

STROJVOĐA I OVLAŠTENJE STROJVOĐE

Orešković, Dražen

Undergraduate thesis / Završni rad

2018

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **The Polytechnic of Rijeka / Veleučilište u Rijeci**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:125:761410>

Rights / Prava: [In copyright](#)/[Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2024-07-18**



Repository / Repozitorij:

[Polytechnic of Rijeka Digital Repository - DR PolyRi](#)



VELEUČILIŠTE U RIJECI

Dražen Orešković

STROJOVOĐA I OVLAŠTENJE STROJOVOĐE
(završni rad)

Rijeka, 2018.

VELEUČILIŠTE U RIJECI

Prometni odjel

Stručni studij Željeznički promet

STROJOVOĐA I OVLAŠTENJE STROJOVOĐE

(završni rad)

MENTOR

Dr. sc. Sandra Debeljak, predavač

STUDENT

Dražen Orešković

MBS: 2429000072/15

Rijeka, lipanj 2018.

VELEUČILIŠTE U RIJECI

Prometni odjel

Rijeka, 18. 12. 2017.

ZADATAK za završni rad

Pristupniku Draženu Oreškoviću

MBS: 2429000072/15

Studentu Stručnog studija prometa izdaje se zadatak za završni rad – tema završnog rada pod nazivom:

STROJOVOĐA I OVLAŠTENJE STROJOVOĐE

Sadržaj zadatka: Prikazati relevantna pravna pravila koje se odnose na rad strojovođe i ovlaštenje strojovođe. Obraditi i prikazati odredbe Zakona o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava, Pravilnika o ovlaštenju strojovođe te Pravilnika o stručnom osposobljavanju, poučavanju i provjeri znanja strojovođe. Detaljno obraditi relevantne opće i druge pravne akte i dokumentaciju nacionalnog željezničkog prijevoznika HŽ Cargo d.o.o., kao što su pravilnici, upute, odluke i naredbe koje se odnose na prava, obveze i odgovornosti radnika na radnom mjestu strojovođe. Prikazati i temeljne karakteristike stručnih poslova s kojima se strojovođe susreću u svojem radu te u radu navesti prikaz praktičnih primjera dokumentacije potrebne za rad strojovođe.

Preporuka _____

Rad obraditi sukladno odredbama Pravilnika o završnom radu Veleučilišta u Rijeci.

Zadano: 18. 12. 2017.


Predati do: 15. 9. 2018.

Mentor:



(Dr. sc. Sandra Debeljak, predavač)

Pročelnik odjela:



(Dr. sc. Ivića Barišić, prof. v. š.)

Zadatak primio dana: 18. 12. 2017.


(Dražen Orešković)

Dostavlja se:
- mentoru
- pristupniku

IZJAVA

Izjavlujem da sam završni rad pod naslovom 'Strojovođa i ovlaštenje strojovođe' izradio samostalno pod nadzorom i uz stručnu pomoć mentorice dr. sc. Sandre Debeljak, predavač.

Ime i prezime

Amir Prisković

(potpis studenta)

SAŽETAK

U ovom radu prikazuju se europska i nacionalna pravna pravila koje se odnose na rad strojovođe i ovlaštenje strojovođe. Uz analizu odredbi Zakona o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava, Pravilnika o ovlaštenju strojovođe te Pravilnika o stručnom osposobljavanju, poučavanju i provjeri znanja strojovođe daje se pregled potrebnih kompetencija za stjecanje znanja i uvjeta strojovođe za ovlaštenje na osnovi Direktive 2007/59/EZ. U radu su detaljno obrađeni pravilnici, upute, odluke i naredbe koje se odnose na prava, obaveze i odgovornosti radnika na radnom mjestu strojovođe. Strojovođa je radnik s položenim stručnim ispitom za samostalno upravljanje vučnim vozilom i završenom školom za strojovođu. Rad strojovođe sastoji se od poslova prijema službe na osnovu dnevnog rasporeda rada, zaprimanja vučnog vozila i provjere njegove ispravnosti, zatim postupaka pri polasku vlaka, vožnje vlaka na pruzi i zadržavanja u službenim mjestima, dolasku u krajnji kolodvor i raspreni vučnog vozila u obrtnom depou.

Ključne riječi: strojovođa, ovlaštenje, dozvola, potvrda, vučno vozilo.

SADRŽAJ:

| | |
|---|----------|
| 1. UVOD | 1 |
| 1.1. Predmet i problem istraživanja | 1 |
| 1.2. Svrha i cilj istraživanja | 2 |
| 1.3. Struktura rada..... | 2 |
| 2. HŽ CARGO D.O.O.-NACIONALNI ŽELJEZNIČKI PRIJEVOZNIK..... | 3 |
| 2.1. Organizacija HŽ Carga | 4 |
| 2.1.1. Organizacijske jedinice | 5 |
| 2.1.2. Poslovno područje Tehnologija..... | 5 |
| 2.1.3. Regionalna područja HŽ Carga..... | 6 |
| 2.1.4. Područne vuče | 7 |
| 2.2. Centar za osposobljavanje strojovođa | 7 |
| 3. POJAM I POSLOVI STROJOVOĐE TE RELEVANTNI PRAVNI PROPISI ZA STROJOVOĐE | 8 |
| 3.1. Zakon o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava | 12 |
| 3.2. Pravilnik o signalima, signalnim znakovima i signalnim oznakama u željezničkom prometu..... | 14 |
| 3.2.1. Stalni signali, prijenosni i ručni signali | 15 |
| 3.2.2. Signalne oznake..... | 16 |
| 3.3. Pravilnik o načinu i uvjetima za sigurno odvijanje i upravljanje željezničkim prometom | 17 |
| 3.3.1. Temeljni pojmovi, infrastrukturni objekti i sporazumijevanje u prometu | 18 |
| 3.3.2. Odredbe o manevriranju | 20 |
| 3.3.3. Pravila za kočenje..... | 21 |
| 3.3.4. Priprema, primitak i otprema vlaka..... | 23 |
| 3.3.5. Dužnosti osoblja vučnog vozila | 24 |
| 3.3.6. Odredbe o evidencijama | 26 |

| | | |
|-----------|--|-----------|
| 3.4. | Uputa za održavanje vučnih vozila..... | 27 |
| 3.5. | Prometni pravilnik | 28 |
| 3.6. | Uputa o kočenju vlakova | 30 |
| 3.7. | Naputak o prijevozu opasnih tvari | 32 |
| 3.8. | Pravilnik o zaštiti na radu HŽ Cargo d.o.o. | 35 |
| 3.9. | Kolektivni ugovor HŽ Cargo..... | 37 |
| 3.9.1. | Radno vrijeme | 37 |
| 3.9.2. | Godišnji odmor..... | 38 |
| 3.9.3. | Stimulacija i destimulacija | 38 |
| 3.9.4. | Mentorstvo | 38 |
| 3.9.5. | Privremeno udaljenje..... | 39 |
| 4. | OVLAŠTENJE STROJOVOĐE | 40 |
| 4.1. | Obrazovanje, osposobljavanje i ispiti za strojovođu | 40 |
| 4.2. | Dozvola za strojovođe | 49 |
| 4.3. | Potvrda za strojovođe | 51 |
| 4.4. | Nadzor strojovođa od strane željezničkog prijevoznika i upravitelja infrastrukture | 53 |
| 5. | ZAKLJUČAK..... | 55 |
| | POPIS LITERATURE..... | 57 |
| | POPIS SLIKA..... | 59 |
| | POPIS TABLICA..... | 60 |
| | PRILOZI..... | 61 |

1. UVOD

U pristupu analiziranja i razmatranja ovog rada neophodno je determinirati općenito pojam zanimanja strojovođe zbog objektivnog sagledavanja i što potpunijeg razumijevanja obrađivane teme. Strojovođa upravlja električnim ili dizel vučnim vozilom kod vožnje vlaka, manevriranju ili kod probi vučnog vozila (testiranje vozila prije puštanja u promet). Rad strojovođe sastoji se od poslova prijema službe na osnovu dnevnog rasporeda rada, javljanja strojnog osoblja na rad, zaprimanja vučnog vozila i provjere njegove ispravnosti, vožnje do graničnika (granice pruge između depoa i kolodvora) i od graničnika do vlaka, zatim postupaka pri polasku vlaka i izlasku vlaka iz polaznog kolodvora, vožnje vlaka na pruzi te nadzor nad radom vučnog vozila tijekom vožnje i zadržavanja vlaka u službenim mjestima, dolasku vlaka u krajnji kolodvor i raspredi vučnog vozila u obrtnom depou. Na osnovu ugovora o radu koji strojovođa potpisuje s poslodavcem prema pravilniku o organizaciji HŽ-a Carga d.o.o., strojovođa je izvršni radnik koji obavlja poslove s posebnim uvjetima rada koji neposredno sudjeluje u obavljanju željezničkog prometa.

1.1. Predmet i problem istraživanja

Predmet istraživanja ovog rada su poslovi obavljanja djelatnosti strojovođe u sustavu željezničkog prijevoza gdje se primjenjuju pravna pravila propisana kroz nacionalno zakonodavstvo, te pravilnici, priručnici, politike, sporazumi, upute, naputci, odluke, obavijesti, naredbe i ostali zakonski i podzakonski pravni akti društva HŽ Carga d.o.o., te pravni dokumenti Europske unije.

Problem istraživanja su posebni uvjeti koji vrijede za strojovođe, koji moraju proći kroz različite provjere kod Agencije za sigurnost željezničkog prometa za dobivanje ovlaštenja strojovođe.

1.2. Svrha i cilj istraživanja

Svrha rada je pojasniti uvjete i propise koji se odnose na rad strojovođe kojih se mora pridržavati u željezničkom prometu, te što je sve potrebno da bi se željeznički promet odvijao na uredan, siguran, ekonomičan i pravilan način.

Cilj istraživanja je na što jednostavniji način objasniti koji su glavni uvjeti za strojovođu u željezničkim prometu, te koji su potrebni dokumenti za ovlaštenje strojovođe. Također je bitno da su strojovođe imaju završeno školovanje za zvanje strojovođe te da su stručno osposobljeni za upravljanje vučnim vozilom.

1.3. Struktura rada

Završni rad sastoji se od pet međusobno povezanih poglavlja. Prvo poglavlje je uvod te obuhvaća predmet i problem istraživanja, svrhu i cilj istraživanja te strukturu rada. U drugom poglavlju govori se o HŽ Cargo d.o.o. te njegovoj ulozi kao nacionalnom željezničkom prijevozniku. Treće poglavlje odnosi se definiranje zanimanja strojovođe i opis djelokruga rada kroz primjenu pravnih pravila propisanih kroz nacionalno zakonodavstvo u obliku pravilnika, uputa i ostalih pravnih akata društva HŽ Carga d.o.o.. Četvrto poglavlje obuhvaća ovlaštenje strojovođe i uvjete za dobivanje dozvole i potvrde te uvjete koji prethode izdavanju dozvole i potvrde, kao što je stručno osposobljavanje, početne kvalifikacije, periodička izobrazba, redovne provjere znanja i obavezni zdravstveni pregledi. Peto poglavlje je zaključak, koji objedinjuje sva poglavlja.

2. HŽ CARGO D.O.O. - NACIONALNI ŽELJEZNIČKI PRIJEVOZNIK

HŽ Cargo d.o.o.¹ je željeznički prijevoznik kao javno trgovačko društvo koje pruža usluge javnog prijevoza tereta i vagonskih pošiljaka u domaćem i međunarodnom željezničkom i kombiniranom prometu. U smislu poslovanja društva HŽ Carga razlikuje se konvecionalni prijevoz koji se odnosi na rasuti tereti, kemikalije, proizvode i poluproizvode metalurške i građevne industrije, paletizirane terete i drugo. Zatim intermodalni prijevoz kao prijevoz robe u teretnim jedinicama na vozilima najmanje dviju prometnih grana, pri čemu se na mjestima gdje se sučeljavaju vozila različitih prometnih grana ne manipulira robom te se spajaju prednosti više vrsta prometnih grana prijevoza. Cilj je da se teretni prijevoz s ceste preusmjerava na željeznicu kako bi se rasteretile cestovne prometnice i izbjegla uska grla prometa, smanjile prometne nezgode, uštedila energija te smanjio štetni utjecaj na okoliš i smanjila razina buke. U takvom vidu prijevoza bitna je suradnja između različitih partnera u logistici, kao što su željeznička prijevozna poduzeća, zatim operatori, špediteri, cestovna poduzeća, brodska poduzeća, kontejnerski terminali, industrijski proizvođači i luke. Ujedno se poslovanje HŽ Carga bitno bazira na prijevozu pošiljka opasnih tvari koje se temelji na Zakonu o prijevozu opasnih tvari (NN 79/07)² i odredbama Konvencije o međunarodnom željezničkom prijevozu (COTIF) te Propisima o međunarodnom prijevozu opasnih tvari željeznicom-Pravilnik RID (Službeni vjesnik HŽ Cargo, 06/17)³ te o Napatku o prijevozu opasnih tvari. (Službeni vjesnik HŽ Cargo, 07/17)

Zatim se naglašava kao važan faktor poslovanja Društva HŽ Carga prijevoz izvanrednih pošiljaka kao prijevoz pošiljaka koje svojim gabaritima (vanjske dimenzije, mase ili posebni postupak kod prijevoza) zahtijevaju posebno odobrenje tehničkih ili prometnih uvjeta. (<http://www.hzcargo.hr/default.aspx?id=33>, 25.3.2018.)

Misija tvrtke HŽ Cargo je trajno udovoljavanje kupaca i korisnika usluga, vlasnika i drugih zainteresiranih strana primjenom visoko standardiziranih tehnologija uz pomoć osposobljenih i motiviranih zaposlenika. (<http://www.hzcargo.hr/default.aspx?id=19>, 25.3.2018.)

¹ U daljnjem tekstu: HŽ Cargo.

² U daljnjem tekstu: Zakon o prijevozu opasnih tvari.

³ U daljnjem tekstu: Pravilnik RID.

Vizija tvrtke HŽ Cargo je stvoriti usmjerenu tvrtku koja će usluge teretnog prijevoza pružati na konkurentan, siguran, ekonomičan i ekološki prihvatljiv način. (<http://www.hzcargo.hr/default.aspx?id=20>, 25.3.2018.)

Može se istaknuti da postoji visok potencijal za povećanje teretnog prijevoza u željezničkom prometu. Željeznički teretni promet u Republici Hrvatskoj ima jasnu međunarodnu ulogu jer povezuje jadranske luke s kontinentom. Kako bi se povećao intermodalni pomorsko-željeznički promet potrebno je razviti mrežu logističkih terminala, s time da se ti terminali izgrade u lukama i u glavnim potrošačkim središtima. Terminale je potrebno izgraditi zbog uključivanja ishodišta same opskrbe u hrvatske luke koje konkuriraju drugim lukama na ovom području.

Nakon propalog pokušaja prodaje HŽ Carga rumunjskoj tvrtki Grampet Group, Vlada Republike Hrvatske je kao jedini vlasnik HŽ Carga izvršila dokapitalizaciju društva i izdala državnu garanciju za zajmove koje je HŽ Cargo odobrila Svjetska banka. Europska komisija je zatvorila predmet programa restrukturiranja HŽ Carga. Prilike za željeznički sektor, a time i HŽ Cargo u Hrvatskoj povezane su s mogućim rastom njegova udjela u sveukupnom poslovanju unutarnjeg prometa što se može postići poboljšanjem ili gradnjom željezničke infrastrukture uključujući terminale i industrijske kolosijeeke. Najvažnija je nabava novih vučnih vozila odnosno osuvremenjivanje postojećeg voznog parka, te udruživanje s ostalim vidovima prometa, ali i drugim registriranim željezničkim prijevoznicima na području Republike Hrvatske kroz zajedničkim nastup s fokusom na korisnike usluga.

(<http://www.mppi.hr/UserDocsImages/MMPI%20Strategija%20prometnog%20razvoja%20RH%202017.-2030.-final.pdf>, 25.3.2018.)

2.1. Organizacija HŽ Carga

U članku 1. stavak. 1. Pravilnika o organizaciji HŽ Cargo d.o.o., (Sl. vj. 13/16)⁴ definirana je organizacija u Društvu HŽ Cargo koja se temelji se na Zakonu o željeznici (NN 94/13, 148/13, 73/17), Zakonu o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava, (NN

⁴ U daljnjem tekstu: Pravilnik o organizaciji HŽ Carga.

82/13, 18/15, 110/15, 70/17), Zakonu o trgovačkim društvima (NN 111/93, 34/99, 52/00, 118/03, 107/07, 146/08, 137/09, 125/11, 152/11, 111/12, 68/13, 110/15) i Izjavi o osnivanju društva HŽ Cargo d.o.o. u Službenom vjesniku. (Sl. vj. 13/16)

2.1.1. Organizacijske jedinice

U članku 2. Pravilnika o organizaciji strukturu HŽ Carga čine sljedeće organizacijske jedinice:

- Ured Uprave
- Poslovna područja: Prodaja, Tehnologija, Financije, Ljudski potencijali, pravni i opći poslovi i Komercijalni poslovi.
- Služba za sustav upravljanja sigurnošću i zaštitu na radu, zaštitu od požara i zaštitu okoliša
- Služba za kontroling i upravljanje rizicima
- Služba za IT
- Centar za osposobljavanje strojovođa
- Centar za podršku korisnicima informacijskog sustava
- Regionalna područja HŽ Carga: Zapad, Jug, Istok i Centar
- Područni centri, područni tehnički pregled vagona i područna vuča. (čl. 2., Pravilnik o organizaciji HŽ Carga)

2.1.2. Poslovno područje Tehnologija

Za ovaj rad je posebno zanimljivo poslovno područje Tehnologije jer obuhvaća poslove Vuče i izradu projekta modernizacije postojećih i nabave novih vučnih vozila, praćenja izvršenja prijevoza i operative izrade turnusa lokomotiva i strojnog osoblja, organiziranja rada strojnog osoblja (strojovođe) i lokomotiva u skladu s turnusima i postojećim voznim redom, održavanja lokomotiva i teretnih vagona te na osnovi članka 8. Pravilnika o organizaciji djeluju službe unutar poslovnog područja Tehnologije koje se bave pojedinačnim poslovima

koji su podijeljeni na: službu za prijevoznu tehnologiju i gospodarenje vagonima, službu za upravljanje i izvršenje prijevoza, službu za tehnologiju vuče i tehnički pregled vagona i službu za održavanje lokomotiva. (čl. 8., Pravilnik o organizaciji HŽ Carga) U Prilogu 3. poglavlje 3. Pravilnika o organizaciji rada HŽ Carga navodi se zadaća Službe za tehnologiju vuče i tehnički pregled vagona unutar poslovnog područja Tehnologije, a usko je hijerarhijski vezana uz poslove strojovođe. Služba za tehnologiju vuče i tehnički pregled vagona priprema elemente za izradu voznog reda. Izrađuje turnuse vučnih vozila i strojnog osoblja temeljem voznog reda te radi proračun voznih vremena, utvrđuje potrebe za strojnim osobljem. Obraduje pokazatelje iz evidencije vuče i prati troškove vuče. Sudjeluje u izradi i tumačenju propisa iz područja vuče i tehničkog pregleda vagona, kao i izradi stručne podloge za izobrazbu strojnog osoblja i radnika za poslove tehničkog pregleda vagona (Prilog 3. poglavlje 3., Pravilnik o organizaciji HŽ Carga)

2.1.3. Regionalna područja HŽ Carga

U Prilogu 6. poglavlje 6. Pravilnika o organizaciji rada Regionalna područja HŽ Carga su Zapad, Jug, Istok, Centar. U regionalnim područjima HŽ Carga obavljaju se poslovi koji su vezani uz osnovnu funkciju HŽ Carga, kao što su preuzimanje pošiljaka, planiranje i otprema pošiljke, izvedba prijevoza pošiljke, izdavanje pošiljke, obračuni usluga, dopremanje i otpremanje vagona, vaganje, zatim manevriranje, kao i tehnički pregled vagona i vlakova te obavljanje djelatnosti vuče, odnosno svi drugi poslovi vezani uz prijevoz pošiljaka. Uz navedene poslove obavljaju se poslovi računovodstva i financija, zatim poslovi nabave i skladišnog poslovanja. U članku 23. stavak 3. je rečeno da se sistematizacijom radnih mjesta određuje naziv radnog mjesta, uvjeti za rad na određenome radnom mjestu te ukupni broj izvršitelja. Broj izvršitelja za radna mjesta strojovođa i pomoćnik strojovođe promjenjiv je i utvrđuje se prije stupanja na snagu svakog voznog reda na razini jedne godine. (članak 23. st. 3., Pravilnik o organizaciji HŽ)

2.1.4. Područne vuče

Područne vuče su podijeljene unutar Regionalnih područja HŽ Carga koje su lokacijski smještene 30-50 kilometara jedna do druge na glavnim prugama HŽ-a. Osnovna zadaća svake područne vuče je da organizira i usklađuje procese rada te racionalizira korištenje vučnih vozila i radnog vremena izvršnih radnika. U HŽ Cargu trenutno posluje 17 područnih vuča. U regionalnom području Zapad posluje četiri vuče: Rijeka, Moravice, Ogulin i Karlovac. U regionalnom području Istok posluje četiri vuče: Osijek, Vinkovci, Nova kapela-Batrina i Slavonski Brod. U regionalnom području Jug posluje četiri vuče: Solin, Knin, Ploče i Šibenik. U regionalnom području Centar posluje pet vuča: Zagreb Ranžirni Kolodvor, Sisak, Novska, Varaždin i Koprivnica. (Prilog 2. poglavlje 3. Pravilnika o organizaciji HŽ Carga). Unutar Područnih vuča trenutno je zaposleno po sistematizaciji na osnovu ovog Pravilnika 453 strojovođe. (Prilog 4., Pravilnik o organizaciji HŽ Carga)

2.2. Centar za osposobljavanje strojovođa

Važno je napomenuti članak 15. Pravilnika o organizaciji HŽ Carga koji u poslovanju Društva HŽ Carga uvodi Centar za osposobljavanje strojovođa. Centar za osposobljavanje strojovođa ima za zadaću izradu plana potreba za poučavanjem, stručnim osposobljavanjem i provjere znanja strojovođa, provjere znanja nakon osposobljavanja, redovite i izvanredne provjere znanja, a ujedno ih provodi i vodi odgovarajući registar. Provodi aktivnosti vezane uz stalno profesionalno usavršavanje stručnih ispitivača sukladno odredbama EU Direktive 2007/59/EZ⁵ i Pravilnika o ovlaštenju strojovođa (NN 96/13, 74/15, 75/16)⁶ te drugih nacionalnih i međunarodnih propisa. (članak 15., Pravilnik o organizaciji HŽ Carga)

⁵ Direktiva 2007/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. listopada 2007. o davanju ovlaštenja strojovođama koji upravljaju lokomotivama i vlakovima na željezničkom sustavu Zajednice (OJ L 315, 3.12.2007, p. 51–78); u daljnjem tekstu: Direktiva 2007/59/EZ.

⁶ U daljnjem tekstu: Pravilnik o ovlaštenju strojovođa.

3. POJAM I POSLOVI STROJOVOĐE TE RELEVANTNI PRAVNI PROPISI ZA STROJOVOĐE

U Pravilniku o vuči vlakova (Sl. vj. 4/99, 2/03, 6/04, 3/05, 1/06, 6/06, 4/14)⁷ kao općem aktu djelatnosti vuče na Hrvatskim željeznicama koji uređuje ustrojbu vuče i službena mjesta u vuči, navodi se da je strojovođa radnik sa završenom školom za strojovođu i s položenim stručnim ispitom za samostalno upravljanje vučnim vozilom određene serije, kod vožnje vlaka ili manevriranja. Ako radnici u vuči vlakova osposobljeni za upravljanje određenom serijom vučnog vozila tim vozilom ne upravljaju dulje od godinu dana, tada prije nego što njime opet počnu upravljati samostalno, obavljanjem vožnje pod nadzorom bez polaganja posebnoga stručnog ispita moraju obnoviti poznavanje toga vozila i rukovanja njime. (čl.5., Pravilnik o vuči vlakova) Radno vrijeme strojovođe utvrđuje se mjesečnim rasporedom koji se izrađuje na osnovu postojećih turnusa te se na temelju mjesečnog turnusa određuje dnevni raspored rada dotičnog strojovođe. (čl. 14. st. 1., Pravilnik o vuči vlakova)

U tom radu svakodnevni poslovi strojovođe su: priprema vučnog vozila,⁸ provjera namirenosti i opreme VV, stalni nadzor vozila, pripreme za polazak vlaka, vožnja vlaka, primopredaja VV, predaja VV nakon završetka rada kao i možebitne nepravilnosti vozila te odluka o neispravnosti VV koje su vrlo učestale s obzirom na starost voznog parka HŽ-a.

Strojovođa najčešće posjeda VV u jednoposjedu (uvjeti jednoposjeda VV su ugrađeni sljedeći uređaji: brzinomjer, autostop, radio veza, budnik, kamere ili vanjski retrovizori i uvjeti za jednoposjed pruge: pružni autostop uređaj i radioveza), odnosno radi samostalno, dok kod rada u dvoposjedu nadzire rad pomoćnika strojovođe te izdaje naređenja i upute tijekom rada. Dvoposjed se još uvijek koristi kod VV koje zbog svojih zastarjelih tehničkih karakteristika ne zadovoljavaju uvjete za jednoposjed, ili se odnosi na prugu ako nije opremljena modernom signalizacijom i uređajima za siguran promet (pružni auto-stop uređaj, radio-dispečerska veza). (čl. 17., Pravilnik o vuči vlakova)

⁷ U daljnjem tekstu: Pravilnik o vuči vlakova.

⁸ U daljnjem tekstu: VV.

U Uputi za rad radnika u vuči vlakova (Uputa 201-1), (Sl. vj. 3/04, 4/04)⁹ koja propisuje detaljna pravila i postupke za rukovanje VV te nadzor njime tijekom rada navode se obveze izvršnih radnika u područnoj vuči vlakova na radnom mjestu strojovođe. Strojovođa je radnik koji upravlja dizelskim ili električnim VV pri vožnji vlaka, na pokusnoj vožnji i kod obavljanja manevriranja. Kod zaposjedanja VV nadzire ispravnost rada, ustanovljuje i otklanja kvarove na VV i održava čistoću. U svom radu strojovođa obavezno surađuje s glavnim planerom za vučna vozila i strojno osoblje, dispečerom vuče, nadređenim šefom vuče, te zbog sigurnog odvijanja prometa interaktivno je u uskoj vezi s prometnikom vlakova, vlakovođom, pregledačem vagona, dispečerom elektrovučnog podsustava te svim ostalim radnicima izvršne službe u smislu urednog, sigurnog i pravilnog odvijanja prometa. (čl. 3., Uputa za rad radnika u vuči vlakova)

Upravljanje VV i poznavanje pruge smije obavljati samo strojovođa koji ispunjava uvjete koji su propisani postojećim uputama i pravilnicima. Da bi strojovođa vozio na nekoj pruzi mora biti upoznat s dotičnim prilikama te to svojim potpisom potvrditi u knjizi poznavanja pruge. Ako na nekoj pruzi nije vozio dulje od godine dana tada mora proći postupak upoznavanja pruge ili ako u nekome kolodvoru obavlja poslove manevriranja mora biti upoznat s poslovnim redom kolodvora. Prugu mora upoznati najmanje jednom po danu i noći. Ukoliko se mora rasporediti na vožnju na nepoznatoj pruzi mora dobiti pilota, tj. strojovođu ili instruktora vuče odnosno djelatnika koji dobro poznaje dotične prilike na toj pruzi da bi se vožnja vlaka obavila uredno i sigurno, npr. kod vožnje vlaka na pruzi susjedne željezničke uprave. (čl. 3., Uputa za rad radnika u vuči vlakova) Ako izvršni radnik u vuči vlakova smatra da je naredba koja mu je izdana protivna postojećim propisima ili da dovodi u pitanje sigurnost željezničkog prometa, tada on takvu naredbu ne smije ispuniti, nego na to mora upozoriti radnika koji ju je izdao. Ako taj radnik i dalje ustraje na svojoj naredbi, mora je izdati u pismenom obliku, a izvršni radnik u vuči vlakova komu je naredba upućena mora o tome obavijestiti dispečera vuče vlakova svoje jedinice za vuču, koji u dogovoru s glavnim dispečerom vuče vlakova donosi odluku o daljnjem postupku. Po potrebi strojovođa radi i kao mentor za osposobljavanje vježbenika koji se osposobljava za rad pomoćnika strojovođe ili strojovođe po odluci uprave i Centra za osposobljavanje strojovođa. Strojovođa je obavezan pohađati redovno poučavanje, usavršavati se, polagati prometne i tehničke ispite iz djelokruga svog rada. (Članak 4., Uputa za rad radnika u vuči vlakova)

⁹ U daljnjem tekstu: Uputa za rad radnika u vuči vlakova.

Kod javljanja strojnog osoblja¹⁰ na rad strojovođa mora biti odmoren, sposoban za rad i propisno odjeven te je obavezan pregledati knjigu naredbi stalnog i privremenog karaktera te ih potpisati. (čl. 5., Uputa za rad radnika u vuči vlakova) Daljnje radnje odnose se na preuzimanje VV usmeno i pismeno preko knjige primopredaje od drugog strojovođe ili u depou od nadzornika vuče, te pristupa pregledu i pripremi VV pregledom tehničkog stanja i možebitnog oštećenja, pristupa provjeri namirenosti goriva, ulja, pijeska, propisanom opremom, alatom i priborom, te grijanjem, rasvjetom i klimatizacijom. (čl. 6., Uputa za rad radnika u vuči vlakova) U članku 13. stavak 1. Upute za rad radnika u vuči vlakova se navodi da kod postupaka tijekom vožnje vlaka strojovođa mora upravljati vlakom propisanom brzinom, održavati vozno vrijeme, postupati po signalnim znacima i signalnim oznakama i posebnim nalogima te zaustavljati vlak u službenim mjestima u skladu s voznim redom vlaka, koji se na taj vlak odnose te ako vlak kasni smije voziti najvećom dopuštenom brzinom, ali ne smije prekoračiti brzinu vlaka određenu voznim redom i na taj način po mogućnosti skratiti kašnjenje. (čl. 13. st. 1., Uputa za rad radnika u vuči vlakova) Kod raspreme i napuštanja VV na kolosijek za smještaj VV, strojovođa je obavezan osigurati vozilo od samopokretanja, isključiti sve uređaje iz pogona, zaključati sve ulaze u VV i predati ključeve prometniku vlakova u kolodvoru ili nadzorniku vuče u depou. (čl. 16. st.2., Uputa za rad radnika u vuči vlakova) Postoje i izvanredni postupci koji se primjenjuju kod izvanrednog događaja, elementarnih nepogoda, te mjere i postupci u slučaju kvara VV. U slučaju kvara VV strojovođa je dužan procijeniti njegovu težinu, pristupiti otklanjanju kvara i potom nastaviti vožnju. U slučaju većeg kvara obavještava radiovezom prometnika vlakova i glavnog planera (dispečera) gdje poziva pomoćno VV javljajući točan kilometarski položaj na otvorenoj pruzi. (čl. 20. Uputa za rad radnika u vuči vlakova) U slučaju izvanrednog događaja strojovođa je dužan procijeniti njegovu težinu, locirati kilometarski položaj čela vlaka, uzroke i opseg događaja, imali ozlijeđenih ili usmrćenih, je li izbio požar i postoji li mogućnost njegova izbijanja, te prohodnost susjednog kolosijeka i odmah o uočenom izvijestiti radiovezom prometnika vlakova odnosno glavnog planera te hitno pristupiti osiguranju vlaka od samopokretanja. (čl. 19., Uputa za rad radnika u vuči vlakova)

Strojovođa je dužan voditi pisane evidencije, tj. vođenje evidencija vlaka koje se sastoje od lokomotivskog lista, knjige primopredaje i popratnih isprava vlaka. Važno je napomenuti da strojovođa odlučuje o svim postupcima koji nisu propisani, s time da u svakom slučaju

¹⁰ Strojno osoblje - odnosi se na strojovođu i/ili pomoćnika strojovođe.

zadrži prisebnost, da reagira brzo i da poduzme mjere u interesu najviše sigurnosti željezničkog prometa (čl. 13. st. 1., Uputa za rad radnika u vuči vlakova)

Propisi koji strojovođu obavezuju da kroz stručno osposobljavanje, redovno poučavanje, svojim potpisom potvrđuju i kroz redovnu provjeru znanja dokazuju da u skladu s navedenim propisima obavljaju sve propisane radnje u toku svog posla za rad na pravilan, uredan i siguran način se odnose na propise sigurnosti željezničkog prometa, propise vuče vlakova, propise za tehnički pregled vagona, područje propisa zaštite na radu i područje ljudskih potencijala i općih poslova te su sljedeći:

- Zakon o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava (NN 82/13, 18/15, 110/15, 70/17),¹¹
- Pravilnik o načinu i uvjetima za sigurno odvijanje i upravljanje željezničkim prometom (NN 107/16),¹²
- Pravilnik o ovlaštenju strojovođa (NN 96/13, 74/15, 75/16),¹³
- Pravilnik o signalima, signalnim znakovima i signalnim oznakama u željezničkom prometu (NN 94/15),¹⁴
- Kolektivni ugovor HŽ Cargo d.o.o. (Sl. vj. 5/14),¹⁵
- Pravilnik o organizaciji HŽ Cargo d.o.o. (Sl. vj. 13/16),¹⁶
- Pravilnik o osposobljavanju, poučavanju i provjeri znanja strojovođa u HŽ Cargu d.o.o. (Sl. vj. 9/14),¹⁷
- Pravilnik o radu centra za osposobljavanje strojovođa (Sl. vj. 06/2016),¹⁸
- Pravilnik o vuči vlakova (Sl. vj. 4/99, 2/03, 6/04, 3/05, 1/06, 6/06, 4/14),¹⁹
- Pravilnik o zaštiti na radu HŽ Cargo d.o.o. (Sl. vj. 10/17),²⁰
- Prometni pravilnik (HŽI-2) (Službeni vjesnik 10/17),²¹
- Uputa o kočenju vlakova (Uputa 278) (Sl. vj. 6/05, 7/05, 9/05, 1/06, 7/06, 31/12),²²

¹¹ U daljnjem tekstu: Zakon o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava.

¹² U daljnjem tekstu: Pravilnik o načinu i uvjetima za sigurno odvijanje i upravljanje željezničkim prometom.

¹³ Kao što je već navedeno u radu, u daljnjem tekstu: Pravilnik o ovlaštenju strojovođa.

¹⁴ U daljnjem tekstu: Pravilnik o signalima, signalnim znakovima i signalnim oznakama u željezničkom prometu.

¹⁵ U daljnjem tekstu: Kolektivni ugovor HŽ Cargo.

¹⁶ Kao što je već navedeno u radu, u daljnjem tekstu: Pravilnik o organizaciji HŽ Carga.

¹⁷ U daljnjem tekstu: Pravilnik o osposobljavanju, poučavanju i provjeri znanja strojovođa u HŽ Cargu.

¹⁸ U daljnjem tekstu: Pravilnik o radu centra za osposobljavanje strojovođa.

¹⁹ Kao što je već navedeno u radu, u daljnjem tekstu: Pravilnik o vuči vlakova.

²⁰ U daljnjem tekstu: Pravilnik o zaštiti na radu HŽ Cargo.

²¹ U daljnjem tekstu: Prometni pravilnik.

²² U daljnjem tekstu: Uputa o kočenju vlakova.

- Uputa o održavanju vučnih vozila (Sl. vj. 07/2010, 13/10, 1/12),²³
- Uputa za rad radnika u vuči vlakova (Uputa 201-1) (Sl. vj. 3/04, 4/04),²⁴
- Naputak o prijevozu opasnih tvari (Sl. vj. 7/17)²⁵ te
- Okvirni plan i program redovitog poučavanja strojovođa u HŽ-Cargo d.o.o. za 2018. godinu (Sl. vj. 11/17)²⁶
(<http://zgrakosp10:25001/sites/cargo/propisi/Propisi%20sigurnosti%20eljeznikog%20oprometa/Forms/AllItems.aspx> , 26.3.2018.).

Obzirom da je tema ovog rada vezana uz radno mjesto strojovođe i njegovo ovlaštenje navedeni zakoni i pravilnici bit će obrađeni samo u pogledu odredbi koje se odnose na poslove strojovođe.

3.1. Zakon o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava

Važnost ovog Zakona o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava je uskladiti pravnu regulaciju RH iz područja željezničkog prometa s pravnom stečevinom Europske unije te potpisanim međunarodnim ugovorima kao i osnivanje nadležnog tijela za sigurnost željezničkog sustava. U članku 1. stavak 1. dat je cilj donošenja Zakona o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava koji uređuje sigurnost i interoperabilnost željezničkog sustava, te mjere i uvjete za sigurno upravljanje željezničkim prometom kao i uvjete za strojovođe i ostale izvršne radnike te istraživanje željezničkih nesreća kao i nadzor sigurnosti. (čl. 1. st 1. Zakona o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava) Putem ovog Zakona prenose se u pravni poredak Republike Hrvatske direktive koje se direktno odnose na strojovođu. To je u prvom redu prethodno već u radu spomenuta Direktiva 2007/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. listopada 2017. o davanju ovlaštenja strojovođama koji upravljaju lokomotivama i vlakovima na željezničkom sustavu Europske Zajednice. (članak 2., Zakon o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava) U članku 6. ovog Zakona navedena su tijela javne vlasti nadležna za željeznički sustav, a prema ovom Zakonu ona su:

- Ministarstvo nadležno za željeznički promet,

²³ U daljnjem tekstu: Uputa o održavanju vučnih vozila.

²⁴ Kao što je već navedeno u radu, u daljnjem tekstu: Uputa za rad radnika u vuči vlakova.

²⁵ U daljnjem tekstu: Naputak o prijevozu opasnih tvari.

²⁶ U daljnjem tekstu: Okvirni plan i program redovitog poučavanja strojovođa.

- Agencija za sigurnost željezničkog prometa,²⁷
- Agencija za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu, osnovana posebnim propisom. (čl. 6., Zakon o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava)

Članak 9. stavak 1. Zakona o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava objašnjava da je Agencija tijelo koje je nadležno za sigurnost u smislu željezničkog zakonodavstva Europske unije, kojemu je povjerena zadaća reguliranja i nadzora sigurnosti željezničkog sustava Republike Hrvatske. (čl. 9. st. 1., Zakon o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava) Također članak 10. Zakona o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava kaže da je Agencija dužna obavljati poslove na transparentan i nediskriminirajući način. Agencija je osobito nadležna za sljedeće poslove vezane uz ovlaštenja za strojovođe:

- izdavanje dozvole i duplikata,
- redovne provjere valjanosti dozvole,
- privremeno ili trajno oduzimanje dozvola te izvješćivanje tijela nadležnih za izdavanje potvrda o utemeljenim zahtjevima za privremenim oduzimanjem potvrda zbog neispunjavanja uvjeta za potvrdu,
- ovlašćivanje centara za osposobljavanje i ispitivača,
- objavljivanje i ažuriranje registra centara za osposobljavanje i ispitivača ovlaštenih u skladu s ovim Zakonom i izravno primjenjivim propisima Europske unije,
- vođenje i ažuriranje registra dozvola,
- provođenje nadzora osposobljenosti strojovođe i
- praćenje postupka davanja ovlaštenja strojovođama u skladu sa sustavom upravljanja kvalitetom. (čl. 9. st. 4., Zakon o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava)

Agencija svake godine podnosi Vladi godišnje izvješće o svom radu u prethodnoj godini, uključujući i financijsko izvješće te javno objavljuje godišnje izvješće o svojim aktivnostima iz prethodne godine te ga podnosi Europskoj agenciji za željeznice. Izvješće sadržava podatke o:

- razvoju sigurnosti željezničkog sustava, uključujući podatke o zajedničkim sigurnosnim pokazateljima, objedinjene na razini Republike Hrvatske,

²⁷ U daljnjem tekstu: Agencija.

- bitnim promjenama hrvatskog zakonodavstva koje se odnosi na sigurnost željezničkog sustava,
- razvoju u obavljanju poslova vezanih uz potvrde i uvjerenja o sigurnosti (čl. 17. st. 1.-2., Zakon o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava)

Odredbe iz poglavlja XV. ovog Zakona koje se odnose na strojovođe i ovlaštenje strojovođe u nastavku rada te će se proučiti kroz obradu poglavlja 'Ovlaštenje strojovođe' s daljnjim prikazom usuglašenosti s ovim Zakonom.

3.2. Pravilnik o signalima, signalnim znakovima i signalnim oznakama u željezničkom prometu

Željeznički prometni sustav je vrlo složen tehničko-tehnološki sustav, pri čemu željeznički promet podrazumijeva velik broj različitih tehnoloških procesa koji se reguliraju na temelju jasno definiranih pravila. Ta pravila moraju poštovati svi radnici uključeni u pojedine procese povezane s realizacijom željezničkog prometa. Cilj željezničkih signalizacijskih sustava je sprečavanje sudara i iskakanja vozila iz tračnica, uz istodobno omogućavanje kretanja vlakova bez obzira na najveću dopuštenu brzinu, vezano za karakteristike pruge i vozila. To se postiže slanjem zapovijedi strojovođi koje se prenose putem željezničkih signala i signalnih oznaka smještenih uz prugu vizualnih putem. (Toš., 2013., 16.)

Namjena Pravilnika o signalima, signalnim znakovima i signalnim oznakama u željezničkom prometu je da propisuje vrste signala (glavni signali, predsignali, ponavljajući predsignaliziranja, manevarski i granični kolosiječni signali, signali za elektrovuču, itd.) signalnih znakova i signalnih oznaka, njihov izgled, značenje, daljina vidljivosti, mjesto ugradnje, postavljanja ili davanja i način njihove uporabe. (čl. 1., st. 1., Pravilnik o signalima, signalnim znakovima i signalnim oznakama u željezničkom prometu)

Signal je sredstvo kojim se signalizira signalni znak. Signalni znak može biti jednoznačan ili dvoznačan, zatim svjetlosni ili likovni. Jednoznačni signalni znak je signalni pojam koji ima jedno značenje, a dvoznačni signalni znak je signalni pojam koji istodobno zapovijeda

postupak kod odnosnoga glavnog signala i predsignalizira signalni znak sljedećega glavnog signala. (čl. 3., st. 7.-9., Pravilnik o signalima, signalnim znakovima i signalnim oznakama u željezničkom prometu) Svjetlosni signali signaliziraju danju i noću signalne znakove obojenim mirnim ili trepćućim, obojenim mirnim i trepćućim svjetlima odnosno položajem tih svjetala. Likovni signali signaliziraju signalne znakove danju položajem ili obojenim likom odnosno položajem i obojenim likom, a noću obojenom mirnom svjetlošću uz dnevni znak ili samo dnevnim znakom. (čl. 3., st. 14.-15., Pravilnik o signalima, signalnim znakovima i signalnim oznakama u željezničkom prometu) Važno je napomenuti da kad je signalni znak nepropisan ili pokazuje nejasan pojam, kada se na signalu vidi više signalnih znakova različitih značenja, kada se daju signalni znakovi suprotnog značenja ili kada se značenje signalnih znakova ne može nedvojbeno raspoznati, mora se postupati prema značenju signalnog znaka koji mora odgovarati većem stupnju sigurnosti. (čl. 3., st. 27., Pravilnik o signalima, signalnim znakovima i signalnim oznakama u željezničkom prometu)

3.2.1. Stalni signali, prijenosni i ručni signali

Signali mogu biti stalni, prijenosni ili ručni. Stalni signal je signal ugrađen na određenom mjestu. Prijenosni signal je signal koji se prenosi s jednoga mjesta na drugo. Ručni signal je signal za davanje ručnih signalnih znakova. (čl. 3., st. 2.-3., Pravilnik o signalima, signalnim znakovima i signalnim oznakama u željezničkom prometu)

Glavni signali su ulazni, izlazni, zaštitni i prostorni te mogu biti jednoznačni i dvoznačni i signaliziraju kao takvi jednoznačne ili dvoznačne signalne znakove. Stupovi glavnih signala koji signaliziraju jednoznačne signalne znakove obojeni su s prednje strane naizmjenično bijelim i crnim poljima, a stupovi glavnih signala koji signaliziraju dvoznačne signalne znakove obojeni su s prednje strane bijelim i crvenim poljima. (čl. 4. st. 5., Pravilnik o signalima, signalnim znakovima i signalnim oznakama u željezničkom prometu)

Uz glavne signale tu su i pomoćni signali kao što su predsignali glavnih signala, ponavljači predsignaliziranja, pokazivači brzine, granični kolosiječni signali. (čl. 8., 11., 15. - 16., Pravilnik o signalima, signalnim znakovima i signalnim oznakama u željezničkom prometu)

Daljnja podjela je na manevarske signale koji su namijenjeni za zaštitu voznog puta vlaka od manevarske vožnje, osiguranje i zaštitu manevarskih voznih putova, signaliziranje položaja iskliznice, signaliziranje dopuštene ili zabranjene vožnje preko okretnice te označavanje mjesta do kojega je dopušteno redovno manevriranje. (čl. 19., Pravilnik o signalima, signalnim znakovima i signalnim oznakama u željezničkom prometu)

Sljedeća podjela je na skretničke signale koji signaliziraju u kojem se položaju nalazi skretnica te na ostale pomoćne signale kao što signal međnik, signal granica odsjeka, signali za ograničenje brzine, signali automatskih uređaja na prijelazima, signali za elektrovoću, signali za upozorenje na odron. (čl. 27., 30., 31.-33., Pravilnik o signalima, signalnim znakovima i signalnim oznakama u željezničkom prometu)

Nadalje se razlikuju signali kolodvorskog osoblja, osoblja vlaka i osoblja pruge. Signalni znakovi kolodvorskog osoblja namijenjeni su međusobnom sporazumijevanju osoblja koje sudjeluje kod vožnje vlakova, manevarskih sastava i pružnih vozila. Signalnim znakovima kod manevriranja zapovijeda se pokretanje u određenom smjeru, reguliranje brzine te zaustavljanje manevarskog sastava. Signalima osoblja pruge signalizira se neprohodnost ili smanjena brzina na pruzi ili kolosijeku. (čl. 50., 53. i 60., Pravilnik o signalima, signalnim znakovima i signalnim oznakama u željezničkom prometu)

Signalnim znakovima osoblja vučnog vozila daju se kod vlaka zapovijedi i upozorenja vlakopratomu, kolodvorskomu, pružnom osoblju i drugim osobama sirenom vučnog vozila.²⁸ (čl. 58., Pravilnik o signalima, signalnim znakovima i signalnim oznakama u željezničkom prometu)

3.2.2. Signalne oznake

Signalna oznaka je ugrađeno signalno sredstvo kojim se označava ili upozorava na posebno važno mjesto na pruzi ili u službenom mjestu.

Signalne oznake su mjesto zaustavljanja, oznaka za stajališta, predsignalna opomenica, objavnice glavnih signala i predsignala, oznaka za zaštitni signal, opomenica željezničko-

²⁸ Signalni znakovi osoblja vučnog vozila su signalni znak „Pazi“ - jedan dugačak zvuk, Signalni znak „Opasnost koči“- pet kratkih zvukova te Signalni znak „Popusti kočnice“- jedan dugi i dva kratka zvuka.

cestovnog prijelaza, kilometarska i hektometarska oznaka, opomenica pružnih radova i oznaka nagiba pruge.

Signalne oznake koje upozoravaju na važno mjesto su oznaka početka i završetka potiskivanja, oznaka za predmet koji ulazi u slobodni profil pruge, oznaka početka i kraja izoliranog preklopa i oznaka za mjesto na kojemu je telefon. U depou se nalazi pokusna baliza autostop uređaja koja upozorava osoblje vučnog vozila na mjesto gdje se provjerava ispravnost autostop uređaja na vučnom vozilu. (čl. 61., Pravilnik o signalima, signalnim znakovima i signalnim oznakama u željezničkom prometu)

3.3. Pravilnik o načinu i uvjetima za sigurno odvijanje i upravljanje željezničkim prometom

Pravilnik o načinu i uvjetima za sigurno odvijanje i upravljanje željezničkim prometom svom značenju pojmova propisuje način i uvjete za sigurno odvijanje željezničkog prometa i upravljanje željezničkim prometom na željezničkoj infrastrukturi u Republici Hrvatskoj, a primjenjuje se na odvijanje i upravljanje prometom kako je određeno Zakonom o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava. (čl.1. i 3., Pravilnik o načinu i uvjetima za sigurno odvijanje i upravljanje željezničkim prometom) Pojedine važnije odredbe u ovom Pravilniku objašnjene su detaljno u ovom poglavlju kroz propise koji objedinjuju nekoliko drugih pravilnika te se kroz navedene pravilnike u nastavku ovog rada iste odredbe neće ponavljati, kao što su Prometni pravilnik i Uputa o kočenju vlakova te će se kod istih u daljnjem radu napomenuti samo dodatne odredbe. Pravna pravila ovoga Pravilnika koja direktno upućuju na rad strojovođe i s kojima se strojovođa svakodnevno susreće u radu odnose se na sljedeće odredbe:

- temeljni pojmovi, infrastrukturni objekti i sporazumijevanje u prometu,
- odredbe o manevriranju,
- pravila o kočenju,
- priprema vlaka, primitak i otprema vlaka,

- dužnosti osoblja vučnog vozila,²⁹
- odredbe o evidencijama.

Odredbe ovog Pravilnika propisane za vlakove za prijevoz stvari odnose se i na pomoćne i radne vlakove te na vozila za posebne namjene s vlastitim pogonom kada prometuju kao vlak, kao i za uređaje za osiguranje željezničko-cestovnih prijelaza³⁰ u potpunosti se primjenjuju i na uređaje za osiguranje pješačkih prijelaza.

3.3.1. Temeljni pojmovi, infrastrukturni objekti i sporazumijevanje u prometu

Pojedini važniji pojmovi u ovom Pravilniku, koji se odnose na rad strojovođe, a bitni su za razumijevanje teme ovog rada i odnose se na temeljno poznavanje tehničko-tehnološkog procesa rada te čine najvažnije infrastrukturne objekte u željezničkom prometu su:

- željeznička pruga³¹
- željeznički kolodvor³²
- skretnica
- signalno-sigurnosni uređaji.³³

Pruga kao sastavni dio željezničke infrastrukture koju u tehničkom smislu čine dijelovi željezničkih infrastrukturnih podsustava nužni za sigurno, uredno i nesmetano odvijanje željezničkog prometa, kao i zemljište ispod pruge s pružnim pojasom te zračni prostor iznad pruge u visini 12 metara, mjereno iznad gornjeg ruba tračnice, a u prometno-tehnološkom smislu cjelina koju čine kolodvori, kolodvorske zgrade i otvorena pruga s drugim službenim mjestima. (čl. 6. st. 1., Pravilnik o načinu i uvjetima za sigurno odvijanje i upravljanje željezničkim prometom) Prugu ujedno čine jedan ili više kolosijeka, kojim se kreću željeznička vozila, a koji spajaju službena mjesta. Prema broju kolosijeka može imati jedan, dva ili više kolosijeka. Prema širini kolosijeka pruga može biti uskog kolosijeka, normalnog kolosijeka i širokog kolosijeka. Prema značenju, namjeni i opsegu prometa pruge se dijele na:

²⁹ Osoblje vučnog vozila: zajednički naziv za strojovođu i pomoćnika strojovođe.

³⁰ U daljnjem tekstu: ŽCP.

³¹ U daljnjem tekstu: pruga.

³² U daljnjem tekstu: kolodvor.

³³ U daljnjem tekstu: SS uređaji.

- pruge od značaja za međunarodni promet,
- pruge od značaja za regionalni promet,
- pruge od značaja za lokalni promet. (Stipetić, 1999., 12-13.)

Kolodvor je službeno mjesto na pruzi s najmanje jednom skretnicom iz kojeg se izravno ili daljinski regulira promet vlakova. (čl. 7. st. 3., Pravilnik o načinu i uvjetima za sigurno odvijanje i upravljanje željezničkim prometom) Kolodvor je veće službeno mjesto na pruzi u kojemu se obavljaju prihvat i otprema putnika, utovar i istovar stvari, križanje i pretjecanje vlakova, te prema potrebi razvrstavanje i sastavljanje vlakova. Kolodvor mora imati određen broj kolosijeka, SS uređaje, sredstva veze, postrojenja za putnički promet, robni rad i posebne funkcije (čišćenje, opskrba i održavanje vagona). (Stipetić, 1999., 144.) Kolosijek je konstrukcija sastavljena od elemenata tračnica i pragova po kojoj prometuju željeznička vozila. Podjela je po namjeni na osnovne: glavni-prolazni, prijemno-otpremni, manipulativni i utovarno-istovarni te na pomoćne: izvlačni, štitni, garažni, industrijski dr. (Stipetić, 1999., 147.) Skretnica je konstrukcija gornjeg pružnog ustroja koja međusobno povezuje dva ili više kolosijeka i koja omogućuje prelazak vozila odnosno vlaka s jednog kolosijeka na drugi kolosijek bez zaustavljanja. (Stipetić, 1999., 80.)

O presjeku skretnice u nezaposjednutim službenim mjestima i na otvorenoj pruzi strojovođa je dužan obavijestiti glavnog planera (dispečera) ili prometnika vlakova prvog susjednog zaposjednutog službenog mjesta. (čl. 15., Pravilnik o načinu i uvjetima za sigurno odvijanje i upravljanje željezničkim prometom) Kod obavljanja prometnih poslova sporazumijevanje se obavlja usmeno ili pomoću sredstava komunikacije. Sredstva komunikacije moraju biti dio službenog zatvorenog sustava komunikacija u kojem je moguće sporazumijevanje isključivo ovlaštenih radnika upravitelja infrastrukture i željezničkih prijevoznika te nije moguća komunikacija s neslužbenim osobama. Sporazumijevanje sredstvima koja omogućuju pouzdano registriranje priopćenja smatra se dokaznim sporazumijevanjem. (čl. 17., Pravilnika o načinu i uvjetima za sigurno odvijanje i upravljanje željezničkim prometom)

3.3.2. Odredbe o manevriranju

Manevarski rad obuhvaća sve poslove u vezi s kretanjem jednog ili skupine željezničkih vozila unutar kolodvora, postaja i drugih službenih mjesta. (Mlinarić T. J., 2009., 80.) Pod manevriranjem podrazumijeva se svako pokretanje vozila koje nije vožnja vlaka, a koje se obavlja radi njihova premještanja s jednog mjesta na drugo, rad oko kvačenja, otkvačivanja, usporavanja i zaustavljanja tog kretanja te osiguranje vozila od samopokretanja.

Svako pokretanje vlaka nakon zaustavljanja, ako nije nastavak vožnje vlaka, smatra se manevriranjem. Prije svakog pokretanja vozila pri manevriranju mora se osigurati manevarski vozni put.³⁴ (čl. 18. st.1-2., Pravilnik o načinu i uvjetima za sigurno odvijanje i upravljanje željezničkim prometom)

Najvažniji pojmovi kod manevriranja za strojovođe su brzine manevarskog sastava. Dopuštena manevarska brzina iznosi do 30 km/h. Ako je manevarska brzina preko skretnica manja od 30 km/h, takva brzina mora biti upisana u voznom redu³⁵ i Poslovnom redu kolodvora kojim se detaljno propisuje obavljanje poslova u vezi s reguliranjem željezničkog prometa.

Brzina manevarskog kretanja odnosno manevarska brzina mora se prilagoditi tako da se manevarski sastav može sigurno zaustaviti na željenom mjestu. (čl. 18. st. 1.-4., Pravilnik o načinu i uvjetima za sigurno odvijanje i upravljanje željezničkim prometom) O neispravnosti manevarskih signala strojovođa mora biti dokazno obaviješten jednom za trajanja smjene. (čl. 23. st. 2.-6., Pravilnik o načinu i uvjetima za sigurno odvijanje i upravljanje željezničkim prometom)

³⁴ 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. (čl. 1. st. 21., Pravilnik o načinu i uvjetima za sigurno odvijanje i upravljanje željezničkim prometom).

³⁵ Vozni red je skup podataka koji određuju sva planirana kretanja vlakova na određenoj željezničkoj infrastrukturi tijekom razdoblja za koji isti vrijedi. (čl.1. st. 22., Pravilnik o načinu i uvjetima za sigurno odvijanje i upravljanje željezničkim prometom).

3.3.3. Pravila za kočenje

Kod pravila za kočenje 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 kada se vlak raskine.

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.

Zaustavni put je propisani najveći dopušteni put potpunog kočenja na pruzi odnosno na pružnoj dionici za vlak koji vozi najvećom dopuštenom brzinom. Duljina zaustavnog puta, ovisno o brzini na pruzi, može biti 700, 1000 ili 1500 metara. (čl. 1. st. 26., Pravilnik o načinu i uvjetima za sigurno odvijanje i upravljanje željezničkim prometom) Zaustavni put određuje upravitelj infrastrukture i dužan ga je objaviti u Izvješću o mreži.³⁶ (čl. 5. st. 1., Pravilnik o načinu i uvjetima za sigurno odvijanje i upravljanje željezničkim prometom) Ispravnu automatsku kočnicu moraju imati radna vučna vozila i posljednje vučeno vozilo u vlaku. U teretnom vlaku, iza zadnjeg vozila s ispravnom automatskom kočnicom, može biti samo jedno vozilo bez takve kočnice. Navedeno vozilo ne smije biti vučno vozilo, vozilo natovareno opasnim tvarima i vozilo zaposjednuto osobama. (čl. 37. st. 1.-2., Pravilnik o načinu i uvjetima za sigurno odvijanje i upravljanje željezničkim prometom)

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. Vrste proba kočenja su:

- A: potpuna proba kočenja kod koje se provjerava kočenje i otkočivanje kočnica svih kočenih vozila u vlaku,

³⁶ Izvješće o mreži pruža jedinstven izvor osnovnih informacija koje su potrebne podnositelju zahtjeva za pružanje usluga prijevoza na željezničkoj infrastrukturi kojom upravlja HŽ Infrastruktura. Ovo izvješće sadrži prikaz željezničke infrastrukture kojom upravlja HŽ Infrastruktura, informacije o uvjetima za pristup željezničkoj infrastrukturi i dodjelu infrastrukturnog kapaciteta kao i modele naplate za usluge koje pruža upravitelj infrastrukture. (<http://www.hzinfra.hr/wp-content/uploads/2016/10/Izvjesce-o-mrezi-2018-1.pdf>, 3. 4. 2018.)

- B: pojedinačna proba kočenja kod koje se provjerava kočenje i otkočivanje kočnica svakog kočenog vozila dodanog vlaku,
- C: priključna proba kočenja kod koje se provjerava kočenje i otkočivanje kočnice prvog kočenog vozila koje se nalazi iza mjesta razdvajanja odnosno kvačenja za vlak,
- D: proba prolaznosti glavnog zračnog voda kod koje se provjerava kočenje i otkočivanje kočnice posljednjeg kočenog vozila u vlaku.

Probe kočenja B, C i D zajednički se nazivaju skraćenim probama kočenja. Probu kočenja obavljaju strojovođa i drugi stručno osposobljeni izvršni radnik. (čl. 39. st. 1.-4., Pravilnik o načinu i uvjetima za sigurno odvijanje i upravljanje željezničkim prometom)

Strojovođa je odgovoran za ispravnost kočnice vučnog vozila i ne smije pokrenuti vlak dok nije obavljena proba kočenja i dok nije preuzeo popratne isprave vlaka. (čl. 46., Pravilnik o načinu i uvjetima za sigurno odvijanje i upravljanje željezničkim prometom) Strojovođa se mora osobno uvjeriti u to da je vučno vozilo ispravno zakvačeno i priključeno za prvi vagon, a kod zaprežne lokomotive za voznu lokomotivu. (čl. 47. st. 1., Pravilnik o načinu i uvjetima za sigurno odvijanje i upravljanje željezničkim prometom) Za zaustavljanje vlaka primjenjuje se postupno kočenje, pri čemu se vlak na željenom mjestu zaustavlja postupnim ispuštanjem zraka iz glavnog zračnog voda. U slučaju opasnosti strojovođa treba primijeniti brzo kočenje, aktivirati direktnu kočnicu i uređaj za pjeskarenje pri čemu treba signalizirati „Opasnost, koči“.³⁷ (čl. 52. st. 1., 5.-6., Pravilnik o načinu i uvjetima za sigurno odvijanje i upravljanje željezničkim prometom)

Izvršni radnik stručno osposobljen za probu kočenja utvrđuje stanje zakočenosti i otkočenosti kočnice i u tu svrhu navedeni izvršni radnik komunicira sa strojovođom tijekom obavljanja probe kočenja, izuzev u slučajevima kada probu kočenja obavlja samostalno. (čl. 54. st. 1., Pravilnik o načinu i uvjetima za sigurno odvijanje i upravljanje željezničkim prometom) Na lokomotivskim vlakovima sastavljenima od više vučnih vozila svaki strojovođa odgovara za ispravnost kočnica na vučnom vozilu na kojem se nalazi. Nakon svake promjene položaja mjenjača vrste kočnice strojovođa provjerava ispravnost kočnica na vučnom vozilu preko manometara i to evidentira u primopredajnoj knjizi vučnog vozila. (čl. 59. st. 3., Pravilnik o načinu i uvjetima za sigurno odvijanje i upravljanje željezničkim prometom)

³⁷ Signalni znak: „Opasnost koči“ - pet kratkih zvukova dani lokomotivskom sirenom.

3.3.4. Priprema, primitak i otprema vlaka

Kod otpreme vlaka osoblje vlaka pisanim nalogom mora biti obaviješteno o tome da se u sastavu vlaka nalazi vagon s neispravnim zračnim vodom, odnosno da posljednji vagon u vlaku ima neispravnu kočnicu. (čl. 77. st. 3., Pravilnik o načinu i uvjetima za sigurno odvijanje i upravljanje željezničkim prometom) U vlak za prijevoz tereta 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. Kod prijevoza opasnih tvari željeznički prijevoznici dužni su pridržavati se odredaba propisa koji uređuju međunarodni prijevoz opasnih tvari željeznicom. (čl. 78. st. 1.-2., Pravilnik o načinu i uvjetima za sigurno odvijanje i upravljanje željezničkim prometom) Za uporabu više od dviju lokomotiva na čelu i jedne lokomotive na kraju vlaka potrebno je posebno odobrenje HŽ infrastrukture d.o.o.³⁸

Kod prekoračene duljine vlaka osoblje vlaka obavještava se pisanim nalogom o tome za koje kolodvore taj vlak ima prekoračenu duljinu. (čl. 83. st. 2., Pravilnik o načinu i uvjetima za sigurno odvijanje i upravljanje željezničkim prometom) Najveća moguća duljina vlaka kod teretnih vlakova i vlakova koji se sastoje od praznih putničkih vagona iznosi 700 metara za brzine do 100 km/h ili 600 metara za brzine veće od 100 km/h do najviše 120 km/h. (čl. 83. st. 4., Pravilnik o načinu i uvjetima za sigurno odvijanje i upravljanje željezničkim prometom)

Kod vučnih vozila s dvije upravljačnice strojovođa se mora za vrijeme vožnje vlaka nalaziti u prvoj upravljačnici u smjeru vožnje. (čl. 89. st. 2., Pravilnik o načinu i uvjetima za sigurno odvijanje i upravljanje željezničkim prometom) Ako su pruga i vodeće vozilo opremljeni djelatnim radio–dispečerskim uređajima³⁹ i autostop uređajem,⁴⁰ vlak može voziti samo sa strojovođom.⁴¹ Prvo vozilo guranog vlaka mora biti zaposjednuto izvršnim radnikom koji obavlja poslove praćenja vlaka koji mora imati signalna ili druga sredstva potrebna za sporazumijevanje sa strojovođom i za upozoravanje sudionika u cestovnom prometu o nailasku vlaka na ŽCP koji nisu osigurani uređajima za osiguranje ŽCP-a. (čl. 90. st. 3. i 6., Pravilnik o načinu i uvjetima za sigurno odvijanje i upravljanje željezničkim prometom)

³⁸ U daljnjem tekstu: HŽ infrastruktura.

³⁹ U daljnjem tekstu: RDV.

⁴⁰ U daljnjem tekstu: AS uređaj.

⁴¹ U daljnjem tekstu: SV-bez.

U upravljačnici VV odnosno upravljačkog vagona osim strojovođa smiju putovati samo željeznički izvršni radnici i druge propisane osobe te osobe koje imaju pisano dopuštenje. Pisano dopuštenje u obliku dozvole za vožnju u vučnom vozilu ispostavlja na zahtjev željeznički prijevoznik i upravitelj infrastrukture, svaki za vozila u svom posjedu, a sukladno svojim općim aktima. Dozvola za vožnju u VV može glasiti na donositelja ili na ime. Izvršni radnici i druge osobe koje putuju u upravljačnici VV moraju biti upisane u popratne isprave odnosnog vlaka. Upisivanje obavlja strojovođa. (čl. 92. st. 1.-2. i 5., Pravilnik o načinu i uvjetima za sigurno odvijanje i upravljanje željezničkim prometom)

Prije početka zimskog razdoblja moraju se propisati sve mjere za obavljanje prometa u zimskim uvjetima. Zimsko razdoblje započinje 15. studenog, a završava 15. ožujka. Upravitelj infrastrukture dužan je općim aktom propisati mjere za čišćenje snijega i leda u kolodvorima i na otvorenoj pruzi najkasnije do 15. listopada za sljedeće zimsko razdoblje. (čl. 101. st. 1.-3. Pravilnik o načinu i uvjetima za sigurno odvijanje i upravljanje željezničkim prometom)

3.3.5. Dužnosti osoblja vučnog vozila

Vlakovima kojima se mora odrediti najveća dopuštena brzina⁴² i vlakovima kojima je najveća dopuštena brzina već propisana u voznom redu iz bilo kojeg razloga mora smanjiti, najveća dopuštena brzina propisuje se pisanim nalogom. Kod propisivanja najveće dopuštene brzine ograničavajući elementi su dopuštena infrastrukturna brzina na pruzi, vozilo u vlaku koje ima najmanju dopuštenu brzinu, uvjeti kočenja, raspored vozila u vlaku i prometni i prijevozni uvjeti. Najveća dopuštena brzina vlaka može biti 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 međustaničnom ovisnošću ili automatskim pružnim blokom. Najveća dopuštena brzina preko skretnica ovisi o tehničkim značajkama i stanju skretnica te vrsti njihova osiguranja. Ograničene brzine preko skretnica odgovarajuće se označavaju u voznom redu. Ako se preko skretnica mora voziti brzinom manjom od brzine označene u voznom redu, o najvećoj dopuštenoj brzini preko skretnica strojovođa se mora

⁴² Najveća dopuštena brzina vlaka je najveća brzina kojom vlak smije voziti na pruzi ili njezinu dijelu, a propisana je voznim redom, pisanim nalogom ili je signalizirana signalima.(čl. 5. st. 7., Pravilnik o načinu i uvjetima za sigurno odvijanje i upravljanje željezničkim prometom).

obavijestiti pisanim nalogom u susjednom prethodnom kolodvoru odnosno u kolodvoru u kojem vlak po voznom redu posljednji puta staje. (čl. 96. st. 1., 7. i 12., Pravilnik o načinu i uvjetima za sigurno odvijanje i upravljanje željezničkim prometom) O prometu vlakova osoblje vlaka⁴³ obavještava se voznim redom i rasporedom rada.

Pisanim nalogom ili sredstvima dokaznog sporazumijevanja obavezno se obavještava i izdaju zapovijedi strojovođi o:

- tome da stalni odnosno glavni signali ne vrijede, uz obavezno navođenje vrste i oznake signala,
- iznimnom zaustavljanju u službenom mjestu,
- iznimnom ulasku, izlasku te ulasku i izlasku u skretanje u kolodvoru u kojem nije predsignalizirana ograničena brzina koju signalizira glavni signal,
- laganoj vožnji,
- najvećoj dopuštenoj brzini vlaka onda kada je ona manja od one propisane voznim redom ili signalizirane signalima,
- manevriranju iza signala granice manevriranja odnosno ulaznog signala,
- zabrani manevriranja iza signalne oznake za početak izoliranog preklopa,
- neispravnom uređaju za osiguranje ŽCP-a, o iznimno nezaposjednutom ŽCP-u i u slučaju kada se ne može dati prednajava odnosno kada prednajava nije potvrđena, u svim tim slučajevima strojovođa se obavještava da je odnosni ŽCP neosiguran
- potrebnim sigurnosnim mjerama pri prijevozu izvanredne pošiljke,
- tome da se u vlaku na kraju nalazi vagon s neispravnim zračnim vodom,
- privremeno postavljenim prijenosnim signalima za električnu vuču,
- vožnji vlaka sa spuštanjem oduzimačem struje onda kada to nije signalizirano,
- kilometarskom položaju čela odnosno kraja vlaka kojem se pruža pomoć,
- smetnjama na pružnim i lokomotivskim AS uređajima i određivanju brzine vlaka ako je potrebno,
- neispravnosti telekomande, uređaja automatskog pružnog bloka i međustanične ovisnosti, o nevaženju prostornih signala i uvođenju kolodvorskog razmaka,
- vožnji vlaka po elementima voznog reda drugog vlaka,

⁴³ Osoblje vlaka je zajednički naziv za vlakoprato osoblje i osoblje vučnog vozila.(čl. 5.st. 12., Pravilnik o načinu i uvjetima za sigurno odvijanje i upravljanje željezničkim prometom).

- ulasku vlaka u kolodvor zaletom i spuštenim oduzimačem struje. (čl. 100., st. 2., Pravilnik o načinu i uvjetima za sigurno odvijanje i upravljanje željezničkim prometom)

Pisani nalog ispostavlja se najkasnije u kolodvoru u kojem vlak posljednji put ima zadržavanje prije nailaska na pružnu dionicu na koju se odnosi sadržaj naloga. Ako pisani nalog nije bilo moguće ispostaviti u tome kolodvoru, vlak se radi ispostavljanja naloga mora zaustaviti u kolodvoru iza kojeg počinje pružna dionica na koju se odnosi sadržaj naloga. (čl. 100. st. 3., Pravilnik o načinu i uvjetima za sigurno odvijanje i upravljanje željezničkim prometom)

Strojovođa prije nailaska na ŽCP osiguran uređajem mora zaustaviti vlak i nakon što se uvjeri da sudionici cestovnog prometa ne prelaze preko ŽCP-a, nastaviti vožnju brzinom do najviše 10 km/h dok čelo vlaka ne prijeđe preko ŽCP-a te nakon toga nastaviti vožnju najvećom dopuštenom brzinom. Strojovođa se obavještava sredstvima sporazumijevanja ili pisanim nalogom o kvaru ŽCP-a. (čl. 129. st. 1.-3., Pravilnik o načinu i uvjetima za sigurno odvijanje i upravljanje željezničkim prometom) Vožnja vlaka mora se obavljati prema voznom redu, signalnim znakovima, signalnim oznakama i posebnim nalogima. Brzina vožnje vlaka ne smije biti veća od najveće dopuštene brzine, a kada je vidljivost u daljinu smanjena (magla, mećava, snijeg i sl.), mora se usklađivati s mogućnostima zapažanja signalnih znakova i signalnih oznaka. (čl. 130.st. 2.-3., Pravilnik o načinu i uvjetima za sigurno odvijanje i upravljanje željezničkim prometom) Strojovođa vodećeg vučnog vozila vozi vlak u skladu s voznom redom i postupom sukladno signalnim znakovima i signalnim oznakama, a kod guranih vlakova signalne znakove strojovođa daje izvršni radnik koji se nalazi na čelu vlaka. (čl. 132. st. 2., Pravilnik o načinu i uvjetima za sigurno odvijanje i upravljanje željezničkim prometom)

3.3.6. Odredbe o evidencijama

Evidencije propisane Pravilnikom o načinu i uvjetima za sigurno odvijanje i upravljanje željezničkim prometom mogu biti informatičke i ručne. Slovena oznaka SE označava kraticu od sigurnosna evidencija. Sadržaj evidencija mora biti napisan čitljivo, na standardnom

hrvatskom jeziku i latiničnim pismom. (čl. 166. st. 1., Pravilnik o načinu i uvjetima za sigurno odvijanje i upravljanje željezničkim prometom)

Popratne isprave vlaka su:

- Nalog za vožnju vlaka SE-1: sadrži broj i voznu relacija vlaka, obavijesti o sastavu vlaka (npr. pošiljke s opasnim tvarima, izvanredne pošiljke, ostali posebni uvjeti kod vlaka), zapovijedi i obavijesti i prilozi naloga za vožnju.
- Izvješće o sastavu i kočenju vlaka SE-2: podatke o radnim lokomotivama, vučenim vozilima, ukupnu masu vlaka, duljinu vlaka, broj osovina vlaka, potreban postotak kočenja, SKM i podatke o obavljenoj probi kočenja.
- Pisani nalog, SE-3 je popratna isprava kojom prometnik vlakova obavještava strojovođu o posebnostima koje su se dogodile po izdavanju naloga za vožnju vlaka.
- Izvješće o primopredaji vlaka, SE-4 je dokument kojim željeznički prijevoznik u polaznom kolodvoru upravitelju infrastrukture potvrđuje da je vlak spreman za otpremu.
- Raspored manevriranja, SE-5 je kod potrebe željezničkog prijevoznika za obavljanjem manevriranja koja se prenosi prometniku vlakova ispostavljanjem rasporeda manevriranja (čl. 168. st. 1., Pravilnik o načinu i uvjetima za sigurno odvijanje i upravljanje željezničkim prometom)

3.4. Uputa za održavanje vučnih vozila

Uputom o održavanju vučnih vozila propisuju se uvjeti i načini redovitog i izvanrednog održavanja VV koja se koriste za vuču vlakova s prijevozom putnika, teretnih vlakova i manevriranje, u tuzemnom i međunarodnom prometu. U održavanje VV ulazi:

- stalni nadzor VV,
- pranje i čišćenje,
- servisni pregled,
- kontrolni pregledi.

Stalni nadzor VV obavlja strojovođa kod njihova pregleda i pripreme za rad pri vizualnom pregledu i pripremi za nesmetan i siguran rad, tijekom vožnje vlaka ili manevarskog rada, kao i nakon završenog rada gdje su uočene nepravilnosti i nedostaci u radu vučnog vozila upisuju u knjigu primopredaje vučnog vozila, a isto tako iza vrijeme očekivanja rada kada vučno vozilo nadzire osoblje vuče. (čl. 5., Uputa za održavanje vučnih vozila)

Zbog humanijih uvjeta rada strojovođe obavlja se pranje i čišćenje upravljačnice, čelnih stakala, vanjske oplata i strojarnice te odmašćivanje sklopova koji mogu biti potencijalni uzročnici požara obavlja se u sklopu redovitog održavanja, a može se obavljati i po potrebi. (čl. 6., Uputa za održavanje vučnih vozila)

Servisni pregled vučnih vozila obavlja se između dviju vožnji vlakova, pri čemu se otklanjaju svi nedostaci i nepravilnosti upisane u knjigu primopredaje, pregledaju i dovode u ispravno stanje sklopovi i uređaji na vozilu, a posebno oni koji su bitni za sigurnost željezničkog prometa. (čl. 7., Uputa za održavanje vučnih vozila)

Na vučnim vozilima obavljaju se kontrolni pregledi ovisno o tipu i vrsti vučnog vozila. (čl. 8., Uputa za održavanje vučnih vozila)

Kontrolni pregled obavlja se na vučnim vozilima po ispunjenju kriterija prijeđenih kilometara ili proteklog vremena od najviše 30 dana računajući od dana puštanja vučnog vozila u promet, prethodnog kontrolnog pregleda ili redovitog popravka. (čl. 9., Uputa za održavanje vučnih vozila)

3.5. Prometni pravilnik

Prometnim pravilnikom propisuju se način i uvjeti za sigurno odvijanje željezničkog prometa i upravljanje željezničkim prometom na željezničkoj infrastrukturi kojom upravlja HŽ Infrastruktura gdje su odredbe Prometnog pravilnika usklađene s odredbama Pravilnika o načinu i uvjetima za sigurno odvijanje i upravljanje željezničkim prometom kao i Zakona o

sigurnosti i interoperabilnosti u smislu podsustava: odvijanje i upravljanje prometom čije su odredbe koji se odnose na strojovođu posebno objašnjene u prethodnim poglavljima.

Nadopune u Prometnom pravilniku koje se odnose na rad strojovođe nalaze se u poglavlju koje sadržava odredbe:

- vrste i označavanje vlakova i
- dispečerske zapovijedi i radio-dispečerske veze.

Vlakovi mogu imati sljedeću namjenu pa se razlikuju vlakovi za prijevoz putnika, teretni vlakovi i vlakovi za potrebe HŽ Infrastrukture. (čl. 11., Prometni pravilnik)

Teretni vlakovi su vlakovi za prijevoz tereta koji prometuju u međunarodnom prometu i to kao vlakovi u kombiniranom prometu, vlakovi s pojedinačnim vagonima i vlakovi s jedinstvenim teretom ili kompletni vlakovi. Teretni vlakovi koji prometuju u unutrašnjem prometu su brzi, direktni, dionički, sabirni, kružni, industrijski i lokomotivski vlak. (čl. 13., Prometni pravilnik) 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. Osnovnim vlakom smatra se svaki redovni ili izvanredni vlak. Svi drugi vlakovi su izvanredni vlakovi. (čl. 14., Prometni pravilnik)

Ako je potrebno uvesti u promet izvanredni teretni vlak iz unutarnjeg prometa za tu svrhu rabi se broj vlaka predviđen posebnim kontingentom brojeva⁴⁴ i označavaju se posebnim brojevima. Za takav vlak ne izrađuje se vozni red, nego se rabi vozni red pogodnoga vlaka na odnosnoj voznoj relaciji odnosno vozni redovi više pogodnih vlakova na odnosnoj voznoj relaciji. O voznom redu osoblje vlaka obavještava se pisanim nalogom. (čl. 21. st. 3., Prometni pravilnik)

Dispečerske zapovijedi Područna prometna operativa daje kolodvorima u obliku fonograma na dokazni način. Komunikacija između glavne prometne operative odnosno područnih operativa i željezničkog prijevoznika obavlja se usmeno, pisano ili elektroničkom poštom. (čl. 294. st. 1.-2., Prometni pravilnik)

RDV omogućuje neprekidnu izravnu vezu vlaka i radio-dispečerskog središta. Sporazumijevanje RDV-om između prometnoga dispečera i strojovođe ili prometnika vlakova

⁴⁴ Kontingentni vlak (*ad hoc*) – vlak uveden u promet po posebnom kontingentu brojeva.

i strojovođe obavlja se prijenosom priopćenja koja se odnose na reguliranje prometa vlakova i pružnih vozila u skladu s prometnim pravilima. (čl. 295. st. 1.-2., Prometni pravilnik)

Na temelju podataka iz voznoga reda strojovođa na komandnom stolu RDU-a vučnog vozila prijavljuje broj vlaka i režim rada na odgovarajućem kanalu. Prijavljivanje strojovođe radio-dispečerskom centru obvezatno je u polaznom kolodvoru vlaka te ulaskom vlaka u drugu radio-dispečersku dionicu. (čl. 296. st. 1.-2., Prometni pravilnik) RDV omogućuje uporabu interventnog poziva koji je dopušten samo u iznimnim i za sigurnost prometa važnim slučajevima. Uporabom interventnog poziva prekidaju se sve veze uspostavljene u to vrijeme. (čl. 298., Prometni pravilnik) Svaki RDV mora biti uključen u uređaj za registriranje. (čl. 299., Prometni pravilnik)

3.6. Uputa o kočenju vlakova

Uputa o kočenju vlakova sadržava odredbe o rukovanju kočnicama vlakova, manevarskih sastava i drugih željezničkih vozila, kao i odredbe o provjeravanju ispravnosti kočnica te o njihovu proračunu i eksploataciji. (čl. 1., Uputa o kočenju vlakova)

Odredbe koje se odnose na rad strojovođe u Uputi o kočenju vlakova prethodno su obrađene u ovom radu u poglavlju Pravila o kočenju, u poglavlju koje sadržava odredbe Pravilnika o načinu i uvjetima za sigurno odvijanje i upravljanje željezničkim prometom.

Nadopune u Uputi o kočenju vlakova koje se odnose na rad strojovođe su u poglavlju koje sadržava odredbe vezane uz dužnosti strojovođe.

Tehničku pripremu kočnica VV obavljaju radnici u depou ili servisu. Pri preuzimanju VV strojovođa je obvezan provjeriti ispravnost kočnice i sve ustanovljene nedostatke prijaviti osoblju u depou radi otklanjanja tih nedostataka. Prije puštanja VV u promet strojovođa se uvjerava u ispravno djelovanje svih kočnica i kočničkih uređaja, iz svakoga upravljačkog mjesta, s položajem vrste kočnice za odgovarajući vlak. Strojovođa je odgovoran za to da njegovo VV bude opremljeno četirima ručnim papučama plave boje. Provjera kočnice upisuje

se u primopredajnu knjigu. Nakon izlaska iz depoa potrebno je provjeriti učinak automatskih kočnica primjenom prvoga stupnja kočenja. (čl. 35., Uputa o kočenju vlakova)

Strojovođa se mora osobno uvjeriti u to da je njegovo VV u tehničkom pogledu ispravno zakvačeno i priključeno za ostali dio vlaka, a kod zaprežne lokomotive za voznu lokomotivu. Položaj mjenjača vrste kočnice VV provjerava se odnosno postavlja u odgovarajući položaj i to strojovođa priopćava vlakovođi odnosno popisnom vlakovođi. Punjenje kočnica počinje, po mogućnosti, visokotlačnim valom. Strojovođa smije pokrenuti vlak tek pošto je obavljena propisana proba kočnica i pošto preuzme popratne isprave vlaka. (čl. 36., Uputa o kočenju vlakova)

Kod vožnje vlaka strojovođa je obvezan pravodobno i pravilno upotrijebiti kočnice za zaustavljanje vlaka ili reguliranje brzine kako bi postigao sigurno zaustavljanje odnosno smanjenje brzine vlaka bez trzaja i nalijetanja vozila. Za zaustavljanje vlaka primjenjuje se postupno kočenje, pri čemu se vlak na željenome mjestu zaustavlja postupnim ispuštanjem zraka iz glavnoga zračnog voda. Vlak kod kojega strojovođa uvede kočenje radi zaustavljanja, mora se kočiti sve do zaustavljanja. Neposredno prije zaustavljanja ručica kočnička može se vratiti u položaj za vožnju.

Strojovođa je obvezan za vrijeme vožnje provjeriti učinak automatskih kočnica primjenom prvoga stupnja kočenja nakon polaska vlaka iz polaznoga kolodvora odnosno iz kolodvora gdje je došlo do izmjene sastava ili kočenja vlaka, i to na prvome pogodnom mjestu i za vrijeme nepogodnih vremenskih prilika kod kojih može doći do stvaranja leda na dijelovima kočnica kod dulje vožnje bez zaustavljanja. (čl. 37., Uputa o kočenju vlakova)

Za reguliranje brzine vlaka u prvome redu koristi se dinamička kočnica ili direktna kočnica VV. Kada se vlak koji je kočen automatskim kočnicama zaustavi u službenom mjestu ili na otvorenoj pruzi, on mora biti zakočen automatskom kočnicom. Neposredno prije polaska vlaka treba otkočiti automatsku kočnicu uz prethodno aktiviranje direktne kočnice. Kada vlak ostaje zakočen dulje od 30 minuta, strojovođa na manometru povremeno mora provjeravati stanje zakočenosti.

Pri vožnji na dijelovima pruge u padu kočnicama treba rukovati tako da se dopuštena brzina održava što ravnomjernije. Ako na dugim i strmim padovima zaprijeti opasnost da

strojovođa izgubi kontrolu nad vlakom, dužnost mu je uvesti brzo kočenje. Ako potpuno zataji automatska kočnica, poduzima sve da vlak zaustavi. (čl. 38., Uputa o kočenju vlakova)

Ako strojovođa za vrijeme vožnje primijeti kakav kvar na kočnicama vlaka, obvezan je o tome obavijestiti vlakovođu ili pregledava vagona kod prvoga zaustavljanja. Ako je riječ o nedostatku koji ugrožava prometnu sigurnost, potrebno je odmah pregledati vozilo, kvar otkloniti ili isključiti neispravne kočnice, a po potrebi vozilo isključiti iz vlaka. (čl. 43., Uputa o kočenju vlakova) Pošto se vučno vozilo vrati u depo za vuču vlakova, strojovođa sva svoja zapažanja o nepravilnostima na kočnici, upravljačkom uređaju kočnice i autostop-uređaju upisuje u knjigu primopredaje vučnih vozila i zahtijeva otklanjanje svih nedostataka. Ako vučno vozilo odmah preuzima drugi strojovođa, tada prethodni strojovođa ima dužnost da ga usmeno i pismeno obavijesti o svojim zapažanjima koja mogu utjecati na sigurno rukovanje kočnicama vozila. (čl. 44., Uputa o kočenju vlakova)

3.7. Naputak o prijevozu opasnih tvari

Naputak o prijevozu opasnih tvari usklađen je s odredbama Propisa RID koji je na snazi od 1. siječnja 2017. godine. Prijevoz pošiljaka opasnih tvari i poslovi u svezi s time kao što su priprema za prijevoz, preuzimanje na prijevoz, utovar, usputne manipulacije, izdavanje i istovar obavljaju se pod uvjetima propisanim u Zakonu o prijevozu opasnih tvari i Propisu o međunarodnom prijevozu opasnih tvari željeznicom – pravilnik RID. Odredbe Propisa RID kontinuirano se mijenjaju svake neparne godine. Ako nije uređeno drugačije, tvari iz Propisa RID mogu se prevoziti još šest mjeseci od dana stupanja novog izdanja Propisa po odredbama iz Propisa koji je prestao vrijediti.

Za svaku pošiljku opasnih tvari preporučljivo je da pošiljatelj uz teretni list priloži i uputu o posebnim mjerama sigurnosti, a koja propisuje postupke u slučaju akcidenta: istjecanje, curenje ili isparavanje opasne tvari, te je kao prilog upiše u teretni list. Označavanje i obilježavanje pošiljke opasnih tvari obavlja korisnik prijevoza. (Prilog 1.2, Naputak o prijevozu opasnih tvari)

Kod preuzimanja pošiljki na prijevoz u željezničkom prometu prema Zakonu o prijevozu opasnih tvari pošiljatelj prije predavanja pošiljke na prijevoz ima određene obveze odnosno provjerava je li opasna tvar klasificirana i prijevoz dozvoljen prema Propisu RID, trebaju li odobrenja za prijevoz za određene tvari, pakiranje, udovoljava li vagon namjeravanom prijevozu i dr.

Pri tehničkom pregledu pored provjere tehničke ispravnosti i funkcionalnosti cijeloga vagona posebnu je pozornost potrebno obratiti na ispravnost i funkcionalnost spremnika te njihovih utovarno-istovarnih, regulacijskih, mjernih, sigurnosnih uređaja i armatura. Vagoni za prijevoz eksplozivnih tvari i predmeta punjenih eksplozivnim tvarima moraju imati kotrljajuće ležajeve na osovinama, zaštitne limove protiv iskrenja te isti ne smiju biti pričvršćeni za vagonski pod izravno, a rad opruga odbojnog i vlačnog uređaja mora biti besprijekoran. (čl. 2.1., Naputak o prijevozu opasnih tvari)

Na temelju izvješća o sastavu i kočenju vlaka upravitelj infrastrukture (prometnik vlakova) u nalogu za vožnju vlaka upisuje brojeve opasnih tvari te taj podatak strojovođa služi kao obavijest da se u vlaku nalaze pošiljke tovarene s opasnim tvarima. Po saznanju o kojoj je opasnoj tvari riječ strojovođa na temelju pisanih uputa koje se nalaze u upravljačnici lokomotive mora se prije polaska tog vlaka upoznati s postupcima u slučaju nesreće ili nezgode. (Prilog 4., Naputak o prijevozu opasnih tvari)

Pošiljke opasnih tvari označavaju i obilježavaju se listićima opasnosti, velikim listićem za tvari opasne za okoliš, ranžirnim listićima, oznakama za tvari povišene temperature, narančastim pločama, narančastim crtama (trakama) i s drugim oznakama i obilježjima. (Prilog 5., Naputak o prijevozu opasnih tvari)

O izvanrednom događaju mora se odmah obavijestiti prometnika vlakova te druge subjekte propisane Uputom o postupcima u slučaju izvanrednih događaja kao što je Državna uprava za zaštitu i spašavanje i to na telefon 112. Kod obavješćivanja potrebno je točno navesti mjesto događaja: kolodvor ili kilometarski položaj pruge, vrstu opasne tvari prema oznakama s narančaste ploče ili iz popratne dokumentacije vlaka, nalog za prijevoz, teretni list, količinu izlivena tekućine, uzrok istjecanja i druge podatke koji bi pridonijeli bržem spašavanju unesrećenih osoba, materijalnih dobara i točnoj sanaciji posljedica izvanrednog događaja. (Prilog 8., Naputak o prijevozu opasnih tvari)

U slučaju nesreće ili nezgode koja nastupi tijekom prijevoza, strojovođa treba postupiti na sljedeći način, ako je to sigurno i izvedivo: zaustaviti vlak na prikladnom mjestu vodeći računa o mogućnosti pristupa hitnih službi, imajući u vidu vrste opasnosti npr. požar, te ako je potrebno isključiti lokomotivu prema uputama za rad, obavijestiti upravitelja željezničke infrastrukture ili hitne službe, dajući što više informacija o nesreći ili nezgodi i opasnom teretu, osigurati lako dostupnim podatke o opasnom teretu koji se prevozi hitnim službama prilikom dolaska. Prilikom napuštanja lokomotive, obući propisanu sigurnosnu odjeću i po potrebi koristiti zaštitnu opremu te udaljiti se s mjesta nesreće ili nezgode, savjetovati drugim osobama da se udalje i slijediti savjete ovlaštene osobe. (Prilog 9., Naputak o prijevozu opasnih tvari)

U Prilogu 1. ovog rada prikazan je primjer Uvjerenja o sudjelovanju na internoj poduci o postupanju s opasnim tvarima prema odredbama pravilnika RID u kojem su supotpisnici izjava sigurnosni savjetnik i radnik na radnom mjestu strojovođe o nazočnosti predavanju, poučavanju i obavljenoj provjeri znanja. Strojovođe koji imaju obveze u smislu prijevoza opasnih tvari, moraju se osposobiti za prijevoz opasnih tvari u skladu s odgovarajućim odgovornostima i obvezama i zahtjevima u pogledu prijevoza opasnih tvari. Specijaliziranom obukom teme koje su obuhvaćene, a odnose se na strojovođe su stjecanje potrebnih informacija o sastavu vlaka, prisutnosti opasnog tereta i o tome gdje se on nalazi u vlaku, vrste nepravilnosti i postupanje u kriznim situacijama u vezi s nepravilnostima i poduzimanje mjera vezanih uz zaštitu vlastitog vlaka i obližnjeg prometa. Svrha primjene osposobljavanja jest da se strojovođe osposobe za sigurno postupanje u slučaju nužde. Obveze sigurnosnog savjetnika su pravilno osposobljavanje zaposlenika, uključujući osposobljavanje o promjenama propisa i vođenja evidencije o takvom osposobljavanju. (Prilog 8., Naputak o prijevozu opasnih tvari)

3.8. Pravilnik o zaštiti na radu HŽ Cargo d.o.o.

Temeljem članka 19. Zakona o zaštiti na radu (NN broj 71/14, 118/14 i 154/14),⁴⁵ Uprava Društva HŽ Cargo donijela je Pravilnik o zaštiti na radu HŽ Cargo d.o.o. kojim se uređuje sustav zaštite na radu u društvu HŽ Cargo, a osobito opća načela prevencije i pravila zaštite na radu, organizacija te prava, obveze i odgovornosti iz zaštite na radu. (čl. 1., Pravilnik o zaštiti na radu HŽ Cargo)

Otklanjanje opasnosti po život, zdravlje i očuvanje radne sposobnosti radnika HŽ Carga osigurava se primjenom osnovnih, posebnih i priznatih pravila zaštite na radu. (čl. 3., Pravilnik o zaštiti na radu HŽ Cargo)

Dokazi o zdravstvenoj i stručnoj osposobljenosti radnika, osposobljenost za rad na siguran način, sposobnosti za rad na poslovima s posebnim uvjetima rada, osposobljenost za pružanje prve pomoći, osposobljenost za početno gašenje požara i drugim znanjima i sposobnostima radnika vezanima za zaštitu na radu, obvezno se odlažu u osobni dosje radnika HŽ Carga, a preslike čuvaju ovlaštenici poslodavca u organizacijskim jedinicama HŽ Carga. (čl. 6., Pravilnik o zaštiti na radu HŽ Cargo)

Radnik je obvezan osposobljavati se za rad na siguran način kada ga na osposobljavanje uputi poslodavac, odnosno ovlaštenik za zaštitu na radu. Smatra se da radnik radi dužnom pažnjom kada poslove obavlja u skladu sa znanjima i vještinama koje je stekao tijekom osposobljavanja za rad na siguran način, te kada radi po uputama poslodavca, odnosno njegovih ovlaštenika. (čl. 28., Pravilnik o zaštiti na radu HŽ Cargo)

Na osnovi članka 38. stavka 1. osposobljavanje za rad na siguran način organizira i provodi Grupa za zaštitu na radu, zaštite od požara i pružanje prve pomoći.⁴⁶ Osposobljavanje iz sastoji se od teoretskog i praktičnog dijela. Teoretski dio osposobljavanja za rad na siguran način provodi se metodom samoobrazovanja. Uvodnu konzultaciju o svrsi zaštite na radu s obrazloženjem osnovnih pojmova iz zaštite na radu i načinom korištenja obrazovne dokumentacije obavlja stručnjak za zaštitu na radu. Praktični dio osposobljavanja za rad na siguran način obavlja se na radnome mjestu, a nakon uspješno obavljene provjere teoretskih

⁴⁵ U daljnjem tekstu: Zakon o zaštiti na radu.

⁴⁶ U daljnjem tekstu: Grupa za ZNR, ZOP i ZO.

znanja obavljaju ga neposredni ovlaštenici. (čl. 38., Pravilnik o zaštiti na radu HŽ Cargo)
Provjera znanja provodi se primjenom odgovarajućih testova znanja. Provjeru znanja provodi stručnjak za zaštitu na radu. Ocijenit će se da je radnik uspješno položio test znanja ako ima najviše dva netočna odgovora. (čl. 39., Pravilnik o zaštiti na radu HŽ Cargo)

U Prilogu 2. rada prikazuje se Zapisnik o ocjeni osposobljenosti radnika na siguran način za radnika na radnom mjestu strojovođe. Nakon završenoga teoretskog osposobljavanja i provjere praktične osposobljenosti, Grupa za ZNR, ZOP i ZO evidentira i izdaje Zapisnik o ocjeni osposobljenosti radnika za rad na siguran način. U Zapisniku o ocjeni osposobljenosti radnika na siguran način se prikazuje da je radnik teoretski osposobljen i da je prošao praktičnu provjeru koji su izvršili neposredni ovlaštenici sukladno odredbama ovog pravilnika.

Poslove s posebnim uvjetima rada mogu obavljati samo radnici koji osim općih uvjeta za zasnivanje radnog odnosa, ispunjavaju i posebne uvjete u pogledu životne dobi, spola, stručnih sposobnosti, zdravstvenog, tjelesnog ili psihičkog stanja te psihofizioloških i psihičkih sposobnosti. (čl. 45., Pravilnik o zaštiti na radu HŽ Cargo)

Radnici koji sudjeluju u rukovanju i prijevozu opasnih kemikalija obvezno se osposobljavaju za rad na siguran način o rukovanju i prijevozu opasnih kemikalija, kao i osposobljavanju pružanja prve pomoći. (čl. 62., Pravilnik o zaštiti na radu HŽ Cargo)
Poslodavac odnosno poslovodni radnici dužni su osigurati zaposlenicima osposobljavanje za pružanje prve pomoći u svojim radnim jedinicama zbog obveze pružanja prve pomoći do pružanja hitne medicinske pomoći ili do prijema u zdravstvenu ustanovu. Uz to dužni su osigurati i organizirati potreban broj radnika osposobljenih za pružanje prve pomoći u svojoj radnoj jedinici. (čl. 72., Pravilnik o zaštiti na radu HŽ Cargo)

U Prilogu 3. ovog rada prikazan je primjer Uvjerenja o osposobljenosti za pružanje prve pomoći radnika na radnom mjestu strojovođe u smislu ocjene teoretske i praktične osposobljenosti za pružanje prve pomoći radnicima na radu.

3.9. Kolektivni ugovor HŽ Cargo

Kolektivnim ugovorom HŽ Cargo uređuju se prava, obveze i odgovornosti radnika iz rada i na osnovu rada kod poslodavca, obveze i odgovornosti poslodavca te se utvrđuje način sklapanja ugovora o radu, radno vrijeme, cijene sata rada, stimulacija i destimulacija strojovođe te prava iz zdravstvene zaštite i osiguranja radnika. (čl. 198., Kolektivni ugovor HŽ Cargo) Odredbe Kolektivnog ugovora HŽ Cargo primjenjuju se neposredno, te ako se ugovorom o radu sklopljenim između poslodavca i radnika pojedina prava za radnika utvrde povoljnije od prava utvrđenih ovim Ugovorom, te odredbe će se neposredno primjenjivati. (čl.3., Kolektivni ugovor HŽ Cargo)

3.9.1. Radno vrijeme

Strojovođa može raditi u smjeni najviše 12 sati, a ako ga se ustupi da vozi vlak za prijevoz putnika može u smjeni raditi i biti mu predviđeno radno vrijeme od najviše 10 sati. U interoperabilnom prometu radno vrijeme može biti planirano maksimalno 9 sati po danu i 8 sati po noći. (čl. 202., Kolektivni ugovor HŽ Cargo)

Pored Zakonom propisane zabrane prekovremenog rada strojovođa nije dužan raditi u prekovremenom radu jer radi na poslovima na kojima se staž računa s uvećanim trajanjem. (čl. 205., Kolektivni ugovor HŽ Cargo)

Strojovođa ima pravo na dnevni odmor između dvaju uzastopnih radnih dana u trajanju od najmanje 12 sati neprekidno. Iznimno, ako strojovođa koristi odmor izvan svoje organizacijske jedinice odmor može trajati kraće od 12 sati, ali ne kraće od 8 sati u interoperabilnom prometu i ne manje od 6 sati u nacionalnom prometu.

Strojovođa koji radi u nejednako mjernom smjenskom radu ima pravo na dnevni odmor između 2 uzastopna radna dana u trajanju od najmanje 16 sati neprekidno. (čl. 209., Kolektivni ugovor HŽ Cargo)

3.9.2. Godišnji odmor

Strojovođa zbog rada u teškim uvjetima sukladno Zakonu o radu ima za svaku kalendarsku godinu pravo na plaćeni godišnji odmor u trajanju od najviše 32 radna dana. (čl. 211., Kolektivni ugovor HŽ Cargo) Vrijeme u kojemu radnik tijekom godine koristi godišnji odmor određuje se planom korištenja godišnjeg odmora koji donosi poslodavac krajem godine za slijedeću godinu, uz prethodno savjetovanje s radničkim vijećem u skladu s prirodom i organizacijom rada, vodeći računa o pisanom zahtjevu radnika. U skladu s planom korištenja godišnjeg odmora radniku će se uručiti pisana obavijest o danu, početku i trajanju godišnjeg odmora najmanje deset dana prije nastupa godišnjeg odmora. (čl. 48., Kolektivni ugovor HŽ Cargo)

3.9.3. Stimulacija i destimulacija

Za uspješnost u radu strojovođa može ostvariti pravo na stimulatívni dio plaće. Iznos stimulatívnog dijela plaće po radniku može iznositi do 20% radnikove mjesečne plaće.

Poslodavac može zbog neurednosti u poslu ustegnuti strojovođi do 20% od plaće, ali ne više od 1.000,00 kuna i ne više od tri mjeseca uzastopno za istu propuštenu radnju. (čl.218., Kolektivni ugovor HŽ Cargo)

3.9.4. Mentorstvo

Kada radnik, pored redovitog posla, obavlja i poslove mentora odnosno nadzire rad radnika pod nadzorom, za sate mentorstva odnosno nadzora ima pravo na dodatak plaće u visini 10% od osnovne plaće radnog mjesta radnika koji se osposobljava ili nadzire, bez obzira na broj radnika. (čl. 220., Kolektivni ugovor HŽ Cargo)

3.9.5. Privremeno udaljenje

Ako je strojovođa privremeno udaljen od obavljanja poslova zbog osnovane sumnje da je nepažnjom ili na bilo koji drugi način prouzročio izvanredni događaj, za vrijeme privremenog udaljenja prema odluci o udaljenju, poslodavac ga privremeno raspoređuje na neke druge poslove. Privremeno udaljenje traje do konačnog utvrđivanja stanja ili donošenja odluke o odgovornosti radnika. (čl. 226., Kolektivni ugovor HŽ Cargo)

4. OVLAŠTENJE STROJOVOĐE

Ovlaštenje strojovođe dokazuje se dozvolom i potvrdom. Vučnim vozilom vlaka, lokomotivom, manevarskom lokomotivom, vozilom za posebne namjene s vlastitim pogonom i radnim vlakom, može samostalno upravljati samo ovlašteni strojovođa. (čl. 95. st 1.-2. Zakon o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava)

Odredbe članka 135. Zakona o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava o izdavanju dozvola i potvrda strojovođa primjenjuju se na izdavanje svih novih dozvola i potvrda od 29. listopada 2013. godine. Strojovođe koji su stekli pravo na upravljanje vučnim vozilom po postojećim propisima do 29. listopada 2013. godine mogu nastaviti obavljati svoju profesionalnu djelatnost najkasnije do 29. listopada 2018. godine. Od 29. listopada 2018. godine svi strojovođe moraju imati dozvole i potvrde izdane u skladu s odredbama Zakona o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava.

Pri izdavanju dozvola i potvrda strojovođama koji su stekli pravo na upravljanje vučnim vozilom u skladu s propisima koji su bili na snazi do 29. listopada 2013. godine, uzima se u obzir prethodno stečena stručna osposobljenost, pri čemu tijelo nadležno za izdavanje može iz opravdanih razloga zahtijevati polaganje dodatnih ispita i dodatnu obuku pri izdavanju dozvole ili potvrde, npr. ukoliko su strojovođe završili školu izvan Republike Hrvatska po programu koji nije u skladu s uredbama EU-a, nepriznavanje stručne osposobljenosti od strane RH od neverificiranih školskih ustanova ili kroz interne prekvalifikacije strojovođa za potrebe službe vuče kroz interno obrazovanje nastavnika (školskih instruktora vuče). Izdavanje novih dozvola i potvrda ne smije prouzročiti neopravdana administrativna ili financijska opterećenja. (čl. 135., Zakon o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava)

4.1. Obrazovanje, osposobljavanje i ispiti za strojovođu

Prema Pravilniku o osposobljavanju, poučavanju i provjeri znanja strojovođa u HŽ Cargo d.o.o. strojovođa mora imati uspješno završeno četverogodišnje srednje obrazovanje tehničke

struke kao preduvjet za stjecanje opće i posebne stručne osposobljenosti za strojovođu (dio koji se odnosi na dozvolu odražava opće stručno znanje, a dio koji se odnosi na potvrdu odražava posebno stručno znanje)

Stručnu osposobljenost odnosno ovlaštenje kategorije „A“ i „B“, strojovođe stječu nakon provedenog osposobljavanja i položenog stručnog ispita kod željezničkog prijevoznika, sukladno svim pozitivnim propisima uz nazočnost ovlaštenog ispitivača od strane Agencije za sigurnost željezničkog prometa. (čl. 1., Pravilnik o osposobljavanju, poučavanju i provjeri znanja strojovođa u HŽ Cargo)

Osposobljavanje obuhvaća obavljanje radnih zadataka vezanih za zanimanje i poslove za koje se kandidat za strojovođu priprema pod stalnim nadzorom i u radnom vremenu koje je sukladno svim pozitivnim propisima određeno za radno mjesto strojovođe.

Na početku osposobljavanja, prije upoznavanja s odgovarajućim poslovima kandidat mora položiti ispit za rad na siguran način, protupožarnu zaštitu i ispit za pružanje prve pomoći. (čl. 3., Pravilnik o osposobljavanju, poučavanju i provjeri znanja strojovođa u HŽ Cargo)

Za vrijeme osposobljavanja kandidat se osposobljava uz stručnu pomoć mentora koji ga prati od početka do kraja osposobljavanja. Mentor je odgovoran za realizaciju programa i plana osposobljavanja kandidata. Obveze mentora jesu da organizira, prati i nadzire kandidatov rad, da ga upozna s organizacijsko-tehničkim značajkama sukladno Pravilniku o organizaciji društva HŽ Cargo d.o.o. i zadacima organizacijske jedinice u kojima će se osposobljavati te da ga upozna s praktičnim pitanjima službe.

Konačna provjera i ocjenjivanje stručne osposobljenosti za samostalni rad obavljaju se na stručnom ispitu sukladno svim pozitivnim propisima uz nazočnost ovlaštenog ispitivača. Ispitivanje znači postupak provjere osposobljenosti strojovođe ili kandidata za strojovođu u skladu s Direktivom 2007/59/EZ na jedan ili više načina, kao što je pisani, usmeni ili praktični. Imenovanom mentoru ispostavlja se odgovarajuća odluka, koji mora imati najmanje isti stupanj stručne spreme kao i kandidat, položen stručni ispit za seriju vučnog vozila za koju se kandidat osposobljava, te 5 godina radnog iskustva u struci. (čl. 6., Pravilnik o osposobljavanju, poučavanju i provjeri znanja strojovođa u HŽ Cargo)

Trajanje osposobljavanja kandidata za dobivanje ovlaštenja kategorije „A“ traje 530 sati za manevarske lokomotive, radne vlakove, vozila za održavanje i sve ostale lokomotive koje

se koriste za ranžiranje. Ako kandidat ima položen stručni ispit i ovlaštenje kategorije „A“ pa se usavršava za istu vrstu vuče unutar kategorije „A“, osposobljavanje traje 80 sati. Kod prekvalifikacije kandidata u drugu vrstu vuče unutar kategorije „A“ osposobljavanje traje 184 sata. (čl. 7., Pravilnik o osposobljavanju, poučavanju i provjeri znanja strojovođa u HŽ Cargo)

Trajanje osposobljavanja kandidata za dobivanje ovlaštenja kategorije „B“ traje 700 sati za prijevoz putnika i/ili tereta. Ako kandidat ima položen stručni ispit i ovlaštenje kategorije „B“ pa se usavršava za istu vrstu vuče unutar kategorije „B“, osposobljavanje traje 80 sati. Kod prekvalifikacije kandidata u drugu vrstu vuče unutar kategorije „B“ osposobljavanje traje 184 sata. (čl. 8., Pravilnik o osposobljavanju, poučavanju i provjeri znanja strojovođa u HŽ Cargo)

Osposobljavanje se obavlja u dvije faze, i to:

- 1. faza: upoznavanje s organizacijom rada u HŽ Cargo d.o.o. i organizacijskoj jedinici, te propisima vezanim za obavljanje poslova za koje se kandidat priprema.
- 2. faza: upoznavanje s konkretnim poslovima na radnom mjestu strojovođe.

Prva faza osposobljavanja traje 184 sata za kandidata koji se osposobljava 700 sati. Za to vrijeme mentor upoznaje kandidata sa sljedećim područjima:

- s organizacijom, specifičnostima i tehnološkim procesom rada u jedinici vuče HŽ Cargo d.o.o.,
- s propisima vezanima za poslove strojovođe,
- s vrstama opasnosti te s njihovim obujmom i štetnostima na poslovima strojovođe (zaštita pri radu i zaštita od požara i eksplozija), tj. radom na siguran način te
- s propisima o organizaciji HŽ Cargo d.o.o., propisima o radnim odnosima te s pozitivnim odredbama stegovne i materijalne odgovornosti.

Druga faza osposobljavanja traje 516 sati za kandidata koji se osposobljava 700 sati. Kandidat se osposobljava na poslovima uz nazočnost mentora koji ga tijekom osposobljavanja upoznaje sa sljedećim:

- poznavanje vučnih vozila,
- stabilna elektrovučna postrojenja,
- tehnički propisi službe za vuču vlakova,

- propisi vagonске službe te
- prometni propisi (Opće napomene, Pravilnik o osposobljavanju, poučavanju i provjeri znanja strojovođa u HŽ Cargo).

Nakon položenoga usmenog dijela stručnog ispita, koji je sastavni dio praktičnog ispita, kandidat polaze praktičan ispit na poslovima strojovođe za određenu seriju vučnog vozila.

Nakon provedenog osposobljavanja kandidat se upućuje na polaganje stručnog ispita, na kojemu se provjeravaju teorijska i praktična znanja na osnovi radnji što ih kandidat obavlja tijekom ispita. Stručni ispit traje najdulje 8 sati, a polaže se teoretski i praktično.

Na teoretskom dijelu ispita pitanja se postavljaju neposredno. Teoretsko ispitivanje o jednom području traje najdulje 15 minuta. (čl. 9., Pravilnik o osposobljavanju, poučavanju i provjeri znanja strojovođa u HŽ Cargo)

Nakon što strojovođa položi stručni ispit, na osnovu relevantne dokumentacije (prijave, odluke i zapisnika), služba za ljudske potencijale dužna je evidentirati položeni stručni ispit kandidata u njegovu potvrdu za ovlaštenje strojovođe u registru potvrda.

Strojovođe se moraju redovito i izvanredno poučavati. (čl. 16., Pravilnik o osposobljavanju, poučavanju i provjeri znanja strojovođa u HŽ Cargo)

Godišnji fond sati redovitog poučavanja za radno mjesto strojovođe s ovlaštenjem kategorije „B“ iznosi najmanje 36 sati. Godišnji fond sati redovitog poučavanja za radno mjesto strojovođe s ovlaštenjem kategorije „A“ najmanje iznosi 18 sati. (čl. 18., Pravilnik o osposobljavanju, poučavanju i provjeri znanja strojovođa u HŽ Cargo)

Prema Okvirnom planu i programu redovitog poučavanja poučavanje je organizirani oblik stručnog osposobljavanja i usavršavanja radnika koji neposredno sudjeluju u obavljanju željezničkog prometa-izvršnih radnika, odnosno strojovođa i pomoćnika strojovođa i realizira se kroz:

- redovito poučavanje
- izvanredno poučavanje i
- trajno osposobljavanje.

Poučavanjem navedenih izvršnih radnika razvijaju se njihove profesionalne kompetencije za rješavanje problema, sposobnost primjene znanja u praksi i sposobnosti odlučivanja.

Redovito poučavanje stalan je oblik osposobljavanja i usavršavanja izvršnih radnika HŽ Carga d.o.o. i provodi se u skladu s odredbama Direktive 2007/59/EZ, Zakona o sigurnosti i interoperabilnosti, podzakonskih akata i internih akata društva HŽ-Carga kojima se uređuju uvjeti i način za sigurno, uredno, redovito i nesmetano obavljanje željezničkog prometa

Redovito poučavanje realizira se prema godišnjem planu i programu strojovođa i pomoćnika strojovođa, kojim se određuju i obvezni programski sadržaji poučavanja. U Tablici 1. naveden je primjer okvirnog plana i programa redovnog poučavanja za period ožujak-travanj 2018. godine.

Izvanredno poučavanje provodi se u slučaju kada se utvrdi nepoznavanje propisa, kod većih tehničko-tehnoloških promjena i kod donošenja značajnih izmjena postojećih propisa odnosno donošenja novih propisa. (čl. 1., Okvirni plan i program redovitog poučavanja strojovođa)

Cilj redovitog poučavanja je upoznavanje strojovođa i pomoćnika strojovođa sa stručnim znanjima prijeko potrebnima za unapređenje sigurnog tijeka željezničkog prometa. (čl. 2., Okvirni plan i program redovitog poučavanja strojovođa)

Poučavanje se temelji na interaktivnom odnosu radnika i poučavatelja. Sukladno tome, radnici koji u okviru svog radnog mjesta provode poučavanje dužni su sadržaje poučavanja savladati obrazovanjem kroz andragoško osposobljavanje.

Instruktori vuče ili radnici ovlašteni za poučavanje izrađuju rasporede poučavanja s kojima radnici moraju biti upoznati najmanje osam dana prije održavanja poučavanja i u kojima mora biti naznačeno vrijeme, mjesto i sadržaj poučavanja.

Tablica 1. Okvirni plan i program redovnog poučavanja za period ožujak-travanj 2018. godine

| HŽ Cargo d.o.o. | Okvirni plan i program - godina 2018. |
|-------------------------------|---|
| Sadržaj izobrazbe: | Redovito poučavanje radnika |
| Ciljna skupina za izobrazbu | Radnici s popisa poslova i radnih mjesta na kojima neposredno sudjeluju u obavljanju željezničkog prometa |
| Radna mjesta / zanimanja | Strojovođa I |
| Godišnji fond sati poučavanja | Sukladno Pravilniku o osposobljavanju, poučavanju i provjeri znanja strojovođa u HŽ-Cargo d.o.o. (Službeni vjesnik br. 9/14.) - 36 sati |

Izvor: HŽ Cargo, obrada autora 27.4.2018.

Radnici su se dužni i samoobrazovati da bi održali nivo znanja na razini potrebnoj za obavljanje svojih poslova. Ukoliko to nije ispunjeno iz opravdanih razloga, npr. bolovanje, radnik ne može obavljati svoje radne zadatke sve dok ne obavi poučavanje propuštenih sati redovitog poučavanja. U ovakvim slučajevima opravdanog izostanka za takve radnike mora se organizirati izvanredni termin redovitog poučavanja po istim temama poučavanja iz izvedbenog plana poučavanja na kojima nije bio prisutan.

U Tablici 2. naveden je prikaz nastavnog sadržaja redovnog poučavanja za strojovođe te se nastava realizira teoretski i praktično. Teoretski dio poučavanja realizira se u predviđenoj školskoj prostoriji, a praktični dio na samom mjestu rada i to najmanje jedanput tijekom godine u jednom od predviđenih perioda redovitog poučavanja. Aktivnim sudjelovanjem radnika u nastavi poučavanje dobiva novu dimenziju i to na način kojim radnik samostalno kroz razgovor i povezivanjem činjenica koje su mu već poznate dolazi do novih spoznaja.

Tablica 2. Nastavni sadržaji

| Period | Nastavni sadržaj |
|------------------|---|
| Ožujak - travanj | <ul style="list-style-type: none"> • Zakon o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava (NN 82/13, 18/15, 110/15, 70/17), • Pravilnik o signalima, signalnim znakovima i signalnim oznakama u željezničkom prometu (NN 94/15), • Pravilnik o načinu i uvjetima za sigurno odvijanje i upravljanje željezničkim prometom (NN 107/16), • Prometni pravilnik (Pravilnik HŽI – 2), (Službeni vjesnik 10/17), • Uputa za rad radnika u vuči vlakova (Uputa 201-1), • Pravilnik o zaštiti od požara HŽ Cargo d.o.o., (Sl. vjesnik 7/13), • Plan i program posebnih mjera zaštite od požara za društvo HŽ Cargo d.o.o. za 2018., • Serija lokomotiva 1141 <p>- uočavanje neispravnosti na okretnim postoljima lokomotiva serije 1141,</p> <p>- postupci nakon prorade pojedinih termičkih zaštita na lokomotive serije 1141.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dizel - vučna vozila <p>- zaštite dizel motora na lokomotivi serije 2132 i 2041,</p> <p>- uočavanje neispravnosti na sanduku i okretnom postolju lokomotiva serije 2062, 2063, 2041,</p> <p>- sustav za hlađenje i podmazivanje dizel motora, sustav za gorivo, zrak, pjeskare (posebno za svaku seriju).</p> |

Izvor: HŽ Cargo, obrada autora 27.4.2018.

U realizaciju nastave poučavanja kao predavači mogu se uključiti i stručni radnici izvan Regionalnih područja, odnosno Područnih vuča, te HŽ Carga d.o.o., ovisno o predmetu poučavanja kao na primjer: zaštita na radu, zaštita od požara i zaštita okoliša i izobrazbe radnika u svezi sigurnosti. (čl. 5., Okvirni plan i program redovitog poučavanja strojovođa)

Provjera znanja strojovođa može biti redovita i izvanredna. Redovita provjera znanja obavlja se usmenim putem svake treće godine:

- provjera znanja o željezničkoj infrastrukturi (uključujući poznavanje trase i prometnih i signalnih pravila): najmanje svake tri godine ili nakon prekida obavljanja posla na određenoj trasi duljeg od godinu dana i

- provjera znanja o vozilima: najmanje svake tri godine.

Izvanredna provjera znanja organizira se u roku od 15 dana kod donošenja značajnijih izmjena postojećih ili donošenja novih propisa, uvođenja novih sredstava, uređaja i tehnologije i kada strojovođa grubo krši ili ne poznaje propise vezane za poslove koje obavlja. (čl. 23., Pravilnik o osposobljavanju, poučavanju i provjeri znanja strojovođa u HŽ Cargo)

Rezultat provjere znanja ocjenjuje se s “položio/la” ili “nije položio/la”, a upisuje se u Zapisnik o provjeri znanja. Strojovođi koji ispit ne položi zabranjuje se obavljanje poslova za koje polaže ispit sve dok ponovnim ispitom ne dokaže potrebnu stručnu sposobnost.

Zapisnik o provjeri znanja vodi se za svakog strojovođu. U zapisnik se upisuje datum polaganja ispita, mjesto polaganja ispita, predmet i rezultat ispitivanja uz potpis predsjednika ispitnog povjerenstva, te se isti dostavlja Službi za ljudske potencijale, pravne poslove i obračun plaća kako bi se obavio unos na potvrdu u registru potvrda kojim se potvrđuje ispunjavanje uvjeta valjanosti potvrde strojovođe. (čl. 27., Pravilnik o osposobljavanju, poučavanju i provjeri znanja strojovođa u HŽ Cargo)

Prema Pravilniku o ovlaštenju strojovođa propisuje se ovlaštenje strojovođa, naročito minimalni uvjeti za izdavanje i valjanost dozvole i potvrde, minimalni zahtjevi u pogledu zdravstvenih uvjeta, obrazovanja i stručne osposobljenosti, način osposobljavanja i ispitivanja strojovođa te uvjeti i način redovnih provjera valjanosti dozvole i potvrde. (čl. 1., Pravilnik o ovlaštenju strojovođa)

Osposobljavanje strojovođa obuhvaća:

- dio koji se odnosi na dozvolu i koji odražava opće stručno znanje i

- dio koji se odnosi na potvrdu i koji odražava posebno stručno znanje.

Poslove osposobljavanja koji se odnose na opće stručno znanje, znanje jezika, te stručno znanje i osposobljenost u pogledu vozila i željezničke infrastrukture obavljaju ovlašteni centri za osposobljavanje. Željeznički prijevoznik i upravitelj infrastrukture moraju svojim sustavom

upravljanja sigurnošću osigurati trajno osposobljavanje strojovođa. (čl. 7., Pravilnik o ovlaštenju strojovođa) Osposobljavanje strojovođa mora osigurati odgovarajuću ravnotežu između teoretskog osposobljavanja (predavanja i pokazne vježbe) i praktičnog osposobljavanja (na radnom mjestu, vožnja s pratnjom ili vožnja bez pratnje na prugama koje su u svrhu osposobljavanja zatvorene za promet). Osposobljavanje u svrhu usvajanja prometnih i signalnih pravila moguće je organizirati uz pomoć računalne opreme. Ispit koji se polaže nakon osposobljavanja sastoji se od teoretskog i praktičnog dijela. Sposobnost upravljanja vučnim vozilom provjerava se vožnjom na mreži. (čl. 10., Pravilnik o ovlaštenju strojovođa)

Kako bi dozvola ostala valjana, strojovođa mora s ciljem utvrđivanja uvjeta za dozvolu biti podvrgnut:

- redovnim zdravstvenim pregledima fizičke i psihičke sposobnosti za rad i
- redovnim provjerama opće stručne osposobljenosti za rad.

Zdravstveni pregledi (fizičke sposobnosti) moraju se provoditi najmanje svake tri godine do dobne granice od 55 godina, a nakon toga svake godine. Ovlašteni liječnik mora, pored navedene učestalosti, povećati učestalost pregleda, ukoliko to zahtijeva zdravstveno stanje strojovođe. Ovlašteni liječnik mora provesti odgovarajući zdravstveni pregled kada postoji sumnja da vlasnik dozvole ili potvrde više ne ispunjava opće zahtjeve. Fizičku sposobnost potrebno je provjeravati redovito i ako je strojovođa doživio nezgodu na radu ili ako je prekinuo rad uslijed ozljede nakon nesreće. Ovlašteni liječnik može odlučiti da provede i dodatne odgovarajuće zdravstvene preglede, posebno nakon bolovanja koje je trajalo najmanje 30 dana. Poslodavac mora zahtijevati da ovlašteni liječnik provjeri fizičku sposobnost strojovođe, ukoliko ga je poslodavac morao udaljiti s radnog mjesta jer je njegovo zdravstveno stanje dovelo u pitanje sposobnost za upravljanje vlakom.

Cilj općeg osposobljavanja je savladavanje općeg stručnog znanja u svim područjima rada koja su bitna za zanimanje strojovođe. Opće osposobljavanje se u tom pogledu usredotočuje na osnovna znanja i principe koji se mogu primijeniti neovisno o tipovima i vrstama vozila ili željezničke infrastrukture. Opće osposobljavanje može se organizirati bez praktičnih vježbi.

Opće osposobljavanje ne podrazumijeva stručnu osposobljenost u vezi s određenim vrstama vozila ili u vezi sa sigurnosnim i operativnim pravilima i tehnikama za određenu

željezničku infrastrukturu. Osposobljavanje za postizanje stručnog znanja o određenim vozilima ili o određenoj željezničkoj infrastrukturi obavlja se u okviru stjecanja potvrde za strojovođu.

Željeznički prijevoznik i upravitelj infrastrukture moraju svojim sustavom upravljanja sigurnošću odrediti učestalosti provjera:

- provjera znanja jezika (za strojovođe kojima hrvatski jezik nije materinji jezik): najmanje svake tri godine ili nakon prekida obavljanja posla duljeg od godinu dana;
- provjera znanja o željezničkoj infrastrukturi (uključujući poznavanje trase i prometnih i signalnih pravila): najmanje svake tri godine ili nakon prekida obavljanja posla na određenoj trasi duljeg od godinu dana;
- provjera znanja o vozilima: najmanje svake tri godine.

Željeznički prijevoznik i upravitelj infrastrukture moraju Agenciji za sigurnost željezničkog prometa dostaviti podatke o provedenim redovnim provjerama opće stručne osposobljenosti za rad. Agencija za sigurnost željezničkog prometa podatke o provedenim redovnim provjerama opće stručne osposobljenosti za rad upisuje u registar dozvola, te ih provjerava pri obnovi dozvole. Kako bi potvrda ostala valjana, strojovođa mora biti podvrgnut redovnim provjerama ispunjavanja uvjeta za izdavanje i valjanost potvrde. (čl. 11. st. 6.-7., Pravilnik o ovlaštenju strojovođa)

O uspješno provedenim provjerama željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture unosom i izjavom na potvrdi te u registru potvrda potvrđuje da strojovođa ispunjava uvjete valjanosti potvrde. (čl. 12., Pravilnik o ovlaštenju strojovođa)

4.2. Dozvola za strojovođe

Minimalni uvjeti za izdavanje i valjanost dozvole za strojovođu odnose se na najnižu starosnu dob, obrazovanje, fizičku i psihičku sposobnost za rad te opću stručnu osposobljenost za rad.

Podnositelj zahtjeva za izdavanje dozvole koja vrijedi na području Europske unije mora imati najmanje 20 godina života, a na područje Republike Hrvatske mora imati najmanje 18, odnosno kod upravljanja vučnim vozilom vlaka za prijevoz putnika i vlaka u kojem se prevoze opasne tvari mora imati najmanje 21 godinu života.

Nadalje, podnositelj zahtjeva mora imati uspješno završeno osnovno i četverogodišnje srednje obrazovanje tehničke struke.

U Prilogu 4. ovog rada naveden je primjer Svjedodžbe o završnom ispitu o završenom četverogodišnjem srednjem obrazovanju i ocjeni o općem uspjehu na završnom ispitu te stjecanje srednje stručne spreme za zanimanje strojovođe elektrovučnih vozila. Osim toga podnositelj zahtjeva mora dokazati svoju fizičku i psihičku sposobnost za rad uvjerenjem o uspješno obavljenom zdravstvenom pregledu.

U Prilogu 5. rada prikazuje se Liječničko uvjerenje o zdravstvenoj sposobnosti radnika na radnom mjestu strojovođe u skladu s Pravilnikom o ovlaštenju strojovođa koji je izdan od ovlaštene zdravstvene ustanove (Medicine rada) za utvrđivanje ocjene sposobnosti fizičke i psihičke sposobnost za rad.

Ujedno podnositelj zahtjeva mora dokazati svoju opću stručnu osposobljenost za rad na temelju položenog ispita koji obuhvaća najmanje opće stručno znanje. (čl. 5., Pravilnik o ovlaštenju strojovođa)

Dozvolom za strojovođe (Slika 1.) se utvrđuje identitet te se dokazuje da strojovođa ispunjava minimalne zahtjeve u pogledu zdravstvenih uvjeta, obrazovanja i opće stručne osposobljenosti. Agencija na zahtjev podnositelja izdaje dozvolu u kojoj se navode osobni podaci o strojovođi, broj dozvole, tijelo koje ju je izdalo i rok važenja. Dozvola je vlasništvo strojovođe i vrijedi na području Europske unije. U Republici Hrvatskoj priznaju se dozvole izdane strojovođama od nadležnih tijela drugih država članica Europske unije. (čl. 96., Zakon o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava)

Slika 1. Dozvola za strojovođe



Izvor: Obrada autora (28.4.2018.)

Osposobljavanje strojovođa provode centri za osposobljavanje. Agencija ovlašćuje centre za osposobljavanje i nadzire ispunjavaju li propisane uvjete, u skladu s kriterijima utvrđenim u Odluci 2011/765/EU sa svim naknadnim izmjenama.

Na kraju osposobljavanja polaže se ispit koji se sastoji od teoretskog i praktičnog dijela. Ispite osposobljenosti strojovođa za potrebe izdavanja dozvole i potvrde nadziru ispitivači ovlašteni od Agencije, a ispiti moraju biti organizirani na način da se izbjegne svaki sukob interesa. (čl. 98., Zakon o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava)

Zahtjev za izdavanje dozvole Agenciji podnosi strojovođa pristupnik ili u njegovo ime pravna osoba koja ga zapošljava. Agenciji se podnose zahtjevi za izdavanje nove dozvole, ažuriranje podataka u dozvoli, obnavljanje dozvole ili izdavanje duplikata. Dozvola se u jednom izvorniku izdaje na rok od 10 godina. Zabranjeno je svako neovlašteno umnožavanje dozvole. (čl. 99., Zakon o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava)

4.3. Potvrda za strojovođe

Potvrdom za strojovođe se dokazuje da strojovođa ispunjava uvjete za upravljanje određenim vozilima na određenoj željezničkoj infrastrukturi, pri čemu se u potvrdi navode sva vozila s kojima je ovlašten upravljati, željezničke pruge na kojima je ovlašten za vožnju, poznavanje operativnih pravila i signalno-sigurnosnih sustava, te znanje jezika upravitelja infrastrukture. Potvrdom se strojovođa ovlašćuje za vožnju za jednu ili više kategorija:

- kategorija A: manevarske lokomotive, radni vlakovi, vozila za posebne namjene s vlastitim pogonom (vozila za održavanje) i sve ostale lokomotive kada se koriste za ranžiranje;
- kategorija B: prijevoz putnika i/ili tereta.

Potvrdu izdaje željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture koji zapošljava ili ugovara usluge strojovođe. Vlasnik potvrde je željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture koji ju izdaje, uz uvjet da na zahtjev strojovođe izda ovjerenu kopiju potvrde. Potvrda vrijedi samo za željezničku infrastrukturu i za vozila koja su navedena na potvrdi.

Za dobivanje potvrde, te kako bi ista ostala valjana, podnositelj zahtjeva mora imati dozvolu. Kako bi potvrda ostala valjana strojovođa mora zadovoljiti redovne provjere znanja, a željeznički prijevoznik i upravitelj infrastrukture moraju osigurati provođenje tih redovitih provjera znanja. U slučaju izostanka ili negativnog rezultata kod redovne provjere znanja, željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture dužni su odmah poduzeti potrebne mjere, i strojovođi po potrebi oduzeti potvrdu. (čl. 97., Zakon o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava)

Podnositelj zahtjeva za izdavanje potvrde mora dokazati stručno znanje i osposobljenost u pogledu vozila za koje traži potvrdu na temelju položenog ispita koji obuhvaća najmanje opće znanje. (čl. 6. st. 2., Pravilnik o ovlaštenju strojovođa) U Prilogu 6. rada prikazuje se uvjerenje o položenom stručnom ispitu za strojovođu elektrovučnih vozila serije 1141 koje se odnosi na posebno stručno znanje i osposobljenost u pogledu vozila za koje traži potvrdu na temelju položenog ispita.

Podnositelj zahtjeva za izdavanje potvrde mora dokazati stručno znanje i osposobljenost u pogledu željezničke infrastrukture za koju traži potvrdu na temelju položenog ispita za provjeru općeg znanja. (čl. 6. st. 3., Pravilnik o ovlaštenju strojovođa) Podnositelj zahtjeva za izdavanje potvrde mora dokazati znanje jezika koji se koristi na željezničkoj infrastrukturi za koju traži potvrdu. Podnositelj zahtjeva za izdavanje potvrde koja uključuje upravljanje vučnim vozilom vlaka za prijevoz putnika i vlaka u kojem se prevoze opasne tvari mora imati najmanje 21 godinu života. (čl. 6. st. 5., Pravilnik o ovlaštenju strojovođa)

Nakon uspješno provedene redovite provjere znanja kojom se produljuje valjanost dopunske potvrde za strojovođe, voditelj centra za osposobljavanje strojovođa po

zaprimljenoj dokumentaciji koja služi kao dokaz o uspješno provedenoj redovitoj provjeri znanja unosom i izjavom na dopunskoj potvrdi potvrđuje da strojovođa ispunjava uvjete valjanosti dopunske potvrde za strojovođu te nakon ažuriranja dopunskih potvrda isti dostavlja podatke o provedenim redovnim provjerama opće stručne osposobljenosti za rad strojovođa Agenciji koja iste unosi u registar dozvola. (čl. 6., Pravilnik o radu centra za osposobljavanje strojovođa)

4.4. Nadzor strojovođa od strane željezničkog prijevoznika i upravitelja infrastrukture

Ako strojovođa smatra da njegovo zdravstveno stanje dovodi u pitanje njegovu sposobnost za upravljanje vlakom, dužan je odmah o tome obavijestiti željezničkog prijevoznika.

Ako željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture ima saznanja ili ga liječnik obavijesti o pogoršanju zdravstvenog stanja strojovođe do te mjere da je njegova sposobnost za upravljanje vlakom postala upitna, on odmah mora poduzeti potrebne mjere, uključujući provedbu propisanog zdravstvenog pregleda. Željeznički prijevoznik odgovoran je da strojovođa kojeg zapošljava za vrijeme upravljanja vlakom ni u kojem trenutku nije pod utjecajem bilo kojih sredstava koja bi mogla utjecati na njihovu koncentraciju, pozornost ili ponašanje. Željeznički prijevoznik može narediti ispitivanja s ciljem utvrđivanja je li strojovođa kojeg zapošljava pod utjecajem bilo kojih sredstava koja bi mogla utjecati na njegovu koncentraciju, pozornost ili ponašanje. Željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture mora bez odgađanja udaljiti strojovođu s radnog mjesta. (čl. 103., st. 4.-9., Zakon o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava)

Željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture moraju odmah obavijestiti Agenciju o svim slučajevima nesposobnosti za rad strojovođe kada ona traje dulje od tri mjeseca. (čl. 103., st. 10., Zakon o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava)

Agencija može u bilo kojem trenutku nadzirati da li strojovođa posjeduje valjane isprave. U slučaju sumnje na nemarno ponašanje strojovođe Agencija može provjeriti ispunjava li

strojovođa uvjete stručnog znanja i osposobljenosti. Ako Agencija opravdano sumnja da strojovođa predstavlja ozbiljnu opasnost za sigurnost odvijanja željezničkog prometa, poduzet će potrebne mjere, npr. zahtijevati zaustavljanje vlaka i strojovođi privremeno zabraniti upravljanje vlakom. (čl. 104., Zakon o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava)

Agencija vodi i ažurira registar svih dozvola koje su izdane, ažurirane, obnovljene, izmijenjene i dopunjene, istekle, privremeno stavljene izvan snage, oduzete ili prijavljene kao izgubljene, ukradene ili uništene, u skladu s Odlukom 2010/17/EZ sa svim naknadnim izmjenama. Strojovođe imaju pravo na pristup svojim podacima u registru dozvola, te na zahtjev moraju dobiti kopije svojih podataka. (čl. 107., Zakon o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava) Registar potvrda mora sadržavati podatke sadržane u potvrdi i podatke o redovitim provjerama znanja jezika i stručne osposobljenosti. Strojovođe imaju pravo na pristup svojim podacima u registru potvrda, te na zahtjev moraju dobiti kopije svojih podataka. (čl. 108., Zakon o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava) Novčanom kaznom od 1.000,00 do 5.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj strojovođa ako ne upravlja vlakom u skladu s voznim redom vlaka, signalnim znakovima, signalnim oznakama i posebnim nalogima koji se na taj vlak odnose, te ako prekorači brzinu vlaka određenu voznim redom, ako je pod utjecajem bilo kojih sredstava koja bi mogla utjecati na njegovu koncentraciju, pozornost ili ponašanje te ako neovlašteno, naročito bez valjane dozvole i potvrde, upravlja vlakom za prijevoz putnika ili tereta. (čl. 128., Zakon o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava)

5. ZAKLJUČAK

Da bi se željeznički prijevoz nesmetano i sigurno obavljao neophodno je poštivati europske mjere sigurnosti primjenom relevantnih pravnih pravila. Na temelju izloženih podataka može se zaključiti da je željeznički prometni sustav vrlo složen sustav, kako s tehničkog, tako i s tehnološkog aspekta, pri čemu željeznički promet podrazumijeva velik broj različitih operacija koje se odvijaju na temelju jasno preciziranih pravnih pravila. Ta se pravila moraju poštivati sa strane svih željezničkih djelatnika koji su uključeni u pojedine procese povezane s realizacijom željezničkog prometa u smislu odvijanja sigurnog, pravilnog, ekonomičnog i urednog željezničkog prometa. Strojovođa je izvršni radnik sposoban i ovlašten za samostalno, odgovorno i sigurno upravljanje vlakom za prijevoz putnika ili tereta.

Strojovođa svoje ovlaštenje dokazuje dozvolom za strojovođu i potvrdom. Opće stručno znanje se odnosi na dozvolu (završeno četverogodišnje srednje obrazovanje za zanimanje strojovođe), a posebno stručno znanje (položeni stručni ispiti za vozila i željezničku prugu, te znanje jezika ako je potrebno kroz redovnu provjeru znanja svakih tri godine) se odnosi na potvrdu.

Dozvolom se utvrđuje identitet strojovođe te minimalni uvjeti za dobivanje dozvole za strojovođu se odnose na obrazovanje, najnižu starosnu dob, zdravstvenu fizičku i psihičku sposobnost za rad te opću stručnu osposobljenost za rad. Strojovođa svoju opću stručnu osposobljenost i obrazovanje dokazuje završenom četverogodišnjom srednjom školom za strojovođu, zdravstvenu fizičku i psihičku sposobnost dokazuje uvjerenjem o uspješno obavljenom zdravstvenom pregledu. Dozvola je u vlasništvu strojovođe i izdaje se na 10 godina. Kako bi dozvola ostala važeća, strojovođa i dalje mora pristupati redovnim zdravstvenim pregledima i redovnim provjerama ispunjavanja minimalnih uvjeta. Prednost za strojovođu je da dozvola vrijedi na području cijele Europske unije.

Potvrdom za strojovođe se utvrđuje da strojovođa ispunjava uvjete za upravljanje određenim vučnim vozilima na određenoj željezničkoj infrastrukturi. Za dobivanje potvrde, te kako bi ista ostala valjana, podnositelj zahtjeva mora imati dozvolu. Strojovođa za dobivanje potvrde dokazuje posebno stručno znanje: osposobljenost u pogledu vozila i osposobljenost u pogledu željezničke infrastrukture. Stručnu osposobljenost odnosno ovlaštenje kategorije „A“: manevarske lokomotive i vozila za posebne namjene s vlastitim pogonom i kategorije „B“: prijevoz putnika i/ili tereta, strojovođe stječu nakon provedenog osposobljavanja i položenog

stručnog ispita kod željezničkog prijevoznika. Strojovođa mora ujedno dokazati i znanje jezika koji se koristi na željezničkoj infrastrukturi. Vlasnik potvrde je željeznički prijevoznik koji ju izdaje uz uvjet da strojovođa izda ovjerenu kopiju potvrde. Kako bi potvrda ostala valjana strojovođa mora zadovoljiti redovne provjere znanja, a željeznički prijevoznik mora osigurati provođenje tih redovitih provjera znanja svakih tri godine. Potvrda vrijedi samo za željezničku infrastrukturu i za ona vozila koja su navedena na potvrdi. Od 29. listopada 2018. godine svi strojovođe moraju imati dozvole i potvrde izdane u skladu s odredbama Zakona o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava. Strojovođe koji ne ispunjavaju ovaj uvjet od 29. listopada 2018. godine neće moći više upravljati vozilima.

Strojovođe se ujedno moraju redovito i izvanredno poučavati. Redovito poučavanje strojovođe je stalan oblik osposobljavanja i usavršavanja znanja, vještina i kompetencija. Strojovođe su se dužni samoobrazovati i usavršavati te obnavljati stečena znanja i stjecati nova potrebna za rad i obavljanje njegova posla. Izvanredno poučavanje strojovođa provodi se kada se utvrdi nepoznavanje propisa ili kod izostanka iz opravdanih razloga, npr. bolovanja, te radnik ne može raditi sve dok ne obavi poučavanje propuštenih sati redovitog poučavanja.

Strojovođe moraju pristupiti redovnoj provjeri znanja svakih tri godine. Problemi se mogu javiti u radu strojovođe kada se dokaže da grubo krši ili ne poznaje propise vezane za poslove koje obavlja te je dužan u roku 15 dana pristupiti izvanrednoj provjeri znanja.

Također problemi se mogu javiti kod strojovođe ako je doživio nezgodu na radu ili ako je prekinuo rad uslijed ozljede nakon nesreće te naročito ako je bolovanje trajalo duže od 30 dana. Tada pristupa dodatnoj provjeri zdravstvene sposobnosti kod ovlaštenog liječnika te ako je došlo do pogoršanja njegovog zdravstvenog stanja isti će biti upućen na izvanredni zdravstveni pregled.

POPIS LITERATURE

Knjige

1. Mlinarić T. J., Osnove tehnologije željezničkog prometa, Fakultet prometnih znanosti Zagreb, Zagreb 2009.
2. Stipetić, A., Infrastruktura željezničkog prometa, Fakultet prometnih znanosti Zagreb, Zagreb 1999.
3. Toš, Z., Signalizacija u željezničkom prometu, Fakultet prometnih znanosti Zagreb, Zagreb 2013.

Pravni izvori

1. Kolektivni ugovor HŽ Cargo (Sl. vj. 5/14)
2. Naputak o prijevozu opasnih tvari (Sl. vj. 7/17)
3. Pravilnik o načinu i uvjetima za obavljanje sigurno odvijanje i upravljanje željezničkim prometom (NN 107/16)
4. Pravilnik o organizaciji HŽ Cargo d.o.o., (Sl. vj. 13/16)
5. Pravilnik o osposobljavanju, poučavanju i provjeri znanja strojovođa u HŽ Cargo d.o.o. (Sl. vj. 9/14)
6. Pravilnik o ovlaštenju strojovođa (NN 96/13, 74/15, 75/16)
7. Pravilnik o signalima, signalnim znakovima i signalnim oznakama u željezničkom prometu (NN 94/15)
8. Pravilnik o vuči vlakova (Sl. vj. 4/99, 2/03, 6/04, 3/05, 1/06, 6/06, 4/14)
9. Pravilnik o zaštiti na radu HŽ Cargo d.o.o. (Sl. vj. 10/17)
10. Prometni pravilnik (HŽI-2), (Službeni vj. 10/17)
11. Propisi o međunarodnom prijevozu opasnih tvari željeznicom-Pravilnik RID (Službeni vjesnik HŽ Cargo 06/17)
12. Uputa o kočanju vlakova (Uputa 278), (Sl. vj. 6/05, 7/05, 9/05, 1/06, 7/06, 31/12)
13. Uputa o održavanju vučnih vozila (Sl. vj. 07/2010, 13/10, 1/12)
14. Uputa za rad radnika u vuci vlakova-Uputa 201-1 (Sl. vj. 3/04, 4/04)
15. Zakon o prijevozu opasnih tvari (NN 79/07)

16. Zakon o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava, (NN 82/13, 18/15, 110/15, 70/17)
17. Zakon o željeznici (NN 94/13, 148/13, 73/17)

Internet izvori

1. <http://www.hzcargo.hr/default.aspx?id=33> (25.3.2018.)
2. <http://www.hzcargo.hr/default.aspx?id=20> (25.3.2018.)
3. <http://www.mppi.hr/UserDocsImages/MMPI%20Strategija%20prometnog%20razvoja%20RH%202017.-2030.-final.pdf> (25.3.2018.)
4. <http://www.hzinfra.hr/wp-content/uploads/2016/10/Izvjesce-o-mrezi-2018-1.pdf> (3. 4. 2018.)

POPIS SLIKA

| | |
|-------------------------------------|----|
| Slika 1. Dozvola za strojovode..... | 51 |
|-------------------------------------|----|

POPIS TABLICA

| | |
|--|----|
| Tablica 1. Okvirni plan i program redovnog poučavanja..... | 45 |
| Tablica 2. Nastavni sadržaji..... | 46 |

PRILOZI

- Prilog 1.: Uvjerenje o sudjelovanju na internoj poduci o postupanju s opasnim tvarima
- Prilog 2.: Zapisnik o ocjeni osposobljenosti radnika za rad na siguran način
- Prilog 3.: Uvjerenje o osposobljenosti za pružanje prve pomoći
- Prilog 4.: Opća stručna osposobljenost - svjedodžba o završnom ispitu
- Prilog 5.: Liječničko uvjerenje o zdravstvenoj sposobnosti radnika
- Prilog 6.: Uvjerenje o položenom stručnom ispitu za strojovođu elektovučnih vozila serije

1141



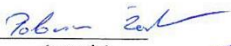

Prilog 1.: Uvjerenje o sudjelovanju na internoj poduci o postupanju s opasnim tvarima

| | |
|--|--|
|  HŽ CARGO 10000 Zagreb, Heinzelova 51 | Broj uvjerenja: <u>KTB/2016</u> |
| Na temelju poglavlja 1.3. Pravilnika o međunarodnom prijevozu opasnih tvari željeznicom (RID) sigurnosni savjetnik izdaje: | |
| <h1>UVJERENJE</h1> | |
| O sudjelovanju na internoj poduci o postupanju s opasnim tvarima prema poglavljima 1.3.1., 1.3.2.2.2. i 1.8.3.3. RID-a | |
| <u>Dražen Orešković</u> (ime i prezime) | |
| <u>10.05.1969, Karlovac-94888209921</u> (datum, mjesto rođenja i OIB) | |
| <u>Strojovođa I</u> (radno mjesto) | |
| Izjava sigurnosnog savjetnika: | |
| Potvrđujem da je radnik u HŽ Cargo d.o.o. sudjelovao na internoj poduci o postupanju pri prijevozu opasnih tvari željeznicom. Radnik je bio usmeno provjeren o poznavanju sigurnog načina rada. Radnik je upoznat s opasnostima, obavezama i odgovornostima te posljedicama koje mogu nastati u izvanrednim situacijama. | |
| U Karlovcu dana <u>18.10.2016.</u> | Potpis:  |
| Izjava radnika: | |
| Potvrđujem da sam bio-la nazočan-a, poučen-a i usmeno provjeren-a o opasnostima kod prijevoza opasnih tvari željeznicom, načinom rada, opasnostima, obavezama i odgovornostima te posljedicama koje mogu nastati u izvanrednim situacijama. | |
| U Karlovcu dana <u>18.10.2016</u> | Potpis: <u>Dražen Orešković</u> |
| DOSTAVLJENO: 1. U osobni dosje radnika ② Radniku 3. Arhiva |  Sigurnosni savjetnik: Boško Strelec, mag.inž.prom.  |

Izvor: HŽ Cargo, obrada autora (6. 5. 2018.)


Prilog 2.: Zapisnik o ocjeni osposobljenosti radnika za rad na siguran način

| | |
|--|---|
|  HŽ CARGO 10000 Zagreb, Heinzelova 51 | |
| OIB 08720210702 Služba za sustav upravljanja sigurnošću i zaštitu na radu, zaštitu od požara i zaštitu okoliša, Grupa za ZNR, ZOP i ZO | |
| ZAPISNIK | |
| o ocjeni osposobljenosti radnika za rad na siguran način | |
| za radnika | <u>DRAŽEN OREŠKOVIĆ, 94888209921,</u> (ime, prezime, OIB) |
| Poslovi koje će radnik obavljati i mjesto obavljanja tih poslova: | |
| STROJOVOĐA I | PRUGE HŽ INFRASTRUKTURE |
| STROJOVOĐA II | |
| POMOĆNIK STROJOVOĐE | |
| Mjesto i vrijeme provođenja osposobljavanja radnika: <u>Karlovac, 23.02.2017</u> | |
| Ime, prezime i OIB osoba koje su uključene u osposobljavanje: Žarko Polovina struč. ing.sec. 45360242450 | |
| Na osnovi provedenog teoretskog dijela osposobljavanja, stručnjak zaštite na radu zadužen za osposobljavanje ocjenjuje: Radnik je u teoretskom dijelu osposobljen za rad na siguran način za poslove na koje je raspoređen. | |
| Stručnjak zaštite na radu: <u>Žarko Polovina struč.ing.sec.</u> (ime i prezime) |  (potpis) |
| Osposobljeni radnik: <u>DRAŽEN OREŠKOVIĆ</u> (ime i prezime) |  (potpis) |

| PRAKTIČNI DIO PROVJERE | |
|---|-----|
| Niže potpisane osobe su na mjestu rada utvrdile da: | |
| Radnik prije početka rada pregleda mjesto rada te o uočenim nedostacima izvještava poslodavca ili njegovog ovlaštenika | DA |
| Radnik pravilno koristi sredstva rada | DA |
| Radnik pravilno koristi osobnu zaštitnu opremu i nakon korištenja je vraća na za to određeno mjesto | DA |
| Radnik pravilno koristi i samovoljno ne isključuje, ne vrši preinake i ne uklanja zaštite na sredstvima rada | DA* |
| Radnik odmah obavještava poslodavca, njegovog ovlaštenika, stručnjaka zaštite na radu ili povjerenika radnika za zaštitu na radu o svakoj situaciji koju smatra značajnim i izravnim rizikom za sigurnost i zdravlje, o nepostojanju ili nedostatku uputa za takvu situaciju, kao i o bilo kojem uočenom nedostatku u organiziranju i provedbi zaštite na radu | DA |
| Radnik posao obavlja u skladu s pravilima zaštite na radu, pravilima struke te pisanim uputama poslodavca | DA |
| Radnik prije odlaska s mjesta rada ostavlja sredstva rada koja je koristio, u takvom stanju da ne ugrožavaju ostale radnike ili sredstva rada | DA |
| Radnik surađuje s poslodavcem, njegovim ovlaštenikom, stručnjakom zaštite na radu, specijalistom medicine rada i povjerenikom radnika za zaštitu na radu | DA |
| <p>Praktični dio provjere završen je dana: 24.02.2017, Karlovac (datum, mjesto rada)</p> <p>Praktičnu provjeru su obavili:</p> <p>1. Neposredni ovlaštenik: Ilija Kulišić (ime i prezime)  (potpis) Zamjenik šefa RP za vuču I (funkcija)</p> <p>2. Stručnjak zaštite na radu zadužen za osposobljavanje:  (potpis)</p> <p>Na osnovi provedenog osposobljavanja, stručnjak zaštite na radu zadužen za osposobljavanje ocjenjuje:</p> <p>3. Radnik je osposobljen za rad na siguran način na poslovima i zadacima na koje je raspoređen.</p> <p>Stručnjak zaštite na radu: Žarko Polovina struč.ing.sec.  (ime i prezime) (potpis)</p>  | |

Izvor: HŽ Cargo, obrada autora (6. 5. 2018.)

Prilog 3.: Uvjerenje o osposobljenosti za pružanje prve pomoći



Rad i sport d.o.o.
za medicinu rada i sporta
Zagreb, SR Njemačke 6
OIB: 79727943480
E-mail: medrad.sport@gmail.com

Temeljem članka 62. Zakona o zaštiti na radu Republike Hrvatske (N.N. br. 59/96, 94/96, 114/03, 100/04, 86/08, 75/09) i odredbi Pravilnika o pružanju prve pomoći radnicima na radu (N.N. br. 56/83) izdaje se:

Broj: 552-09/13

UVJERENJE
O OSPOSOBLJENOSTI ZA PRUŽANJE PRVE POMOĆI

DRAŽEN OREŠKOVIĆ
(ime i prezime)

Zanimanje: Strojovođa

Rođen: 10.05.1969. u Karlovcu općina: Grad Karlovac
država: Republika Hrvatska

Zadovoljio je na provjeri znanja i ocjeni teoretske i praktične osposobljenosti za pružanje prve pomoći radnicima na radu, što je ustanovio ovlašteni radnik.

Provjera je izvršena u tvrtki:

HŽ CARGO d.o.o.
Trg kralja Tomislava 11/I
10000 Zagreb

U Zagrebu, 20.09.2013.

Specijalist medicine rada
Damir Vlaić
Damir Vlaić, dr.med.

RAD I SPORT d.o.o.
za medicinu rada i sporta
ZAGREB, SR Njemačke 6

Damir Vlaić, dr.med.
specijalist medicine rada i sporta
147621

Izvor: HŽ Cargo, obrada autora (6. 5. 2018.)

Prilog 4.: Opća stručna osposobljenost - svjedodžba o završnom ispitu

CREKOVIC D.


REPUBLIKA HRVATSKA


JEZNIČKA TEHNIČKA ŠKOLA U ZAGREBU
ZAGREB, Palmotičeva 84

Klasa: 602-03/98-10/24, Urbroj: 251-113-98-07-3

Matični broj: 3/42-85/86.

DUPLIKAT!
SVJEDODŽBA
O ZAVRŠNOM ISPITU



 Narodne novine, Zagreb — (2) 110472
Oznaka za narudžbu: UT-XI-5-767/SŠ

Obrazac broj 6

Učenik-ca je završni ispit polagao-la

od _____ / _____ 19__ do _____ / _____ 19__

i postigao-la

USPJEH

završni rad _____
hrvatski jezik _____
strukovni sadržaji _____

OPĆI USPJEH NA ZAVRŠNOM ISPITU

 C d l i č a n (5)

**Učenik-ca je stekao-la srednju stručnu spremu,
u programu — zanimanju**

STROJOVOĐA ELEKTROVUČNIH VOZILA

NAPOMENA: Kandidatu je 4. 05. 1987. na temelju odličnog uspjeha u proteklom usmjerenom obrazovanju, utvrđeno da je završni ispit položio s odličnim uspjehom.

U Zagrebu , 27. 05. 19 87.

Razrednik:

Ravnatelj:

M.P.

 D. Pocrnić, v.r.

 J. Barbarić, v.r.

Rješenje Ministarstva prosvjete i športa o odobrenju za rad: 3900/1-1983

Ocjene iz predmeta: odličan (5), vrlo dobar (4), dobar (3), dovoljan (2).

Ocjene za opći uspjeh: odličan, vrlo dobar, dobar, dovoljan.

Na temelju čl. 1. Zakona o dokazivanju stečene
školske spreme (NN 27/76) i Matične knjige
Željezničke tehničke škole koja je pravni sljednik
Željezničkog obrazovnog centra u Zagrebu izdaje se
duplikat.

U Zagrebu, 25. o2. 1998.



R A V N A T E L J
Svećimir Marić
Svećimir Marić, dipl.inž.

U P I S A N
na Veleučilište u Rijeci
PROMETNI ODJEL
0 1 -10- 2015
Rijeka,

Potpis ovlaštena
osobe:



Prilog 5.: Liječničko uvjerenje o zdravstvenoj sposobnosti radnika

| | |
|---|---------------------|
| 999000268 DOM ZDRAVLJA ZAGREB CENTAR Adresa: Grgura Ninskog 3, Zagreb Tel.: 3783-288 MB: 1674056 OIB: 00053084642 | Obrazac RA-2 |
|---|---------------------|

(zdravstvena ustanova ili ordinacija medicine rada)

Broj: GN-ŽELJ-0109258-1270/2015

Datum: 08.09.2015

| | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 9 | 4 | 8 | 8 | 8 | 2 | 0 | 9 | 9 | 2 | 1 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|

OIB

LIJEČNIČKO UVJERENJE o zdravstvenoj sposobnosti radnika

Ime i prezime: DRAŽEN OREŠKOVIĆ, NIKOLA,
(ime oca - majke)

rođen-a: 10.05.1969, po zanimanju: STROJOVOĐA

za poslove STROJOVOĐA I

određene Pravilnikom o poslovima s posebnim uvjetima rada, članak 3

točka 19 PRAVILNIK O OVLAŠTENJU STROJOVOĐA NN96/2013

određene drugim zakonom, propisom ili kolektivnim ugovorom _____


određene propisima o mirovinskom osiguranju _____

zdravstveno je¹ sposoban

Zdravstvena sposobnost se nije mogla utvrditi zbog² _____

Provjeru zdravstvene sposobnosti potrebno je obaviti najkasnije do 07.09.2018

za zdravstveno stanje i _____ za psihičke sposobnosti.



MARINA MESIĆ, dr. med.
109258
specijalist medicine rada
MARINA MESIĆ
(faksimil i potpis specijalista medicine rada)

¹ upisuje se ocjena zdravstvene sposobnosti: sposoban, privremeno nesposoban, nesposoban
² upisuju se razlozi zbog kojih se nije mogla utvrditi zdravstvena sposobnost radnika

Narodne novine d.d., Zagreb – (40) 050530
Oznaka za narudžbu: UT-V-404/A

| |
|-------------------------|
| 1. Za poslodavca |
|-------------------------|

Izvor: HŽ Cargo, obrada autora (6. 5. 2018.)

Prilog 6.: Uvjerenje o položenom stručnom ispitu za strojovođu elektrovučnih vozila serije 1141

"HŽ - Hrvatske željeznice"
~~SOUR, ŽTP, ŽELJEŽNIČKI TRANSPORT ZAGREB~~

Broj: 219 / 19. 92.

Na temelju člana Pravilnika o stručnoj spremi radnika, koji neposredno sudjeluju u obavljanju željezničkog prometa na JŽ, Ispitna komisija ~~SOUR, ŽTP, Željeznički transport~~ ~~Zagreb~~ "HŽ - Hrvatskih željeznica", donosi

UVJERENJE

O POLOŽENOM STRUČNOM ISPITU

.....
DRAŽEN OREŠKOVIĆ, rođen-a 10.05. 1969.
(ime i prezime)

mjesto Karlovac, općina Karlovac

~~SR~~ Republika Hrvatska, koji-ja je završio-la program stručnog osposobljavanja - obrazovna za zanimanje strojovođa elektrovučnih vozila

polagao-la je pred ispitnom komisijom u Srpskim Moravicama

dana 05.02. 1992. god. stručni ispit za samostalno obavljanje poslova i zadataka na radnom mjestu strojovođa elektrovučnih vozila serije 441

.....

Prema ocjeni ispitne komisije imenovani-na je položio-la stručni ispit.

U Rijeci, 22.04. 1992.


M. P.

PREDSJEDNIK ISPITNE KOMISIJE
Nikola Komlenić
(Nikola Komlenić)