sa zapregom. U takvom slučaju treba da se ocijeni da li je potrebno da se smanji masa voza. Ako su prilike na pruži nepovoljne, šef stanice (otpravnik vozova), a na TK-prugama TK-dispečer, mora da se dogovori s radnicima službe vuče i službe za održavanje pruge o reguliranju saobraćaja s obzirom na vremenske i mjesne prilike.
- (9) Ako je voz stao na pruži zato što mašinovođa smatra da će se voz zaglaviti u snijegu, ili je čuvar pruge iz istog razloga dao signalni znak "Stoj", mašinovođa odlučuje o daljem postupku sa vozom (da li će pokušati da probije snijeg

cijelim vozom ili samo lokomotivom, odnosno da li će se, ako pokušaj probijanja nije preporučljiv ili ako nije uspio i ako je to moguće, povući nazad u stanicu).

Ako je u vozu šef pružne dionice, u slučaju navedenom u stavu (9) ovog člana isti donosi odluku o daljem postupku sa vozom

- (10) Organizacijom saobraćaja u zimskim uvjetima na prugama sa čestim zavejavanjem određuju se detaljni postupci za pojedina područja, prolazni kolosijeci za snježno grtalo, pratioci grtala, izvještavanje o vremenskim prilikama i sl. Ovom organizacijom se propisuju i postupci pri vršenju saobraćaja u posebnim vremenskim uvjetima (jaki vjetrovi, padavine, klizišta i dr.). Organizacija i postupci propisuju se prema Uputstvu za osiguranje saobraćaja u toku zime-navedenog u Prilogu 1 Instrukcije za sigurnost i interoperabilnost u ŽS BiH.

Član 138.

(Postupak kada je vidik u daljinu spriječen)

- (1) Kada je vidik u daljinu zbog magle, vejavice i sl. u toj mjeri spriječen da ne mogu pouzdano i sa propisane daljine da se zapaze signalni znaci stalnih signala, odnosno signalni znaci prijenosnih ili ručnih signala pružnog ili staničnog osoblja koji se eventualno daju, brzina voza mora da se prilagođava prema mogućnosti zapažanja signalnih znakova.
- (2) Za vrijeme vožnje, naročito prilikom približavanja cestovnim prijelazima ispred kojih su postavljene pružne opomenice, mora češće da se daje signalni znak "Pazi".

Član 139.

(Postupci sa putnicima i stvarima u slučaju prekida saobraćaja)

- (1) Prekid saobraćaja može da bude:
 - a) planirani,
 - b) neplanirani.
- (2) Planirani prekid saobraćaja je prekid kojim se unaprijed određuje privremena potpuna ili djelimična obustava saobraćaja na dijelu pruge ili na cijeloj pruži iz određenih razloga.
- (3) Neplanirani prekid saobraćaja je prekid koji nastaje iznenada zbog vanrednog događaja, elementarnih nepogoda ili drugih neplaniranih razloga.
- (4) Planirane prekide saobraćaja određuje upravitelj infrastrukture i za njih blagovremeno daje potrebna obavještenja željezničkim operaterima koji određuju dalje postupke sa putnicima i stvarima.
- (5) Kod neplaniranog prekida saobraćaja, odmah po saznanju za isto, treba da se preduzmu sve mjere da se osigura sigurnost putnika i stvari, da se putnicima osigura nastavak putovanja ili da se na odgovarajući način zbrinu, da se stvari zaštite od otuđenja i da se preduzmu mjere u cilju ponovnog uspostavljanja saobraćaja. Za svaki neplanirani prekid saobraćaja, za koji se predviđa da će otklanjanje posljedica da traje duži vremenski period, upravitelj infrastrukture obavještava željezničke operatere.
- (6) U slučajevima kada putnici, zbog presjedanja, određeni dio puta moraju da pređu pješke van puteva, posebna pažnja treba da se posveti sigurnosti putnika.
- (7) Poslije završetka svakog prekida saobraćaja, upravitelj infrastrukture je dužan da željezničke operatere i korisnike prijevoznih usluga obavijesti o ponovnom uspostavljanju saobraćaja.

Član 140.

(Postupak kada vozila odbjegu. Raskid voza)

- (1) Kada vozila odbjegu iz stanice ili sa nekog mjesta na otvorenoj pruži, o odbjegu moraju da se obavijeste susjedne stanice, skretničko osoblje, odjavničari, čuvari

prijelaza, čuvari pruge i radnici koji izvode radove na pruži. Obavještanje se vrši telefonom i davanjem signalnog znaka "Opasnost".

- (2) Kada skretničar i pružno osoblje doznaju da su odbjegli vozila ili jedan dio voza, oni će prvo zatvoriti branike na cestovnim prijelazima, a zatim će da upotrijebi sva sredstva kojima raspolažu da zaustave odbjegli vozila.
Ako po jačini i pravcu vjetra ili po nagibu pruge može da se zaključi da odbjegli vozila idu u susret vozu, voz treba da se zaustavi i da se obavijesti mašinovođa (vozovođa) o odbjeglih vozilima, koji će prema prilikama da naredi potrebne mjere.
Ako zaustavljeni voz sa putnicima ne može da se povuče natrag onda će se, ako prilike dopuštaju, putnici pozvati da što prije izađu iz kola.
- (3) Kada se u stanici čuje signalni znak "Opasnost" ili se dobije izvještaj da su vozila odbjegli, svo prisutno osoblje mora da upotrijebi sve mjere da se odbjegli vozila zaustave a da se time ne izloži opasnosti ono samo, putnici ili radnici koji se eventualno nalaze na vozilima.
Potrebna sredstva i način zaustavljanja moraju, prema prilikama, da se primjenjuju za svaki pojedini slučaj.
Opće mjere koje treba da se preduzmu su sljedeće: skretnice moraju tako da se postave da odbjegli vozila idu na sporedni, po mogućnosti slobodni kolosijek, nakon čega osoblje duž cijelog kolosijeka na obje šine nabacuje gomile šljunka i pijeska, pruče i slamu i postavlja ručne papuče.
- (4) Kada se čuje signalni znak "Opasnost" dat zbog odbjeglih vozila, stanica iz koje su vozila odbjegli, kao i ona prema kojoj vozila bježe, ne smije da otpremi voz na prugu sve dok se ne dobije obavještenje da je svaka opasnost otklonjena.
- (5) Ako se predviđa da odbjegli vozila neće moći da se zaustave u stanici, a na dijelu pruge prema susjednoj stanici se nalazi voz, suprotnog ili istog smjera, skretnica nekog sporednog kolosijeka treba da se postavi u polovičan položaj ili na drugi način da se prouzrokuje da odbjegli vozila iskliznu.
Ako na odbjeglih vozilima nema putnika ili osoblja, ona mogu da se puste i na prazan slijepi kolosijek.
- (6) Odbjegli vozila mogu da se zaustavljaju i lokomotivom koja treba da se kreće ispred vozila pogodnom brzinom tako da je odbjegli vozila sustignu.
- (7) Kada se voz raskine u stanici stanično osoblje mora da daje voznom osoblju signalni znak "Stoj" a vozopratno osoblje, prihvatajući taj signalni znak, prenosi ga do mašinovođe.
- (8) Ako se voz raskine za vrijeme vožnje, vozopratno osoblje je dužno da na raskinutom dijelu voza pritegne kočnice i, čim je raskinuti dio stao, da daje signalni znak "Stoj".
- (9) Kada prednji dio voza nastavi vožnju jer osoblje na tom dijelu ne zna da je voz raskinut, čuvar pruge i osoblje raskinutog dijela voza moraju odmah da zaštite zaustavljeni dio voza u oba smjera, ali prvenstveno u onom smjeru iz kojeg bi mogla da nastupi opasnost po zaustavljena vozila i da postupe po odredbama Signalnog pravilnika.
- (10) Pri raskidu voza mogu da nastanu tri slučaja:
 - a) da su raskinuta vozila sama stala, ili su zaustavljena. U tom slučaju voz mora da ide oprezno nazad do odbjeglih vozila i kada ih zakvači da nastavi put. Ukoliko kvačenje nije moguće, postupit će se po odredbama člana 116. ovog Pravilnika. U pogledu davanja signalnih znakova električnim signalnim zvonom postupka se po odredbama Signalnog pravilnika,
 - b) da raskinuta vozila idu za prednjim dijelom i ne mogu da se zaustave. U tom slučaju prednji dio voza će da

produži put, a mašinovoda će da podešava brzinu tako da ga otkinuta vozila sustignu. Nakon toga voz će da stane, a dalje se postupa kao u slučaju navedenom u tački a) ovog stava,

- c) da se raskinuta vozila kreću u suprotnom smjeru i da ne mogu da se zaustave.

U tom slučaju prednji dio voza mora kod prvog službenog mjesta da stane i da daje signalni znak "Opasnost" ako se taj signalni znak već nije čuo, poslije toga vozno osoblje mora da pregleda voz i tek onda da nastavi vožnju.

DIO DEVETNAESTI ZAVRŠNE ODREDBE

Član 141.

(Stupanje na snagu)

Ovaj pravilnik stupa na snagu osmog dana od dana objavljivanja u "Službenom glasniku BiH", službenim glasilima entiteta i Brčko Distrikta, a isti će se primjenjivati, nakon što

ROŽ BiH od entiteta dobije pismenu potvrdu o prihvatanju i primjeni odredbi ovog pravilnika u svrhu izmjene Priloga I "Instrukcije za sigurnost i interoperabilnost željezničkog sistema u BiH" ("Službeni glasnik BiH" br.11/12).

Broj 10-01-29-7-444-1/15
21. oktobra 2015. godine
Doboj

Direktor
Borka Trkulja, s. r.

PRILOZI Prilog I

REZERVIRANO ZA FONOGRAME KOJI SE DAJU PRI
VRŠENJU SAOBRAĆAJNE SLUŽBE NA PRUGAMA
OPREMLJENIM TELEKOMANDOM

Prilog II

METODOLOGIJA SPORAZUMIJEVANJA TOKOM KRITIČNIH SIGURNOSNIH SITUACIJA

Dio A. Elementi i pravila metodologije komuniciranja

(1) Riječnik termina koji se koriste pri postupku komuniciranja:

a) Procedura prijenosa govora.:

Prenošenje prava govora na drugog sagovornika:

prijem

b) Procedura prijema govorne i pisane poruke:

1) kod prijema direktne poruke:

Izraz koji omogućava da se utvrdi da je prenijeta poruka primljena:

primio

Izraz koji omogućava ponavljanje u slučaju lošeg prijema ili nerazumijevanja:

ponovite (+ pričajte sporije)

2) kod prijema ponovljene poruke:

Izraz koji omogućava da se stavi do znanja da je ponovljena poruka u skladu sa porukom koja je poslata:

tačno

ili ako nije:

greška (+ ja ponavljam)

c) Procedura prekida komunikacije.:

1) Izraz kojim se stavlja do znanja da je komunikacija završena:

kraj

2) Izraz koji omogućava da se, u slučaju privremenog prekida veze, sagovornik stavi na čekanje:

sačekajte

3) Izraz koji omogućava da se, u slučaju privremenog prekida veze, stavi do znanja sagovorniku da će veza biti prekinuta, ali da će ponovo biti obnovljena:

nazvaću

d) Procedura poništenja izdate pisane poruke:

Izraz koji omogućava da se poništi poslata pisana poruka.:

poništenje procedure

(2) Pravila koja se primjenjuju u slučaju greške ili pogrešnog razumijevanja poruke su:

a) Greška pri prijenosu poruke.:

U slučaju greške pri prijenosu, utvrđene od strane pošiljaoca, isti traži poništenje šaljući sljedeću poruku:

greška (+ pripremite novi obrazac ...)

ili

greška (+ ja ponavljam)

i ponovo šalje početnu poruku.

b) Greška kod upoređivanja pri prijemu ponovljene poruke:

U slučaju greške kod ponovljene poruke, koja je utvrđena od strane pošiljaoca pri njenom upoređivanju, isti mora da pokrene proceduru poništenja šaljući sljedeću poruku:

greška (+ ja ponavljam)

i ponovo šalje početnu poruku.

c) Slabo razumijevanje:

Ako postoji loše razumijevanje poruke jednog od učesnika u razgovoru, ona mora da se ponovi od strane onog drugog sa sljedećom proceduralnom porukom:

ponovite (+ pričajte sporije)

(3) Način spelovanja riječi i izraza sastavljenih od brojeva, sati, rastojanja, brzine i datuma:

Radi lakšeg razumijevanja i izražavanja poruke u različitim situacijama, svaki pojam treba da bude jasno, polako i ispravno izgovoren uz spelovanje riječi, imena i brojeva koji bi mogli da budu nerazumljivi. Radi se o npr. kodnoj identifikaciji signala ili skretnica.

a) Spelovanje riječi i grupe slova:

Koristi se internacionalni fonetski alfabet:

A	Alpha	G	Golf	I	Lima	Q	Quebec	V	Victor
B	Bravo	H	Hotel	M	Mike	R	Romeo	W	Whisky
C	Charlie	I	India	N	November	S	Sierra	X	X-ray
D	Delta	J	Juliet	O	Oscar	T	Tango	Y	Yankee
E	Echo	K	Kilo	P	Papa	U	Uniform	Z	Zulu
F	Foxtrot								

Primjer:

skretnica AB = skretnica Alpha Bravo

Signal broj KG 835 = signal Kilo Golf osam- tri- pet.

Upravitelj infrastrukture može da doda i druga slova, kao i fonetski izgovor tih slova, ako je to potrebno za alfabet njegovog ili njegovih operativnih jezika. Objašnjenja u vezi izgovora mogu da budu dodata ako to traži željeznički operater.

b) Izražavanje brojeva:

Brojevi se izražavaju pojedinačno broj po broj.

Primjer: voz 2183 = voz dva- jedan -osam -tri.

Decimale se izražavaju sa riječju "zarez".

Primjer: 12,50 =jedan - dva zarez pet- nula.

3) Izražavanje sati:

Sati se izražavaju u lokalnom vremenu koristeći svakodnevni jezik.

Primjer: 10h 52min = deset sati pedeset dvije minute

Ako je potrebno spelovanje prihvatljivo je broj po broj (jedan-nula sati pet-dva minute).

4) Izražavanje rastojanja i brzine:

Rastojanje se izražava u kilometrima, brzina u kilometrima na sat.

5) Izražavanje datuma:

Datumi se izražavaju na uobičajen način.

Primjer: 10. decembar.

Dio B. Struktura sporazumijevanja

(4) Postupak telefonskog prijenosa poruka vezanih za sigurnost sadrži, u principu, dvije faze:

a) identifikacija i zahtjev za instrukcijama,

Da bi sagovornik mogao da se identificira, definira svoju operativnu situaciju i da se prenesu instrukcije za sprovođenje procedure, primijenjuju se sljedeća pravila:

1) Identifikacija:

Sva sporazumijevanja (komunikacije), osim onih koje se odnose na hitne poruke po pitanjima sigurnosti, trebaju da počnu porukom identificiranja sagovornika. Identificiranje mašinovođe se vrši brojem voza i njegovom pozicijom.

Izvršno osoblje, koje daje odobrenje za pokretanje voza, identifikuje se porukom sljedećeg sadržaja:

VOZ..... (broj)
ovdje..... (naziv službenog ili radnog mjesta)

a koju koristi mašinovođa je:

..... (naziv službenog ili radnog mjesta)
ovdje VOZ..... (broj)

2) Zahtjev za uputstvima:

Svakoj primjeni postupka koji zahtijeva pisanu naredbu mora da prijetodi zahtjev za instrukcijom. Izraz koji se koristi u tom slučaju je sljedeći:

pripremite proceduru.....

Ova faza može da bude preskočena za hitne poruke opasnosti.

b) prijenos poruke i prestanak prijenosa.

1) Hitne govorne poruke u slučaju neposredne opasnosti su poruke:

- koje mogu da budu poslate i primljene u vožnji,
- kojima ne mora da prijetodi procedura identificiranja,
- koje se ponavljaju,
- koje moraju, što je prije moguće, da budu praćene dodatnim informacijama.

2) Pisane poruke:

U cilju pouzdanog prijenosa poruka za procedure koje se nalaze u “Knjizi obrazaca” (kada voz stoji), moraju da budu primijenjena sljedeća pravila:

- *Prijenos poruka:* Obrazac neke procedure može da bude kompletiran prije slanja poruke da bi njegov tekst mogao da bude poslat cio odjedanput (u jednom slanju).
- *Prijem poruka:* Primalac poruke mora da kompletira obrazac, u skladu sa obrascem iz “Knjige obrazaca” na osnovu dobijenih indikacija od strane pošiljaoca.

- *Sravnjivanje*: Sve predefinirane željezničke poruke koje su definirane u “Knjizi obrazaca” moraju sistematski da budu sravnjivane. Sravnjivanje se odnosi na sadržaj teksta poruke, prikazane u sivom na obrascu procedure, na izvještaj i na dodatne poruke.

- *Potvrda o usaglašenosti*: Iza svake sravnjene poruke slijedi potvrda o usaglašenosti dostavljena od strane pošiljaoca:

tačno

ili

greška (+ ja ponavljam)

nakon čega slijedi ponovno slanje početne poruke.

- *Potvrda o prijemu*: Iza svake primljene poruke slijedi potvrda o prijemu:

primio

ili

ponovite (+ pričajte sporije)

- *Slijeđenje i verificiranje poruke*: Sve pisane poruke, koje dolaze mašinovođi od osoblja koje rukovodi i upravlja saobraćajem, moraju da imaju identifikacioni broj ili jedinstven broj autorizacije.

Ako se radi o poruci koja se odnosi na neku aktivnost koju mašinovođa ne može da uradi bez posebne autorizacije (npr. proći signalni znak “Stoj” itd.), poruka je sljedeća:

autorizacija.....
(broj)

a u svim drugim slučajevima (npr. nastaviti s oprezom, itd.)

poruka.....
(broj)

- *Potvrda prijema*: Iza svake poruke slijedi potvrda prijema.

3) Pravila vezana za dodatne poruke su:

- prijetodi im procedura identifikiranja,
- moraju da budu kratke i precizne (informacije o podacima i o mjestu njihove primjene),
- moraju da budu sravnjene i da imaju potvrdu o usaglašenosti,
- slijedi im poziv za instrukcijama ili zahtjev za dodatnim informacijama.

4) Pravila vezana za poruke o informacijama promjenjivog sadržaja i poruke definirane u “Knjizi obrazaca” su:

- prijetihodi im procedura identificiranja,
- moraju da budu pripremljene prije slanja,
- moraju da budu savnjene i da imaju potvrdu o usaglašenosti.

Dio C. Poruke za sprovođenje određenih postupaka

(5) Priroda poruke:

- a) poruke za sprovođenje određenih postupaka imaju za cilj da prenesu operativna uputstva koja odgovaraju situacijama navedenim u knjizi procedura za mašinovođe,
- b) odgovaraju određenoj situaciji i identificiranom broju poruke,
- c) iza svake poruke slijedi potvrda prijema,
- d) poruke koriste predefriranu formulaciju na “operativnom” jeziku upravitelja infrastrukture i nalaze se na unaprijed datom obrascu u štampanoj ili elektronskoj verziji.

(6) Obrasci:

- a) obrasci su formalizirani medij za razmjenu poruka o postupku (proceduri), uglavnom u vezi sa pogoršanjem uvjeta rada,
- b) primjeri obrazaca su:
 - 1) odobrenje dato mašinovođi da prođe signal koji zabranjuje dalju vožnju ili kraj odobrenja za kretanje,
 - 2) nalog za saobraćaj smanjenom brzinom u određenom području, odnosno nalog za pregled kolosijeka,
- c) obrasci i poruke mogu da se koriste i u drugim okolnostima i trebaju da:
 - 1) osiguraju zajednički radni dokument koji se koristi u realnom vremenu od strane osoblja koje odobrava pokretanje voza i od strane mašinovođa,
 - 2) podsjetite na procedure koje treba da slijede mašinovođe (posebno kada rade u nepoznatim uvjetima),
 - 3) omoguće dvostranu komunikaciju,
- d) ime ili jedinstven broj koda koji se odnosi na postupak o kome je riječ treba da bude dodijeljen svakom obrascu na osnovu npr. učestalosti njihove primjene. Obrazac koji bi mogao češće da se koristi je npr. obrazac koji daje odobrenje za prolaz voza pored signala koji zabranjuje dalje kretanje voza ili za produženje autorizacije čija je važnost istekla i on bi mogao da nosi broj 001 i tako dalje.

(7) “Knjiga obrazaca”:

- a) svi identificirani obrasci trebaju da budu objedinjeni u štampanom ili elektronskom dokumentu nazvanom “Knjiga obrazaca”,
- b) tu zajedničku knjigu koristit će mašinovođe i izvršno osoblje koje odobrava pokretanje voza u cilju njihovog međusobnog sporazumijevanja. Veoma je bitno da knjige koje su namijenjene jednim i drugima budu sastavljene i numerirane na isti način,
- c) upravitelj infrastrukture je odgovoran da uradi knjigu obrazaca i obrasce na svom “operativnom” jeziku,
- d) jezik koji se koristi kod prijenosa poruka je “operativni” jezik upravitelja infrastrukture,
- e) “Knjiga obrazaca” treba da sadrži dva dijela,
 - Prvi dio “Knjiga obrazaca” treba da sadrži sljedeće elemente:
 - 1) uputstvo za korištenje “Knjiga obrazaca”,
 - 2) indeks obrazaca za procedure koje dolaze od izvršnog osoblja koje upravlja kretanjem voza,
 - 3) indeks obrazaca za procedure koje dolaze od mašinovođa (ako se primijenjuju)
 - 4) lista situacija i njihovih karakteristika za koje će obrasci da se koriste,

- 5) riječnik pojmova koji opisuju situacije za koje se primjenjuju različiti obrasci,
 - 6) Kôd spelovanja poruka (fonetski alfabet itd.).
- Drugi dio "Knjiga obrazaca" sadrži obrasce samih procedura koji trebaju da budu objedinjeni od strane željezničkog operatera i saopćeni mašinovođi.

Dio D. Dodatne poruke

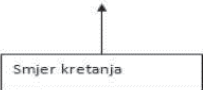
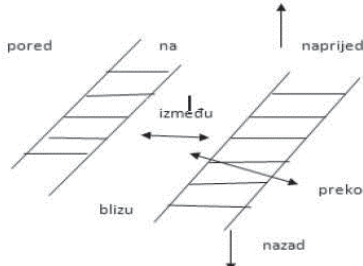
(8) Dodatne poruke su poruke koje se koriste za saopćenje informacija koje se odnose na rijetke situacije za koje korištenje predefiniраних obrazaca nije neophodno ili koje se odnose na funkcioniranje voza, na njegovu ispravnost ili ispravnost infrastrukture.

a) Šalju ih:

- 1) mašinovođe za informiranje izvršnog osoblja koje odobrava kretanje voza,
 - 2) izvršno osoblje koje odobrava kretanje voza za informiranje mašinovođa.
- b) Za lakše opisivanje situacije i pisanje dodatne poruke korisno je da se ima strukturu modela poruke, riječnik željezničkih pojmova, opis mobilnog sredstva (namijenjenog za komunikaciju osoblja željezničkog operatera i osoblja upravitelja infrastrukture) i opis stanja infrastrukture (kolosijeka, napajanja vuče, itd.).

(9) Struktura modela poruke:

a) Poruke mogu da budu formulirane na slijedeći način:

Predmet prenosa informacija	☐ za informisanje ☐ za djelovanje
Zapažanje	☐ ima ☐ vidio sam ☐ imao sam ☐ udario sam
Pozicija - uz kolosijek - u odnosu na voz	☐ na stanici..... (ime) ☐ (karakteristično mjesto) ☐ u kilometru..... (broj) ☐ vučna jedinica..... (broj) ☐ kola..... (broj)
Priroda - predmet - osoba	 (pogledaj u rječnik pojmova)
U kojem stanju - mirovanje - kretanje	☐ stoji na ☐ leži na ☐ pao na ☐ šetajući ☐ trčeći ☐ prelazeći na
Položaj u odnosu na kolosjek 	

b) Iza poruke iz tačke a) ovog stava može da slijedi zahtjev za instrukcijama.

c) Elementi poruke daju se na jeziku izabranom od strane željezničkog operatera i na “operativnom jeziku” upravitelja infrastrukture na kojeg se odnosi poruka.

(10) Riječnik željezničkih pojmova:

a) željeznički operater treba da napravi riječnik željezničkih pojmova za svaku mrežu na kojoj saobraća njegov voz. Taj riječnik treba da sadrži svakodnevne pojmove na jeziku koji izabere operater i na “operativnom” jeziku upravitelja infrastrukture mreže koju koristi operater.

b) riječnik željezničkih pojmova iz tačke a) ovog stava sastoji se iz dva dijela:

- 1) pojmovi klasiranih po temama,
- 2) pojmovi klasiranih po abecednom redu.

(11) Opis mobilnog sredstva:

Opis mobilnog sredstva koji je napravio i koji koristi željeznički operater opisuje različite dijelove koji služe za komunikaciju sa raznim upraviteljima infrastrukture i daje osnovne pojmove na jeziku koji je izabrao željeznički operater i na “operativnom” jeziku upravitelja infrastrukture.

(12) Opis stanja infrastrukture (kolosijeci, napajanje vuče, itd.).

Opis stanja infrastrukture (kolosijeci, napajanje vuče, itd.) pravi željeznički operater za trasu koju će eksploatirati koristeći različite elemente koji mogu da se koriste za komunikaciju sa upraviteljem infrastrukture. Daje osnovne pojmove na jeziku koji je izabrao željeznički operater i na “operativnom” jeziku upravitelja infrastrukture.

Dio E. Tip i struktura govornih poruka

- (13) Poruke za opasnost (hitne poruke):
- a) poruke za opasnost imaju za cilj da se prenesu hitna operativna uputstva koja su u direktnoj vezi sa sigurnošću željezničkog sistema,
 - b) da bi se izbjegao rizik od lošeg razumijevanja, ove poruke uvijek moraju da budu ponovljene,
 - c) upravitelj infrastrukture može da doda druge poruke opasnosti u zavisnosti od potreba svog načina eksploatacije,
 - d) poruke za opasnost se nalaze u Prilogu: “Knjige procedura za mašinovođe” koji se zove “Priručnik procedure sporazumijevanja” i u dokumentu koji koristi izvršno osoblje koje odobrava kretanje voza,
- (14) Poruke koje šalje izvršno osoblje sa pruge ili mašinovođa:
- a) Potreba općeg zaustavljanja vozova:
 - 1) Potreba za zaustavljanje svih vozova mora da bude saopćena putem zvučnog signala. Izuzetno, može da se koristi slijedeći izraz:

Hitno zaustavljanje svih vozova

- 2) Informacije o mjestu ili o zoni su, ako je potrebno, navedeni u poruci. Takođe poruka mora da bude brzo kompletirana, ako za to postoji mogućnost navođenjem razloga i mjesta opasnosti i identificiranjem voza.

Prepreka
(požar
ili.....)
(drugi razlog)

na trasi.....u kilometru(km).
(od-do)

Mašinovođa voza.....
(broj)

- b) Potreba zaustavljanja određenog voza:

Voz.....(saobraća na trasi/kolosijek) treba da stane.
(broj)

c) U situaciji navedenoj u tački b) ovog stava, poruka može da se dopuni brojem trase ili brojem kolosijeka na kojem saobraća voz.

- (16) Poruka koju šalje mašinovođa :
- a) Potreba prekida napajanja vuče:

Hitno isključenje

b) Ova poruka mora da bude brzo dopunjena, ako je moguće, razlogom, mjestom opasnosti i identificiranjem voza:

U kilometru
(km)
na **trasa/kolosijek**
(broj/od-do)
između i
(stanica) (stanica)
Razlog
Mašinovođa voza
(broj)

Prilog III
UVJETI ZA SAOBRAĆAJ VOZOVA BEZ
VOZOPRATNOG OSOBLJA SAMO SA MAŠINOVODOM
NA VUČNOM VOZILU (MV - bez)

Dio A. Uvjeti za pruge

- (1) Saobraćaj vozova samo sa mašinovođom na vučnom vozilu bez vozopratnog osoblja dozvoljava se na prugama sa nagibom do 25%.
- (2) Pored uvjeta navedenih u stavu (1) ovog Priloga, pruga na kojoj se odvija saobraćaj sa posjedom MV-bez mora da ispunjava i jedan od slijedećih uvjeta:
 - a) da su pruga i vučna vozila opremljeni radio-dispečerskim sistemom veza (RDV),
 - b) da je opremljena automatskim pružnim blokom (APB),
 - c) da je opremljena uređajima za međustaničnu zavisnost izlaznih signala i automatskom kontrolom zauzetosti međustaničnog prostornog odsjeka (MZ),
 - d) da je opremljena telekomandom (TK),
 - e) da se na pruži saobraćaj vozova organizira i izvršava iz jednog centralnog mjesta,
 - f) da su pruga i vučna vozila opremljeni autostop-uređajima (AS),
 - g) ukoliko je opremljenost autostop-uređajem, odnosno RDV jedini ispunjen uvjet za uvođenje saobraćaja po ovom Prilogu, onda sva vučna vozila moraju da imaju ispravan i uključen uređaj AS, odnosno RDV za vrijeme vršenja saobraćaja po toj pruži.
- (3) Izuzetno može da se odobri saobraćaj vozova sa posjedom MV-bez:
 - a) na prugama koje ispunjavaju uvjete navedene u stavovima (1) i (2) ovog Priloga ako na jednom međustaničnom rastojanju na rasporednom odsjeku nisu ispunjeni uvjeti navedeni u stavovima (1) i (2) ovog Priloga, ali su ispunjeni slijedeći uvjeti:
 - 1) da je međustanično rastojanje opremljeno telefonima koji omogućavaju sporazumijevanje sa obje susjedne stanice,
 - 2) da su susjedne stanice stalno posjednute otpravnicima vozova,
 - 3) da je ispunjen uvjet navedene u stavu (5) člana 23. ovog Pravilnika.
 - b) na prugama u čvornim stanicama, bez obzira na vrstu osiguranja i opremanja pruga (navedenim u stavu (2) ovog Priloga), ako je sporazumijevanje otpravnika vozova između čvornih stanica i telefonskih pružnih mjesta sa obje strane susjednih stanica dokazno moguće.

Dio B. Uvjeti za telekomunikacije

- (4) Pruge na kojima se odvija saobraćaj vozova sa posjedom MV-bez moraju da budu opremljene telefonima, osim pruga opremljenim RDV-uređajima.

Mjesto telefona mora da bude označeno velikim slovom "T", a na svakom stubu kontaktne mreže ili telefonskom stubu mora da bude obilježen smjer ka bližem telefonu, ili se u knjižicu reda vožnje unose podaci o kilometarskom položaju pružnih telefona.
- (5) Pod pružnim telefonima podrazumijevaju se telefoni ugrađeni u posebne ormariće. Oni se otvaraju posebnim jedinstvenim ključem i postavljeni su kao pružni telefonski ormarići, telefonski ormarići kod glavnih signala i kod cestovnih prijelaza osiguranih automatskim uređajima.

U telefone, koji mogu da se koriste u smislu odredbi ovog člana, spadaju i telefoni koji se nalaze na pojedinim radnim

mjestima: skretničara, čuvara cestovnog prijelaza, odjavničara, čuvara mosta, čuvara tunela i dr.

Dio C. Uvjeti za vozove

- (6) Na prugama koje ispunjavaju propisane uvjete mogu da saobraćaju vozovi sa posjedom MV-bez i to:
- vozovi koji prevlače prazne putničke garniture,
 - teretni vozovi, izuzev sabirnih i manipulativnih, čija maksimalna brzina ne prelazi 100 km/h, a najveća dopuštena dužina ne prelazi 700 m,
- (7) Kod vozova navedenih stavom (6) ovog Priloga zabranjeno je:
- da se prekorači najveća dopuštena dužina voza u metrima,
 - da se vrši utovar i istovar na otvorenoj pruži,
 - da se dodaju kola za i iz međustanica ako u tim stanicama ne postoji manevarsko osoblje.

Dio D. Uvjeti za vučna vozila

- (8) Vučna vozila za upravljanje u jednoposjedu moraju da imaju slijedeće konstruktivne osobine:
- upravljačnica mora da bude tako konstruirana da jedan mašinovođa može sa svog komandnog mjesta bez teškoća da osmatra naprijed, sa obje strane kolosijeka, prugu, signale i signalne oznake, stanične zgrade i ostala službena i radna mjesta na pruži,
 - da mašinovođa može da upravlja sa svog komandnog mjesta u upravljačnici bez potrebe napuštanja svog radnog mjesta radi neke intervencije na pojedinim uređajima vučnog vozila dok je ono u pokretu,
 - vučno vozilo mora da bude opremljeno uređajima za kontrolu budnosti mašinovođe koji ne može nekontrolirano da se isključi iz pogona,
 - vučno vozilo mora da bude opremljeno autostop-uređajem i RDV za saobraćaj na magistralnim prugama brzinom većom od 100 km/h.
- (9) Ukoliko dođe do kvara uređaja za rukovanje vučnim vozilom u čeonj upravljačnici, voz ne smije da nastavi dalju vožnju korištenjem zadnje upravljačnice, već mora da se traži pomoćna lokomotiva.

Dio E. Objavljivanje pruga na kojima mogu da saobraćaju vozovi sa posjedom MV-bez

- (10) Pruge koje ispunjavaju uvjete iz odredbi ovog Priloga i na kojima mogu da saobraćaju vozovi sa posjedom MV-bez određuje upravitelj infrastrukture, što se objavljuje i u STU uz Red vožnje.