



HRVATSKA KOMORA INŽENJERA
TEHNOLOGIJE PROMETA I TRANSPORTA

Strukovni razred inženjera željezničkog prometa
Povjerenstvo za polaganje stručnih ispita

SAŽETAK ZA POLAGANJE STRUČNOG ISPITA ZA STJECANJE STATUSA OVLAŠTENOG INŽENJERA HRVATSKE KOMORE INŽENJERA TEHNOLOGIJE PROMETA I TRANSPORTA (HKIP)

2. Posebni dio stručnog ispita

c) Legislativa sigurnosti željezničkog prometa

Obrada:

Dražen Vinšćak, dipl.ing.

Đuro Srbić, dipl. ing.

Zagreb, listopad 2010. godine



SADRŽAJ

1. Zakon o sigurnosti u željezničkom prometu (NN 40/07)
2. Pravilnik o međunarodnom prijevozu opasnih tvari željeznicom (RID), Dodatak C Konvencije o međunarodnom željezničkom prijevozu (COTIF), (»Narodne novine – Međunarodni ugovori«, broj 6/08 i 8/09)
3. Pravilnik o tehničkom pregledu željezničkih vozila (NN 155/08)
4. Pravilnik o tehničkim uvjetima za sigurnost željezničkog prometa kojima moraju udovoljavati željeznička vozila (NN 147/08 i 03/09)
5. Pravilnik o načinu i uvjetima za obavljanje sigurnog tijeka željezničkog prometa (NN 133/09)
6. Pravilnik o izvanrednim događajima u željezničkom prometu (NN 64/09)
7. Pravilnik o uvjetima održavanja željezničkih vozila (NN 141/09)

1. ZAKON O SIGURNOSTI U ŽELJEZNIČKOM PROMETU

I. OPĆE ODREDBE

Članak 1.

- (1) Ovim se Zakonom uređuju uvjeti i način za sigurno, uredno, redovito i nesmetano obavljanje željezničkoga prometa (u daljnjem tekstu: siguran tijek prometa), funkcioniranje željezničkoga sustava u cjelini, kao i nadležnost tijela zaduženih za provođenje i nadzor nad njegovom provedbom.
- (2) Na sve postupke koji su predmet ovoga Zakona primjenjivat će se odredbe Zakona o općem upravnom postupku, ako ovim Zakonom nije drugačije određeno.
- (3) Na sve građevine i njihove dijelove koje su predmet ovoga Zakona primjenjivat će se i odredbe zakona kojima se propisuje prostorno uređenje i gradnja.

Članak 2.

- (1) Ovaj Zakon odnosi se na željeznički promet u javnom prijevozu osoba i stvari i na željeznički promet u prijevozu osoba i stvari za vlastite potrebe na željezničkim prugama te na industrijskim i drugim kolosijecima koji nisu javno dobro u općoj uporabi.
- (2) Za siguran tijek prometa iz stavka 1. ovoga članka na željezničkim prugama odgovorni su upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznik, odnosno pravna osoba koja obavlja prijevoz za vlastite potrebe, a na industrijskim i drugim kolosijecima koji nisu javno dobro u općoj uporabi vlasnik, industrijske željeznice i vlasnik, odnosno posjednik drugih kolosijeka.

Članak 3.

- (1) Željeznički promet u javnom prijevozu na željezničkim prugama može obavljati samo željeznički prijevoznik.
- (2) Prijevoz za vlastite potrebe i željeznički promet za potrebe gradnje, rekonstrukcije i održavanja na željezničkim prugama može obavljati željeznički prijevoznik, upravitelj infrastrukture ili pravna osoba koja obavlja prijevoz za vlastite potrebe.
- (3) Željeznički promet na industrijskim i drugim prugama i kolosijecima koji nisu javno dobro u općoj uporabi može obavljati industrijska željeznica, željeznički prijevoznik ili pravna osoba koja obavlja prijevoz za vlastite potrebe.

Članak 4.

Pojedini pojmovi u smislu ovoga Zakona imaju sljedeće značenje:

1. »Adaptacija željezničke pruge« je izvođenje radova na postojećoj željezničkoj pruzi ili kolosijeku kojima se utječe na ispunjavanje bitnih zahtjeva za uporabljivu građevinu, ali kojima se ne mijenja usklađenost građevine s lokacijskim uvjetima u skladu s kojima je izgrađena.
2. »Industrijska željeznica« je željeznica kojom pravna osoba u gospodarskim djelatnostima na industrijskim i drugim kolosijecima, koji nisu javno dobro u općoj uporabi, obavlja prijevoz za vlastite potrebe, kao i dostavu željezničkih vozila od mjesta primopredaje sa željezničkim prijevoznikom do mjesta utovara ili istovara na industrijskom ili drugom kolosijeku i obrnuto.
3. »Industrijski kolosijek« je željeznički kolosijek koji nije javno dobro u općoj uporabi, a koji se priključuje na željezničku prugu i služi za dopremu i otpremu stvari željezničkim vozilima za pravnu osobu vlasnika odnosno posjednika toga kolosijeka te na kojem industrijska željeznica može obavljati prijevoz za vlastite potrebe.
4. »Infrastrukturni pojas« je pojas kojega čini zemljište ispod željezničke pruge, zemljište ispod ostalih funkcionalnih dijelova željezničke infrastrukture, kao i zemljište potrebno za tehnološka unapređenja i razvoj infrastrukturnih postrojenja te pripadajući zračni prostor.
5. »Interoperabilnost« je sposobnost međunarodnoga transeuropskoga željezničkog sustava, koja omogućuje siguran i neprekinut promet vlakova uz postizanje traženoga stupnja učinkovitosti, a koja se temelji na regulativi te tehničkim i operativnim uvjetima koji za to moraju biti ispunjeni.
6. »Istraga« je postupak koji se provodi s ciljem utvrđivanja uzroka, posljedica, okolnosti i odgovornosti izvanrednoga događaja i sprječavanja budućih nesreća.
7. »Istražno tijelo« je neovisno nacionalno tijelo nadležno za provođenje istraga ozbiljnih nesreća, kao i izvanrednih događaja koji su pod određenim okolnostima mogli dovesti do ozbiljnih nesreća.



8. »Izbjegnuta nesreća« je izvanredni događaj u željezničkom prometu koji je za posljedicu mogao imati tešku tjelesnu ozljedu najmanje jedne osobe i/ili veću materijalnu štetu na željezničkim vozilima, infrastrukturi ili okolišu.
9. »Izvanredni događaj« je neželjeni, nenamjerni ili neočekivani događaj u željezničkom prometu ili slijed takvih događaja, koji je imao ili je mogao imati štetne posljedice za siguran tijek prometa. Izvanredni događaji su: ozbiljna nesreća, nesreća, izbjegnuta nesreća i poremećaj.
10. »Izvođač radova« je pravna, odnosno fizička osoba koja izvodi radove u sklopu gradnje, rekonstrukcije i održavanja željezničke pruge, radove u pružnom pojasu ili radove na postavljanju i održavanju instalacija od općega interesa koje se križaju sa željezničkom prugom, odnosno koje se izvode usporedno s njom.
11. »Javni prijevoz« je prijevoz putnika i/ili stvari dostupan svima pod jednakim uvjetima, a kojega željeznički prijevoznik obavlja na temelju sklopljenoga ugovora o prijevozu.
12. »Kolodvor« je službeno mjesto za obavljanje prometnih poslova na željezničkoj pruzi s najmanje jednom skretnicom, a iz kojega se izravno ili daljinski regulira promet vlakova i u kojemu vlak počinje ili završava vožnju, ili se zaustavlja, ili koje prolazi bez zaustavljanja.
13. »Konvencionalna željeznička pruga« je željeznička pruga koja je kao dio konvencionalnoga željezničkog sustava izgrađena ili nadograđena i osposobljena za siguran uredan, nesmetan i učinkovit promet konvencionalnih vlakova.
14. »Laka željeznica« je zaseban željeznički sustav namijenjen pretežno gradskom i prigradskom prometu s vozilima čije je osovinsko opterećenje najviše 130 kN.
15. »Nesreća« je izvanredni događaj u željezničkom prometu sa štetnim posljedicama. Nesreće su: sudar, iskliznuće, nesreća na željezničko-cestovnom prijelazu, nalet željezničkoga vozila na osobu, požar i drugo.
16. »Održavanje željezničke pruge« je izvođenje radova na postojećoj željezničkoj pruzi ili kolosijeku u svrhu očuvanja njezinoga funkcionalnog stanja i bitnih zahtjeva za građevinu u skladu s propisima za siguran tijek prometa, pri čemu se ne mijenja usklađenost građevine s lokacijskim uvjetima u skladu s kojima je izgrađena, kao i nadzor, povremeni pregledi, kontrola ispravnosti željezničke pruge i drugo.
17. »Održavanje željezničkoga vozila« je izvođenje radova na postojećem željezničkom vozilu kojima se tehničko uporabno stanje održava u skladu s propisima za siguran tijek prometa i ne mijenjaju se njegova bitna konstrukcijska, tehnička ili uporabna svojstva, kao i povremeni pregledi, kontrola ispravnosti željezničkoga vozila i drugo.
18. »Opterećenje željezničkoga vozila po duljinskom metru« je opterećenje praznoga ili natovarenoga željezničkoga vozila podijeljeno s duljinom željezničkoga vozila izraženom u metrima i mjerenom od čela do čela nestisnutih odbojnika, odnosno automatskih kvačila željezničkoga vozila bez odbojnika.
19. »Osovinsko opterećenje željezničkoga vozila« je opterećenje praznoga ili natovarenoga željezničkoga vozila podijeljeno s brojem osovina na vozilu.
20. »Ozbiljna nesreća« je izvanredni događaj u željezničkom prometu koji je za posljedicu imao smrt najmanje jedne osobe, i/ili tešku tjelesnu ozljedu pet ili više osoba, i/ili veliku materijalnu štetu na željezničkim vozilima, infrastrukturi ili okolišu. Velika materijalna šteta je šteta koju istražno tijelo može odmah procijeniti najmanje na 5.000.000,00 kuna.
21. »Pješački prijelaz preko pruge« je mjesto križanja željezničke pruge ili industrijskoga kolosijeka i pješačke staze, odnosno prometne površine određene za kretanje pješaka u istoj razini, a koji može biti i u sklopu željezničko-cestovnoga prijelaza.
22. »Poremećaj« je bilo koji događaj povezan sa željezničkim prometom koji utječe na siguran tijek prometa, osim ozbiljne nesreće i nesreće.
23. »Pravna osoba koja obavlja prijevoz za vlastite potrebe« je pravna osoba koja, osim upravitelja infrastrukture i željezničkoga prijevoznika, obavlja prijevoz za vlastite potrebe, odnosno željeznički promet za potrebe gradnje, rekonstrukcije i održavanja i koja ima rješenje o sigurnosti izdano od nadležnoga tijela.
24. »Prijavljeno tijelo« je neovisno nacionalno tijelo nadležno za ocjenu sukladnosti ili prikladnosti za primjenu podsustava željezničkoga sustava i/ili njihovih sastavnih dijelova s obzirom na ispunjavanje uvjeta interoperabilnosti.
25. »Prijevoz za vlastite potrebe« je prijevoz osoba i/ili stvari u željezničkom prometu koji se na željezničkim prugama obavlja za potrebe upravitelja infrastrukture, željezničkoga prijevoznika, odnosno pravne osobe koja obavlja prijevoz za vlastite potrebe, ili kojega industrijska željeznica obavlja na industrijskom kolosijeku.



26. »Profil željezničkoga vozila« je ograničeni prostor u poprečnom presjeku pruge, odnosno kolosijeka, okomitom na uzdužnu os kolosijeka i ravninu kolosijeka položenu na gornje rubove voznih tračnica, čija os prolazi sredinom kolosijeka, a koji prazno ili natovareno željezničko vozilo u mirovanju (statički profil) ili u pokretu (kinematički profil) ne smije prijeći ni jednim svojim dijelom.
27. »Pružni pojas« je pojas kojega čini zemljište ispod željezničke pruge odnosno kolosijeka, između kolosijeka i pokraj krajnjih kolosijeka, na udaljenosti od najmanje 8 m, odnosno najmanje 6 m ako željeznička pruga prolazi kroz naseljeno mjesto, mjereno vodoravno od osi krajnjega kolosijeka, kao i pripadajući zračni prostor.
28. »Registar infrastrukture« je evidencija tehničkih podataka i pokazatelja svakoga infrastrukturnog podsustava koja sadrži i usporedbu s funkcionalnim i tehničkim specifikacijama pripadajućih tehničkih specifikacija za interoperabilnost.
29. »Registar željezničkih vozila« je evidencija o vlasništvu svih željezničkih vozila s njihovim konstrukcijskim, tehničkim i uporabnim svojstvima, koja sadrži i usporedbu s funkcionalnim i tehničkim specifikacijama pripadajućih tehničkih specifikacija za interoperabilnost te podjelu na željeznička vozila namijenjena međunarodnom prometu i na željeznička vozila namijenjena nacionalnom prometu.
30. »Rekonstrukcija željezničke pruge« je izvođenje radova na postojećoj željezničkoj pruzi ili kolosijeku kojima se utječe na ispunjavanje bitnih zahtjeva za uporabljivu građevinu i kojima se mijenja usklađenost građevine s lokacijskim uvjetima u skladu s kojima je izgrađena.
31. »Rekonstrukcija željezničkoga vozila« je izvođenje radova na postojećem željezničkom vozilu kojima se mijenjaju njegova bitna konstrukcijska, tehnička ili uporabna svojstva.
32. »Rješenje o sigurnosti« je upravni akt izdan od nadležnoga tijela kojim željeznički prijevoznik, pravna osoba koja obavlja prijevoz za vlastite potrebe i/ili željeznički promet za potrebe gradnje, rekonstrukcije i održavanja na željezničkim prugama, dokazuju da ispunjavaju sve propisane uvjete za sigurno obavljanje prijevoza na pojedinoj željezničkoj pruzi ili željezničkoj mreži.
33. »Rješenje o sigurnosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom« je upravni akt izdan od nadležnoga tijela kojim upravitelj infrastrukture dokazuje da ispunjava uvjete za sigurno upravljanje prometom i održavanje željezničke infrastrukture, u skladu s ovim Zakonom i ostalim propisima o sigurnosti u željezničkom prometu.
34. »Strukovna norma« je interna norma koja se izrađuje i donosi na razini upravitelja infrastrukture, željezničkoga prijevoznika i pravne osobe koja obavlja prijevoz za vlastite potrebe. Strukovna norma služi za interne potrebe, u slučaju kada je nužno pobliže pojasniti primjenu usvojenih hrvatskih normi odnosno u skladu s istima napraviti detaljne specifikacije ili u slučaju kada za određeno područje, za koje se strukovna norma izrađuje, ne postoji usvojena hrvatska norma.
35. »Sustav upravljanja sigurnošću« je sustav koji uspostavlja upravitelj infrastrukture ili željeznički prijevoznik s ciljem omogućavanja sigurnoga upravljanja radnim procesima.
36. »Tehničke specifikacije za interoperabilnost« su funkcionalne i tehničke specifikacije kojima mora udovoljavati podsustav ili dio podsustava kako bi se zadovoljili temeljni uvjeti i osigurala interoperabilnost međunarodnoga transeuropskoga željezničkog sustava.
37. »Tijelo nadležno za sigurnost« je neovisno nacionalno tijelo nadležno za reguliranje, upravljanje i nadziranje cjelokupnoga sustava sigurnosti željezničkoga prometa.
38. »Upravitelj infrastrukture« je pravna osoba ovlaštena za gospodarenje i upravljanje željezničkom infrastrukturom i njezino održavanje te za organizaciju i reguliranje željezničkoga prometa, a koja ima dozvolu za upravljanje željezničkom infrastrukturom i rješenje o sigurnosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom izdano od nadležnoga tijela.
39. »Vlak« je na propisani način sastavljen i spojen niz željezničkih vozila s jednim ili više vučnih vozila, ili samo vučno vozilo, ili željezničko vozilo za posebne namjene s vlastitim pogonom koje ispunjava propisane uvjete te označen propisanim signalima.
40. »Vozni red« je opći akt upravitelja infrastrukture koji određuje sva planirana kretanja vlakova i željezničkih vozila na prugama željezničke infrastrukture kojima on upravlja tijekom razdoblja za koje vozni red važi.
41. »Vučno vozilo« je željezničko vozilo s vlastitim pogonom.
42. »Zaštitni pružni pojas« je pojas kojega čini zemljište s obje strane željezničke pruge, odnosno kolosijeka širine 100 m, mjereno vodoravno od osi krajnjega kolosijeka, kao i pripadajući zračni prostor.
43. »Željeznička infrastruktura« je dio željezničkoga sustava koji se sastoji od zemljišta infrastrukturnoga pojasa sa zračnim prostorom iznad njega u visini do 14 m te od željezničkih infrastrukturnih podsustava (građevinski, elektrotehnički, prometno-upravljački i signalno-sigurnosni te

ostali funkcionalni dijelovi i oprema željezničke infrastrukture), a predstavlja javno dobro u općoj uporabi koje mogu koristiti svi zainteresirani željeznički prijevoznici pod jednakim uvjetima.

44. »Željeznička pruga« je sastavni dio željezničke infrastrukture koju u tehničkom smislu čine dijelovi željezničkih infrastrukturnih podsustava nužni za sigurno, uredno i nesmetano odvijanje željezničkoga prometa, kao i zemljište ispod željezničke pruge s pružnim pojasom i ostalim zemljištem koje služi uporabi i funkciji tih dijelova infrastrukturnih podsustava te zračni prostor iznad pruge u visini 12 m, odnosno 14 m kod dalekovoda napona većega od 220 kV, mjereno iznad gornjega ruba tračnice, a u prometno-tehnološkom smislu cjelina koju čine kolodvori, kolodvorske zgrade i otvorena pruga s drugim službenim mjestima (stajališta, otpremništva i dr.).

45. »Željeznička pruga za velike brzine« je željeznička pruga koja je kao dio željezničkoga sustava za velike brzine izgrađena ili nadograđena i osposobljena za siguran, uredan, nesmetan i učinkovit promet vlakova za velike brzine.

46. »Željezničko-cestovni prijelaz« je mjesto križanja željezničke pruge ili industrijskoga kolosijeka i ceste u istoj razini.

47. »Željeznički infrastrukturni podsustavi« su strukturni ili funkcionalni sastavni dijelovi željezničkoga sustava koji pripadaju željezničkoj infrastrukturi.

48. »Željeznički prijevoznik« je pravna osoba koja obavlja usluge javnoga prijevoza u željezničkom prometu, a koja ima dozvolu za obavljanje usluga javnoga prijevoza u željezničkom prometu i rješenje o sigurnosti izdano od nadležnoga tijela.

49. »Željeznički promet« je promet vlakova i željezničkih vozila koji se odvija na željezničkim prugama odnosno na industrijskim i drugim prugama i kolosijecima koji nisu javno dobro u općoj uporabi.

50. »Željezničko vozilo« je vozilo s pripadajućim i ugrađenim uređajima i opremom namijenjeno za kretanje po željezničkoj pruzi ili kolosijeku.

II. ŽELJEZNIČKI PROMET I JAVNI PRIJEVOZ

Članak 5.

Željeznički promet mora se obavljati na način i uz uvjete propisane ovim Zakonom, drugim zakonima te propisima i općim aktima donesenim na temelju ovoga Zakona te drugim propisima, a u međunarodnom željezničkom prometu i u skladu s međunarodnim ugovorima koji obvezuju Republiku Hrvatsku (u daljnjem tekstu: međunarodni ugovori) i međunarodnim željezničkim propisima koji obvezuju upravitelja infrastrukture, odnosno željezničkoga prijevoznika (u daljnjem tekstu: međunarodni željeznički propisi).

Članak 6.

(1) Upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznik dužni su organizirati i trajno obavljati kontrolu nad sigurnim tijekom prometa u skladu s ovim Zakonom.

(2) Organizacija i način obavljanja kontrole iz stavka 1. ovoga članka, kao i ovlasti osoba koje obavljaju kontrolu, uređuju se općim aktom koji donosi upravitelj infrastrukture, odnosno željeznički prijevoznik.

Članak 7.

(1) Najmanje jednom godišnje upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznik dužni su izvjestiti ministarstvo nadležno za promet (u daljnjem tekstu: Ministarstvo) i tijelo nadležno za sigurnost o stanju i problemima sigurnosti u željezničkom prometu.

(2) Upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznik dužni su dostaviti izvješće o stanju i problemima sigurnosti u željezničkom prometu Ministarstvu i tijelu nadležnom za sigurnost za prethodnu godinu najkasnije do 31. svibnja tekuće godine.

1. Željezničke pruge

Članak 8.

(1) Željezničke pruge u tehnološkom smislu mogu biti:

- željezničke pruge za velike brzine,
- konvencionalne željezničke pruge.

(2) Željezničke pruge iz stavka 1. ovoga članka razvrstavaju se na temelju kriterija i mjerila koje donosi Vlada Republike Hrvatske na prijedlog Ministarstva.

(3) Prema namjeni, gospodarskom značaju, značaju kojega imaju u međunarodnom i unutarnjem željezničkom prometu, načinu upravljanja i gospodarenja željezničkom infrastrukturom te planiranju njezinoga razvoja, željezničke pruge dijele se na:

- željezničke pruge od značaja za međunarodni promet,
- željezničke pruge od značaja za regionalni promet,
- željezničke pruge od značaja za lokalni promet.

(4) Željezničke pruge od značaja za međunarodni promet dijele se na:

- glavne (koridorske) pruge, koje se nalaze na paneuropskim koridorima i njihovim ograncima,
- spojne pruge, koje unutar željezničkih čvorišta i izvan njih povezuju glavne pruge,
- priključne pruge, koje međunarodne pomorske i riječne luke te terminale povezuju s glavnim prugama.

(5) Željezničke pruge iz stavka 3. ovoga članka razvrstavaju se na temelju Zakona o željeznici te na temelju kriterija i mjerila koje donosi Vlada Republike Hrvatske na prijedlog Ministarstva.

Članak 9.

(1) Željeznička pruga mora se projektirati, graditi, rekonstruirati, adaptirati i održavati na način da udovoljava svim zahtjevima propisanim za tu prugu koji osiguravaju tehničko-tehnološko jedinstvo, zahtjevima sigurnosti u željezničkom prometu i drugim uvjetima propisanim za određenu željezničku prugu.

(2) Željeznička pruga od značaja za međunarodni promet, uz zahtjeve iz stavka 1. ovoga članka, mora udovoljavati i zahtjevima interoperabilnosti, kao i tehničkim uvjetima prema međunarodnim ugovorima i međunarodnim željezničkim propisima.

(3) Pri projektiranju, gradnji, rekonstrukciji, adaptaciji i održavanju željezničke pruge, a za ispunjavanje zahtjeva sigurnosti u željezničkom prometu, moraju se primjenjivati uvjeti propisani ovim Zakonom, tehnički uvjeti za sigurnost željezničkoga prometa kojima moraju udovoljavati željezničke pruge, tehnički uvjeti kojima moraju udovoljavati željeznički infrastrukturni podsustavi, tehničko-tehnološki uvjeti za projektiranje željezničkih pruga i drugi propisani uvjeti, kao i hrvatske i strukovne norme.

(4) Za željezničke pruge od značaja za međunarodni promet, osim uvjeta propisanih stavkom 3. ovoga članka, moraju se primjenjivati i uvjeti koji se odnose na tehničke specifikacije za interoperabilnost željezničkih infrastrukturnih podsustava.

(5) Tehničke uvjete za sigurnost željezničkoga prometa kojima moraju udovoljavati željezničke pruge iz stavka 3. ovoga članka propisuje ministar nadležan za promet (u daljnjem tekstu: ministar) u suglasnosti s ministrom nadležnim za zaštitu okoliša, prostorno uređenje i graditeljstvo.

(6) Tehničke uvjete kojima moraju udovoljavati željeznički infrastrukturni podsustavi iz stavka 3. ovoga članka propisuje ministar u suglasnosti s ministrom nadležnim za zaštitu okoliša, prostorno uređenje i graditeljstvo.

(7) Tehničko-tehnološke uvjete za projektiranje željezničkih pruga iz stavka 3. ovoga članka propisuje ministar u suglasnosti s ministrom nadležnim za zaštitu okoliša, prostorno uređenje i graditeljstvo.

Članak 10.

(1) Na gradnju novih te na rekonstrukciju, adaptaciju i održavanje postojećih željezničkih pruga primjenjuju se odredbe propisa kojima se propisuje prostorno uređenje i gradnja.

(2) Uvjete za rekonstrukciju i adaptaciju postojeće željezničke pruge koja se izvodi u infrastrukturnom pojasu propisuje ministar u suglasnosti s ministrom nadležnim za zaštitu okoliša, prostorno uređenje i graditeljstvo.

(3) Tehnički pregled željezničkih pruga obavlja povjerenstvo za tehnički pregled željezničke pruge, koje na temelju propisa iz stavka 1. ovoga članka imenuje ministar nadležan za zaštitu okoliša, prostorno uređenje i graditeljstvo, a u čijem sastavu mora biti i predstavnik Ministarstva odnosno osoba koju ovlasti ministar.

Članak 11.

(1) Posebne uvjete za gradnju, rekonstrukciju i adaptaciju željezničke pruge rješenjem određuje Ministarstvo.

Posebni uvjeti odnose se na uvjete kojima mora udovoljavati željeznička pruga propisane ovim Zakonom i propisima iz članka 9. stavaka 3., 4., 5., 6. i 7. te iz članka 10. stavka 2. ovoga Zakona, kao i na funkcionalnost željezničkoga prometa u cjelini.

(2) Potvrdu odnosno mišljenje o usklađenosti glavnoga odnosno idejnoga projekta za gradnju novih te za rekonstrukciju i adaptaciju postojećih željezničkih pruga na temelju posebnih uvjeta iz stavka 1. ovoga članka, u postupku izdavanja građevinske odnosno načelne dozvole izdaje Ministarstvo na način propisan odredbama zakona kojima se uređuje prostorno uređenje i gradnja.

Članak 12.

Međusobno križanje željezničkih pruga, križanje željezničke pruge s prugom lake željeznice, kao i križanje željezničke pruge s industrijskim i drugim kolosijekom koji nije javno dobro u općoj uporabi, ne smije biti u istoj razini.

Članak 13.

Zajednički most za željezničku prugu i cestu može se graditi na istim stupovima ili sa zajedničkom rasponskom konstrukcijom, uz uvjet da su pruga i kolnik ceste potpuno odvojeni zaštitnom ogradom.

Članak 14.

(1) Razmak između željezničke pruge i ceste ne smije biti manji od 8 m mjereno od osi najbližega kolosijeka do najbliže točke gornjega ustroja ceste.

(2) Iznimno od odredbe stavka 1. ovoga članka, razmak između željezničke pruge i ceste koja nema status autoceste može biti i manji od 8 m, uz uvjet da im se slobodni profili ne dodiruju i da se između njih mogu postaviti potrebni uređaji i postrojenja za obavljanje prometa, te da gornji rub bliže tračnice na željezničkoj pruzi bude najmanje jedan metar iznad gornje površine kolnika ceste.

(3) Ako je razmak između željezničke pruge i postojeće ceste manji od 8 m, a gornji rub bliže tračnice na željezničkoj pruzi nije najmanje jedan metar iznad gornje površine kolnika ceste, na cesti se mora postaviti zaštitna ograda. Zaštitnu ogradu nije potrebno postavljati ako se između željezničke pruge i ceste nalazi prirodna ili umjetna prepreka koja može poslužiti istoj namjeni.

(4) Zaštitnu ogradu iz stavka 3. ovoga članka postavlja i održava pravna osoba koja održava cestu.

Članak 15.

(1) Cjevovodi, električni i drugi zračni vodovi, podzemni kabeli i druge slične instalacije od općega interesa mogu se postaviti u infrastrukturnom pojasu, križati sa željezničkom prugom ili izvoditi s njom usporedno, samo u slučaju ako se njihovim postavljanjem i uporabom ne ugrožava sigurnost i ne ometa obavljanje i razvoj željezničkoga prometa.

(2) Opće uvjete za postavljanje instalacija iz stavka 1. ovoga članka propisuje ministar.

(3) Instalacije iz stavka 1. ovoga članka mogu se postaviti u infrastrukturnom pojasu samo uz prethodnu suglasnost i posebne uvjete koje u skladu s propisom iz stavka 2. ovoga članka za svaki poseban slučaj odredi upravitelj infrastrukture.

Članak 16.

(1) U pružnom pojasu mogu se graditi samo željezničke infrastrukturne građevine i postavljati samo željeznička infrastrukturna postrojenja i oprema.

(2) Iznimno od odredbe stavka 1. ovoga članka, u pružnom pojasu mogu se graditi građevine i postavljati postrojenja i oprema korisnika prijevoza koji su namijenjeni utovaru, pretovaru i istovaru stvari u željezničkom prijevozu.

(3) Građevine, postrojenja i oprema iz stavka 2. ovoga članka mogu se graditi odnosno postavljati samo uz prethodnu suglasnost i uvjete koje u smislu ovoga Zakona i propisa kojim se propisuje prostorno uređenje odredi upravitelj infrastrukture.

Članak 17.

(1) U zaštitnom pružnom pojasu mogu se graditi građevine i postavljati postrojenja i oprema, ovisno o njihovoj vrsti i namjeni na određenoj udaljenosti od željezničke pruge te saditi drveće i nasadi u skladu s općim i posebnim uvjetima koji osiguravaju sigurnost ljudi i prometa.

(2) Opće uvjete iz stavka 1. ovoga članka za gradnju u zaštitnom pružnom pojasu propisuje ministar u suglasnosti s ministrom nadležnim za zaštitu okoliša, prostorno uređenje i graditeljstvo.

(3) Posebne uvjete iz stavka 1. ovoga članka za gradnju u zaštitnom pružnom pojasu, u skladu s propisom iz stavka 2. ovoga članka i propisima kojima se propisuje prostorno uređenje, određuje upravitelj infrastrukture.

(4) Posebni uvjeti iz stavka 3. ovoga članka određuju se za svaki slučaj posebno, ovisno o tome radi li se o otvorenoj pruzi, naseljenom mjestu, tunelu, nasipu, usjeku i slično, kao i ovisno o visini građevine koja se gradi, o udaljenosti od pruge i o namjeni građevine, uzimajući u obzir hrvatske norme i strukovne norme, tehničke uvjete kojima te građevine moraju udovoljavati, kao i druge mjere propisane za njihovu gradnju.

Članak 18.

(1) Za vrijeme izvođenja radova na željezničkoj pruzi, upravitelj infrastrukture dužan je osigurati uvjete za siguran željeznički promet na mjestu izvođenja tih radova, a izvođač radova dužan je u skladu s posebnim propisima o zaštiti na radu poduzeti mjere za sigurnost radnika koji radove izvode.

(2) Po završetku radova iz stavka 1. ovoga članka izvođač radova dužan je sa željezničke pruge odmah ukloniti ostatke materijala, sredstva za rad i druge predmete, a upravitelj infrastrukture dužan je staviti u uporabu sva potrebna postrojenja, uređaje i opremu za siguran tijek željezničkoga prometa.

(3) U slučaju uspostave prometa prije završetka radova u cijelosti, upravitelj infrastrukture dužan je odrediti privremene uvjete za siguran tijek željezničkoga prometa u pojedinim fazama radova ovisno o mogućnostima stavljanja u uporabu potrebnih postrojenja, uređaja i opreme, kao i vremensko trajanje takvih privremenih uvjeta, i sa njima upoznati sve zainteresirane.

Članak 19.

(1) Upravitelj infrastrukture dužan je infrastrukturne podsustave na željezničkim prugama na kojima obavlja promet održavati u stanju za siguran tijek prometa.

(2) Način i uvjete održavanja željezničkih infrastrukturnih podsustava na željezničkim prugama za siguran tijek prometa propisuje ministar u suglasnosti s ministrom nadležnim za zaštitu okoliša, prostorno uređenje i graditeljstvo.

(3) Upute za rad, tehničko-tehnološki postupci i pravila za održavanje željezničkih infrastrukturnih podsustava u skladu s propisima iz stavka 2. ovoga članka, uređuju se općim aktima koje donosi upravitelj infrastrukture.

Članak 20.

(1) Upravitelj infrastrukture dužan je voditi registar infrastrukture kao i druge evidencije i tehničke podatke važne za sigurnost u željezničkom prometu, uporabu i održavanje infrastrukture, za sve željezničke pruge kojima upravlja.

(2) Registar infrastrukture kao i druge evidencije i tehnički podaci iz stavka 1. ovoga članka moraju se voditi po željezničkim infrastrukturnim podsustavima i usklađivati jednom godišnje.

(3) Sadržaj, oblik podataka, način vođenja i pristup podacima registra infrastrukture propisuje ministar.

(4) Način vođenja drugih evidencija i tehničkih podataka iz stavka 1. ovoga članka uređuje se općim aktom kojega donosi upravitelj infrastrukture.

(5) Upravitelj infrastrukture dužan je registar infrastrukture, kao i druge evidencije i tehničke podatke iz stavka 1. ovoga članka, dostavljati Ministarstvu.

(6) Upravitelj infrastrukture dužan je odmah izvijestiti Ministarstvo o svim promjenama važnim za sigurnost u željezničkom prometu na infrastrukturi kojom upravlja.

2. Željeznička vozila

Članak 21.

(1) Željezničko vozilo mora se projektirati, proizvoditi, rekonstruirati i održavati na način da udovoljava uvjetima propisanim ovim Zakonom, tehničkim uvjetima za sigurnost željezničkoga prometa i drugim propisanim uvjetima, kao i hrvatskim i strukovnim normama.

(2) Željezničko vozilo koje sudjeluje u međunarodnom prometu, osim zahtjevima iz stavka 1. ovoga članka, mora udovoljavati i zahtjevima interoperabilnosti, kao i tehničkim uvjetima prema međunarodnim ugovorima.

(3) Tehničke uvjete za sigurnost željezničkoga prometa kojima moraju udovoljavati željeznička vozila iz stavka 1. ovoga članka propisuje ministar.

Članak 22.

(1) Prototip željezničkoga vozila (u daljnjem tekstu: prototip) može se uporabiti u prometu na temelju odobrenja za uporabu.



- (2) Zahtjev za izdavanje odobrenja za uporabu prototipa podnosi se Ministarstvu.
- (3) Odobrenje za uporabu prototipa izdaje Ministarstvo nakon obavljenoga tehničkog pregleda prototipa.
- (4) Tehnički pregled prototipa obavlja povjerenstvo koje imenuje ministar.

Članak 23.

- (1) Iznimno od odredbe članka 22. stavka 3. ovoga Zakona, radi ispitivanja prototipa može se izdati privremeno odobrenje za uporabu.
- (2) Zahtjev za izdavanje privremenoga odobrenja za uporabu prototipa podnosi se Ministarstvu.
- (3) Privremeno odobrenje za uporabu prototipa izdaje Ministarstvo nakon obavljenoga tehničkog pregleda prototipa.
- (4) Privremenim odobrenjem za uporabu prototipa određuju se uvjeti za uporabu prototipa u prometu i rok važenja odobrenja.
- (5) Privremeno odobrenje za uporabu prototipa može se izdati na rok važenja najdulje do dvije godine od dana izdavanja.
- (6) Prototip za koji je izdano privremeno odobrenje za uporabu mora se u prometu uporabiti uz uvjete propisane tim odobrenjem i mora se povući iz uporabe istekom roka važenja odobrenja.

Članak 24.

- (1) Željezničko vozilo koje se serijski ili pojedinačno proizvodi, ili rekonstruira, mora u odnosu na temeljna konstrukcijska, tehnička i uporabna svojstva odgovarati odobrenom prototipu.
- (2) Odredbe ovoga Zakona propisane za prototip odnose se i na rekonstruirano željezničko vozilo.

Članak 25.

- (1) Željezničko vozilo serijski ili pojedinačno proizvedeno, ili uvezeno, ili uzeto u zakup iz inozemstva, mora biti tehnički pregledano prije početka uporabe u prometu.
- (2) Zahtjev za izdavanje odobrenja za uporabu vozila iz stavka 1. ovoga članka podnosi se Ministarstvu.
- (3) Za željezničko vozilo iz stavka 1. ovoga članka, za koje je tehničkim pregledom ustanovljeno da udovoljava propisanim uvjetima, izdaje se odobrenje za uporabu. Odobrenje za uporabu izdaje Ministarstvo nakon obavljenoga tehničkog pregleda prototipa.
- (4) Tehnički pregled željezničkoga vozila iz stavka 1. ovoga članka obavlja povjerenstvo koje imenuje ministar.

Članak 26.

- (1) Tehničkim pregledom željezničkoga vozila potrebno je ustanoviti:
 - udovoljava li vozilo propisanim uvjetima,
 - ima li ugrađene propisane i ispravne uređaje i opremu,
 - je li sposobno za siguran promet,
 - odgovara li serijski ili pojedinačno proizvedeno vozilo odobrenom prototipu.
- (2) Način i postupak obavljanja tehničkoga pregleda željezničkoga vozila, sadržaj odobrenja za uporabu, postupak izdavanja, produljenja, ukidanja, poništavanja, suspendiranja i priznavanja tehničkoga odobrenja, propisuje ministar.

Članak 27.

- (1) Ministarstvo vodi registar željezničkih vozila.
- (2) Sadržaj, oblik podataka, način vođenja i pristup podacima registra željezničkih vozila propisuje ministar.

Članak 28.

- (1) Željeznički prijevoznik, upravitelj infrastrukture, pravna osoba koja obavlja prijevoz za vlastite potrebe i vlasnik, odnosno posjednik željezničkoga vozila dužni su željeznička vozila koja su u uporabi u prometu održavati u stanju za siguran tijek prometa.
- (2) Uvjete održavanja željezničkih vozila propisuje ministar.
- (3) Radove na održavanju željezničkih vozila mogu obavljati samo pravne i fizičke osobe koje ovlasti ministar.
- (4) Uvjete kojima moraju udovoljavati pravne i fizičke osobe ovlaštene za održavanje željezničkih vozila propisuje ministar.

(5) Zahtjev za izdavanje odobrenja za obavljanje radova na održavanju željezničkih vozila podnosi se Ministarstvu.

(6) Odobrenje za obavljanje radova na održavanju željezničkih vozila izdaje Ministarstvo u skladu s propisom iz stavka 4. ovoga članka.

(7) Upute za rad, tehničko-tehnološki postupci i pravila za održavanje željezničkih vozila, u skladu s propisom iz stavka 2. ovoga članka, uređuju se općim aktima koje donose željeznički prijevoznik, upravitelj infrastrukture i pravna osoba koja obavlja prijevoz za vlastite potrebe.

Članak 29.

(1) Željeznički prijevoznik, upravitelj infrastrukture i pravna osoba koja obavlja prijevoz za vlastite potrebe dužni su voditi evidenciju i druge tehničke podatke o željezničkim vozilima koji su važni za sigurnost prometa, uporabu i održavanje tih vozila.

(2) Način vođenja evidencije i tehničkih podataka iz stavka 1. ovoga članka uređuje se općim aktom koji donose željeznički prijevoznik, upravitelj infrastrukture i pravna osoba koja obavlja prijevoz za vlastite potrebe.

(3) Željeznički prijevoznik, upravitelj infrastrukture i pravna osoba koja obavlja prijevoz za vlastite potrebe dužni su evidenciju i tehničke podatke iz stavka 1. ovoga članka dostaviti na zahtjev Ministarstvu.

(4) Željeznički prijevoznik, upravitelj infrastrukture i pravna osoba koja obavlja prijevoz za vlastite potrebe dužni su o svim promjenama važnim za sigurnost u željezničkom prometu na željezničkim vozilima koja su u uporabi na željezničkim prugama odmah izvijestiti Ministarstvo.

3. Vozni red

Članak 30.

(1) Vozni red mora se odrediti za promet svakoga vlaka.

(2) Vozni red vlakova u javnom prijevozu i njegov rok važenja unaprijed određuje upravitelj infrastrukture.

(3) Vozni red iz stavka 2. ovoga članka mora biti usklađen s voznim redom u međunarodnom željezničkom prometu.

(4) Upravitelj infrastrukture dužan je osigurati uvjete za odvijanje prometa vlakova prema određenom voznom redu i poduzimati mjere potrebne za njegovu sigurnu, urednu i nesmetanu provedbu.

(5) Željeznički prijevoznik dužan je postupati u skladu s određenim voznim redom.

Članak 31.

(1) Vozni red vlakova za redoviti prijevoz putnika mora se objaviti najmanje 15 dana prije početka važenja.

(2) Objavljivanje voznog reda iz stavka 1. ovoga članka obavlja se izdavanjem ukupnoga voznog reda i isticanjem izvoda iz voznoga reda.

(3) Izradu voznoga reda, oblik i sadržaj voznoga reda, postupak objavljivanja ukupnoga voznog reda i isticanje izvoda iz voznoga reda propisuje ministar.

Članak 32.

(1) Vozni red vlakova za redoviti prijevoz putnika ne smije se ukinuti prije isteka roka važenja.

(2) Iznimno od odredbe stavka 1. ovoga članka, Ministarstvo može odobriti ukidanje voznoga reda vlaka za redoviti prijevoz putnika i u roku važenja ako nastupe promjene uslijed kojih vozni red više ne odgovara potrebama korisnika, odnosno ako nastupe okolnosti uslijed kojih vlakovi na nekoj željezničkoj pruzi neće moći voziti u razdoblju duljem od 30 dana.

(3) Izostanak iz prometa pojedinih vlakova u razdoblju ne duljem od 30 dana uslijed više sile ili izvanrednih događaja, uslijed uklanjanja njihovih posljedica, kao i uslijed nužnih radova na održavanju željezničkih pruga o kojima ovisi siguran tijek prometa, ne smatra se ukidanjem voznoga reda.

(4) Uvođenje autobusnoga prijevoza umjesto prijevoza vlakom pod istim uvjetima i po istom voznom redu ne smatra se ukidanjem voznoga reda.



4. Prometna pravila

Članak 33.

(1) Željeznički promet mora se obavljati u skladu s ovim Zakonom, na način i uz uvjete koji su propisani za obavljanje sigurnoga tijeka željezničkoga prometa i u skladu s drugim propisanim uvjetima.

(2) Način i uvjete za obavljanje sigurnoga tijeka željezničkoga prometa propisuje ministar.

(3) Općim aktima, odnosno uputama, upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznik detaljnije razrađuju provedbu propisa iz stavka 2. ovoga članka.

Članak 34.

(1) Unutrašnjost vagona za prijevoz putnika mora noću biti osvijetljena, a u tunelima u kojima vožnja traje dulje od tri minute i danju te zagrijana najmanje na +18 C u slučaju ako je vanjska temperatura niža od + 12 C.

(2) Na vlaku za prijevoz putnika mora biti obilježena relacija prometa.

(3) U vagonu za prijevoz putnika sjedalo za osobe s invaliditetom mora biti obilježeno.

(4) Način i postupak za provedbu odredaba stavaka 1., 2. i 3. ovoga članka općim aktom uređuje željeznički prijevoznik.

Članak 35.

(1) Prijevoz putnika i stvari mora se obavljati željezničkim vozilom koje je za tu namjenu konstrukcijski oblikovano.

(2) Prijevoz opasnih tvari mora se obavljati u skladu s propisima kojima se uređuje prijevoz opasnih tvari.

Članak 36.

(1) Željezničko vozilo, s teretom ili bez tereta, mora u odnosu na profil vozila, osovinsko opterećenje, opterećenje po duljinskom metru, konstrukcijska, tehnička ili druga svojstva, udovoljavati i propisanim uvjetima za željezničku prugu na kojoj se prevozi ili uporabi, a i drugim propisanim uvjetima za željeznička vozila.

(2) Željezničko vozilo koje ne udovoljava uvjetima iz stavka 1. ovoga članka (izvanredna pošiljka) iznimno se prevozi prema posebnim uvjetima prijevoza za siguran tijek prometa.

(3) Uvjete za prijevoz željezničkih vozila iz stavka 2. ovoga članka propisuje ministar.

(4) Prijevoz izvanrednih pošiljaka u unutarnjem i međunarodnom željezničkom prometu odobrava upravitelj infrastrukture, kao i uvjete pod kojima se taj prijevoz može obavljati.

Članak 37.

(1) Upravitelj infrastrukture odnosno željeznički prijevoznik dužan je voditi evidenciju i druge podatke o prometu vlakova koji su važni za siguran tijek prometa.

(2) Način vođenja evidencije i drugih podataka iz stavka 1. ovoga članka uređuje se općim aktom koji donose upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznik u skladu s propisom iz članka 33. stavka 2. ovoga Zakona.

(3) Upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznik dužni su na zahtjev Ministarstvu dostaviti evidenciju i podatke iz stavka 1. ovoga članka.

5. Signalna pravila

Članak 38.

(1) U željezničkom prometu u uporabi su željeznički signali i signalne oznake pomoću kojih se radnici koji obavljaju željeznički promet mogu brzo i pouzdano obavještavati i sporazumijevati i kojima se daju zabrane, ograničenja, naredbe, upozorenja i obavijesti za siguran tijek prometa.

(2) Željezničkim signalima daju se propisani signalni znaci.

(3) Signalnim oznakama označava se posebno važno mjesto na pruzi.

Članak 39.

(1) Signali, signalni znaci i signalne oznake moraju odgovarati organizaciji i procesu rada u željezničkom prometu i moraju udovoljavati zahtjevima sigurnosti prometa.

(2) Značenje signalnih znakova i signalnih oznaka mora biti jedinstveno na cijelom teritoriju Republike Hrvatske.

(3) Značenje i uporabu signala, signalnih znakova i signalnih oznaka, kao i njihov izgled propisuje ministar.

Članak 40.

- (1) Željeznička pruga mora biti opremljena propisanim signalima i signalnim oznakama.
- (2) Propisanim signalima i signalnim oznakama moraju se označiti i privremene zabrane, ograničenja i druge opasnosti u prometu, a oni se moraju ukloniti čim prestanu razlozi zbog kojih su postavljeni.
- (3) Signale i signalne oznake iz stavaka 1. i 2. ovoga članka na željezničkoj pruzi postavlja i uklanja upravitelj infrastrukture.

Članak 41.

Vlak u prometu mora biti označen propisanim signalima.

Članak 42.

Željeznički promet mora se obavljati prema propisanim signalnim znacima i signalnim oznakama u skladu s prometnim i signalnim pravilima.

6. Uvjeti kojima moraju udovoljavati izvršni radnici

Članak 43.

- (1) Radnik koji obavlja poslove kojima neposredno sudjeluje u obavljanju željezničkog prometa (u daljnjem tekstu: »izvršni radnik«) mora udovoljavati propisanim uvjetima stručne i zdravstvene sposobnosti i drugim propisanim uvjetima.
- (2) Poslove koje u željezničkom prometu obavljaju izvršni radnici propisuje ministar.

6.1. Stručna sposobnost

Članak 44.

- (1) Izvršni radnik mora imati propisano obrazovanje, svladati program stručne izobrazbe i položiti stručni ispit.
- (2) Izvršni radnik mora se stručno usavršavati, odnosno podučavati, a njegovo znanje, u opsegu značajnom za sigurnost prometa, mora se periodično, a u propisanim slučajevima i izvanredno provjeravati.
- (3) Stručnu izobrazbu, stručno usavršavanje, odnosno poduku mogu obavljati upravitelj infrastrukture, željeznički prijevoznik te druge pravne i fizičke osobe ako ispunjavaju propisane uvjete.
- (4) Stručni ispit i provjeru znanja provodi Povjerenstvo koje imenuje ministar. O položenom stručnom ispitu izdaje se uvjerenje, a o izdanim uvjerenjima vodi se očevidnik.
- (5) Program i provedbu stručnoga ispita i stručne izobrazbe, način stručnoga usavršavanja, način provjere znanja izvršnoga radnika, oblik i sadržaj uvjerenja, način i postupak izdavanja uvjerenja o položenom stručnom ispitu, kao i uvjete koje moraju ispunjavati pravne i fizičke osobe iz stavka 3. ovoga članka, propisuje ministar u suglasnosti s ministrom nadležnim za obrazovanje.

6.2. Zdravstvena sposobnost

Članak 45.

- (1) Izvršni radnik i osoba na stručnoj izobrazbi za izvršnoga radnika, ovisno o poslovima koje obavljaju, moraju udovoljavati propisanim zdravstvenim uvjetima i biti psihički i tjelesno sposobni za obavljanje tih poslova (u daljnjem tekstu: zdravstvena sposobnost).
- (2) Zdravstvena sposobnost izvršnoga radnika mora se periodično, a u propisanim prilikama i izvanredno provjeravati.
- (3) Utvrđivanje i provjera zdravstvene sposobnosti obavlja se zdravstvenim pregledom. O utvrđenoj zdravstvenoj sposobnosti izvršnoga radnika izdaje se uvjerenje o zdravstvenoj sposobnosti.
- (4) Zdravstveni pregled iz stavka 3. ovoga članka obavlja zdravstvena ustanova, trgovačka društva koja obavljaju djelatnost medicine rada i specijalisti medicine rada u privatnoj praksi koji udovoljavaju propisanim uvjetima i koje je ovlastilo ministarstvo nadležno za zdravstvo.
- (5) Uvjete zdravstvene sposobnosti izvršnih radnika, način utvrđivanja i provjere, rokove periodične i slučajevne u kojima se obavlja izvanredna provjera, kao i sposobnosti i uvjete kojima moraju udovoljavati zdravstvene ustanove, trgovačka društva koja obavljaju djelatnost medicine rada i specijalisti medicine rada u privatnoj praksi koje obavljaju zdravstvene preglede, oblik i sadržaj

uvjerenja iz stavka 3. ovoga članka, propisuje ministar nadležan za zdravstvo u suglasnosti s ministrom.

Članak 46.

(1) Izvršni radnik ne smije započeti obavljati poslove ako procjenjuje da je umoran ili bolestan, ili ako je u takvom psihičkom stanju, ili ako je pod utjecajem droga ili psihotropnih tvari, da je nesposoban poslove obavljati na siguran način. Izvršni radnik mora prekinuti s radom ako takve okolnosti nastupe tijekom rada.

(2) Izvršni radnik dužan je o okolnostima iz stavka 1. ovoga članka odmah obavijestiti u procesu rada neposredno nadležnoga radnika.

Članak 47.

(1) Izvršni radnik ne smije uzimati alkoholna pića, opojne droge ili psihotropne tvari, niti smije početi obavljati poslove u slučaju ako u organizmu ima alkohola, opojnih droga ili psihotropnih tvari.

(2) Izvršni radnik dužan je na zahtjev ovlaštenoga radnika upravitelja infrastrukture, željezničkoga prijevoznika, pravne osobe koja obavlja prijevoz za vlastite potrebe, odnosno inspektora sigurnosti željezničkoga prometa pristupiti ispitivanju ima li u organizmu alkohola, opojnih droga ili psihotropnih tvari.

(3) Smatrat će se da izvršni radnik ima u organizmu alkohola, opojnih droga ili psihotropnih tvari ako se njihovo postojanje u organizmu ustanovi propisanim načinom ispitivanja odgovarajućim sredstvima ili uređajima.

(4) Ako izvršni radnik odbije ili ne pristupi ispitivanju, ili ako se pri ispitivanju ustanovi da je pod utjecajem alkohola, opojnih droga ili psihotropnih tvari, osoba koja provodi ispitivanje zabranit će mu daljnji rad.

(5) Način i postupak provjere prisutnosti alkohola, opojnih droga i psihotropnih tvari u organizmu propisuje ministar nadležan za zdravstvo.

6.3. Stjecanje prava na reguliranje prometa vlakova i prava upravljanja vučnim vozilom

Članak 48.

(1) Reguliranje prometa vlakova i upravljanje vučnim vozilom može obavljati samo osoba koja je stekla pravo na obavljanje tih poslova.

(2) Pravo na reguliranje prometa vlakova i pravo na upravljanje vučnim vozilom može steći osoba ako:

1. ima propisanu zdravstvenu sposobnost,
2. je navršila 18 godina,
3. je obavila praktičnu izobrazbu na poslovima reguliranja prometa vlakova, odnosno upravljanja vučnim vozilom,
4. je položila propisani stručni ispit,
5. joj odlukom nadležnog tijela nije zabranjeno reguliranje prometa vlakova, odnosno upravljanje vučnim vozilom.

(3) Iznimno od odredbe stavka 2. točke 2. ovoga članka, pravo na upravljanje vučnim vozilom vlaka za prijevoz putnika i vlaka u kojem se prevoze opasne tvari može steći samo osoba koja je navršila 21 godinu.

6.4. Radno vrijeme, trajanje smjene i odmora između dvije uzastopne smjene

Članak 49.

(1) Pod radnim vremenom, u smislu ovoga Zakona, smatra se vrijeme koje izvršni radnik provede u obavljanju poslova u jednoj smjeni.

(2) Radno vrijeme izvršnoga radnika u jednoj smjeni ne smije trajati dulje od 12 sati.

(3) Iznimno od odredbe stavka 2. ovoga članka, radno vrijeme izvršnoga radnika koji upravlja vučnim vozilom za prijevoz putnika ne smije trajati dulje od 10 sati, a radno vrijeme izvršnoga radnika koji upravlja vučnim vozilom u međunarodnom prekograničnom prometu, sukladno međunarodnom ugovoru, ne smije trajati dulje od 9 sati. Vrijeme vožnje izvršnoga radnika koji upravlja vučnim vozilom u međunarodnom prekograničnom prometu sukladno međunarodnom ugovoru, ne smije trajati dulje od 9 sati dnevne te 8 sati noćne smjene.

(4) Vrijeme neprekidne vožnje izvršnoga radnika koji upravlja vučnim vozilom vlaka ne smije biti dulje od 6 sati.

(5) Izvršni radnik između dvije uzastopne smjene mora imati neprekidni odmor od najmanje 12 sati.

(6) Iznimno od odredbe stavka 4. ovoga članka, kada izvršni radnik koji obavlja svoje poslove na vlaku (osoblje vlaka) koristi odmor izvan mjesta svoje organizacijske jedinice, taj odmor može biti kraći od 12 sati, ali ne kraći od 8 sati.

(7) Radno vrijeme, trajanje smjene i odmora između dvije uzastopne smjene i vrijeme neprekidne vožnje ovisno o organizaciji i učestalosti prometa, vrsti poslova, brzini vlakova, uvjetima rada i drugim uvjetima koji utječu na psihičku i tjelesnu sposobnost izvršnih radnika, propisuje ministar u suglasnosti s ministrom nadležnim za rad.

(8) Upravitelj infrastrukture, željeznički prijevoznik, odnosno pravna osoba koja obavlja prijevoz za vlastite potrebe ne smije rasporediti, odnosno dopustiti izvršnom radniku rad suprotno odredbama iz ovoga članka.

7. Križanje željezničke pruge i ceste

Članak 50.

(1) Križanje željezničke pruge i ceste ne smije biti u istoj razini u sljedećim slučajevima:

- na križanju željezničke pruge i autoceste,
- na križanju željezničke pruge od značaja za međunarodni promet i državne ceste,
- na križanju željezničke pruge i ceste u kolodvorskom području na prostoru između ulaznih skretnica od kojih počinju kolodvorski kolosijeci.

(2) Križanje željezničke pruge i ceste ne smije biti u istoj razini niti u slučaju ako su ispunjeni uvjeti koji se odnose na:

- veliku učestalost željezničkoga i cestovnoga prometa,
- specifične mjesne prilike,
- druge razloge koji utječu na prometnu sigurnost.

(3) Uvjete za određivanje križanja željezničke pruge i ceste iz stavka 2. ovoga članka propisuje ministar u suglasnosti s ministrom nadležnim za zaštitu okoliša, prostorno uređenje i graditeljstvo.

Članak 51.

(1) Prijelaz vozila i drugoga sudionika u cestovnom prometu preko željezničke pruge u istoj razini dopušten je samo na željezničko-cestovnom prijelazu, a prijelaz pješaka preko željezničke pruge u istoj razini dopušten je i na pješačkom prijelazu preko pruge.

(2) Vlak odnosno željezničko vozilo na željezničko-cestovnom prijelazu ili pješačkom prijelazu preko pruge ima pravo prednosti prolaska u odnosu na vozila i drugoga sudionika u cestovnom prometu.

Članak 52.

(1) Prometna sigurnost na željezničko-cestovnom prijelazu i pješačkom prijelazu preko pruge osigurava se uređajem ili propisanim preglednošću s ceste, odnosno pješačke staze na željezničku prugu.

(2) Uređaj za osiguravanje željezničko-cestovnoga prijelaza je uređaj za zatvaranje željezničko-cestovnoga prijelaza (s branicima ili polubranicima) i/ili uređaj za davanje znakova kojima se najavljuje približavanje vlaka ili željezničkoga vozila.

(3) Uređaj za osiguravanje pješačkoga prijelaza preko pruge je uređaj za davanje znakova kojima se najavljuje približavanje vlaka ili željezničkoga vozila.

(4) Uređaji iz stavaka 2. i 3. ovoga članka moraju udovoljavati propisanim tehničkim uvjetima i biti u skladu s propisima kojima se propisuje sigurnost prometa na cestama.

(5) Tehničke uvjete kojima moraju udovoljavati uređaji iz stavaka 2. i 3. ovoga članka propisuje ministar.

(6) Uređaje za osiguravanje željezničko-cestovnoga prijelaza i pješačkoga prijelaza preko pruge na željezničkim prugama postavlja i održava upravitelj infrastrukture.

(7) Propisanu preglednost s ceste, odnosno pješačke staze na željezničku prugu dužna je osigurati pravna osoba koja održava cestu na području na kojem se mora osigurati preglednost za željezničko-cestovni prijelaz, odnosno pješački prijelaz preko pruge.

Članak 53.

(1) Mimoilazne zaštitne ograde za pješake moraju biti postavljene na pješačkom prijelazu na željezničkoj pruzi.

(2) Mimoilazna zaštitna ograda mora udovoljavati propisanim uvjetima.

(3) Mimoilazne zaštitne ograde postavlja i održava upravitelj infrastrukture.

Članak 54.

- (1) Željezničko-cestovni prijelaz ili pješački prijelaz preko pruge smatra se sastavnim dijelom željezničke pruge u širini od tri metra mjereno vodoravno od osi krajnjega kolosijeka.
- (2) Održavanje kolnika, odnosno pješačke staze na dijelu željezničko-cestovnoga prijelaza i pješačkoga prijelaza preko pruge, iz stavka 1. ovoga članka, na željezničkim prugama obavlja upravitelj infrastrukture.

Članak 55.

- (1) Na željezničkoj pruzi ispred željezničko-cestovnoga prijelaza ili pješačkoga prijelaza preko pruge, na kojem se sigurnost prometa osigurava propisanom preglednošću na željezničku prugu, mora se postaviti propisana signalna oznaka za obavješćivanje izvršnih radnika koji upravljaju željezničkim vozilima o približavanju takvom prijelazu i o obvezi davanja propisanih signalnih znakova sa željezničkoga vozila.
- (2) Signalna oznaka iz stavka 1. ovoga članka mora biti prevučena reflektirajućom tvari.
- (3) Postavljanje i održavanje propisanih signalnih oznaka iz stavka 1. ovoga članka obavlja upravitelj infrastrukture.

Članak 56.

- (1) Križanja željezničke pruge i cesta u istoj razini, na dijelu pruge gdje postoji više takvih križanja, moraju se svesti na najnužniji broj usmjeravanjem dviju ili više cesta na zajedničko mjesto križanja sa željezničkom prugom.
- (2) Uvjete za svođenje i određivanje zajedničkoga mjesta i načina križanja željezničke pruge i ceste iz stavka 1. ovoga članka propisuje ministar u suglasnosti s ministrom nadležnim za zaštitu okoliša, prostorno uređenje i graditeljstvo.

Članak 57.

- (1) Na željezničko-cestovnom prijelazu i pješačkom prijelazu preko pruge prometna sigurnost mora se osigurati u skladu s ovim Zakonom i propisima donesenim na temelju ovoga Zakona, kao i propisima o sigurnosti prometa na cestama, a po potrebi moraju se poduzeti i druge propisane mjere.
- (2) Način osiguravanja željezničko-cestovnoga prijelaza mora biti usklađen s promjenama nastalim zbog rekonstrukcije ili prekategorizacije ceste ili željezničke pruge.
- (3) Upravitelj infrastrukture mora održavati željezničko-cestovni prijelaz i pješački prijelaz preko pruge u stanju za siguran tijek prometa.
- (4) Način osiguravanja prometne sigurnosti na željezničko-cestovnim prijelazima i pješačkim prijelazima preko pruge iz stavka 1. i 2. ovoga članka, uvjete kojima moraju udovoljavati mimoilazne zaštitne ograde, propisanu preglednost s ceste, odnosno pješačke staze na željezničku prugu, kao i druge mjere koje se moraju poduzeti za siguran tijek prometa, ovisno o značaju i vrsti željezničke pruge i ceste, gustoći prometa, voznoj brzini i drugim uvjetima od značenja za prometnu sigurnost, propisuje ministar u suglasnosti s ministrom nadležnim za zaštitu okoliša, prostorno uređenje i graditeljstvo.

Članak 58.

- (1) Na cesti koja prelazi preko elektrificirane željezničke pruge moraju se na propisanoj udaljenosti s objiju strana željezničko-cestovnoga prijelaza postaviti zaštitne zapreke koje ograničavaju prolazak cestovnih vozila čija visina zajedno s teretom premašuje propisanu najveću dopuštenu visinu.
- (2) Zaštitna zapreka iz stavka 1. ovoga članka postavlja se na udaljenosti od najmanje 8 m od najbliže tračnice mjereno po osi ceste i na visini od 4,5 m mjereno iznad kolnika ceste.
- (3) Zaštitne zapreke iz stavka 1. ovoga članka postavlja i održava upravitelj infrastrukture.

Članak 59.

Prelazak vozila koje se kreće na cesti s dozvolom za izvanredni prijevoz preko željezničko-cestovnoga prijelaza, ako s teretom ili bez tereta premašuje propisanu najveću dopuštenu masu, najveće dopušteno osovinsko opterećenje odnosno najveću dopuštenu visinu ili širinu, dopušten je samo uz suglasnost i uz uvjete koje odredi upravitelj infrastrukture.

8. Postupak kod izvanrednih događaja i istražno tijelo

Članak 60.

- (1) Izvršni radnik i druga osoba, koji se zateknu ili nađu na mjesto izvanrednoga događaja u kojem ima ozlijeđenih ili poginulih osoba, dužni su sudjelovati u spašavanju.
- (2) Izvršni radnik dužan je odmah po saznanju o izvanrednom događaju iz stavka 1. ovoga članka obavijestiti upravitelja infrastrukture.
- (3) Upravitelj infrastrukture dužan je odmah po saznanju o izvanrednom događaju iz stavka 1. ovoga članka o tome obavijestiti zdravstvenu ustanovu najbližu mjestu toga događaja.
- (4) Upravitelj infrastrukture, željeznički prijevoznik i pravna osoba koja obavlja prijevoz za vlastite potrebe dužni su odmah po saznanju o izvanrednom događaju iz stavka 1. ovoga članka poduzeti mjere za spašavanje i pružanje pomoći ozlijeđenim osobama te osigurati mjesto izvanrednoga događaja do dolaska ovlaštenih osoba nadležnih tijela, ovisno o vrsti izvanrednoga događaja.

Članak 61.

- (1) Na određenim poslovima u službenom mjestu i u vlaku izvršni radnik mora biti osposobljen za pružanje prve pomoći osobama ozlijeđenim u izvanrednim događajima.
- (2) Upravitelj infrastrukture, odnosno željeznički prijevoznik općim aktom određuje poslove iz stavka 1. ovoga članka.
- (3) Osposobljavanje izvršnih radnika iz stavka 1. ovoga članka obavljaju Hrvatski crveni križ, zdravstvena ustanova, trgovačka društva koja obavljaju djelatnost medicine rada i specijalisti medicine rada u privatnoj praksi.

Članak 62.

- (1) Vučno vozilo, vlak za prijevoz putnika i službeno mjesto na pruzi moraju biti opremljeni propisanim priborom za prvu pomoć.
- (2) Upravitelj infrastrukture, željeznički prijevoznik i pravna osoba koja obavlja prijevoz za vlastite potrebe dužni su opremiti vučno vozilo, vlak za prijevoz putnika i službeno mjesto na pruzi propisanim priborom za prvu pomoć.
- (3) Sadržaj, smještaj i uporaba pribora za prvu pomoć određuje se općim aktom koji u suglasnosti s ministarstvom nadležnim za zdravstvo donosi upravitelj infrastrukture, željeznički prijevoznik i pravna osoba koja obavlja prijevoz za vlastite potrebe.

Članak 63.

Ako je zbog izvanrednoga događaja došlo do prekida željezničkog prometa, upravitelj infrastrukture, odnosno željeznički prijevoznik dužan je u što kraćem roku poduzeti mjere za uspostavljanje prometa.

Članak 64.

- (1) Upravitelj infrastrukture, odnosno željeznički prijevoznik dužan je o ozbiljnoj nesreći odmah obavijestiti ovlaštene osobe nadležnih tijela.
- (2) Ovlaštene osobe nadležnih tijela koje obavljaju uviđaj o ozbiljnoj nesreći, dužne su uviđaj obaviti na način da ne ometaju željeznički promet, odnosno da ometanje bude što kraće.

Članak 65.

- (1) Upravitelj infrastrukture, željeznički prijevoznik, odnosno pravna osoba koja obavlja prijevoz za vlastite potrebe, dužni su organizirati i provesti istragu o izvanrednom događaju.
- (2) Istragu o izvanrednom događaju provodi istražno povjerenstvo u čijem sastavu moraju biti svi subjekti na koje se izvanredni događaj odnosi.
- (3) Kategorizaciju izvanrednih događaja, ovlasti i obveze za istragu izvanrednoga događaja, ovlasti istražitelja i istražnoga povjerenstva, način ustrojavanja istražnoga povjerenstva, način i postupak ustanovljavanja uzroka, posljedica, okolnosti pod kojima je nastao i odgovornosti za izvanredni događaj, veću materijalnu štetu i veći prekid prometa, način obavješćivanja zdravstvene ustanove i ovlaštenih osoba nadležnih tijela o izvanrednom događaju te način vođenja evidencije i drugih podataka o izvanrednim događajima, propisuje ministar.
- (4) Upute za rad, tehničko-tehnološki postupci i pravila za postupanje u slučaju izvanrednoga događaja i otklanjanja posljedica izvanrednoga događaja, u skladu s propisom iz stavka 3. ovoga članka, uređuju se općim aktima koje donosi upravitelj infrastrukture, željeznički prijevoznik, odnosno pravna osoba koja obavlja prijevoz za vlastite potrebe.

**Članak 66.**

- (1) Istragu ozbiljne nesreće, kao i izvanrednoga događaja koji je pod određenim okolnostima mogao dovesti do ozbiljne nesreće, u skladu s propisom iz članka 65. stavka 3. ovoga Zakona, provodi istražno tijelo.
- (2) Istraga ozbiljne nesreće s ciljem mogućega poboljšanja sigurnosti željezničkoga sustava vodi se neovisno od sudske istrage o istom događaju i istom se ne istražuje pojedinačna krivnja ili odgovornosti.
- (3) Istražno tijelo ovlašteno je provesti sve radnje i aktivnosti koje ocijeni potrebnim za istraživanje i utvrđivanje činjenica tijekom provođenja istrage, a osobito ima pravo neposrednoga pristupa mjestu izvanrednoga događaja, svim informacijama i dokazima.
- (4) Fizičke i pravne osobe, tijela državne uprave i tijela sudbene vlasti, državnoga odvjetništva te jedinice lokalne i regionalne samouprave dužne su na zahtjev istražnoga tijela dostaviti informacije i dokaze važne za istragu.
- (5) Istražno tijelo mora biti neovisno po organizaciji, pravnom statusu i načinu donošenja odluka od upravitelja infrastrukture, željezničkoga prijevoznika, pravne osobe koja obavlja prijevoz za vlastite potrebe i prijavljenoga tijela i druge strane čiji bi interesi mogli biti suprotni zadacima koji su povjereni istražnom tijelu. Istražno tijelo mora biti funkcionalno neovisno od tijela nadležnoga za sigurnost i bilo kojega regulatornog tijela.
- (6) Funkciju i poslove istražnoga tijela obavlja Ministarstvo.
- (7) Ovlašteni istražitelj mora imati službenu iskaznicu kojom se dokazuje njegovo službeno svojstvo, identitet i ovlasti.
- (8) Dužnosti, ovlasti i zadatke istražnoga tijela, kao i oblik i sadržaj iskaznice ovlaštenoga istražitelja, način i postupak izdavanja, vraćanja, oduzimanja i vođenja evidencije o iskaznici, propisuje ministar.

9. Tijelo nadležno za sigurnost, prijavljeno tijelo i sustav upravljanja sigurnošću**Članak 67.**

- (1) Reguliranje, upravljanje i nadziranje cjelokupnog sustava sigurnosti željezničkoga prometa, kao i uspostavljanje i način djelovanja sustava upravljanja sigurnošću upravitelja infrastrukture, željezničkoga prijevoznika i pravne osobe koja obavlja prijevoz za vlastite potrebe, obavlja tijelo nadležno za sigurnost željezničkog prometa.
- (2) Tijelo nadležno za sigurnost u okviru svoje djelatnosti obavlja poslove izdavanja, produživanja i poništavanja rješenja o sigurnosti za upravitelja infrastrukture i željezničkoga prijevoznika. Tijelo nadležno za sigurnost može provoditi sve preglede i ispitivanja koja su potrebna za ispunjavanje njegovih zadaća i mora imati pristup svim dokumentima i prostorijama, instalacijama i opremi upravitelja infrastrukture, željezničkoga prijevoznika i pravne osobe koje obavlja prijevoz za vlastite potrebe.
- (3) Po organizaciji, pravnoj strukturi i donošenju odluka, tijelo nadležno za sigurnost mora biti neovisno od bilo kojega upravitelja infrastrukture, željezničkoga prijevoznika, pravne osobe koja obavlja prijevoz za vlastite potrebe, podnositelja molbe i tijela za nabavu.
- (4) Tijelo nadležno za sigurnost osnovat će se posebnim zakonom u skladu s načelima određenim ovim Zakonom i zakonom o njegovom osnivanju.

Članak 68.

- (1) Ocjenu sukladnosti ili prikladnosti za primjenu podsustava željezničkoga sustava i njihovih sastavnih dijelova s obzirom na ispunjavanje uvjeta interoperabilnosti obavlja prijavljeno tijelo za željeznički promet.
- (2) Dužnosti i poslove prijavljenoga tijela obavlja Ministarstvo, a po organizaciji, pravnom statusu i načinu donošenja odluka mora biti neovisno od upravitelja infrastrukture, željezničkoga prijevoznika, pravne osobe koja obavlja prijevoz za vlastite potrebe, podnositelja molbe i tijela za nabavu.
- (3) Dužnosti, ovlasti i zadatke prijavljenoga tijela propisuje ministar.

Članak 69.

- (1) Uspostavu i način djelovanja sustava upravljanja sigurnošću upravitelja infrastrukture, željezničkoga prijevoznika odnosno pravne osobe koja obavlja prijevoz za vlastite potrebe, kao i način i postupke izvješćivanja o sigurnosti propisuje ministar.

(2) Organizacija sustava za upravljanje sigurnošću, upute za rad, tehničko-tehnološki postupci i pravila, u skladu s propisom iz stavka 1. ovoga članka, uređuju se općim aktima koje donosi upravitelj infrastrukture, željeznički prijevoznik odnosno pravna osoba koja obavlja prijevoz za vlastite potrebe.

10. Unutarnji red i zaštita željezničkih pruga i vozila

Članak 70.

- (1) Pristup i kretanje osoba i cestovnih vozila u infrastrukturnom pojasu dozvoljeni su samo na mjestima koja odredi upravitelj infrastrukture.
- (2) Sve osobe dužne su pridržavati se unutarnjega reda u željezničkom prometu na mjestima predviđenim za pristup i kretanje u infrastrukturnom pojasu i u vlakovima.
- (3) Ovlaštene službene osobe ministarstva nadležnoga za unutarnje poslove dužne su na zahtjev radnika upravitelja infrastrukture, željezničkoga prijevoznika, odnosno pravne osobe koja obavlja prijevoz za vlastite potrebe pružiti potrebnu pomoć u održavanju unutarnjega reda u skladu s važećim propisima.

Članak 71.

- (1) Upravitelj infrastrukture dužan je održavati unutarnji red u infrastrukturnom pojasu, a željeznički prijevoznik u vlakovima.
- (2) Radnici ovlaštene za provedbu unutarnjega reda moraju imati propisanu iskaznicu koju izdaje upravitelj infrastrukture odnosno željeznički prijevoznik, a koju su dužni prilikom provođenja unutarnjega reda pokazati osobama koje se ne pridržavaju unutarnjega reda.
- (3) Radnici iz stavka 2. ovoga članka imaju pravo zatražiti na uvid osobnu iskaznicu od osoba koje se ne pridržavaju unutarnjega reda.
- (4) Unutarnji red u željezničkom prometu, način i ovlasti radnika za njegovu provedbu, obrazac iskaznice i vođenje evidencije o iskaznici, propisuje ministar.
- (5) Radnici ovlaštene za provedbu unutarnjega reda, u skladu s propisom iz stavka 4. ovoga članka i odgovarajućim općim aktom upravitelja infrastrukture, odnosno željezničkoga prijevoznika, podnose zahtjev za pokretanje prekršajnoga postupka protiv prekršitelja unutarnjega reda.

Članak 72.

- (1) Zabranjeno je oštećivati željezničku prugu i željeznička vozila, bacati ili stavljati na željezničku prugu bilo kakve predmete i otpadne tvari, bacati predmete na željeznička vozila ili iz tih vozila, ometati rad radnika upravitelja infrastrukture, željezničkoga prijevoznika odnosno pravne osobe koja obavlja prijevoz za vlastite potrebe, ili na koji drugi način ugrožavati ili ometati željeznički promet.
- (2) Pokraj željezničke pruge, a osobito u blizini željezničkih signala, ne smije se saditi visoko drveće i nasade, postavljati znakove, oznake, izvore obojene ili zasljepljujuće svjetlosti, ili koje druge predmete i naprave koje bojom, oblikom ili svjetlošću smanjuju vidljivost željezničkih signala, ili koje mogu dovesti u zabunu izvršne radnike u vezi značenja signalnih znakova.
- (3) Na željezničkoj pruzi ne smiju se bez prethodne suglasnosti upravitelja infrastrukture obavljati bilo kakvi radovi.
- (4) Upravitelj infrastrukture ovlašten je od vlasnika, odnosno posjednika zahtijevati žurno uklanjanje drveća, nasada, naprava ili predmeta iz stavka 2. ovoga članka, koji smanjuju vidljivost željezničkih signala ili koji mogu izvršne radnike dovesti u zabunu u vezi značenja signalnih znakova, u primjerenom roku. Upravitelj infrastrukture dužan je o tome odmah izvijestiti inspekciju sigurnosti željezničkoga prometa.
- (5) Ako vlasnik, odnosno posjednik ne postupi po zahtjevu upravitelja infrastrukture u slučajevima iz stavka 4. ovoga članka u određenom roku, upravitelj infrastrukture poduzet će potrebne radnje, a nastale troškove vlasnik, odnosno posjednik dužan je nadoknaditi upravitelju infrastrukture.

Članak 73.

Upravitelj infrastrukture dužan je na mjestima odrona, bujica te na mjestima izloženim vijavicama i jakim vjetrovima, na kojima može doći do ometanja ili ugrožavanja sigurnosti željezničkoga prometa, samostalno ili zajedno s drugom pravnom osobom, pravodobno poduzeti potrebne mjere tehničke i fizičke zaštite željezničke pruge i građevina, postrojenja, uređaja i konstrukcija na pruzi od elementarnih nepogoda, a radi omogućavanja sigurnoga tijeka željezničkoga prometa.

III. PRIJEVOZ ZA VLASTITE POTREBE I INDUSTRIJSKI KOLOSIJECI

Članak 74.

(1) Prijevoz za vlastite potrebe na željezničkim prugama može obavljati upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznik, a pravna osoba koja obavlja prijevoz za vlastite potrebe po odobrenju i uz uvjete koje odredi upravitelj infrastrukture.

(2) Prijevoz za vlastite potrebe na industrijskim i drugim kolosijecima koji nisu javno dobro u općoj uporabi obavlja industrijska željeznica, odnosno pravna osoba koja obavlja prijevoz za vlastite potrebe.

Članak 75.

(1) Industrijski i drugi kolosijek koji nije javno dobro u općoj uporabi mora se projektirati, graditi, rekonstruirati, adaptirati i održavati na način da udovoljava svim zahtjevima koji osiguravaju tehničko-tehnološko jedinstvo, zahtjevima sigurnosti u željezničkom prometu i drugim uvjetima propisanim za taj kolosijek.

(2) Za ispunjavanje zahtjeva sigurnosti u željezničkom prometu pri projektiranju, gradnji, rekonstrukciji, adaptaciji i održavanju industrijskoga i drugoga kolosijeka koji nije javno dobro u općoj uporabi, moraju se primijeniti uvjeti propisani ovim Zakonom, hrvatske i strukovne norme, tehnički uvjeti za sigurnost željezničkoga prometa i drugi propisani uvjeti.

(3) Tehničke uvjete za sigurnost željezničkoga prometa kojima moraju udovoljavati industrijski i drugi kolosijeci koji nisu javno dobro u općoj uporabi, kao i križanja tih kolosijeka s prugom lake željeznice, iz stavka 2. ovoga članka, propisuje ministar u suglasnosti s ministrom nadležnim za zaštitu okoliša, prostorno uređenje i graditeljstvo.

(4) Za industrijske i druge kolosijeke koji nisu javno dobro u općoj uporabi, a priključuju se na željezničke pruge, dodatne uvjete za siguran tijek željezničkoga prometa kojima moraju udovoljavati, određuje upravitelj infrastrukture ovisno o:

- tehničkim svojstvima pruge na koju se ti kolosijeci priključuju,
 - svojstvima željezničkih vozila koja se dostavljaju ili su u uporabi na tim kolosijecima,
 - mjesnim prilikama,
 - drugim uvjetima koji utječu na siguran tijek prometa.

Članak 76.

Vlasnik, odnosno posjednik industrijskoga i drugoga kolosijeka koji nije javno dobro u općoj uporabi dužan je:

- kolosijek održavati u stanju za siguran tijek prometa,
- opremiti kolosijek propisanim signalima i signalnim oznakama,
- propisanim signalima i signalnim oznakama označiti privremene zabrane, ograničenja i druge opasnosti u prometu na kolosijeku te ukloniti signale i signalne oznake odmah po prestanku razloga zbog kojih su postavljeni,
- postaviti i održavati mimoilazne ograde na pješačkim prijelazima preko pruge, kao i uređaje za osiguravanje željezničko-cestovnoga prijelaza i pješačkoga prijelaza preko pruge na kolosijeku u stanju za siguran tijek prometa,
- održavati kolnik, odnosno pješačku stazu na dijelu željezničko-cestovnoga prijelaza i pješačkoga prijelaza preko pruge na kolosijeku, kao i prijelaz u cjelini, u stanju za siguran tijek prometa,
- održavati križanje kolosijeka s prugom lake željeznice u stanju za siguran tijek prometa.

Članak 77.

(1) Željezničko vozilo industrijske željeznice mora udovoljavati propisanim uvjetima za sigurno obavljanje željezničkoga prometa i mora se održavati.

(2) Radnik industrijske željeznice mora udovoljavati propisanim uvjetima stručne i zdravstvene sposobnosti i drugim propisanim uvjetima za sigurno obavljanje željezničkoga prometa na industrijskom i drugom kolosijeku koji nije javno dobro u općoj uporabi.

(3) Uvjeti za sigurno obavljanje željezničkoga prometa na industrijskom i drugom kolosijeku koji nije javno dobro u općoj uporabi, a kojima moraju udovoljavati željeznička vozila i radnici industrijske željeznice, uređuju se općim aktom vlasnika industrijske željeznice u skladu s ovim Zakonom.

Članak 78.

(1) Industrijska željeznica mora na industrijskom kolosijeku obavljati željeznički promet na propisani način i uz propisane uvjete.

(2) Način i uvjeti za obavljanje željezničkoga prometa na industrijskom kolosijeku uređuju se općim aktom industrijske željeznice u skladu s ovim Zakonom.

Članak 79.

Upravitelj infrastrukture, željeznički prijevoznik i industrijska željeznica zajednički određuju mjesto, način i uvjete za međusobnu dostavu željezničkih vozila, kao i druge uvjete za siguran tijek prometa na industrijskim i drugim kolosijecima koji nisu javno dobro u općoj uporabi.

Članak 80.

(1) Na industrijskim i drugim kolosijecima koji nisu javno dobro u općoj uporabi ne smije se obavljati promet vlakova.

(2) Iznimno od odredbe stavka 1. ovoga članka, Ministarstvo može željezničkom prijevozniku odobriti obavljanje prometa vlakova na pojedinim industrijskim i drugim kolosijecima koji nisu javno dobro u općoj uporabi ako kolosijeci udovoljavaju propisanim uvjetima za siguran tijek prometa. Ministarstvo po potrebi može propisati i odgovarajuće mjere za siguran tijek prometa.

Članak 81.

(1) Željezničko vozilo ili radnik industrijske željeznice ne smije sudjelovati u prometu na željezničkoj pruzi.

(2) Željezničko vozilo ili radnik industrijske željeznice mora, kada iznimno sudjeluje u prometu na željezničkoj pruzi, udovoljavati uvjetima propisanim ovim Zakonom koji se odnose na željeznička vozila i izvršne radnike u javnom prijevozu.

(3) Željezničko vozilo ili radnik iz stavka 2. ovoga članka može sudjelovati u prometu na željezničkoj pruzi samo po odobrenju i uz uvjete koje odredi upravitelj infrastrukture.

IV. POSEBNE SIGURNOSNE MJERE

Članak 82.

(1) Upravitelj infrastrukture, željeznički prijevoznik odnosno pravna osoba koja obavlja prijevoz za vlastite potrebe dužni su privremeno zabraniti obavljanje poslova izvršnom radniku ako:

- na provjeri znanja ne pokaže znanje potrebno za obavljanje određenih poslova;
- ne pristupi provjeri znanja na koju je upućen,
- je na temelju ocjene ovlaštene zdravstvene ustanove, trgovačkoga društva koje obavlja djelatnost medicine rada i/ili specijalista medicine rada u privatnoj praksi nesposoban za obavljanje određenih poslova, sve dok ta nesposobnost traje,
- ne pristupi zdravstvenom pregledu na koji je upućen,
- mu je izrečena mjera zabrane obavljanja određenih poslova, sve dok ta zabrana traje.

(2) Način, postupak provedbe i trajanje privremene zabrane iz stavka 1. ovoga članka uređuje upravitelj infrastrukture, željeznički prijevoznik, odnosno pravna osoba koja obavlja prijevoz za vlastite potrebe općim aktom u skladu s ovim Zakonom i ostalim propisima kojima se reguliraju pitanja radnih odnosa iz prava radnih odnosa.

Članak 83.

(1) Ovlašteni radnik upravitelja infrastrukture, željezničkoga prijevoznika, odnosno pravne osobe koja obavlja prijevoz za vlastite potrebe dužan je na mjestu događaja privremeno udaljiti izvršnoga radnika od obavljanja poslova ako:

1. pokuša obavljati ili ako obavlja svoje poslove, a očito je umoran ili bolestan ili je u takvom psihičkom stanju ili pod utjecajem alkohola, opojnih droga ili psihotropnih tvari da poslove nije sposoban sigurno obavljati,
2. na propisani način utvrdi da pokušava obavljati ili obavlja svoje poslove, a ima alkohola opojnih droga ili psihotropnih tvari u organizmu,
3. odbije pristupiti ispitivanju ima li alkohola opojnih droga ili psihotropnih tvari u organizmu,
4. obavlja poslove dulje od dopuštenoga radnog vremena smjene,
5. osnovano sumnja da je nepažnjom ili na koji drugi način prouzročio ozbiljnu nesreću, ili ugrozio sigurnost željezničkoga prometa.



(2) Način, postupak i ovlasti za privremeno udaljenje iz stavka 1. ovoga članka uređuje upravitelj infrastrukture, željeznički prijevoznik, odnosno pravna osoba koja obavlja prijevoz za vlastite potrebe općim aktom u skladu s ovim Zakonom.

V. INSPEKCIJA I UPRAVNI NADZOR

Članak 84.

(1) Inspekcijski nadzor nad provedbom ovoga Zakona, propisa i općih akata donesenih na temelju ovoga Zakona i drugih propisa koji se odnose na siguran tijek željezničkoga prometa, obavlja inspekcija sigurnosti željezničkoga prometa Ministarstva (u daljnjem tekstu: inspekcija).

(2) Poslove inspekcijskoga nadzora obavljaju ovlaštene državni službenici inspekcije (u daljnjem tekstu: inspektori).

(3) Upravni nadzor nad upraviteljem infrastrukture, željezničkim prijevoznikom, pravnom osobom koja obavlja prijevoz za vlastite potrebe, industrijskom željeznicom te drugim pravnim i fizičkim osobama koje podliježu upravnom nadzoru prema ovom Zakonu, u dijelu izvršavanja obveza na donošenju novih i usklađivanju postojećih općih akata s ovim Zakonom, kao i nad provedbom ovoga Zakona, obavlja Ministarstvo.

Članak 85.

(1) Radi obavljanja inspekcijskoga nadzora, inspektor je ovlašten pregledati željezničke pruge, industrijske i druge kolosijeke koji nisu javno dobro u općoj uporabi, željeznička vozila, obavljanje željezničkoga prometa i izvođenje radova na željezničkim prugama, industrijskim i drugim kolosijecima koji nisu javno dobro u općoj uporabi, željezničkim vozilima i u zaštitnom pružnom pojasu, te pregledati tehničku i drugu dokumentaciju koja se odnosi na željezničke pruge, industrijske i druge kolosijeke koji nisu javno dobro u općoj uporabi, željeznička vozila, sposobnost izvršnih radnika, izvođenje radova na željezničkim prugama, u zaštitnom pružnom pojasu, na industrijskim i drugim kolosijecima koji nisu javno dobro u općoj uporabi i u željezničkim vozilima te obavljanje željezničkoga prometa.

(2) Upravitelj infrastrukture, željeznički prijevoznik, pravna osoba koja obavlja prijevoz za vlastite potrebe, industrijska željeznica te druge pravne i fizičke osobe koje podliježu inspekcijskom nadzoru prema ovom Zakonu, dužne su inspektoru omogućiti i osigurati nesmetano obavljanje inspekcijskoga nadzora.

(3) Upravitelj infrastrukture, željeznički prijevoznik, pravna osoba koja obavlja prijevoz za vlastite potrebe, industrijska željeznica te druge pravne i fizičke osobe koje podliježu inspekcijskom nadzoru prema ovom Zakonu, dužne su inspektoru osigurati sve potrebne dozvole za vožnju u željezničkim vozilima i vlakovima, dozvole (propusnice) koje omogućuju nesmetan pristup svim objektima inspekcijskoga nadzora te osigurati sve ostale uvjete kako bi se takav inspekcijski nadzor nesmetano i u potpunosti mogao obavljati.

Članak 86.

(1) U obavljanju inspekcijskoga nadzora inspektor je ovlašten:

1. privremeno zabraniti uporabu željezničke pruge ili pojedinih građevina, postrojenja ili uređaja na pruzi, industrijskoga i drugoga kolosijeka koji nije javno dobro u općoj uporabi i željezničkoga vozila, koji ne udovoljavaju propisanim uvjetima za siguran tijek prometa, ili se uporabe prije obavljenoga tehničkog pregleda, ili bez dozvole za uporabu,

2. obustaviti izvršenje naređenja ili zabraniti daljnje poduzimanje nepravilnih radnji, kojima bi se mogla ugroziti sigurnost željezničkoga prometa,

3. narediti uklanjanje nepravilnosti i nedostatka u obavljanju željezničkoga prometa na željezničkim prugama, industrijskim i drugim kolosijecima koji nisu javno dobro u općoj uporabi i željezničkim vozilima te po potrebi odrediti privremene mjere sigurnosti koje treba poduzeti,

4. privremeno obustaviti radove koji se izvode na željezničkoj pruzi, u zaštitnom pružnom pojasu, na industrijskom i drugom kolosijeku koji nije javno dobro u općoj uporabi ili na željezničkom vozilu, ako bi se njihovim izvođenjem mogla ugroziti sigurnost željezničkoga prometa, ili ako se izvode bez propisanoga odobrenja, ili ako se izvode bez poduzetih mjera za siguran tijek prometa,

5. zabraniti odnosno zahtijevati privremenu zabranu rada izvršnom radniku ili radniku industrijske željeznice, privremeno udaljiti odnosno zahtijevati da se privremeno udalji od obavljanja određenih poslova u željezničkom prometu, narediti ispitivanje ili zahtijevati da izvršni radnik pristupi ispitivanju ima li alkohola, droga ili psihotropnih tvari u organizmu, uputiti, odnosno zahtijevati da se izvršni radnik

uputi na izvanrednu provjeru zdravstvene sposobnosti ili znanja, u slučajevima i na način propisan ovim Zakonom,

6. privremeno oduzeti dokumente i predmete važne za obavljanje inspeksijskog nadzora, o čemu je dužan izdati potvrdu,

7. uzimati izjave i saslušavati izvršitelja povrede propisa i ustanoviti identitet osoba.
(2) Inspektor je ovlašten poduzimati i druge mjere u skladu s ovim Zakonom i propisima donesenim na temelju ovoga Zakona.

(3) Ako ustanovi da je povrijeđen ovaj Zakon ili drugi propis koji se odnosi na siguran tijek željezničkoga prometa, inspektor ima pravo i dužnost podnijeti zahtjev za pokretanje prekršajnoga postupka.

Članak 87.

(1) Zabrane, naredbe i druge mjere inspektor određuje pisanim rješenjem.
(2) Iznimno od odredbe stavka 1. ovoga članka, u slučaju poduzimanja žurnih mjera radi otklanjanja neposredne opasnosti za siguran tijek željezničkoga prometa, inspektor može rješenje donijeti i usmeno.

(3) Upravitelj infrastrukture, željeznički prijevoznik, pravna osoba koja obavlja prijevoz za vlastite potrebe, industrijska željeznica, kao i druge pravne i fizičke osobe dužne su postupiti prema rješenju inspektora u roku određenom rješenjem, a o izvršenju rješenja pisanim putem izvijestiti inspekciju u roku od trideset (30) dana od dana isteka roka za izvršenje rješenja.

(4) Upravitelj infrastrukture, željeznički prijevoznik, pravna osoba koja obavlja prijevoz za vlastite potrebe, industrijska željeznica i druge pravne osobe dužni su na zahtjev inspektora u traženom roku pisanim putem izvijestiti i izričito odrediti odgovornu osobu u pravnoj osobi koja je odgovorna za neizvršenje inspeksijskoga rješenja, odnosno za postupanje suprotno odredbama ovoga Zakona.

Članak 88.

(1) Protiv rješenja inspektora nije dopuštena žalba.

(2) Protiv rješenja iz stavka 1. ovoga članka može se pokrenuti upravni spor podnošenjem tužbe Upravnom sudu Republike Hrvatske u roku od 30 dana od dana dostave rješenja.

(3) Podnošenje tužbe ne odgađa izvršenje inspeksijskoga rješenja.

Članak 89.

(1) Upravitelj infrastrukture, željeznički prijevoznik, pravna osoba koja obavlja prijevoz za vlastite potrebe, industrijska željeznica i druge pravne osobe dužni su inspekciji pravodobno dostavljati:
– opće akte donesene na temelju ovoga Zakona i opće akte odnosno upute kojima je detaljnije razrađeno provođenje pojedinih propisa donesenih na temelju ovoga Zakona,
– određeni vozni red vlakova,

– obavijest o izvođenju radova na željezničkoj pruzi i u zaštitnom pružnom pojasu koji ugrožavaju siguran tijek željezničkoga prometa,

– obavijest o ozbiljnoj nesreći,

– obavijest o početku uporabe u prometu željezničkih pruga ili pojedinih građevina, postrojenja ili uređaja na željezničkoj pruzi odnosno na industrijskom ili drugom kolosijeku koji nije javno dobro u općoj uporabi, te željezničkih vozila.

(2) Na zahtjev inspekcije, upravitelj infrastrukture, željeznički prijevoznik, pravna osoba koja obavlja prijevoz za vlastite potrebe, industrijska željeznica i druge pravne osobe dužni su dostaviti u zadanom roku i druge akte ili podatke koji se odnose na željezničke pruge, vozila, željeznički promet, izvršne radnike i drugo.

Članak 90.

Inspekcija može ovlastiti stručnjake drugih tijela i ustanova, odnosno drugih pravnih osoba, za izvršavanje pojedinih radnji u vezi s obavljanjem inspeksijskoga nadzora, ukoliko je za njihovo izvršenje potrebna posebna stručnost ili oprema.

Članak 91.

(1) Inspektor ima službenu iskaznicu kojom se dokazuje njegovo službeno svojstvo, identitet i ovlasti.

(2) Izgled i način korištenja službene iskaznice propisuje ministar.

(3) Ministarstvo vodi očevidnik izdanih i vraćenih službenih iskaznica



2. PRAVILNIK O MEĐUNARODNOM PRIJEVOZU OPASNIH TVARI ŽELJEZNICOM (RID - Dodatak C Konvenciji)

Članak 1. Djelokrug

1. Propis se primjenjuje:

a) na međunarodni željeznički prijevoz opasnih tvari na području država članica,
b) na prijevoz koji dopunjuje željeznički prijevoz za koji važe Jedinствена pravila CIM, ovisno o međunarodnim pravilima koja se primjenjuju na druge oblike prijevoza, kao i aktivnosti navedene u Aneksu ovom propisu.

2. Opasne tvari zabranjene u Aneksu za prijevoz, ne smiju se prihvatiti za međunarodni prijevoz.

Članak 2. IZUZEĆA

Ovaj propis se ne primjenjuje, u potpunosti ili djelomično, za prijevoz opasnih tvari za koje je predviđeno izuzeće u Aneksu. Izuzeće se može osigurati samo kad količina ili priroda izuzetog tereta ili ambalaže omogućava sigurnost prijevoza.

Članak 3. Ograničenja

Svaka država članica pridržava pravo reguliranja ili zabrane, zbog drugih, a ne sigurnosnih razloga, međunarodnog prijevoza opasnih tvari na svom području.

Članak 4. Druge odredbe

Prijevoz na koji se odnosi ovaj propis u svakom drugom pogledu podliježe nacionalnim ili međunarodnim pravilima, općenito primjenjivih na prijevoz robe željeznicom.

Članak 5. Vrsta dopuštenih vlakova. Prijevoz kao ručna prtljaga, prijavljena prtljaga ili utovarena motorna vozila

1. Opasne tvari mogu se prevoziti samo u teretnim vlakovima, osim:

a) opasnog tereta prihvatljivog za prijevoz prema Aneksu koji se pridržava odnosnih maksimalnih količina i posebnih uvjeta prijevoza u vlakovima drugačijim nego što su teretni vlakovi;

b) opasnog tereta koji se prevozi prema posebnim uvjetima Aneksa, kao ručna prtljaga ili se predaje kao prtljaga ili ukrcana motorna vozila, ako ne udovoljava posebnim uvjetima Aneksa.

2. Putnik ne može ponijeti sa sobom opasne tvari odnosno ručnu prtljagu ili ih dati kao predanu prtljagu, odnosno ukrcati na motorno vozilo, ako ne zadovoljavaju posebne uvjete Aneksa.

Članak 6. Aneks

Aneks se smatra integralnim dijelom Propisa.

Tekst Aneksa sastavit će Stručni odbor za prijevoz opasnih tvari, u trenutku stupanja na snagu Protokola od 3. lipnja 1999. kojim se modificira Konvencija o međunarodnom željezničkom prijevozu (COTIF) od 9. svibnja 1980., sukladno s člankom 19. st. 14. COTIF-a.

3. PRAVILNIK O TEHNIČKOM PREGLEDU ŽELJEZNIČKIH VOZILA

I. OPĆE ODREDBE

Članak 1.

Ovim Pravilnikom propisuje se način i postupak obavljanja tehničkog pregleda željezničkog vozila, sadržaj odobrenja za uporabu, postupak izdavanja, produljenja, ukidanja, poništavanja, suspendiranja i priznavanja tehničkog odobrenja.

Članak 2.

Odredbe ovoga Pravilnika odnose se na pojedinačno proizvedeno željezničko vozilo, serijski proizvedeno željezničko vozilo, pojedinačno rekonstruirano željezničko vozilo, serijski rekonstruirano željezničko vozilo, uvezeno željezničko vozilo ili željezničko vozilo uzeto u zakup iz inozemstva, koje je namijenjeno uporabi u željezničkom prometu.

Članak 3.

Tehnički pregled željezničkog vozila, iz članka 2. ovoga Pravilnika, mora se obaviti prije uporabe željezničkog vozila u prometu.

Članak 4.

Tehničkim pregledom željezničkog vozila mora se ustanoviti:

- da li vozilo udovoljava propisanim uvjetima,
- da li vozilo ima ugrađene propisane i ispravne uređaje i opremu,
- da li je vozilo sposobno za siguran promet,
- da li serijski ili pojedinačno proizvedeno vozilo odgovara odobrenom prototipu.

Članak 5.

Pojedini izrazi u smislu ovoga Pravilnika imaju sljedeće značenje:

1. »posjednik« je vlasnik, pravna ili fizička osoba koja ima pravo raspolaganja vozilom i koristi vozilo kao sredstvo prijevoza u gospodarske svrhe,
2. »prototip željezničkog vozila« je tip vozila kojem su tehničkom dokumentacijom definirana temeljna svojstva vozila, a za koji ne postoji odobrenje za uporabu u prometu,
3. »rekonstruirano željezničko vozilo« je vozilo na kojem su izvršene promjene izvorne izvedbe koje bitno utječu na konstrukcijska, tehnička ili uporabna svojstva vozila,
4. »RIC« je međunarodni propis o uzajamnoj uporabi putničkih vagona u međunarodnom prometu,
5. »RIV« je međunarodni propis o uzajamnoj uporabi teretnih vagona u međunarodnom prometu,
6. »serijsko željezničko vozilo« je željezničko vozilo koje je serijski ili pojedinačno proizvedeno ili rekonstruirano prema odobrenom prototipu,
7. »TSI« tehničke specifikacije za interoperabilnost su funkcionalne i tehničke specifikacije kojima mora udovoljavati podsustav ili dio podsustava kako bi se zadovoljili temeljni uvjeti i osigurala interoperabilnost međunarodnog transeuropskog željezničkog sustava.

Članak 6.

- 1) Tehnički pregled željezničkog vozila obavlja Agencija za sigurnost željezničkog prometa (u daljnjem tekstu: Agencija).
- 2) Na postupak tehničkog pregleda primjenjuju se odredbe Zakona o općem upravnom postupku.
- 3) Podaci koji se dobiju pri tehničkom pregledu željezničkih vozila su službena tajna.
- 4) Osoblje Agencije i druge osobe koje sudjeluju u obavljanju tehničkog pregleda dužne su čuvati tajnost podataka koje saznaju tijekom obavljanja tehničkog pregleda.
- 5) Tehnički pregled željezničkog vozila obavlja se kao tehnički pregled:
 1. prototipa;
 2. serijskog vozila.
- 6) Na postupak ukidanja (povlačenja), suspendiranja i poništavanja odobrenja za uporabu željezničkog vozila primjenjuju se odredbe članka 10. stavka 6., 7., 8., 9. i 10., Jedinstvenih pravila o tehničkom odobrenju za prihvatljivost željezničkih sredstava namijenjenih za korištenje u međunarodnom prometu (ATMF – Dodatak G Konvenciji COTIF).
- 7) Tehnički pregled prototipa obavlja se za prototipsko željezničko vozilo koje je prvi puta proizvedeno ili nije rekonstruirano u skladu s odobrenim prototipom.
- 8) Tehničkom pregledu serijskog vozila podliježe serijsko željezničko vozilo, vozilo uvezeno iz inozemstva, odnosno uzeto u zakup, a koje udovoljava uvjetima utvrđenim TSI, odnosno uvjetima propisanim za međunarodni željeznički promet te ima odobrenje za uporabu u prometu izdano od nadležnog tijela i upisano je u registar željezničkih vozila države iz koje se uvozi.



- 9) Udovoljava li uvezeno željezničko vozilo ili uzeto u zakup iz inozemstva uvjetima propisanim za međunarodni željeznički promet, utvrđuje se na temelju tehničke dokumentacije o vozilu i izvornog dokumenta o sposobnosti vozila za uporabu u međunarodnom željezničkom prometu izdanog od nadležnog tijela u državi iz koje se vozilo uvozi ili uzima u zakup.
- 10) Tehnička dokumentacija i izvorni dokument iz stavka 9. ovoga članka moraju biti prevedeni na hrvatski jezik.

4. PRAVILNIK O TEHNIČKIM UVJETIMA ZA SIGURNOST ŽELJEZNIČKOG PROMETA KOJIMA MORAJU UDOVOLJAVATI ŽELJEZNIČKA VOZILA

I. OPĆE ODREDBE

Članak 1.

Ovim Pravilnikom propisuju se tehnički uvjeti za sigurnost željezničkog prometa kojima moraju udovoljavati željeznička vozila za javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe na željezničkim prugama Republike Hrvatske i u međunarodnom željezničkom prometu.

Članak 2.

Pojedini izrazi u smislu ovoga Pravilnika imaju sljedeće značenje:

1. »automatsko kvačilo« je uređaj koji služi za prijenos vučne i kočne sile i koji omogućava automatsko mehaničko, električno i zračno povezivanje između istovrsnih vozila u slučaju kada voze u višestrukome sastavu
2. »autostop-uređaj« (AS) je sigurnosni uređaj koji automatski nadzire upravljanje vožnjom vlaka u određenim točkama na pruzi u skladu sa signalnim znacima
3. »brzinomjerni uređaj« je sigurnosni uređaj na vučnom vozilu koji služi za pokazivanje brzine
4. »budnik« je sigurnosni uređaj na vučnom vozilu i drugom vozilu s upravljačnicom kojim se kontrolira aktivnost strojovođe na upravljačkom mjestu tijekom vožnje
5. »čistač tračnica« je dio na čelu vozila s upravljačnicom postavljen ispred prednjih kotača kojim se uklanjaju predmeti s tračnica
6. »daljinsko upravljanje vučnim vozilom« je upravljanje vučnim vozilom s mjesta izvan upravljačnice radijskom vezom
7. »elektromagnetska kočnica« je dopunska kočnica kojom se ostvaruje kočna sila djelovanjem magnetskog polja magneta sa vozila na tračnicu
8. »elektropneumatska kočnica« je automatska zračna kočnica kod koje se procesom kočenja i otkočivanja upravlja električnim putem
9. »elektrodinamička kočnica« je pogonska kočnica čija kočna sila ovisi o induciranoj struji pogonskih elektromotora vučnog vozila kada oni rade u generatorskom režimu, a kao dopunska zračnoj kočnici služi za održavanje i smanjivanje vozne brzine vlaka
10. »ETCS« (European Train Control System) je dio sustava koji je ugrađen u željezničko vozilo i omogućava prijenos informacija s pruge o dopuštenim brzinama vožnje i stalni nadzor nad upravljanjem vlaka u skladu s tim informacijama
11. »glavni zračni vod sa čelnim slavinama i spojnicama« je vod koji povezuje sva vozila u sastavu vlaka i dovodi zrak u kočne uređaje
12. »hidrodinamička kočnica« je pogonska kočnica čija kočna sila ovisi o hidrauličkom trenju na lopaticama prijenosnika vučnog vozila s hidrauličkim prijenosnikom snage u reverzibilnom radu, a kao dopunska zračnoj kočnici služi za održavanje i smanjivanje vozne brzine vlaka
13. »izravna kočnica« je kočnica koja djeluje izravnim upuštanjem zraka u kočne cilindre, iz napojnog voda, tlakom koji se određuje izravnim kočnikom vozila
14. »izravno upravljanje vučnim vozilom« je upravljanje vučnim vozilom s upravljačkog mjesta iz prve upravljačnice tog vozila
15. »kabinska signalizacija« je sigurnosni sustav za prijenos signalnih znakova s pruge u upravljačnicu i njihov prikaz na monitoru upravljačkog mjesta
16. »kočni cilindar« je izvršni uređaj u sustavu kočenja u kojem se ostvaruje sila proporcionalna tlaku zraka upuštenog u cilindru, a koja se prenosi preko kočnog polužja na kočne umetke
17. »kočnica« je podsustav željezničkog vozila ili vlaka koji služi za održavanje brzine ili zaustavljanje vozila ili vlaka, a kojim se upravlja izravno ili neizravno
18. »kočnička spojnica« je naprava za povezivanje glavnog zračnog voda između vozila u sastavu vlaka, a sastoji se od gumenog crijeva i spojne glave s gumenom brtvom
19. »kočnik izravne kočnice« je uređaj na upravljačkom mjestu vučnog vozila i drugog vozila s upravljačnicom kojim se upravlja kočenjem dotičnog vozila neovisno o glavnom zračnomvodu
20. »kočnik neizravne kočnice« je uređaj na upravljačkom mjestu vučnog vozila i drugog vozila s upravljačnicom kojim se upravlja kočenjem svih vozila s kočnicom priključenom na glavni zračni vod



21. »kontroler« je uređaj u upravljačnici, kojim se upravlja pogonom vučnog vozila radi postizanja i održavanja brzine
22. »lokomotiva« je željezničko vozilo namijenjeno za vuču vlakova, manevriranje i samostalnu vožnju
23. »mjenjač kočne sile« je mehanički ili automatski uređaj kojim se vrši izbor sile kočnice
24. »mjenjač vrste kočnice« je uređaj kojim se određuje način djelovanja kočnice
25. »motorni vlak« je željezničko vozilo s vlastitim pogonom namijenjeno za prijevoz putnika
26. »motorno vozilo za posebnu namjenu« je vozilo koje služi za vuču vagona za posebne namjene, prijevoz radnika, gradiva i alata za izvedbu radova pri gradnji, održavanju, nadzoru tehničkog stanja i mjerenja geometrijskih obilježja pruga, pružnih postrojenja i kontaktne mreže
27. »napojni vod« je zračni vod koji povezuje glavni spremnik vučnog vozila i zračne uređaje koji nisu u sustavu automatske zračne kočnice
28. »neizravna kočnica« je kočnica koja djeluje automatski kod promjene radnog tlaka u glavnom zračnomvodu
29. »odbojni uređaj« je uređaj kojim se ublažavaju i prigušuju međusobni udarci spojenih vozila i prenosi sila pri kočenju i potiskivanju
30. »oduzimač struje (pantograf)« je uređaj preko kojeg se električno vučno vozilo vidno priključuje na kontaktnu mrežu i napaja električnom energijom
31. »osovinski sklop« je dio željezničkog vozila koji omogućava kretanje vozila po tračnicama
32. »plug« je dio na čelu vozila s upravljačnicom kojim se uklanja snijeg i predmeti s kolosijeka
33. »pogonska kočnica« je dopunska kočnica koja služi za stvaranje dodatnih otpora kretanju vučnog vozila dotičnog vlaka iskorištavanjem mogućnosti reverzibilnog rada pogonskih motora ili prijenosnika vučnog vozila
34. »poluautomatsko kvačilo« je uređaj za automatsko mehaničko povezivanje vagona u sastavu istog motornog vlaka, a služi za prijenos vučne i kočne sile
35. »pomoćno kvačilo« je uređaj koji omogućava kvačenje automatskog kvačila sa zavojnim vlačnim uređajem radi prevlačenja vozila s automatskim kvačilom u neradnom stanju dopuštenom brzinom u skladu sa sposobnošću vozila
36. »prekretna masa« je granična veličina ukupne mase vagona za položaj »prazno / tovareno« mjenjača sile kočnice
37. »pritrvdna kočnica« je uređaj za osiguranje željezničkog vozila od samopokretanja s kojim se rukuje s tla
38. »profil željezničkog vozila« je ograničeni prostor u poprečnom presjeku pruge, odnosno kolosijeka, okomitom na uzdužnu os kolosijeka i ravninu kolosijeka položenu na gornje rubove voznih tračnica, čija os prolazi sredinom kolosijeka i koji prazno ili natovareno željezničko vozilo u mirovanju ili u pokretu ne smije prijeći niti jednim svojim dijelom
39. »protuklizni uređaj« je uređaj na željezničkom vozilu koji sprječava blokiranje kotača prilikom kočenja
40. »protupožarni sustav« je sustav koji automatski detektira, registrira i gasi nastali požar na željezničkom vozilu
41. »putnički vagon« je vagon sa sjedalima, vagon s ležajevima, vagon restoran, vagon za spavanje, vagon sa sjedalima i odjeljcima za restoran i bar, prtljažni vagon, poštanski vagon i vagon za prijevoz osobnih automobila
42. »radiodispečerski uređaj« (RDU) je uređaj na vučnom vozilu koji je dio radiodispečerskog (RD) sustava za ostvarivanje govorne veze i prijenosa informacija u digitalnom obliku između vučnog vozila i radiodispečerskog centra (RDC)
43. »rasporednik« je kočni uređaj željezničkog vozila s neizravnom zračnom kočnicom koji ovisno o tlaku zraka u glavnom zračnomvodu upušta ili ispušta zrak iz kočnih cilindara
44. »registrirajući uređaj« je uređaj za registriranje brzine i drugih podataka o kretanju vučnog vozila
45. »ručna kočnica« je uređaj za osiguravanje željezničkog vozila od samopokretanja kojim se rukuje s vozila
46. »sirena« je sigurnosni uređaj pomoću kojega osoblje vučnog vozila iz upravljačnice daje zvučne signalne znake
47. »teretni vagon« je zatvoreni vagon, otvoreni vagon, plato vagon, vagon cisterna i vagon specijalnog tipa
48. »tehničke specifikacije za interoperabilnost« (TSI) su funkcionalne i tehničke specifikacije kojima mora udovoljavati podsustav ili dio podsustava kako bi se zadovoljili temeljni uvjeti i osigurala interoperabilnost međunarodnoga transeuropskoga željezničkog sustava

49. »upravljački vagon« je putnički vagon s upravljačnicom
50. »upravljačnica« je prostor na vučnom vozilu ili vagonu, iz kojeg se upravlja vožnjom vlaka odnosno vožnjom vučnog vozila
51. »uređaj za vođenje vlaka« je sigurnosno-signalni i telekomunikacijski uređaj koji omogućuje nadzor i sigurno upravljanje vožnjom vlaka
52. »uređaj za zaštitu od proklizavanja« je uređaj na vučnom vozilu koji sprječava nekontroliranu vrtnju pogonskih osovina u lošim adhezijski uvjetima
53. »vagon za posebne namjene« je vagon za mjerenje, provjeru, održavanje i izgradnju pruga, pružnih postrojenja, kontaktne mreže, provjere i mjerenja karakteristika vučnih vozila, pružna dizalica i vagon pomoćnog vlaka te vagoni za druge željezničke potrebe
54. »vagon« je željezničko vozilo bez vlastitog pogona, a može se koristiti za javni prijevoz putnika – putnički vagon, za prijevoz stvari – teretni vagon i za posebne namjene
55. »višestruko upravljanje vučnim vozilima« je upravljanje s više vučnih vozila međusobno spojenih u smislu prijenosa upravljačkih naloga s jednog upravljačkog mjesta na ostala vučna vozila u višestrukom sastavu
56. »vlačni uređaj« je uređaj kojim se mehanički povezuju vozila i ostvaruje prijenos vučne sile prilikom vuče međusobno zakvačenih vozila
57. »vučno vozilo« je željezničko vozilo s vlastitim pogonom: lokomotiva, motorni vlak, motorno vozilo za posebnu namjenu
58. »željezničko vozilo« je vozilo s pripadajućim ugrađenim uređajima i opremom namijenjeno za kretanje po željezničkoj pruzi i kolosijeku.

Članak 3.

- (1) Željezničko vozilo mora se projektirati, graditi i rekonstruirati tako da udovoljava tehničkim uvjetima za sigurnost željezničkog prometa, hrvatskim normama i drugim propisanim uvjetima, za vožnju po željezničkoj pruzi temeljne širine kolosijeka 1435 mm.
- (2) Željezničko vozilo namijenjeno uporabi u međunarodnom prometu mora udovoljavati zahtjevima interoperabilnosti i tehničkim uvjetima u skladu s međunarodnim željezničkim propisima i europskim normama.
- (3) Željezničko vozilo namijenjeno za vožnju brzinom većom od 160 km/h mora udovoljavati tehničkim specifikacijama za interoperabilnost HS TSI RST (željeznička vozila za velike brzine).
- (4) Željezničko vozilo industrijske željeznice, ako se koristi na željezničkim prugama, mora udovoljavati propisanim uvjetima za željezničko vozilo u javnom prijevozu.
- (5) Željezničko vozilo namijenjeno za prijevoz opasnih tvari, osim uvjeta propisanih ovim Pravilnikom, mora udovoljavati i uvjetima propisanim u Pravilniku o međunarodnom prijevozu opasnih tvari željeznicom (RID).
- (6) Željezničko vozilo namijenjeno za prijevoz osoba s invaliditetom ili osoba s poteškoćama u pokretljivosti, osim utvrđenih uvjeta iz ovog Pravilnika, mora ispunjavati i temeljne zahtjeve utvrđene TSI PRM (osobe sa smanjenom pokretljivošću).
- (7) Željezničko vozilo mora biti građeno tako da njegova emisija buke prilikom vožnje bude u skladu s graničnim vrijednostima sukladno TSI NOI (željeznička vozila – buka).
- (8) Električna oprema i uređaji ugrađeni u željezničko vozilo moraju biti elektromagnetski kompatibilni s infrastrukturnim uređajima na pruzi i ne smiju umanjiti sigurnost i funkcionalnost instalacija za nadzor i upravljanje signalizacijom.
- (9) Željezničko vozilo koje je verificirana muzejska vrijednost može prometovati na željezničkim prugama iako ne ispunjava propisane uvjete utvrđene TSI OPE (vođenje i upravljanje prometom), ako ispunjava tehničke uvjete propisane dokumentacijom za to vozilo.

II. PROFIL ŽELJEZNIČKIH VOZILA

Članak 4.

Izvedba željezničkog vozila mora biti takova, da prilikom kretanja po pruzi dopuštenom brzinom, ni u jednoj situaciji ne prekorači ovojnica dopuštenog kinematičkog profila.

Članak 7.

Željezničkom vozilu za prijevoz kontejnera i cestovnih vozila dopuštene su granične mjere kinematičke ovojnice sukladno mjerama profila GB, kako je to prikazano u Prilogu 4.



V. KOČNICE

Članak 14.

(1) Željezničko vozilo mora biti opremljeno kočnicom sa stlačenim zrakom neizravnog djelovanja. Navedena kočnica, u smislu odredbi ovog Pravilnika, ima djelovanje kao automatska zračna kočnica, odnosno produžna zračna kočnica.

(2) Parametri kočne opreme moraju jamčiti zaustavljane unutar određene kočne udaljenosti pri najvećoj dopuštenoj brzini.

Članak 15.

Željezničko vozilo osim zračnom kočnicom može biti opremljeno i drugim sustavima za kočenje.

Članak 16.

Na željezničkom vozilu s više sustava za kočenje mora biti omogućeno združeno djelovanje automatske zračne kočnice i drugih sustava za kočenje.

Članak 17.

(1) Vučno vozilo mora se opremiti kočnicom sa stlačenim zrakom izravnog djelovanja odnosno izravnom zračnom kočnicom.

(2) Izravna zračna kočnica smije se koristiti samo kao pojedinačna kočnica, a kočno djeluje samo na vozilo koje ima ovu kočnicu.

Članak 18.

Glavni vod povezuje automatske kočnice u jednom vozilu ili vlaku preko kojeg se prenosi nalog za kočenje i otkočivanje vozila. Na glavnom vodu ne smiju biti priključeni drugi uređaji osim uređaja za kočenje, nadzor tlaka u glavnom zračnom vodu te izvršni uređaji zaštita koje djeluju prinudnim kočenjem vlaka.

Članak 19.

Željezničko vozilo namijenjeno za brzine veće od 160 km/h mora biti opremljeno elektropneumatskom i elektromagnetskom kočnicom.

Članak 24.

(1) Željezničko vozilo s automatskom zračnom kočnicom mora imati uključno – isključnu slavinu rasporednika koja omogućava da se na vozilu može uključiti ili isključiti zračna kočnica.

(2) Položaj i oblik ručice uključno isključne slavine propisan je objavom UIC 541-1.

Članak 25.

(1) Teretni vagon s automatskom zračnom kočnicom mora biti opremljeno mjenjačem vrste kočnice i mjenjačem sile kočenja.

(2) Vučno vozilo i putnički vagon moraju biti opremljeni mjenjačem vrste kočnice.

(3) Vagon mora imati s obje bočne strane ručice mjenjača vrste kočnice.

(4) Na vučnom vozilu izbor vrste kočnice obavlja se mehaničkim ili električkim izbornikom.

(5) Teretni vagon mora biti opremljen kočnicama brzog djelovanja (P), a mogu imati kočnice sporog djelovanja (G).

(6) Putnički vagon može biti kočen, osim (P) i (G), još i kočnicama velikog učinka ® i elektromagnetskim kočnicama (Mg).

Članak 26.

(1) Teretni vagon s automatskom zračnom kočnicom mora imati mjenjač kočne sile koji može biti mehanički ili automatski. Položaj ručice mehaničkog mjenjača kočne sile na teretnom vagonu ovisi o prekretnoj masi vagona.

(2) Kod teretnog vagona s automatskim mjenjačem kočna sila se mijenja automatski kod ukupne mase koja odgovara prekretnoj masi, s tolerancijom 5% više ili manje od prekretnne mase.

Članak 27.

Svako vozilo opremljeno automatskom zračnom kočnicom mora imati ugrađen regulator kočnog polužja čiji je zadatak održavanje istog razmaka kočnih umetaka od površine nalijeganja.

Članak 35.

- (1) Svako upravljačko mjesto vučnog vozila i drugog vozila s upravljačnicom mora imati kočnik i neovisan uređaj za kočenje u slučaju opasnosti te prikaz tlaka zraka glavnog spremnika, glavnog zračnog voda i kočnih cilindara.
- (2) Kočnik automatske zračne kočnice služi za upravljanje neizravnom zračnom kočnicom na vučnom vozilu i za upravljanje svim kočnicama priključenima na glavni zračni vod vlaka.
- (3) Kočnik automatske zračne kočnice mora imati sljedeće funkcije:
 1. punjenje glavnog voda stlačenim zrakom
 2. održavanje konstantnog tlaka u glavnom vodu 5 bara,
 3. postupno punjenje i postupno pražnjenje glavnog voda,
 4. jednostavno i brzo ostvarivanje potpunog pražnjenja glavnog voda vlaka,
 5. mogućnost isključivanja iz kočnog sustava vlaka s mehaničkim ili električkim blokiranjem isključnog položaja.
- (4) Kočnik izravne zračne kočnice može biti izveden kao zaseban uređaj ili u sklopu kontrolera, a mora imati sljedeće funkcije:
 1. postupno punjenje i postupno pražnjenje kočnih cilindara,
 2. održavanje konstantnog tlaka u kočnim cilindrima,
 3. jednostavno i brzo ostvarivanje punog kočenja i potpunog pražnjenja kočnih cilindara

Članak 36.

- (1) Vučno vozilo i putnički vagon moraju imati ručnu kočnicu i kočnicu za slučaj opasnosti. Ručnu ili pritvrdnu kočnicu mogu imati i ostala željeznička vozila. Ručna i pritvrdna kočnica mora se aktivirati silom do 500 N, a sila potrebna za aktiviranje kočnice u slučaju opasnosti iznosi 100 do 170 N.
- (2) Željezničko vozilo kod kojega pregled kočnih umetaka nije moguć sa strane, s obje strane moraju biti opremljeni pokazivačkim uređajem »zakočeno-otkočeno«.

Članak 37.

- (1) Vagon za prijevoz putnika mora biti kočeno kočnicama brzog djelovanja (P).
- (2) Ovisno o brzini, putnički vagon mora imati sljedeći najmanji postotak kočenja:
 1. do 100 km/h..... 105%
 2. do 120 km/h..... 110%
 3. do 140 km/h..... 130%
 4. do 160 km/h..... 170%
 5. do 200 km/h..... 208%

Članak 38.

- (1) Teretni vagon mora imati zračnu automatsku kočnicu brzog djelovanja (P).
- (2) Teretni vagon s automatskom zračnom kočnicom tovaran a sposoban za vožnju brzinom 120 km/h mora imati kočnicu s kontinuiranom promjenom kočne sile ovisno o opterećenju sukladno TSI WAG (željeznička vozila – teretni vagoni).
- (3) Teretni vagon namijenjen za prijevoz opasnih tvari mora biti opremljen ručnom ili pritvrdnom kočnicom.
- (4) Iznad kočnih kotača teretnog vagona s gorivim podom moraju biti postavljene zaštite koje štite od požara sukladno TSI WAG (željeznička vozila – teretni vagoni).

Članak 39.

- (1) Željeznička vozila za prijevoz putnika i vozilo zaposjednuto osobljem moraju biti opremljena uređajem za kočenje u slučaju opasnosti.
- (2) Ručica za aktiviranje kočnice u slučaju opasnosti mora biti lako uočljiva, pristupačna i plombirana.
- (3) Izvedba uređaja za kočenje u slučaju opasnosti mora biti takova da ga putnik nakon aktiviranja ne može deaktivirati.
- (4) Vozilo za prijevoz putnika mora biti opremljeno uređajem za odgodu djelovanja kočnice u slučaju opasnosti.

IX. SVJETLOSNI UREĐAJI NA VUČNOM VOZILU**Članak 46.**

- (1) Vučno vozilo mora biti opremljeno s tri čelne svjetiljke za osvjetljavanje voznog puta i za davanje propisanih signalnih znakova.
- (3) Vučno vozilo i vozilo s upravljačnicom koja su građena za brzinu vožnje veću od 100 km/h moraju biti opremljena reflektorom za osvjetljavanje kolosijeka.
- (4) Vučna vozila mora imati najmanje jedno crveno svjetlo za označavanje kraja vlaka.
- (8) Vučno vozilo može imati čelne svjetiljke izvedene s led diodama ako zadovoljavaju uvjete iz stavka 5. ovog članka.

XI. NATPISI I OZNAKE NA ŽELJEZNIČKOM VOZILU**Članak 53.**

- (1) Natpisi i oznake na željezničkom vozilu moraju biti u boji koja je u kontrastu s podlogom na koju se nanose.
- (2) Željezničko vozilo s obje strane bočno mora imati istaknute sljedeće natpise i oznake:
1. zaštitni znak ili vlasničku oznaku
 2. jedinstvenu brojčanu oznaku minimalne visine znamenke 100mm
 3. oznake vrste zračne kočnice kojom je vozilo opremljeno
 4. oznaku dopunske kočnice
 5. vlastitu masu
 6. kočne mase kočnica
 7. oznaka opasnosti od visokog napona na mjestima odakle je dostupan pristup krovu, odnosno na vratima ormara s visokonaponskom opremom
 8. oznaku za podizanje vozila
 9. duljina vozila preko odbojnika
- (3) Osim obveznih oznaka i natpisa na željezničkom vozilu moraju se postaviti i drugi natpisi i oznake potrebni za sigurno korištenje vozila.
- (4) Željeznička vozila koja se koriste za javni prijevoz moraju imati jedinstvenu brojčanu oznaku sukladno s TSI OPE (za vođenje i upravljanje prometom).
- (5) Mjesto, način bojanja i opisivanja željezničkog vozila određuje se tehničkom dokumentacijom vozila.
- (6) Vučno vozilo mora imati ispisanu jedinstvenu brojčanu oznaku unutar svake upravljačnice, a putnički vagon u putničkom ulaznom prostoru.

Članak 54.

Osim obveznih oznaka iz članka 53. ovog Pravilnika, vučno vozilo mora imati i sljedeće oznake i natpise:

1. oznaku rasporeda osovina
2. naziv proizvođača i godinu proizvodnje
3. datum obavljenog posljednjeg redovitog popravka
4. duljina razmaka između središnjih svornjaka okretnih postolja
5. duljina razmaka između osovina
6. oznaku za punjenje pijeska na vozilu koje je opremljeno uređajem za pjeskarenje
7. oznaka za punjenje goriva kod dizel vučnog vozila
8. oznaku za punjenje rashladne tekućine dizel motora
9. broj mjesta za sjedenje kod motornog vlaka
10. oznaka izlaznog napona uređaja za napajanje vagona električnom energijom

Članak 55.

Osim obveznih oznaka iz članka 53. ovog Pravilnika, putnički vagon i vagon za posebne namjene koji služi za prijevoz osoba moraju imati i sljedeće oznake i natpise:

1. slovnu oznaku serije i podserije vagona
2. oznaku ručne kočnice i kočnu masu ručne kočnice
3. oznaku najveće dopuštene brzine vagona i
4. oznaku načina uporabe vagona u međunarodnom prometu
5. oznaku vrste napajanja uređaja za grijanje i klimatizaciju vagona
6. oznaku razmaka između osovinskih sklopova u okretnom postolju



Članak 56.

Osim obveznih oznaka iz članka 53. ovog Pravilnika, teretni vagon i vagon za posebne namjene koji služe za prijevoz tereta moraju imati i sljedeće oznake i natpise:

1. slovnu oznaku serije i podserije vagona
2. oznaku načina uporabe vagona u međunarodnom prometu
3. oznaku graničnog opterećenja
4. oznaku površine poda ili volumen ovisno o tipu vagona
5. oznaku kočne mase ručne ili pritvrdne kočnice
6. oznaku mjesta i datum posljednjega redovitog popravka
7. oznaku i duljinu razmaka središnjih svornjaka okretnih postolja
8. oznaku i duljinu razmaka između osovinskih sklopova u okretnom postolju
9. oznaku i duljinu razmaka osovina (za dvoosovinske vagona)
10. oznaku broja osovinskog ležaja
11. oznaka najmanjeg radijusa horizontalnog luka za prometovanje vagona

5. PRAVILNIK O NAČINU I UVJETIMA ZA OBAVLJANJE SIGURNOG TIJEKA ŽELJEZNIČKOG PROMETA

I. TEMELJNE ODREDBE

Opće odredbe i pojmovi

Članak 1.

Ovim pravilnikom propisuju se način i uvjeti za obavljanje sigurnog tijeka željezničkog prometa na prugama u Republici Hrvatskoj.

Članak 2.

(1) Odredbe ovog Pravilnika odnose se na željeznički promet što ga obavljaju upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznici.

(2) Odredbe ovog Pravilnika odgovarajuće se primjenjuju i na:

- željeznički promet koji obavlja pravna osoba koja obavlja prijevoz za vlastite potrebe na željezničkoj pruzi na kojoj se obavlja javni prijevoz i
- željeznički promet koji obavlja pravna osoba na industrijskoj željeznici i na industrijskom kolosijeku.

Članak 3.

(1) Odredbe ovog Pravilnika propisane za teretne vlakove odnose se i na službene i pomoćne vlakove, ako pojedinim odredbama ovog Pravilnika nije drugačije određeno.

(2) Odredbe ovoga Pravilnika propisane za strojovođu vrijede i za vozača vozila za posebne željezničke namjene (u daljnjem tekstu: vozač), ako ovim pravilnikom nije drugačije propisano.

Članak 4.

(1) Željeznički promet mora se obavljati u skladu s odredbama ovoga Pravilnika i u skladu s odredbama drugih propisa koji se odnose na obavljanje željezničkog prometa.

(2) S odredbama ovoga Pravilnika i drugih općih akata koji su u svezi sa sigurnim obavljanjem željezničkog prometa kao i s njihovim izmjenama i dopunama svi radnici kojih se to tiče moraju biti dokazno upoznati i poučeni.

Članak 5.

(1) Po donošenju općih akata koji se donose na temelju članka 33. stavka 3. Zakona o sigurnosti u željezničkom prometu, upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznici donose potrebne opće akte u skladu s tehničkim i tehnološkim promjenama u načinu i obavljanju željezničkoga prometa (interni opći akti).

(2) Upravitelj infrastrukture za svaki kolodvor mora izraditi poslovni red kolodvora kojim se detaljno propisuje obavljanje poslova u vezi s reguliranjem željezničkoga prometa. Osim odredaba kojima se propisuju poslovi u nadležnosti upravitelja infrastrukture, u poslovnim redovima kolodvora propisuju se sljedeće zajedničke odredbe koje moraju primjenjivati i željeznički prijevoznici:

- osiguranje voznih putova,
- signalno-sigurnosne uređaje (u daljnjem tekstu: SS uređaji) i stabilne kapacitete kolodvora,
- način primitka i otpreme vlaka iz kolodvora,
- kolosijeka u kolodvoru i njihovu namjenu,
- obavljanje probe kočenja,
- manevriranje u kolodvoru i na otvorenoj pruzi,
- tehnološko vrijeme za izvršenje pojedinih operacija s vlakovima,
- posluživanje industrijskih kolosijeka,
- promet vlakova do određenog mjesta na otvorenoj pruzi,
- organizacija rada u uvjetima prekida u službenim mjestima.

(3) Upravitelj infrastrukture je obavezan dostaviti izvadak iz zajedničkih odredaba poslovnih redova kolodvora željezničkim prijevoznicima kojih se to tiče.

(4) Željeznički prijevoznici za potrebe obavljanja svojih poslova izrađuju svoje poslovničke koje su obavezni dostaviti upravitelju infrastrukture.

Članak 6.

(1) Pojedini pojmovi u ovom pravilniku znače:

1. »Dopuštena brzina« je najveća brzina na pruzi ili njezinoj dionici koja je upisana u registru infrastrukture, a uvjetovana je tehničkim stanjem pruge;
2. »Dvokolosiječni promet« je promet koji se odvija na pruzi s dva kolosijeka na kojoj vlakovi istoga smjera voze po kolosijeku određenome za taj smjer;
3. »Gurani vlak« je vlak kod kojeg vučno vozilo nije na čelu vlaka, ili se tim vozilom ne upravlja s čela vlaka;
4. »Jednokolosiječni promet« je izmjenični promet vlakova suprotnog smjera po istom kolosijeku;
5. »Korisnik trase« je pravna osoba koja rabi dodijeljenu trasu određenog vlaka, a to može biti željeznički prijevoznik, upravitelj infrastrukture te druga pravna osoba koja obavlja prijevoz za vlastite potrebe;
6. »Krnji kolosijek« je kolosijek koji je samo s jedne strane vezan sa susjednim kolosijekom i čiji kraj završava signalom kraja krnjeg kolosijeka, a na glavnom kolosijeku i prsobranom;
7. »Manevarska lokomotiva« je lokomotiva namijenjena za manevriranje u službenom mjestu;
8. »Manevarsko kretanje« je svako pokretanje ili vožnja željezničkih vozila koje nije vožnja vlaka ili pružnog vozila. Svako pokretanje zaustavljenog vlaka koje nije nastavak vožnje smatra se manevarskim kretanjem;
9. »Najveća dopuštena brzina vlaka« je najveća brzina kojom vlak smije voziti na pruzi ili njezinu dijelu. Ta brzina propisana je voznim redom, pismenim nalogom ili je signalizirana signalima;
10. »Ograničena brzina« je brzina niža od dopuštene kojom se smije voziti preko dijela pruge, uvjetovana njezinim tehničkim stanjem ili brzina kojom se smije voziti preko skretnica uvjetovana njihovom konstrukcijom i načinom osiguranja. Ta brzina propisana je voznim redom i ona je najveća dopuštena brzina za taj dio pruge za koji je propisana.
11. »Postotak kočenja« je postotni odnos kočne mase i ukupne mase vlaka;
12. »Potiskivani vlak« je vlak s vučnim vozilom na čelu vlaka koji je na svome kraju potiskivan drugim vučnim vozilom kojim se ne upravlja s čela vlaka;
13. »Potrebni postotak kočenja« je postotak kočenja koji se unaprijed određuje za svaki vlak;
14. »Prometna operativa« je organizacijska jedinica upravitelja infrastrukture kojoj je zadaća osiguranje učinkovitosti željezničkog prometa u slučaju odstupanja od voznoga reda;
15. »Pružno vozilo« je željezničko vozilo za posebne namjene koje između dvaju kolodvora ne vozi pod uvjetima za vožnju vlakova odnosno manevarskih sastava;
16. »Put kočenja« je put koji vlak odnosno manevarski sastav ili pružno vozilo prijeđe od trenutka aktiviranja upravljačkog uređaja za kočenje do trenutka potpunog zaustavljanja;
17. »Put proklizavanja« je dio pruge iza signala kod kojega se vlak mora najkasnije zaustaviti. Na putu proklizavanja nisu istodobno dopuštene druge vožnje i on mora biti slobodan;
18. »Rasporedni odsjek« je dio pruge između dvaju rasporednih kolodvora;
19. »Raspuštanje vlaka« je završetak vožnje vlaka u usputnom kolodvoru zbog operativnih razloga;
20. »Stalna kolodvorska manevra« je manevarska lokomotiva koja je namijenjena za redovno obavljanje manevarskog rada u kolodvoru ili na unaprijed određenom području, s pripadajućim manevarskim osobljem;
21. »Stvarni postotak kočenja« je stvarni postotni odnos kočne mase vlaka i ukupne mase vlaka;
22. »Uređaj za vođenje vlaka« je SS i telekomunikacijski uređaj na vučnom vozilu koji omogućuje nadzor i sigurno upravljanje vožnjom vlaka;
23. »Vlak« je na propisani način sastavljen i spojen niz željezničkih vozila s jednim ili više vučnih vozila, ili samo vučno vozilo, ili željezničko vozilo za posebne namjene s vlastitim pogonom koje ispunjava propisane uvjete te označen propisanim signalima; vlak koji se sastoji od jednoga ili više radnih vučnih vozila izvan službe zove se lokomotivski vlak;
24. »Vodeće vozilo« je vozilo na čelu vlaka iz kojeg se upravlja pogonom i kočenjem vlaka;
25. »Vozni put« je dio pruge po kojem će se obaviti vožnja vlaka. Za vlak koji se zaustavlja vozni put obuhvaća i put proklizavanja, osim kod ulaska na krnji ili zauzeti kolosijek. Vozni put za manevarske sastave naziva se manevarski vozni put;
26. »Vozni red« je skup svih materijala u vezi s vožnjom vlaka koji su objavljeni i važe za određeno razdoblje;
27. »Vožnja u sprezi« je vuča vlaka s dva ili više vučnih vozila kojima se upravlja iz vodećeg vučnog vozila;

28. »Vučeno vozilo« je željezničko vozilo bez vlastitog pogona; vučno vozilo s nedjelatnim vlastitim pogonom također se smatra vučenim vozilom;
29. »Vučno vozilo« je željezničko vozilo s djelatnim vlastitim pogonom;
30. »Zaustavni put« je propisani najveći dopušteni put potpunoga kočenja na pruzi odnosno na pružnoj dionici za vlak koji vozi najvećom dopuštenom brzinom.
31. »Željeznička uprava« je upravitelj infrastrukture koji je mjerodavan na željezničkoj mreži određene države.
- (2) Drugi pojmovi objašnjavaju se kod njihova prvog spominjanja u ovome Pravilniku.

Željezničke pruge i kolosijeci

Članak 7.

- (1) Željeznička pruga (u daljnjem tekstu: pruga) u smislu ovoga Pravilnika je cjelina koju čine kolodvori, kolodvorske zgrade i otvorena pruga s drugim službenim mjestima, pružni donji i gornji ustroj, stabilna postrojenja za napajanje električne vuče i druga elektroenergetska postrojenja, signalno-sigurnosni i telekomunikacijski uređaji, signali i signalne oznake, zemljište ispod željezničke pruge s pružnim pojasom i ostalo zemljište koje služi uporabi i funkciji željezničke pruge te zračni prostor iznad gornjeg ruba tračnice u visini 12 m odnosno 14 m kod dalekovoda napona većega od 220 kV.
- (2) Kolodvorsko područje je prostor između ulaznog signala s jedne strane do ulaznog signala s druge strane, a gdje tih signala nema, kolodvorsko područje je prostor između prvih ulaznih skretnica s obje strane.
- (3) Otvorena pruga je dio pruge između dva susjedna kolodvora. Granicu kolodvorskog područja i otvorene pruge čine ulazni signali odnosno prve ulazne skretnice tamo gdje ulaznih signala nema.
- (4) Pružni kolosijek je kolosijek između prvih ulaznih skretnica dvaju susjednih kolodvora. Kolodvorski dio pružnog kolosijeka je dio kolosijeka na području kolodvora između prve ulazne skretnice i ulaznog signala.
- (5) Početna točka pruge je kilometarski položaj početnog odnosno krajnjeg službenog mjesta s manjom kilometarskom stacionažom na određenoj pruzi.
- (6) Desni odnosno lijevi kolosijek kod dvokolosiječne pruge je kolosijek koji se od početne točke prema krajnjoj točki pruge nalazi s desne odnosno s lijeve strane.
- (7) Kolodvor i otpremnišтво opremljeni su potrebnim kolosijecima koji se nazivaju kolodvorskim kolosijecima. Kolodvorski kolosijeci mogu biti glavni i sporedni.
- (8) Glavni kolosijek je kolosijek namijenjen za prihvat i otpremu vlakova.
- (9) Glavni prolazni kolosijek je kolodvorski kolosijek koji čini izravno produljenje pružnog kolosijeka.
- (10) Nepravilan glavni prolazni kolosijek jest glavni prolazni kolosijek na koji vlak zbog njegove konstrukcije ulazi vožnjom u pravac, a izlazi vožnjom u skretanje ili obrnuto.
- (11) Sporedni kolosijek je kolosijek namijenjen za utovar i istovar vagona, za sastavljanje i rastavljanje vlakova, za smještaj vagona te za druge namjene.
- (12) Više kolosijeka iste vrste i namjene čini skupinu kolosijeka. Takva skupina kolosijeka može biti skupina prihvatno-otpremnih kolosijeka, skupina ranžirnih kolosijeka, skupina ranžirno-otpremnih, skupina utovarno-istovarnih kolosijeka i slično.
- (13) Industrijski kolosijek u smislu odredaba ovoga Pravilnika je kolosijek koji se priključuje u kolodvoru ili na otvorenoj pruzi, a rabi se za potrebe nositelja prava njegove uporabe.
- (14) Kolosijeci u kolodvoru i otpremništvu označavaju se arapskim brojevima tako da prvi kolosijek ispred kolodvorske zgrade nosi broj 1., a drugi kolosijeci redom brojeve 2., 3., 4. itd. U specifičnim uvjetima kolosijeci mogu biti i drugačije brojčano označeni. Ako je neki kolosijek podijeljen na više dijelova, osim broja dobiva i slovnu oznaku a, b, c itd. Kolosijeci se također mogu nazivati i prema namjeni ili prema navici kolodvorskog osoblja.

Službena mjesta na pruzi

Članak 8.

- (1) Na pruzi postoje sljedeća službena mjesta:
- kolodvori,
 - otpremništva,
 - odjavnice,
 - rasputnice,
 - stajališta.

(2) Pojedina službena mjesta na otvorenoj pruzi mogu imati nekoliko namjena (npr. službeno mjesto istodobno može biti i stajalište i otpremništvo).

(3) Kolodvor je službeno mjesto na pruzi s najmanje jednom skretnicom iz kojega se izravno ili daljinski regulira promet vlakova i u kojemu vlak otpočinje ili završava vožnju, ili se zaustavlja, ili koje prolazi bez zaustavljanja. U kolodvoru se može obavljati ulazak i izlazak putnika te utovar i istovar stvari.

(4) Prema zadaći u reguliranju prometa postoje:

– rasporedni kolodvor; to je kolodvor u kojemu se, osim poslova propisanih za kolodvor, uvode u promet i otkazuju vlakovi, planira otprema vagona, rastavljaju i sastavljaju vlakovi te se skrbi o otpremi putnika i stvari na odnosnome rasporednom odsjeku,

– ranžirni kolodvor; to je kolodvor u kojemu se sastavljaju i rastavljaju teretni vlakovi i koji je opremljen posebnom skupinom kolosijeka i postrojenjem za manevriranje; ranžirni kolodvor istodobno je i rasporedni kolodvor,

– međukolodvor; to je kolodvor koji se nalazi između dvaju rasporednih kolodvora,

– odvojni kolodvor; to je kolodvor iz kojega se regulira i prelazak vlakova s jedne na drugu odvojnu prugu,

– kolodvor prelaska s dvokolosiječne na jednokolosiječnu prugu; to je kolodvor u kojemu dvokolosiječna pruga prelazi na jednokolosiječnu,

– granični kolodvor; to je kolodvor iz kojega se regulira promet između dviju susjednih željezničkih uprava.

(5) Odjavnica je službeno mjesto na otvorenoj pruzi iz kojega se regulira slijeđenje vlakova u odjavnom razmaku. Slijeđenje vlakova u odjavnom razmaku regulira odjavničar ili se reguliranje obavlja automatski putem uređaja.

(6) Rasputnica je službeno mjesto na otvorenoj pruzi u kojemu se odvaja druga pruga.

(7) Otpremništvo je službeno mjesto na otvorenoj pruzi namijenjeno za utovar i istovar stvari.

(8) Stajalište je službeno mjesto u kojemu se vlakovi za prijevoz putnika zaustavljaju u skladu s voznim redom samo radi ulaska i izlaska putnika, a u kojemu vlak za prijevoz putnika može početi ili završiti vožnju.

Osoblje koje sudjeluje u obavljanju željezničkog prometa

Članak 9.

(1) Željeznički promet u smislu ovoga Pravilnika čini skup poslova potrebnih za organizaciju i obavljanje sigurnog i redovnog prometa vlakova. Redovni promet vlakova je promet vlakova koji se odvija u skladu s voznim redom.

(2) Nadzornim i kontrolnim radnicima koji obavljaju poslove u svezi sa sigurnim i urednim tijekom željezničkog prometa mora se omogućiti neometano obavljanje njihovih poslova. Nadzorni i kontrolni radnici za vrijeme obavljanja svojih poslova ne smiju ometati izvršne radnike u obavljanju njihovih poslova izravno vezanih za sigurnost prometa.

(3) Šef kolodvora odnosno prometnik vlakova ne smije dopustiti radnicima željezničkog prijevoznika radnje koje su u suprotnosti s odredbama ovoga Pravilnika i odredbama drugih propisa kojima se regulira sigurnost željezničkog prometa, kao i zakonskim i podzakonskim aktima koji reguliraju zaštitu na radu.

(4) Izvršni radnici i drugi radnici ili skupine radnika koji u smislu odredaba ovog Pravilnika sudjeluju u obavljanju željezničkog prometa nazivaju se:

1. prometni dispečer – radnik koji iz središnjeg mjesta nadzire provedbu voznog reda i obavlja potrebne korekcije u provedbi voznog reda i plana prometa vlakova;

2. TK-dispečer – radnik koji daljinski upravlja i regulira promet vlakova na pruzi opremljenoj uređajima za telekomandu (u daljnjem tekstu: TK-pruga). Odredbe ovog Pravilnika koje se odnose na prometnog dispečera i prometnika vlakova odgovarajuće se primjenjuju i za rad TK-dispečera;

3. prometnik vlakova – radnik koji regulira sigurno kretanje željezničkih vozila u kolodvoru i na međukolodvorskim odsjecima;

4. odjavničar – radnik koji sudjeluje u reguliranju slijeđenja uzastopnih vlakova u odjavnom razmaku;

5. rukovatelj manevrom – radnik koji rukovodi radom jednoga manevarskog odreda;

6. manevrist – radnik koji obavlja manevarske poslove i rukuje skretnicama na samom mjestu u manevarskom putu vožnje, a po potrebi sudjeluje i u osiguranju voznoga puta;

7. manevarski odred – zajednički naziv za rukovatelja manevrom i određeni broj manevrista;



8. manevarsko osoblje – zajednički naziv za osoblje vučnog vozila i manevarski odred koji sudjeluju kod manevriranja;
9. nadzorni skretničar – radnik koji sudjeluje u osiguranju voznog puta vlaka, manevriranju, obavlja pregled skretnica i čuva ključeve zaključanih skretnica;
10. skretničar – radnik koji izravno ili sa središnjeg mjesta rukuje skretnicama radi postavljanja voznih putova;
11. skretničko osoblje – zajednički naziv za nadzornog skretničara i skretničara;
12. popisni vlakovođa – radnik koji u kolodvoru obavlja pripremne poslove potrebne za urednu i sigurnu otpremu vlaka;
13. kolodvorsko osoblje – zajednički naziv za prometnika vlakova, manevarski odred, skretničko osoblje i popisnog vlakovođu koji rade u odnosnom kolodvoru;
14. vlakovođa – radnik koji sudjeluje u radu vlaka na otvorenoj pruzi, u službenom mjestu i na industrijskom kolosijeku;
15. manevrlist na vlaku – radnik koji obavlja usputne manevarske i druge propisane poslove kod vlaka na otvorenoj pruzi, u službenom mjestu i na industrijskom kolosijeku;
16. konduker – radnik koji obavlja prometne i prijevozne poslove kod vlaka za prijevoz putnika;
17. vlakopravno osoblje – zajednički naziv za vlakovođu, manevrliste na vlaku odnosno kondukere kod jednog vlaka;
18. strojovođa – radnik koji upravlja vučnim vozilom kod vožnje vlaka i manevriranja;
19. strojovođa pilot – strojovođa koji poznaje prilike na pruzi te se dodjeljuje strojovođi koji vozi vlak na njemu nepoznatoj pruzi kako bi ga pravodobno upozorio na signale, signalne oznake i karakteristična mjesta na otvorenoj pruzi i u službenim mjestima. Strojovođa pilot najmanje mora poznavati rukovanje kočnicom vučnog vozila, s čime ga je strojovođa koji upravlja vučnim vozilom obavezan upoznati pri dolasku na vučno vozilo. Strojovođa i strojovođa pilot odgovorni su za sigurnu i urednu vožnju vlaka;
20. pomoćnik strojovođe – radnik koji pomaže strojovođi i obavlja druge poslove propisane kod vlaka;
21. osoblje vučnog vozila – zajednički naziv za strojovođu i pomoćnika strojovođe;
22. osoblje vlaka – zajednički naziv za vlakopravno osoblje i osoblje vučnog vozila;
23. pregledač vagona – radnik koji obavlja tehnički pregled vagona, tehničku pripremu vlaka, pregled pravilnog tovarjenja i osiguranja pošiljaka za koje prijevoznik procijeni da je potreban pregled pregledača vagona te obavlja propisanu probu kočnja
24. vozač – radnik koji upravlja vozilom za posebne željezničke namjene;
25. čuvar prijelaza – radnik koji sudjeluje u osiguranju željezničkog prometa preko željezničko-cestovnih i pješačkih prijelaza (u daljnjem tekstu: prijelazi);
26. osoblje pruge – zajednički naziv za odjavničara i čuvara prijelaza.

II. NAMJENA, VRSTE I OZNAČAVANJE VLAKOVA

Namjena vlakova

Članak 10.

Prema ovom pravilniku, vlakovi mogu imati sljedeću namjenu:

- vlakovi za prijevoz putnika,
- vlakovi za prijevoz stvari (u daljnjem tekstu: teretni vlakovi),
- vlakovi za željezničke potrebe (u daljnjem tekstu: službeni vlakovi) i
- vlakovi za posebne namjene.

Vrste vlakova

Članak 11.

(1) Vlakovi za prijevoz putnika su:

- EuroCity (EC) vlak,
- InterCity (IC) vlak,
- ekspresni vlak,
- brzi vlak,
- ubrzani vlak,
- putnički vlak,
- pogranični vlak,
- prigradski vlak.

(2) Teretni vlakovi su:

- ekspresni vlak,



- brzi vlak,
- vojni vlak,
- maršrutni vlak,
- direktni vlak,
- dionički vlak,
- sabirni vlak,
- kružni vlak,
- industrijski vlak.

(3) Službeni vlakovi su:

- vlak za prijevoz željezničkih radnika,
- vlak za prijevoz prazne putničke garniture,
- lokomotivski vlak,
- pokusni vlak,
- vlak za potrebe održavanja infrastrukture,
- materijalni vlak.

(4) Vlakovi za posebne namjene su:

- pomoćni vlak,
- pomoćno vučno vozilo,
- izvidnički vlak,
- lokomotiva krstarica.

Redovnost vlakova u prometu

Članak 12.

(1) Vlak može biti redovan ili izvanredan. Redovnim vlakom smatra se svaki vlak koji vozi svakodnevno i svaki vlak za koji je voznim redom utvrđeno kalendarsko vrijeme njegove vožnje (kalendar prometa). Svi drugi vlakovi su izvanredni vlakovi.

(2) Osnovnim vlakom smatra se svaki redovni ili izvanredni vlak kojemu je vozni red unaprijed ustanovljen i objavljen voznim redom.

(3) Izvanredni vlak može biti:

- a) vlak po potrebi – vlak za koji u postojećem voznom redu postoji vozni red, ali ne i kalendar prometa, tako da on vozi samo u slučaju potrebe;
- b) podijeljeni vlak – vlak za koji se rabi vozni red nekoga redovnog ili prije u promet uvedenoga izvanrednog vlaka;
- c) posebni vlak – vlak koji vozi povremeno po posebnom voznom redu. Vozni red posebnog vlaka izrađen je postojećim voznim redom ili se izrađuje za odnosnu situaciju. Posebni vlak je i redovni vlak koji izuzetno vozi pomoćnim prijevoznim putem;
- d) izvanredan međunarodni teretni vlak uveden u promet po posebnom kontingentu brojeva koji se određuje za svaki vozni red.

(4) Ako izvanredni vlak ne može voziti pod uvjetima iz prethodnoga stavka, onda se za takav vlak rabi vozni red najpogodnijeg vlaka, a elementi voznog reda koji su drugačiji propisuju se pismenim nalogom.

Rangiranje vlakova

Članak 13.

(1) Prema važnosti u reguliranju kretanja vlakova, vlakovi imaju sljedeći redoslijed u rangiranju i davanju prednosti:

- EuroCity (EC) vlak,
- InterCity (IC) vlak,
- ekspresni vlak,
- brzi vlak,
- ubrzani vlak,
- putnički vlak,
- pogranični vlak,
- prigradski vlak,
- teretni vlak iz međunarodnog prometa,
- ekspresni teretni vlak,
- brzi teretni vlak,

- vlak za prijevoz željezničkih radnika,
- vojni vlak,
- maršrutni vlak,
- direktni vlak,
- dionički vlak,
- vlak za posebne namjene,
- sabirni vlak,
- kružni vlak,
- industrijski vlak,
- službeni vlak.

(2) Vlak iz međunarodnog prometa ima prednost ispred vlaka istog ranga iz unutarnjeg prometa.

(3) Pojedinih vlakovima može se dati viši rang, što se može odrediti voznim redom ili operativno u suglasnosti sa željezničkim prijevoznicima kojih se to tiče.

Označavanje vlakova

Članak 14.

(1) Vlak mora biti označen na način propisan ovim pravilnikom. Službeni vlakovi osim vlakova za prijevoz željezničkih radnika, vlakovi za posebne namjene i vojni vlakovi označavaju se prema odredbama za označavanje teretnih vlakova, a uvjeti vožnje određuju se u skladu sa sastavom vlaka i karakteristikama pruge.

(2) Vlakovi na prugama u Republici Hrvatskoj označavaju se arapskim brojevima koji se sastoje od najviše pet znamenaka.

(3) Jednim brojem može biti označen samo jedan vlak.

(4) Vlak se označava samo jednim brojem na cijeloj voznoj relaciji.

(5) Pod voznom relacijom vlaka podrazumijeva se njegov put od polaznoga do odredišnog kolodvora.

(6) Broj vlaka formira se tako da se iz broja može odrediti pripadnost međunarodnome ili unutarnjem prometu, vrsta prijevoza, rang i smjer kretanja vlaka.

(7) Brojevi vlakova iz međunarodnog prometa određuju se u skladu s međunarodnim propisima ili bilateralnim sporazumima sa susjednim željezničkim upravama.

(8) Parovi vlakova za prijevoz putnika označavaju se dvama susjednim odgovarajućim brojevima, s tim da je parni broj manji.

Članak 15.

(1) Vlakovi koji voze u smjeru sjever-jug i zapad-istok označavaju se neparnim brojem na mjestu znamenke za jedinicu, a vlakovi koji voze u suprotnom smjeru parnim brojem, ali su moguća i odstupanja u skladu s odredbama ovoga članka.

(2) Kad vlak vozi preko više pruga, može biti označen i suprotno od odredaba stavka 1. ovoga članka.

(3) Pregled označavanja neparnog smjera pruge nalazi se u prilogu 1. ovog Pravilnika.

Označavanje vlakova za prijevoz putnika iz međunarodnoga prometa

Članak 16.

(1) Vlakovi za prijevoz putnika iz međunarodnog prometa označavaju se sljedećim brojevima:

a) od 1 do 299 – EuroCity i InterCity vlakovi,

b) od 300 do 499 – ekspresni i brzi vlakovi.

(2) Podijeljeni međunarodni vlakovi označavaju se dodavanjem dopunskih brojeva ispred broja osnovnoga vlaka, i to:

a) 10 – kad podijeljeni vlak, prethodno planiran, vozi ispred osnovnog vlaka i ima isti prijevozni put i vozni red kao osnovni vlak,

b) 11 – kad podijeljeni vlak, prethodno planiran, vozi iza osnovnog vlaka i ima isti prijevozni put i vozni red kao osnovni vlak,

c) 12 – kad podijeljeni vlak vozi ispred ili iza osnovnoga vlaka istim prijevoznim putom i ima isti vozni red kao osnovni vlak, osim zadržavanja u službenim mjestima.

d) 14, 15, 16, 17, 18 i 19 – podijeljenom ili posebnom vlaku kojemu se zadržavanje i drugi elementi voznoga reda određuju kod uvođenja u promet.

(3) Podijeljeni vlakovi vlakova koji nose brojeve od 1 – 99 označavaju se u skladu s prethodnim stavkom, s time što se prethodno broj osnovnog vlaka svede na troznamenkasti broj dodavanjem znamenke nula na mjestu za desetice i stoticu ili samo na mjestu za stoticu (npr. podijeljeni vlak vlaka 10 je 10010, 11010 i sl.).

- (4) Vlakovi koji voze u određenom razdoblju godine (sezoni) označavaju se brojevima od 1000 do 1299 (u daljnjem tekstu: sezonski vlakovi).
- (5) Vlakovi za prijevoz praćenih automobila (u daljnjem tekstu: auto-vlakovi) označavaju se brojevima od 1300 do 1499.
- (6) Ekspresni i brzi vlakovi iz međunarodnog prometa označeni brojevima od 300 do 499 ne mogu voziti kao sezonski vlakovi.
- (7) Agencijski vlakovi označavaju se brojevima od 13000 do 13499.
- (8) Vlakovi iz međunarodnog prometa, i to sezonski vlakovi, auto-vlakovi i agencijski vlakovi, ne mogu voziti kao podijeljeni vlakovi.

Označavanje vlakova za prijevoz putnika iz unutarnjeg prometa Članak 17.

- (1) Vlakovi za prijevoz putnika iz unutarnjeg prometa označavaju se sljedećim brojevima:
 - a) od 500 do 599 – InterCity vlakovi,
 - b) od 600 do 699 – ekspresni vlakovi,
 - c) od 700 do 899 – brzi vlakovi,
 - d) od 900 do 999 – ubrzani vlakovi.
- (2) Podijeljeni vlakovi iz prethodnoga stavka ovog članka označavaju se u skladu s odredbama članka 16. stavka 2. ovoga Pravilnika.
- (3) Sezonski vlakovi iz stavka 1. ovoga članka označavaju se dodavanjem znamenke 1 ispred broja vlaka (npr. sezonski vlak vlaka 500 je vlak 1500).
- (4) Podijeljeni vlak vlaka iz prethodnog stavka označava se dodavanjem znamenke 3 ispred četveroznamenkastog broja vlaka (npr. podijeljeni vlak vlaka 1500 je vlak 31500).
- (5) Drugi vlakovi za prijevoz putnika te vlakovi za prijevoz željezničkih radnika označavaju se brojevima od 2000 do 8999, i to:
 - a) od 2000 do 6999 – putnički vlak,
 - b) od 7000 do 7999 – pogranični vlak,
 - c) od 8000 do 8899 – prigradski vlak,
 - d) od 8900 do 8999 – vlak za prijevoz željezničkih radnika.
- (6) Podijeljeni vlakovi iz stavka 5. ovoga članka označavaju se dodavanjem znamenke 3 na mjestu za desetisućicu ispred četveroznamenkastog broja osnovnog vlaka (npr. podijeljeni vlak vlaka 5405 je vlak 35405).
- (7) Sezonski vlakovi iz stavka 5. ovoga članka označavaju se dodavanjem znamenke 2 ispred broja vlaka (npr. sezonski vlak vlaka 5405 je vlak 25405).
- (8) Auto-vlakovi označavaju se brojevima od 9000 do 9999.
- (9) Agencijski vlakovi i njihovi priključci označavaju se brojevima od 13500 do 13999.
- (10) Sezonski vlakovi iz stavka 7. ovoga članka, auto-vlakovi i agencijski vlakovi ne mogu voziti kao podijeljeni vlakovi.

Označavanje teretnih vlakova iz međunarodnog prometa Članak 18.

- (1) Teretni vlakovi iz međunarodnog prometa označavaju se brojevima od 40000 do 49999.
- (2) Prema ukupnom broju željezničkih uprava preko kojih vlakovi voze, oni se označavaju sljedećim brojevima:
 - a) od 40000 do 40999 i od 46000 do 46999 – vlakovi koji voze prugama četiriju i više željezničkih uprava,
 - b) od 41000 do 45999 i od 47000 do 49999 – vlakovi koji voze prugama najviše triju željezničkih uprava.
- (3) Prema sastavu, vlakovi su označeni sljedećim brojevima:
 - a) od 40000 do 43999 – vlakovi iz kombiniranoga prometa,
 - b) od 44000 do 46299 – vlakovi s pojedinačnim vagonima,
 - c) od 46300 do 49999 – vlakovi s jedinstvenim teretom.
- (4) Za vlakove koji voze na prugama dviju susjednih željezničkih uprava, a započinju vožnju u izlaznom graničnom kolodvoru odnosno završavaju vožnju u ulaznom graničnom kolodvoru, željezničke uprave mogu dogovoriti primjenu brojeva iz unutarnjeg prometa.
- (5) U međunarodnom prometu nema podijeljenih teretnih vlakova.

(6) Ako se pojavi potreba da se u promet uvede izvanredni teretni vlak iz međunarodnog prometa, za tu svrhu rabi se broj vlaka predviđen posebnim kontingentom brojeva iz međunarodnog prometa. Taj kontingent brojeva objavljuje se u voznom redu. Pritom je potrebno objaviti cijelu relaciju na kojoj vlak može voziti. Za takav vlak ne objavljuje se vozni red, nego se rabi vozni red pogodnoga vlaka na odnosnoj voznoj relaciji. O voznom redu osoblje vlaka obavještava se pismenim nalogom, a drugo izvršno osoblje obavještava se o tome u sklopu redovnoga odnosno izvanrednog izvještaja o promjenama u prometu vlakova.

Označavanje teretnih vlakova iz unutarnjeg prometa

Članak 19.

- (1) Teretni vlakovi iz unutarnjeg prometa označavaju se brojevima od 50000 do 79999, i to tako da:
- znamenka 5, 6 i 7 na mjestu za desetstisućicu označava pripadnost unutarnjem prometu
 - znamenka na mjestu za tisućicu označava vrstu vlaka, i to:
0 – ekspresni teretni vlak ako su posljednje tri znamenke od 000 do 199 te brzi teretni vlak ako su posljednje tri znamenke od 200 do 499,
1 – direktni i maršrutni vlak,
2 i 3 – dionički vlak,
4 – vojni vlak,
5 – sabirni vlak,
6 – kružni i industrijski vlak; kružni ako su posljednje tri znamenke od 000 do 399 te industrijski ako su posljednje tri znamenke od 400 do 499,
7 – vlak za posebne namjene i službeni vlak, osim lokomotivskog vlaka i vlaka za prijevoz željezničkih radnika,
8 i 9 – lokomotivski vlak.
- (2) U svakoj tisući brojeva s prvih pet stotina brojeva odnosno posljednjim trima znamenkama od 000 do 499 označavaju se osnovni vlakovi, a s drugih pet stotina brojeva odnosno posljednjim trima znamenkama od 500 do 999 označavaju se podijeljeni vlakovi. Kad se uvodi podijeljeni vlak nekoga teretnog vlaka njegov broj određuje se tako što se broj osnovnoga vlaka zbroji s 500 (npr. podijeljeni vlak vlaka 68154 je vlak 68654).

Položaj i označavanje skretnica

Članak 22.

- (1) Skretnica je konstrukcija gornjeg pružnog ustroja koja međusobno povezuje dva ili više kolosijeka i koja omogućuje prelazak vozila odnosno vlaka s jednoga kolosijeka na drugi kolosijek bez zaustavljanja.
- (2) Skretnicom se može rukovati iz središnjeg mjesta pomoću odgovarajućeg uređaja ili na samom mjestu.
- (3) Kod skretnica razlikujemo redovan i pravilan položaj.
- (4) Redovan položaj jest propisani položaj u koji skretnica mora biti postavljena kada se preko nje ne predviđa vožnja.
- (5) Pravilan položaj jest položaj u koji skretnica mora biti postavljena za predstojeću vožnju vlaka odnosno vozila. Kada se vožnja mora obaviti preko skretnice koja je u redovnom položaju, onda se taj položaj smatra pravilnim položajem.
- (6) Skretnica bez obzira na položaj mora biti tehnički ispravna i jezičci (prijevodnice) moraju biti priljubljeni uz glavnu tračnicu.
- (7) Skretnice u službenim mjestima označavaju se arapskim brojevima počevši od broja 1, od početne prema krajnjoj točki pruge, a po potrebi mogu imati dodatne slovne oznake te mogu biti posebno označene po kolosiječnim skupinama.

Osiguranje skretnica

Članak 23.

- (1) Osiguranim skretnicama smatraju se:
- skretnice kojima se rukuje i koje se zabravljaju iz središnjeg mjesta,
 - skretnice kojima se rukuje na samom mjestu, a zabravljaju se iz središnjeg mjesta,
 - skretnice kojima se rukuje i koje se zaključavaju na samom mjestu.

(2) Skretnice kojima se ne rukuje i koje se ne zabravljaju odnosno zaključavaju u skladu s odredbama stavka 1. ovog članka smatraju se neosiguranim, osim tada kada je skretnica osigurana ambulantnom bravom.

(3) Vozni put preko skretnica na glavnim kolosijecima i otvorenoj pruzi mora biti osiguran bočnom zaštitom u skladu s odredbama podzakonskog općeg akta kojim se propisuju tehnički uvjeti kojima moraju udovoljavati željeznički infrastrukturni podsustavi.

(4) Osigurane skretnice dijele se na:

a) pouzdano pritrđene skretnice su one skretnice koje se postavljaju i zabravljaju iz središnjeg mjesta ili se postavljaju na samom mjestu, a zabravljaju se iz središnjeg mjesta i u takvoj su tehničkoj ovisnosti s glavnim signalima da oni mogu signalizirati signalni znak za dopuštenu vožnju samo ako su skretnice postavljene za određeni vozni put u pravilan položaj. Te skretnice moraju biti opremljene i mehaničkim ili električnim kontrolnim zasunom koji kontrolira pravilno priljublivanje jezička uz glavnu tračnicu i održava jezičak u tome položaju sve dok se ne razriješi blokirani vozni put. Sve skretnice uključene u SS uređaj smatraju se pouzdano pritrđenima bez obzira na to postavljaju li se skupno ili pojedinačno te i onda kad se postavljaju na samom mjestu okretanjem ručice ako pokazivači na postavnici signaliziraju da su skretnice u pravilnom položaju i ako samo nakon toga glavni signal može signalizirati signalni znak za dopuštenu vožnju.

b) pouzdano zaključane skretnice su one skretnice koje se postavljaju i zaključavaju skretničkom bravom izravno na samome mjestu, a u ključevnoj su ovisnosti s glavnim signalima tako da glavni signali signaliziraju signalni znak za dopuštenu vožnju samo ako su skretnice postavljene u pravilan položaj i u tome položaju zaključane, a ključ zaključane skretnice zabavljen u SS uređaju.

c) pritrđene su sljedeće skretnice:

– sve osigurane skretnice opisane pod a) ako nemaju mehanički ili električni kontrolni zasun odnosno skretnice uključene u SS uređaj kod kojih nakon skupnog postavljanja skretnica pojedinačnim tasterima ili okretanjem ručice na samom mjestu glavni signal ne može signalizirati signalni znak za dopuštenu vožnju,

– skretnice opisane pod b) ako nisu u ključevnoj ovisnosti s glavnim signalima.

(5) Skretnica osigurana ambulantnom bravom smatra se privremeno osiguranom skretnicom. Najveća dopuštena brzina preko takve skretnice vožnjom uz jezičak ne smije biti veća od 20 km/h.

Neispravnost skretnica

Članak 24.

(1) Kad na osiguranoj skretnici dođe do neispravnosti, skretnica se smatra neosiguranom sve dok se ta neispravnost ne otkloni. Skretnica se smatra neosiguranom i za vrijeme dok je isključena iz SS uređaja zbog izvođenja radova na njemu ili na samoj skretnici. Skretnica se smatra neosiguranom onda kada je nije moguće osigurati u voznome putu na propisani način.

(2) Presijecanje skretnice jest nasilno mijenjanje njezina položaja vožnjom niz jezičak.

(3) O svakoj presječnoj, neispravnoj ili neosiguranom skretnici prometnik vlakova mora odmah na dokazan način obavijestiti odgovorne radnike građevinskih poslova i poslova za održavanje SS uređaja. Do njihova dolaska prometnik vlakova osigurava ili zabranjuje vožnju preko takve skretnice. Na TK-prugama vožnje preko takvih skretnica dopušta ili zabranjuje TK-dispečer, a način osiguranja skretnica u nezaposjednutom TK-kolodvoru propisuje upravitelj infrastrukture.

(4) Nakon što se utvrdi da je skretnica presječena, mora se postupiti na sljedeći način:

– prometnik vlakova odnosno nadzorni skretničar mora se na samome mjestu uvjeriti da su jezički skretnice ispravni i da dobro priljubljuju uz glavnu tračnicu prije svake vožnje vlaka uz jezičak, a za vožnju niz jezičak samo ako je to prva vožnja nakon presijecanja skretnice,

– za vožnju preko presječene skretnice uz jezičak skretnica mora biti privremeno osigurana ambulantnom bravom,

– za vožnju preko presječene skretnice niz jezičak skretnica ne smije biti osigurana ambulantnom bravom,

– najveća dopuštena brzina preko presječene skretnice je do 20 km/h,

– svaki pregled presječene skretnice prometnik vlakova odnosno nadzorni skretničar evidentira u odgovarajuću evidenciju,

– nakon skidanja ambulantne brave sa skretnice prometnik vlakova to mora evidentirati u odgovarajuću evidenciju.

(5) Postupak opisan u stavku 4. ovoga članka provodi se sve dok skretnicu ne pregledaju radnici mjerodavnih tehničkih službi i dok ne utvrde njezinu ispravnost što moraju evidentirati u propisanu

evidenciju. Isti se postupak provodi i kod skretnica uključenih u SS uređaj koje zbog neispravnosti nemaju kontrolu položaja.

(6) Detaljan opis načina osiguranja voznih putova u skladu s odredbama ovoga članka propisuje se poslovnim redom kolodvora.

Signalno-sigurnosni uređaji

Članak 25.

(1) Glede tehničko-tehnoloških rješenja u uporabi su mehanički, elektromehanički, relejni i elektronički SS uređaji te SS uređaji sastavljeni kao kombinacija pojedinih dijelova navedenih vrsta uređaja.

(2) Sukladno mjestu primjene u uporabi su sljedeći SS uređaji:

- uređaji za osiguranje službenih mjesta,
- uređaji za osiguranje prometa u međukolodvorskom području (pružni uređaji),
- uređaji za osiguranje prijelaza,
- uređaji za središnje upravljanje prometom (uređaji daljinskoga upravljanja),
- uređaji za prijenos podataka i djelovanje na vlak (AS – autostop uređaj i ETCS – Europski sustav kontrole vlaka),
- uređaji za automatizaciju ranžirnih kolodvora,
- uređaji za dopunsku zaštitu.

(3) Uređaji za osiguranje prometa u međukolodvorskom području jesu automatski pružni blok (u daljnjem tekstu: APB) i međukolodvorska ovisnost (u daljnjem tekstu: MO).

(4) APB je SS uređaj za osiguranje uzastopnih vožnji dvaju ili više vlakova i onemogućavanje istodobnih vožnji vlakova suprotnog smjera po istom kolosijeku između dvaju susjednih kolodvora.

(5) MO je SS uređaj za ostvarivanje ovisnosti izlaznih signala dvaju susjednih kolodvora ili izlaznog signala kolodvora i glavnog signala susjednog službenog mjesta te za kontrolu slobodnosti prostora između ovisnih signala. Međukolodvorski prostor s MO-om može biti podijeljen prostornim signalima automatske odjavnice na odjavne prostorne odsjeke, pri čemu se promet uzastopnih vlakova odvija na temelju automatske promjene signalnih znakova na jednoznačnim prostornim signalima.

(6) Uređaji za osiguranje prijelaza jesu SS uređaji za zatvaranje prijelaza te davanje znakova kojima se najavljuje približavanje vlaka ili samo davanje znakova kojima se najavljuje približavanje vlaka.

(7) Uređaji za središnje upravljanje prometom odnosno TK-uređaji jesu uređaji za središnje daljinsko upravljanje i nadzor nad stanjem SS uređaja na pruzi ili na dijelu pruge.

(8) Automatski prolazni režim (u daljnjem tekstu: APR) je dio SS uređaja koji omogućuje da vlak nailaskom na određeno mjesto na otvorenoj pruzi automatski postavlja prolazni vozni put kroz sljedeće službeno mjesto.

(9) Podrobniji opisi tehničko-tehnološke opremljenosti svakoga od službenih mjesta opremljenih SS uređajima na pruzi s TK-uređajem ili bez njega te postupci izvršnog osoblja vezani za rukovanje tim uređajima propisani su naputcima za rukovanje SS odnosno TK-uređajima. Te naputke izrađuje i donosi upravitelj infrastrukture.

IV. ODREDBE O MANEVIRANJU

Manevriranje

Članak 27.

(1) Pod manevriranjem podrazumijeva se svako pokretanje vozila koje nije vožnja vlaka, a koje se obavlja radi njihova premještanja s jednoga mjesta na drugo uključujući i rad oko zakvačivanja, otkvačivanja, usporavanja i zaustavljanja toga kretanja te osiguranje vozila od samopokretanja.

(2) Kretanje pojedinačnih ili zakvačenih vozila koje nije vožnja vlaka naziva se manevarskim kretanjem.

(3) Svako pokretanje vlaka nakon zaustavljanja, ako nije nastavak vožnje vlaka, smatra se manevriranjem.

(4) Manevarskim kretanjem ne smije se ugroziti vožnja vlaka ili drugo manevarsko kretanje.

(5) Kod manevarskih kretanja samoga vučnog vozila strojovođa se mora nalaziti u prvoj upravljačnici, osim ako je vozilo praćeno pratiteljem koji se nalazi na prednjem dijelu vučnog vozila u smjeru kretanja. Kod manevarskih kretanja motornog vlaka, strojovođa se obavezno mora nalaziti u prvoj upravljačnici u smjeru kretanja.

(6) Manevarska kretanja na kolodvorskom području dopuštena su samo do signala koji označava granicu manevarskih kretanja, a u kolodvorima bez ulaznih signala samo do međnika prve ulazne

skretnice. Dalje od signala granice manevarskih kretanja odnosno od međnika prve ulazne skretnice manevarska kretanja smiju se obavljati samo po posebnim mjerama propisanim ovim pravilnikom.

(7) Manevarska kretanja na prijelazima smiju se obavljati samo kad se na odnosnim prijelazima osigura promet.

(8) Maneviranja koja se redovno obavljaju, kao što su sastavljanje putničkih garnitura, sastavljanje vlakova po ranžirnim zadaćama voznog reda, uključivanje i isključivanje vagona iz vlaka, izmjena vučnih vozila, postavljanje putničkih garnitura na peron, pokretanje ili premještanje pojedinih vagona ili skupine vagona propisuju se voznim redom i poslovnim redom kolodvora.

Manevarska kretanja

Članak 29.

(1) Manevarsko kretanje može biti:

- manevarska vožnja, to je vuča ili guranje vozila vučnim vozilom,
- odbacivanje, to je ubrzavanje guranih vozila koja nisu zakvačena za manevarski sastav do određene brzine i naglo zaustavljanje manevarske vožnje pri čemu nezakvačena vozila nastavljaju kretanje,
- spuštanje, to je manevarsko kretanje kod kojega se vozila na kolosijeku koji leži u padu ili pomoću posebnog postrojenja za spuštanje ubrzavaju odnosno spuštaju,
- lokomotivska vožnja, to je kretanje samoga vučnog vozila ili vučnoga vozila s najviše 12 osovinu vučenih vozila koja su automatski kočena,
- kretanje prijenosnicom ili okretnicom,
- premještanje vozila pomoću odgovarajućeg sredstva ili postrojenja.

V. PRAVILA O KOČENJU

Opće odredbe o kočenju

Članak 49.

(1) Vlak mora biti kočen kočnicama u neprekinutom sustavu kočenja automatskim zračnim kočnicama, tako da se kočnicama u svim vozilima istovremeno upravlja iz vodećeg vozila, a kočnice se mogu staviti u djelovanje i s pojedinih vozila u vlaku te djeluju automatski kad se vlak raskine (u daljnjem tekstu: automatske kočnice).

(2) Vlak se uz automatske kočnice može dodatno kočiti još i elektromagnetnim, elektrodinamičkim, hidrodinamičkim i drugim kombinacijama kočnica.

(3) S obzirom na vrstu i brzinu vlaka, vrstu vagona i vrstu zračnih kočnica kod vlaka može se primijeniti:

- kočenje brzog djelovanja,
- kočenje sporog djelovanja.

Članak 50.

(1) Kod svakog vlaka mora se osigurati toliko ispravnih i djelatnih automatskih kočnica da od ukupne mase vlaka bude kočen najmanje onaj dio koji je potreban da se vlak može zaustaviti na duljini propisanog zaustavnog puta.

(2) Zaustavni put određuje se ovisno o dopuštenoj brzini, organizaciji prometa i karakteristikama pruge za svaku prugu odnosno pružnu dionicu. Ovisno o zaustavnom putu određuje se mjesto ugradnje signala. Način određivanja zaustavnog puta propisan je općim aktom kojim se propisuju značenje i uporaba signala, signalnih znakova i signalnih oznaka u željezničkom prometu.

(3) Potrebni postoci kočenja određuju se ovisno o duljini zaustavnog puta, mjerodavnom nagibu pruge, vrsti automatskih kočnica i propisanoj brzini vlaka. Potrebni postotak kočenja svakog vlaka mora biti prikazan u voznom redu. Potrebne postotke kočenja propisuje upravitelj infrastrukture.

Članak 51.

(1) Ispravnu i djelatnu automatsku kočnicu moraju imati vučna vozila u pogonu te prvo i posljednje vučeno vozilo u vlaku.

(2) U teretnom vlaku, iza zadnjeg vozila s ispravnom i djelatnom automatskom kočnicom, može biti samo jedno vozilo bez takve kočnice. Sigurnost prometa kod načina otpreme takvoga vozila propisana je odredbama ovoga Pravilnika. To vozilo ne smije biti vučno vozilo, vozilo natovareno opasnim tvarima i vozilo zaposjednuto osobama.

Članak 52.

- (1) Prije polaska vlaka iz polaznog kolodvora odnosno drugoga polaznog mjesta u kojem vlak započinje vožnju, mora se ustanoviti ispravnost automatskih kočnica u vlaku te ispravnost dopunskih kočnica, ako je to ovim pravilnikom propisano.
- (2) Provjera ispravnosti automatskih kočnica mora se obaviti i u sljedećim situacijama:
 - nakon svake promjene upravljačkog mjesta s kojeg se upravlja kočenjem vlaka, osim kod motornih vlakova koji dalje voze u istom sastavu,
 - nakon dodavanja vozila u vlak,
 - nakon svakog razdvajanja vlaka odnosno nakon ostavljanja jednoga ili više vozila koja se nalaze na kraju vlaka,
 - nakon svake promjene strojovođe koji upravlja kočenjem vlaka, osim ako se međusobna primopredaja obavlja izravno na vodećem vozilu.
- (3) Provjerom ispravnosti automatskih kočnica provjerava se i utvrđuje jesu li automatske kočnice u vlaku ispravne i djelatne. Obavljena provjera ispravnosti kočnica mora se evidentirati u evidencije propisane ovim pravilnikom.
- (4) Polazak vlaka smije se dopustiti samo kada je provjerom ispravnosti automatskih kočnica utvrđeno da su one ispravne i djelatne te da je osigurana potrebna kočna masa vlaka.
- (5) Ako izvršni radnik tijekom prolaska vlaka primijeti da kočnice na vlaku nisu otkočene na pojedinim ili na grupi vozila odnosno da su kočni umetci zapaljeni te ako posumnja da kotači vozila zbog ravnih mjesta na površini kotrljanja prejako udaraju o tračnicu, odmah o tome obavještava prometnika vlakova u prvom sljedećem kolodvoru, a ako je to moguće, poduzima mjere da se vlak odmah zaustavi i da se obavi tehnički pregled vozila u čiju se ispravnost sumnja.

Probe kočenja Članak 53.

- (1) Postupak kojim se ustanovljuje ispravnost kočnica i njihova spremnost za djelovanje u vlaku naziva se probom kočenja.
- (2) Na vlaku se obavlja provjera ispravnosti automatskih kočnica i drugih kočnica ako se te kočnice uračunavaju u stvarnu kočnu masu. Proba kočenja obavlja se i na manevarskim sastavima i pružnim vozilima.
- (3) Postoje četiri vrste proba kočenja, i to:
 - A – potpuna proba kočenja kod koje se provjerava kočenje i otkočivanje kočnica svih kočenih vozila u vlaku,
 - B – pojedinačna proba kočenja kod koje se provjerava kočenje i otkočivanje kočnica svih kočenih vozila koja su dodana nekome vlaku,
 - C – priključna proba kočenja kod koje se provjerava kočenje i otkočivanje kočnice prvoga kočenog vozila koje se nalazi iza mjesta razdvajanja odnosno zakvačivanja za vlak; na motornim garniturama pri tome se provjerava kočenje i otkočivanje kočnice na prvome postolju do upravljačnice u smjeru vožnje vlaka,
 - D – proba prolaznosti kod koje se provjerava kočenje i otkočivanje kočnice posljednjega kočenog vozila u vlaku.
- (4) Probe kočenja B, C i D zajednički se nazivaju skraćenim probama kočenja.
- (5) Probu kočenja obavljaju strojovođa i stručno osposobljeni radnik (u daljnjem tekstu: pregledni radnik). U kolodvoru u kojem je organizirana tehničko-pregledna djelatnost poslove preglednog radnika obavlja pregledač vagona.
- (6) U službenim i drugim mjestima u kojima nije organizirana tehničko-pregledna djelatnost probe kočenja sa strojovođom obavljaju drugi pregledni radnici, i to po sljedećem redoslijedu:
 - vozni vlakovođa,
 - kondukter (na vlaku koji prati),
 - pomoćnik strojovođe,
 - rukovatelj manevrom,
 - skretničar,
 - prometnik vlakova.
- (7) Potpunu probu kočenja na vlakovima za prijevoz putnika obavljaju strojovođa i pregledač vagona odnosno pregledač vagona sam na svim vlakovima pomoću stabilnog postrojenja.
- (8) Ako u kolodvoru nije organizirana tehničko-pregledna djelatnost, a potrebno je obaviti potpunu probu kočenja na vlaku za prijevoz putnika, prometnik vlakova obavještava prometnog dispečera o



potrebi da se obavi potpuna proba kočenja. Prometni dispečer traži dolazak pregledača vagona iz pogodnog kolodvora i o tome obavještava željezničkog prijevoznika.

(9) Na lokomotivskim vlakovima sastavljenim od više vučnih vozila probe kočenja obavljaju strojovođa vodećeg vučnog vozila sa strojovođama ostalih vučnih vozila.

(10) Na neradnoj lokomotivi koja se nalazi u vlaku koji nije lokomotivski za ispravnost kočnica odgovoran je pratitelj te lokomotive. U slučaju da kočnice na takvoj lokomotivi nisu ispravne, pratitelj lokomotive mora o neispravnosti izvijestiti preglednog radnika.

(11) Na svakom vučnom vozilu prije dolaska na područje kolodvora strojovođa obavlja potpunu probu kočenja koja se upisuje u evidenciju koja služi za primopredaju vučnog vozila.

(12) Potpunu i skraćenu probu kočenja vučnih vozila koja su opremljena elektronsko-računalnom dijagnostikom za probu kočenja, samostalno obavlja strojovođa. Za svako takvo vozilo to mora biti upisano u registru željezničkih vozila. O neispravnosti kočnica na takvim vozilima strojovođa vlaka koji se nalazi u kolodvoru mora obavijestiti prometnika vlakova odmah po saznanju odnosno po obavljenoj propisanoj probi kočenja. Ako neispravnost nastane tijekom vožnje, strojovođa zaustavlja vlak u prvom sljedećem kolodvoru i o neispravnosti obavještava prometnika vlakova.

Članak 54.

(1) Probu kočenja manevarskoga sastava sa strojovođom obavlja rukovatelj manevrom ili drugi pregledni radnik.

(2) Kod jednoposjeda vučnoga vozila i onda ako vlak vozi bez vlakopravnog osoblja, kada se na otvorenoj pruži odnosno u nezaposjednutom kolodvoru ukaže potreba za obavljanjem probe kočenja, provjeru ispravnosti kočnica vlaka obavlja strojovođa uvođenjem početnog stupnja kočenja nakon pokretanja vlaka, i to pri brzini do 20 km/h. U prvome sljedećem kolodvoru mora se obaviti propisana proba kočenja.

(3) Kod obavljanja probe kočenja upotrebljavaju se propisani signalni znakovi.

(4) Proba kočenja obavlja se s obje strane vlaka u položaju mjenjača vrste kočnice u kojemu će vlak voziti te u položaju mjenjača kočne sile u ovisnosti o prekretnoj masi.

(5) Ako pri obavljanju probe kočenja postoji opasnost od samopokretanja vlaka, postupa se u skladu s odredbama ovoga Pravilnika o osiguravanju vlaka od samopokretanja.

(6) Vremenske norme za obavljanje proba kočenja propisane su u prilogu 2. ovoga Pravilnika.

Uvrštavanje vozila u vlak za prijevoz putnika

Članak 102.

(1) U vlak za prijevoz putnika, ukoliko potrebe ne zahtijevaju drugačiji sastav, vagoni se uvrštavaju u polaznom kolodvoru po sljedećem redoslijedu: poštanski vagon, prtljažni vagon, ostali putnički vagoni te na kraju možebitno teretni vagoni. Troosovinski vagoni za prijevoz praćenih automobila obavezno moraju biti na cijeloj voznj relaciji uvršteni na kraj vlaka.

(2) Za uvrštavanje putničkih vagona u vlakove za prijevoz putnika vrijede odredbe pravila o kočenju iz ovoga Pravilnika i odredbe propisane voznim redom.

(3) Mjerni vagoni u vlakove za prijevoz putnika uvrštavaju se u skladu s konkretnim zahtjevom korisnika mjernog vagona uz suglasnost korisnika trase vlaka s obzirom na značajke vagona i namjenu tijekom prometa vlaka.

(4) Za uvrštavanje vagona u vlak za prijevoz putnika glede brzine mjerodavna je najveća dopuštena brzina vlaka.

(5) Vlakovima za prijevoz putnika ne smiju se dodavati vagoni za prijevoz opasnih tvari koji se prevoze po odredbama Pravilnika RID.

(6) Vozila koja nisu predviđena voznim redom mogu se uvrstiti u vlak na zahtjev korisnika trase uz suglasnost upravitelja infrastrukture. Zbog uvrštavanja takvih vozila ne smije se smanjivati brzina vlaka propisana voznim redom.

(7) Zbog otklanjanja posljedica izvanrednog događaja ili elementarnih nepogoda, na zapovijed upravitelja infrastrukture u vlak za prijevoz putnika mogu se uvrstiti vozila zbog kojih se mora smanjiti najveća dopuštena brzina vlaka.

Uvrštavanje vozila u teretni vlak

Članak 103.

(1) U teretni vlak mogu se uvrstiti vagoni za prijevoz stvari, prazni vagoni za prijevoz putnika odnosno putnički vagoni s pratiteljima pošiljaka, službeni vagon, poštanski vagon, prtljažni vagon, mjerni vagon,

vagoni za prijevoz automobila te vozila za posebne namjene koja ispunjavaju uvjete da se mogu uvrštavati u vlak.

(2) Kod sastavljanja teretnih vlakova teška vozila, sama ili sa svojim međuvagonima, uvrštavaju se u vlak ispred drugih vučenih vozila.

(3) Pod teškim vozilima, u smislu ovoga Pravilnika, smatraju se vozila čije su mase po osovini ili po duljinskom metru veće od masa propisanih za odnosnu prugu.

(4) Kod sabirnih i kružnih teretnih vlakova vagoni se uvrštavaju po redosljedu usputnih kolodvora. Ako se tim vlakovima otpremaju i teška vozila, ona se uvrštavaju u prednji dio vlaka ispred drugih vozila.

(5) Uvjeti za uvrštavanje vagona i vozila u teretne vlakove glede opterećenja po osovini i opterećenja po duljinskom metru, razmak osovina, brzina, vrsta kočnica i periodični popravak odnosno pregled propisani su tehničkim propisima i pravilima o kočenju iz ovoga Pravilnika.

(6) Više vagona natovarenih predmetima duljima od 36 m smatraju se izvanrednom pošiljkom i uvrštavaju se na kraju vlaka.

(7) Uvrštavanje vozila koja se prevoze pod uvjetima za izvanredne pošiljke obavlja se po odredbama podzakonskoga općeg akta kojim je to propisano.

Uvrštavanje vagona natovarenih opasnim stvarima

Članak 104.

(1) Odredbama Pravilnika RID i propisima za prijevoz stvari propisano je koje se stvari smatraju opasnim i pod kojim uvjetima se prevoze.

(2) Pošiljke opasnih stvari koje se primaju na prijevoz obilježavaju se listicama za opasnost sukladno RID oznakama.

(3) Vagoni koji su označeni RID listicama za eksplozivne tvari i predmete odvajaju se najmanje jednim četveroosovinskim ili dvama dvoosovinskim štitnim vagonima od vagona označenih RID listicama za zapaljive tekućine, zapaljive krute tvari, samozapaljive tvari, opasnost od pojave zapaljivog plina kod dodira s vodom i stvari koje izazivaju paljenje ili organske peroksida.

(4) Vagoni označeni RID listicama za eksplozivne tvari i predmete uvrštavaju se u vlak ispred ostalih vagona navedenih u prethodnom stavku.

(5) U jednom vlaku može se prevoziti najviše 10 vagona označenih RID listicom za eksplozivne tvari i predmete u jednoj skupini. Ako se u vlak uvrštava više takvih skupina, između njih moraju se uvrstiti četiri štitna vagona kojima se ne prevoze opasne stvari.

(6) Vagoni označeni RID listicama za eksplozivne tvari i predmete moraju se odvojiti od vučnog vozila najmanje jednim štitnim vagonom.

(7) Štitni vagoni mogu biti prazni vagoni ili vagoni koji nisu utovareni opasnim stvarima.

Uporaba i otprema vučnih vozila

Članak 105.

(1) Za vuču jednoga vlaka redovno se rabi jedna lokomotiva odnosno onoliko lokomotiva koliko je predviđeno voznim redom.

(2) Više lokomotiva može se uporabiti:

– kad je vučna snaga jedne lokomotive nedostatna,

– pri čišćenju snježnih nanosa na pruzi.

(3) Bez posebnog odobrenja dopuštena je uporaba dviju lokomotiva na čelu i jedne lokomotive na kraju vlaka prema voznome redu.

(4) Redovno zaprezanje i potiskivanje vlakova propisuje se voznim redom.

(5) Za vuču jednoga vlaka može se uporabiti najviše šest radnih lokomotiva, od čega najviše tri smiju biti električne, po prethodnom odobrenju upravitelja infrastrukture. Najviše dvije radne lokomotive smiju biti jedna do druge.

(6) Vuča vlaka s četiri ili više lokomotiva obavlja se po odobrenju upravitelja infrastrukture.

(7) Na svakoj radnoj električnoj lokomotivi može biti podignut samo jedan pantograf. Izuzetno, dizanje oba pantografa dopušta se kod skidanja leda s kontaktnog voda.

Duljina vlaka

Članak 108.

- (1) Najveća duljina vlaka u metrima ovisi o korisnoj duljini glavnih kolosijeka, a najveći broj osovina o vrsti i brzini vlaka i vrsti kočenja.
- (2) U dopušteni broj osovina odnosno u najveću duljinu vlaka ne ulazi broj osovina odnosno duljina radnih lokomotiva.
- (3) Dopušteni broj osovina odnosno najveća duljina vlaka pri kočenju kočnicama P, R iznosi:
 - a) kod vlakova za prijevoz putnika do 80 osovina;
 - b) kod teretnih vlakova:
 - najviše do duljine od 700 m za brzine do 100 km/h,
 - najviše do duljine od 600 m za brzine veće od 100 km/h do najviše 120 km/h.
- (4) Kada se prazni putnički vagoni otpremaju kao zasebne garniture smatraju se teretnim vlakovima, a najveća duljina vlaka u osovinama ili metrima određuje se na osnovi najveće dopuštene brzine vlaka.
- (5) Najveća duljina vlaka pri kočenju kočnicama G i brzini do najviše 90 km/h iznosi 700 m.
- (6) Kod određivanja duljine vlaka odnosno broja osovina potrebno je uzeti u obzir i mjerodavnu korisnu duljinu glavnih kolosijeka na voznoj relaciji.
- (7) Prekoračenje duljine vlaka glede korisne duljine glavnih kolosijeka dopušteno je ako se vlakovi s prekoračenom duljinom međusobno ne sastaju u kolodvorima za koje ti vlakovi imaju prekoračenu duljinu.
- (8) Prije nego što se u promet uvede vlak s prekoračenom duljinom, za to se mora dobiti suglasnost prvoga rasporednog kolodvora u voznom smjeru vlaka.
- (9) Vlak za prijevoz putnika s prekoračenom duljinom kod križanja sa suprotnim vlakovima odnosno kod sustizanja i pretjecanja smije ući u kolodvor ili proći kroz kolodvor samo kao drugi vlak.
- (10) Vlak bez vlakopravnog osoblja ne smije imati prekoračenu duljinu na prugama na kojima se kod sastajanja vlakova ne može pomoću SS uređaja odnosno preko skretničara ustanoviti da je vlak cijel i potpuno ušao u kolodvor.
- (11) Vlakovi s prekoračenom duljinom na TK-prugama mogu voziti samo iznimno uz prethodno odobrenje TK-dispečera.
- (12) Kad vlak s prekoračenom duljinom prelazi preko više dispečerskih područja, odobrenje izdaje prometni dispečer.
- (13) Kod prekoračene duljine vlaka osoblje vlaka obavještava se pismenim nalogom o tome za koje kolodvore taj vlak ima prekoračenu duljinu.
- (14) Prilikom davanja redovnih odnosno izvanrednih izvještaja o promjenama u prometu vlakova mora se navesti koji vlakovi i za koje kolodvore imaju prekoračenu duljinu.
- (15) Od kolodvora za koji vlak ima prekoračenu duljinu prethodni susjedni kolodvor obavezno traži dopuštenje za otpremu vlaka s prekoračenom duljinom.

Masa vlaka

Članak 109.

- (1) Masa vlaka može biti planirana, stvarna i ukupna.
- (2) Planirana masa vlaka je masa određena voznim redom u skladu s vučnom silom planirane lokomotive, tehničkim značajkama pruge i planiranim sastavom vlaka.
- (3) Stvarna masa vlaka je masa svih vozila uvrštenih u vlak bez mase radnih lokomotiva. Stvarna masa vlaka redovno ne smije biti veća od planirane mase.
- (4) U iznimnim slučajevima, na temelju zahtjeva korisnika trase i suglasnosti prometne operative, stvarna masa može biti veća od planirane mase, ali ne smije biti veća od najveće vučene mase svih lokomotiva uporabljenih za vuču vlaka, s time da moraju biti utvrđeni i novi elementi voznoga reda koji se razlikuju od elemenata predviđenih objavljenim voznim redom.
- (5) Izuzetno od prethodnog stavka, stvarna masa vlaka može biti veća i od najveće vučene mase svih lokomotiva uporabljenih za vuču vlaka za jednosatni režim rada, a mjere za reguliranje prometa takvog vlaka na zahtjev željezničkog prijevoznika propisuje upravitelj infrastrukture.
- (6) Ukupna masa vlaka je zbroj stvarne mase vlaka i mase svih radnih lokomotiva u vlaku.
- (7) Najveća vučena masa vozne lokomotive, a pri zaprezi zbroj najvećih vučenih masa vozne i zaprežne lokomotive, ne može biti veća od granične vučene mase lokomotive s obzirom na dopušteno naprezanje vlačnoga uređaja dane u prilogu 5. ovoga Pravilnika.

- (8) Pod graničnom vučenom masom lokomotive podrazumijeva se najveća vučena masa koju vozna, a pri zaprezi i zaprežna lokomotiva, mogu vući na raznim usponima s obzirom na dopušteno trajno naprezanje vlačnoga uređaja.
- (9) Granična vučena masa ovisi o vučnoj sili koja se može ostvariti na vlačnoj kuki s obzirom na dopušteno trajno naprezanje vlačnoga uređaja, koja kod vlačnoga uređaja jakosti 850 kN iznosi 400 kN.
- (10) Najveće opterećenje kuke pri polasku vlaka kod vlačnoga uređaja 850 kN iznosi 600 kN.
- (11) Granična vučena masa vozne ili zaprežne lokomotive za vlačni uređaj jakosti 850 kN pri raznim pružnim otporima dana je u prilogu 5. ovoga Pravilnika.
- (12) Granična vučena masa vozne, zaprežne odnosno vozne, zaprežne i međulokomotive na pojedinim prugama određuje se na osnovi mjerodavnoga otpora odnosno pruge koji je propisan u registru infrastrukture i podataka iz priloga 5. ovoga Pravilnika.
- (13) Podrobnije odredbe o masi vlaka i kočenju propisane su pravilima o kočenju iz ovoga Pravilnika i u registru infrastrukture.

Članak 110.

- (1) Kada se za vuču vlaka uporabi jedna lokomotiva, masa vlaka ne može biti veća od najveće vučene mase lokomotive, a najveća vučena masa lokomotive ne smije biti veća od granične vučene mase na pruzi kojom vlak vozi dane u prilogu 5. ovoga Pravilnika.
- (2) Ako se vlak zapreže, masa vlaka ne može biti veća od zbroja najvećih vučenih masa vozne i zaprežne lokomotive, a zbroj tih vučenih masa ne smije biti veći od granične vučene mase na pruzi kojom vlak vozi dane u prilogu 5. ovoga Pravilnika.
- (3) Ako se osim vozne lokomotive u sastavu vlaka nalazi i međulokomotiva, masa vlaka ne može biti veća od zbroja najvećih vučenih masa vozne lokomotive i međulokomotive u vlaku. Masa dijela vlaka iza međulokomotive u vlaku ne smije biti veća od granične vučene mase na pruzi kojom vlak vozi dane u prilogu 5. ovoga Pravilnika.
- (4) Ako se vlak potiskuje, masa vlaka ne može biti veća od zbroja najveće vučene mase vozne lokomotive i dijela najvećeg opterećenja potiskivalice. Najveća vučena masa vozne lokomotive ne smije biti veća od granične vučene mase na pruzi kojom vlak vozi dane u prilogu 5. ovoga Pravilnika.
- (5) Ako se vlak zapreže i potiskuje, masa vlaka ne može biti veća od najveće vučene mase vozne i zaprežne lokomotive te i dijela najvećega opterećenja potiskivalice. Zbroj najvećih vučenih masa vozne i zaprežne lokomotive ne smije biti veći od granične vučene mase na pruzi kojom vlak vozi dane u prilogu 5. ovoga Pravilnika.
- (6) Ako se osim vozne lokomotive u sastavu vlaka nalaze i jedna međulokomotiva i jedna potiskivalica, masa vlaka ne može biti veća od zbroja najvećih vučenih masa vozne lokomotive, međulokomotive u vlaku i dijela najvećega opterećenja potiskivalice.
- (7) Ako se osim vozne i zaprežne lokomotive uporabi i jedna međulokomotiva u sastavu vlaka, masa vlaka ne može biti veća od zbroja najvećih vučenih masa svih radnih lokomotiva u vlaku. Najveća vučena masa vozne i zaprežne lokomotive ne može biti veća od granične vučene mase umanjene za dio mase vlaka kojim te lokomotive pomažu u vuči međulokomotivi.
- (8) Pod spojenim vlakom podrazumijevaju se dva vlaka koji se na nekoj pružnoj dionici spajaju u jedan vlak čija vučena masa svakoga dijela vlaka ne može biti veća od najveće vučene mase lokomotiva uporabljenih na pružnoj dionici na kojoj vlak vozi i od granične vučene mase.
- (9) Pruge odnosno pružne dionice na kojima se vuča vlakova ne smije obavljati s više lokomotiva koje se nalaze jedna do druge upravitelj infrastrukture objavljuje u izvješću o mreži.

VII. BRZINE VLAKOVA

Najveća dopuštena brzina vlaka

Članak 121.

- (1) Svakomu vlaku mora se propisati najveća brzina kojom se smije kretati na pojedinim pružnim dionicama. Ta brzina naziva se najvećom dopuštenom brzinom vlaka.
- (2) Najveća dopuštena brzina vlaka određuje se pri izradi voznoga reda i označava se u voznom redu svakoga vlaka.
- (3) Ako je signalima signalizirana dopuštena brzina manja od brzine propisane voznim redom ili pismenim nalogom, tada strojovođa mora odmah po uočavanju signalizirane dopuštene brzine zavesti kočenje i voziti brzinom koja je signalizirana.

(4) Vlakovima kojima se mora odrediti najveća dopuštena brzina i vlakovima kojima se najveća dopuštena brzina već propisana u voznom redu iz bilo kojeg razloga mora smanjiti, najveća dopuštena brzina propisuje se pismenim nalogom.

(5) Kod propisivanja najveće dopuštene brzine ograničavajući elementi su:

- dopuštena brzina na pruzi,
- vozilo u vlaku koje ima najmanju dopuštenu brzinu,
- uvjeti kočenja,
- raspored vozila u vlaku,
- prometni i prijevozni uvjeti.

(6) Kod pokusnih vožnji može se odstupiti od najvećih dopuštenih brzina propisanih ovim pravilnikom, a sigurnosne mjere i organizaciju prometa upravitelj infrastrukture propisuje za odnosnu pokusnu vožnju. Vlakovima kojima se obavljaju pokusne vožnje ne smiju se prevoziti putnici i opasne tvari.

(7) Upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznik dužni su na zahtjev jedan drugome staviti na raspolaganje podatke o brzini i drugim podacima o stvarnom kretanju vlaka.

(8) Upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznik dužni su na zahtjev inspekcije sigurnosti željezničkog prometa ili drugog mjerodavnog tijela dostaviti podatke o brzini i drugim podacima o stvarnom kretanju vlaka.

Članak 122.

(1) Najveća dopuštena brzina vlaka može biti:

1. do 250 km/h – za vlak za prijevoz putnika, ako su pruga i vodeće vozilo opremljeni djelatnim uređajem za vođenje vlaka,
2. do 160 km/h – za vlak za prijevoz putnika, ako su pruga i vodeće vozilo opremljeni djelatnim AS uređajima ili uređajima za vođenje vlaka te ako je pruga opremljena uređajem MO ili APB,
3. do 120 km/h – za teretni vlak, ako su pruga i vodeće vozilo opremljeni djelatnim AS uređajima ili uređajima za vođenje vlaka te ako je pruga opremljena uređajem MO ili APB,
4. do 100 km/h:
 - za svaki vlak, ako pruga ili vozilo nema AS uređaj ili uređaj za vođenje vlaka te ako pruga nije opremljena uređajem MO ili APB,
 - za vlak kod kojeg se pogonskim uređajima vučnog vozila upravlja iz zadnje upravljačnice, a prednja upravljačnica je zaposjednuta strojovođom koji može upravljati kočenjem vlaka te ako između upravljačnica postoji stalna govorna veza,
5. do 80 km/h:
 - za vlak koji se potiskuje, ako je potiskivalica zakvačena za vlak,
 - za vlak u koji je na kraju uvrštena radna lokomotiva izvan službe uključena u njegov zračni vod,
6. do 60 km/h:
 - za vlak kojem je na čelu uvrštena lokomotiva s učvršćenim plugom za čišćenje snijega, ali samo za vrijeme dok se lokomotiva koristi za čišćenje snijega,
 - za vlak koji se potiskuje kada je potiskivalica uključena u zračni vod vlaka i između strojovođe čelne (vozne odnosno zaprežne) lokomotive i potiskivalice ne postoji radioveza,
 - za vlak koji se potiskuje ako potiskivalica nije zakvačena,
7. do 50 km/h:
 - za vlak kod kojeg se pogonskim uređajima vučnog vozila upravlja iz zadnje upravljačnice, a prednja upravljačnica je zaposjednuta strojovođom koji može upravljati kočenjem vlaka.
 - za vlak koji prolazi službeno mjesto u kojemu je prekinuta služba, a čiji glavni signali za vrijeme prekida službe ne vrijede ili službeno mjesto nema glavnih signala,
8. do 30 km/h:
 - za gurani vlak,
 - za vlak koji ulazi na glavni krnji kolosijek,
 - za vlak koji ulazi na prvi odsjek glavnog kolosijeka podijeljenoga na ograničene odsjeke voznog puta kada je osiguran put proklizavanja,
 - za materijalni vlak koji se kreće zatvorenom pružnom dionicom.
9. do 20 km/h:
 - za vlak koji ulazi na prvi odsjek glavnog kolosijeka podijeljenoga na ograničene odsjeke voznog puta kada nije osiguran put proklizavanja,
 - za teretni vlak koji ulazi na kolosijek koji na izlaznoj strani nema osiguran put proklizavanja,
 - za vlak koji ulazi na zauzeti kolosijek,
 - za vlak koji ulazi u kolodvor s iznimnom oprežnošću.



10. do 10 km/h – za gurani vlak dok prelazi preko prijelaza koji nije osiguran uređajem za osiguravanje prijelaza,

11. do 60 km/h – za vlak s parnom lokomotivom na čelu vlaka s tenderom naprijed, ako tender ima okretna postolja odnosno 50 km/h ako je bez okretnih postolja.

(2) Najveća dopuštena brzina prema vrsti kočenja i vrsti vlaka propisana je u ovome pravilniku u pravilima o kočenju.

Članak 123.

(1) Ako je vodeće vozilo opremljeno AS uređajem ili radio-dispečerskim uređajem taj uređaj mora biti djelatna za vrijeme vožnje na prugama opremljenim AS ili radio-dispečerskim uređajima, neovisno o najvećoj dopuštenoj brzini vlaka.

(2) Ovisno o gustoći prometa, vrsti vlakova i drugim sigurnosnim razlozima, a neovisno o najvećoj dopuštenoj brzini vlakova, ministar može propisati da na pojedinim prugama odnosno pružnim dionicama opremljenim AS uređajem vodeća vozila moraju imati djelatni AS uređaj.

Brzine preko skretnica

Članak 124.

(1) Najveća dopuštena brzina preko skretnica ovisi o tehničkim značajkama i stanju skretnica te vrsti njihova osiguranja.

(2) Najveće dopuštene brzine preko skretnica propisuju se u registru infrastrukture.

(3) Najveća dopuštena brzina preko pritrđenih skretnica za vožnju u pravac jednaka je dopuštenoj brzini za vožnju u skretanje i ne smije biti veća od 50 km/h.

(4) Najveća dopuštena brzina kod vožnje u pravac preko pouzdano zaključanih i pouzdano pritrđenih skretnica jednaka je dopuštenoj brzini, ako nije ograničena konstrukcijskim značajkama skretnice.

(5) Ako kod pouzdano zaključanih i pouzdano pritrđenih skretnica skretnice na središnjem ili izlaznom kolodvorskom području nisu u ovisnosti s ulaznim i izlaznim signalima, a preko njih predstoji vožnja uz jezičak, najveća dopuštena brzina na čitavom kolodvorskom području ne smije biti veća od 50 km/h.

(6) Najveća dopuštena brzina preko skretnice vožnjom u skretanje kod pouzdano zaključanih i pouzdano pritrđenih skretnica smatra se ograničenom brzinom i redovno je manja od dopuštene brzine propisane kod vožnje u pravac, ovisno o polumjeru i konstrukcijskim značajkama skretnice.

(7) U službenom mjestu koje nije opremljeno izlaznim signalima najveća dopuštena brzina preko skretnica ne smije biti veća od 100 km/h.

(8) U službenom mjestu vožnja ograničenom brzinom vrijedi za područje za koje je signalizirana.

(9) Ograničene brzine preko skretnica označavaju se odgovarajuće u voznome redu.

(10) Kod određivanja brzine preko skretničkog područja odnosno kolodvorskog područja mjerodavna je ona skretnica preko koje se mora voziti najmanjom brzinom.

(11) Ako je glavni signal koji štiti skretničko područje neispravan, a postoji kontrola da su skretnice u pravilnom položaju, skretnice se smatraju pritrđenima i brzina preko njih ne smije biti veća od 50 km/h.

(12) Ako nema kontrole pravilnog položaja skretnice koja je uključena u SS uređaj te ako je unikat ključa skretničke brave izgubljen, tada za vožnju uz jezičak na takvu skretnicu mora biti postavljena ambulantna brava, a najveća dopuštena brzina preko skretnice ne smije biti veća od 20 km/h.

(13) Ako se preko skretnica mora voziti brzinom manjom od brzine označene u voznome redu, o najvećoj dopuštenoj brzini preko skretnica strojovođa se mora obavijestiti pismenim nalogom u kolodvoru u kojemu vlak po voznome redu posljednji puta staje odnosno u susjednome prethodnom kolodvoru. Ako strojovođa nije obaviješten pismenim nalogom, vlak se mora zaustaviti ispred ulaznog signala odnosno na udaljenosti zaustavnog puta od prve ulazne skretnice tamo gdje službeno mjesto nije zaštićeno ulaznim signalima. Potom se strojovođa usmeno ili preko sredstava za sporazumijevanje mora obavijestiti o vožnji manjom brzinom.

(14) Kad vožnja vlaka ograničenom brzinom nije propisana voznim redom, strojovođa se obavještava pismenim nalogom o vožnji ograničenom brzinom tamo gdje signalni znak glavnog signala za vožnju ograničenom brzinom nije predsignaliziran. Ako strojovođa nije obaviješten, glavnim signalom smije se dopustiti vožnja ograničenom brzinom tek nakon što se vlak ispred odnosno signala zaustavio.

VIII. ORGANIZACIJA PROMETA

Uvođenje vlakova u promet

Članak 125.

(1) Redovni vlakovi uvode se u promet za čitavo vrijeme trajanja voznog reda, i to njegovim stupanjem na snagu ili kod njegove izmjene.

(2) Izvanredni vlak u promet uvodi rasporedni kolodvor uz suglasnost prometne operative ili na temelju dobivenog voznog reda. Prije uvođenja u promet, prometna operativa dogovara sa željezničkim prijevoznikom trasu izvanrednog vlaka za koji nije izrađen vozni red.

(3) Sva potrebna vučna i vučena vozila za određeni vlak osigurava korisnik trase.

(4) Redoslijed u prometu osnovnoga i podijeljenih vlakova može se mijenjati kod kašnjenja bilo kojeg vlaka. Pri tome se brojevi vlakova ne smiju mijenjati.

(5) Redovni teretni vlak otkazuje se na zahtjev korisnika trase, a izuzetno na zahtjev upravitelja infrastrukture. Zapovijed za otkazivanje rasporednom kolodvoru daje prometna operativa.

Objavljivanje prometa vlakova

Članak 126.

(1) Promet vlakova odnosno popis redovnih i izvanrednih vlakova objavljuje se stupanjem na snagu voznog reda odnosno pri izmjenama voznog reda tijekom njegova trajanja.

(2) Obavijesti o promjenama u prometu vlakova svakoga dana daju rasporedni kolodvori, svaki za svoje područje, uz suglasnost prometne operative koja suglasnost daje u dogovoru sa željezničkim prijevoznicima. Obavijest se daje dva puta ili četiri puta na dan, što za svaku pojedinu prugu određuje upravitelj infrastrukture.

(3) Obavješćavanje o prometu vlakova izvan određenog vremena obavlja se po potrebi.

(4) Rasporedni kolodvor čiji rasporedni odsjek obuhvaća TK-prugu i polazne kolodvore vlakova koji se nalaze na TK-pruzi o promjenama u prometu mora se prethodno sporazumjeti s TK-dispečerom.

(5) Promjena u prometu odnosno izvještaj da nema promjena u prometu predaje se u određeno vrijeme.

(6) Promjene u prometu daju se raspisom, a osim toga po potrebi se daju i sve druge obavijesti važne za prometnu sigurnost.

(7) Ako nije moguće objaviti promet nekoga izvanrednog vlaka, taj vlak ne smije voziti sve dok se ne uvede u promet.

(8) Promjene u prometu vlakova na rasporednom odsjeku za sljedeće razdoblje u određeno vrijeme moraju se priopćiti:

- sljedećem rasporednom kolodvoru,
- svim međukolodvorima,
- željezničkim prijevoznicima kojih se to tiče,
- osoblju za elektroenergetska postrojenja.

(9) O promjenama u prometu vlakova prometnik vlakova mora izvijestiti izvršno osoblje u kolodvoru te u službenim i radnim mjestima na otvorenoj pruzi do susjednog kolodvora u smjeru od početka prema kraju pruge.

IX. UPRAVLJANJE PROMETOM I REGULIRANJE PROMETA VLAKOVA

Temeljni uvjeti za kretanje vlakova

Članak 129.

(1) Na dvokolosiječnim prugama vlakovi moraju redovno voziti kolosijekom koji se nalazi s desne strane u voznome smjeru.

(2) Vožnja vlakova kolosijekom koji se nalazi s lijeve strane u voznome smjeru na dvokolosiječnim prugama smatra se, prema ovom pravilniku, jednokolosiječnim prometom.

Članak 130.

Prostorni signali na odjavnicama te ulazni i izlazni signali redovno signaliziraju signalni znak za zabranjenu vožnju.

Zatvaranje pruge odnosno kolosijeka

Članak 195.

(1) Za vrijeme kad se na pružnoj dionici odnosno kolosijeku obavljaju radovi koji ne dopuštaju uporabu za promet, takva pružna dionica odnosno kolosijek mora se isključiti iz uporabe. Pružna dionica odnosno kolosijek koji je isključen iz uporabe mora biti zaštićen signalima koji zabranjuju vožnju.

(2) Na pružnoj dionici odnosno kolosijeku koji je isključen iz uporabe smiju voziti samo službeni vlakovi i vozila za potrebe izvođenja radova.

(3) Isključenje pružne dionice odnosno kolosijeka iz uporabe naziva se zatvaranje pruge odnosno kolosijeka, a može biti predviđeno i nepredviđeno.

(4) Kod predviđenog zatvaranja pružna dionica odnosno kolosijek isključuje se iz uporabe zbog predviđenih radova, a kod nepredviđenog zbog iznenada nastale neuporabljivosti.



- (5) Za predviđeno zatvaranje pruge odnosno kolosijeka slobodni intervali u prometu vlakova mogu biti određeni voznim redom ili se oni određuju na temelju zahtjeva za zatvaranje pruge odnosno kolosijeka. O svim predviđenim zatvaranjima pruge odnosno kolosijeka moraju biti obaviješteni željeznički prijevoznici kojih se to tiče najkasnije 10 dana prije predviđenog zatvaranja.
- (6) Izvanredno zatvaranje pruge odobrava prometnik vlakova jednog od susjednih kolodvora uz suglasnost prometnog dispečera. Izvanredno zatvaranje kolosijeka u kolodvoru odobrava prometnik vlakova odnosno kolodvora i o tome obavještava prometnog dispečera.
- (7) Upravitelj infrastrukture propisuje rokove za podnošenje zahtjeva za izvođenje predviđenih radova i postupak za izvođenje radova za vrijeme zatvaranja pruge odnosno kolosijeka.
- (8) Odobreno vrijeme trajanja zatvorenosti pruge ne smije se produljiti. Izuzetno, prometni dispečer može odobriti produljene zatvorenosti pruge o čemu mora obavijestiti željezničke prijevoznike kojih se to tiče.

Lagana vožnja

Članak 196.

- (1) Lagana vožnja je vožnja smanjenom brzinom. Smanjena brzina je brzina niža od dopuštene ili ograničene brzine, a uvodi se zbog tehničkog stanja pruge ili izvedbe radova. Ona je privremenog karaktera i nije propisana voznim redom.
- (2) Mjesta na pruži na kojima se dopuštena brzina odnosno ograničena brzina zbog stanja pruge privremeno mora smanjiti, moraju biti signalizirana propisanim signalima za laganu vožnju.
- (3) Lagana vožnja smije trajati najdulje 6 mjeseci.
- (4) Ako se nakon završetka radova uvodi planirana lagana vožnja, o njezinu uvođenju upravitelj infrastrukture mora obavijestiti brzojavkom sve svoje organizacijske jedinice kojih se to tiče i željezničke prijevoznike kojih se to tiče. Brzojavka se daje najkasnije do 12.00 sati radnoga dana koji prethodi danu uvođenja lagane vožnje. U toj brzojavci obavezno se navode kilometarski položaji početka i završetka lagane vožnje, smanjena brzina i produljenja voznih vremena za vlakove.
- (5) Postupak kod izuzetne potrebe za uvođenjem lagane vožnje propisuje upravitelj infrastrukture.

6. PRAVILNIK O IZVANREDNIM DOGAĐAJIMA U ŽELJEZNIČKOM PROMETU

I. TEMELJNE ODREDBE

Članak 1.

1) Ovim Pravilnikom utvrđuje se kategorizacija izvanrednih događaja, ovlasti i obveze za istragu izvanrednoga događaja, ovlasti istražitelja i istražnoga povjerenstva, način ustrojavanja istražnoga povjerenstva, način i postupak ustanovljavanja uzroka, posljedica, okolnosti pod kojima je nastao i odgovornosti za izvanredni događaj, veću materijalnu štetu, štetu, utvrđivanje i obračunavanje visine štete i veće materijalne štete, veći prekid prometa, prekid prometa, način obavještanja zdravstvene ustanove, državnih tijela i drugih nadležnih osoba o izvanrednom događaju te način vođenja evidencije i drugih podataka o izvanrednim događajima.

(2) Odredbe ovog Pravilnika djeluju prema svima (erga omnes).

Pojedini pojmovi

Članak 2.

(1) Pojedini pojmovi u smislu ovog Pravilnika imaju sljedeće značenje:

- »Izvanredni događaj« u željezničkom prometu je neželjeni, nenamjerni ili neočekivani događaj ili slijed takvih događaja, koji ima za posljedicu bilo koju vrstu štete, bez obzira na visinu štete.
- »Ozbiljna nesreća« je izvanredni događaj u željezničkom prometu koji je za posljedicu imao smrt najmanje jedne osobe, i/ili tešku tjelesnu ozljedu pet ili više osoba, i/ili veću štetu.
- »Veća materijalna šteta« označava štetu koja se može odmah procijeniti na više od 5.000.000,00 kuna.
- »Nesreća« je izvanredni događaj u željezničkom prometu sa štetnim posljedicama kao što je: teška tjelesna ozljeda do četiri osobe, i/ili šteta koja se može odmah procijeniti do 5.000.000,00 kuna.
- »Izbjegnuta nesreća« je izvanredni događaj u željezničkom prometu koji je za posljedicu mogao imati tešku tjelesnu ozljedu najmanje jedne osobe i/ili štetu.»
- »Poremećaj« je bilo koji događaj povezan sa željezničkim prometom koji utječe na siguran tijek prometa, osim ozbiljne nesreće i nesreće.
- »Očevid« je prvi dio istrage na mjestu izvanrednog događaja, a poslije saznanja o nastanku, sa ciljem utvrđivanja činjeničnog stanja, osiguranja tragova ili osiguranja dokaza.
- »Istraga« je postupak koji se provodi s ciljem utvrđivanja uzroka, posljedica, okolnosti i odgovornosti za izvanredni događaj i sprječavanja budućih nesreća.
- »Poginula osoba« je ona osoba koja izgubi život u izvanrednom događaju, odnosno izgubi život od uzročno-posljedične veze sa izvanrednim događajem.
- »Treća osoba« je pravna osoba, odnosno fizička osoba koja nije radnik u radnom odnosu kod upravitelja infrastrukture, željezničkog prijevoznika, vlasnika vučnog vozila, odnosno pravne osobe koja obavlja željeznički prijevoz za vlastite potrebe, niti je korisnik željezničkih usluga, a neovlašteno pristupa, zadržava se u pojasu željezničke infrastrukture i željezničkim vozilima i/ili obavlja radnje koje ugrožavaju željeznički promet. Trećom osobom se smatra i pravna osoba, odnosno fizička osoba koja ovlašteno pristupa i zadržava se u pojasu željezničke infrastrukture i željezničkim vozilima, a uzrokovala je izvanredni događaj.
- »Sudionik izvanrednog događaja« je radnik u radnom odnosu kod upravitelja infrastrukture, željezničkog prijevoznika, vlasnika vučnog vozila, odnosno pravne osobe koja obavlja željeznički prijevoz za vlastite potrebe ili treća osoba koja je sudjelovala u nastanku izvanrednog događaja.
- »Samoubojstvo« je djelovanje osobe koja samoj sebi samovoljno prouzroči tjelesne ozljede čija krajnja posljedica je smrt.
- »Šteta« je uništenje, oštećenje, umanjenje vrijednosti ili nestanak imovine (obična šteta), nematerijalna šteta, šteta zbog zastoja u željezničkom prometu, šteta na ime privremenog uspostavljanja prometa i šteta na ime izmakle koristi nastale na i u vezi sa željezničkim vozilima, željezničkoj infrastrukturi, okolišu, radnicima u željezničkom prometu, stvarima i trećim osobama, bez obzira na visinu štete.
- »Onečišćenje okoliša« je promjena stanja okoliša: tla, zraka, podzemnih ili nadzemnih voda, koja je posljedica štetnog ili opasnog djelovanja ili izostanka potrebnog djelovanja, ispuštanje, unošenje ili odlaganje štetnih ili opasnih tvari, ispuštanje energije i utjecaja drugih zahvata nepogodnih za okoliš.



– »Oštećenik« je osoba koja trpi štetu, veću materijalnu štetu, kao i ostale posljedice iz članka 10., 11., 12. i 13 ovog Pravilnika, odnosno osoba koja po odredbama ovog Pravilnika utvrđuje, obračunava i potražuje štetu.

– »EMV« jest oznaka za elektromotorni vlak

– »DMV« jest oznaka za dizelmotorni vlak

– »RVC« jest redovna vozna cijena.

(2) Ostali pojmovi upotrijebljeni u ovom Pravilniku imaju značenja utvrđena Zakonom o sigurnosti u željezničkom prometu.

II. KATEGORIZACIJA IZVANREDNIH DOGAĐAJA

Osnovne kategorije

Članak 3.

Izvanredni događaji dijele se u četiri osnovne kategorije:

- Ozbiljna nesreća
- Nesreća
- Poremećaj
- Izbjegnuta nesreća.

Ozbiljna nesreća

Članak 4.

Izvanredni događaji koji se smatraju ozbiljnom nesrećom u smislu ovog Pravilnika, ako za posljedicu imaju jedno od mjerila za ozbiljnu nesreću sukladno Zakonu o sigurnosti u željezničkom prometu, jesu:

- sudar vlakova, kada jedan vlak udari u čelo, bok ili kraj drugog vlaka, bez obzira na to kreću li se oba ili samo jedan od njih,
- nalet vlaka, kada vlak naleti na manevarski sastav, skupinu vozila, pojedinačno vozilo ili željezničko vozilo za posebne namjene, koji stoji na kolosijeku ili se kreće i obrnuto,
- iskliznuće vlaka, kada isklizne jedno vozilo ili više vozila, ili cijeli vlak,
- izvanredni događaj na željezničko-cestovnom prijelazu ili pješačkom prijelazu preko pruge, koji za posljedicu ima ozbiljnu nesreću, kada dođe do naleta vlaka ili željezničkog vozila na cestovno vozilo ili sudionika cestovnog prometa,
- nalet vlaka ili željezničkog vozila na osobe, kada dođe do naleta vlaka ili željezničkog vozila na osobe,
- požar ili eksplozija, kada se dogodio ili u vlaku, ili na željezničkim vozilima, infrastrukturi ili okolišu te ako ugrožava sigurnost željezničkog prometa,
- druge ozbiljne nesreće; nalet ili iskliznuće željezničkog vozila prilikom manevriranja; sudar, nalet ili iskliznuće željezničkih vozila za posebne namjene; izvanredni događaji na otvorenoj pruzi, kada dođe do naleta vlaka ili željezničkog vozila na prepreku, odron ili predmet; izvanredni događaji u službenom mjestu, kada dođe do naleta vlaka ili željezničkog vozila na prepreku, odron ili predmet; ispadanje osoba iz vlaka, uskakivanje ili iskakivanje osoba u ili iz vlaka; ekološki akcident, kada dođe do ugrožavanja zdravlja i života ljudi i zagađivanja zraka, nadzemnih i podzemnih voda te
- ostale ozbiljne nesreće koje nisu razvrstane.

Nesreća

Članak 5.

Izvanredni događaji koji se smatraju nesrećom u smislu ovog Pravilnika, ako za posljedicu imaju jedno od mjerila za nesreću, su:

- sudar vlakova, kada jedan vlak udari u čelo, bok ili kraj drugog vlaka, bez obzira na to kreću li se oba ili samo jedan od njih,
- nalet vlaka, kada vlak naleti na manevarski sastav, skupinu vozila, pojedinačno vozilo ili željezničko vozilo za posebne namjene, koji stoji na kolosijeku ili se kreće i obrnuto,
- iskliznuće vlaka, kada isklizne jedno vozilo, više vozila ili cijeli vlak,
- izvanredni događaj na željezničko-cestovnom prijelazu ili pješačkom prijelazu preko pruge, kada dođe do naleta vlaka ili željezničkog vozila na cestovno vozilo ili sudionika prometa,
- nalet vlaka ili željezničkog vozila, kada dođe do naleta vlaka ili željezničkog vozila na osobe,
- požar ili eksplozija, kada se dogodio u vlaku, na željezničkim vozilima, infrastrukturi ili okolišu te ako ugrožava sigurnost željezničkog prometa,
- nalet ili iskliznuće željezničkog vozila prilikom manevriranja, kada naleti ili isklizne jedno željezničko vozilo ili više željezničkih vozila prilikom manevriranja ili odbjegnuća željezničkog vozila,

- sudar, nalet ili iskliznuće željezničkog vozila za posebne namjene, kada se sudare željeznička vozila za posebne namjene, naleti ili isklizne jedno ili više željezničkih vozila za posebne namjene prilikom manevriranja ili odbjegnuća željezničkog vozila za posebne namjene,
- izvanredni događaji na otvorenoj pruzi, kada dođe do naleta vlaka ili željezničkog vozila na prepreke, odrone ili predmete,
- izvanredni događaji u službenom mjestu, kada dođe do naleta vlaka ili željezničkog vozila na prepreke, odrone ili predmete,
- ispadanje osoba iz vlaka, uskakivanje ili iskakivanje osoba u ili iz vlaka,
- onečišćenje okoliša, kada dođe do ugrožavanja zdravlja i života ljudi i zagađivanja zraka, nadzemnih i podzemnih voda,
- ostale nesreće, koje nisu razvrstane.

Poremećaj

Članak 6.

Izvanredni događaji koji se smatraju poremećajem u smislu ovog Pravilnika su:

- kvar vučnog vozila na vlaku, kada se neispravno vučno vozilo zamjenjuje drugim vučnim vozilom ili supstitucija sa drugim željezničkim ili cestovnim vozilima, ili ako je popravak vučnog vozila trajao dulje od 30 minuta,
- kvar vagona na vlaku, kada se neispravno vozilo izvrštava iz vlaka ili ako je popravak vagona trajao više od 30 minuta,
- kvar vozila za posebne namjene, kada je neispravno vozilo prouzročilo zastoje u željezničkom prometu više od 30 minuta,
- raskinuća vlaka, kada je došlo do puknuća ili raskapčanja vlačnog uređaja na vozilu u vlaku ili puknuća zračnih poluspojki na vozilu,
- oštećenje ili prekid napajanja kontaktne mreže elektrovođe, kada je došlo do prekida napajanja i /ili oštećenja dijelova kontaktne mreže,
- kvar signalno-sigurnosnog ili telekomunikacijskog uređaja, kada je došlo do zastoja u željezničkom prometu a koji nije otklonjen u roku od 30 minuta,
- produljenje predviđenog zatvora pruge ili kolosijeka za više od 30 minuta,
- izvanredni događaj u organizacijskoj jedinici upravitelja infrastrukture, željezničkog prijevoznika ili pravne osobe koja obavlja prijevoz za vlastite potrebe, koji je za posljedicu imao zastoje u željezničkom prometu ili štetu,
- izvanredni događaj na industrijskom kolosijeku,
- drugi poremećaji, koji nisu razvrstani.

Izbjegnuta nesreća

Članak 7.

Izvanredni događaji koji se smatraju izbjegnutom nesrećom, u smislu ovog Pravilnika, su:

- izbjegnut sudar vlakova, kada je jedan vlak mogao udariti u prednji, bočno ili zadnji dio drugog vlaka, bez obzira na to kreću li se oba ili samo jedan od njih,
- izbjegnuti nalet vlaka, kada je vlak mogao naletjeti na skupinu vozila, pojedinačno vozilo ili željezničko vozilo za posebne namjene, koji stoji na kolosijeku ili se kreće i obrnuto,
- izbjegnuto iskliznuće vlaka, kada je vlak mogao iskliznuti sa vučnim ili željezničkim vozilom
- prolazak vlaka kroz službeno mjesto gdje ima zadržavanje po voznom redu ili nalogu, osim u slučaju ako je vlaku i/ili vučnom vozilu put vožnje osiguran i izlazni signal pokazuje dozvoljenu vožnju.
- prolazak vlaka ili pružnog vozila pored signala koji zabranjuje daljnju vožnju, osim kada se takova vožnja izvrši po nalogu ovlaštene osobe koja vodi promet,
- prolazak željezničkih vozila preko željezničko-cestovnih prijelaza ili pješačkih prijelaza preko pruge gdje je promet osiguran uređajima za osiguranje prometa, ako promet nije osiguran s tim uređajima ili osobno, osim ako su provedene mjere sigurnosti prometa.
- druge izbjegnute nesreće koje nisu razvrstane.

Uzroci izvanrednih događaja

Članak 8.

Uzroci nastanka izvanrednih događaja mogu biti:

- osobni propusti izvršnih radnika upravitelja infrastrukture ili željezničkog prijevoznika,
- osobni propusti radnika na održavanju željezničke infrastrukture ili industrijskog kolosijeka,
- osobni propusti izvršnih radnika prijevoznika,
- osobni propusti radnika na održavanju željezničkih vozila,

- osobni propusti radnika koji obavljaju prijevoz za vlastite potrebe,
- kvarovi na željezničkoj pruzi,
- kvarovi na postrojenjima ili uređajima infrastrukture,
- kvarovi na željezničkim vozilima,
- elementarne nepogode,
- nesmotreno ili zlonamjerno djelovanje korisnika prijevoza
- nesmotreno ili zlonamjerno djelovanje trećih osoba
- drugi mogući uzrok izvanrednog događaja.

Štete kao posljedice izvanrednih događaja

Članak 11.

Štetni događaj je izvanredni događaj sa posljedicom štete na željezničkoj infrastrukturi, željezničkim vozilima, stvarima korisnika željezničkog prijevoza i sredstvima treće osobe koji je imao za posljedicu situaciju iz članka 10. st. 1 ovog Pravilnika.

Članak 12.

(1) Izvanredni događaj ima uvijek za posljedicu štetu ili veću materijalnu štetu čija se visina utvrđuje i obračunava na sljedeći način:

- šteta na željezničkim vozilima, željezničkoj infrastrukturi i dr.
- šteta koja se sastoji od troška zastoja u prometu za vučna vozila
- šteta koja se sastoji od troška zastoja u prometu za željezničkog prijevoznika
- šteta koja se sastoji od troška privremenog uspostavljanja prometa
- šteta na ime izmakle koristi za vučna vozila
- šteta na ime izmakle koriti za željezničkog prijevoznika
- šteta zbog zatvora pruge.

(2) Štetu na željezničkim vozilima obračunava, utvrđuje i potražuje vlasnik, a štetu na željezničkoj infrastrukturi obračunava, utvrđuje i potražuje upravitelj infrastrukture, na način kako slijedi:

- u slučaju totalne štete vlasnik vučnog vozila i vlasnik putničkog vagona ima pravo naknade totalne štete u cijelosti po tržišnoj vrijednosti i to u iznosu ne manjem od 30% od tekuće vrijednosti novog takvog sredstva na dan nastanka štete istih ili sličnih tehničkih karakteristika umanjene za vrijednost povraćenog materijala, a uvećane za troškove kasacije
- u slučaju totalne štete vlasnik teretnog vagona ima pravo naknade totalne štete u cijelosti po tržišnoj vrijednosti i to u iznosu ne manjem od 20% od tekuće vrijednosti novog takvog sredstva na dan nastanka štete istih ili sličnih tehničkih karakteristika umanjene za vrijednost povraćenog materijala, a uvećane za troškove kasacije
- u slučaju štete sa popravkom osnovnog sredstva ukupni troškovi uključuju sve račune oštećenika potrebne za otklanjanje štete oštećenog sredstva, troškove raščišćavanja, troškove kasacije, troškove pomoćnog vlaka, troškove osposobljavanja i prijevoza oštećenih sredstava i demontaže i odvoza uporabljenih dijelova i sklopova tih sredstava nakon štetnog događaja u domicil ili do odgovarajuće radionice radi popravka ili kasacije, te troškove tih sredstava nakon popravka, troškove za potrebne mjere i radnje radi otklanjanja posljedica štetnog događaja ili smanjenja obujma štete pri štetnom događaju, pa i onda kad te mjere nisu bile uspješne, troškovi čuvanja, vještačenja, nadzora i rekonstrukcije štetnog događaja, te ostali potrebni troškovi

III. NAČIN OBAVJEŠĆIVANJA

Članak 14.

(1) O izvanrednom događaju izvršni radnik ili druga osoba, koja se zatekne na mjestu izvanrednog događaja, naiđe ili dobije prvu obavijest o mjestu nastanka izvanrednog događaja dužna je odmah telefonski ili drugim prikladnim sredstvom izvijestiti dežurnog dispečera i dežurnu osobu upravitelja infrastrukture, željezničkog prijevoznika, vlasnika vučnog vozila ili pravne osobe koja obavlja prijevoz za vlastite potrebe, a ukoliko ima ozlijeđenih osoba dužna je sudjelovati u njihovom spašavanju, te obavijestiti najbližu zdravstvenu ustanovu, odnosno nadležni državni ured za zaštitu i spašavanje.

(2) Izvršni radnik dužan je odmah po saznanju o mjestu nastanka izvanrednog događaja obavijestiti nadležna tijela, svoje nadređene službenike i to upravitelja infrastrukture, željezničkog prijevoznika, vlasnika vučnog vozila ili pravne osobe koja obavlja željeznički prijevoz za vlastite potrebe, te je dužan poduzeti odgovarajuće mjere kako bi sačuvao tragove, dokazni materijal i materijalna dobra.



(3) Upravitelj infrastrukture, željeznički prijevoznik, vlasnik vučnog vozila ili pravna osoba koja obavlja prijevoz za vlastite potrebe, dužan je odmah po saznanju o nastanku izvanrednog događaja: ozbiljne nesreće, nesreće ili izbjegnute nesreće o tome obavijestiti neovisno istražno tijelo nadležno za istragu željezničkih nesreća, sukladno odredbama zakona kojim se regulira sigurnost željezničkog prometa.

Prijavljivanje izvanrednog događaja

Članak 15.

(1) Obzirom na kategoriju, izvanredni događaj prijavljuje se usmeno, telefonski, elektronski ili brzojavno, te obavezno pisano na obrascu Prijava o izvanrednom događaju (obrazac Id-1»Dodatka 1. ovog Pravilnika) svim zainteresiranim osobama i nadležnim tijelima.

(2) Izvanredni događaj prijavljuje odgovorna osoba istražnog povjerenstva ovisno o mjestu nastanka izvanrednog događaja i to kod upravitelja infrastrukture, željezničkog prijevoznika ili pravne osobe koja obavlja željeznički prijevoz za vlastite potrebe.

(2) O izvanrednim događajima iz kategorije ozbiljnih nesreća, nesreća i izbjegnutih nesreća, upravitelj infrastrukture, željeznički prijevoznik, vlasnik vučnog vozila ili pravna osoba koja obavlja prijevoz za vlastite potrebe, pored neovisnog istražnog tijela nadležnog za istragu željezničkih nesreća, iz članka 14. stavka 3. ovog Pravilnika, mora izvijestiti i Ministarstvo unutarnjih poslova, te Ministarstvo nadležno za zaštitu okoliša, a ukoliko se radi o nesrećama pri vojnom prevoženju na željeznici, u kojima su poginule ili ozlijeđene vojne osobe, mora se izvijestiti i Ministarstvo obrane.

7. PRAVILNIK O UVJETIMA ODRŽAVANJA ŽELJEZNIČKIH VOZILA

Članak 1.

- (1) Ovim Pravilnikom propisuju se uvjeti i način održavanja željezničkih vozila koja se koriste na željezničkim prugama u unutarnjem i međunarodnom željezničkom prometu.
- (2) Odredbe ovoga Pravilnika primjenjuju se i na željezničko vozilo industrijske željeznice kada se to vozilo koristi u javnom željezničkom prometu.
- (3) O održavanju željezničkog vozila mora skrbiti željeznički prijevoznik, upravitelj infrastrukture, pravna osoba koja obavlja prijevoz za vlastite potrebe, vlasnik odnosno posjednik vozila (u daljnjem tekstu: posjednik) u skladu s unaprijed utvrđenim kriterijima, rokovima i ciklusima za redovito održavanje za svaku vrstu i seriju željezničkog vozila kao i posjedovati opise radova za pojedine vrste redovitog održavanja u pisanom obliku.

Članak 2.

Pojedini pojmovi u ovom Pravilniku imaju sljedeće značenje:

1. »Izvanredni popravak« je skup radova na željezničkom vozilu koji se obavlja na pojedinom podsustavu, dijelu ili sklopu željezničkog vozila na kojem je tijekom korištenja vozila došlo do oštećenja ili kvara ili je u takvom tehničkom stanju da bi do narednog kontrolnog pregleda moglo doći do oštećenja ili kvara na željezničkom vozilu.
2. »Izvanredno održavanje željezničkog vozila« je skup radova na željezničkom vozilu koji se obavljaju na podsustavima, dijelovima i sklopovima na kojima je tijekom korištenja vozila došlo do oštećenja ili kvara kako bi se željezničko vozilo dovelo u ispravno stanje. Radovi izvanrednog održavanja mogu se obavljati zasebno ili u sklopu redovitog održavanja.
3. »Jednostavna tlačna posuda« je svaka zavarena posuda izvrgnuta unutarnjem predtlaku većem od 0,5 bara, a koja je namijenjena za zrak.
4. »Kontrolni pregled« je skup periodičkih radova na željezničkom vozilu koji se obavljaju nakon određenog broja prevaljenih kilometara ili proteka određenog vremenskog perioda korištenja željezničkog vozila prema utvrđenom opisu radova i odgovarajućem tehnološkom postupku radi provjere općeg stanja vozila, provjere stanja podsustava, dijelova i sklopova, izmjene ili dopune maziva, zamjene ili dopune drugog potrošnog materijala te otklanjanja nedostataka na željezničkom vozilu.
5. »Modifikacija željezničkog vozila« je zahvat kojim se obavlja pojedinačna izmjena ili poboljšavanje konstrukcije ili uređaja na vozilu, a kojim se ne mijenjaju osnovne konstrukcijske, tehničke i eksploatacijske značajke. Ako se na željezničkom vozilu po unaprijed izrađenoj tehničkoj dokumentaciji obavlja više modifikacija u smislu povećanja pouzdanosti vozila u pogonu i veće učinkovitosti tada se to u smislu odredbi ovoga Pravilnika zove modernizacija željezničkog vozila.
6. »Održavanje željezničkog vozila« je skup unaprijed planiranih radova u sklopu redovitog održavanja kao i neplaniranih radova u sklopu izvanrednog održavanja vozila, koji se obavljaju na vozilu, njegovim podsustavima, sklopovima i dijelovima sa svrhom da tijekom korištenja željezničko vozilo udovoljava tehničkim uvjetima za sigurnost željezničkog prometa.
7. »Održavatelj« je pravna ili fizička osoba koja posjeduje propisano ovlaštenje za obavljanje djelatnosti održavanja željezničkih vozila.
8. »Oštećenje vozila« je oštećenje pojedinačnog ili više različitih dijelova, sklopova i uređaja ugrađenih na željezničko vozilo nastalo zbog deformacija izazvanih sudarom, iskliznućem, nepravilnim manevriranjem, utovarom, istovarom ili zbog vandalizma i njemu sličnih radnji.
9. »Posjednik« je vlasnik, pravna ili fizička osoba koja ima pravo raspolaganja vozilom i koristi vozilo kao sredstvo prijevoza u gospodarske svrhe.
10. »Redoviti popravak« je skup unaprijed planiranih radova na željezničkom vozilu kojim se prema utvrđenom opisu radova i odgovarajućem tehnološkom postupku obavlja pregled i popravak dijelova i sklopova na vozilu ili u specijaliziranoj radionici, popravljaju ili zamjenjuje električna, zračna i instalacija za protok fluida nakon čega se željezničko vozilo kompletira, završno ispituje na mjestu, a po potrebi i na probnoj vožnji prije ponovnog puštanja u željeznički promet.
11. »Redovito održavanje željezničkog vozila« je skup unaprijed planiranih radova na željezničkom vozilu kojim se prema utvrđenom opisu radova i odgovarajućem tehnološkom postupku utvrđuje opće stanje vozila, obavlja pregled podsustava, dijelova i sklopova te otklanjaju nedostaci na željezničkom vozilu nakon čega se provjerava ispravnost željezničkog vozila.

12. »Rekonstrukcija željezničkog vozila« je izvođenje radova na željezničkom vozilu kojim se mijenjaju njegova bitna konstrukcijska, tehnička ili uporabna svojstva vozila.

13. »Servisni pregled vučnog vozila« je pregled radi provjere tehničke ispravnosti sklopova i uređaja na vozilu te otklanjanje neispravnosti sukladno uputama o održavanju odnosno vozila za ovu vrstu pregleda, a koji se obavlja tijekom iskorištavanja vozila između dviju vožnji vlaka ili manevarskih vožnji.

Članak 3.

Odredbe ovoga Pravilnika odnose se na sljedeća vozila:

1. lokomotive,
2. motorne vlakove,
3. motorna vozila za posebnu namjenu,
4. putničke vagone,
5. upravljačke vagone,
6. teretne vagone,
7. vagone za posebne namjene.

Načela održavanja

Članak 4.

(1) Održavanje željezničkih vozila je stalan proces preventivnog karaktera kojem je svrha sigurno, pouzdano, ekonomično i ekološki prihvatljivo korištenje željezničkih vozila u javnom željezničkom prometu.

(2) Održavanje željezničkih vozila može biti redovito i izvanredno.

(3) U redovito održavanje spada:

1. pranje, čišćenje i dezodoracija,
2. dezinfekcija, dezinsekcija i deratizacija putničkih vagona i motornih vlakova,
3. servisni pregledi vučnih vozila,
4. kontrolni pregledi,
5. redoviti popravci.

(4) U izvanredno održavanje spada:

1. pranje i čišćenje teretnih vagona,
2. dezinfekcija, dezinsekcija i deratizacija putničkih vagona i motornih vlakova,
3. izvanredni popravci zbog kvarova, istrošenosti i nasilnih oštećenja,
4. izvanredni popravci nakon izvanrednog događaja (Prilog 6).

Članak 5.

(1) Održavanje željezničkih vozila ima pravo obavljati održavatelj, odnosno pravna ili fizička osoba, kojoj je posjednik povjerio održavanje željezničkog vozila ugovorom ili drugim pravno valjanima aktom (ako posjednik nije održavatelj) i koja za održavanje željezničkih vozila ima zakonom propisano odobrenje.

Mjerila i redoslijed redovitog održavanja

Članak 7.

(1) Mjerila za redovito održavanje željezničkih vozila su:

1. kalendarsko vrijeme iskorištavanja vozila,
2. prijeđeni kilometri, odnosno brutotonski kilometri za teretne vagone.

(2) Mjerila za redovito održavanje željezničkih vozila mogu biti i potrošeno dizel gorivo ili broj sati rada dizel motora, a rokovi po ovim kriterijima ne mogu biti duži od rokova predviđenih za kalendarsko vrijeme iskorištavanja vozila ili prijeđenih kilometara.

(3) Mjerila za obavljanje redovitog održavanja pojedinih vrsta željezničkih vozila, uključujući dopuštena odstupanja, nalaze se u prilogima ovoga Pravilnika.

Održavanje sklopova i uređaja od posebnog značaja

Članak 14.

Uređaji od posebnog značaja za siguran tijek željezničkog prometa na željezničkom vozilu jesu:

1. kočni sustavi,
2. osovinski sklopovi,



3. vlačni i odbojni uređaji,
4. okretna postolja,
5. sanduk i okvir sanduka,
6. elementi ovješnja i ogibljenja,
7. čelne i završne svjetiljke i sirene,
8. uređaj za kontrolu budnosti,
9. radio-dispečerski uređaj,
10. ETCS/RTMS i AS uređaj,
11. brzinomjerni i registrirajući uređaj,
12. sustavi vatrodojave i zaštite od požara,
13. tlačne posude,
14. uređaji automatskog zatvaranja vrata motornih vlakova i putničkih vagona.

Održavanje kočnica

Članak 15.

(1) Održavanje zračnih, magnetskih tračničkih, ručnih i pritvrdnih kočnica željezničkih vozila obavlja se sukladno preporukama proizvođača, međunarodnim propisima i UIC objavama.

(2) Održavanje kočnica može biti redovito i izvanredno, a može se obavljati i u sklopu drugih radova redovitog i izvanrednog održavanja željezničkog vozila.

Članak 18.

(1) Izvanredna provjera kočnica željezničkog vozila obavlja se nakon većeg oštećenja vozila ili ako je vozilo sudjelovalo u izvanrednom događaju ili se sumnja u ispravnost kočnice željezničkog vozila.

(2) Kad je to potrebno mogu se provoditi i druge provjere ili ispitivanja radi ustanovljivanja ispravnosti kočnice.